



EVALUERINGSRAPPORT – NOVEMBER 2023

MÅLINGER SEPTEMBER 2019 OG AUGUST-SEPTEMBER 2023

**SUPER
CYKELSTIER**



ROSKILDERUTEN

EVALUERINGSRAPPORT - NOVEMBER 2023

FØRMÅLING SEPTEMBER 2019 OG EFTERMÅLING AUGUST-SEPTEMBER 2023

Indhold

1	Indledning	2
1.1	Gennemførte forbedringer	4
2	Metode	9
2.1	Trafiktællinger	9
2.2	Rejsetid og stopfrekvens	9
2.3	Komfortmålinger	10
2.4	Uheldsanalyse	11
2.5	Spørgeskema	12
3	Trafiktal og hastighed	14
3.1	Trafiktal	14
3.2	Rejsetid og stopfrekvens	15
4	Komfort og længdeprofil	21
5	Trafiksikkerhed	25
5.1	Førmåling	25
5.2	Eftermåling	25
6	Brugernes vurdering	26
6.1	Respondenter	26
6.2	Aktuel tur	31
6.3	Tilfredshed	38
6.4	Servicefunktionerne	40
6.5	Kendskab til supercykelstier	41

Bilag A: Spørgeskema 2023

Bilag B: Besvarelser fra spørgeskema 2023

Bilag C: Cykeltællinger 2023

Bilag D: Komfortmålinger 2023

Bilag E: Evaluering af Roskilderuten, Førmåling, december 2019

1 Indledning

Denne rapport evaluerer Roskilderuten, der er en 30 km lang radialrute. Ruten løber gennem to regioner, Region Sjælland og Region Hovedstaden og forbinder Roskilde, Høje-Taastrup, Albertslund, Glostrup, Brøndby, Rødovre, Frederiksberg og Københavns Kommuner.

Evalueringen er gennemført som en før- og eftermåling – før anlægsarbejdet blev igangsat og efter anlægsarbejdet blev afsluttet og strækningen indviet den 23. marts 2022.

Der er lagt vægt på de overordnede kvalitetsmål for supercykelstierne, nemlig: Sammenhæng, Fremkommelighed, Komfort, Sikkerhed og Tryghed.

Sammenhæng

Supercykelstierne skal give pendlere adgang til en logisk og direkte rute, som forbinder koncentrationer af arbejds-, uddannelses- og boligområder samt give adgang til kollektive transportknudepunkter. De skal hænge sammen, forbinde kommuner på tværs og være nemme at finde for pendlere.

Fremkommelighed

På en supercykelsti skal det være nemt at komme frem uanset hastighed. Den skal gøre det muligt at opretholde sit eget flow med så få forhindringer og stop som muligt. Fremkommeligheden skal også sikres gennem brede cykelstier med mulighed for, at cyklister trygt kan passere hinanden.

Komfort

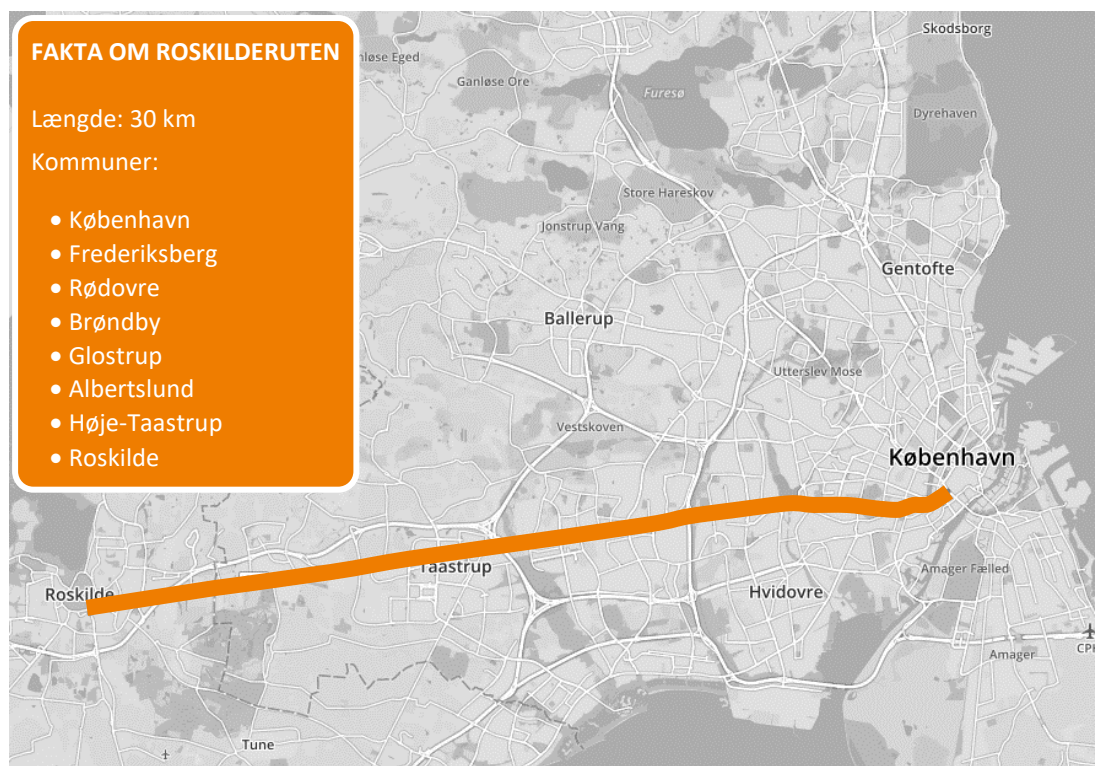
Supercykelstierne skal gøre cykelturen til og fra arbejde eller studier til en behagelig oplevelse for pendlere. De skal have jævn belægning, høj grad af vedligehold, mindske gener fra omgivelserne, tilbyde god service og give mulighed for gode cykeloplevelser.

Sikkerhed

En supercykelsti skal være sikker og nem at forstå. Der skal tilbydes et højt niveau af sikkerhed gennem sikre infrastrukturløsninger, belysning og gode oversigtsforhold. Supercykelstien skal være synlig for omgivelserne og understøtte sikker interaktion mellem trafikanter.

Tryghed

På supercykelstierne skal cyklisterne kunne føle sig trygge. Dette stiller krav til infrastruktur og vedligehold hele året. Supercykelstierne skal desuden forløbe i omgivelser, der bidrager til følelsen af tryghed.



Figur 1
Oversigtskort over
supercykelstien –
Roskilderuten.

De forventede effekter af Roskilderuten 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
- Komfortmålinger
- Spørgeskemaundersøgelse
- Uheldsanalyse

Førmålingerne er foretaget i september 2019 og eftermålingerne er foretaget i august-september 2023.

1.1 Gennemførte forbedringer

Roskilde Kommune:

- Trafiksikkerheden er blevet forbedret ved etablering af gennemførte fortove og cykelstier ved sideveje og etablering af fremførte busperroner
- Der er sikret bedre komfort ved ny belægning og mindre vand og grus på cykelsti
- Fremkommeligheden for cyklister er forbedret gennem prioritering af cyklister i signaler
- Der er arbejdet med forskønnelse og beplantning ved at afskærme vejen med træer

Høje-Taastrup Kommune:

- Der blev lagt nyt slidlag på det meste af strækningen igennem kommunen i 2017

Albertslund Kommune:

- Fremkommeligheden for cyklister er forbedret ved at etablere detektering af cyklister i signalkrydset Roskildevej/Vridsløsevej
- Trafiksikkerheden er blevet forbedret ved etablering af gennemførte cykelstier i krydsene mellem Roskildevej og Enighedsvej, Nyvej, Linde Allé, Herstedvang og Rønne Allé

Glostrup Kommune:

- Der er lagt nyt slidlag på dele af strækningen i Glostrup Kommune. Øvrige dele af strækningen afventer afslutning på anlægsarbejdet med letbanen

Brøndby Kommune:

- Der er etableret gennemgående cykelsti og fortov ved sidevej Prøvensvej

Rødovre Kommune:

- Strækningen mellem Damhus Boulevard og Tårnvej har fået nyt slidlag.
- Der er anlagt gennemgående fortove ved sidevejene Axelhøj, Hvidovrevej, Agerskovvej, Kempsvej, Elektravej, Medelbyvej, Annexgårdsvej, Dianavej
- Der er etableret supplerende afmærkning af vigepligten for sidevejene med højttænder

Københavns Kommune:

- Etablering af bushelle på Vesterbrogade ved Hovedbanegården
- Udvidelse af eksisterende cykelsti på Vesterbrogade mellem Vester Farimagsgade og Trommesalen til en bredde på 2,5 m
- Udvidelse af eksisterende cykelsti på Vesterbrogade mellem Colbjørnsensgade og Reventlowsgade til en bredde på 2,5 m
- Etablering af cykelsti med en bredde på 2,5 m på Vesterbrogade mellem Vesterfælledvej og Rahbeks Allé
- Etablering af fremført cykelsti på Roskildevej ved Skellet
- Signalkrydset ved Roskildevej/Peter Bangsvej/Valby Langgade i Valby er blevet ombygget, så det i højere grad øger trygheden for cyklister. Højresvingssporet på Roskildevej mod Valby Langgade er indsnævret, og den eksisterende rabat mellem højresvingssbanen og cykelstien er fjernet for at sikre, at bilerne får bedre oversigtsforhold. Kørearealet på Peter Bangs Vej er indsnævret for at skabe en ny krydsningsmulighed på tværs af Roskildevej for cyklister til Valby Langgade

Frederiksberg Kommune:

- På Roskildevej mellem Pile Allé og Søndre Fasanvej er cykelbanen ombygget til cykelsti
- Der er etableret gennemgående fortov og cykelsti ved indkørslen til Søndermark Kirkegård
- Der er etableret signaltiltag for cykelprioritering i to signalregulerede kryds: Ved hjælp af radar detekteres cyklisterne frem mod de signalregulerede kryds. Er signalet ved at skifte til rødt forlænges grøntiden, så cyklisten ikke behøver stoppe.
 - Krydset Roskildevej/Søndre Fasanvej
 - Krydset Roskildevej/Dalgas Boulevard

Figur 2
Før og efter
forskønnelse med
afskærmning af træer i
Roskilde Kommune.
(før-foto: Google Street
View)



Figur 3
Før og efter
anlæggelsen af
fremrykket busperron i
Roskilde Kommune.
(før-foto: Google Street
View)





Figur 4
Efterbillede af
gennemført cykelsti ved
Roskildevej/Nyvej i
Albertslund Kommune.
(foto: Google Street
View)



Figur 5
Før og efter anlæg af
nyt slidlag på cykelstien
på Hovedvejen gennem
Glostrup. (foto: Google
Street View)



Figur 6

Før og efter etablering af gennemført cykelsti og fortovej ved Prøvensvej i Brøndby Kommune. (foto: Google Street View)



Figur 7

Før og efter anlæggelsen af gennemført fortovej og nyt slidlag på cykelsti ved Kempsvej i Rødovre Kommune. (foto: Google Street View)



Figur 8

Før og efter etablering af cykelstier på Roskildevej i Frederiksberg Kommune. (foto: Google Street View)

Figur 9
Før og efter etablering
af gennemført fortov
og cykelsti ved
indkørslen til
Søndermark Kirkegård i
Frederiksberg
Kommune. (foto:
Google Street View)



Figur 10
Efter etableringen af
radar til detektering af
cyklister til forlængelse
af grøntiden ved Søndre
Fasanvej i Frederiksberg
Kommune. (foto:
Google Street View)



2 Metode

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

- Trafiktællinger
- Rejsehastighedsmålinger
- Komfortmålinger
- Uheldsdata
- Spørgeskemaundersøgelse

2.1 Trafiktællinger

Der er gennemført maskinelle ugetællinger af cykeltrafikken på tre forskellige lokaliteter langs ruten. Tællingerne er foretaget i perioden 28 august til 10. september 2019 for førmålingen. Eftermålingen er fra den 30. august til den 13. september 2023. Endvidere er der foretaget tre kontroltællinger uden for, men parallelt med ruten. Disse er placeret nord og syd for ruten i henholdsvis Roskilde Kommune ved Trekroner Station, i Brøndby Kommune ved Park Alle samt i Københavns Kommune nord for Damhussøen.

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 et gennemsnit af de faktiske talte tal for den pågældende uge. Derfor er tællingerne ikke opregnet til årsdøgntrafik (ÅDT).

Cykeltrafik kan være 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, solskinstimer og vind i tællingsperioderne i Albertslund er indhentet og benyttet i fortolkningen.

2.2 Rejsetid og stopfrekvens

Der er foretaget målinger af rejsetid og hastighed på Roskilderuten både før og efter indvielsen af supercykelstien. Målingerne ligger til grund for sammenligning og evaluering af supercykelstiltagene på strækningen, ligesom de bruges til at se på, hvilke steder man med fordel kan forbedre cyklisters vilkår, og derved fremkommeligheden på ruten, samtidig giver de også et indblik i hvilket omfang supercykelstien har forbedret fremkommeligheden på cykel langs ruten.

Målingerne i analysen er foretaget af en testperson udstyret med en GPS, der har cyklet Roskilderuten igennem 5 gange i hver retning, med henholdsvis en almindelig cykel, en elcykel og en speed pedelec. Ruten er dermed blevet cyklet i alt 15 gange i hver retning.

Testpersonen har forsøgt at opretholde en fart på henholdsvis 20 km/t på almindelig cykel, 25 km/t på elcykel og 35 km/t på speed pedelec. Disse hastigheder er valgt for at mindske påvirkningen fra vind og vejr, da man også i modvind kan holde den angivende hastighed. På bakkerne har testpersonen kørt på frihjul nedad, og nogle steder opnået en hastighed højere end angivet. På samme måde kan det være svært at opnå den angivet hastighed i modsat retning på bakkerne og her har testpersonen kørt den hastighed, der var fysisk mulig. Målingerne er foretaget i september 2023 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 (fem 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.

2.3 Komfortmålinger

Der er foretaget målinger af asfaltens jævnhed (komfortmålinger) med samme metode i hhv. før- og eftermålingen.

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.

Alle data er tilgængelige i GIS-format.

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

Førmåling

I førmålingen blev der gennemført en uheldsanalyse på ruten. Uheldsanalysen omfattede politiregistrerede cyklistuheld langs ruten i perioden 2014-2018. Analysen indeholder personska- og materielskadeuheld. Ekstrauheld er ikke inkluderet.

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 registreres¹, 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.

