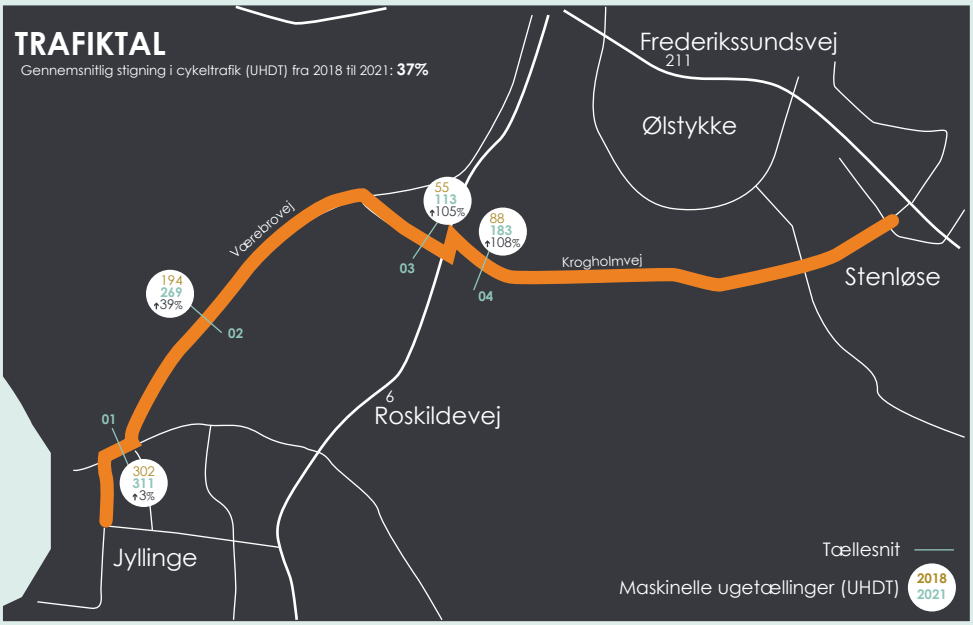
Resumé

JYLLINGE-STENLØSERUTEN

MÅLINGER: MAJ-JUNI 2018 OG MAJ-SEPTEMBER 2021

1/4



Supercykelstien kobles på den eksisterende supercykelsti Frederikssundruten i Stenløse. Ruten forløber syd om Ølstykke og forbinder byområderne Jyllinge og Stenløse. Dermed sikrer ruten, at borgere i Jyllinge kan cykle til S-togsstationerne på C-linjen.

FAKTA

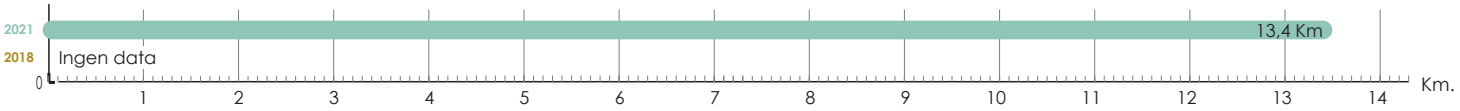
Længde: **7.2 km**

Indviet: **februar 2021**

Fordeling på kommune:

- **Roskilde 2 km**
- **Egedal 5,2 km**

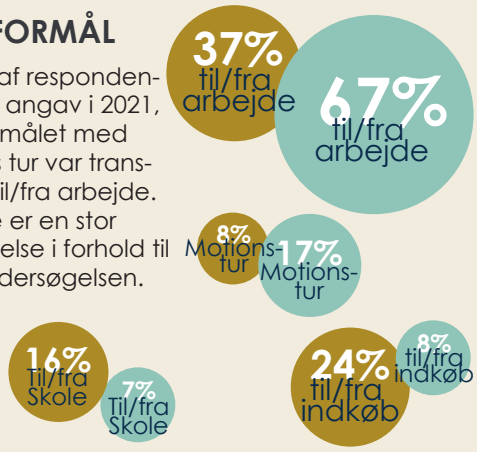
GENNEMSNITSTURLÆNGDE



Gennemsnitlig turlængde for cyklisternes aktuelle cykeltur - baseret på besvarelser i spørgeskema

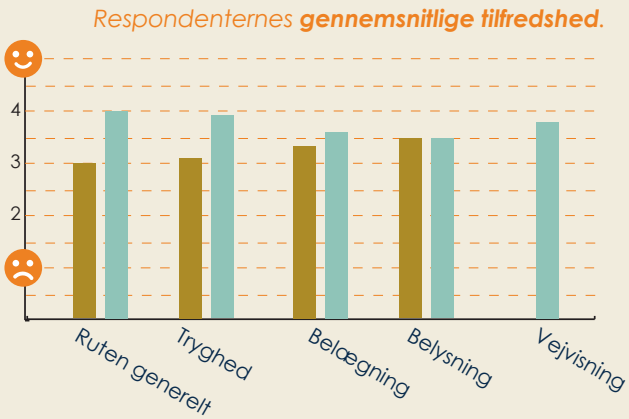
TURFORMÅL

64 % af respondenterne angav i 2021, at formålet med deres tur var transport til/fra arbejde. Dette er en stor forøgelse i forhold til førundersøgelsen.



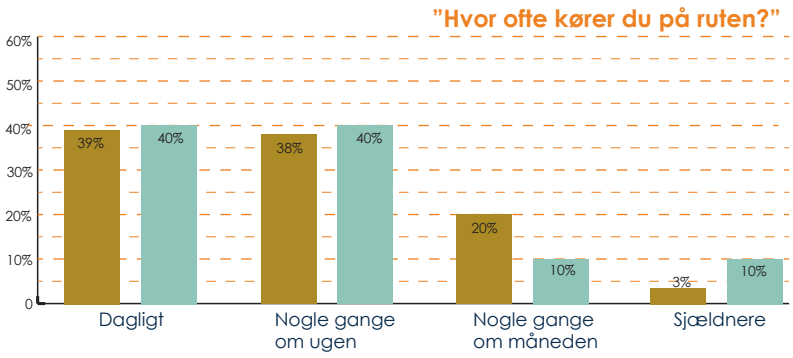
TILFREDSHED

Det er især kategorierne **'Ruten generelt'**, **'Tryghed'** og **'Vejvisning'**, der scorer højt. De øvrige parametre scorer mellem "Hverken tilfreds eller utilfreds" og "Tilfreds".



AKTUEL TUR

Hovedparten af respondenterne er hyppige cyklister. 80 % angav, at de cykler den aktuelle rute **dagligt** eller **nogle gange om ugen**. Dette stemmer nogenlunde overens med førundersøgelsen, hvor 77 % angav dette.



Beregningerne er foretaget af Via Trafik Rådgivning A/S for Sekretariatet for supercykelstier

Resumé

JYLLINGE-STENLØSERUTEN

MÅLINGER: MAJ-JUNI 2018 OG MAJ-SEPTEMBER 2021
2/4

CYKELTYPEFORDELING

Hvilken cykeltype benyttede du på din tur?

2021 2018 Ingen data

Klassisk cykel	Citybike	Racercykel	Elcykel	Mountain-bike	Ladcykel	Speed pedelec	Andet
24%	23%	21%	18%	6%	4%	1%	3%

CYKELHASTIGHED

Der er foretaget rejsetidsmålinger på ruten i begge retninger

Ruten er gennemkørt 5 gange i myldretiden i hver retning på hver cykeltype. Den gennemsnitlige cykelrejsehastighed er tilstræbt **20 km/t.** På el-cykel og speed pedelec var det henholdsvis **25 og 35 km/t.**

I føranalysen blev ruten kun gennemkørt på en almindelig cykel med en gennemsnitshastighed på **17,2 km/t**.

Så lang tid tager det at køre ruten:

Alm. cykel 2018	Alm. cykel 2021	Elcykel 2021	Speed pedelec 2021
24 min	22 min	20 min	17 min
Antal stop pr. tur 4,6 i gennemsnit	Antal stop pr. tur 2,9 i gennemsnit	Antal stop pr. tur 2,8 i gennemsnit	Antal stop pr. tur 2,6 i gennemsnit

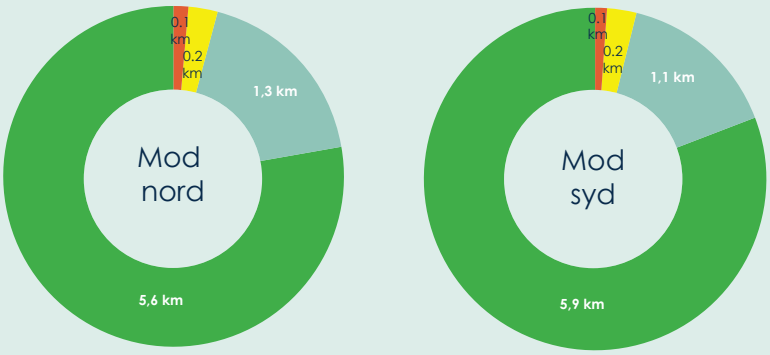
KOMFORTMÅLINGER

I 2021 blev der registreret ca. 47 % asfalt med god komfort, 48 % med mellem komfort og 5 % med dårlig komfort i sydvestgående retningen mod Jyllinge.
I nordøstgående retning mod Stenløse var det hhv. 55 % med god komfort, 39 % med mellem komfort og 6 % med dårlig komfort.

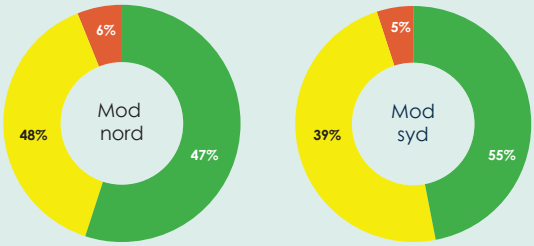
Det gennemsnitlige komforttal er **1,6 m/s²** svarende til kategorien god asfalt

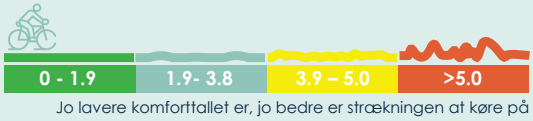
Forskelle i forhold til accelerometerets kalibrering af data betyder, at målingerne ikke nødvendigvis kan sammenlignes mellem før- og efteranalysen på trods af, at registreringsmetoden umiddelbart var ens. I førmålingen blev der kun skelnet mellem Høj, Middel og Lav komfort.

Fordeling af hhv. lav, middellav, middelhøj og høj komfort i 2021



Fordeling med hhv. lav, middel og høj komfort i 2018





Jo lavere komforttallet er, jo bedre er strækningen at køre på

Beregningerne er foretaget af Via Trafik Rådgivning A/S for Sekretariatet for supercykelstier

Resumé

JYLLINGE-STENLØSERUTEN

MÅLINGER: MAJ-JUNI 2018 OG MAJ-SEPTEMBER 2021
3/4

KOMBINATIONSREJSER

Kombinerede du forskellige transportformer i forbindelse med din tur? Hvis ja, hvilke?

67% Nej, kun cykel

30% Ja, cykel og tog

1% Ja, cykel og bil

1% Ja, cykel og andet

1% Ja, cykel og bus

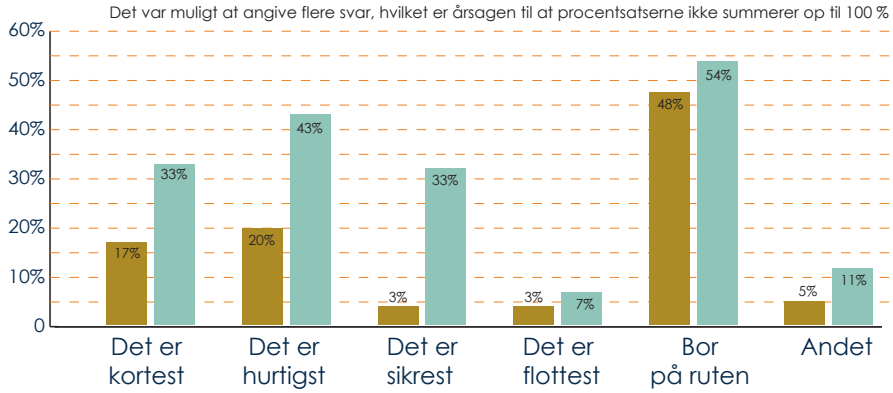
2021

HVORFOR DENNE STRÆKNING?

Respondenterne blev spurgt om grunde til at vælge den aktuelle strækning. For størstedelen handler det om, at de **bor på ruten/har et ærinde** (54 %)eller at ruten er den **hurtigste** (43 %).

Hvorfor valgte du denne strækning?

Det var muligt at angive flere svar, hvilket er årsagen til at procentsatserne ikke summerer op til 100 %



2018 2021

NY CYKLIST

I spørgeskemaundersøgelsen angav 19 ud af 147 respondenter (svarende til 13 %), at de vil betegne sig selv som **nye cyklister**.

13% af respondenterne betegner sig som **nye cyklister**

2021

MOTIVATION

10 ud af de 19 (53 %) angav, at de var begyndt at cykle på strækningen for **motionens skyld**, 3 ud af 19 (16 %) angav at havde flyttet bopæl, og 2 ud af 19 (11 %) havde anskaffet sig en elcykel/speedpedelec.

53% cykler for **MOTIONENS** skyld

16% cykler fra **ny bopæl**

11% cykler fordi de har anskaffet **ny elcykel**

2021

Beregningerne er foretaget af Via Trafik Rådgivning A/S for Sekretariatet for supercykelstier

Resumé

JYLLINGE-STENLØSERUTEN

MÅLINGER: MAJ-JUNI 2018 OG MAJ-SEPTEMBER 2021
4/4

TRAFIKSIKKERHED - SELVRAPPORTERING (2021)

2021

I analysen er deltagerne blevet spurgt til, om de har været involveret i et uheld på strækningen indenfor de seneste 2 år. Det havde 2 % af respondenterne (3 ud af 147).

Uheldsanalysen er forbundet med en stor usikkerhed. Dels fordi detaljegraden af besvarelserne varierer, og dels fordi antallet af respondenter, der har været involveret i en ulykke, er lavt.

De tre uheld var relateret til manglende renhold af cykelsti, højresvingende bilist i rundkørsel samt manglende vigepligt fra bilist ved overgangen fra sidevej.

