



ROSKILDERUTEN

FØRMÅLING

NOVEMBER 2019



Via Trafik
CVR: 2511 5708
Søvej 13B
DK-3460 Birkerød

Telefon: 4820 9000
Fax: 4820 9001
via@viatrafik.dk
www.viatrafik.dk

NOTAT
27. november 2019
LRM/MKK

Indholdsfortegnelse

1	Indledning	3
2	Resumé.....	5
3	Metode.....	6
3.1	Trafiktællinger.....	6
3.2	Hastighed	7
3.3	Komfortmålinger.....	8
3.4	Uhedsanalyse	9
3.5	Spørgeskema	10
4	Trafiktal og hastighed.....	12
4.1	Trafiktal.....	12
4.2	Hastighed	13
5	Komfort	18
6	Trafiksikkerhed.....	21
6.1	Uhedsbelastede lokaliteter	22
6.2	Vejudformning.....	22
6.3	Selvrapportering.....	29
7	Brugernes vurdering.....	30
7.1	Respondenter	30
7.2	Aktuel tur	32
7.3	Tilfredshed.....	38
7.4	Kendskab til Supercykelstier.....	39

Bilag A: Spørgeskema 2019
Bilag B: Besvarelser fra spørgeskema 2019
Bilag C: Cykeltællinger
Bilag D: Komfortmålinger
Bilag E: Rejsetidsmålinger

1 Indledning

Roskilderuten bliver 31 km lang og dermed blandt de længste Supercykelstier i det planlagte rutenet. Ruten er en radialrute i nettet af Supercykelstier og giver cykelpendlere i Roskilde-fingeren en bedre tilgængelighed til resten af hovedstadsområdet. Ruten løber gennem to regioner og forbinder København, Frederiksberg, Rødovre, Brøndby, Glostrup, Albertslund, Høje-Taastrup og Roskilde Kommuner. Supercykelstien forventes færdig i 2023.

Via Trafik har for kommunerne gennemført en førmåling af Roskilderuten baseret på metode og erfaringer fra evalueringerne af de eksisterende Supercykelstier. Førmålingen udføres nu, før anlægsarbejdet igangsættes (anlægsarbejdet i Frederiksberg Kommune var dog påbegyndt). Når arbejdet er afsluttet og Supercykelstien indviet som en samlet rute udføres eftermålingen ét til halvandet år efter. 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 trafikterminaler. 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 sikre et lavt antal ulykker, og pendlercyklisterne skal føle sig trygge både i trafikken og på øde strækninger.



Figur 1: Oversigtskort over den kommende supercykelsti - 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

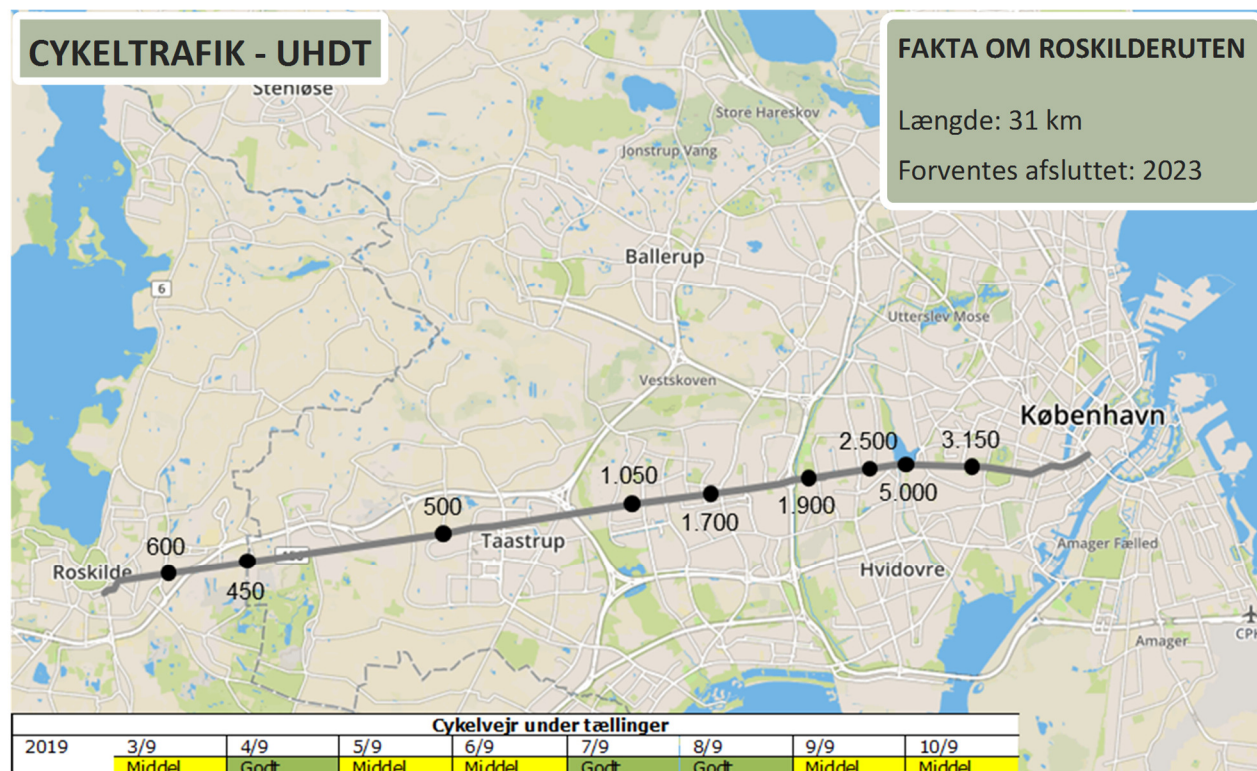
Hertil kommer en række øvrige effekter i form af mindre støj og luftforurening samt forbedret sundhed.

Undersøgelserne i denne evaluering omfatter:

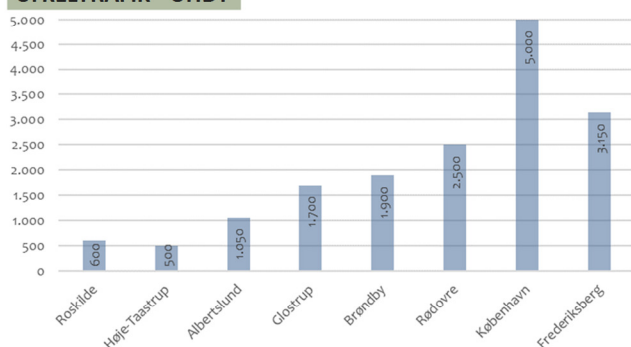
- Maskinelle cykeltællinger
- Rejsehastighedsmålinger
- Jævnhedsmålinger
- Spørgeskemaundersøgelse
- Uheldsanalyse

Førmålingerne er foretaget i september 2019, og eftermålingerne forventes foretaget ét til halvandet år efter Roskilderuten er indviet som Supercykelsti.

2 Resumé



CYKELTRAFIK - UHDT



KOMFORT

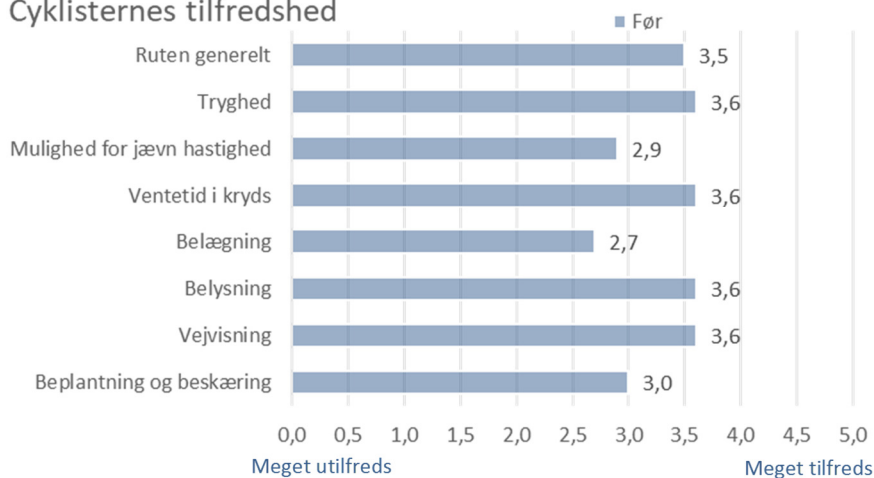
Lav	2 %
Middel-lav	27 %
Middel-høj	59 %
Høj	11 %

CYKELUHELD

Uheld	47,4/år
Person-skadeuheld	14,4/år



Cyklisterne tilfredshed



3 Metode

Via Trafik har for Supercykelstisamarbejdet gennemført analyse af forholdene langs Roskilderuten før etablering af supercykelstien. Efter etablering af supercykelstien foretages en tilsvarende kortlægning og analyse med henblik på at evaluere effekten af de implementerede tiltag.

Kortlægning og analyse er baseret på omfattende dataindsamling i form af:

- Trafiktællinger
- Rejsehastighedsmålinger
- Komfortmålinger
- Uheldsdata
- Spørgeskemaundersøgelse

Dette notat omhandler før-analyse af trafiktællinger, rejsehastighed, komfortmålinger, uheldsdata og spørgeskemaanalysen. 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 14 % af alle cykeluheld er vurderet til at blive politiregistreret, og derfor bliver de meget statistisk usikre over en kort årrække.

3.1 Trafiktællinger

Via Trafik har gennemført maskinelle ugetællinger langs ruten. Tællingerne er foretaget i perioden 3. til 10. september 2019.

Tællingerne er placeret således, at der er en tælling i hver kommune, samt en backuptælling placeret i kommunegrænsen mellem Roskilde Kommune og Høje-Taastrup Kommune. 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. Kontroltællingerne anvendes i efteranalysen til at sammenligne eventuelle ændringer i trafikmængde langs supercykelstien med ændringer uden for ruten.

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, bliver tællingerne så vidt muligt foretaget i samme ugenummer i både før- og efteranalysen. I rapporteringen afrundes tællingerne til nærmeste 50.

Cykeltrafik er i høj grad påvirket af de aktuelle vejrforhold. Derfor er der sideløbende med trafiktællingerne blevet indsamlet data, der beskriver hhv. nedbørsintensitet, vindstyrke og temperatur. Cykeltællingerne justeres ikke på baggrund af vejrforholdene, men særligt i efter-analysen vil det være relevant at være opmærksom på vejrforholdene i forbindelse med fortolkningen af eventuelle ændringer i trafikmængder.

Vejrdata vedrørende nedbør og temperatur er indsamlet fra Vejdirektoratets database, "Vejvejr". Der er udvalgt nærtliggende målestationer langs ruten, der registrerede både nedbørsintensitet og temperatur. Data er indsamlet i

morgentimerne kl. 7-9, idet det i høj grad er i dette tidsrum, at cyklister vælger, om de vil cykle den pågældende dag.

Vejrdata vedrørende vindstyrke er indsamlet fra DMI's vejrarkiv og er en gennemsnitlig dagsværdi. Der kan være meget store lokale udsving i vindmålinger, og dagsgennemsnittet vurderes derfor at være mere retvisende end et gennemsnit over to timer.

Hver vejrparameter er tildelt point ud fra følgende intervaller:

Point	Nedbørsintensitet	Vindstyrke	Temperatur
1	>2 mm/t	> 10 m/s	< 5 °C
2	0,01-2 mm/t	5-10 m/s	5-15 °C
3	<0,01 mm/t	< 5 m/s	> 15 °C

Tabel 1: Vejrvariable

Point fra de tre parametre summeres til en samlet vejrscore. På den baggrund kategoriseres det daglige cykelvejr som følger:

Godt cykelvejr	8-9 point
Middel cykelvejr	6-7 point
Dårligt cykelvejr	3-5 point

Tabel 2: Vejrkategorier

I tilfælde af ekstremt vejr så som skybrud, orkan el.lign. er der en vis usikkerhed forbundet med vejrmålingerne. I tilfælde af ekstremt vejr er der derfor foretaget en manuel justering af vejrkategorien den pågældende dag.

3.2 Hastighed

Inden opgradering til supercykelsti, er der på Roskilderuten foretaget en før-måling af rejsetid og hastighed. Denne måling 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 cyklisteres vilkår, og derved forbedre fremkommeligheden på ruten.

Målingerne i analysen er foretaget af en testperson udstyret med en GPS, der har cyklet Roskilderuten 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 2019 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 Roskilderuten også blevet gennemkørt 5 gange i hver retning på henholdsvis en elcykel og en speed pedelec. I disse tilfælde er en fart på 25 km/t og 35 km/t forsøgt opretholdt.

Ved at sammenholde de udførte hastighedsmålinger med tilsvarende eftermålinger, vil det være muligt at vurdere, om den kommende supercykelsti har forbedret fremkommeligheden på cykel langs ruten.

3.3 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 3. 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 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)	1,9-3,7	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)	3,7 – 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 3: Komforttal

3.4 Uheldsanalyse

Via Trafik har foretaget en uheldsanalyse for Roskilderuten.

Uheldsanalysen omfatter politiregistrerede uheld langs den kommende Supercykelsti i perioden 2014-2018. Analysen indeholder personskade- 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 personskafe 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.

Uheldsanalysen består dels af en tematisk analyse af det overordnede uheldsbillede langs ruten og dels en analyse af uheldsbelastede lokaliteter.

Den tematiske analyse er foretaget for hhv. cykeluheld og alle uheld, dog er det primære fokus lagt på cykeluheld. Et cykeluheld er defineret som et uheld, der involverer mindst én cyklist.

Analysen af de uheldsbelastede lokaliteter er udelukkende foretaget for cykeluheld. Dermed udpeges de lokaliteter, hvor der bør gøres en særlig trafikikkerhedsmæssig indsats i forbindelse med etablering af supercykelstien.

En strækning (500 m) eller et kryds er udpeget som uheldsbelastet, hvis der er registreret minimum 5 cykeluheld i perioden 2014-2018 under følgende forudsætninger:

- Et signalreguleret kryds opdeler en strækning. Vigepligtsregulerede kryds opdeler kun vejen, hvis stitrafikanterne på ruten har vigepligt
- Krydsuheld ligger inden for en afstand af 40 meter fra krydset langs med ruten og 20 meter fra krydset på tværgående veje.

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.

3.5 Spørgeskema

Via Trafik har gennemført en spørgeskemaundersøgelse i før-analysen og gentager denne i efter-analysen.