Eftermåling

Da eftermålingen blev gennemført året efter 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 eftermålingen, så uheldene i stedet er selvrapporterede fra respondenterne i spørgeskemaundersøgelsen. Der bliver spurgt ind til om de indenfor det seneste 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 andelen 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. Afsnittet om de selvrapporterede uheld kommer i forlængelse af opsummeringen af uheldsanalysen fra førmålingen (se afsnit 5.2 *Selvrapportering*).

2.5 Spørgeskema

Der er gennemført en spørgeskemaundersøgelse i førmålingen og denne er gentaget og udvidet i eftermålingen.

I før- og eftermålingerne er cyklister på ruten blevet stoppet og efterfølgende kontaktet via e-mail med et link til spørgeskemaet. Besvarelserne blev indsamlet i perioden fra den 11. september til den 8. oktober 2019 for førmåling og indsamlet i perioden fra den 8. september til den 8. oktober 2023 for eftermåling.

Sammenligning af målingerne

I begge undersøgelser er respondenterne blevet bedt om at besvare spørgsmål, der omhandler den aktuelle tur samt deres tilfredshed med forholdene langs ruten. Spørgsmålene har omhandlet ruten som helhed. Desuden er spørgeskemaundersøgelsen løbende blevet revideret, hvorved omfanget af undersøgelsen er større i eftermålingen end i førmålingen. Således er der en række spørgsmål, der kun er blevet stillet til respondenterne i eftermålingen.

Der er indkommet flere besvarelser i eftermålingen end i førmålingen.

	2019	2023
Mailadresser indsamlet	925	1181
Besvarelser i alt	541	774
Svarprocent	58 %	66 %

Tabel 2: Indsamlet mailadresser og besvarelser

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.

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 besvarelsene ikke nødvendigvis repræsentative.

3 Trafiktal og hastighed

3.1 Trafiktal

Der er foretaget maskinelle ugetællinger jævnt fordelt over strækningen i perioden mellem den 3. september og 10. september 2019 for førmålingen (inklusive kontroltællinger i Roskilde, København og Brøndby) og fra den 30. august til den 13. september 2023 for eftermålingen. Cykeltællingerne er illustreret i Figur 11 og tabel 3.



Figur 11
Placering af tællesnit
og ændring i
trafikmængder fra
2019 til 2023.

Tællesnit	Kommune	Vejnavn	UHDT sept. 2019	UHDT sept. 2023	Forskel fra 2019
1	Roskilde	Københavnsvej v. Østre Ringvej	604	705	14%
2	Roskilde/ Høje-Taastrup	Københavnsvej v. Østre Vindingevej	440	867	49%
3	Høje-Taastrup	Roskildevej v. Ring 5	487	659	26%
4	Albertslund	Roskildevej v. Herstedvestervej	1060	1.397	24%
5	Glostrup	Hovedvejen v. Nordre Ringvej	1.690	2.143	21%
6	Brøndby	Roskildevej v. Korsdalsvej	1.881	2.441	23%
7	Rødovre	Roskildevej v. Tårnvej	2.507	3.250	23%
8	København	Roskildevej v. Damhussøen	5.009	6.177	19%
9	Frederiksberg	Roskildevej v. Søndre Fasanvej	3.162*	4.029	22%
10	Roskilde	Dobbeltrettet cykelsti v. Trekroner Station (kontroltælling)	684	758	10%
11	Brøndby	Park Alle v Højstens Blvd. (kontroltælling)	1.067	1.522	30%
12	København	Damhusdæmningen (kontroltælling)	2.850	3.852	26%
Total			21.668	16.840	22%

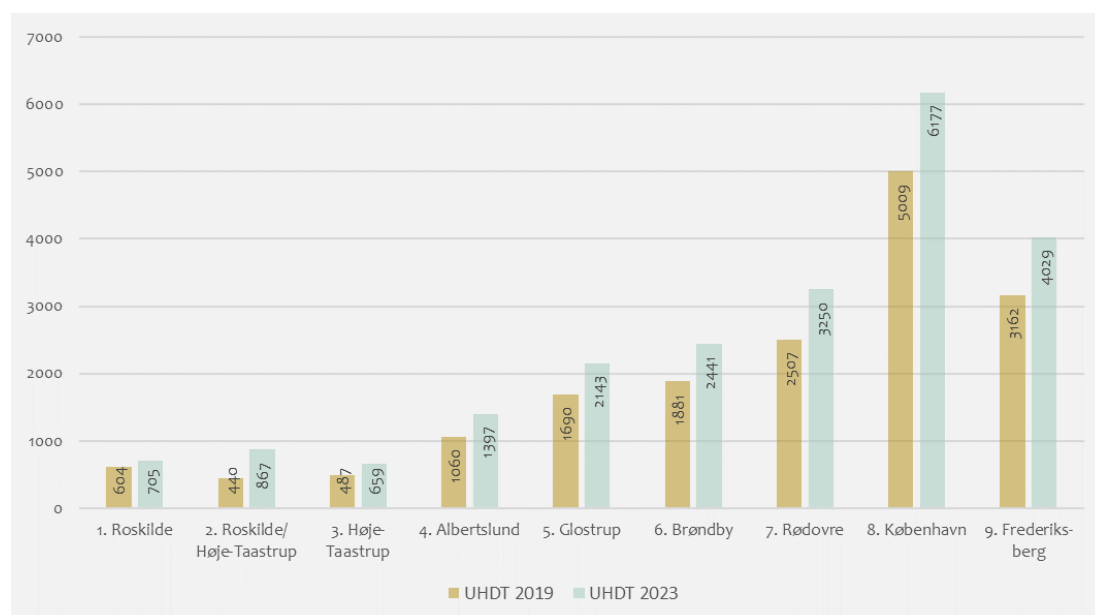
Tabel 3: Ugehverdsdøgnetrafik (UHDT) fra 2019 og 2023 på Roskilderuten.

*I tælleperioden var Roskildevej delvist lukket for biltrafik ved Zoologisk Have ml. Søndre Fasanvej og Pile Allé, hvilket kan have influeret især på tællingen i Frederiksberg Kommune i 2019.

Vejrdata viser, at der faldt knap 14 mm regn torsdag den 31. august samt, knap 2 mm fredag den 1. september og tirsdag den 12. september i eftermålingen. De øvrige dage holdt det tørt. I førmålingen regnede det hver dag. Der faldt knap 25 mm regn tirsdag den 10. september, knap 10 mm torsdag den 5. september og resten af dagene faldt der mellem 3 og 5 mm.

I eftermålingen var middelvinden 2,3 m/s og i førmålingen var den 3,5 m/s i perioden. Der blev registeret ca. 4,5 flere solskinstimer i eftermålingen. Gennemsnitlig stemmer temperaturen for perioderne nogenlunde overens.

På baggrund af dette vurderes det, at vejrforholdene har været betydeligt bedre i eftermålingen end i førmålingen, hvilket kan have påvirket cykeltrafikmængden i de to målinger.



Figur 12
Cykeltællinger i de 10
snit (UHDT).

3.2 Rejsetid og stopfrekvens

I før- og eftermålingen er der foretaget rejsetidsmålinger på ruten i begge retninger på henholdsvis en almindelig cykel, en elcykel og en speed pedelec. Følgende hastigheder er forsøgt opretholdt på de forskellige cykeltyper:

- Almindelig cykel: 20 km/t
- Elcykel: 25 km/t
- Speed pedelec: 35 km/t

I Tabel 4 ses en samlet oversigt over før- og eftermålingen, og efterfølgende er resultaterne af gennemkørslerne med de forskellige cykeltyper beskrevet. Beregningerne på rejsetid, hastighed og andel stop er beregnet på forskellige måder i før- og eftermålingen.

Måling	Cykeltype	Samlet rejsetid (Gennemsnit af begge retninger)	Gennemsnits- hastighed	Antal stop ved kryds	Antal stop pr. tur (uanset retning)	Stopandel i kryds	Stoptid (Gennemsnit af begge retninger)	Kortere rejsetid ift. alm. cykel
2019	Almindelig cykel	1 t 41 min	18,3 km/t	21,5	-	38 %	-	-
	Elcykel	1 t 27 min	21,5 km/t	20,8	-	37 %	-	15 min
	Speed pedelec	1 t 8 min	27,6 km/t	19,5	-	37 %	-	34 min
2023	Almindelig cykel	1 t 35 min	19,3 km/t	19,2	19,2	29 %	2 min 46 sek.	-
	Elcykel	1 t 28 min	20,7 km/t	17,7	17,7	27 %	4 min 48 sek.	7 min
	Speed pedelec	1 t 15 min	24,3 km/t	17,8	17,8	27 %	3 min 6 sek.	20 min

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

Almindelig cykel

I førmålingen var den gennemsnitlige hastighed på en almindelig cykel 18,3 km/t, den er steget til 19,3 km/t, ligeledes er den samlede rejsetid faldet med 6 min. Stopandel i kryds faldet fra 38 % til 29 % i eftermålingen. Resultaterne kan dog være influeret af, at det ikke er samme registrant, der har foretaget målingerne.

Elcykel

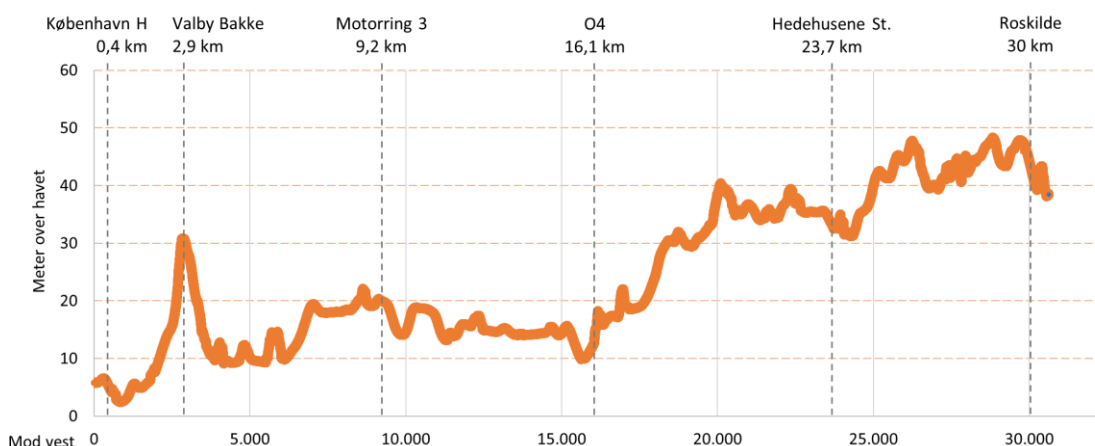
Rejsetiden på en elcykel er forholdsvis uændret i før- og eftermålingerne. I eftermålingen er gennemsnitshastigheden 20,7 km/t, hvilket udgør et lille fald fra førmålingen på 21,5 km/t. Stopandel i kryds er faldet fra 37 % til 27 % i eftermålingen.

Speed pedelec

I eftermålingen er gennemsnitshastigheden på speed pedelec 24,3 km/t, hvilket er lidt langsommere end i førmålingen, hvor den var på 27,6 km/t, ligeledes er den samlede rejsetid steget med 7 min. Stopandel i kryds er faldet fra 37 % til 27 % i eftermålingen.

Længdeprofil

Længdeprofil (se figur 13) viser, at terrænet har en let stigning mod øst.

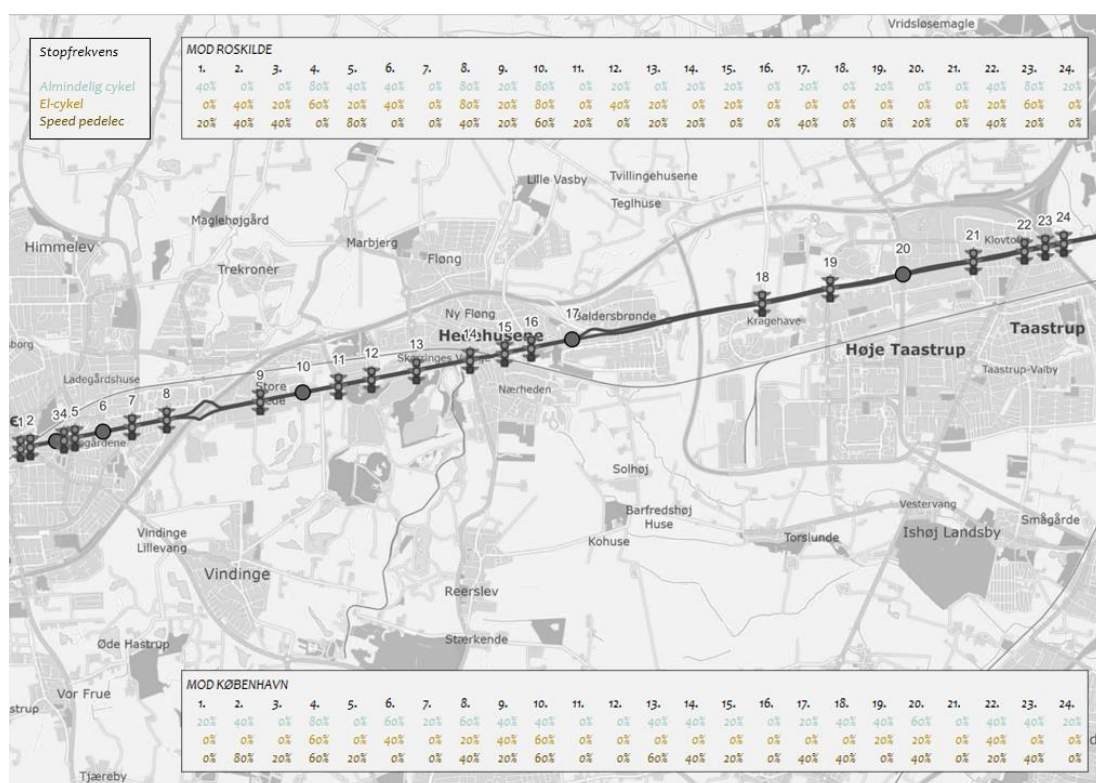


Figur 13
Længdeprofil i retning
mod øst i 2023.