2%

af de adspurgte i undersøgelsen har været **indblandet i et uheld i de seneste 2 år**

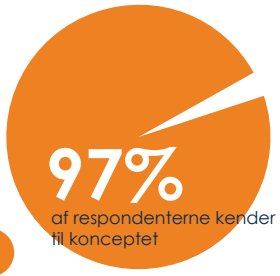
1 Solouheld - Manglende renhold

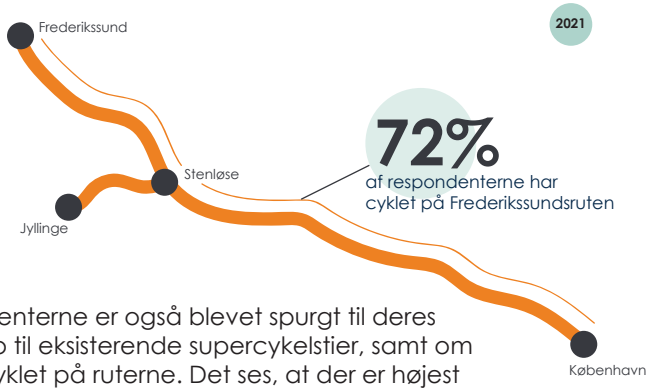
1 Bilist fra sidevej

1 Bilist i rundkørsel

KENDSKAB TIL SUPERCYKELSTI-KONCEPTET

Der er et meget højt kendskab til supercykelstierne, idet 97 % af respondenterne angiver, at de kender til stierne. I føranalysen var det kun ca. 38 %, der havde en form for kendskab til supercykelsti-konceptet.





Respondenterne er også blevet spurgt til deres kendskab til eksisterende supercykelstier, samt om de har cyklet på ruterne. Det ses, at der er højest kendskab til Frederikssundruten, som Jyllinge-Stenløseruten også støder op til.

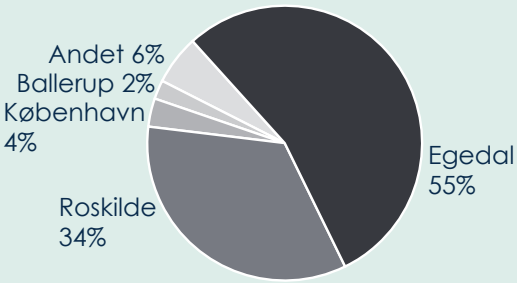
HVEM ER RESPONDENTERNE?

baseret på ca. 150 besvarelser i 2021 - og ca. 200 i 2018

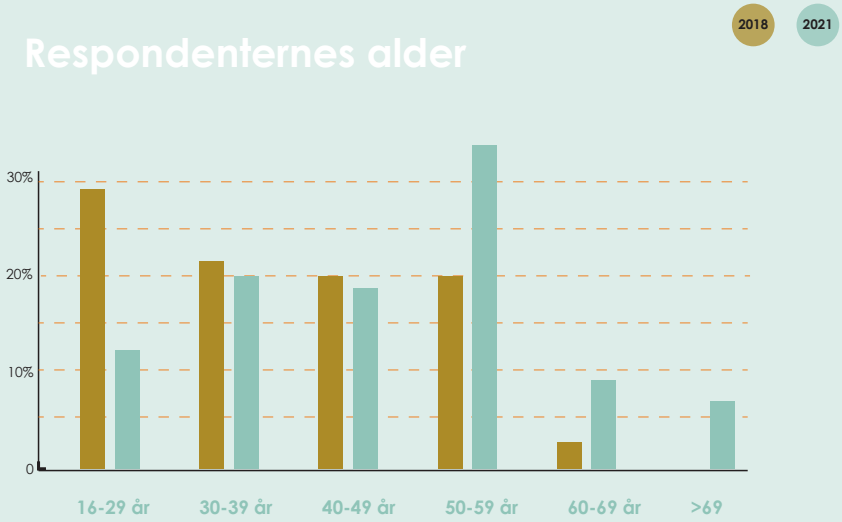
Mand **53%** 45% i 2018

Kvinde **47%** 55% i 2018

Her bor de (2021)



Respondenternes alder



Beregningerne er foretaget af Via Trafik Rådgivning A/S for Sekretariatet for supercykelstier

viatrafik

JYLLINGE-STENLØSERUTEN

EVALUERINGSRAPPORT – FEBRUAR 2022

MÅLINGER MAJ-JUNI 2018 OG MAJ-SEPTEMBER 2021

SUPER CYKELSTIER

JYLLINGE-STENLØSERUTEN

EVALUERINGSRAPPORT - FEBRUAR 2022

FØRMÅLING MAJ-JUNI 2018 OG EFTERMÅLING MAJ-SEPTEMBER 2021

Indhold

1 Indledning 2
1.1 Gennemførte forbedringer 4
2 Metode 6
2.1 Trafiktællinger 6
2.2 Rejsetid og stopfrekvens 6
2.3 Komfortmålinger 7
2.4 Uheldsanalyse 8
2.5 Spørgeskema 9
3 Trafiktal og hastighed 10
3.1 Trafiktal 10
3.2 Rejsetid og stopfrekvens 11
4 Komfort og længdeprofil 14
4.1 Længdeprofil 17
5 Trafiksikkerhed 18
5.1 Førundersøgelse 18
5.2 Selvrapportering 18
6 Brugernes vurdering 19
6.1 Respondenter 19
6.2 Aktuel tur 21
6.3 Tilfredshed 28
6.4 Kendskab til supercykelstier 29

Bilag A: Spørgeskema 2021

Bilag B: Besvarelser fra spørgeskema 2021

Bilag C: Cykeltællinger 2021

Bilag D: Komfortmålinger 2021

Bilag E: Evaluering af Jyllingeruten – Førundersøgelse 2018

1 Indledning

Supercykelstien Jyllinge-Stenløseruten er 7,2 km lang og kobles på den eksisterende supercykelsti Frederikssundruten i Stenløse. Ruten forløber syd om Ølstykke og forbinder byområderne Jyllinge og Stenløse. Dermed sikre ruten at borgere i Jyllinge kan cykle til S-togsstationerne på C-linjen, hvor der er mulighed for at kombinere cykel og tog. Ruten løber langs Møllevej og Værebrovej i Roskilde Kommune samt Skatskærvej og Krogholmvej i Egedal Kommune.

Evalueringen af Jyllinge-Stenløseruten er baseret på metode og erfaringer fra evalueringerne af de eksisterende supercykelstier. Evalueringen er gennemført som en før- og eftermåling – før anlægsarbejdet igangsattes og efter det afsluttes og supercykelstien er indviet som en samlet rute. Der er lagt vægt på de overordnede kvalitetsmål for supercykelstierne, nemlig: Tilgængelighed, Fremkommelighed, Komfort, Sikkerhed og Tryghed for cykelpendlere.

Tilgængelighed

Supercykelstierne skal forbinde koncentrationer af arbejdspladser, studieboliger samt give adgang til kollektive trafikknudepunkter. De skal hænge sammen, forbinde alle kommuner og være nemme at finde for brugerne.

Fremkommelighed

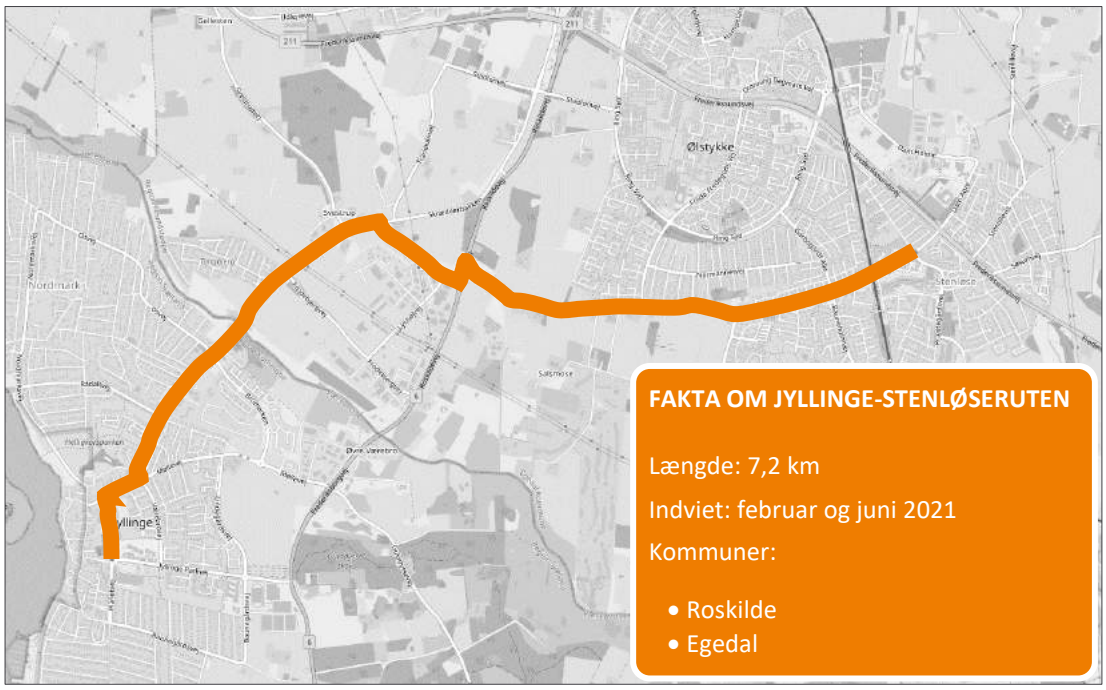
Supercykelstierne skal give pendlerne den hurtigst mulige vej mellem bolig og arbejde eller studier. De skal være så direkte som muligt, med så få forhindringer og stop som muligt og med plads til at holde sit eget tempo uden at blive forsinket.

Komfort

Supercykelstierne skal gøre cykelturen til og fra arbejde eller studier til en behagelig oplevelse for pendlerne. De skal have jævn belægning, høj grad af vedligehold, tilbyde ekstra service og mulighed for gode cykeloplevelser.

Sikkerhed og tryghed

Supercykelstierne skal øge trygheden for pendlerne og sikre gode forhold, der mindsker risikoen for ulykker på cykelstierne.



Figur 1
Oversigtskort over supercykelstien – Jyllinge-Stenløseruten.

De forventede effekter af Jyllinge-Stenløseruten er:

- Øgning i cykeltrafik
- Reduktion i biltrafik
- Forbedret oplevet tryghed
- Reduktion i antal uheld
- Kortere rejsetid
- Forbedret jævnhed og komfort

Hertil kommer en række øvrige effekter i form af mindre støj og luftforurening samt forbedret sundhed.

Undersøgelserne i denne evaluering omfatter:

- Maskinelle cykeltællinger
- Rejsehastighedsmålinger
- Jævnhedsmålinger
- Spørgeskemaundersøgelse
- Uheldsanalyse

Førmålingerne er foretaget i september 2018 og eftermålingerne er foretaget i september 2021.

1.1 Gennemførte forbedringer

Roskilde Kommune

- I Roskilde har der været dobbeltrettet cykelsti, men der er nu etableret enkeltrettede cykelstier på hver side af Værebrovej og Møllevej og helt ny dobbeltrettet cykelsti forbi Jyllinge Hallen.

Egedal Kommune

- I Egedal er der etableret helt ny dobbeltrettet cykelsti langs Krogholmvej og en sikker cykelkrydsning ved Ring 6.

Derudover er der gennemført generelle opgraderinger i form af skiltning, afmærkning og service tiltag.

Figur 2
Grønne arealer ved Jyllingehallen før og efter anlæggelsen af den dobbeltrettede delt sti.
SDFE Skråfoto fra maj 2017 (t.v.) og august 2021 (t.h.).

Figur 3
Skatskærvej og krydsningen af Roskildevej før og efter anlæggelsen af den dobbeltrettede cykelsti på den nordlige side af vejen.
SDFE Skråfoto maj 2017 (øverst) og Google kortdata 2021 (nederst).

Figur 4
Krogholmvej før og efter anlæggelsen af den dobbeltrettede cykelsti på den nordlige side af vejen. Google Streetview fra juni 2018 (t.v.) og november 2020 (t.h.).

2 Metode

Kortlægningen og analysen er baseret på omfattende dataindsamling i form af:

- Trafiktællinger
- Rejsehastighedsmålinger
- Komfortmålinger
- Uheldsdata
- Spørgeskemaundersøgelse

Analysen af uheldsudviklingen fra før til efter etablering af supercykelstien baseres på selvrapporterede uheld i spørgeskemaundersøgelsen, hvor respondenter selv svarer om de har været involveret i et uheld. Dette skyldes, at kun et lille antal af alle cykeluheld er vurderet til at blive politiregistreret, og derfor bliver de meget statistisk usikre over en kort årrække (se afsnit 2.4 Uheldsanalyse).

2.1 Trafiktællinger

Der er gennemført maskinelle ugetællinger af cykeltrafikken på fire forskellige lokaliteter langs ruten. Tællingerne er foretaget i perioden 24. maj til 1. juni 2018 for før-målingen (tællingen på Værebrovej blev først gennemført ml. den 14. og den 22. juni) og fra 27. maj til 4. juni 2021 for efter-målingen. Desuden er inddraget yderligere to status-tællinger fra 8. til 17. september 2021.

Cykeltællingerne vil altid være forbundet med en vis usikkerhed, idet cykeltrafik er påvirket af en række faktorer f.eks. årstid, vejrforhold osv. Det gælder også maskinelle tællinger af en uges varighed. For at minimere betydningen af disse ydre faktorer, blev tællingerne foretaget i samme periode i både før- og efteranalysen.

Tællingerne er præsenteret som ugehverdagsdøgntrafik (UHDT), og er de faktiske talte tal for den pågældende uge. Tællingerne er ikke opregnet, da opregning af cykeltrafik er forbundet med ekstra stor usikkerhed (sammenlignet med biltrafik).

Cykeltrafik er i høj grad påvirket af de aktuelle vejrforhold især mht. nedbør og vind. Det er derfor relevant at være opmærksom på vejrforholdene i forbindelse med fortolkningen af eventuelle ændringer i trafikmængder. Data fra DMI vejrarkiv i forhold til nedbør og vind i tællingsperioderne i Roskilde og Egedal Kommune er indhentet og benyttet i fortolkningen.

2.2 Rejsetid og stopfrekvens

Der er foretaget målinger af rejsetid og hastighed på Jyllinge-Stenløseruten både før og efter indvielsen af supercykelstien. Målingerne kan ligge til grund for at sammenligne og evaluere supercykelsti-tiltagene på strækningen, ligesom den vil kunne bruges til at se på, hvilke steder man med fordel kan forbedre cyklisters vilkår, og derved forbedre fremkommeligheden på ruten.

Målingerne i analysen er foretaget af en testperson udstyret med en GPS, der har cyklet Jyllinge-Stenløseruten igennem 5 gange i hver retning. Testpersonen har så vidt muligt holdt en fart på 20 km/t. Denne hastighed er valgt for at mindske påvirkningen fra vind og vejr, da man også i modvind kan holde en hastighed på 20 km/t. På bakkerne har testpersonen kørt på frihjul nedad, og nogle steder opnået en hastighed højere end 20 km/t. I modsatte retning har det været svært at opnå en hastighed på 20 km/t, og her har testpersonen kørt den hastighed, der var fysisk mulig. Målingerne er foretaget i september 2021 på hverdage i tidsrummet 07.00-09.00 og 15.00-18.00 for at afspejle en gennemsnitlig rejsehastighed i myldretiden.