I undersøgelsen er cyklister på ruten blevet stoppet og efterfølgende kontaktet via e-mail med et link til spørgeskemaet. Besvarelserne blev indsamlet i perioden 11. september til 8. oktober 2019.

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.

2019	
Mailadresser indsamlet	925
Besvarelser i alt	541
Svarprocent	58 %

Tabel 4: Uddelte postkort og besvarelser

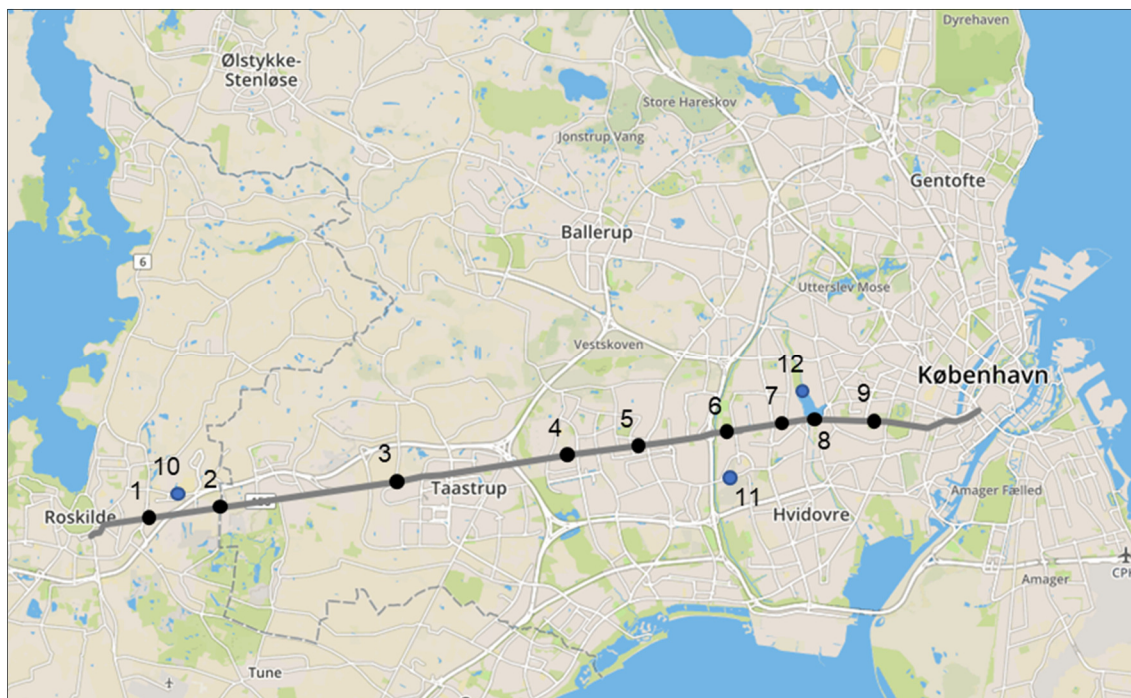
Trafikanterne er blevet bedt om at besvare spørgsmål, der omhandler den aktuelle tur samt deres tilfredshed med forholdene langs ruten. Spørgsmålene har omhandlet ruten som helhed.

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. Det vurderes, at der er indsamlet tilstrækkeligt mange besvarelser til, at analysens resultater er pålidelige og giver en retvisende indikation af cyklisterne's oplevelse om forholdene langs ruten.

4 Trafiktal og hastighed

4.1 Trafiktal

Der er foretaget maskinelle ugetællinger jævnt fordelt over strækningen i perioden fra 3. september til 10. september 2019.



Figur 2: Placering af tællesnit.

Tællesnit	Kommune	Vejnavn	UHDT 2019
1	Roskilde	Københavnsvej v. Østre Ringvej	600
2	Roskilde/ Høje-Taastrup	Københavnsvej v. Østre Vindingevej	450
3	Høje-Taastrup	Roskildevej v. Ring 5	500
4	Albertslund	Roskildevej v. Herstedvestervej	1.050
5	Glostrup	Hovedvejen v. Nordre Ringvej	1.700
6	Brøndby	Roskildevej v. Korsdalsvej	1.900
7	Rødovre	Roskildevej v. Tårnvej	2.500
8	København	Roskildevej v. Damhussøen	5.000
9	Frederiksberg	Roskildevej v. Søndre Fasanvej	3.150*
Total			
10	Roskilde	Dobbeltrettet cykelsti v. Trekroner Station (kontroltælling)	700
11	Brøndby	Park Alle v Højstens Blvd. (kontroltælling)	1.050
12	København	Damhusdæmningen (kontroltælling)	2.850

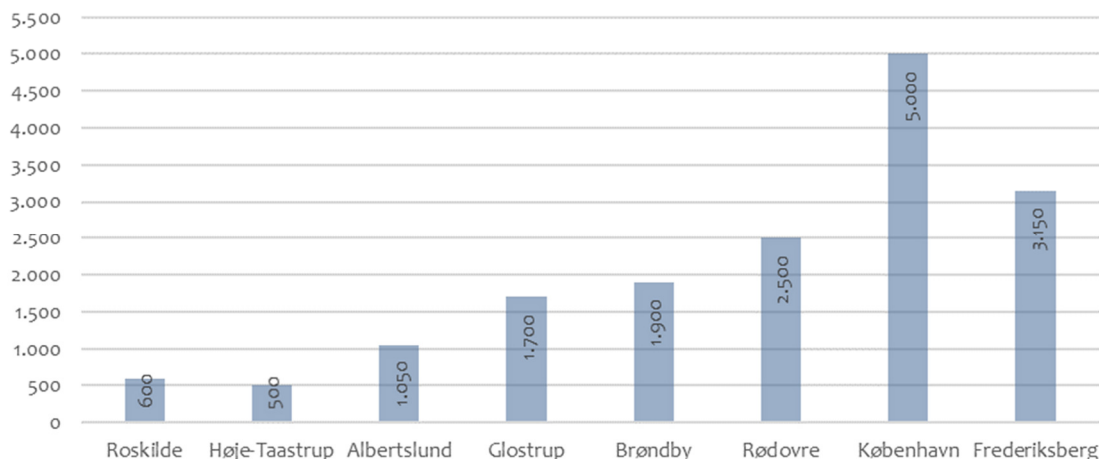
Tabel 5: Afrundet ugehverdagsdøgnetrafik (UHDT) før indvielsen af Roskilderuten.

*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.

2019	Cykelveje under tællinger							
	3/9	4/9	5/9	6/9	7/9	8/9	9/9	10/9
	Middel	Godt	Middel	Middel	Godt	Godt	Middel	Middel

Tabel 6: Cykelvejret under tællingerne.

Cykeltællingerne per kommune er illustreret i Figur 3.



Figur 3: Cykeltællinger i de otte kommuner (UHDT).

4.2 Hastighed

Der er foretaget rejsetidsmålinger på ruten i begge retninger på henholdsvis en almindelig cykel, en elcykel og en speed pedelec. 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 7 ses en samlet oversigt.

Cykeltype	Samlet rejsetid (Gns. af begge retninger)	Gennemsnits- hastighed	Antal stop ved lyskryds	Stopandel i lyskryds	Kortere rejsetid ift. alm. cykel
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

Tabel 7: Hastigheder, rejsetider og antal stop for gennemkørsel af ruten med en alm. cykel, en elcykel og en speed pedelec.

Almindelig cykel

Med en gennemsnitlig cykelrejsehastighed på en almindelig cykel på Roskilderuten på 18,3 km/t stopper man i gennemsnit ved 21,5 lyskryds, hvilket svarer til 38 % af alle lyskryds på strækningen.

Samlet tager det ca. 1 time og 42 minutter at gennemkøre Roskilderuten i vestgående retning samt ca. 1 time og 40-41 minutter i østgående retning. Dermed er rejsetiden ca. 1-1½ minut længere i vestgående-retning.

Variationen i rejsetid og hastighed i hver retning skyldes primært, at der er forskel i antal stop ved signalkryds og T-kryds. Derfor vil der være mulighed for at forbedre rejsetid og hastighed, ved at lave tiltag ved udvalgte lyskryds. Ifølge målingerne stopper cyklisterne hyppigt ved en række lyskryds. Nedenfor ses hvilke lyskryds:

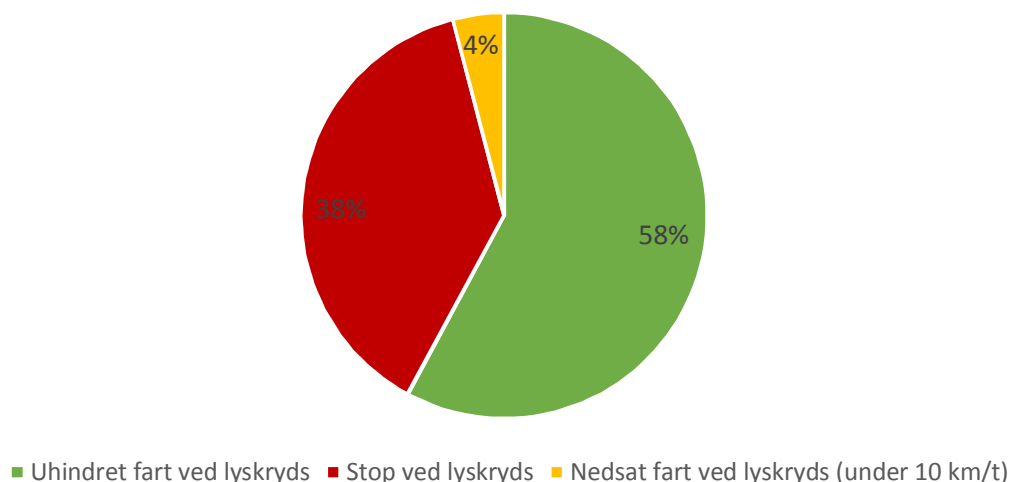
Fokuspunkter - Lyskryds	Stophyppighed
Platanvej/Vesterfælledvej	60 %
Korsdalsvej/Brøndbyøstervej	80 %
Roskildevej v. motorvej vest	80 %
Nordre Ringvej/Søndre Ringvej	80 %
Hedelandsvej	80 %
Marbjergvej/Store Hedevej	80 %
Østre Ringvej	100 %
Byageren	80 %
Elisagårdsvej	80 %
Københavnsvej/Ny Østergade	100 %

Tabel 8: De ti signalreguleringer med hyppigste stop på en almindelig cykel i retningen mod Roskilde.

Fokuspunkter - Lyskryds	Stophyppighed
Betonvej/Navevej	60 %
Vesterkøb/Hotelvej	60 %
Nordre Ringvej/Søndre Ringvej	80 %
Byparkvej/Glostrup Hule	80 %
Motorvejsafkørsel øst	100 %
Tårnvej/Avedøre Havnevej	80 %
Veronikavej/Randrupvej	60 %
Peter Bangs Vej/Valby Langgade	60 %
Platanvej/Vesterfælledvej	80 %
Trommesalen/Colbjørnsensgade	100 %

Tabel 9: De ti signalreguleringer med hyppigste stop på en almindelig cykel i retningen mod København.

Der er i alt 56 potentielle stop ved lyskryds på Roskilderuten i vestgående retning og 57 lyskryds i østgående retning. Disse har indflydelse på cyklisternes fremkommelighed, da der er mange potentielle stop på ruten. Her vil fremkommeligheden kunne forbedres markant, hvis cyklister blev prioriteret og detekteret.



Figur 4: Fremkommelighed i lyskryds på en almindelig cykel.

Elcykel

Roskilderuten er også gennemkørt fem gange i hver retning på en elcykel. Gennemsnitshastigheden var 21,5 km/t, og i gennemsnit stoppes ved 20,8 lyskryds, hvilket svarer til 37 % af alle lyskryds på strækningen.

Den gennemsnitlige rejsetid i vestgående retning var ca. 1 time og 28 minutter og i østgående retning ca. 1 time og 25 minutter. Derved var rejsetiden ca. 2½-3 minutter længere i vestgående-retning. Den gennemsnitlige rejsetid var således ca. 15 minutter kortere på elcykel end på almindelig cykel.

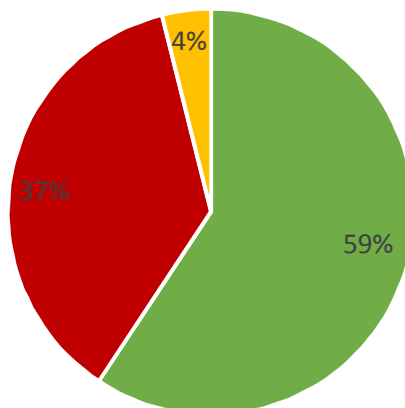
Fokuspunkter - Lyskryds	Stophyppighed
Kingosgade/Enghavevej	80 %
Platanvej/Vesterfælledvej	100 %
Pile Allé	80 %
Veronikavej/Randrupvej	80 %
Korsdalsvej/Brøndbyøstervej	80 %
Nordre Ringvej/Søndre Ringvej	80 %
Damgårdsvej/Albertslundvej	80 %
Herstedvestervej/Vridsløsevej	80 %
Hveen Boulevard (rundkørsel)	80 %
Byageren	80 %

Tabel 10: De ti signalreguleringer med hyppigste stop på en elcykel i retningen mod Roskilde.

Fokuspunkter - Lyskryds	Stophyppighed
Østre Ringvej	60 %
Marbjergvej/Store Hedevej	80 %
Halland Boulevard/Helgesøj Alle	60 %
Roholmsvej/Vallensbæk Torv	80 %
Korsdalsvej/Brøndbyøstervej	60 %
Tårnvej/Avedøre Havnevej	100 %
Ålholmvej	80 %
Platanvej/Vesterfælledvej	60 %
Vester Farimagsgade/Reventlowsgade	80 %
Hammerichsgade/Bernstoffsgade	100 %

Tabel 11: De ti signalreguleringer med hyppigste stop på en elcykel i retningen mod København.

Overordnet set er stophyppigheden ved gennemkørsel på en elcykel ikke meget forskellig fra gennemkørslen på en almindelig cykel (se Figur 5).



■ Uhindret fart ved lyskryds ■ Stop ved lyskryds ■ Nedsat fart ved lyskryds (under 10 km/t)

Figur 5: Fremkommelighed i lyskryds på en elcykel.

Speed pedelec

Endelig er Roskilderuten også blevet gennemkørt i hver retning på en speed pedelec. Gennemsnitshastigheden var 27,6 km/t, og gennemsnitligt blev der stoppet ved 20,8 lyskryds, hvilket svarer til 37 % af alle lyskrydsene på strækningen.