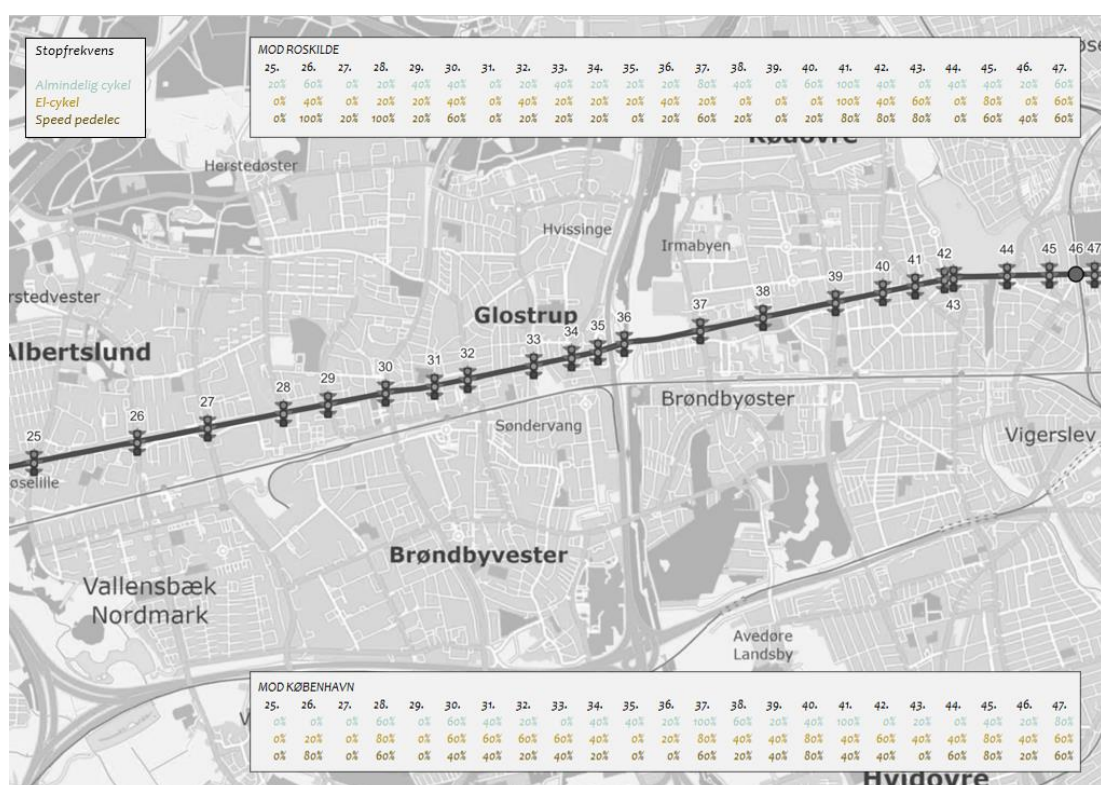
Stopfrekvens

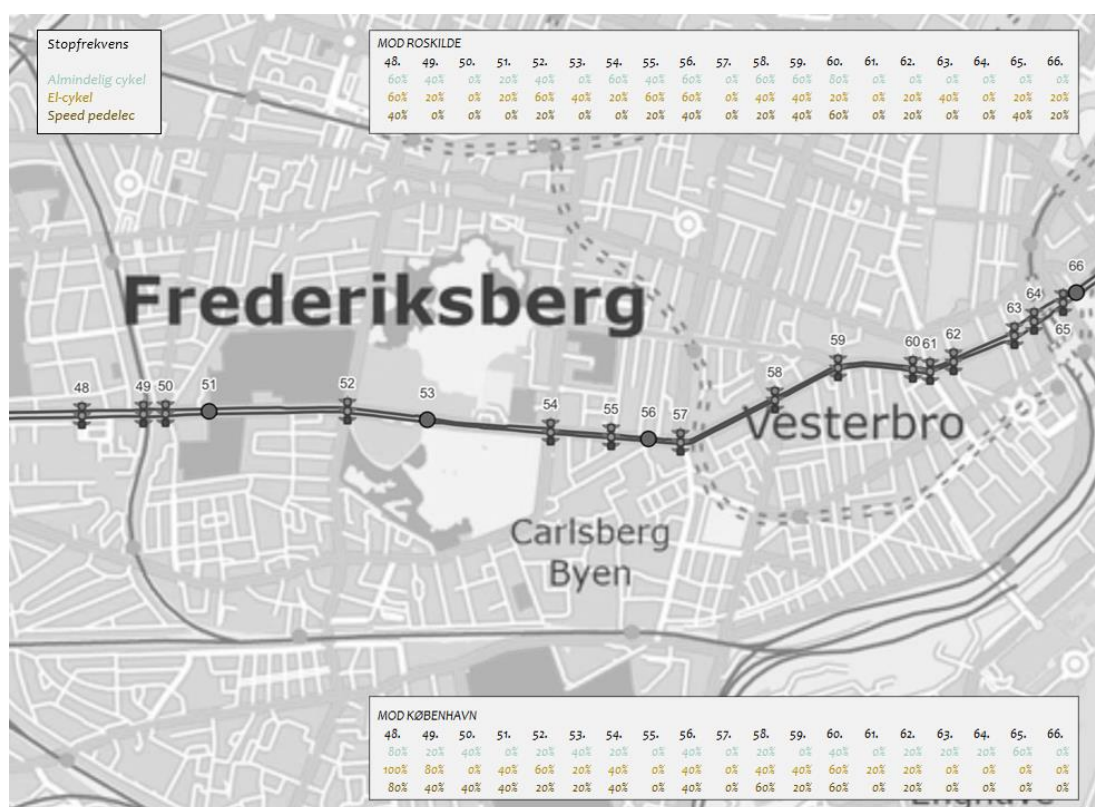
Der er 66 lokaliteter med potentielle stop for cyklister på strækningen. Mod øst er der 2 rundkørsler, 11 fodgængerovergange og 53 signalanlæg. Mod vest er der 2 rundkørsler, 12 fodgængerovergange og 52 signalanlæg (se figur 14 til figur 16).

Figur 14
Stopfrekvens i hver
retning i 2023 i
vigepligts- og
signalregulerede kryds
samt fodgængerfelter.
Vestlige del af ruten.



Figur 15
Stopfrekvens i hver
retning i 2023 i
vigepligts- og
signalregulerede kryds
samt fodgængerfelter.
Midterste del af ruten.





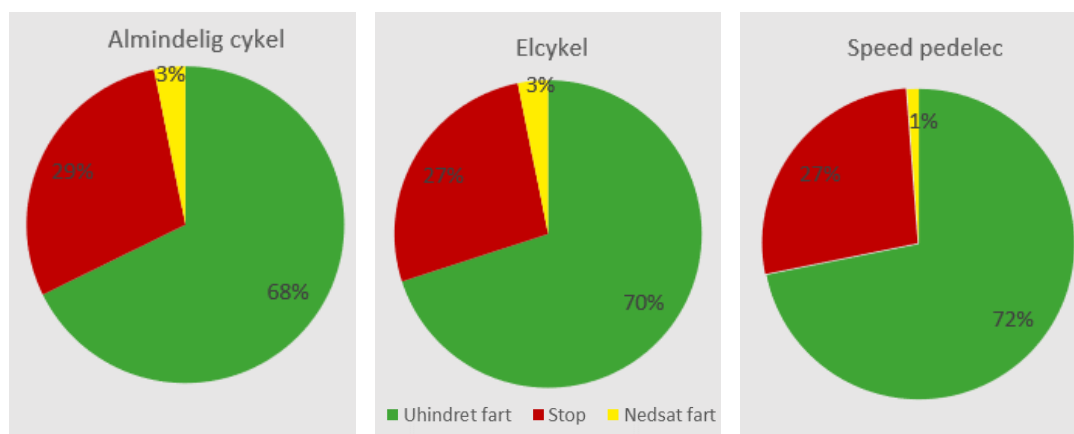
Figur 16
Stopfrekvens i hver
retning i 2023 i
vigepligts- og
signalregulerede kryds
samt fodgængerfelter.
Østlige del af ruten.

Nr.	Kryds	Mod Roskilde (Vest)			Mod København (Øst)		
		Almindelig cykel	Elcykel	Speed pedelec	Almindelig cykel	Elcykel	Speed pedelec
1.	Algade/Kong Valdemars Vej	0%	20%	20%	0%	0%	0%
2.	Københavnsvej/Ny Østergade	0%	20%	40%	60%	0%	0%
3.	Københavnsvej/RO's Torv	0%	0%	0%	20%	0%	0%
4.	Københavnsvej/Elisagårdsvej	0%	40%	0%	20%	0%	0%
5.	Københavnsvej/Bymarken/Byageren	0%	20%	20%	20%	20%	20%
6.	Københavnsvej/Præstemarksvænge	0%	0%	0%	0%	20%	0%
7.	Københavnsvej/Østre Ringvej	80%	20%	60%	40%	60%	60%
8.	Københavnsvej/Navervej/Betonvej	60%	40%	40%	0%	40%	20%
9.	Københavnsvej/Marbjergvej	60%	40%	20%	20%	40%	60%
10.	Københavnsvej/Langebjerg	0%	0%	0%	0%	0%	0%
11.	Hovedgaden/Hedelandsvej	60%	60%	40%	40%	40%	40%
12.	Hovedgaden/DSV	40%	60%	20%	0%	0%	0%
13.	Hovedgaden/Vesterled/Beredskabsvej	60%	20%	0%	20%	40%	40%
14.	Hovedgaden/Brandhøjgårdsvej	0%	40%	0%	40%	20%	20%
15.	Hovedgaden/Vesterkøb/Hotelvej	40%	60%	20%	20%	60%	20%
16.	Hovedgaden/Kallerupvej	20%	20%	0%	0%	40%	40%
17.	Hovedgaden/Storager	0%	0%	0%	40%	0%	40%
18.	Roskildevej/Frøgård Alle/Bondehøjvej	40%	20%	0%	20%	80%	40%
19.	Roskildevej/Halland Blvd/Helgeshøj Alle	60%	60%	40%	80%	100%	80%
20.	Roskildevej/Hveen Blvd/signal	60%	60%	60%	80%	60%	60%
21.	Roskildevej/Selmosevej/Hørvænget	20%	0%	40%	20%	40%	20%
22.	Roskildevej/Hørskæppen	40%	80%	60%	40%	80%	80%
23.	Roskildevej/Motorring 4 (vest)	40%	0%	0%	0%	40%	60%
24.	Roskildevej/Motorring 4 (øst)	0%	60%	80%	20%	40%	0%
25.	Roskildevej/Vridsløsevej/Herstedvestervej	40%	40%	80%	0%	60%	40%
26.	Roskildevej/Damgårdvej/Albertslundvej	100%	100%	80%	100%	40%	40%
27.	Roskildevej/Vallensbæk Torvevej/Roholmsvej	60%	0%	20%	40%	80%	80%
28.	Hovedvejen/Herstedøstervej	0%	0%	0%	20%	40%	40%
29.	Hovedvejen/Mjølnersvej	40%	0%	20%	60%	40%	20%
30.	Hovedvejen/Søndre Ringvej/Nordre Ringvej	80%	20%	60%	100%	80%	60%
31.	Hovedvejen/Skolevej/Nyvej	20%	40%	20%	20%	20%	0%
32.	Hovedvejen/Nørre Alle	20%	20%	0%	40%	0%	0%
33.	Hovedvejen/Byparkvej	20%	20%	20%	40%	40%	20%
34.	Hovedvejen/Paul Bergsøes Vej/Tavleholmsvej	40%	20%	20%	0%	60%	40%
35.	Roskildevej/Motorring 3 (vest)	20%	40%	20%	20%	60%	20%
36.	Roskildevej/Motorring 3 (øst)	0%	0%	0%	40%	60%	40%
37.	Roskildevej/Brøndbyøstervej/Korsdalsvej	40%	40%	60%	60%	60%	40%
38.	Roskildevej/Nyholms Alle	40%	20%	20%	0%	0%	0%
39.	Roskildevej/Tårnvej	20%	20%	100%	60%	80%	60%
40.	Roskildevej/Rødovrevej	0%	0%	20%	0%	0%	0%
41.	Roskildevej/Veronikavej	60%	40%	100%	0%	20%	80%
42.	Roskildevej/Auroravej	20%	0%	0%	0%	0%	0%
43.	Roskildevej/Hvidovrevej	20%	0%	0%	20%	0%	0%
44.	Roskildevej/Peter Bangs Vej	80%	60%	20%	40%	0%	40%
45.	Roskildevej/Ålholmvej	40%	20%	40%	40%	40%	20%
46.	Roskildevej/Ålholm Station	0%	0%	0%	0%	0%	0%
47.	Roskildevej/Skellet	0%	0%	20%	60%	20%	40%

48.	Roskildevej/Nordens Pl.	20%	0%	0%	40%	20%	0%
49.	Roskildevej/Sofus Francks Vænge	0%	0%	0%	40%	0%	40%
50.	Roskildevej/Dalgas Blvd.	20%	0%	40%	20%	0%	40%
51.	Roskildevej/Søndermarken	0%	0%	0%	0%	0%	0%
52.	Roskildevej/Søndre Fasanvej	20%	20%	0%	20%	0%	20%
53.	Roskildevej/Zoo	20%	0%	20%	40%	0%	40%
54.	Roskildevej/Pile Allé	0%	20%	20%	40%	0%	60%
55.	Vesterbrogade/Frydendalsvej/Halls Allé	20%	40%	0%	0%	0%	0%
56.	Vesterbrogade/Rahbeks Alle	0%	0%	20%	0%	0%	0%
57.	Vesterbrogade/Platanvej	80%	80%	60%	40%	60%	60%
58.	Vesterbrogade/Kingosgade	20%	20%	20%	40%	40%	20%
59.	Vesterbrogade/Frederiksberg Allé	80%	80%	40%	60%	20%	40%
60.	Vesterbrogade/Bagerstræde	0%	0%	0%	20%	0%	0%
61.	Vesterbrogade/Gasværksvej	40%	40%	0%	60%	40%	0%
62.	Vesterbrogade/Viktoriegade	40%	20%	80%	0%	0%	20%
63.	Vesterbrogade/Trommesalen	80%	60%	0%	80%	60%	60%
64.	Vesterbrogade/Vester Farimagsgade	0%	20%	40%	0%	0%	20%
65.	Vesterbrogade/Hammerichsgade	0%	40%	40%	40%	0%	80%
66.	Vesterbrogade/Tivoli	40%	0%	20%	20%	0%	0%

Tabel 5: Stopfrekvensen i 2023 ved hver af de 66 kryds.

Figur 17
Fremkommelighed i kryds i 2023 på hhv. en almindelig cykel (t.v.), elcykel og speed pedelec (t.h.).