De forholdsvis få målinger (5 i hver retning) betyder, at analysen bør ses som en indikation af, hvor ofte man på cykel må stoppe op. Det er ikke en repræsentativ afbildning af, hvilke lyskryds man stopper i på cykel og hvor længe.

I tillæg til de tidligere evalueringer af supercykelstierne er Jyllinge-Stenløseruten i efteranalysen også blevet gennemkørt 5 gange i hver retning på henholdsvis en elcykel og en speed pedelec. I disse tilfælde er en fart på henholdsvis 25 km/t og 35 km/t forsøgt opretholdt.

Ved at sammenholde de udførte hastighedsmålinger med tilsvarende eftermålinger, er det muligt at vurdere, i hvilket omfang, at supercykelstien har forbedret fremkommeligheden på cykel langs ruten.

2.3 Komfortmålinger

Målingerne er udført med et accelerometer monteret på en racercykel. Cyklen er udstyret med smalle 28 tommer dæk (700-25C) uden mønster og pumpet til et dæktryk på ca. 100 PSI (6,9 bar). Der er ikke affjedring i stellet. Accelerometeret er monteret stramt til cyklens overrør – enten med kraftige elastikker eller med strips.

Strækningen er gennemcyklet 5 gange i hver retning. Testcyklisten har tilstræbt en rejsehastighed på 25 km/t når det har været muligt (trængsel, bakker, sving eller vigepligt kan sænke hastigheden). Testcyklisten er blevet instrueret i at cykle så "normalt" som muligt for derved at give et så retvisende billede som muligt af den oplevelse en almindelig cyklist vil have af den pågældende strækning. Det er således ikke hensigten at cyklen og accelerometeret skal passere alle ujævnheder og huller for at registrere dem. Tværtimod er det hensigten at testcyklisten skal placere sig til højre på cykelstien og i et "normalt" omfang svinge uden om ujævnheder. Derved vil accelerometeret registrere belægningen, som en almindelig cyklist vil cykle på.

Accelerometeret måler den lodrette acceleration fem gange i sekundet samtidig med at gps-positionen registreres én gang i sekundet. På baggrund af fem gennemkørsler præsenteres resultatet som et gennemsnit pr. 10 meter via digitale kort med farvelægning af strækninger i kategorierne god asfalt, middelgod asfalt, middeldårlig asfalt og dårlig asfalt (mørk grøn, lys grøn, gul og rød). Komforttallet måles som den lodrette acceleration, se Tabel 1. Skalaen er kalibreret med udgangspunkt i supercykelstien Værløseruten med henblik på at opnå en inddeling, der i størst muligt omfang er sammenlignelig med tidligere metoder til måling af komfort.

Strækningen er gennemkørt i begge retninger.

I førmålingen blev strækningens komfort målt af Hermes Traffic Intelligence i maj 2018, og i eftermålingen udførte Via Trafik målingerne i september 2021. På trods af at metoden med gennemkørsel af strækningen på cykel med påmonteret accelerometer umiddelbart var ens i før- og efteranalysen, kan der forekomme forskelle i målingerne bl.a. mht. cykeltype, dens affjedring og dæktryk, hvorledes accelerometeret er påsat, testcyklistens kørsel mv. Derudover kan der ligge store forskelle gemt i hvorledes accelerometerets data er blevet kalibreret op mod komfortskalaen. Dette betyder, at komfortmålingerne ikke nødvendigvis kan sammenlignes mellem før- og efteranalysen på trods af, at skalaen er ens.

Alle data er tilgængelige i MapInfo eller QGIS.

Kategori	Lodret acceleration	Beskrivelse	Billedeksempel
God asfalt (Mørk grøn)	0 – 1,9	Nylagt slidlag uden huller, sprækker, reetablering osv.	
Middelgod asfalt (Lys grøn)	2,0 - 3,7	Slidlag uden huller og sprækker. Få reetableringer i stiens fulde bredde og i samme niveau som resten af stien eller meget små reparationer.	
Middeldårlig asfalt (Gul)	3,8 – 5,0	Slidlag med mange reetableringer / reparationer efter hinanden, reetableringer / reparationer der ikke er i stiens fulde bredde.	
Dårlig asfalt (Rød)	> 5,0	Huller og sprækker i asfalten.	

Tabel 1: Komforttal

2.4 Uheldsanalyse

Før-analyse

I føranalysen blev der gennemført en uheldsanalyse på ruten. Uheldsanalysen omfattede politiregistrerede cyklistuheld langs ruten i perioden 2013-2017. Analysen indeholdt personskade-, materielskadeuheld og ekstrauheld.

Politiregistrerede uheldsdata er generelt behæftet med en vis usikkerhed, idet ikke alle uheld registreres af politiet. En undersøgelse fra DTU viser, at kun 14 % af alvorligt tilskadekomne i

cykeluheld registreres[1], og ifølge Vejdirektoratet er det formentlig under 10 % af alle cykeluheld, der registreres. Denne underrapportering er særligt udtalt for uheld uden biler involveret, hvor graden af personskade ofte er mindre alvorlig, og hvor der som regel er tale om mindre materielskader end i ulykker med biler involveret. Under antagelse af, at graden af underrapportering er nogenlunde konstant, vurderes det, at uheldsdata kan bruges til at vurdere en overordnet uheldsudvikling samt til at udpege uheldskoncentrationer.

Efter-analyse

Da efteranalysen bliver gennemført 1-1,5 år efter at supercykelstien bliver indviet, er det ikke muligt at opnå en sammenlignelig periode på 5 år med uheldsoplysninger, hvor supercykelsti-tiltagene har været implementeret. Derfor er metoden til uheldsanalysen ændret i efteranalysen, så uheldene i stedet er selvrapporterede fra respondenterne i spørgeskemaundersøgelsen. Der bliver spurgt ind til om de indenfor de seneste to år efter rutens indvielse har været involveret i et uheld, og hvad der skete.

For at kunne sammenligne før- og efter-analysen er respondenterne i før-analysen også blevet spurgt ind til involveringen i uheld indenfor de seneste to år. Afsnittet om de selvrapporterede uheld kommer i forlængelse af uheldsanalysen, der er baseret på de politiregistrerede uheld.

2.5 Spørgeskema

Der er gennemført en spørgeskemaundersøgelse i før-analysen og denne er gentaget og udvidet i efter-analysen. I føranalysen var det Megafon, der foretog undersøgelse vha. personlige- (173), internet- (24) og telefonbaseret interviews (5).

I efterundersøgelsen er cyklister på ruten blevet stoppet og efterfølgende kontaktet via e-mail med et link til spørgeskemaet. Besvarelserne blev indsamlet i perioden 31. august til 1. oktober 2021.

	2018	2021
Mailadresser indsamlet		290
Besvarelser i alt	202	153
Svarprocent		53 %

Tabel 2: Indsamlet mailadresser og besvarelser

Trafikanterne er blevet bedt om at besvare spørgsmål, der omhandler den aktuelle tur samt deres tilfredshed med forholdene langs ruten. Spørgsmålene har omhandlet ruten som helhed.

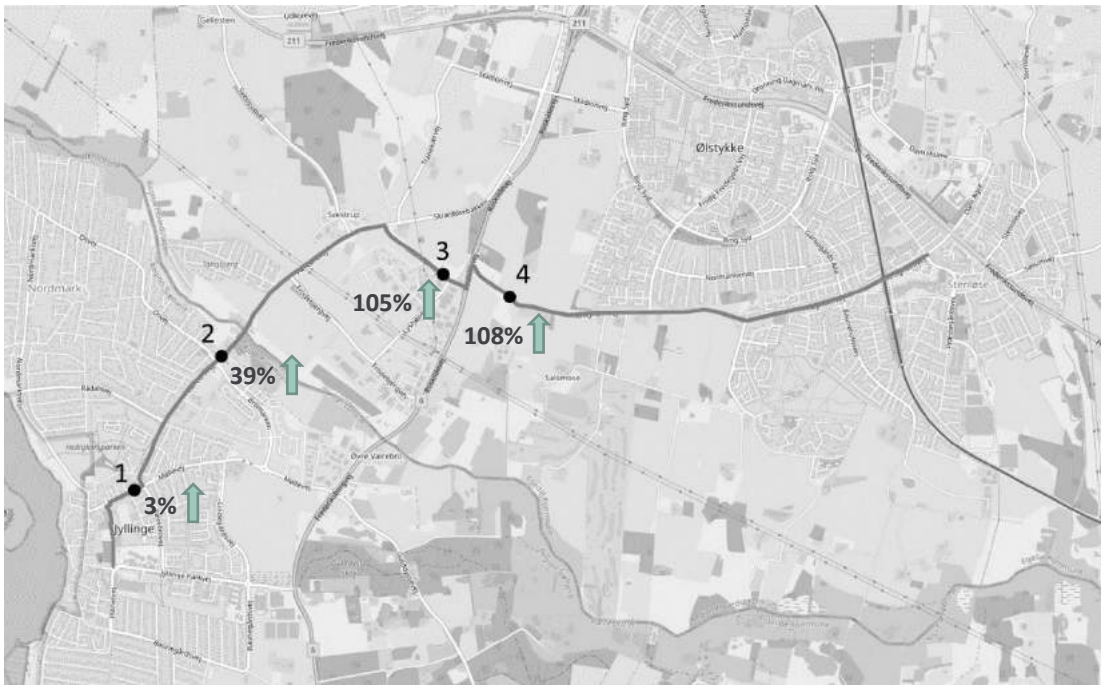
Den statistiske usikkerhed af analyseresultaterne afhænger af forholdet mellem den samlede population, prøvestørrelsen og svarenes fordeling. I dette tilfælde vil det sige hvor mange personer, der cykler langs ruten, hvor mange der har besvaret spørgeskemaet, og hvordan de har svaret. Antallet af besvarelser giver et forholdsvis retvisende billede af cyklisternes holdninger, men ved spørgsmål, hvor respondenterne er blevet delt yderligere op (f.eks. mht. uheldssituationer for personer, der har oplevet et uheld på ruten mv.) er besvarelserne ikke nødvendigvis repræsentative.

[1] Janstrup, K.H., Kaplan, S., Hels, T., Lauritsen, J., Prato, C.G. (2016). Understanding Traffic Crash Under-Reporting: Linking Police and Medical Records to Individual and Crash Characteristics. Traffic Injury Prevention, 17, 580-584.

3 Trafiktal og hastighed

3.1 Trafiktal

Der er foretaget maskinelle ugetællinger jævnt fordelt over strækningen i perioden fra 24. maj til 1. juni 2018 for før-målingen (tællingen på Værebrovej blev først gennemført ml. den 14. og den 22. juni) og fra 27. maj til 4. juni 2021 for efter-målingen.



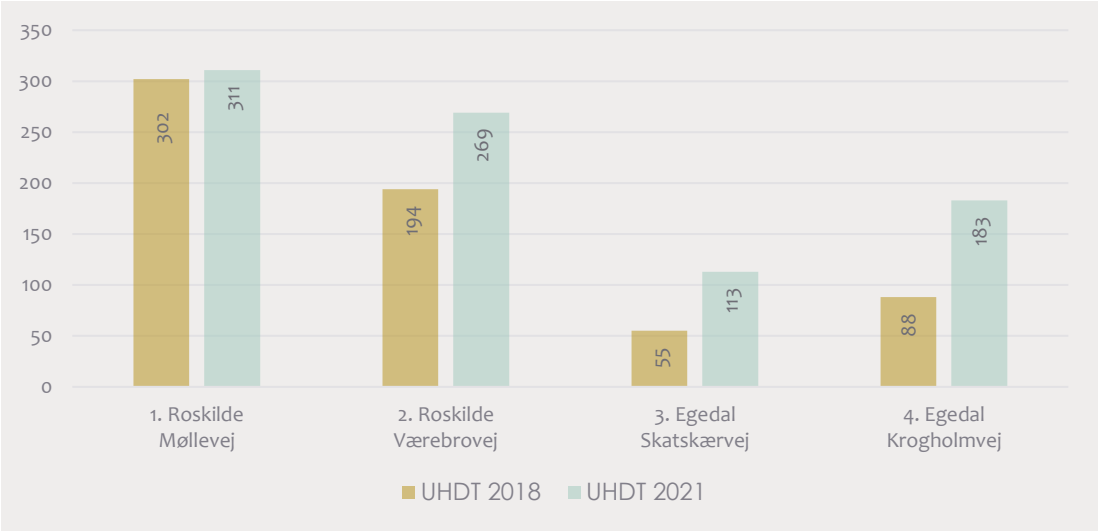
Figur 5
Placering af tællesnit og ændring i trafikmængder fra 2018 til 2021.

Tællesnit	Kommune	Vejnavn	UHDT maj/juni 2018	UHDT maj/juni 2021	UHDT sept. 2021	Forskel fra 2018
1	Roskilde	Møllevej ca. 50 m sydvest for Værebrovej	302	311		3 %
2	Roskilde	Værebrovej ca. 100 m nord for Osvej	194	269	285	39-47 %
3	Egedal	Skatskærvej ca. 50 m vest for Lysholmvej	55	113		105 %
4	Egedal	Krogholmvej ca. 300 m øst for Roskildevej	88	183	208	108-136 %
Total			*639*	*876*		*37 %*

Tabel 3: Ugehverdagsdøgntrafik (UHDT) før og efter indvielsen af Jyllinge-Stenløseruten.

Vejrdata viser, at der faldt over 5 mm regn lørdag den 26. maj og mere end 13 mm regn i Roskilde og Egedal om mandagen den 28. maj under før-tællingen. De øvrige dage holdt det tørt. I perioden med efter-tællingen var der ingen bemærkelsesværdig regn nogle af dagene.

Cykeltællingerne er illustreret i Figur 5 og 6.



Figur 6
Cykeltællinger i de fire snit (UHDT).

3.2 Rejsetid og stopfrekvens

Der er i efteranalysen foretaget rejsetidsmålinger på ruten i begge retninger på henholdsvis en almindelig cykel, en elcykel og en speed pedelec. I før-analysen blev ruten kun gennemkørt på en almindelig cykel. Ruten er gennemkørt 5 gange i myldretiden i hver retning på hver cykeltype. På den almindelige cykel er en hastighed på 20 km/t forsøgt opretholdt. På elcyklen og speed pedelecen var det hastigheder på 25 km/t og 35 km/t.

Nedenfor er resultaterne af gennemkørslerne med de forskellige cykeltyper beskrevet og i Tabel 4 ses en samlet oversigt.