Den gennemsnitlige rejsetid i vestgående retning var ca. 1 time og 8 minutter og i østgående retning ca. 1 time og 7 minutter. Derved var rejsetiden ca. 1 minut længere vestgående-retning. Den gennemsnitlige rejsetid var således ca. 34 minutter kortere på speed pedelec end på almindelig cykel. Følgende lyskryds blev der stoppet mest ved:

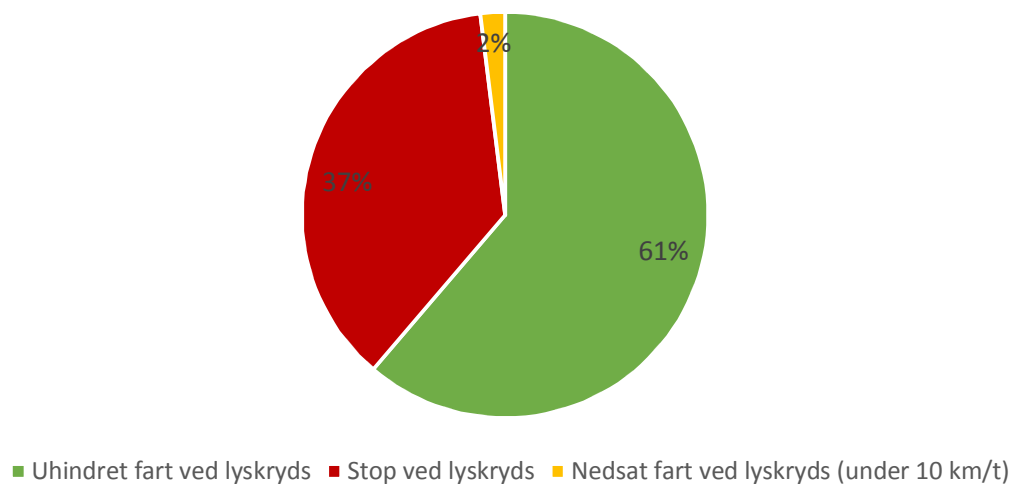
Fokuspunkter - Lyskryds	Stophyppighed
Kingosgade/Enghavevej	100 %
Frydendalsvej	80 %
Veronikavej/Randrupvej	100 %
Tårnvej/Avedøre Havnevej	100 %
Korsdalsvej/Brøndbyøstervej	100 %
Paul Bergsøes Vej/Tavleholmsvej	100 %
Nordre Ringvej/Søndre Ringvej	80 %
Hveen Boulevard (rundkørsel)	80 %
Hedelandsvej	80 %
Østre Ringvej	80 %

Tabel 12: De ti signalreguleringer med hyppigste stop på en elcykel i retningen mod Roskilde.

Fokuspunkter - Lyskryds	Stophyppighed
Vesterled	60 %
Herstedvestervej/Vridsløsevej	60 %
Damgårdsvej/Albertslundvej	60 %
Nordre Ringvej/Søndre Ringvej	80 %
Korsdalsvej/Brøndbyøstervej	60 %
Veronikavej/Randrupvej	80 %
Platanvej/Vesterfælledvej	80 %
Kingosgade/Enghavevej	80 %
Vester Farimagsgade/Reventlowsgade	80 %
Hammerichsgade/Bernstoffsgade	60 %

Tabel 13: De ti signalreguleringer med hyppigste stop på en elcykel i retningen mod København.

Overordnet er stophyppigheden ved gennemkørsel på en speed pedelec ikke meget forskellig fra gennemkørslen på en almindelig cykel eller en elcykel (se Figur 5).

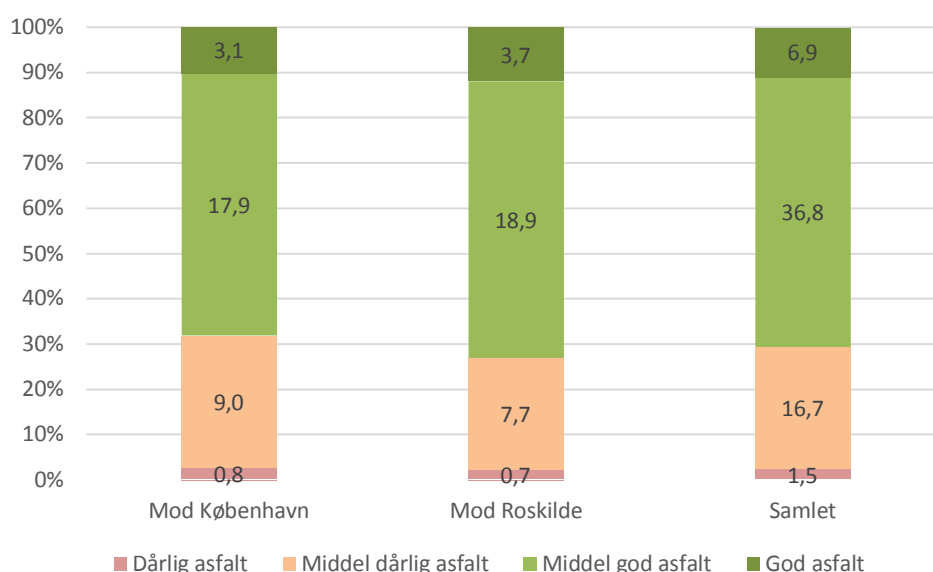


Figur 6: Fremkommelighed i lyskryds på en speed pedelec.

5 Komfort

Der er foretaget komfortmålinger på cykelstien langs ruten i begge retninger. Figur 7 viser antal km med henholdsvis lav, middellav, middelhøj og høj komfort. Det gennemsnitlige komforttal pr. kommune er vist i Tabel 14.

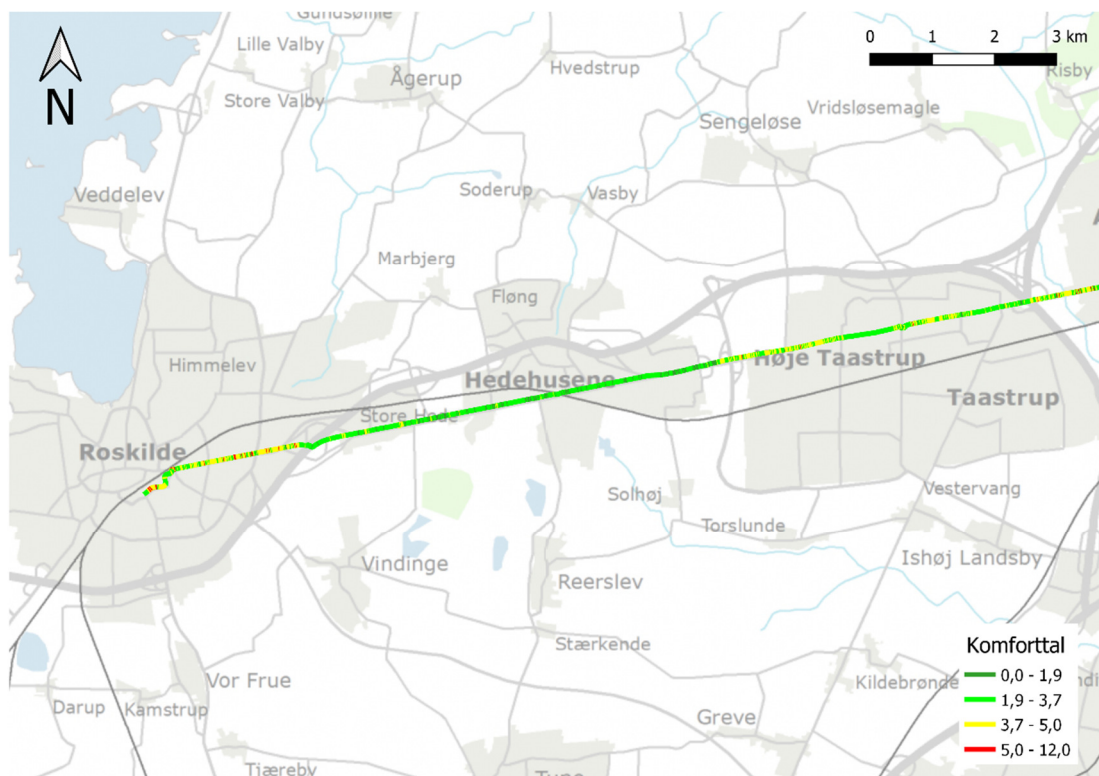
I afsnit 3.3 *Komfortmålinger* er komforttallet beskrevet yderligere – herunder at høj komfort svarer til værdien 0 – 1,9, middelhøj komfort svarer til værdien 1,9 – 3,7, middellav komfort svarer til 3,7 – 5 og lav komfort svarer til >5. For en mere nøjagtig angivelse af lokaliteterne henvises til baggrundsdata. I København og Frederiksberg ligger det gennemsnitlige komforttal (m/s^2) i 2019 lavest på strækningen, hvilket svarer til høj komfort (se evt. Tabel 3). I Albertslund Kommune er den gennemsnitlige komfort ringest på strækningen – uanset hvilken retning, der tages i betragtning. Det samlede gennemsnitlige komforttal for hele Roskilderuten er på 2,8 i retning mod Roskilde og 3,0 i retningen mod København, hvilket svarer til middelhøj komfort.



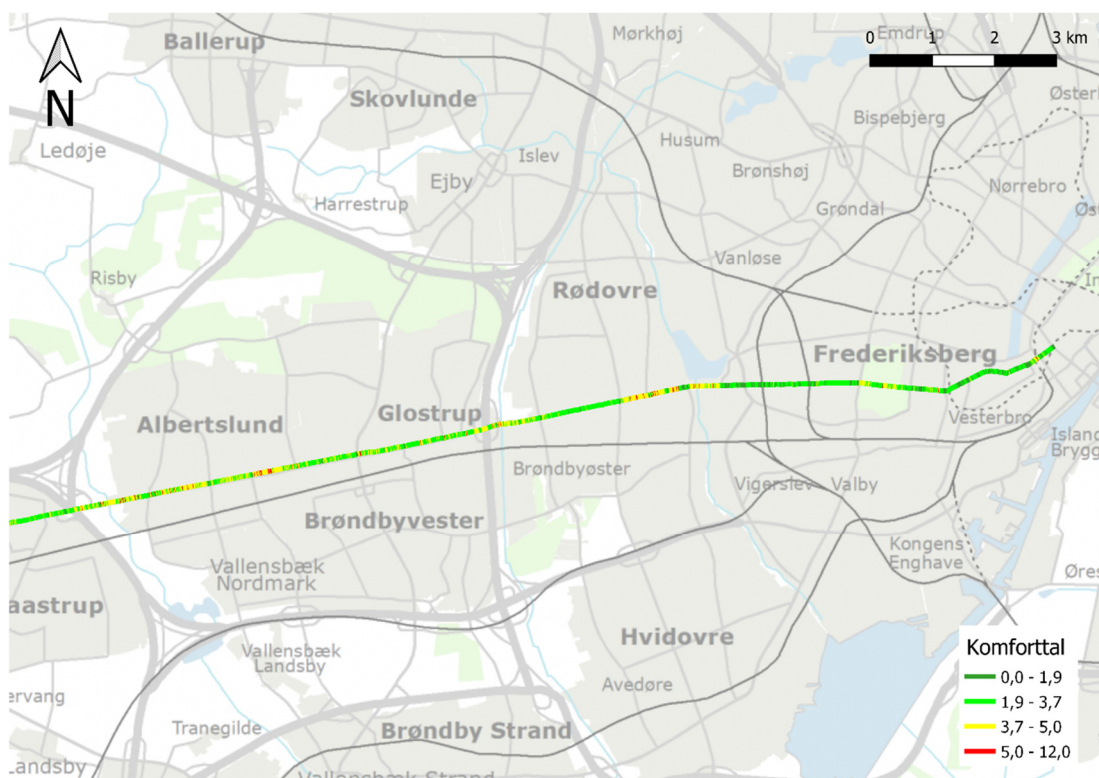
Figur 7: Antal km med hhv. lav, middellav, middelhøj og høj komfort i 2019.

	Mod København		Mod Roskilde	
	Længde	Gns. Komforttal	Længde	Gns. Komforttal
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

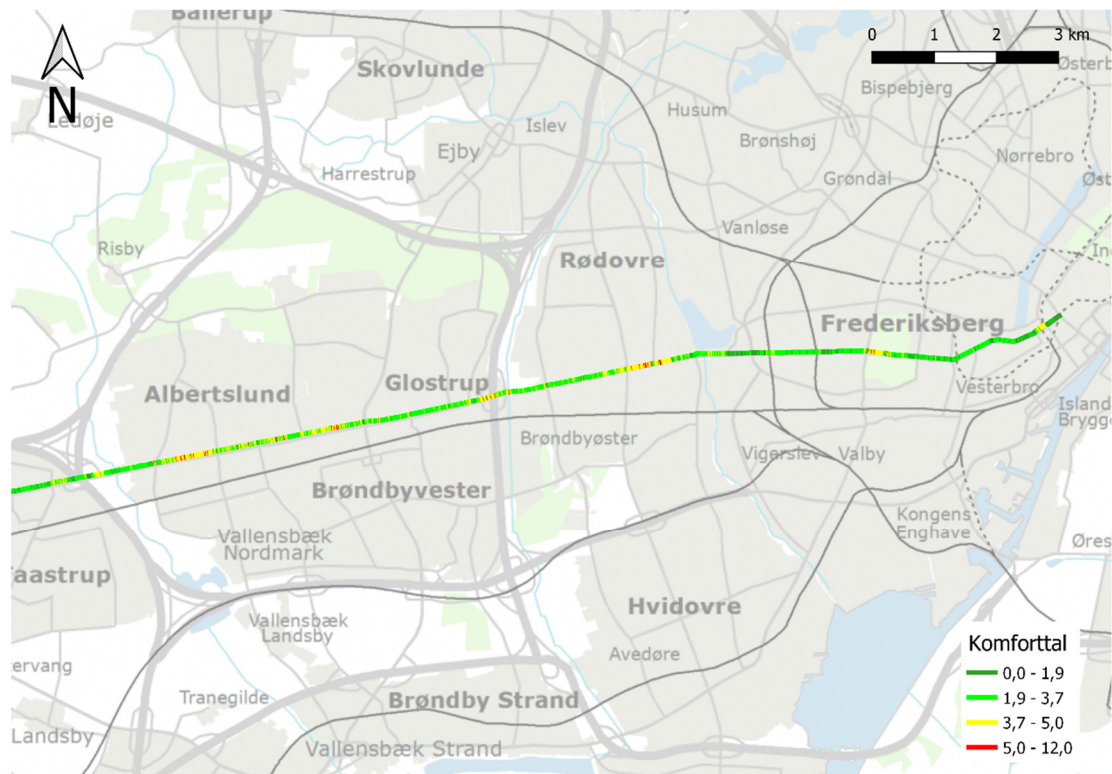
Tabel 14: Gennemsnitligt komforttal (m/s^2) pr. kommune (begge retninger samlet). Jo lavere komforttal des bedre. Måling af overfladens jævnhed måles mest optimalt, hvis asfalten er fejlet fri for sten, grus, blade og lignende umiddelbart inden målingen. Da dette ikke altid er tilfældet, kan der optræde variationer på strækningerne alt efter hvornår de gennemkøres.



