

# Brugerundersøgelse af de Nationale Cykelruter

Dato                    Marts 2023  
Dokument            23/00370-1  
Side                    1/48



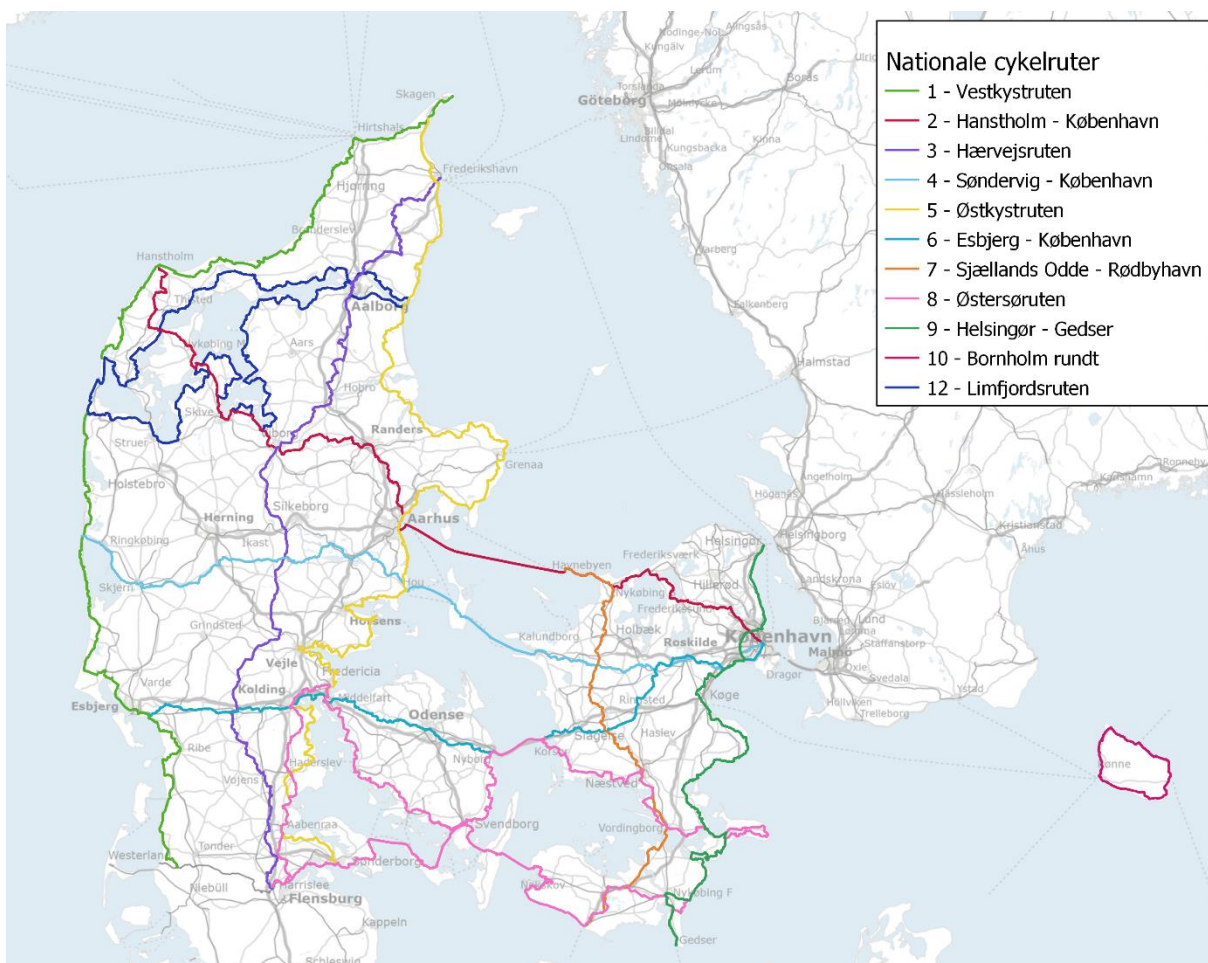
# Indhold

<b>Indledning</b> .....	<b>4</b>
<b>Sammenfatning</b> .....	<b>6</b>
<b>Hovedresultater</b> .....	<b>7</b>
Stopinterviews med brugerne .....	7
Telefoninterviews med aktører .....	8
Cykeltællinger på ruterne .....	9
<b>Stopinterviews med brugerne</b> .....	<b>10</b>
Metode .....	10
Resultater.....	10
<i>Brugerne af de Nationale Cykelruter</i> .....	12
<i>Brugernes kendskab til de Nationale Cykelruter</i> .....	13
<i>Faciliteter langs de Nationale Cykelruter</i> .....	14
<i>Formål med cykelturen på de Nationale Cykelruter</i> .....	15
<i>Længde og varighed af cykeltur på de Nationale Cykelruter</i> .....	20
<i>Brugernes tilfredshed med de Nationale Cykelruter</i> .....	21
<i>Cykeltyper på de Nationale Cykelruter</i> .....	22
<i>Brugernes ønsker til forbedringer af de Nationale Cykelruter</i> .....	23
Resultater fra cykelturister .....	24
Cykelturisterne .....	24
<i>Cykelturisternes kendskab til de Nationale Cykelruter</i> .....	26
<i>Faciliteter langs de Nationale Cykelruter</i> .....	26
<i>Længde og varighed af cykeltur på de Nationale Cykelruter</i> .....	28
<i>Cykelturisternes tilfredshed med de Nationale Cykelruter</i> .....	29
<i>Cykeltypen blandt cykelturisterne</i> .....	29
<i>Cykelturisternes ønsker til forbedringer af de Nationale Cykelruter</i> .....	30
<b>Telefoninterviews med aktører</b> .....	<b>31</b>
Metode .....	31
Resultater .....	31
<i>Aktørernes generelle tanker om og erfaringer med de Nationale Cykelruter</i> .....	31
<i>Aktørernes vurdering af, hvem brugerne er</i> .....	31
<i>Tilfredsheden blandt aktørerne</i> .....	31
<i>Positive afledte effekter</i> .....	33
<i>Værdien af de Nationale Cykelruter for aktørerne</i> .....	33
<i>Koordinering af de Nationale Cykelruter</i> .....	33
<i>Udviklingspotentiale i de Nationale Cykelruter</i> .....	34
<b>Cykeltællinger på ruterne</b> .....	<b>35</b>
Metode .....	35

Resultater .....	36
N1 – Vestkystruten.....	38
N2 – Hanstholm – København.....	39
N3 – Hærvejsruten.....	40
N4 – Søndervig – København .....	41
N5 – Østkystruten .....	42
N6 – Esbjerg – København.....	43
N7 – Sjællands Odde – Rødbyhavn .....	44
N8 – Østersørutten .....	45
N9 – Helsingør – Gedser .....	46