4 Komfort og længdeprofil

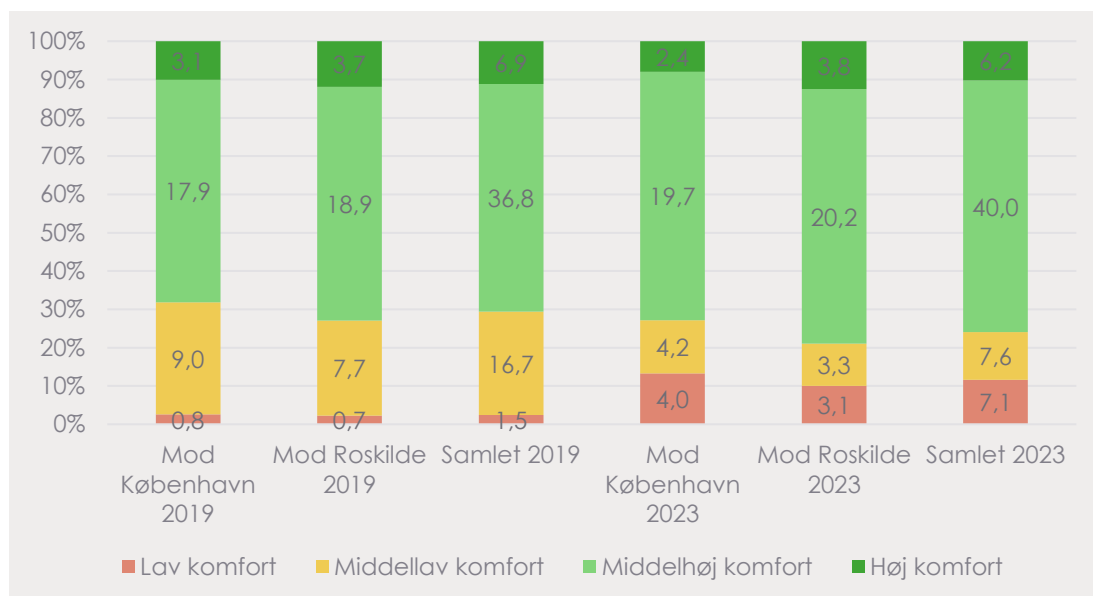
Der er foretaget komfortmålinger på cykelstien langs ruten i begge retninger. Figur 18 viser antal km med henholdsvis lav, middellav, middelhøj og høj komfort. Det gennemsnitlige komforttal pr. kommune og retning er vist i Tabel 6.

I afsnit 2.3 *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.

Eftermålingens komfortmålingerne på Roskilderuten viser, at belægningen i 2023 gennemsnitligt ligger i området 'middelhøj komfort' – i begge retninger, hvilket er en det samme som i førmålingen, hvor komfortniveauet ligeledes lå på 'middelhøj' for begge retninger. Mod København er det gennemsnitlige komforttal 3,3 m/s², og mod Roskilde er det 2,9 m/s² i eftermålingen.

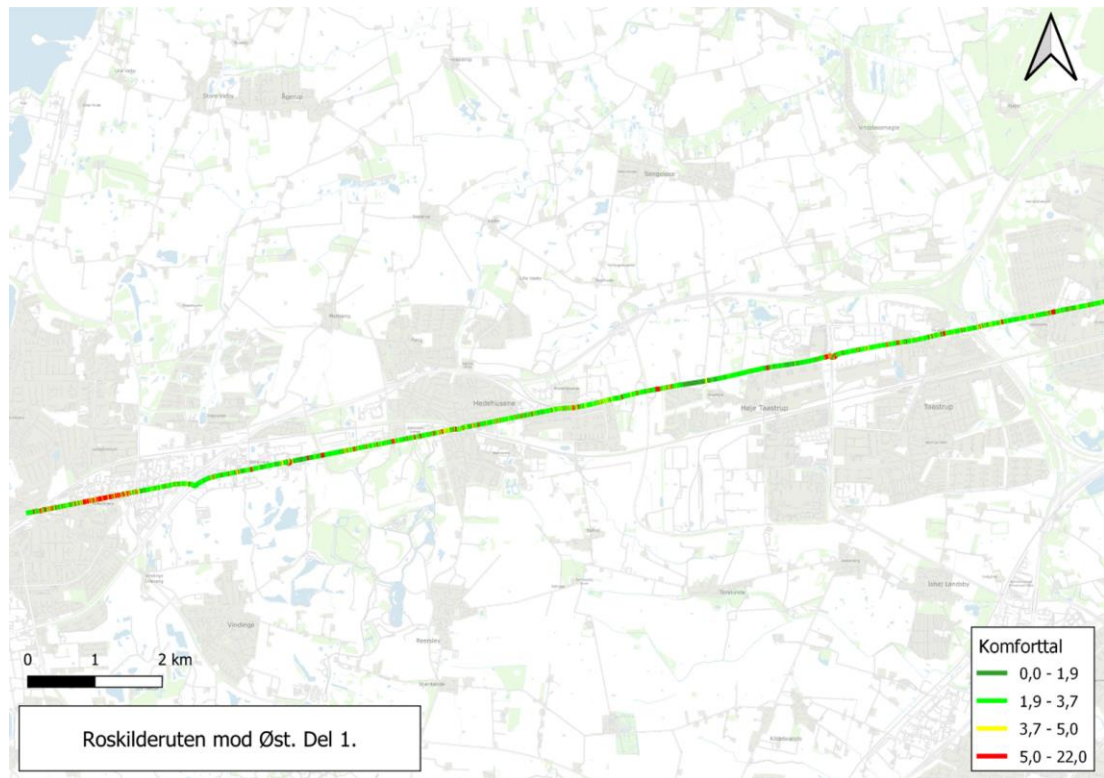
		Mod København (øst)		Mod Roskilde (vest)	
		Længde	Gns. Komforttal	Længde	Gns. Komforttal
2019	Roskilde	4,6 km	3,4	4,8 km	2,7
	Høje-Taastrup	10,5 km	2,8	10,5 km	2,8
	Albertslund	3,2 km	3,8	3,2 km	3,4
	Glostrup	3,0 km	3,0	3,0 km	3,2
	Brøndby	1,6 km	3,2	1,6 km	3,1
	Rødovre	1,9 km	3,0	1,9 km	3,4
	Frederiksberg	2,7 km	2,6	2,9 km	2,7
	København	3,3 km	2,4	3,1 km	2,0
	Total	30,9 km	3,0	31,1 km	2,8
2023	Roskilde	4,2 km	3,9	4,2 km	2,9
	Høje-Taastrup	10,5 km	3,2	10,5 km	2,7
	Albertslund	3,2 km	2,8	3,2 km	3,0
	Glostrup	3,0 km	3,3	3,0 km	3,3
	Brøndby	1,7 km	2,7	1,6 km	3,4
	Rødovre	1,9 km	3,4	1,9 km	3,0
	Frederiksberg	2,7 km	3,7	2,9 km	3,1
	København	3,4 km	2,9	3,1 km	2,6
	Total	30,4 km	3,3	30,4 km	2,9

Tabel 6: Gennemsnitligt komforttal (m/s²) pr. kommune (begge retninger samlet) i 2019 og 2023. Jo lavere komforttal, des bedre. Måling af overfladens jævnhed måles mest optimalt, hvis asfalten er fejlet 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.

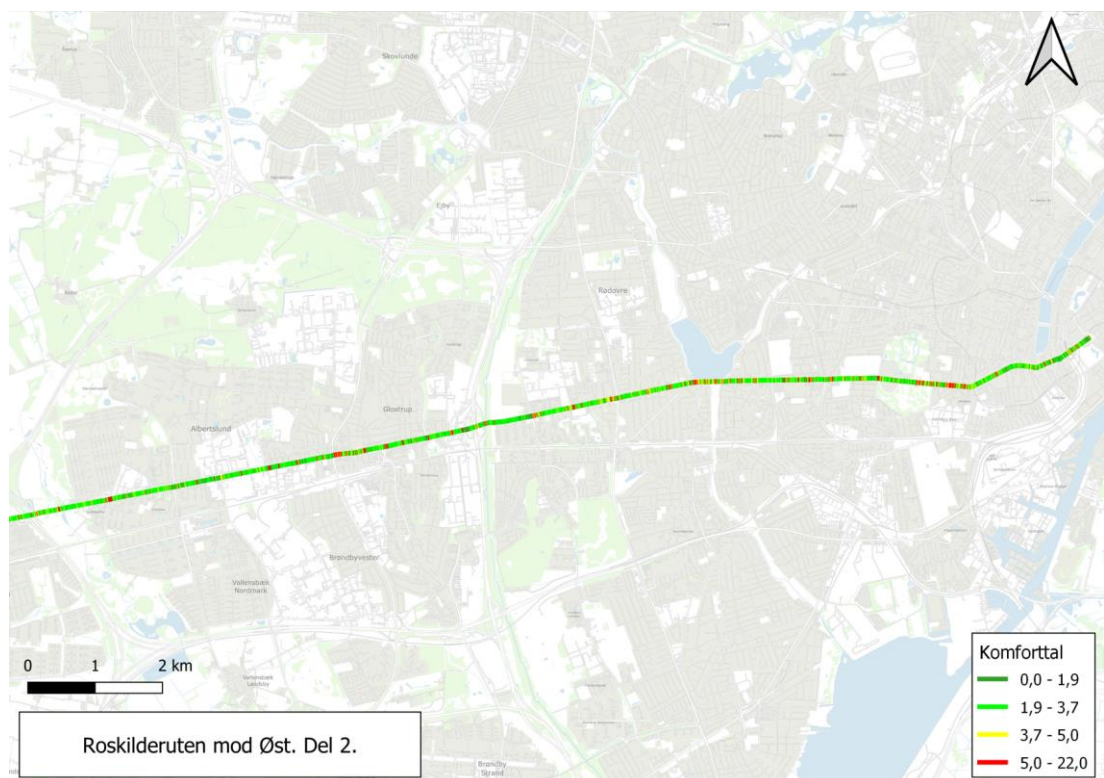


Figur 18
Antal km med hhv. lav, middellav, middelhøj og høj komfort i 2023.

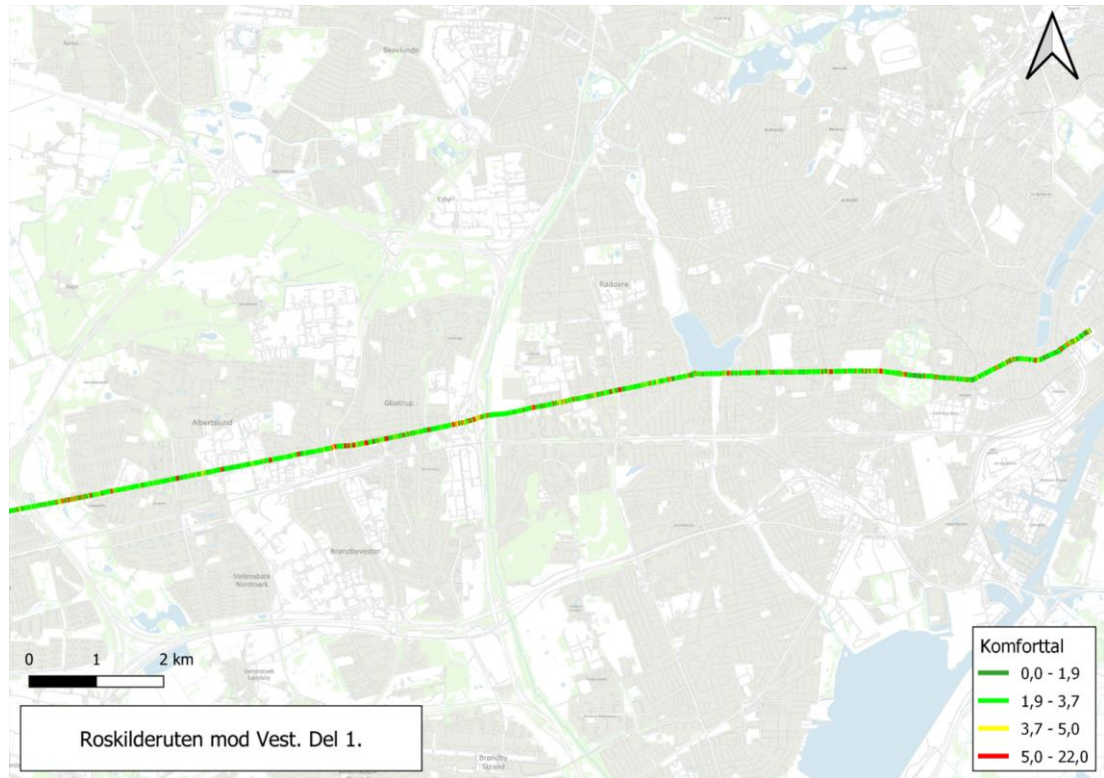
I figur 19 til 22 er komfortniveauet i eftermålingen visualiseret på kort.



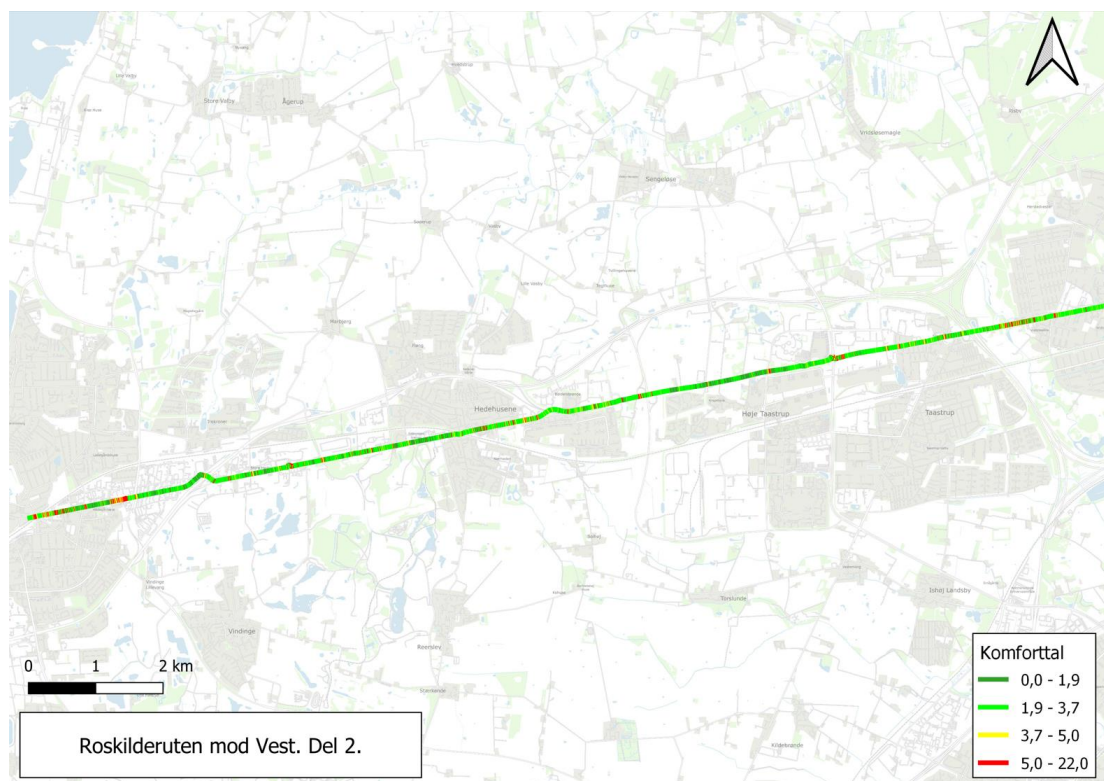
Figur 19
Komfort mod øst i
2023, del 1.