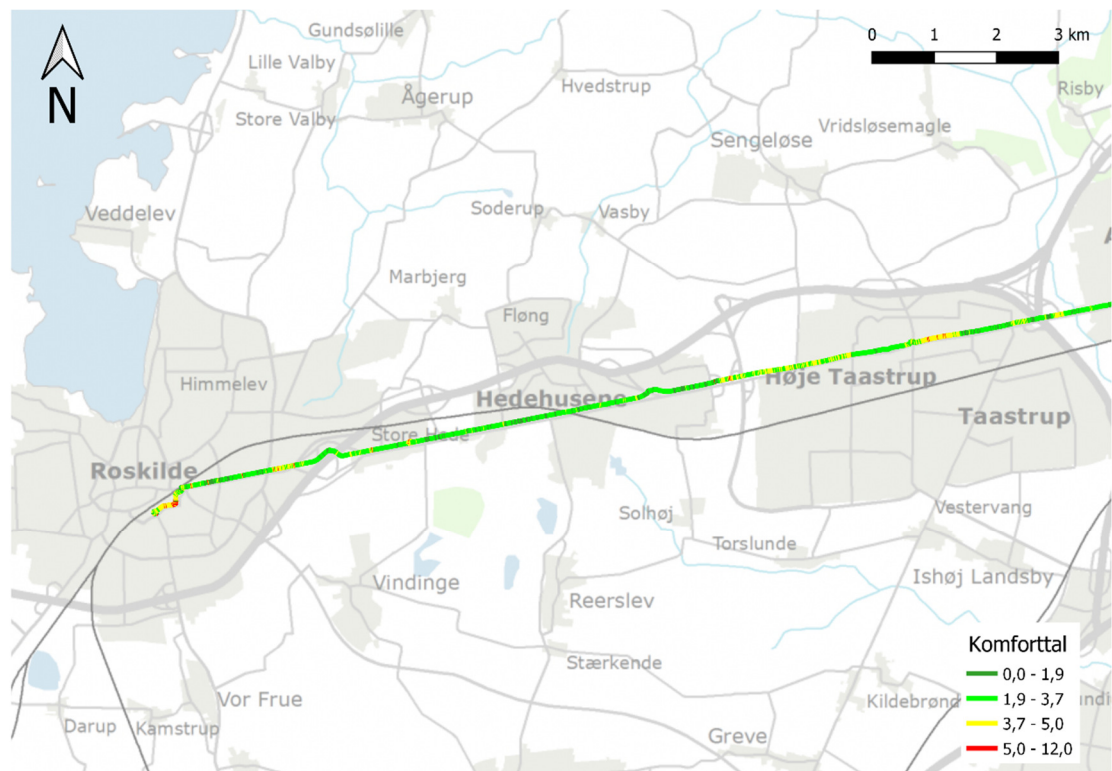
Figur 8: Komfort i retning mod København i 2019 (1 af 2).



Figur 9: Komfort i retning mod København i 2019 (2 af 2).



Figur 10: Komfort i retning mod Roskilde i 2019 (1 af 2).



Figur 11: Komfort i retning mod Roskilde i 2019 (2 af 2).

6 Trafiksikkerhed

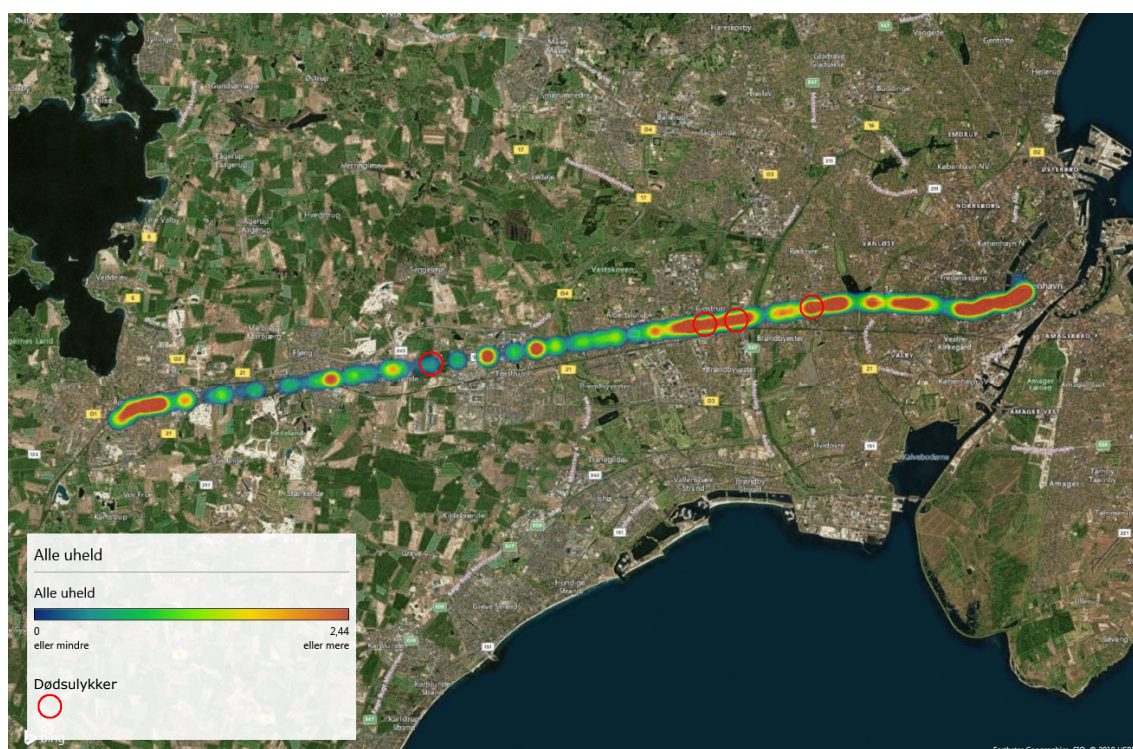
Uhedsanalysen omfatter politiregistrerede person- og materielskadeuheld i perioden 2014-2018.

Tabel 15 viser antal uheld og personskader for henholdsvis cykeluheld og alle uheld. 37 % af alle uheldene (237 ud af 641) og 52 % af personskadeuheldene (68 ud af 131) involverede cyklister. Der er registreret 4 dræbte på strækningen. To heraf var cyklister. Antallet af politiregistrerede cykeluheld langs Roskilderuten ligger i den høje ende sammenlignet med andre før-analyser af supercykelstierne. Faktisk er det kun i før-analysen af supercykelstien Indre Ringrute, der forløber centralt i København og har mange flere brugere per kilometer, at der er registreret flere cykeluheld per kilometer.

	Cykeluheld	Alle uheld
Uheld	237	641
Personskadeuheld	68	131
Personskader	72	145
Dræbte	2	4
Alvorligt tilskadekomne	47	94
Let tilskadekomne	23	47

Tabel 15: Antal uheld og personskader

Figur 12 viser alle uheld og dødsulykker på strækningen i analyseperioden. Figur 13 viser udelukkende cykeluheld. Analyserne af trafiksikkerhed fokuserer primært på cykeluheld.



Figur 12: Oversigt over alle uheld.



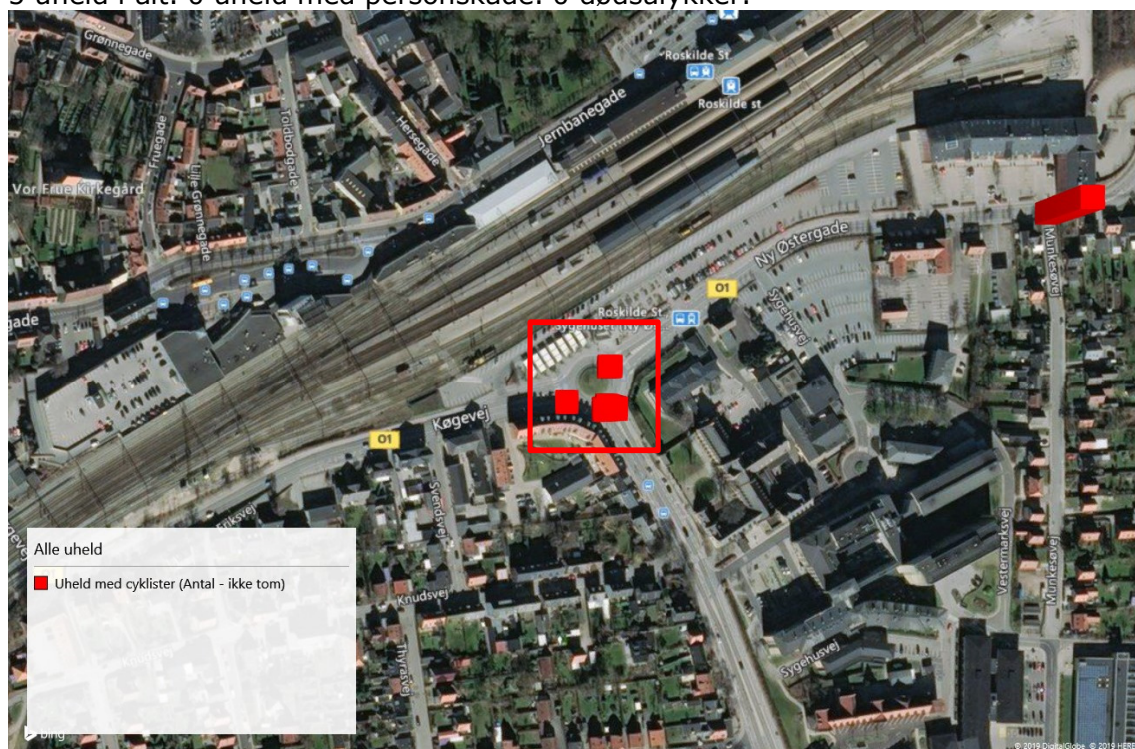
Figur 13: Oversigt over cykeluheld.

6.1 Uheldsbelastede lokaliteter

Analysen af de uheldsbelastede lokaliteter omfatter udelukkende cykeluheld. En uheldsbelastet lokalitet er defineret som et kryds eller en strækning på 500 m, hvor der er registreret 5 eller flere cykeluheld.

Ny Østergade/Køgevej i Roskilde Kommune

5 uheld i alt. 0 uheld med personskade. 0 dødsulykker.



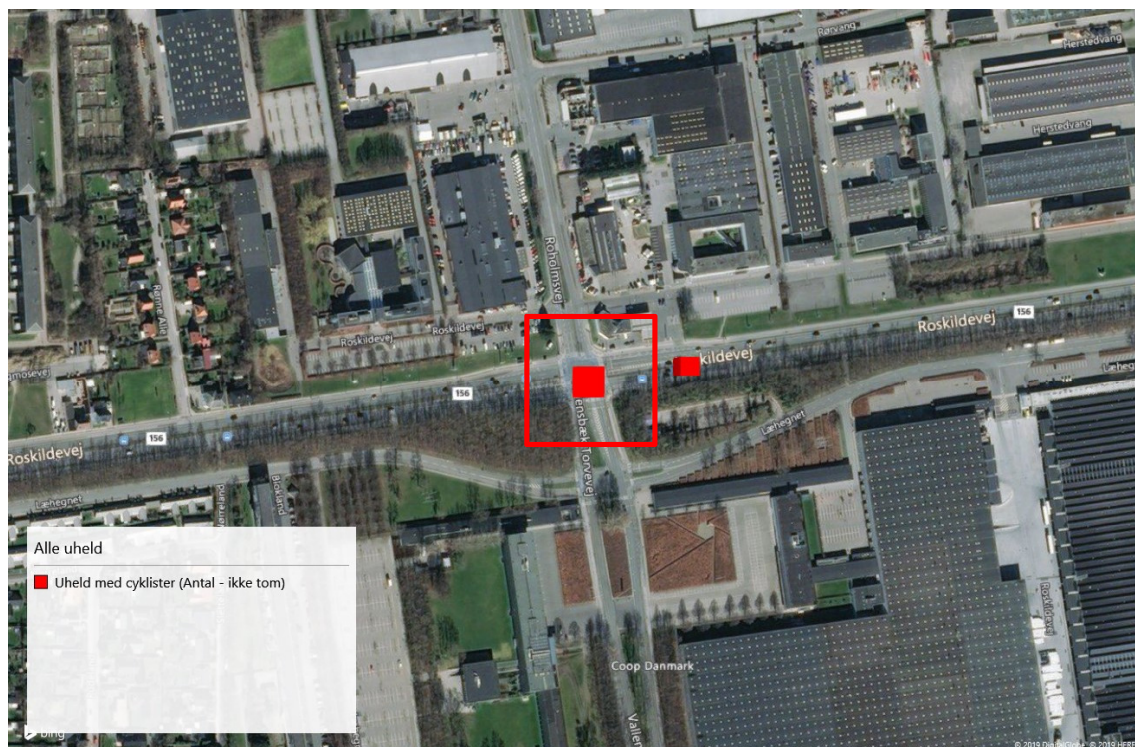
Roskildevej/Galleager Alle i Høje-Taastrup Kommune

9 uheld i alt. 4 uheld med personskade. 0 dødsulykker.