N10 – Bornholm rundt.....	47
N12 – Limfjordsrutten.....	48

# Indledning

Som en del af Cyklens år i 2022 har Vejdirektoratet gennemført en brugerundersøgelse af de Nationale Cykelruter. De Nationale Cykelruter blev etableret i 1993 i et samarbejde mellem Vejdirektoratet, Miljøministeriet og de daværende amter. Tanken med cykelruterne var, at de tilsammen skulle fungere som et sammenhængende netværk af attraktive cykelruter med fokus på rekreative oplevelser i natur- og kulturlandskabet. I dag findes der 11 Nationale Cykelruter, som fremgår af figur 1.



Figur 1. De 11 Nationale Cykelruter i Danmark.

De Nationale Cykelruter er et netværk af cykelruter, der har til formål at fungere som hovedårer for cyklisterne, og som fører dem på tværs af landsdele ad attraktive cykelruter med et godt serviceniveau og mulighed for oplevelser af høj værdi langs ruten. De Nationale Cykelruter fungerer desuden som skelettet i det danske cykelrutenetværk, og nogle af ruterne er også vigtige brikker i det europæiske rutenetværk EuroVelo. Der er tre ruter, der fungerer som rundture, og som dermed afviger fra den overordnede tankegang med, at de Nationale Cykelruter skal fungere som hovedårer. Disse ruter er

Østersøruten (N8), Bornholm rundt (N10) og Limfjordsruten (N12). Det er som udgangspunkt kun ruter med særlig national symbolværdi, der får tilladelse til at være udformet som rundture.

De enkelte ruter udpeges, planlægges og ændres af de kommuner, som ruterne forløber i. Det samme gælder vedligehold af ruterne. Hvis en rute forløber langs en statsvej, skal arbejdet foregå i samarbejde med Vejdirektoratet.

Nærværende brugerundersøgelse består af tre delanalyser, der tilsammen giver et indblik i hvem og hvor mange, der bruger de Nationale Cykelruter, samt hvordan forholdene på ruterne opleves af brugere og interessenterne.

Delanalyserne består af:

- Stopinterviews blandt brugerne af de Nationale Cykelruter
- Telefoninterviews med professionelle aktører
- Cykeltællinger på alle de Nationale Cykelruter.

Vejdirektoratet har, udover nærværende rapport, igangsat følgende initiativer i Cyklens År for at styrke de Nationale Cykelruter:

- Principper for de Nationale Cykelruter
- Fakta-ark om de Nationale Cykelruter
- Digital platform til formidling af de Nationale Cykelruter
- Opgradering af de Nationale Cykelruter langs statsvejnettet.