Måling	Cykeltype	Samlet rejsetid (Gennemsnit af begge retninger)	Gennemsnits-hastighed	Antal stop pr. tur (uanset retning)	Stoptid (Gennemsnit af begge retninger)	Kortere rejsetid ift. alm. cykel
2018	Almindelig cykel	24 min	17,2 km/t	4,6	2 min 18 sek.	-
2021	Almindelig cykel	22 min	20,0 km/t	2,9	1 min 13 sek.	-
	Elcykel	20 min	22,2 km/t	2,8	-	2 min
	Speed pedelec	17 min	25,6 km/t	2,6	-	5 min

Tabel 4: Rejsetider, hastigheder og antal stop for gennemkørsel af ruten.

Almindelig cykel

Med en gennemsnitlig cykelrejsehastighed på en almindelig cykel på Jyllinge-Stenløseruten på 20,0 km/t per vej stopper man i gennemsnit ved 2,9 kryds, hvilket svarer til 33 % af alle kryds på strækningen.

Samlet tager det ca. 22 minutter og 19 sekunder at gennemkøre Jyllinge-Stenløseruten i nordgående retning samt ca. 21 minutter og 29 sekunder i sydgående retning. Dermed er den sydgående retning knap et minut hurtigere end den nordgående retning. Rejsetiden i gennemsnit for begge retninger er 22 minutter. Det er ca. 2 minutter hurtigere end i 2018. Stoptiden, hvor man som cyklist holder stille eller kører under 5 km/t på ruten, er faldet til 1 min og 13 sek mod 2 min og 18 sek i 2018.

Elcykel

Jyllinge-Stenløseruten er også gennemkørt fem gange i hver retning på en elcykel. Gennemsnitshastigheden var 22,2 km/t, og i gennemsnit stoppes ved 2,8 kryds, hvilket svarer til 32 % af alle kryds på strækningen.

Den gennemsnitlige rejsetid i nordgående retning var ca. 19 minutter og 39 sekunder og i sydgående retning ca. 19 minutter og 47 sekunder. Den gennemsnitlige rejsetid var således ca. 2 minutter kortere på elcykel end på almindelig cykel.

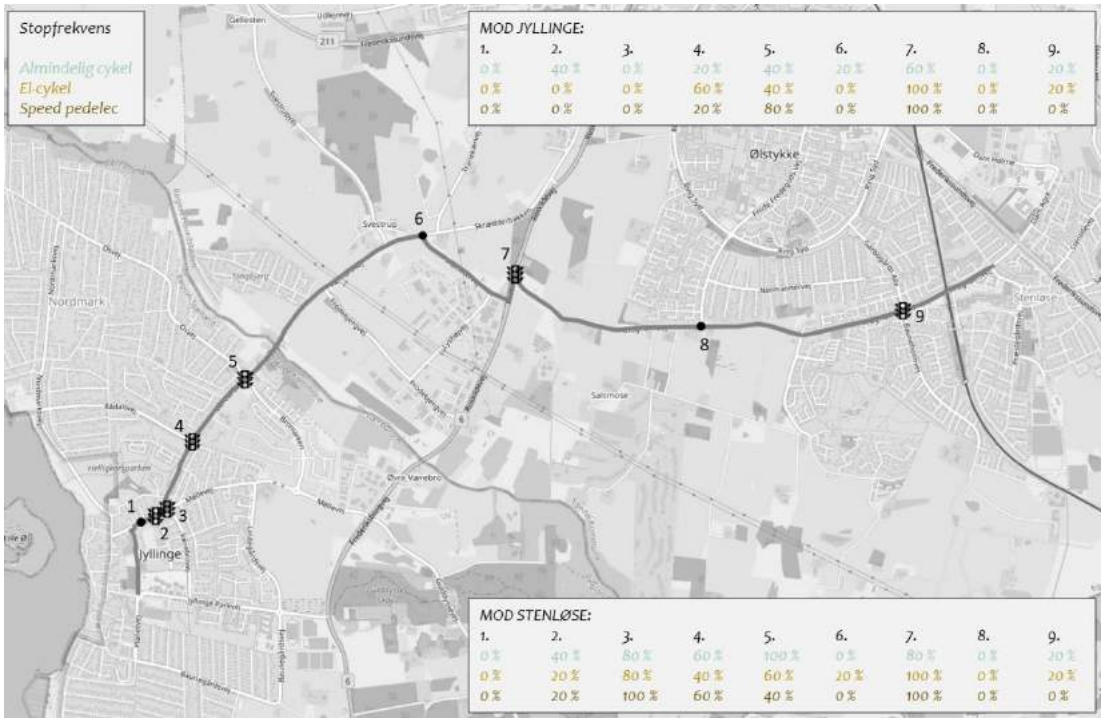
Speed pedelec

Endelig er Jyllinge-Stenløse ruten også blevet gennemkørt i hver retning på en speed pedelec. Gennemsnitshastigheden var 25,6 km/t, og gennemsnitligt blev der stoppet ved 3 kryds, hvilket svarer til 33 % af alle krydsene på strækningen.

Den gennemsnitlige rejsetid i nordgående retning var ca. 17 minutter og 56 sekunder og i sydgående retning ca. 16 minutter og 16 sekunder. Derved var rejsetiden næsten 2 minutter længere i nordgående retning. Den gennemsnitlige rejsetid var således ca. 5 minutter kortere på speed pedelec end på almindelig cykel.

Stopfrekvens

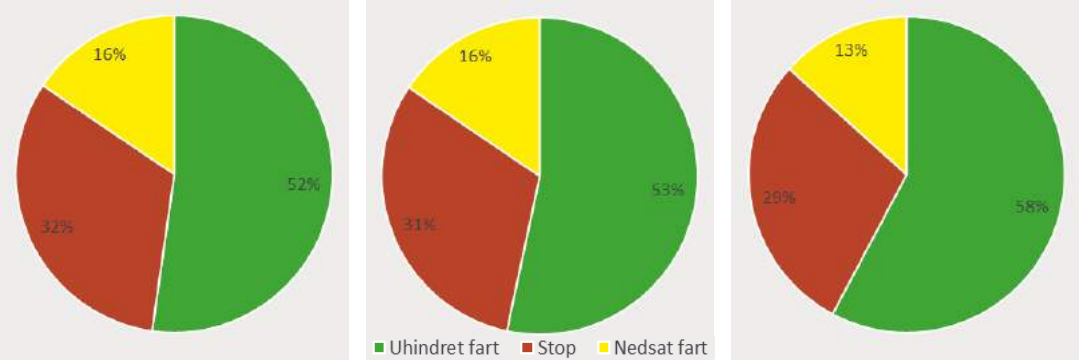
Overordnet er stopfrekvensen i 2021 højest i de signalregulerede kryds (se Figur 7). Det gælder uanset om gennemkørsel sker på almindelig cykel, elcykel eller speed pedelec.



Figur 7
Stopfrekvens i hver retning i 2021 i vigepligts- og signalregulerede kryds.

Nr.	Kryds	Fra Jyllinge mod Stenløse (nordøstlig retning)			Fra Stenløse mod Jyllinge (sydvestlig retning)		
		Almindelig cykel	Elcykel	Speed pedelec	Almindelig cykel	Elcykel	Speed pedelec
1.	Møllevej/Sportsstien	0%	0%	0%	0%	0%	0%
2.	Møllevej/Lindbjergvej (signal)	40%	20%	20%	40%	0%	0%
3.	Værebrovej/Møllevej (signal)	80%	80%	100%	0%	0%	0%
4.	Værebrovej/Rådalsvej/Skovbakken (signal)	60%	40%	60%	20%	60%	20%
5.	Værebrovej/Osvej/Bromarken (signal)	100%	60%	40%	40%	40%	80%
6.	Skatskærvej/Skrædderbakken	0%	20%	0%	20%	0%	0%
7.	Krogholmvej/Roskildevej (signal)	80%	100%	100%	60%	100%	100%
8.	Krogholmvej/Frode Fredegods Vej	0%	0%	0%	0%	0%	0%
9.	Krogholmvej/Garbogårds Alle (signal)	20%	20%	0%	20%	20%	0%

Tabel 5: Stopfrekvensen i 2021 ved hver af de 9 kryds.

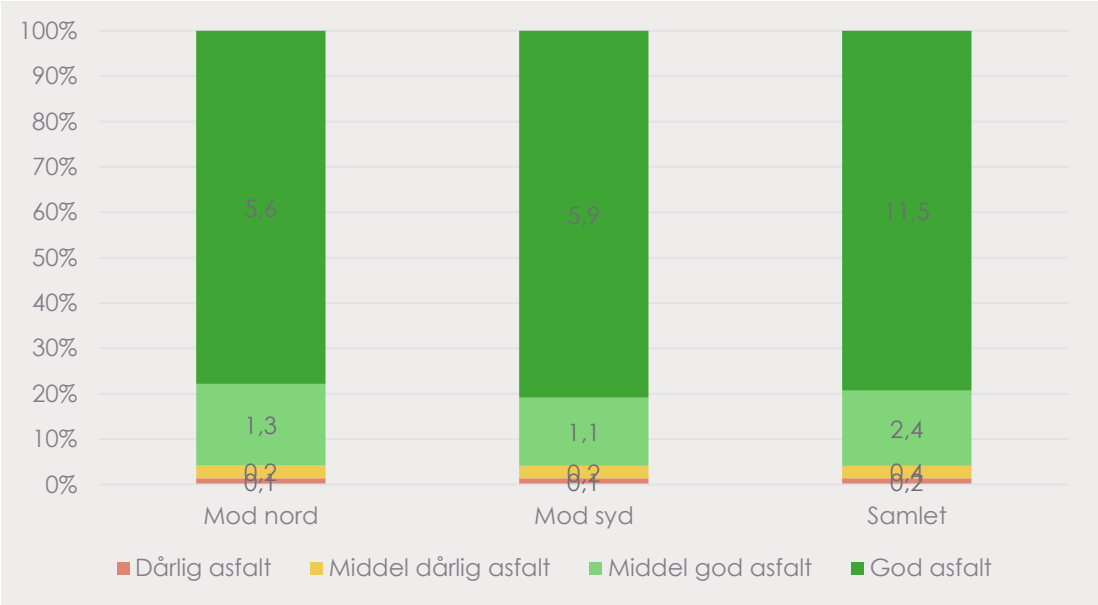


Figur 8
Fremkommelighed i kryds i 2021 på hhv. en almindelig cykel (t.v.), elcykel og speed pedelec (t.h.).

4 Komfort og længdeprofil

Der er foretaget komfortmålinger på cykelstien langs ruten i begge retninger. Figur 9 viser antal km med henholdsvis lav, middellav, middelhøj og høj komfort i eftermålingen. Det gennemsnitlige komforttal pr. kommune er vist i Tabel 6.

I afsnit *3.3 Komfortmålinger* er komforttallet beskrevet yderligere – herunder at høj komfort svarer til værdien 0 – 1,9, middelhøj komfort svarer til værdien 2,0 – 3,7, middellav komfort svarer til 3,8 – 5 og lav komfort svarer til >5. For en mere nøjagtig angivelse af lokaliteterne henvises til baggrundsdata. Komfortmålingerne på Jyllinge-Stenløseruten viser en høj andel af god asfalt. Både i retning mod nord og syd er det gennemsnitlige komforttal 1,6 m/s^2 svarende til kategorien god asfalt.

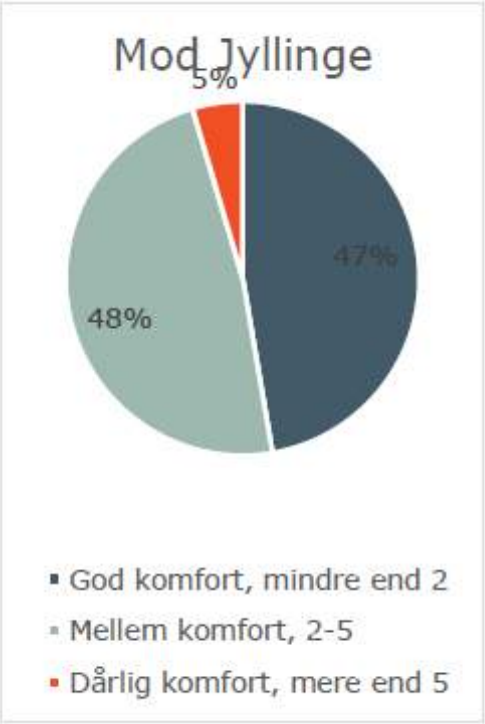


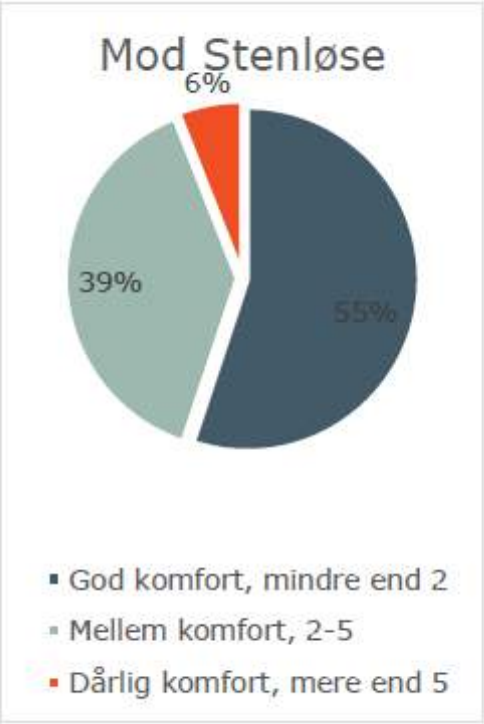
Figur 9
Antal km med hhv. lav, middellav, middelhøj og høj komfort i 2021.