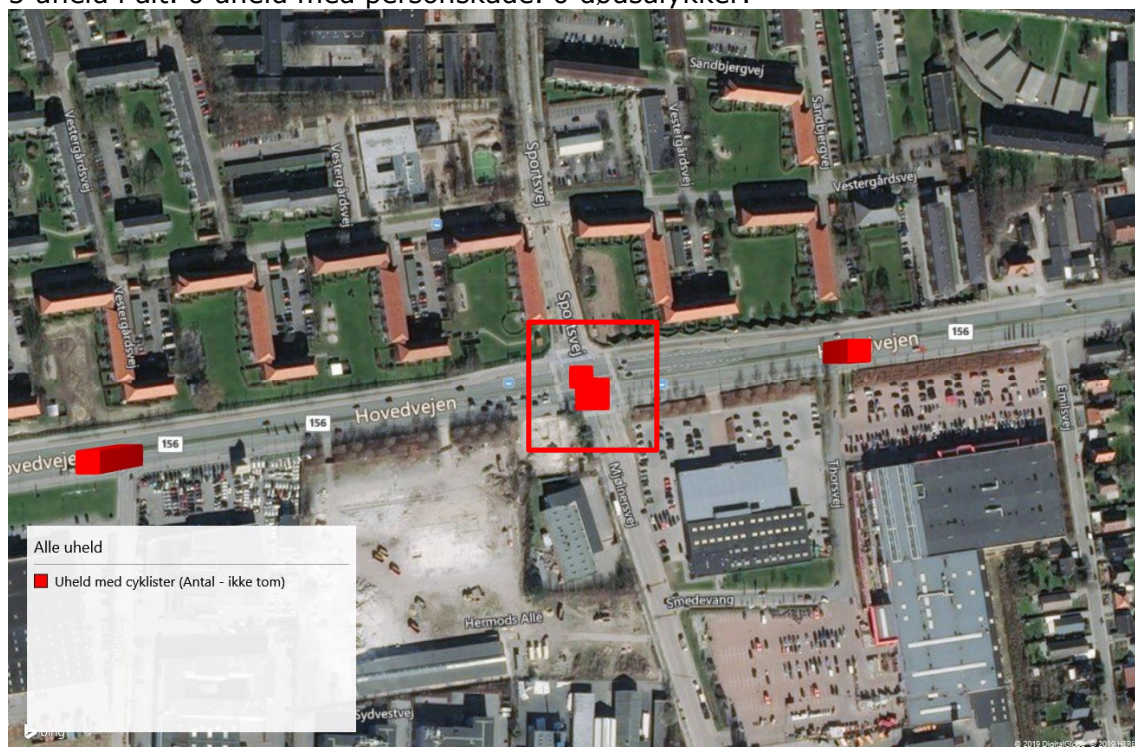
Roskildevej/Vallensbæk Torvevej i Albertslund Kommune

6 uheld i alt. 0 uheld med personskade. 0 dødsulykker.



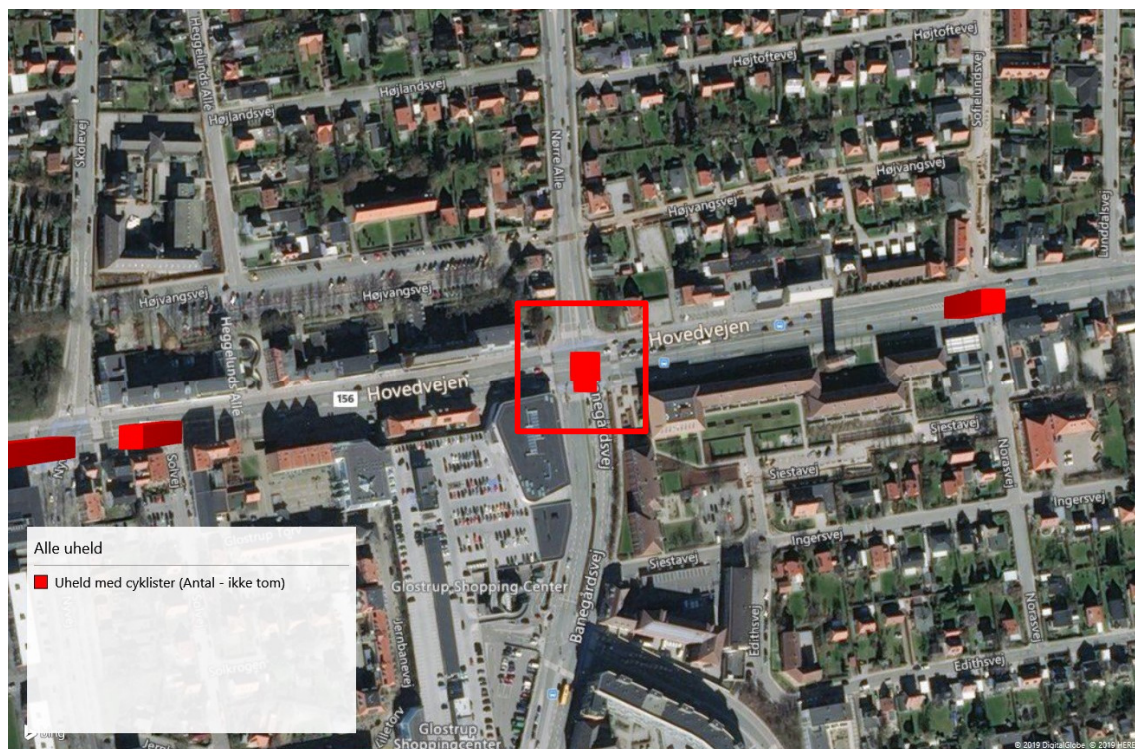
Hovedvejen/Sportsvej i Glostrup Kommune

5 uheld i alt. 0 uheld med personskade. 0 dødsulykker.



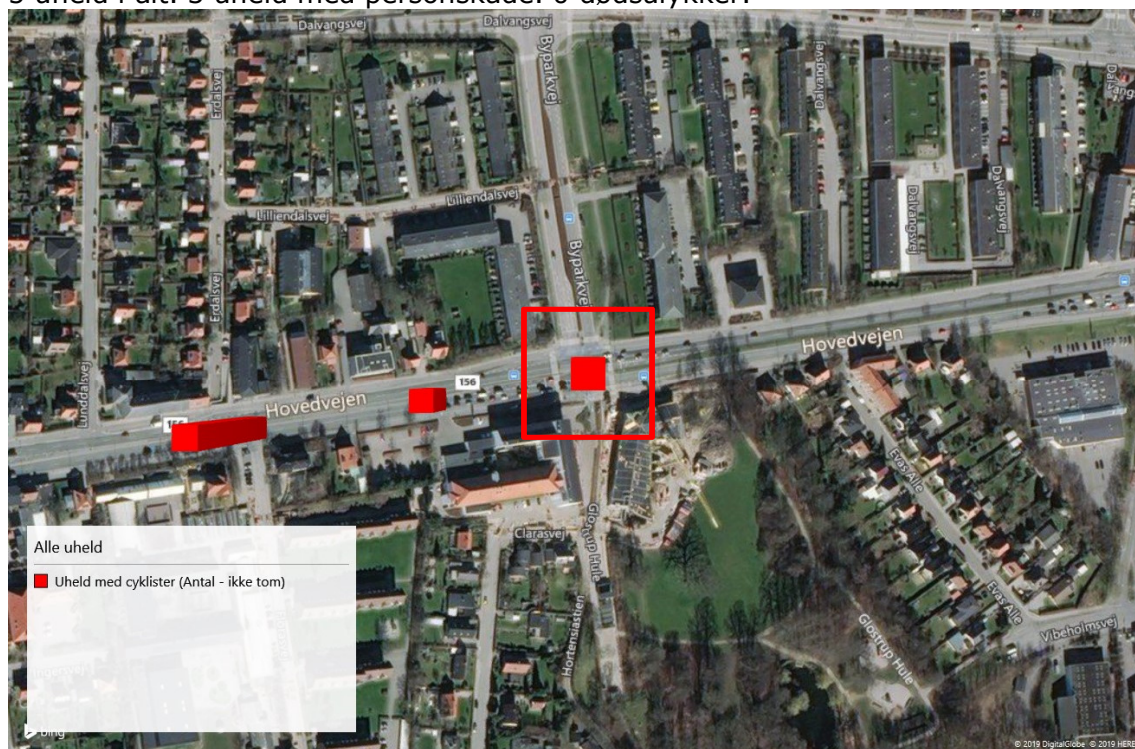
Hovedvejen/Banegårdsvej i Glostrup Kommune

5 uheld i alt. 0 uheld med personskade. 0 dødsulykker



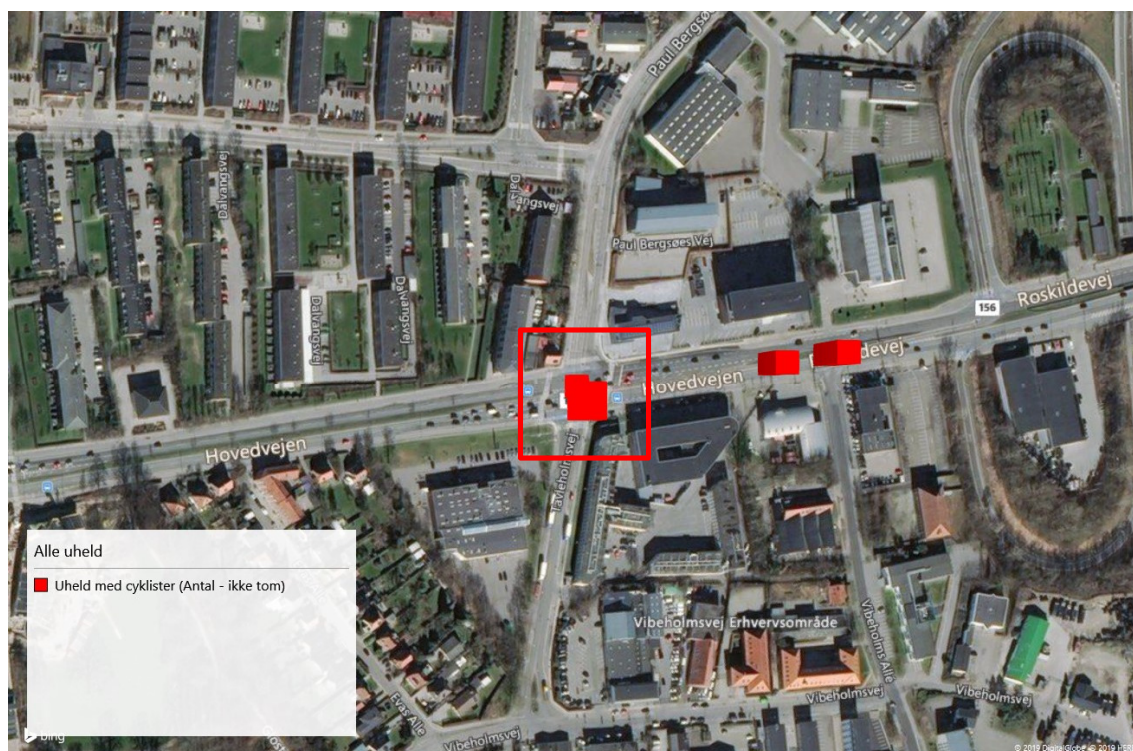
Hovedvejen/Byparkvej i Glostrup Kommune

5 uheld i alt. 3 uheld med personskade. 0 dødsulykker.



Hovedvejen/Paul Bergsøes Vej i Glostrup Kommune

6 uheld i alt. 2 uheld med personskade. 1 dødsulykke.



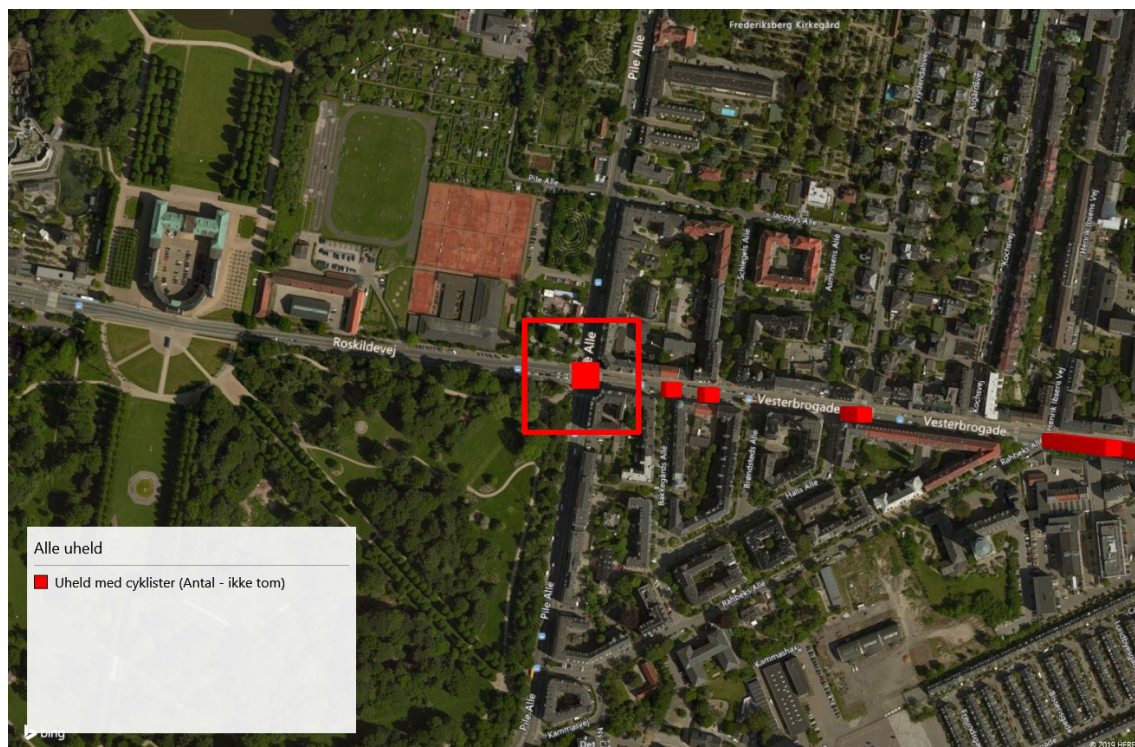
Roskildevej/Tårnvej i Rødovre Kommune

5 uheld i alt. 1 uheld med personskade. 0 dødsulykker.