Figur 20
Komfort mod øst i
2023, del 2.



Figur 21
Komfort mod vest i
2023, del 1.



Figur 22
Komfort mod vest i
2023, del 2.

5 Trafiksikkerhed

5.1 Førmåling

I førmålingen fra 2019 blev der foretaget en uhedsanalyse, der omfattede alle politiregistrerede person- og materielskadeuheld på strækningen i perioden 2014-2018. Der blev i alt registreret 237 cyklistulykker på ruten indenfor perioden. 72 af cyklistuheldene var med personskafe til følge hvoraf 2 personer døde, 47 personer kom alvorligt til skade og 23 var lettere tilskadekomne.

5.2 Eftermåling

I eftermålingen er deltagerne blevet spurgt til, hvorvidt de har været involveret i et uheld på supercykelstien Roskilderuten indenfor det seneste år. Dette havde 4 % af respondenterne (27 ud af 754) i eftermålingen. I førmålingen blev spørgsmålet også stillet, hvor 9 % af respondenterne (48 ud af 525), svarede at det havde de, men her var spørgsmålet rettet mod de seneste to år.

	2019		2023	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Respondenter der har været indblandet i et uheld indenfor det seneste år	48*	9 %*	27	4 %

*Tabel 7: Respondenter, der har været involveret i et uheld på ruten indenfor det seneste år (baseret på 524 besvarelser i 2019 og 754 besvarelser i 2023). *I førmålingen blev der spurgt ind til de seneste to år – og ikke det seneste år som i eftermålingen.*

De hyppigste uheldssituationer relaterer sig til højresvingsulykker med biler, kollisioner mellem to cyklister, uheld med bilister, der kører ud fra en sidevej eller venstresvingende bilister.

2019		2023	
Uheldssituation	Antal	Uheldssituation	Antal
Højresvingsulykke med bil	17	Højresvingsulykke med bil	7
Cykel-cykel kollision	8	Cykel-cykel kollision	4
Uheld med bil, der kører ud fra sidevej	3	Uheld med bil, der kører ud fra sidevej	4
Venstresvingende bilist	3	Venstresvingende bilist	3
Soloulykke	2	Uheld ved overhaling af anden cyklist	3
Ujævn belægning	1	Soloulykke	1
Kollision med fast genstand på cykelsti	2	Ujævn belægning	1
Kollision/undvigelse af krydsende fodgænger	2	Kollision med fast genstand på cykelsti	1
Kollision med bil der kører på cykelsti	2	Kollision med parkeret bil	1
Kollision/undvigelse af buspassager	2	Andet / udetaljeret beskrivelse	2
Andet / udetaljeret beskrivelse	6		

Tabel 8: De hyppigste uheldssituationer (baseret på 524 besvarelser i 2019 og 754 besvarelser i 2023).

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. I alt deltog 541 i førmålingen og 774 respondenter i eftermålingen. Antallet af besvarelser til de enkelte spørgsmål varierer, fordi respondenterne har haft mulighed for at springe nogle spørgsmål over.

6.1 Respondenter

Køn og alder

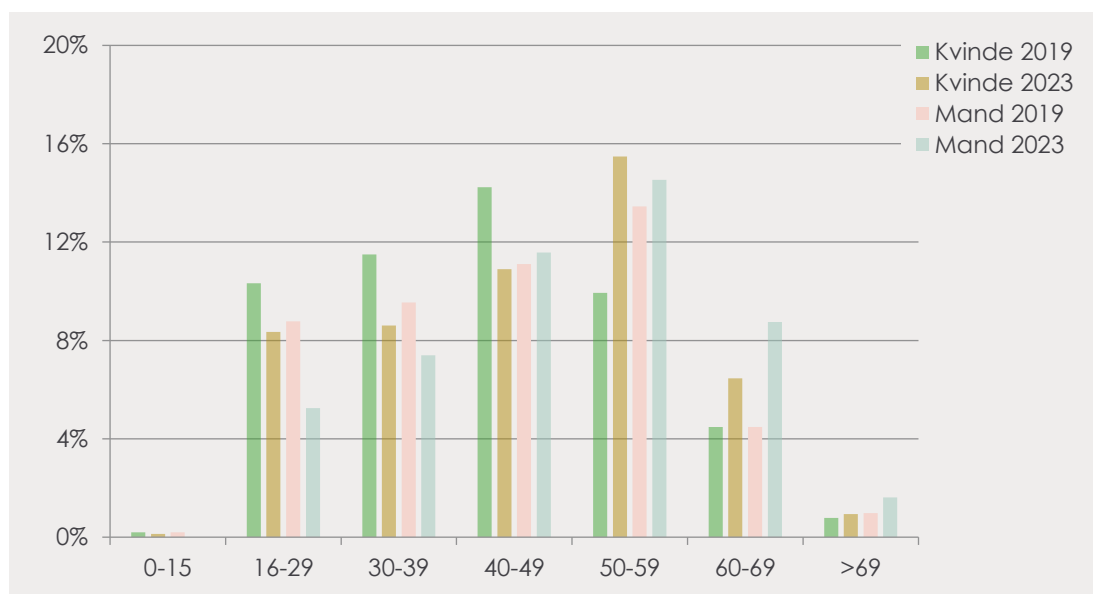
Respondenterne er i spørgeskemaundersøgelserne blevet spurgt til deres køn og alder. Kønsfordelingen stemmer overens med før- og eftermålingen. I Tabel 9 ses andelen af kvinder, mænd og andet.

	2019		2023	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Kvinde	265	52 %	378	51 %
Mand	249	48 %	365	49 %
Andet	0	0 %	3	0 %
Sum	513		470	

Tabel 9: Fordeling af mænd og kvinder i spørgeskemaundersøgelserne

Figur 23 viser fordelingen af alder og køn blandt respondenterne i 2019 og 2023.

Figur 23
Fordeling af alder og køn i 2019 og 2023
(baseret på 513 og 470 besvarelser)

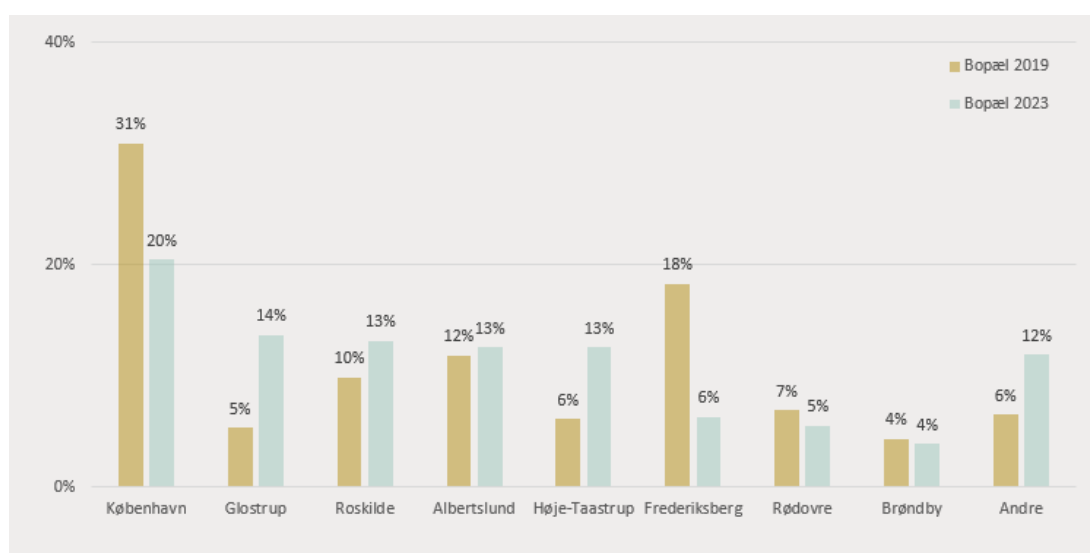


	2019			2023		
Alder	Kvinde	Mand	Andet	Kvinde	Mand	Andet
0-15	1	1	0	1	0	0
16-29	53	45	0	62	39	0
30-39	59	49	0	64	55	0
40-49	73	57	0	81	86	2
50-59	51	69	0	115	108	1
60-69	23	23	0	48	65	0
>69	4	5	0	7	12	0
Total	264	249		378	365	3

Tabel 10: Fordeling af alder og køn (baseret på 513 besvarelser i 2019 og 746 besvarelser i 2023)

Bopæl

Respondenterne er i eftermålingen spurgt til, hvilken kommune de bor i. Der er flest respondenter, der bor i Københavns Kommune (20 %) og Glostrup Kommune (14 %), som også er nogle af de kommuner, hvor supercykelstien forløber igennem. Respondenternes svar er angivet i Figur 24.



Figur 24
Bopælskommune for respondenterne.
Spørgsmål: Hvilken kommune bor du i?
(baseret på 508 besvarelser i 2019 og 747 besvarelser i 2023).

	2019		2023	
	Antal	Andel	Antal	Andel
København	157	31%	153	20%
Glostrup	27	5%	102	14%
Roskilde	50	10%	98	13%
Albertslund	60	12%	94	13%
Høje-Taastrup	31	6%	94	13%
Frederiksberg	93	18%	47	6%
Rødovre	35	7%	41	5%
Brøndby	22	4%	29	4%
Andre	33	6%	89	12%

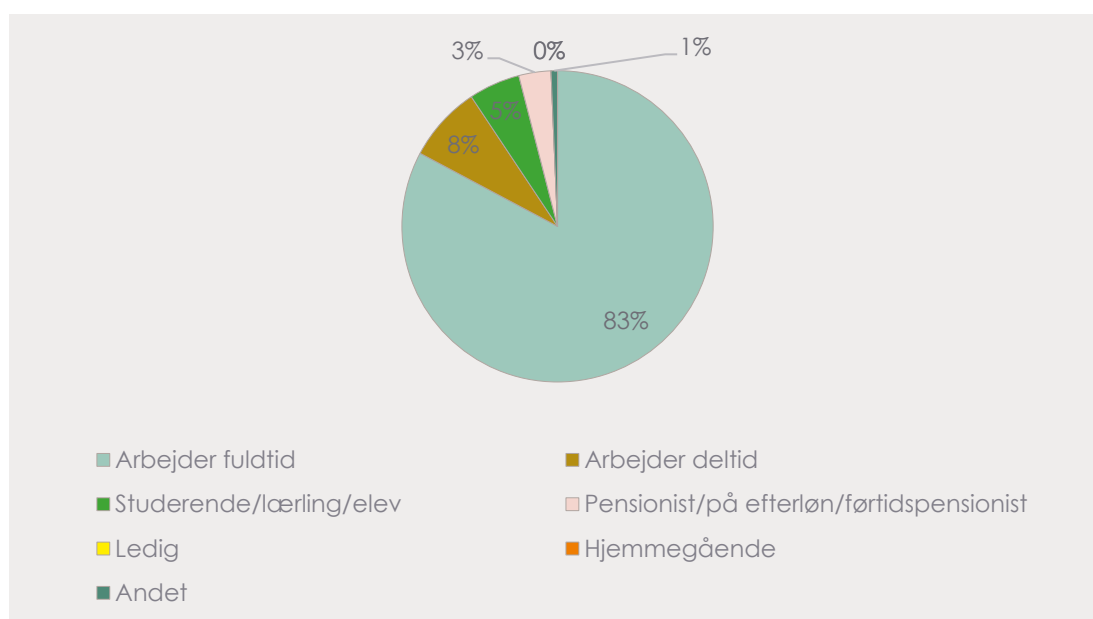
Tabel 11: Bopælskommune for respondenterne. Spørgsmål: Hvilken kommune bor du i? (baseret på 508 besvarelser i 2019 og 747 besvarelser i 2023).

Indkomst- og uddannelsesniveau

I eftermålingen er der yderligere blevet spurgt ind til respondenternes beskæftigelsessituation, uddannelse- og indkomstniveau. Dette spørgsmål var ikke en del af førmålingen.

Hele 96 % af respondenterne er enten i arbejde eller under uddannelse (se figur 25 og tabel 12). Da mailadresserne er indsamlet i myldretiden, kan der være en underrepræsentation af respondenter med andre beskæftigelsessituationer, som ikke nødvendigvis benytter supercykelstien i myldretiden.

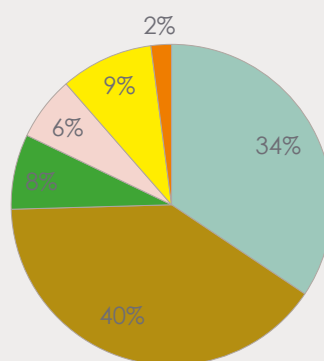
Figur 25
 Respondenternes
 beskæftigelsessituation
 i 2023 (baseret på 749
 besvarelser).
 Spørgsmål: Angiv
 venligst den
 beskæftigelse, der
 passer bedst på dig.



	Antal	Andel
Arbejder fuldtid	620	83%
Arbejder deltid	59	8%
Studerende/lærling/elev	40	5%
Pensionist/på efterløn/førtidspensionist	25	3%
Ledig	0	0%
Hjemmegående	0	0%
Andet	5	1%

Tabel 13: Respondenternes beskæftigelsessituation i 2023 (baseret på 749 besvarelser). Spørgsmål: Angiv venligst den beskæftigelse, der passer bedst på dig.

74 % af respondenterne har gennemført eller er i gang med en mellemlang eller en lang videregående uddannelse (se figur 26 og tabel 13).