	Mod nord		Mod syd	
	Længde	Gns. Komforttal	Længde	Gns. Komforttal
Egedal	5,3	1,6	5,3	1,5
Roskilde	1,9	1,6	1,9	1,6
Total	*7,2 km*	*1,6*	*7,2 km*	*1,6*

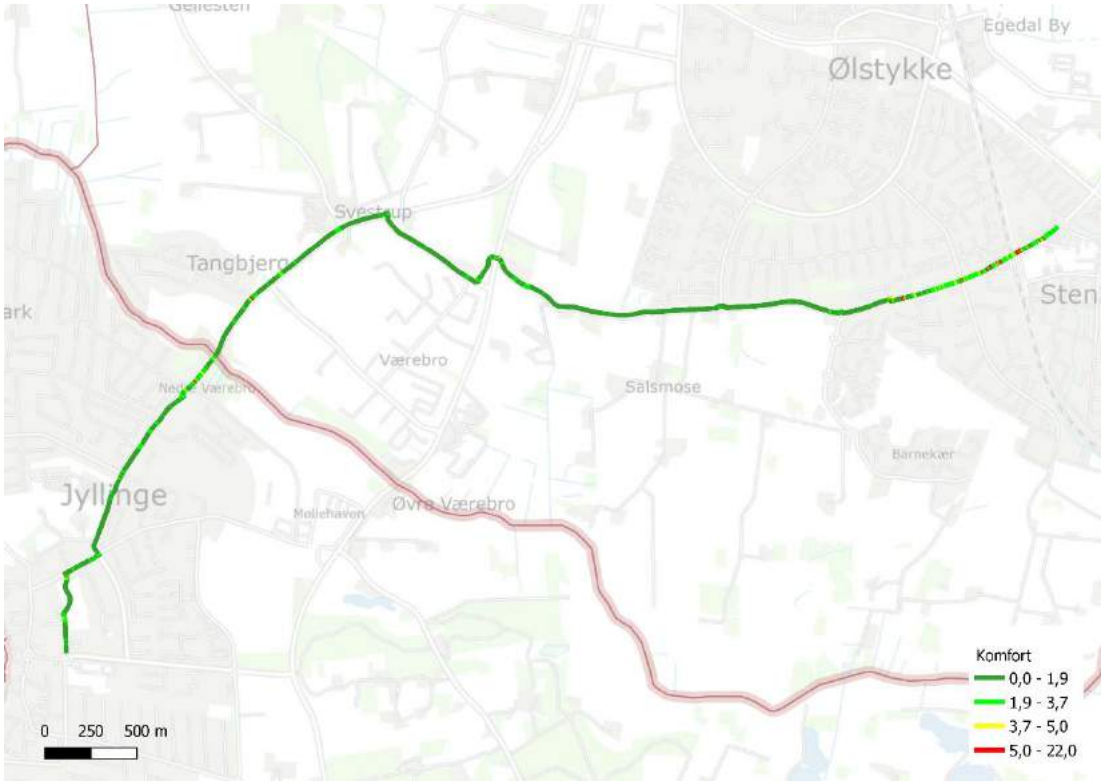
Tabel 6: Gennemsnitligt komforttal (m/s^2) pr. kommune (begge retninger samlet) i 2021. Jo lavere komforttal des bedre. Måling af overfladens jævnhed måles mest optimalt, hvis asfalten er fejet fri for sten, grus, blade og lignende umiddelbart inden målingen. Da dette ikke altid er tilfældet, kan der optræde variationer på strækningerne alt efter hvornår de gennemkøres.

I førmålingen blev strækningens komfort målt af Hermes Traffic Intelligence i maj 2018, og i eftermålingen udførte Via Trafik målingerne i september 2021. Især forskelle i forhold til hvorledes accelerometerets data er blevet kalibreret op mod komfortskalaen betyder, at komfortmålingerne ikke nødvendigvis kan sammenlignes mellem før- og efteranalysen på trods af, at registreringsmetoden umiddelbart var ens.

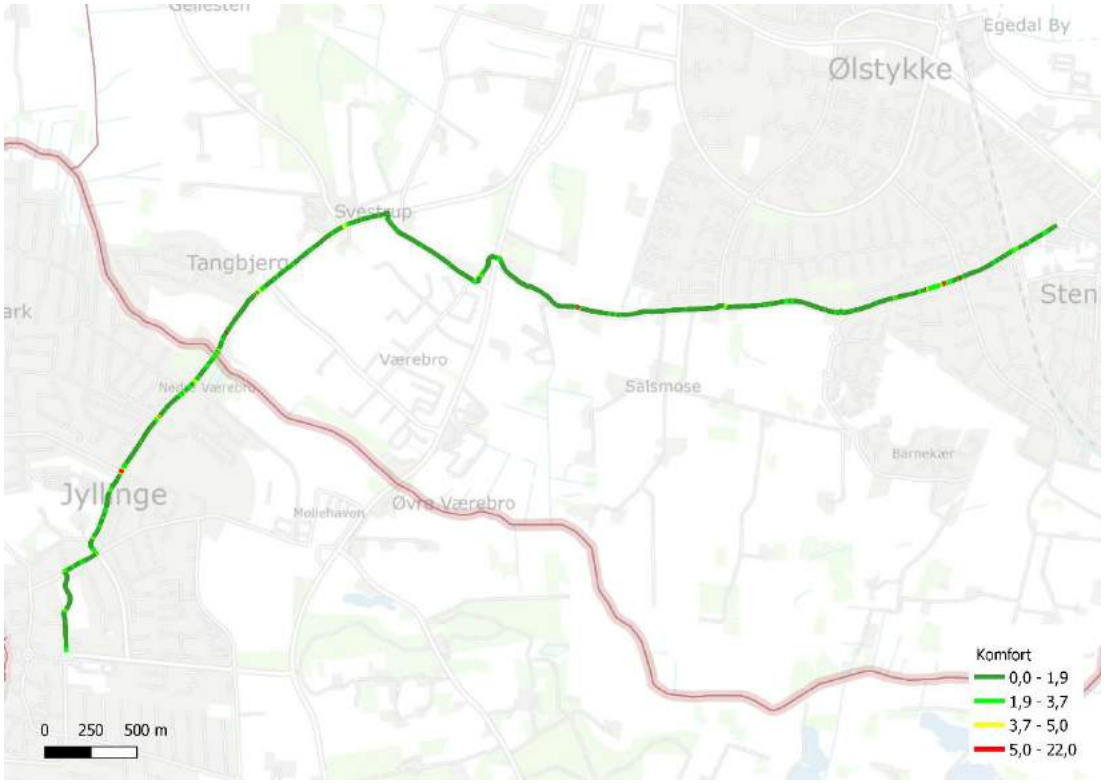




Figur 10
Registreret komfort i førmålingen fra 2018.

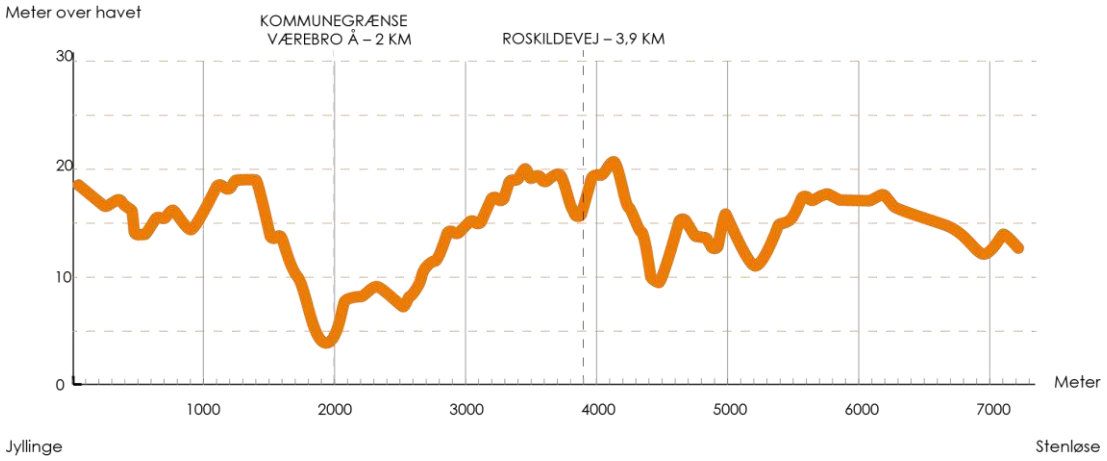


Figur 11
Komfort i nordøstlig retning i 2021.



Figur 12
Komfort i sydvestlig retning i 2021.

4.1 Længdeprofil



Figur 13
Længdeprofil i retning fra Jyllinge til Stenløse i 2021.

5 Trafiksikkerhed

5.1 Førundersøgelse

I førundersøgelsen fra september 2018 blev der registreret fire cyklistulykker på ruten indenfor de seneste 5 år. Tre af disse var alvorlige personskadeulykker med tilskadekomne cyklister. De fire cyklistulykker var alle konflikter mellem cyklister og personbiler, ofte i kryds, hvor personbilerne ikke overholdt deres vigepligt.

5.2 Selvrapportering

Da efteranalysen er blevet gennemført 1-1,5 år efter at supercykelstien blev indviet, er det ikke muligt at opnå en sammenlignelig periode på 5 år med uheldsoplysninger, hvor supercykelsti-tiltagene har været implementeret. Derfor er metoden til uheldsanalysen ændret i efteranalysen, så uheldene i stedet er selvrapporterede fra respondenterne i spørgeskemaundersøgelsen. Der blev spurgt ind til om de indenfor de seneste to år efter rutens indvielse har været involveret i et uheld, og hvad der skete.

Denne uheldsanalyse er i særlig grad forbundet med en stor usikkerhed. Dels fordi detaljegraden af respondenternes besvarelser varierer meget, og dels fordi antallet af respondenter, der har været involveret i en ulykke, er lavt. Usikkerheden gør sig især gældende når uheldssituationerne og andelene analyseres.

Denne grad af selvrapportering giver altså ikke et entydigt uheldsbillede, og analysen skal derfor blot forstås som vejledende i forhold til en sandsynlig uheldsudvikling. Dog er det et supplement til de store mørketal der er ift. registrerede cykeluheld.

I denne analyse er deltagerne blevet spurgt til, hvorvidt de har været involveret i et uheld på supercykelstien Jyllinge-Stenløseruten indenfor de seneste 2 år. Dette havde 2 % af respondenterne (3 ud af 147).

	2021	
	Antal	Andel
Respondenter der har været indblandet i et uheld indenfor de seneste 2 år	3	2 %

Tabel 7: Respondenter, der har været involveret i et uheld på ruten indenfor de seneste 2 år (baseret på 147 besvarelser i 2021).

De tre uheld var relateret til manglende renhold af cykelsti, højresvingende bilist i rundkørsel samt manglende vigepligt fra bilist ved overgangen fra sidevej.

2021	
Uheldssituation	Antal
Højresvingende bilist i rundkørsel	1
Manglende vigepligt fra bilist fra sidevej	1
Solouheld – manglende renhold af cykelsti	1

Tabel 8: De hyppigste uheldssituationer (baseret på 3 besvarelser i 2021).

6 Brugernes vurdering

Cyklister på ruten har haft mulighed for at svare på et spørgeskema før og efter rutens åbning, der omhandler deres tur på ruten. Spørgeskemaundersøgelsen i efteranalysen var åben i september/oktober 2021. I alt deltog 153 respondenter i eftermålingen. Antallet af besvarelser varierer fordi respondenterne har haft mulighed for at springe nogle spørgsmål over.

6.1 Respondenter

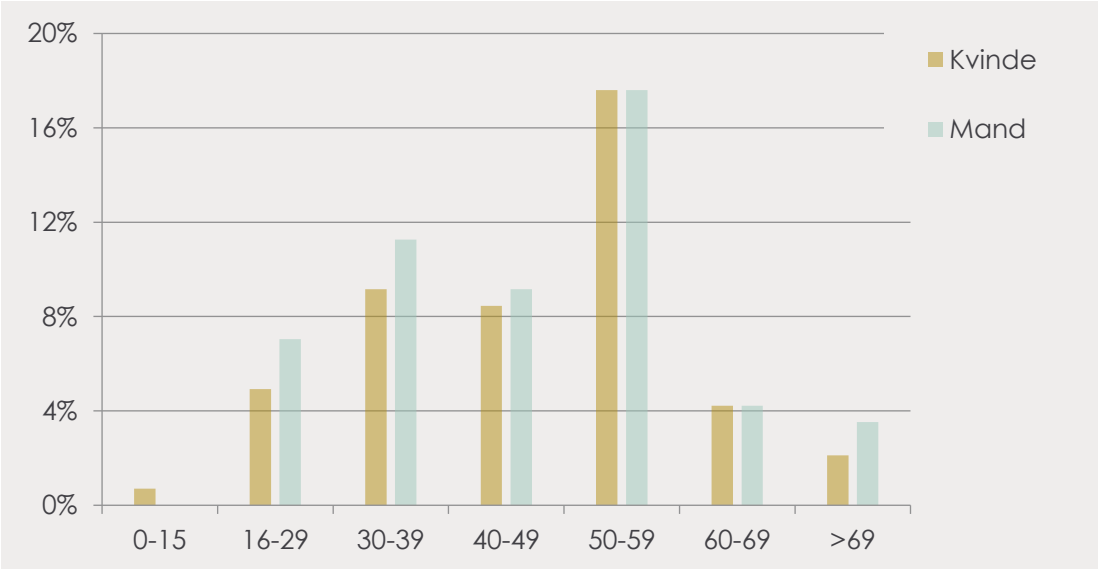
Køn og alder

Respondenterne er i spørgeskemaundersøgelserne blevet spurgt til deres køn og alder. I Tabel 8 ses andelen af kvinder og mænd.

	2018	2021	
	Andel	Antal	Andel
Kvinde	55 %	67	47 %
Mand	45 %	75	53 %
Sum		142	

Tabel 9: Fordeling af mænd og kvinder i spørgeskemaundersøgelserne.

Der var nærmest ligevægt mellem antal kvinder og mænd, der deltog i undersøgelserne både i 2018 og 2021. Dette gjorde sig også gældende, når respondenternes alder blev taget i betragtning. Figur 14 viser fordelingen af alder og køn blandt respondenterne i 2021.

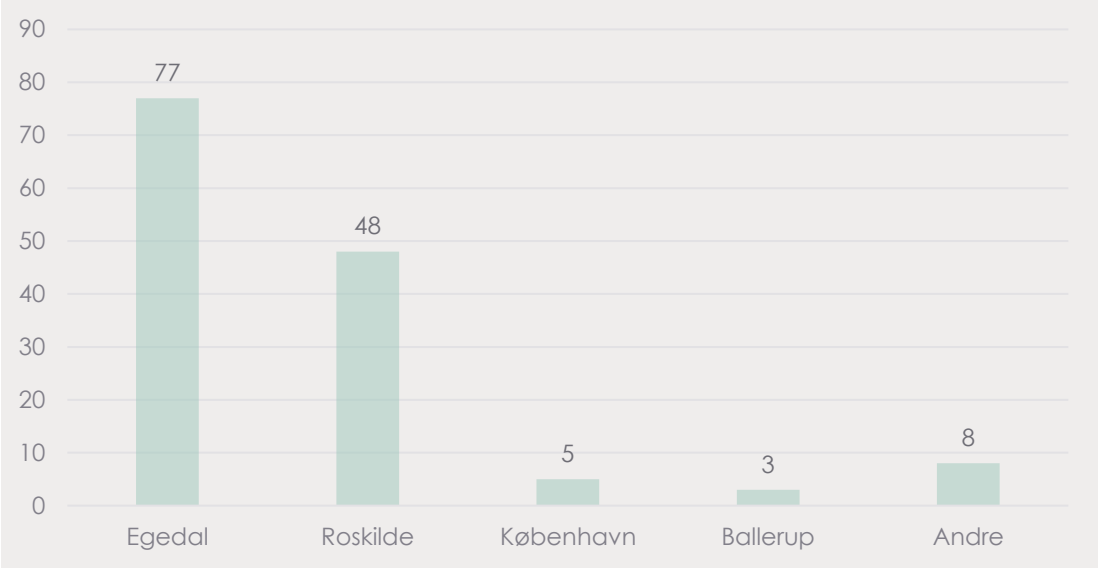


Figur 14
Fordeling af alder og køn i 2021 (baseret på 142 besvarelser)

	2018	2021	
Alder	Andel	Kvinde	Mand
0-15	0 %	1	0
15-29	27 %	7	10
30-39	24 %	13	16
40-49	20 %	12	13
50-59	20 %	25	25
60-69	8 %	6	6
>69	0 %	3	5
Total		67	75

Tabel 10: Fordeling af alder og køn (baseret på 142 besvarelser i 2021)

Respondenterne er i 2021 spurgt til, hvilken kommune de bor i. Der er flest respondenter, der bor i Egedal Kommune (55 %) og Roskilde Kommune (34 %), som også er de kommuner, hvor supercykelstien forløber igennem. Respondenternes svar er angivet i Figur 15.