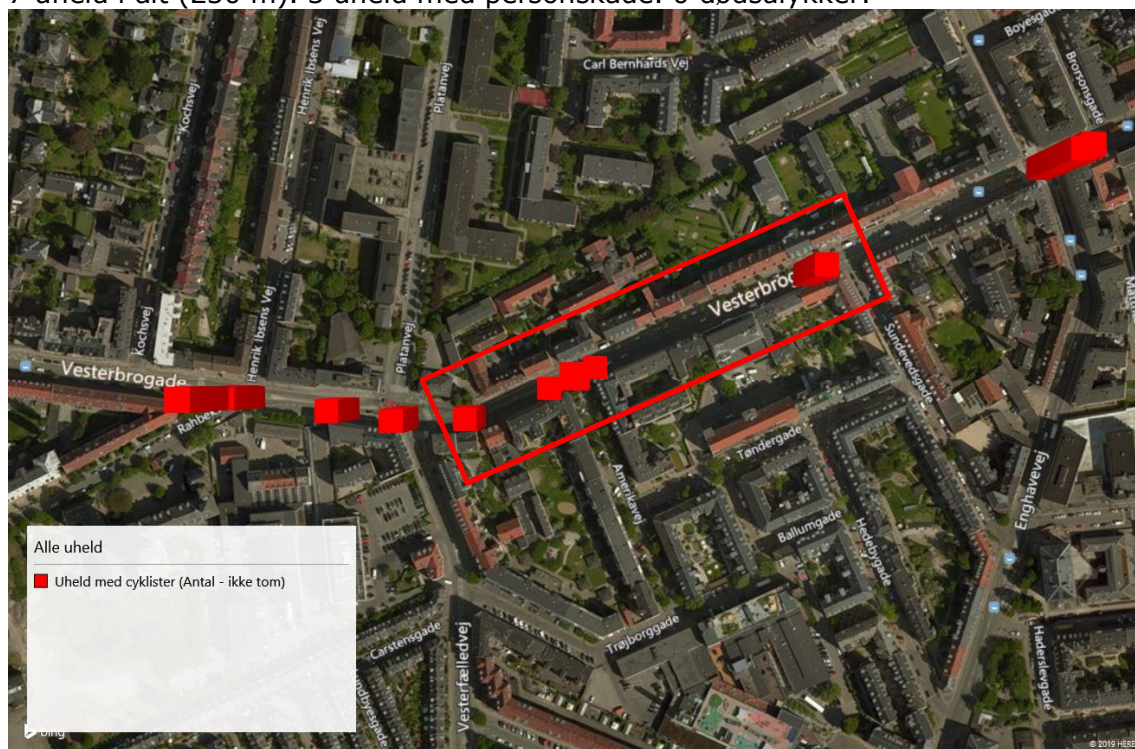
Roskildevej/Pile Alle i Frederiksberg Kommune

8 uheld i alt. 3 uheld med personskade. 0 dødsulykker.



Vesterbrogade ml. Platanvej og Sundevedsgade i Københavns Kommune

7 uheld i alt (230 m). 3 uheld med personskade. 0 dødsulykker.



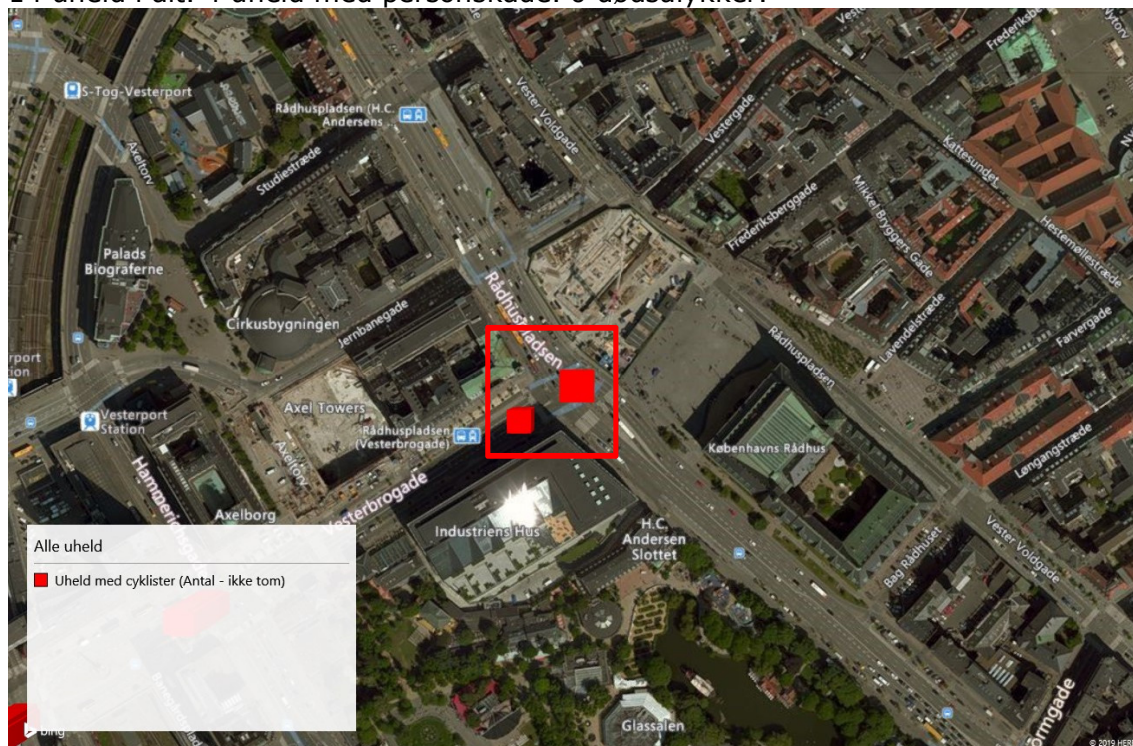
Vesterbrogade/Vester Farimagsgade i Københavns Kommune

12 uheld i alt. 3 uheld med personskade. 0 dødsulykker.



Vesterbrogade/Rådhuspladsen i Københavns Kommune

14 uheld i alt. 4 uheld med personskade. 0 dødsulykker.



6.2 Vejudformning

Størstedelen af cykeluheldene er registreret i kryds og 73 % af alle uheld ved ud-/indkørsel er med cyklister involveret.

	Cykeluheld	Alle uheld
Kryds, 4-ben	101	290
Kryds, 3-ben	66	114
Kryds i øvrigt	6	13
Rundkørsel	5	15
Stikryds	2	2
Ud-/indkørsel	16	22
I kurve	0	1
Vej, lige	38	172
Vejudformning anden	1	8
Cykelsti, selvstændig	2	3
Uoplyst	0	1

Tabel 16: Antal uheld fordelt på vejudformning

6.3 Selvrapportering

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.

I denne analyse er deltagerne blevet spurgt til, hvorvidt de har været involveret i et uheld på den kommende supercykelsti Roskilderuten indenfor de seneste 2 år. Dette havde 9 % af respondenterne (48 ud af 524).

2019		
	Antal	Andel
Respondenter der har været indblandet i et uheld indenfor de seneste 2 år	48	9 %

Tabel 17: Respondenter, der har været involveret i et uheld indenfor de seneste 2 år (baseret på 524 besvarelser i 2019).

I 2019 var uheld med højresvingende bilister (35 %) og kollisioner mellem to cyklister (17 %) de mest hyppige uheldssituationer.

2019		
	Uheldssituation	Andel
1	Højresvingende bilister	35 %
2	Kollision ml. to cyklister	17 %
3	Kollision/styrt ifm. undvigelse af buspassager/fodgænger	8 %
4	Bilister fra sidevej, der ikke overholder vigepligt	6 %
5	Venstresvingende bilister	6 %

Tabel 18: De fem hyppigste uheldssituationer (baseret på 48 besvarelser i 2019).

7 Brugernes vurdering

Cyklister på ruten har haft mulighed for at svare på et spørgeskema, der omhandler deres tur på ruten. Spørgeskemaundersøgelsen var åben i september/oktober 2019. I alt deltog 541 respondenter i førmålingen. Antallet af besvarelser varierer fordi respondenterne har haft mulighed for at springe nogle spørgsmål over.

7.1 Respondenter

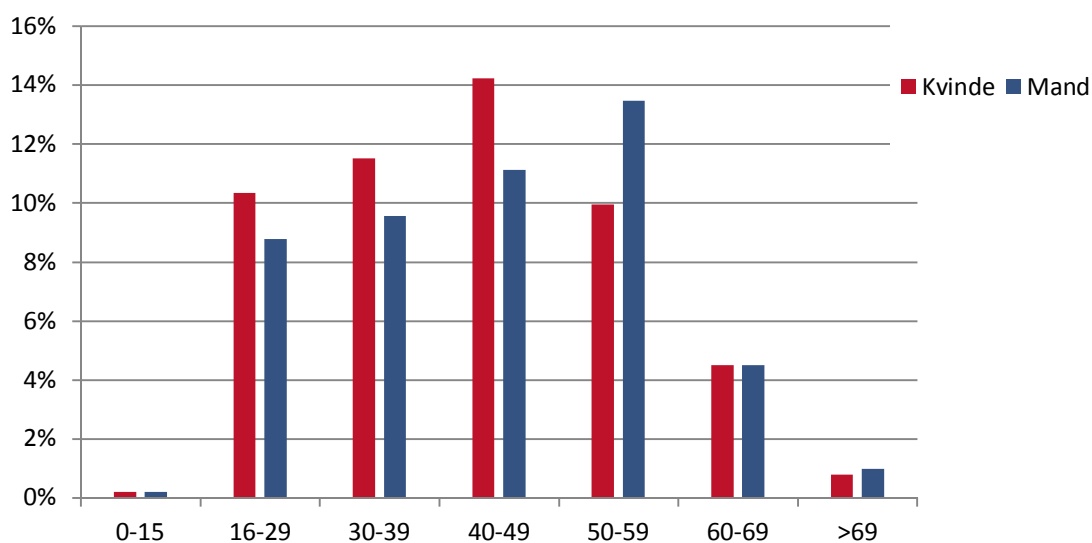
Køn og alder

Respondenterne er i spørgeskemaundersøgelsen blevet spurgt til deres køn og alder. I tabel 19 ses andelen af kvinder og mænd i 2019.

	2019	
	Antal	Andel
Kvinde	265	52 %
Mand	249	48 %
Sum	514	

Tabel 19: Fordeling af mænd og kvinder i spørgeskemaundersøgelsen i 2019.

52 % af 514 respondenter var kvinder og 48 % var mænd. Figur 14 viser fordelingen af alder og køn blandt respondenterne.

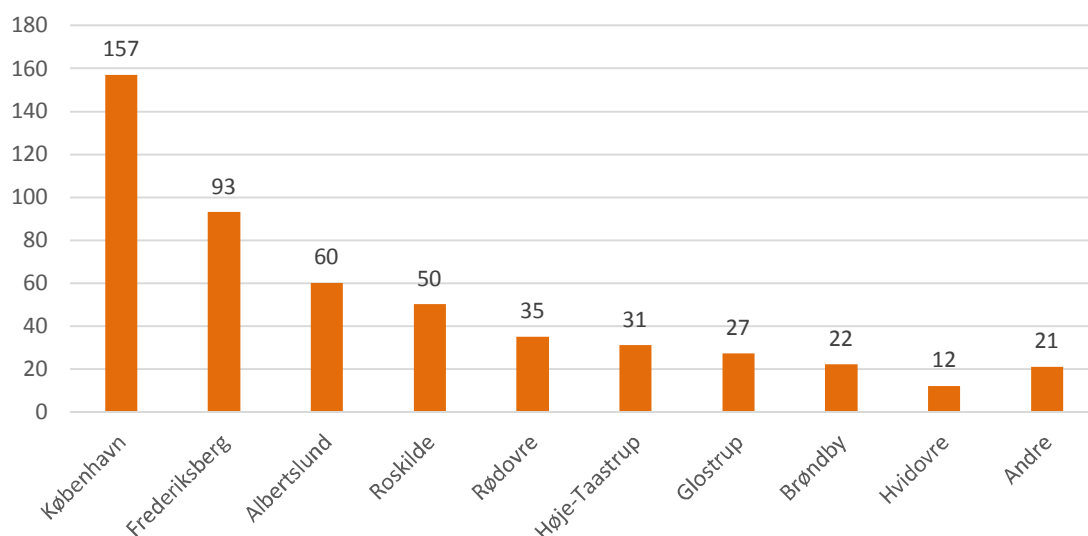


Figur 14: Fordeling af alder og køn (baseret på 513 besvarelser)

2019		
Alder	Kvinde	Mand
0-15	1	1
15-29	53	45
30-39	59	49
40-49	73	57
50-59	51	69
60-69	23	23
>69	4	5
Total	264	249

Tabel 20: Fordeling af alder og køn (baseret på 513 besvarelser)

Respondenterne er spurgt til, hvilken kommune de bor i. Der er flest respondenter, der bor i Københavns Kommune (31 %). Derefter følger Frederiksberg Kommune (18 %), Albertslund Kommune (12 %) og Roskilde Kommune (10 %). Respondenternes svar er angivet i Figur 15.



Figur 15: Bopælskommune for respondenterne. Spørgsmål: Hvilken kommune bor du i? (baseret på 508 besvarelser).

2019		
	Antal	Andel
København	157	31 %
Frederiksberg	93	18 %
Albertslund	60	12 %
Roskilde	50	10 %
Rødovre	35	7 %
Høje-Taastrup	31	6 %
Glostrup	27	5 %
Brøndby	22	4 %
Hvidovre	12	2 %
Andre	21	4 %

Tabel 21: Bopælskommune for respondenterne. Spørgsmål: Hvilken kommune bor du i? (baseret på 508 besvarelser).

Ny cyklist

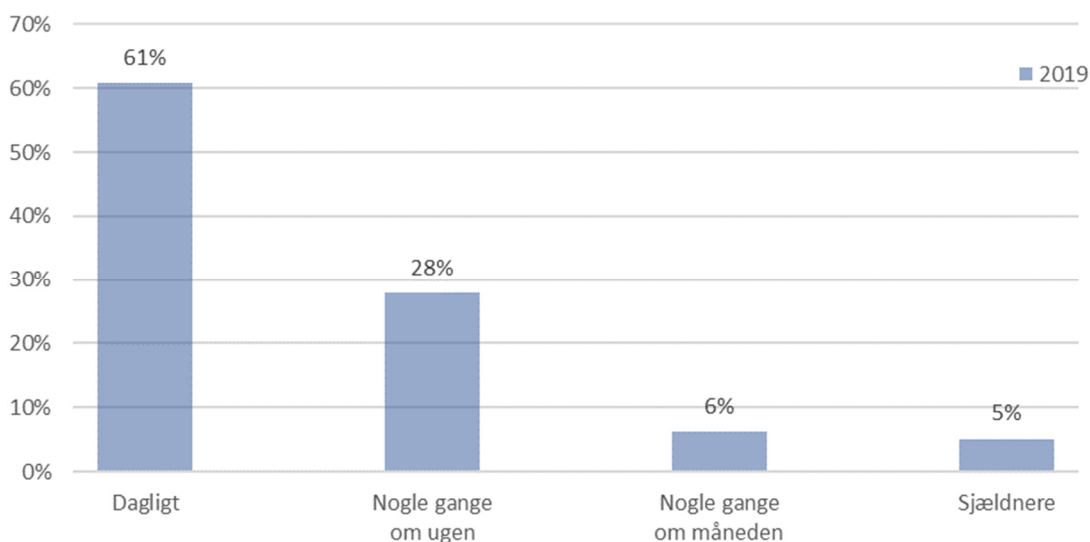
I spørgeskemaundersøgelsen angav 73 ud af 528 respondenter (svarende til 14 %), at de vil betegne sig som ny cyklist. 26 af disse angav, at de var begyndt at cykle på strækningen for motionens skyld og 19 angav at havde fået et nyt arbejde, der gjorde det relevant.