Figur 26

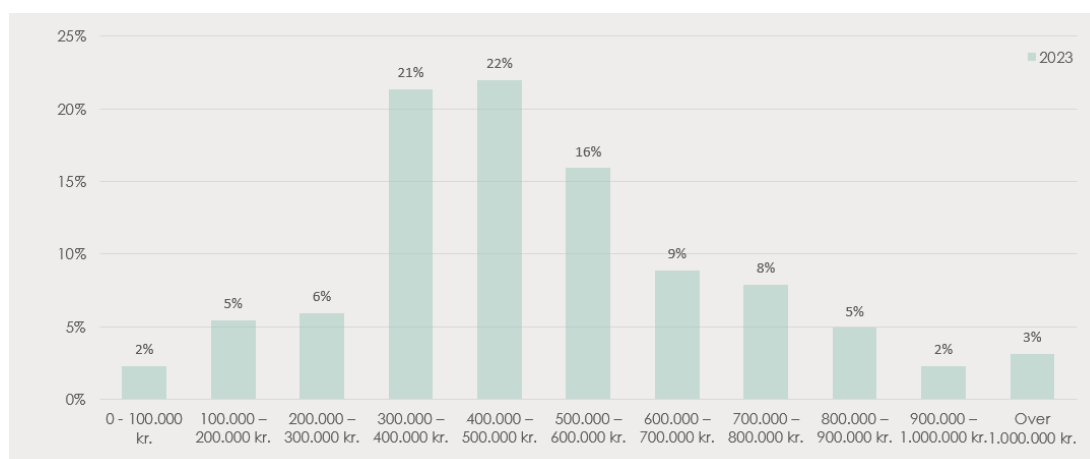
Respondenternes uddannelsesniveau i 2023 (baseret på 727 besvarelser). Spørgsmål: Hvad er det højeste uddannelsesniveau, som du har gennemført? / Hvilken type uddannelse er du i gang med?

- Lang videregående uddannelse (5 år eller mere)
- Mellemlang videregående uddannelse (2-4 ½ år)
- Kort videregående uddannelse (op til 2 år)
- Gymnasial uddannelse (fx gymnasium, hf, højere handelseksamen eller htx)
- Erhvervsuddannelse (fx EUD)
- Grundskoleuddannelse (fx folkeskole og realskole)

	Antal	Andel
Lang videregående uddannelse (5 år eller mere)	250	34%
Mellemlang videregående uddannelse (2-4 ½ år)	292	40%
Erhvervsuddannelse (fx EUD)	55	8%
Kort videregående uddannelse (op til 2 år)	47	6%
Gymnasial uddannelse (fx gymnasium, hf, højere handelseksamen eller htx)	68	9%
Grundskoleuddannelse (fx folkeskole og realskole)	15	2%

Tabel 13: Respondenternes uddannelsesniveau i 2023 (baseret på 727 besvarelser). Spørgsmål: Hvad er det højeste uddannelsesniveau, som du har gennemført? / Hvilken type uddannelse er du i gang med?

59 % af responserne har en gennemsnitlig årsindkomst før skat på mellem 300.000-600.000 kr. (se figur 27 og tabel 14).



Figur 27

Respondenternes gennemsnitlige årsindkomst før skat i 2023 (baseret på 609 besvarelser). Spørgsmål: Hvad er din gennemsnitlige årsindkomst før skat (bruttoløn i danske kroner)?

	Antal	Andel
0 - 100.000 kr.	14	2%
100.000 – 200.000 kr.	33	5%
200.000 – 300.000 kr.	36	6%
300.000 – 400.000 kr.	130	21%
400.000 – 500.000 kr.	134	22%
500.000 – 600.000 kr.	97	16%
600.000 – 700.000 kr.	54	9%
700.000 – 800.000 kr.	48	8%
800.000 – 900.000 kr.	30	5%
900.000 – 1.000.000 kr.	14	2%
Over 1.000.000 kr.	19	3%

Tabel 14: Respondenternes gennemsnitlige årsindkomst før skat i 2023 (baseret på 412 besvarelser). Spørgsmål: Hvad er din gennemsnitlige årsindkomst før skat (bruttoløn i danske kroner)?

Ny cyklist

I førmålingen angav 73 ud af 528 respondenter (svarende til 14 %), at de vil betegne sig selv som ny cyklist.

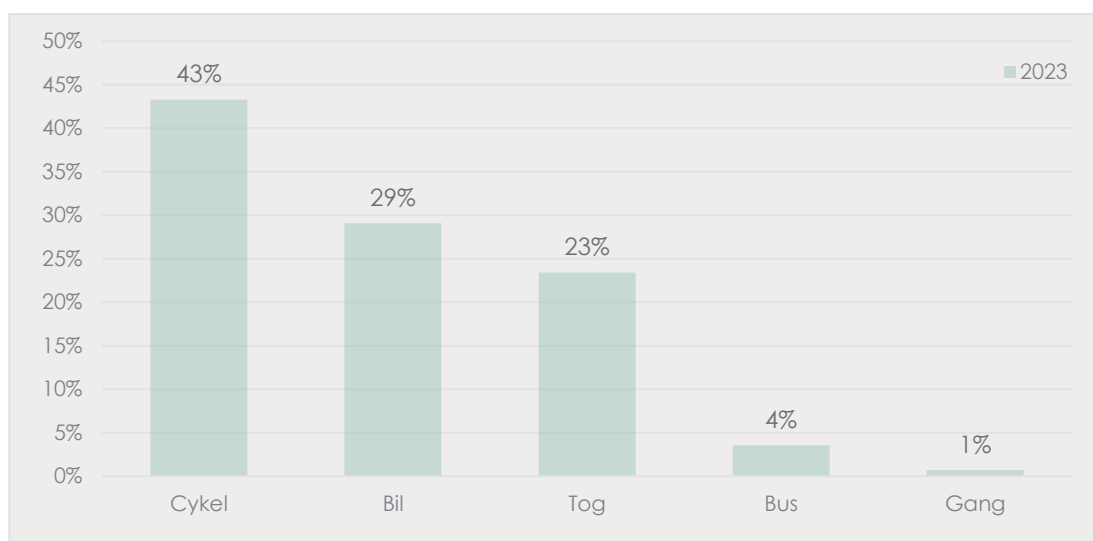
I eftermålingen angav 148 ud af 751 respondenter (svarende til 20 %), at de vil betegne sig som ny cyklist. 58 af disse angav, at de var begyndt at cykle på strækningen, fordi de har fået et nyt arbejde, 57 angav at de vil have mere motion og 18 angav at de har fået en ny elcykel/speed pedelec (se tabel 15).

	2019			2023		
	Antal	Andel af alle respondenter	Andel af nye cyklister	Antal	Andel af alle respondenter	Andel af nye cyklister
Jeg har fået et nyt arbejde	19	4 %	26 %	58	8%	40%
Jeg er påbegyndt en ny uddannelse	4	1 %	5 %	11	1%	8%
Jeg har flyttet bopæl	4	1 %	5 %	12	2%	8%
Jeg har fået en ny elcykel/speed pedelec	4	1 %	5 %	18	2%	12%
Jeg har fået en ny cykel	4	1 %	5 %	13	2%	9%
Jeg vil gerne have motionen	26	5 %	36 %	57	8%	39%
Min bil er ikke tilgængelig	0	0 %	0 %	4	1%	3%
Cykelforholdene på strækningen er blevet bedre*	-	-	-	7	1%	5%
Andet	14	3 %	19 %	19	3%	13%

*Tabel 15: 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 73 besvarelser i 2019 og 145 besvarelser i 2023). *Kategorien indgik ikke i førmålingen.*

29 % af respondenterne i eftermålingen, der betegner sig selv som ny cyklist på strækningen, benyttede tidligere primært bilen. Hovedparten (43 %) benyttede også cyklen som deres primære transportmiddel tidligere. Spørgsmålet blev ikke stillet i førmålingen.

Figur 28
 Vil du betegne dig selv som ny cyklist? Hvis ja, hvilken transportform benyttede du primært tidligere? (baseret på 141 besvarelser i 2023).

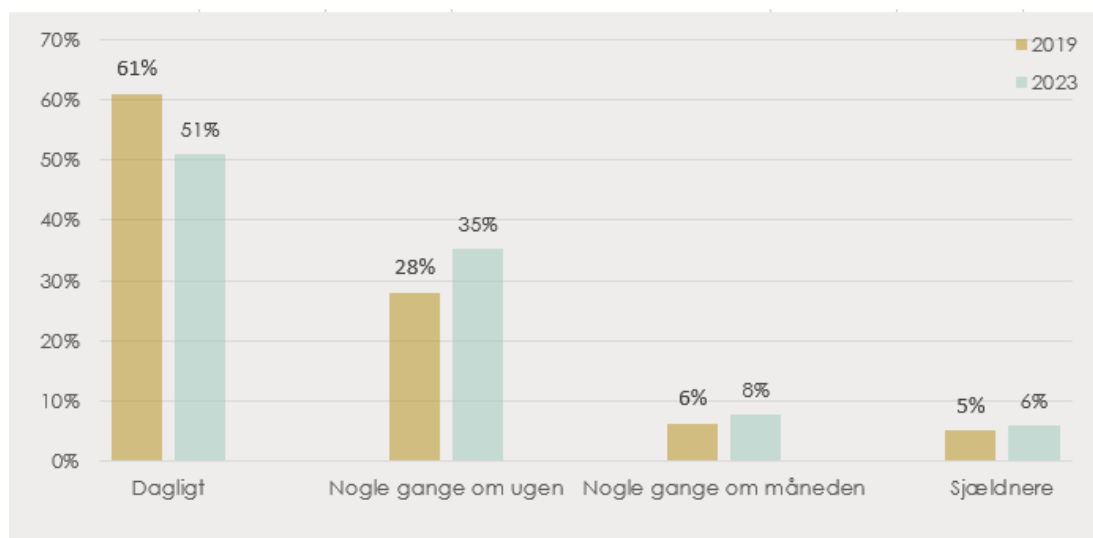


	2023	
	Antal	Andel
Cykel	61	43%
Bil	41	29%
Tog	33	23%
Bus	5	4%
Gang	1	1%
Metro	0	0%

Tabel 16: Vil du betegne dig selv som ny cyklist? Hvis ja, hvilken transportform benyttede du primært tidligere? (baseret på 141 besvarelser i 2023).

6.2 Aktuel tur

Hovedparten af respondenterne i eftermålingen er hyppige cyklister. 86 % angav, at de cykler den aktuelle rute dagligt eller nogle gange om ugen. Dette er et lille fald fra førmålingen, hvor 89 % 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.

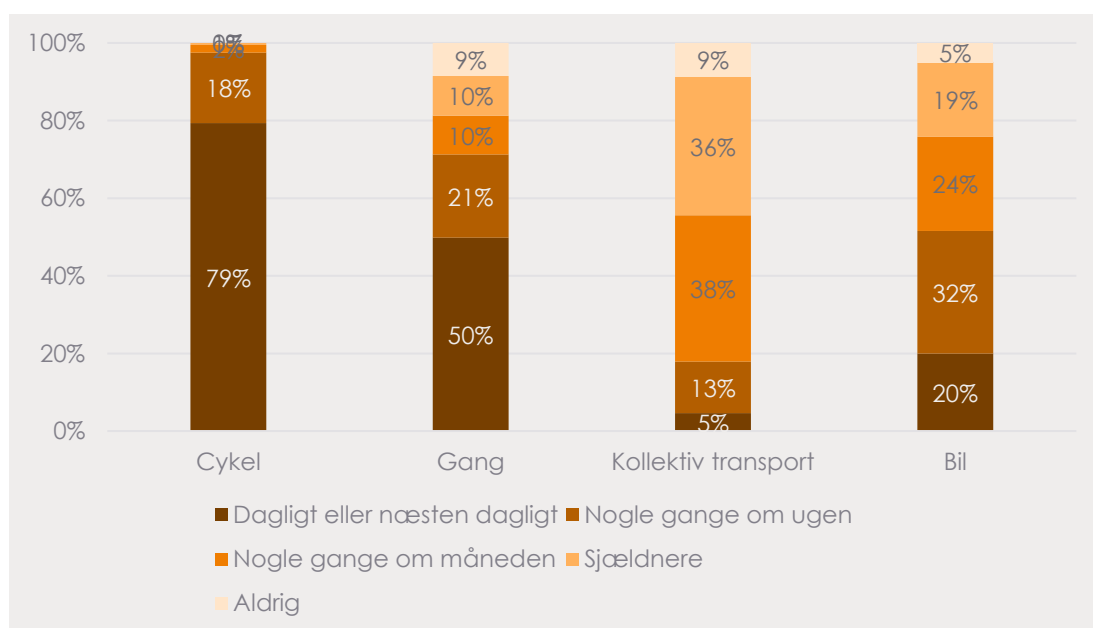


Figur 29
Hvor ofte cykler du denne tur? (baseret på 531 besvarelser i 2019 og 758 besvarelser i 2023).

	2019		2023	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Dagligt	323	61%	386	51%
Nogle gange om ugen	148	28%	268	35%
Nogle gange om måneden	33	6%	59	8%
Sjældnere	27	5%	45	6%

Tabel 17: Hvor ofte cykler du denne tur? (baseret på 531 besvarelser i 2019 og 758 besvarelser i 2023).

Respondenterne er blevet spurgt, hvor ofte de benytter henholdsvis cykel, gang, kollektiv transport og bil. Svarene for de enkelte transportmidler er vist i figur 30 og tabel 18.



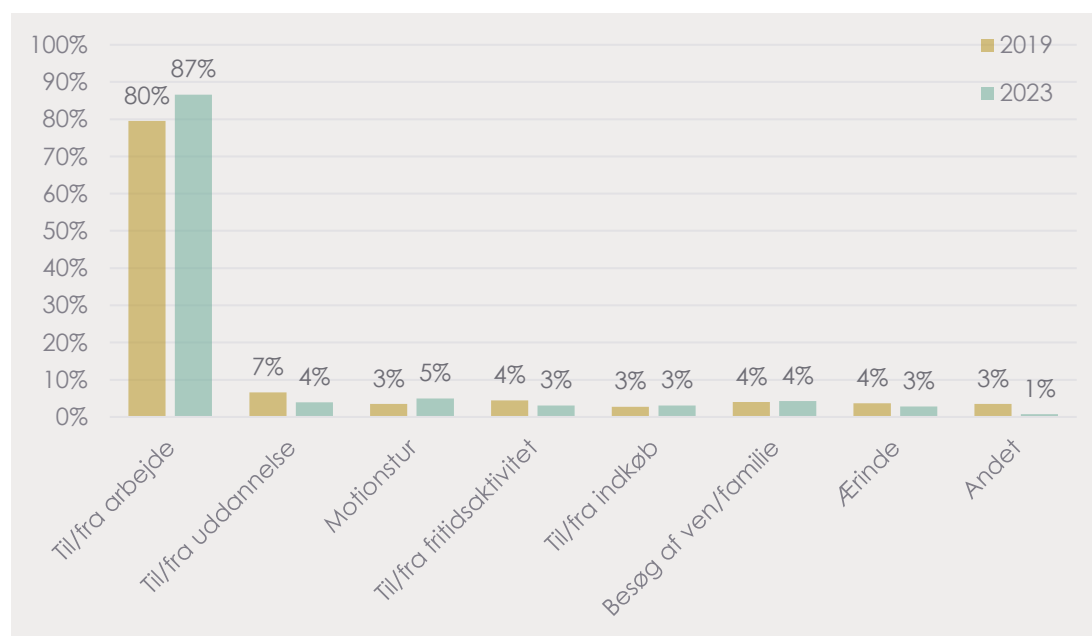
Figur 30
Fordeling af transportmiddel og hyppighed i eftermålingen (baseret på 678-755 besvarelser i 2023).