Figur 15 *Bopælskommune for respondenterne i 2021. Spørgsmål: Hvilken kommune bor du i? (baseret på 141 besvarelser).*

	2021	
	Antal	Andel
Egedal	77	55 %
Roskilde	48	34 %
København	5	4 %
Ballerup	3	2 %
Andre	8	6 %

Tabel 11: Bopælskommune for respondenterne i 2021. Spørgsmål.: Hvilken kommune bor du i? (baseret på 141 besvarelser).

Ny cyklist

I spørgeskemaundersøgelsen i 2021 angav 19 ud af 147 respondenter (svarende til 13 %), at de vil betegne sig som ny cyklist. 10 af disse angav, at de var begyndt at cykle på strækningen for motionens

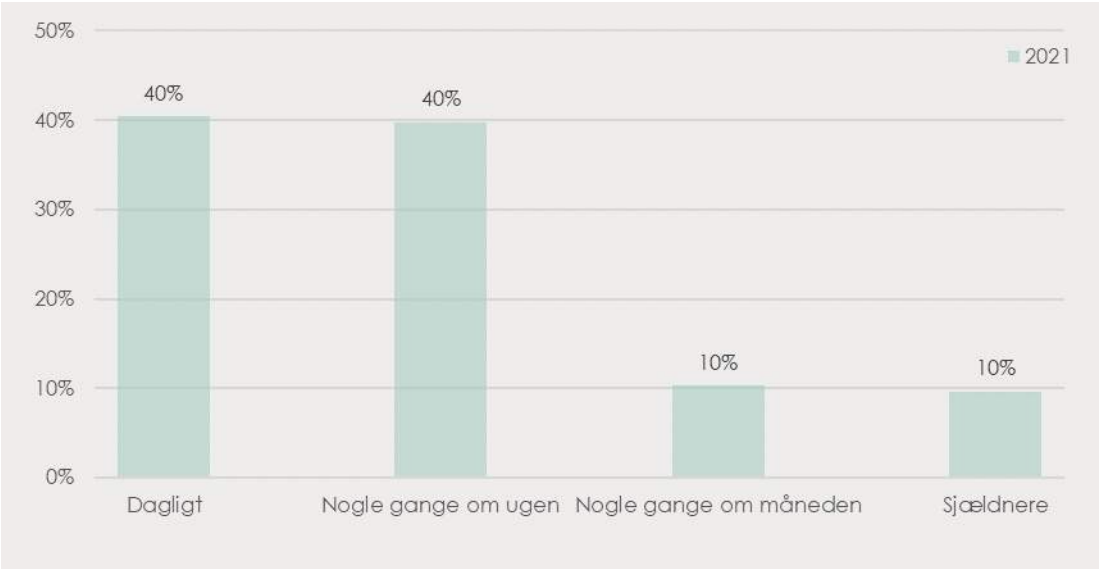
skyld, 3 angav at havde flyttet bopæl, der gjorde det relevant, og 2 havde anskaffet sig en elcykel/speed pedelec.

	2021		
	Antal	Andel af alle respondenter	Andel af nye cyklister
Jeg har fået et nyt arbejde	0	0 %	0 %
Jeg er påbegyndt en ny uddannelse	1	1 %	5 %
Jeg har flyttet bopæl	3	2 %	16 %
Jeg har fået en ny cykel	0	0 %	0 %
Jeg har fået en ny elcykel/speed pedelec	2	1 %	11 %
Jeg vil gerne have motionen	10	7 %	53 %
Min bil er på værksted	0	0 %	0 %
Andet	3	2 %	16 %

Tabel 12: Vil du betegne dig selv som ny cyklist? Hvis ja, hvad har fået dig til at cykle på denne strækning? Respondenterne kunne angive flere formål, hvorfor procentsatserne ikke summerer op til 100 % (baseret på 148 besvarelser i 2021).

6.2 Aktuel tur

Hovedparten af respondenterne er hyppige cyklister i 2021. 80 % angav, at de cykler den aktuelle rute dagligt eller nogle gange om ugen. Dette stemmer nogenlunde overens med førundersøgelsen, hvor flere end 75 % angav dette. Spørgeundersøgelsen kan dog være påvirket af en systematisk skævvridning, som følge af at personer der cykler dagligt, er mere interesserede i at besvare et spørgeskema om forholdene på cykelruten, end personer der sjældent cykler. Endvidere er mailadresserne indsamlet i myldretiden, på det tidspunkt, hvor mange daglige pendlere cykler langs ruten.

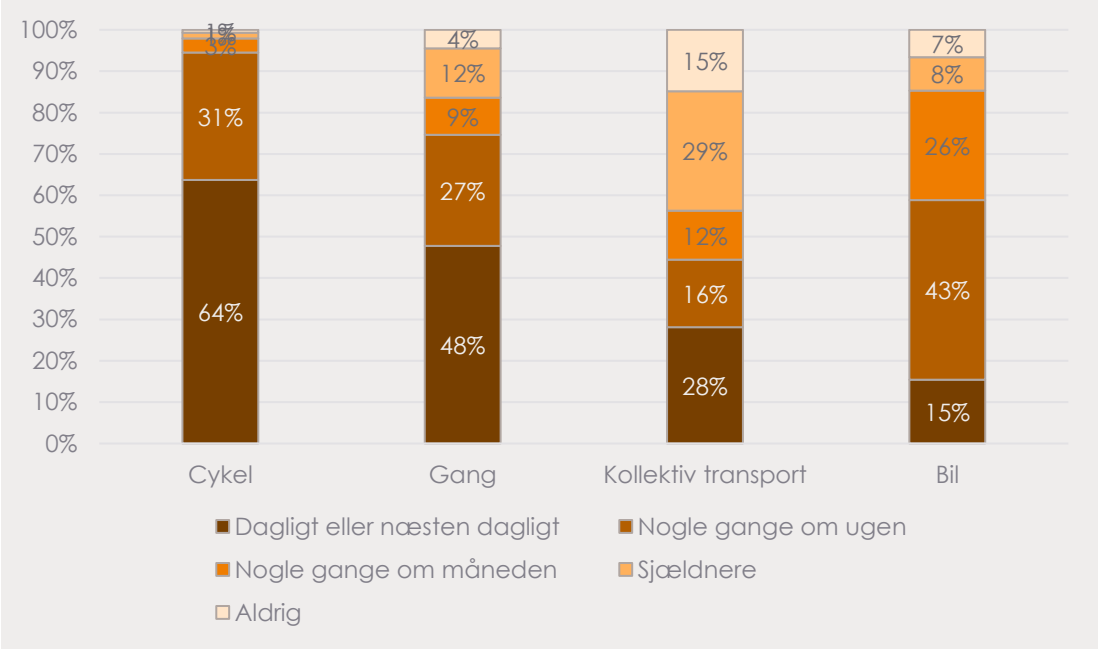


Figur 16
Hvor ofte cykler du denne tur? (baseret på 146 besvarelser i 2021)

	2018	2021	
	Andel	Antal	Andel
Dagligt	Ca. 39 %	59	40 %
Nogle gange om ugen	Ca. 38 %	58	40 %
Nogle gange om måneden	Ca. 20 %	15	10 %
Sjældnere	Ca. 3 %	14	10 %

Tabel 13: Hvor ofte cykler du denne tur? (baseret på 146 besvarelser i 2021)

Respondenterne er i 2021 blevet spurgt, hvor ofte de benytter henholdsvis cykel, gang, kollektiv transport og bil. Svarene for de enkelte transportmidler er vist i Figur 17.



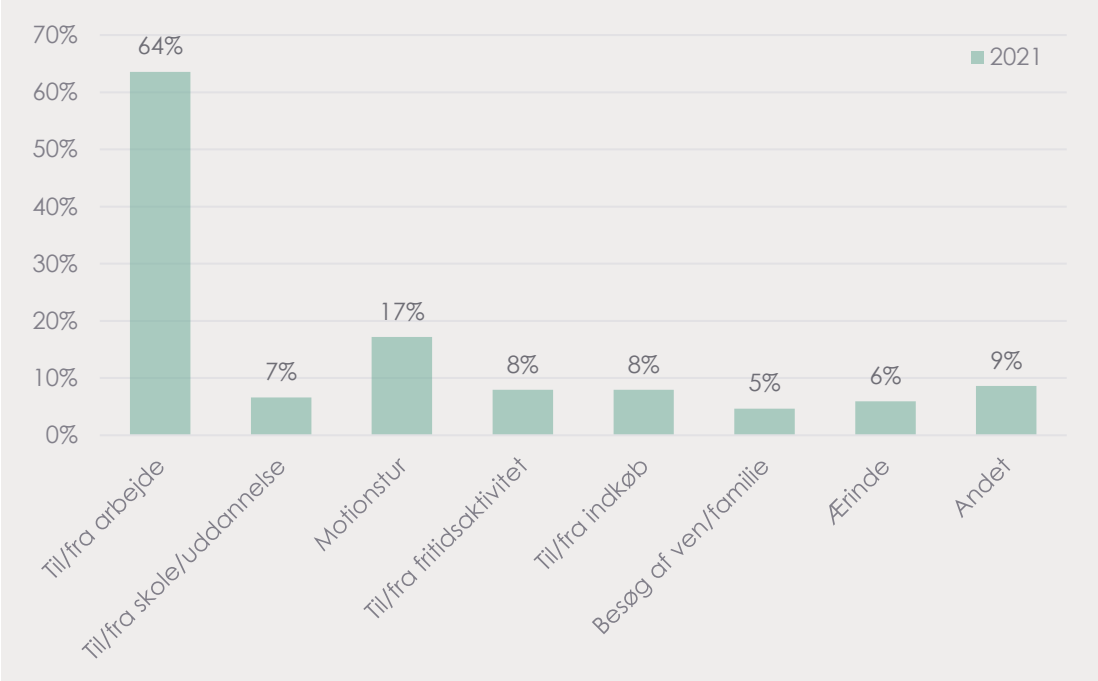
Figur 17 *Fordeling af transportmiddel og hyppighed (baseret på 134-146 besvarelser i 2021).*

	Cykel		Gang		Kollektiv transport		Bil	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Dagligt eller næsten dagligt	93	64 %	64	48 %	38	28 %	21	15 %
Nogle gange om ugen	45	31 %	36	27 %	22	16 %	59	43 %
Nogle gange om måneden	5	3 %	12	9 %	16	12 %	36	26 %
Sjældnere	2	1 %	16	12 %	39	29 %	11	8 %
Aldrig	1	1 %	6	4 %	20	15 %	9	7 %
Total	146		134		135		136	

Tabel 14: Fordeling af transportmiddel og hyppighed i 2021 (baseret på 134-146 besvarelser).

Størstedelen af respondenterne i 2021 angiver, at de benytter cykel dagligt eller næsten dagligt. Dette bekræfter, at langt hovedparten af respondenterne er hyppige cyklister, og kun benytter andre transportmidler i mindre grad.

64 % af respondenterne i 2021 angav, at formålet med deres tur var transport til/fra arbejde. Dette er en stor forøgelse i forhold til førundersøgelsen, hvor det blot var ca. 37 %, der angav dette formål. Til gengæld er antallet af respondenter, der benyttede ruten til og fra indkøb faldet fra ca. 24 % i førundersøgelsen til 8 % i efteranalysen. Dog kan forskellene skyldes ændret tilgange i hvor, hvornår og hvordan respondenterne er blevet inddraget.

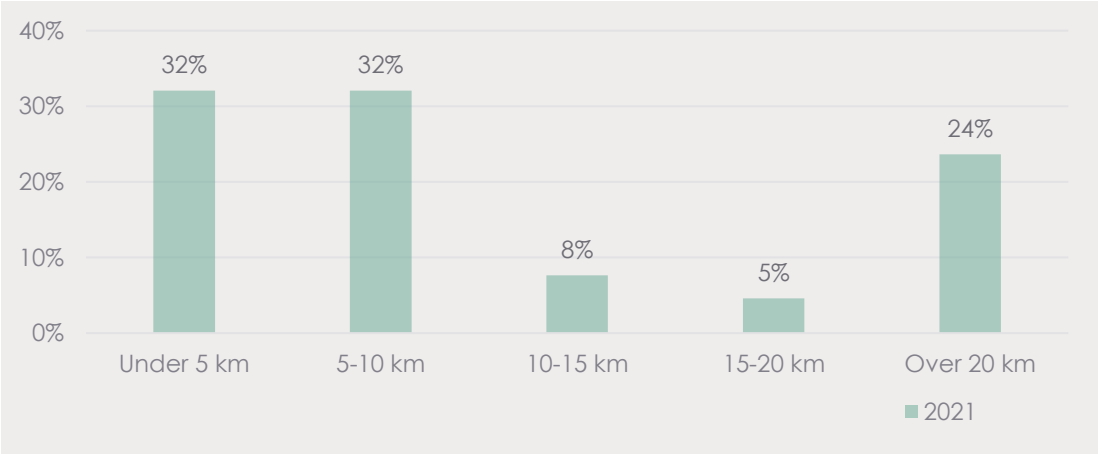


Figur 18
Turens formål (baseret på 151 besvarelser i 2021). Respondenterne kunne angive flere formål, hvorfor procentsatserne ikke summerer op til 100 %.