2019			
	Antal	Andel af alle respondenter	Andel af nye cyklister
Jeg har fået et nyt arbejde	19	4 %	26 %
Jeg er påbegyndt en ny uddannelse	4	1 %	5 %
Jeg har flyttet bopæl	4	1 %	5 %
Jeg har fået en ny cykel	4	1 %	5 %
Jeg har fået en ny elcykel/speed pedelec	4	1 %	5 %
Jeg vil gerne have motionen	26	5 %	36 %
Min bil er på værksted	0	0 %	0 %
Andet	14	3 %	19 %

Tabel 22: 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).

7.2 Aktuel tur

Langt hovedparten af respondenterne er hyppige cyklister. 89 % angav, at de cykler den aktuelle rute flere gange om ugen. 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.

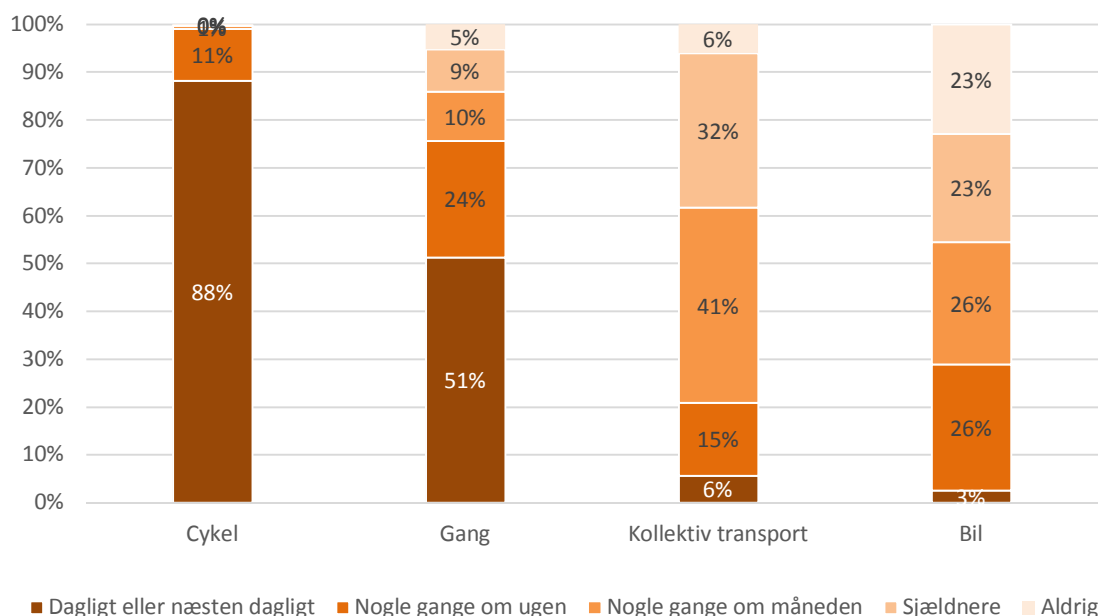


Figur 16: Hvor ofte cykler du denne tur? (baseret på 531 besvarelser)

2019		
	Antal	Andel
Dagligt	323	61 %
Nogle gange om ugen	148	28 %
Nogle gange om måneden	33	6 %
Sjældnere	27	5 %

Tabel 23: Hvor ofte cykler du denne tur? (baseret på 531 besvarelser)

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



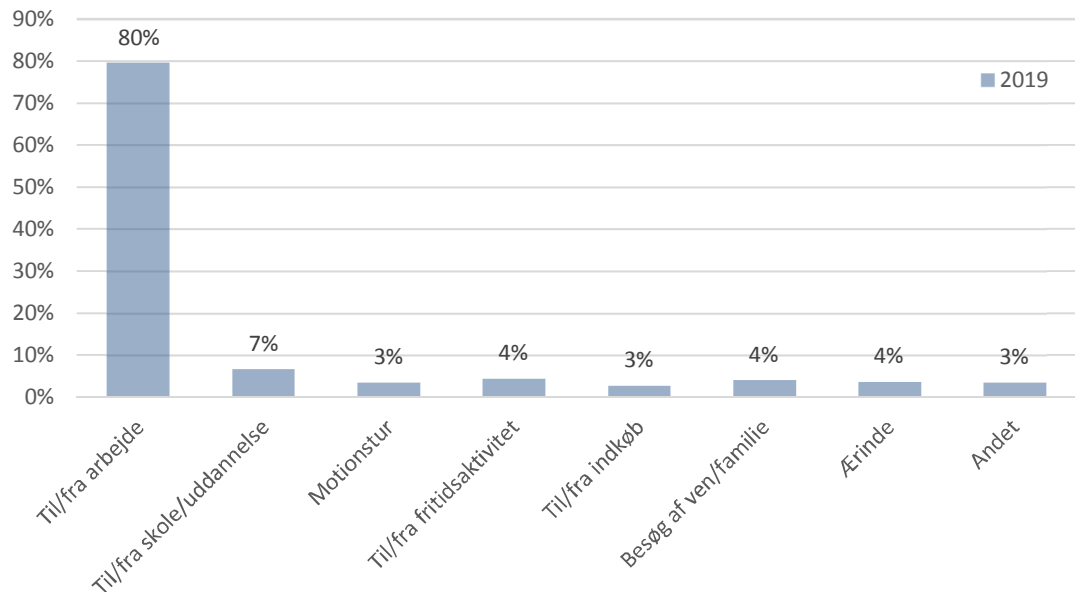
Figur 17: Fordeling af transportmiddel og hyppighed (baseret på 488-527 besvarelser).

	Cykel		Gang		Kollektiv transport		Bil	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
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	

Tabel 24: Fordeling af transportmiddel og hyppighed (baseret på 488-527 besvarelser).

Størstedelen af respondenterne 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.

80 % af respondenterne angav, at formålet med deres tur var transport til/fra arbejde.

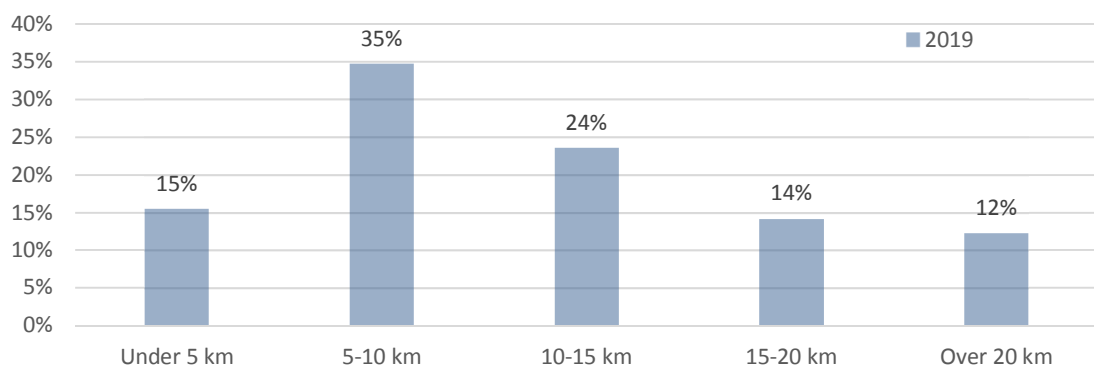


Figur 18: Turens formål (baseret på 587 besvarelser). Respondenterne kunne angive flere formål, hvorfor procentsatserne ikke summerer op til 100 %.

2019		
	Antal	Andel
Til/fra arbejde	432	80 %
Til/fra skole/uddannelse	36	7 %
Motionstur	19	3 %
Til/fra fritidsaktivitet	24	4 %
Til/fra indkøb	15	3 %
Besøg af ven/familie	22	4 %
Ærinde	20	4 %
Andet	19	3 %

Tabel 25: Turens formål (baseret på 587 besvarelser). Respondenterne kunne angive flere formål, hvorfor procentsatserne ikke summerer op til 100 %.

50 % af respondenterne angav, at de cyklede mere end 10 km på den aktuelle tur, mens 26 % cyklede mere end 15 km.



Figur 19: Turens længde (baseret på 531 besvarelser).

2019		
	Antal	Andel
Under 5 km	82	15 %
5 - 10 km	184	35 %
10 - 15 km	125	24 %
15 - 20 km	75	14 %
Over 20 km	65	12 %

Tabel 26: Turens længde (baseret på 531 besvarelser).

Den gennemsnitlige turlængde blandt respondenterne var 11,4 km i 2019.

2019	
Gennemsnitlig turlængde	11,4 km

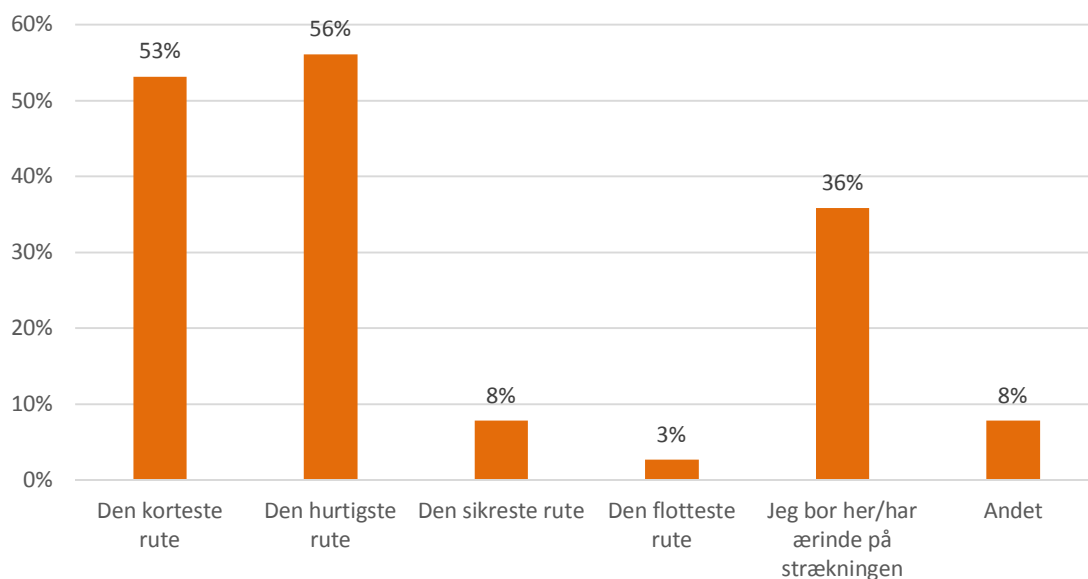
Tabel 27: Gennemsnitlig turlængde for cyklisterne aktuelle cykeltur. Baseret på 531 besvarelser.

2019		
	Antal respondenter	Gennemsnits turlængde
København	156	10,5 km
Frederiksberg	93	8,4 km
Albertslund	60	12,4 km
Roskilde	50	17,9 km
Rødovre	35	9,0 km
Høje-Taastrup	31	14,5 km
Glostrup	27	11,8 km
Brøndby	22	11,1 km
Hvidovre	12	10,4 km
Andre	21	19,0 km

Tabel 28: Gennemsnitlig turlængde for cyklisterne aktuelle cykeltur opgjort efter deres bopælskommune. Baseret på 507 besvarelser.

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 (56 %) samt den korteste rute (53 %). Svarene kan ses i Figur 20.



Figur 20: Grunde til at vælge den aktuelle strækning (baseret på 542 besvarelser). Respondenterne kunne angive flere svar, hvorfor procentsatserne ikke summerer op til 100 %. Spørgsmål: Hvorfor valgte du denne strækning?

	Antal	Andel
Den korteste rute	288	53 %
Den hurtigste rute	304	56 %
Den sikreste rute	42	8 %
Den flotteste rute	14	3 %
Jeg bor her/har ærinde på strækningen	194	36 %
Andet	42	8 %

Tabel 29: Grunde til at vælge den aktuelle strækning (baseret på 542 besvarelser). Respondenterne kunne angive flere svar, hvorfor procentsatserne ikke summerer op til 100 %. Spørgsmål: Hvorfor valgte du denne strækning?