		Cykel		Gang		Kollektiv transport		Bil	
		Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
2019	Dagligt eller næsten dagligt	465	88%	250	51%	29	6%	13	3%
	Nogle gange om ugen	57	11%	119	24%	77	15%	134	26%
	Nogle gange om måneden	3	1%	50	10%	208	41%	130	26%
	Sjældnere	1	0%	43	9%	164	32%	115	23%
	Aldrig	1	0%	26	5%	31	6%	117	23%
	Total	527		488		509		509	
2023	Dagligt eller næsten dagligt	599	79%	338	50%	33	5%	142	20%
	Nogle gange om ugen	137	18%	145	21%	95	13%	225	32%
	Nogle gange om måneden	15	2%	68	10%	270	38%	173	24%
	Sjældnere	4	1%	69	10%	255	36%	137	19%
	Aldrig	0	0%	58	9%	63	9%	35	5%
	Total	755		678		716		712	

Tabel 18: Fordeling af transportmiddel og hyppighed (baseret på 488-527 besvarelser i 2019 og 678-755 besvarelser i 2023).

Størstedelen af respondenterne i både før- og eftermålingen 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.

87 % af respondenterne i eftermålingen angav, at formålet med deres tur var transport til/fra arbejde, hvorimod der i førmålingen var 80 %. Samtidig er antallet af respondenter, der benyttede ruten til og fra uddannelse faldet fra 7 % i førmålingen til 4 % i eftermålingen (se figur 31 og tabel 19). Dog kan forskellene skyldes ændret tilgange i hvor, hvornår og hvordan respondenterne er blevet inddraget.

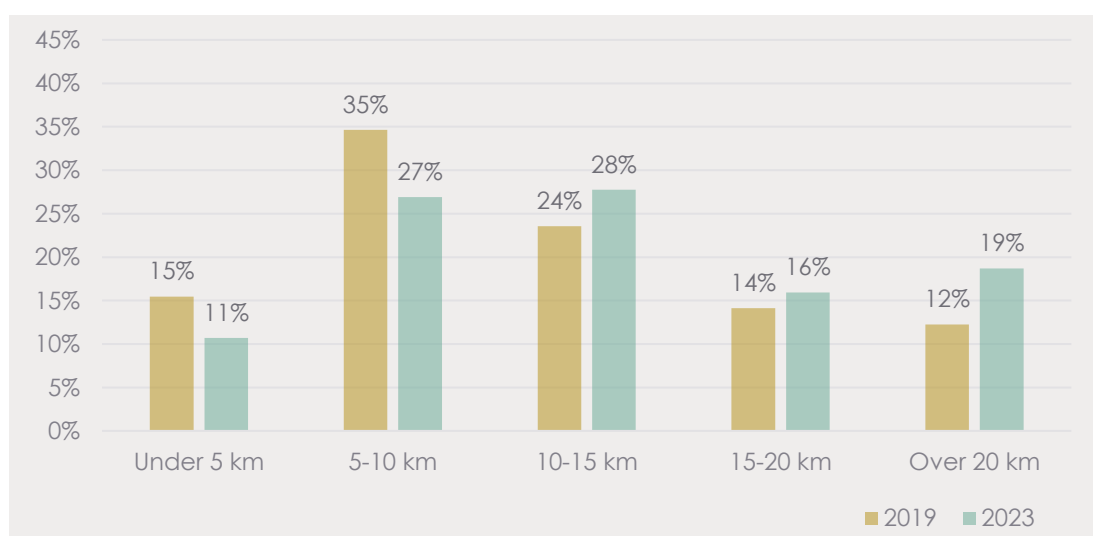


Figur 31
Turens formål (baseret på 587 besvarelser i 2019 og 844 besvarelser i 2023). Respondenterne kunne angive flere formål, hvorfor procentsatserne her ikke summerer op til 100 %.

	2019		2023	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Til/fra arbejde	432	80%	667	87%
Til/fra skole/uddannelse	36	7%	30	4%
Motionstur	19	3%	38	5%
Til/fra fritidsaktivitet	24	4%	24	3%
Til/fra indkøb	15	3%	24	3%
Besøg af ven/familie	22	4%	33	4%
Ærinde	20	4%	22	3%
Andet	19	3%	6	1%

Tabel 19: Turens formål (baseret på 587 besvarelser i 2019 og 844 besvarelser i 2023). Respondenterne kunne angive flere formål, hvorfor procentsatserne her ikke summerer op til 100 %.

Der er en lille tendens til at respondenternes turlængde er steget i eftermålingen. Således angav flere respondenter (63 %) i eftermålingen, at de cyklede længere end 10 km på den pågældende tur, hvorimod det i førmålingen var (50 %) (se figur 32 og tabel 20). Turlængderne kan dog afhænge meget af, ændret tilgange til hvor, hvornår og hvordan respondenterne er blevet inddraget, i de to undersøgelser.



Figur 32
Turens længde
(baseret på 531
besvarelser i 2019 og
728 besvarelser i
2023).

	2019		2023	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Under 5 km	82	15%	78	11%
5 - 10 km	184	35%	196	27%
10 - 15 km	125	24%	202	28%
15 - 20 km	75	14%	116	16%
Over 20 km	65	12%	136	19%

Tabel 20: Turens længde (baseret på 531 besvarelser i 2019 og 728 besvarelser i 2023).

I eftermålingen er den gennemsnitlige turlængde blandt respondenterne 14,9 km, hvilket er en stigning på 31 % i forhold til førmålingen, hvor den gennemsnitlige turlængde var 11,4 km (se tabel 21).

	2019	2023	Forskel ml. 2019 og 2023
Gennemsnitlig turlængde	11,4 km	14,9 km	

Tabel 21: Gennemsnitlig turlængde for cyklisterne aktuelle cykeltur (baseret på 531 besvarelser i 2019 og 728 besvarelser i 2023).

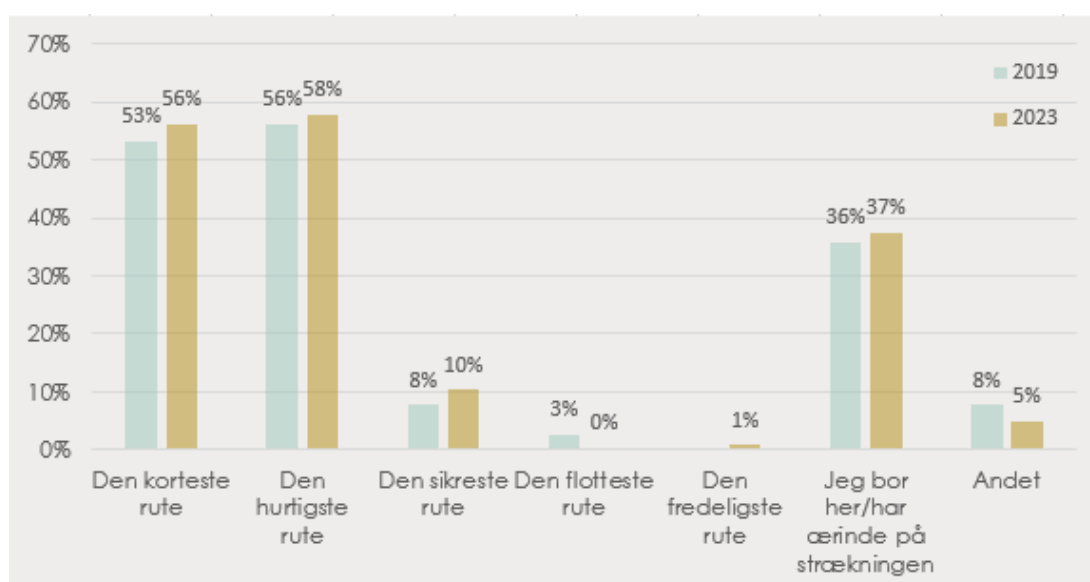
	2019		2023	
	Antal respondenter	Gennemsnits turlængde	Antal respondenter	Gennemsnits turlængde
København	153	17 km	156	10,5 km
Glostrup	102	9,1 km	27	11,8 km
Roskilde	98	19,2 km	50	17,4 km
Albertslund	94	12,2 km	60	12,4 km
Høje-Taastrup	94	14,8 km	31	14,5 km
Frederiksberg	47	14,9 km	93	8,4 km
Rødovre	41	9,5 km	35	9 km
Brøndby	29	9,6 km	22	22 km
Andre	89	19,8 km	33	12,1 km

Tabel 22: Gennemsnitlig turlængde for cyklisterne aktuelle cykeltur opgjort efter deres bopælskommune (baseret på 507 besvarelser i 2019 og 747 besvarelser i 2023).

Hvorfor denne rute?

Respondenterne har angivet årsagerne til, at de vælger den aktuelle strækning. For størstedelen handler det om, at det er den hurtigste rute (58 % i eftermålingen og 56 % i førmålingen), at det er den korteste rute (56 % i eftermålingen og 53 % i førmålingen) samt at de bor eller har ærinde på strækningen (37 % i eftermålingen og 36 % i førmålingen).

Figur 33
Grunde til at vælge strækningen (baseret på 543 besvarelser i 2019 og 765 besvarelser i 2023). Respondenterne kunne angive flere svar, hvorfor procentsatserne ikke summerer op til 100 %. Spørgsmål: Hvorfor valgte du denne strækning? Kategorien 'Den fredeligste rute' indgik ikke i førmålingen.



	2019		2023	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Den korteste rute	288	53%	430	56%
Den hurtigste rute	304	56%	442	58%
Den sikreste rute	42	8%	79	10%
Den flotteste rute	14	3%	3	0%
Den fredeligste rute*	-	-	6	1%
Jeg bor her/har ærinde på strækningen	194	36%	286	37%
Andet	42	8%	38	5%

*Tabel 23: Grunde til at vælge den aktuelle strækning (baseret på 543 besvarelser i 2019 og 765 besvarelser i 2023). Respondenterne kunne angive flere svar, hvorfor procentsatserne ikke summerer op til 100 %. Spørgsmål: Hvorfor valgte du denne strækning? *Kategorien indgik ikke i førmålingen.*

Alternative ruter

385 ud af 742 respondenter (52 %) angav i eftermålingen, at de nogle gange benytter alternative ruter til den aktuelle. I førmålingen var det 258 ud af 525 respondenter (49 %). Tabel 24 og figur 34 viser de alternative ruter, som flest respondenter har angivet.

Alternativ rute	2023	
	Antal	Andel
Albertslundruten	90	23 %
Park Allé	52	14 %
Vestvoldruten	30	8 %
Kanalgaden	25	6 %

Tabel 24: De mest benyttede alternative ruter i 2023 (baseret på 358 besvarelser i 2023). Hver respondent kan have angivet flere ruter.



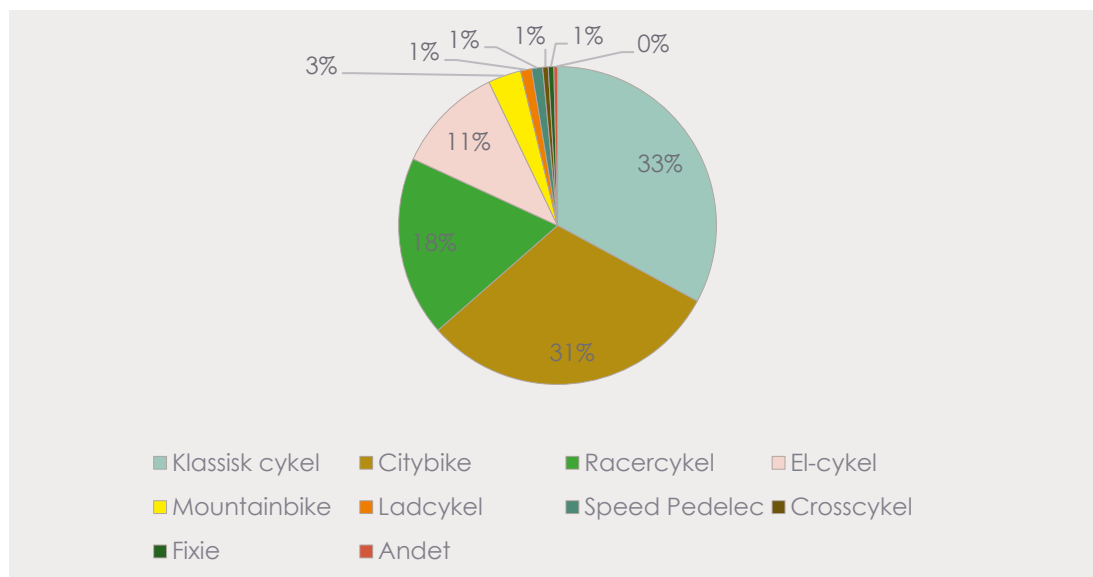
Figur 34
Mest benyttede
alternative ruter til
Roskilderuten.