	2018	2021	
	Andel	Antal	Andel
Til/fra arbejde	37 %	96	64 %
Til/fra skole/uddannelse	16 %	10	7 %
Motionstur	8 %	26	17 %
Til/fra fritidsaktivitet	10 %	12	8 %
Til/fra indkøb	24 %	12	8 %
Besøg af ven/familie	4 %	7	5 %
Ærinde	0 %	9	6 %
Andet	2 %	13	9 %

Tabel 15: Turens formål (baseret på 151 besvarelser i 2021). Respondenterne kunne angive flere formål, hvorfor procentsatserne ikke summerer op til 100 %.

36 % af respondenterne angav i 2021, at de cyklede mere end 10 km på den aktuelle tur, mens 28 % cyklede mere end 15 km. Dette er en markant forskel i forhold til førundersøgelsen, hvor ingen af respondenterne cyklede over 10 km. Dengang cyklede 72 % af respondenterne under 5 km på den pågældende tur.



Figur 19
Turens længde i 2021 (baseret på 147 besvarelser).

	2018	2021	
	Andel	Antal	Andel
Under 5 km	72 %	42	32 %
5 - 10 km	28 %	42	32 %
10 - 15 km	0 %	10	8 %
15 - 20 km	0 %	6	5 %
Over 20 km	0 %	31	24 %

Tabel 16: Turens længde (baseret på 147 besvarelser i 2021).

Den gennemsnitlige turlængde blandt respondenterne var 13,4 km i 2021.

	2021
Gennemsnitlig turlængde	13,4 km

Tabel 17: Gennemsnitlig turlængde for cyklisternes aktuelle cykeltur i 2021. Baseret på 147 besvarelser i 2021.

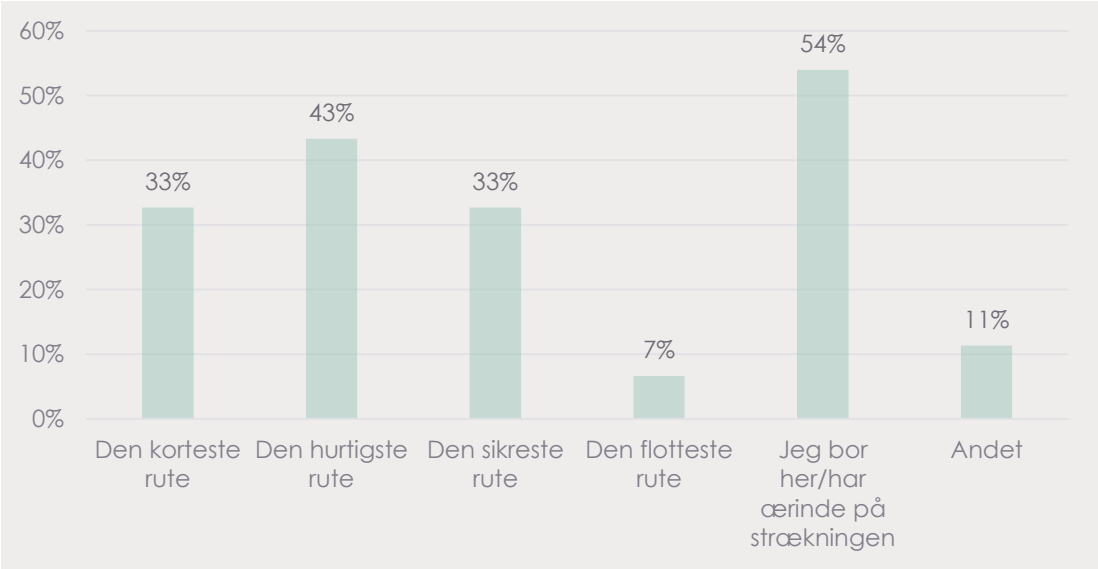
	2021	
	Antal respondenter	Gennemsnits turlængde
Egedal	77	9,6 km
Roskilde	48	19,9 km
København	5	6,4 km
Ballerup	3	25,7 km
Andre	7	17,3 km

Tabel 18: Gennemsnitlig turlængde for cyklisternes aktuelle cykeltur i 2021 opgjort efter deres bopælskommune. Baseret på 140 besvarelser i 2021.

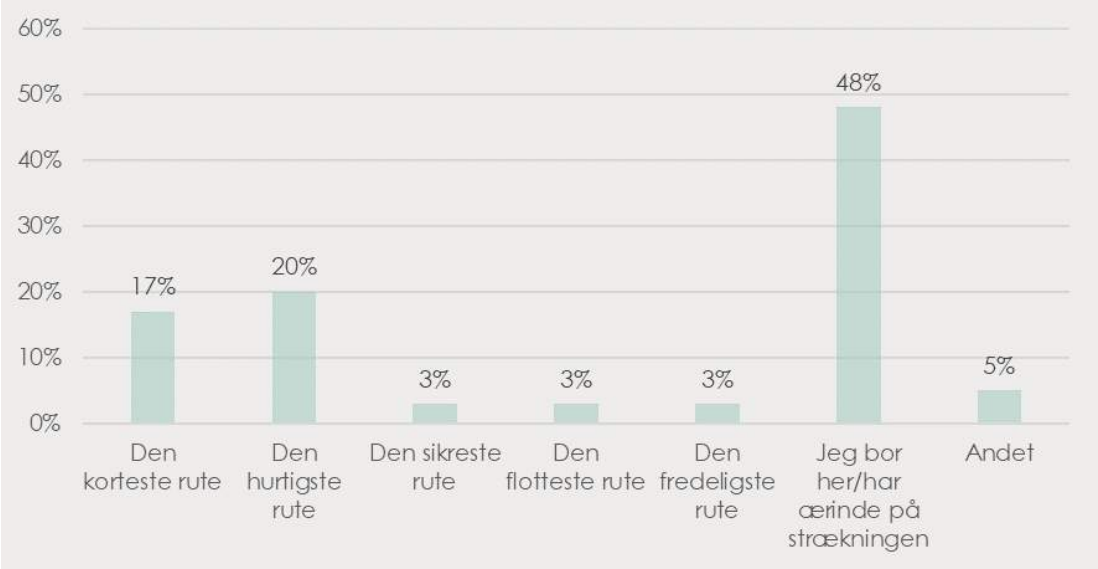
Hvorfor denne rute?

Respondenterne har i 2021 angivet årsagerne til, at de vælger den aktuelle strækning. For størstedelen handler det om, at de bor eller har ærinde på strækningen (54 %), at det er den hurtigste rute (43 %) samt den korteste (33 %) og den sikreste rute (33 %). Svarene ses i Figur 20. Også disse svar adskiller sig en del fra førundersøgelsen, hvor der bl.a. blot var 20 %, der angav at det var den hurtigste rute og

kun ca. 4 %, der angav at det var den sikreste rute. Til forskel fra førundersøgelsen kunne respondenterne i efteranalysen angive flere grunde til at de valgte den aktuelle strækning, hvormed procentsatserne således også vil være højere i efteranalysen.



Figur 20
Grunde til at vælge strækningen i 2021 (baseret på 150 besvarelser). Respondenterne kunne angive flere svar, hvorfor procentsatserne ikke summerer op til 100 %. Spørgsmål: Hvorfor valgte du denne strækning?



Figur 21
Grunde til at vælge strækningen i førundersøgelsen i 2018.

	2018	2021	
	Andel	Antal	Andel
Den korteste rute	17 %	49	33 %
Den hurtigste rute	20 %	65	43 %
Den sikreste rute	3 %	49	33 %
Den flotteste rute	3 %	10	7 %
Den fredeligste rute	3 %	-	-
Jeg bor her/har ærinde på strækningen	48 %	81	54 %
Andet	5 %	17	11 %

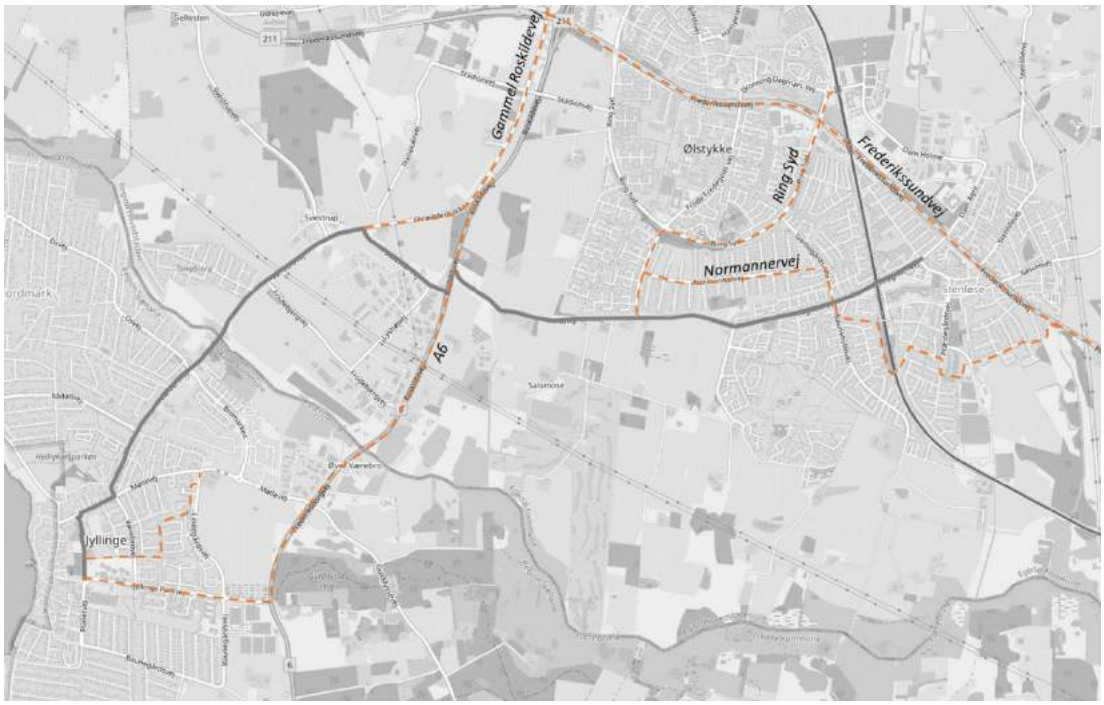
Tabel 19: Grunde til at vælge den aktuelle strækning (baseret på 150 besvarelser i 2021). Respondenterne kunne angive flere svar i 2021, hvorfor procentsatserne ikke summerer op til 100 %. Spørgsmål: Hvorfor valgte du denne strækning?

Alternative ruter

59 ud af 147 respondenter (40 %) angav i 2021, at de nogle gange benytter alternative ruter til den aktuelle. Tabel 19 viser de alternative ruter, som flest respondenter har angivet.

Alternativ rute	Antal	Andel
Via Skrædderbakken og Gammel Roskildevej til Ølstykke station	12	20 %
Via A6	4	7 %
Normannervej	4	7 %
Ring Syd til Egedal station	3	5 %

Tabel 20: Alternative ruter i 2021 (baseret på 59 besvarelser i 2021). Hver respondent kan have angivet flere ruter).



Figur 22
Mest benyttede alternative ruter til Jyllinge-Stenløseruten i 2021

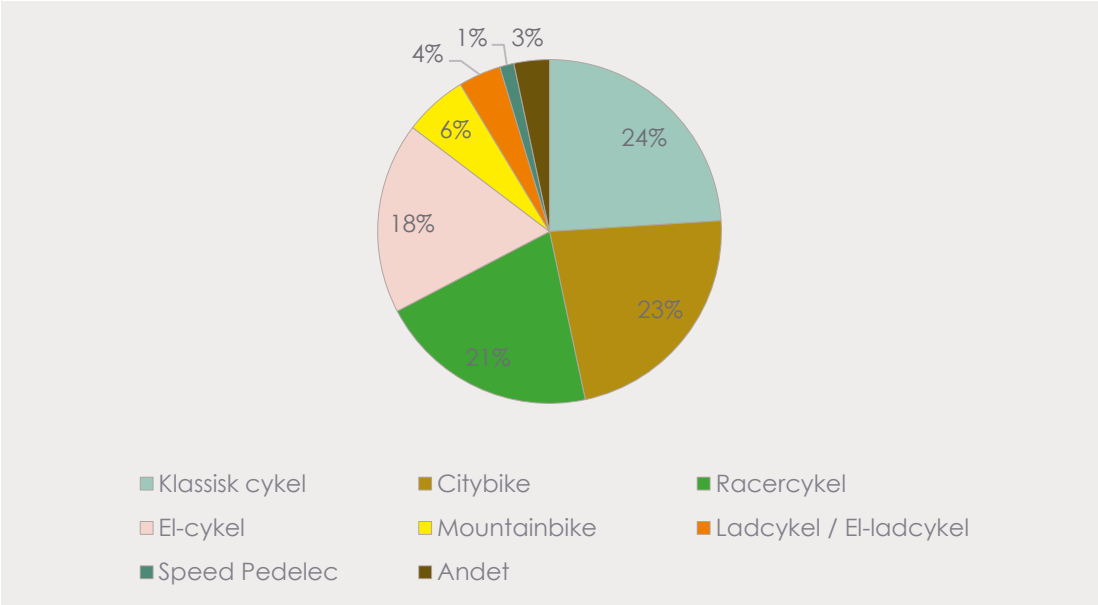
Flere af respondenterne vælger altså til tider en anden rute end Jyllinge-Stenløseruten. Dette skyldes ofte, at cykelturen kan varieres eller afkortes alt efter hvilken S-togsstation (Ølstykke, Egedal eller Stenløse), der benyttes i kombination med supercykelstien.

Cykeltype

Respondenterne har i 2021 angivet hvilken cykeltype de benyttede på turen. 36 af 150 respondenter (24 %) angav, at de benyttede en klassisk cykel på den aktuelle tur. 27 ud af 150 (18 %) respondenter benyttede en elcykel på den aktuelle tur.