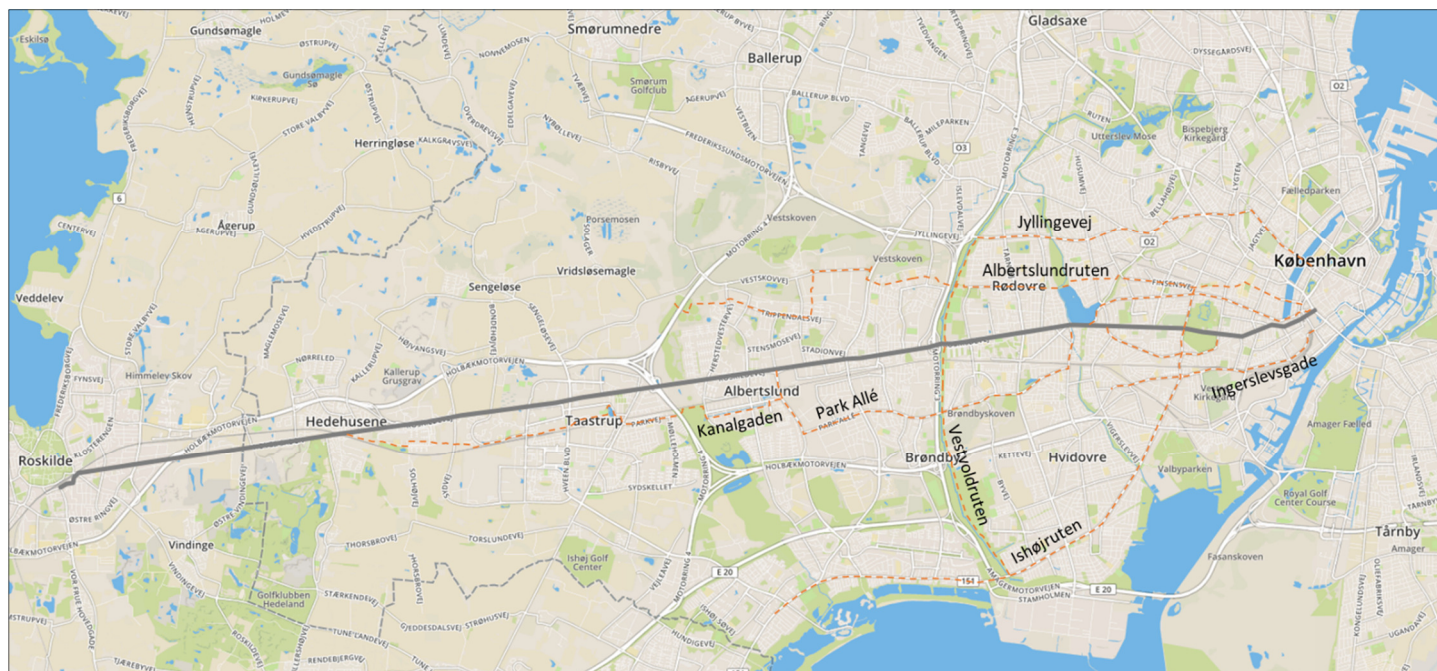
Alternative ruter

258 ud af 525 respondenter (49 %) angav, at de nogle gange benytter alternative ruter til den aktuelle. Tabel 30 viser de alternative ruter, som flest respondenter har angivet.

2019

Alternativ rute	Antal	Andel
Albertslundruten	46	18 %
Peter Bangs Vej, Smallegade og Gl. Kongevej	44	17 %
Valby Långade	22	9 %
Den Grønne Sti	19	7 %
Vigerslev/Ingerslevsgade	16	6 %

Tabel 30: Alternative ruter i 2019 (baseret på 258 besvarelser. Hver respondent kan have angivet flere ruter).



Figur 21: Mest benyttede alternative ruter til Roskilderuten.

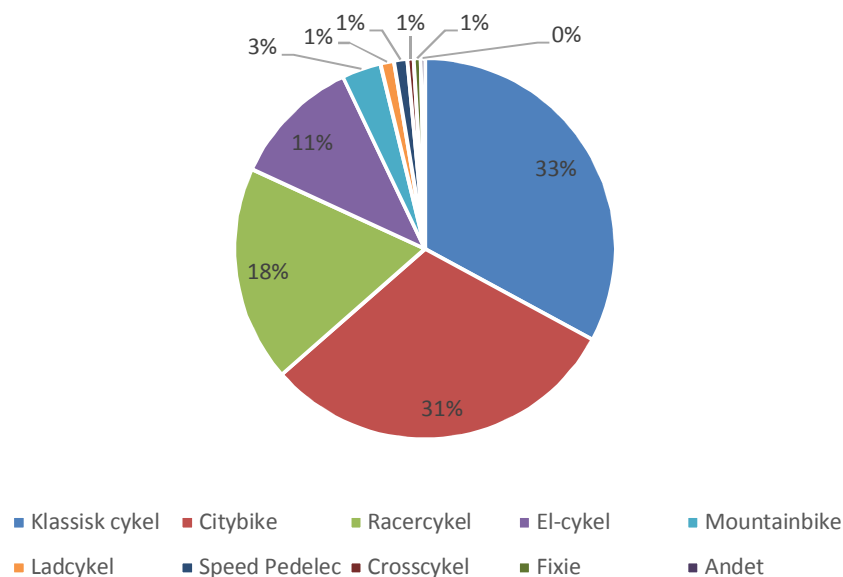
Omtrent halvdelen af respondenterne vælger altså til tider en anden rute end Roskilderuten. Dette er ofte en omvej i forhold til Roskilderutens direkte forløb, men skyldes bl.a. at cyklisterne kan færdes i mere naturskønne omgivelser eller undgå Valby Bakke. Tættere på København er der flere alternative ruter, da vej- og stinet er mere fintmasket her.

Cykeltype

Respondenterne har angivet hvilken cykeltype de benyttede på turen. 340 af 535 respondenter (64 %) angav, at de benyttede enten en klassisk cykel eller en citybike på den aktuelle tur. 59 ud af 535 (11 %) respondenter benyttede elcykel på den aktuelle tur. Disse bruger bor hovedsageligt i Albertslund Kommune (22 %), Københavns Kommune (19 %) og Høje-Taastrup Kommune (15 %). Der var desuden 6 speed pedelec brugere, hvoraf to bor i Roskilde Kommune og to andre bor i Høje-Taastrup Kommune.

	Antal	Andel
Klassisk cykel	176	33 %
Citybike	164	31 %
Racercykel	98	18 %
El-cykel	59	11 %
Mountainbike	18	3 %
Ladcykel	6	1 %
Speed pedelec	6	1 %
Crosscykel	3	1 %
Fixie	3	1 %
Andet	2	0 %

Tabel 31: Benyttet cykeltype på den aktuelle tur (baseret på 535 besvarelser). Spørgsmål: Hvilken cykeltype benyttede du på din tur?



Figur 22: Benyttet cykeltype på den aktuelle tur (baseret på 535 besvarelser). Spørgsmål: Hvilken cykeltype benyttede du på din tur?

Kombinationsrejser

Relativt få respondenter (16 ud af 536 svarende til 3 %) angav, at de havde kombineret flere transportmidler. Af disse havde 14 personer kombineret tog og cykel, én havde kombineret bus og cykel og én havde kombineret bil og cykel.

7.3 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 tryk".

Tabel 32 viser respondenternes gennemsnitlige tilfredshed eller tryghed med disse parametre. Det ses, at "Belægning" og "Mulighed for at holde en jævn hastighed" scorer under middel (hhv. 2,7 og 2,9). De øvrige parametre scorer mellem "Hverken tilfreds eller utilfreds" og "Tilfreds".

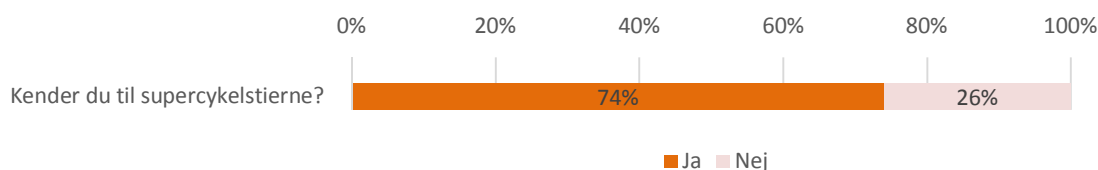
	2019
Ruten generelt	3,5
Tryghed	3,6
Muligheden for at holde en jævn hastighed	2,9
Ventetid i kryds	3,6
Belægning	2,7
Belysning	3,6
Vejvisning	3,6
Beskæring af beplantning	3,0

Tabel 32: Respondenternes gennemsnitlige tilfredshed (baseret på 514-522 besvarelser)

I analysen har 320 ud af 501 respondenter (svarende til 64 %) angivet, at de har ønsker til forbedringer. De tre hyppigst nævnte problemstillinger er belægning (65 %), ventetid i kryds (21 %) og bredde på cykelstien (8 %).

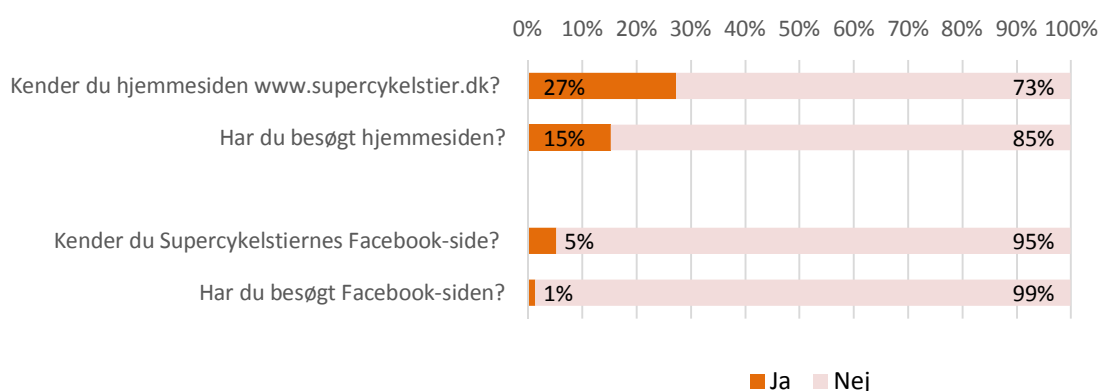
7.4 Kendskab til Supercykelstier

Der er et relativt højt kendskab til supercykelstierne, idet 74 % af respondenterne angiver, at de kender til stierne.



Figur 23: Kendskab til supercykelstierne. Baseret på 522 besvarelser.

Respondenterne er blevet spurgt til deres kendskab til de webbaserede cykelinformationer som hjemmesiden www.supercykelstier.dk og supercykelstiernes Facebookside.



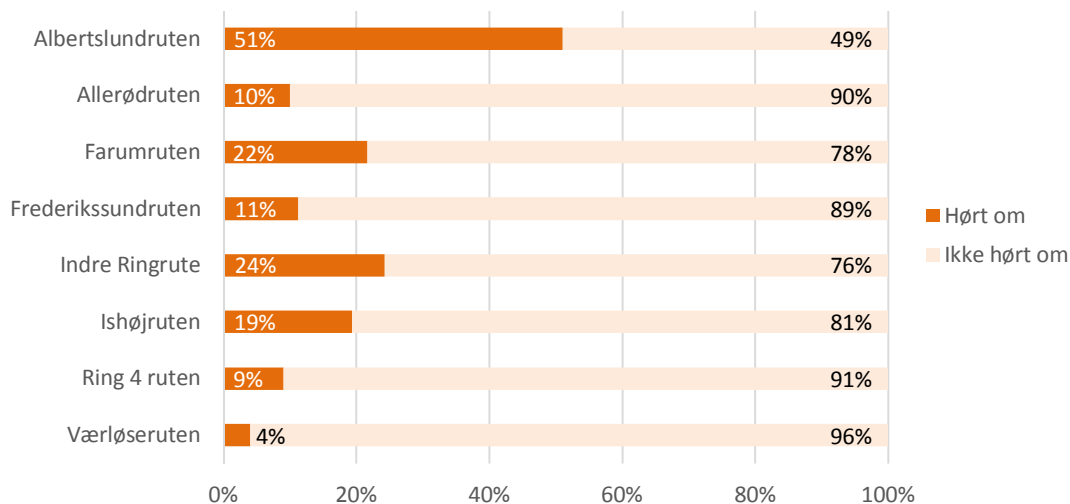
Figur 24: Kendskab til de webbaserede cykelinformationer. Baseret på 513-517 besvarelser.

Ca. hver fjerde 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 33 er andelen opgjort.

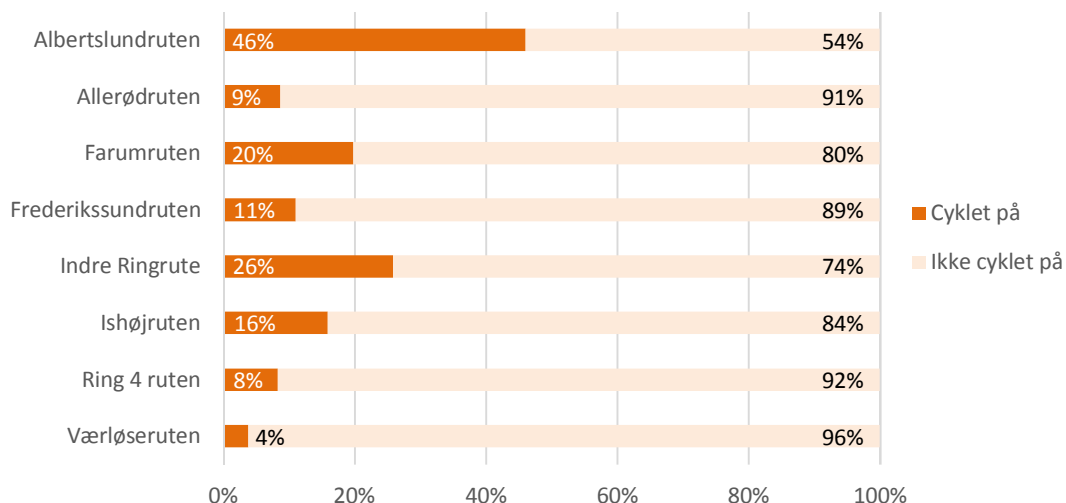
2019		
	Antal	Andel
Kender du til supercykelstierne?	387 (af 522)	74 %
Kender du hjemmesiden www.supercykelstier.dk ?	141 (af 517)	27 %
Har du besøgt hjemmesiden?	79 (af 517)	15 %
Kender du supercykelstiernes Facebook-side?	27 (af 513)	5 %
Har du besøgt Facebook-siden?	7 (af 513)	1 %

Tabel 33: Kendskab til supercykelstierne. Baseret på 513-522 besvarelser.

Respondenterne er også blevet spurgt til deres kendskab til eksisterende supercykelstier, samt om de har cyklet på ruterne. I 2019 var der etableret otte ruter. Det ses, at der er et højt kendskab til Albertslundruten, der var den første supercykelsti og som forløber parallelt med Roskilderuten mellem Albertslund og København.



Figur 25: Kendskab til de etablerede ruter. Spørgsmål: Hvilke af følgende ruter har du hørt om? (baseret på 515 besvarelser).



Figur 26: Kendskab til de etablerede ruter. Spørgsmål: Hvilke af følgende ruter har du cyklet på? (baseret på 515 besvarelser).

	Hørt om		Cyklet på	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Albertslundruten	263	51 %	237	46 %
Allerødruten	52	10 %	45	9 %
Farumruten	112	22 %	102	20 %
Frederikssundruten	58	11 %	57	11 %
Indre Ringrute	125	24 %	133	26 %
Ishøjrruten	100	19 %	82	16 %
Ring 4 ruten	47	9 %	43	8 %
Værløseruten	21	4 %	20	4 %

Figur 27: Kendskab til de etablerede ruter. Spørgsmål: Hvilke af følgende ruter har du hørt om? Og Hvilke af følgende ruter har du cyklet på? (baseret på 515 besvarelser).