Cykeltypen

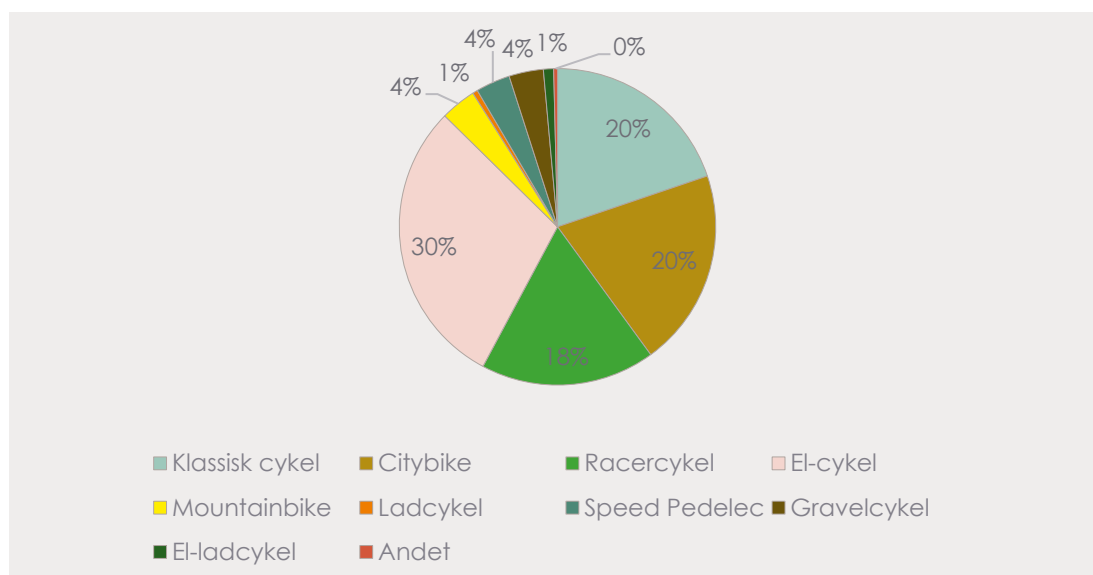
227 af 768 af respondenterne angav i eftermålingen, at de benyttede en elcykel på den aktuelle tur (30 %), hvilket er næsten tre gange så stor en andel som i førmålingen (11 %). Desuden angav over en tredjedel af respondenterne (35 %) i eftermålingen, at de benyttede en cykel med el-motor (elcykel, el-ladcykel og speed pedelec). 307 ud af 768 (40 %) respondenter benyttede i eftermålingen

en klassisk cykel eller citybike på den aktuelle tur, hvilket er et fald ift. førmålingen (64 %). Cykeltypekategorierne er dog blevet ændret lidt imellem evalueringerne. (se figur 35 og 36).

Figur 35
Benyttet cykeltype på den aktuelle tur i 2019 (baseret på 535 besvarelser).
Spørgsmål: Hvilken cykeltype benyttede du på din tur?



Figur 36
Benyttet cykeltype på den aktuelle tur i 2023 (baseret på 768 besvarelser).
Spørgsmål: Hvilken cykeltype benyttede du på din tur?



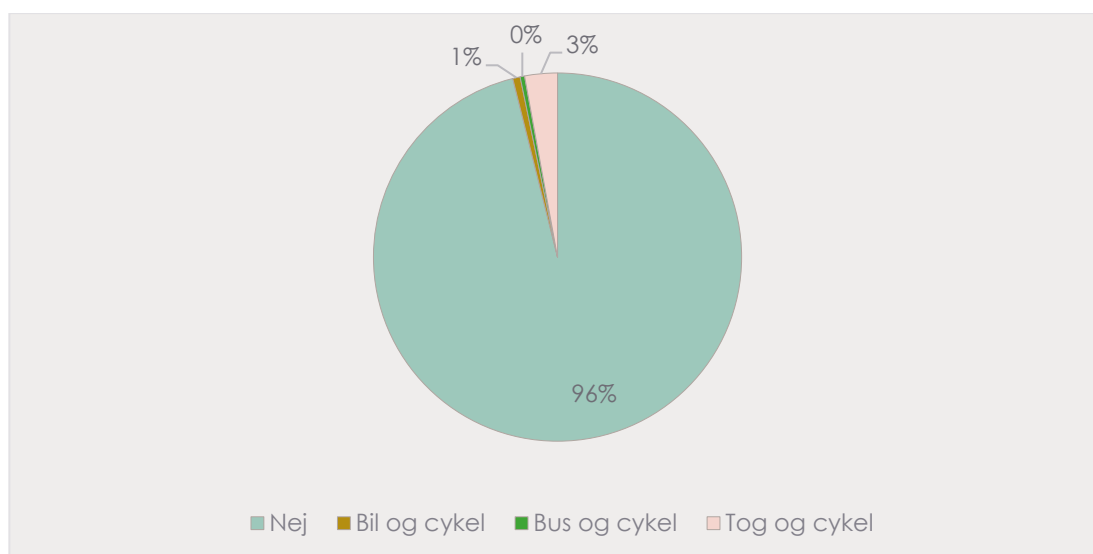
	2019		2023	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Klassisk cykel	176	33%	152	20%
Citybike	164	31%	155	20%
Racercykel	98	18%	137	18%
El-cykel	59	11%	227	30%
Mountainbike	18	3%	28	4%
Ladcykel	6	1%	4	1%
Speed Pedelec	6	1%	27	4%
Gravelcykel	-	-	27	4%
El-ladcykel	-	-	8	1%
Crosscykel	3	1%	-	-
Fixie	3	1%	-	-
Andet	2	0%	3	0%

Tabel 25: Benyttet cykeltype på den aktuelle tur (baseret på 535 besvarelser i 2019 og 768 besvarelser i 2023).
Spørgsmål: Hvilken cykeltype benyttede du på din tur?

Kombinationsrejser

Relativt få respondenter i eftermålingen (30 ud af 767 svarende til 4 %) angav, at de havde kombineret flere transportmidler, hvilket stemmer nogenlunde overens med førmålingen, hvor det var 16 ud af 536 respondenter (svarende til 3 %). 22 personer kombinerede tog og cykel, 5 personer kombinerede bil og cykel og 3 personer kombinerede bus og cykel.

Figur 37
Kombinationsrejser
med cykel i 2023
(baseret på 767
besvarelser).
Spørgsmål:
Kombinerede du
forskellige
transportformer i
forbindelse med din
tur? Hvis ja, hvilke?



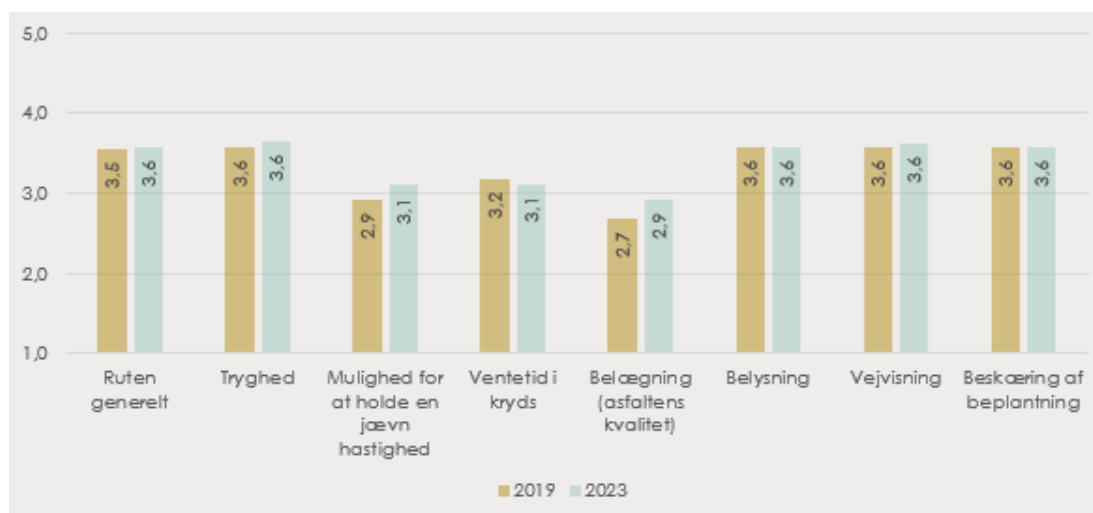
6.3 Tilfredshed

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 38 viser respondenternes gennemsnitlige tilfredshed eller tryghed med disse parametre. Generelt er respondenterne i eftermålingen tilfredse med Roskilderuten (scorer 3,6) hvilket er en stigning i forhold til førmålingen (scorede 3,5).

Der er generelt høj tilfredshed indenfor flere af kategorierne. Ligeledes er der stor overensstemmelse mellem før- og eftermålingen. I kategorien 'Mulighed for at holde en jævn hastighed' scorer ruten (3,1), hvilket er den største stigning fra førmålingen (2,9), sammen med kategorien 'Belægning (asfaltens kvalitet)' der ligeledes er steget med 0,2 point (se figur 38 og tabel 26).

Figur 38
 Respondenternes
 gennemsnitlige
 tilfredshed (baseret på
 524-523 besvarelser i
 2019 og 736-759
 besvarelser i 2023).



	2019	2023
Ruten generelt	3,5	3,6
Tryghed	3,6	3,6
Mulighed for at holde en jævn hastighed	2,9	3,1
Ventetid i kryds	3,2	3,1
Belægning	2,7	2,9
Belysning	3,6	3,6
Vejvisning	3,6	3,6
Beskæring af beplantning	3,6	3,6

Tabel 26: Respondenternes gennemsnitlige tilfredshed (baseret på 524-523 besvarelser i 2019 og 736-759 besvarelser i 2023).

I eftermålingen angav 88 ud af 759 respondenter (svarende til 12 %) angivet at de føler sig utryk eller meget utryk på strækningen. 40 % af disse har angivet at bredere cykelstier kunne få dem til at føle sig mere trygge. 39 % ønsker færre biler og 39 % ønsker bedre oversigtforhold. Hver respondent kunne angive flere svar.

Ønsker til forbedringer

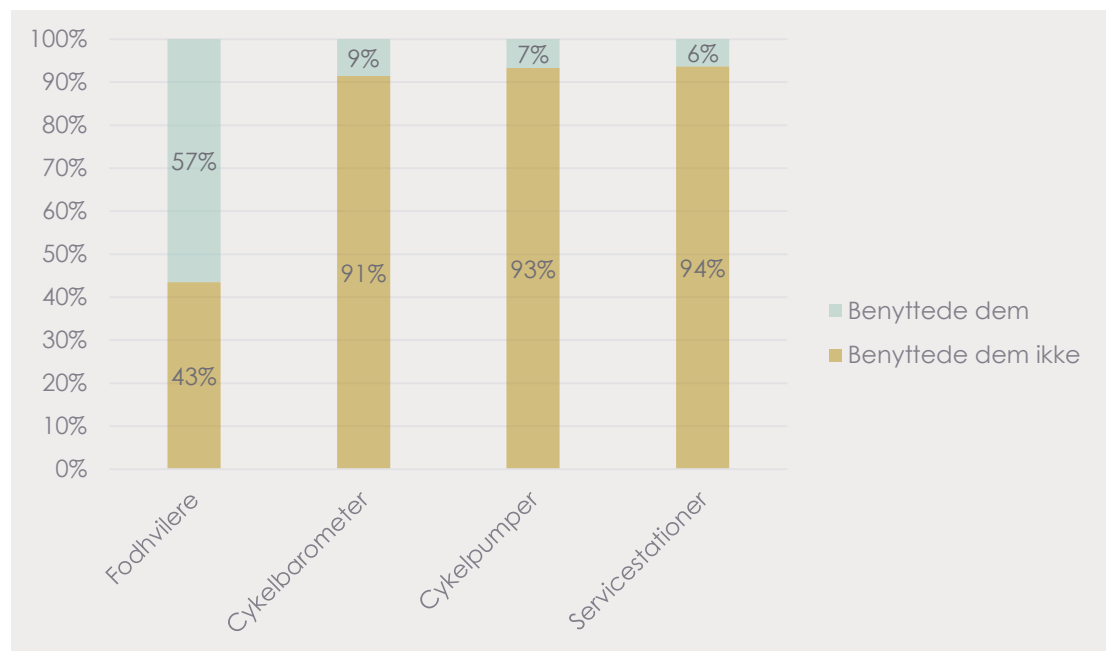
I eftermålingen har 65 % af respondenter (476 ud af 737) angivet, at de har ønsker til forbedringer på ruten. I førmålingen var det 64 % af respondenterne (320 ud af 501).

De tre hyppigst nævnte problemstillinger er belægning (60 %), ventetid i signalkryds (19 %) samt forhold ifm. vejarbejde (14 %). I førmålingen var de tre hyppigst nævnte problemstillinger belægning (65 %), ventetid i kryds (21 %) og bredde på cykelstien (8 %).

6.4 Servicefunktionerne

Respondenterne blev i eftermålingen spurgt ind til servicefunktionerne på deres tur. Dette indgik ikke i førmålingen. 420 ud af 739 respondenter (svarende til 57 %) angav i eftermålingen, at de benyttede servicefunktionerne på deres tur.

Hovedparten benyttede servicefunktionen fodhvilere (57 %). Generelt var der ikke mange, som benyttede sig af de øvrige servicefunktioner på ruten. 9 % benyttede sig af cykelbarometer, 7 % benyttede cykelpumpe og 6 % benyttede sig af servicestationerne. Dog kan forskellene skyldes at ikke alle servicefunktionerne nødvendigvis var på den pågældende rute, men på tilstødende supercykelstier, som cyklisten havde kørt på.

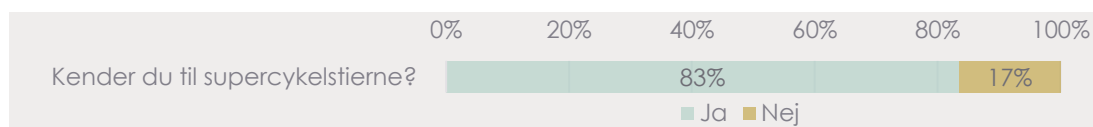


Figur 39
 Responsernes
 benyttelse af
 servicefunktionerne
 2023 (baseret på 728-
 736 besvarelser)

6.5 Kendskab til supercykelstier

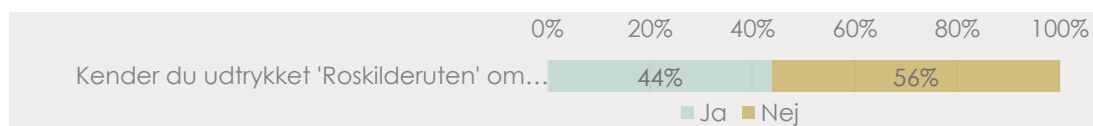
I eftermålingen har 83 % af respondenterne angivet, at de kender til supercykelstierne. I førmålingen havde 74 % kendskab til konceptet supercykelstier (figur 40).

Figur 40
Kendskab til
supercykelstierne i
2023 (baseret på 522
besvarelser)



Respondenterne er eftermålingen blevet spurgt til deres kendskab til udtrykket 'Roskilderuten' om den sammenhængende cykelstiforbindelse Roskilde St. og Rådhuspladsen. i København (figur 41).

Figur 41
Kendskab til
'Roskilderuten' i 2023
(baseret på 756
besvarelser).



Respondenterne blev i eftermålingen spurgt til, hvor de havde hørt om supercykelstierne fra. De fleste havde hørt om supercykelstierne ved at have cyklet på dem. 44 % har hørt om supercykelstien via skilte eller andet byinventar (figur 42).

Figur 42
Kendskab til
supercykelstierne i
2023. Respondenterne
kunne angive flere
svar, hvorfor
procentsatserne ikke
summerer op til 100 %.
Spørgsmål: Hvordan
har du hørt om
supercykelstierne?