	Antal	Andel
Klassisk cykel	36	24 %
Citybike	34	23 %
Racercykel	31	21 %
Elcykel	27	18 %
Mountainbike	9	6 %
Ladcykel / El-ladcykel	6	4 %
Speed pedelec	2	1 %
Andet	5	3 %

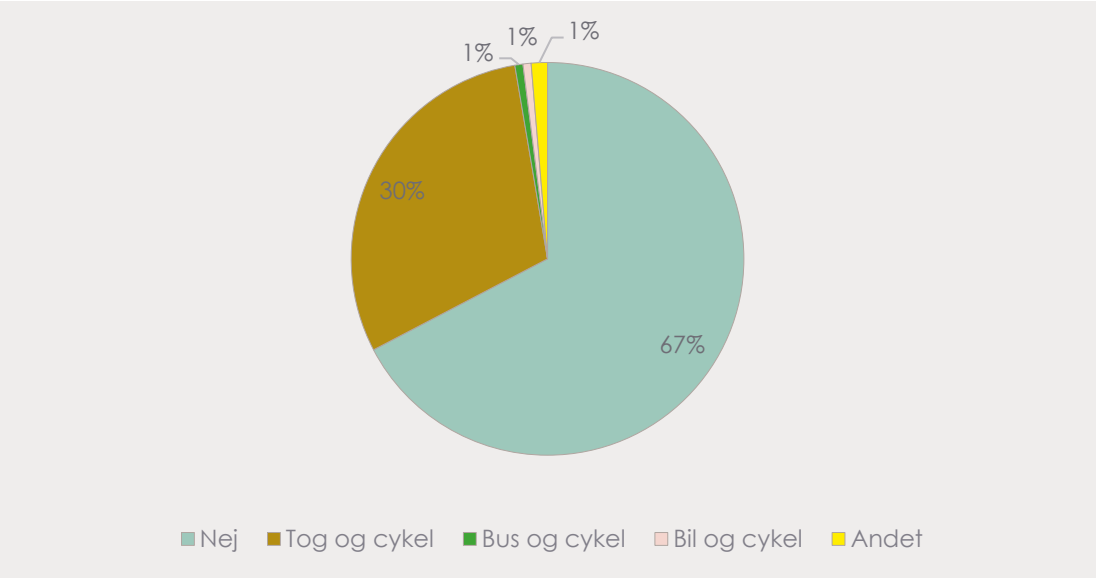
Tabel 21: Benyttet cykeltype på den aktuelle tur i 2021 (baseret på 150 besvarelser). Spørgsmål: Hvilken cykeltype benyttede du på din tur?



Figur 23
Benyttet cykeltype på den aktuelle tur i 2021 (baseret på 150 besvarelser). Spørgsmål: Hvilken cykeltype benyttede du på din tur?

Kombinationsrejser

Relativt mange respondenter i 2021 (49 ud af 150 svarende til 33 %) angav, at de havde kombineret flere transportmidler. Af disse (49) havde 45 personer kombineret tog og cykel. I førundersøgelsen var det ca. 18 % af respondenterne, der brugte øvrige transportmidler på den pågældende tur, og af disse var det også ca. 94 % af respondenterne, der kombinerede cyklen med tog.

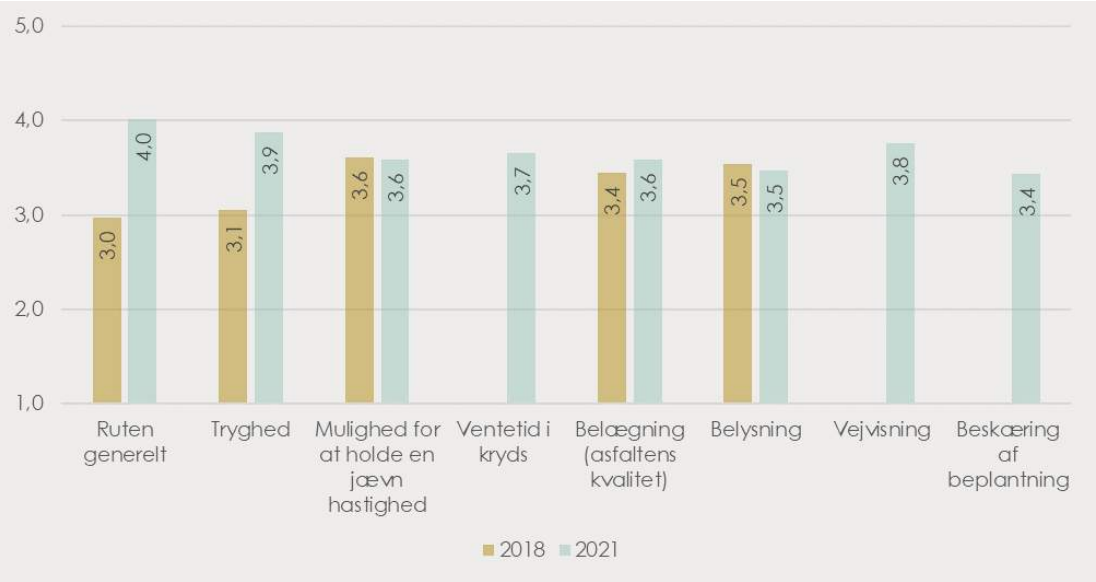


Figur 24 *Kombinationsrejser med cykel i 2021 (baseret på 150 besvarelser). Spørgsmål: Kombinerede du forskellige transportformer i forbindelse med din tur? Hvis ja, hvilke?*

6.3 Tilfredshed

Respondenterne blev bedt om at vurdere en række parametre på en skala fra 1-5, hvor 1 = ”Meget utilfreds” og 5 = ”Meget tilfreds” eller 1 = ”Meget utryg” og 5 = ”Meget tryg”.

Figur 25 viser respondenternes gennemsnitlige tilfredshed eller tryghed med disse parametre. Generelt er respondenterne i 2021 tilfredse med Jyllinge-Stenløseruten (scorer 4,0) hvilket er en stigning i forhold til førundersøgelsen. Det er især kategorierne ’Tryghed’ og ’Vejvisning’, der scorer højt (hhv. 3,9 og 3,8). De øvrige parametre scorer mellem ”Hverken tilfreds eller utilfreds” og ”Tilfreds”.



Figur 25 *Respondenternes gennemsnitlige tilfredshed (baseret på 141-147 besvarelser i 2021).*

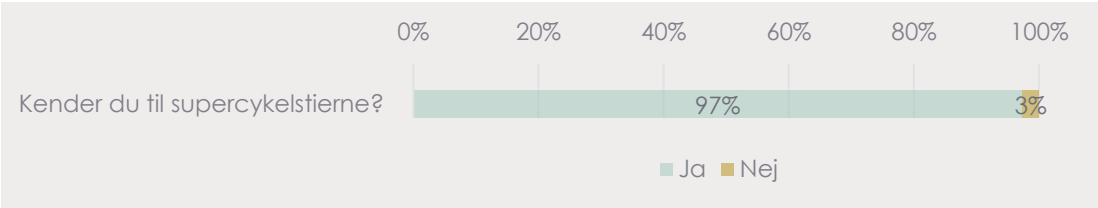
	2018	2021
Ruten generelt	3,0	4,0
Tryghed	3,1	3,9
Mulighed for at holde en jævn hastighed	3,6	3,6
Ventetid i kryds	-	3,7
Belægning	3,4	3,6
Belysning	3,5	3,5
Vejvisning	-	3,8
Beskæring af beplantning	-	3,4

Tabel 22: Respondenternes gennemsnitlige tilfredshed (baseret på 141-147 besvarelser i 2021)

I analysen i 2021 har 72 ud af 142 respondenter (svarende til 51 %) angivet, at de har ønsker til forbedringer. De tre hyppigst nævnte problemstillinger er belægning (28 %), sikkerhed ved overgange ifm. sideveje (25 %) og renhold af cykelstien (22 %).

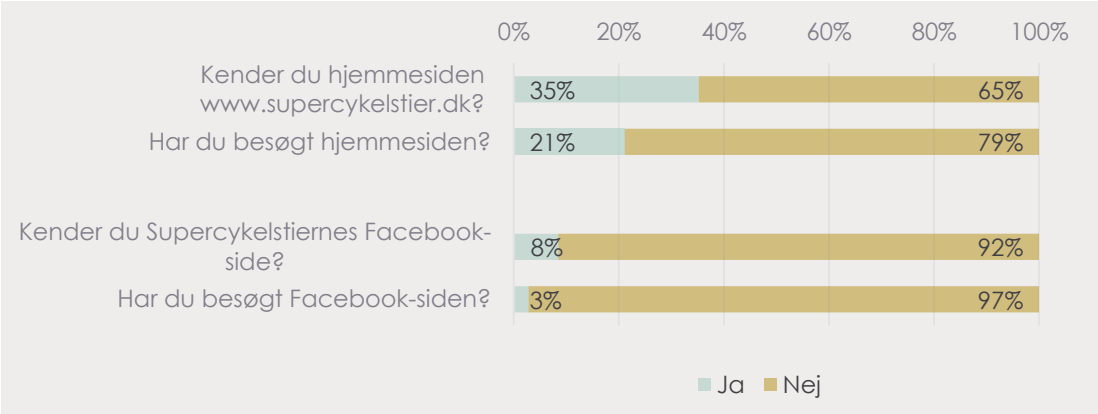
6.4 Kendskab til supercykelstier

Der er et meget højt kendskab i 2021 til supercykelstierne, idet 97 % af respondenterne angiver, at de kender til stierne. I før-analysen var det kun ca. 38 %, der havde en form for kendskab til supercykelsti-konceptet.



Figur 26 *Kendskab til supercykelstierne i 2021 (baseret på 148 besvarelser)*

Respondenterne er i 2021 blevet spurgt til deres kendskab til hjemmesiden www.supercykelstier.dk og supercykelstiernes Facebookside.



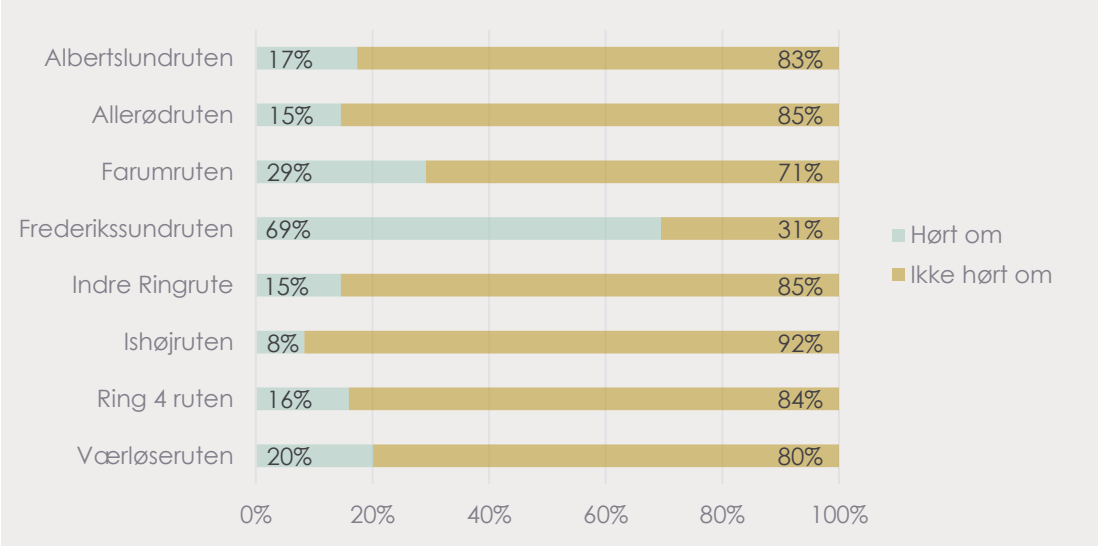
Figur 27 *Kendskab til de webbaserede cykelinformationer i 2021. (baseret på 142 besvarelser)*

Ca. hver tredje cyklist kender til supercykelstiernes hjemmeside. Kendskabet til supercykelstiernes facebookside ligger noget lavere. Tallene gælder for både folk, der har hørt om siderne og besøgt dem. I Tabel 22 er andelene opgjort.

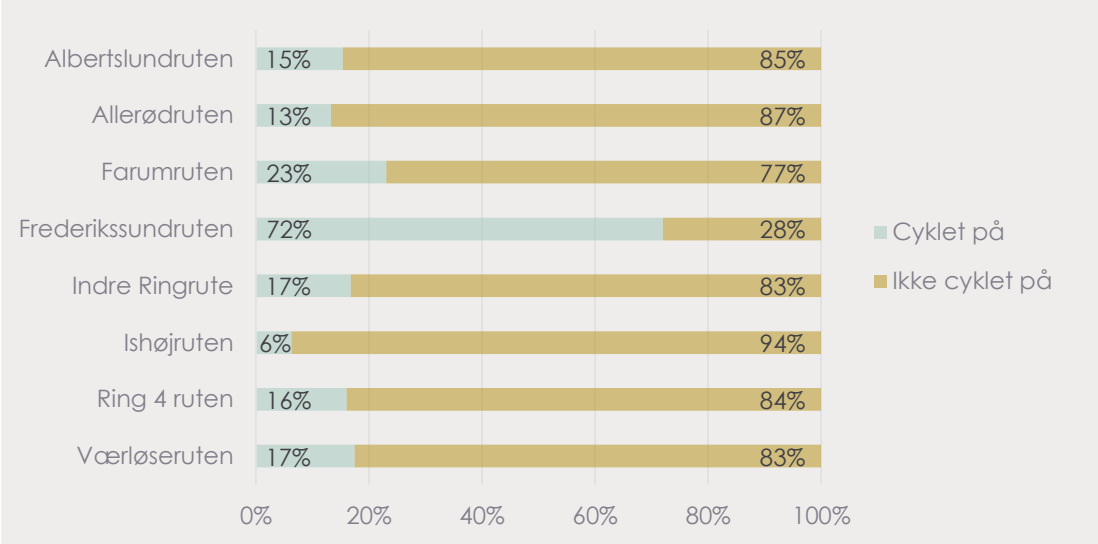
	2021	
	Antal	Andel
Kender du til supercykelstierne?	144 (af 148)	97 %
Kender du hjemmesiden www.supercykelstier.dk?	50 (af 142)	35 %
Har du besøgt hjemmesiden?	30 (af 142)	21 %
Kender du supercykelstiernes Facebook-side?	12 (af 142)	8 %
Har du besøgt Facebook-siden?	4 (af 142)	3 %

Tabel 23: Kendskab til supercykelstierne. Baseret på 142-148 besvarelser i 2021.

Respondenterne i 2021 er også blevet spurgt til deres kendskab til eksisterende supercykelstier, samt om de har cyklet på ruterne. Det ses, at der er højest kendskab til Frederikssundruten, som Jyllinge-Stenløseruten også støder op til.



Figur 28
Kendskab til de etablerede ruter i 2021. Spørgsmål: Hvilke af følgende ruter har du hørt om? (baseret på 144 besvarelser).



Figur 29
Kendskab til de etablerede ruter i 2021. Spørgsmål: Hvilke af følgende ruter har du cyklet på? (baseret på 143 besvarelser).

	Hørt om		Cyklet på	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Albertslundruten	25	17 %	22	15 %
Allerødruten	21	15 %	19	13 %
Farumruten	42	29 %	33	23 %
Frederikssundruten	100	69 %	103	72 %
Indre Ringrute	21	15 %	24	17 %
Ishøjruten	12	8 %	9	6 %
Ring 4 ruten	23	16 %	23	16 %
Værløseruten	29	20 %	25	17 %

Tabel 24: Kendskab til de etablerede ruter i 2021. Spørgsmål: Hvilke af følgende ruter har du hørt om? Og Hvilke af følgende ruter har du cyklet på? (baseret på 143-144 besvarelser i 2021).