Brugerundersøgelsen af de Nationale Cykelruter er udarbejdet af en arbejdsgruppe under Vejdirektoratets Cykelråd bestående af:

- Mette Eklund Jakobsen, Vejdirektoratet
- Niels Moltved, Vejdirektoratet
- Andreas Kjeldsen, Dansk Turismedefremme/Aktiv Danmark
- Anker Madsen, Friluftsrådet
- Jacob Kirkegaard Larsen, Dansk Kyst- og Naturturisme
- Jesper Pørksen, Dansk Cykelturisme
- Lars Bendix Poulsen, Naturstyrelsen
- Maria Hornbæk Nielsen, Via Trafik
- Peter Stanley Andersen, Via Trafik.

# Sammenfatning

I løbet af sommeren 2022 er der foretaget 545 stopinterviews med brugere af de Nationale Cykelruter fordelt på 22 lokaliteter ude på ruterne. Der er desuden gennemført 67 kvalitative telefoninterviews med forskellige aktører – alle med direkte eller indirekte tilknytning til de Nationale Cykelruter. Endelig er der foretaget maskinelle tællinger af cykeltrafikken i 134 snit på ruterne fordelt på alle de kommuner, som ruterne forløber i. Tællingerne er foretaget over to uger.

Selvom ruterne, særligt i byzoner, betjener cyklister med hverdagsformål, så peger både stopinterviews og telefoninterviews i retning af, at størstedelen af brugerne, der benytter de Nationale Cykelruter, har et rekreativt formål.

Tællingerne viser, at ruterne har meget store udsving i antallet af brugere. Det var forventeligt, da ruterne både forløber i åbent land samt gennem små og store byzoner.

# Hovedresultater

## Stopinterviews med brugerne

Interviewene er foretaget på forskellige lokaliteter, der spændte fra landeveje i det åbne land og stier langs kyster, over opmarcharealer ved mindre færgelejer til centrale stier i store byer. Det afspejler sig i resultaterne, hvor der er store forskelle i cyklisternes turformål på de enkelte lokaliteter. I det centrale Odense cykler respondenterne, fordi de skal på arbejde eller købe ind, mens de rekreative ture er i overtal ved Møns Klint, ved Skallerup Klit eller ved færgelejet i Hundested.

Samlet set er ca. 42 % af respondenterne cykelturister, ca. 17 % er motionister, og ca. 40 % har hverdagsformål.

Der er analyseret på den samlede gruppe og på besvarelser fra cykelturister. I rapporten er det beskrevet i separate afsnit, mens resultaterne for de to grupper i dette afsnit er opdelt efter emne.

Hvad angår aldersfordeling og køn, er majoriteten af alle stopinterviewenes respondenter henholdsvis over 50 år og mænd. Det er også tilfældet, når man ser på de respondenter, der er karakteriseret som cykelturister.

73 % af respondenterne er danskere, og 15 % tyskere. Resten er primært fra Holland, Sverige, Frankrig eller Norge. Blandt cykelturisterne er andelen af udlændinge større. Her er 43 % danskere, 32 % tyskere og 8 % hollændere. Resten er hovedsageligt fra Sverige, Frankrig og Norge.

Samlet set har 38 % kendskab til de Nationale Cykelruter, og yderligere 19 % kender dem af navn. Blandt cykelturisterne er kendskabet større. Her har over halvdelen kendskab til ruterne (52 %), og herudover kender 13 % navnet.

Respondenterne kender primært ruterne fra skiltene, fordi de har benyttet ruterne, fra internettet, brochurer eller fra venner og familie. Blandt cykelturisterne er kendskab via internettet hyppigere end blandt alle respondenter (29 % ift. 22 %).

Hvad angår brugernes tilfredshed er der ikke nævneværdige forskelle mellem alle respondenterne og cykelturisterne. Der er spurgt ind til skiltning, stitype, belægning, oplevelser på ruten mv. Andelen af tilfredse brugere på de respektive emner er i intervallet 67-94 %. Der er derfor overordnet set stor tilfredshed med ruterne.

Hovedparten cykler på en klassisk cykel, mens resten fordeler sig på mountainbikes, racercykler, city-bikes, gravelcykler, ladcykler mv. Blandt alle respondenterne er 35 % på elcykel, mens andelen blandt cykelturisterne er 33 %.

De faciliteter, som både alle respondenter og cykelturisterne benytter mest, er indkøb og spisesteder, naturoplevelser, overnatningsmuligheder, information og service samt kulturoplevelser. Specifikt for cykelturisterne er det faciliteter som bord/bænkesæt, café/grill, toilet og campingplads, der oftest benyttes.

Omkring to tredjedele af alle respondenterne er kun afsted én dag. Cirka en tredjedel af respondenterne cykler under 10 km på interviewdagen, og kun en lille andel af respondenterne cykler over 50 km på interviewdagen. Det er anderledes for cykelturisterne. Her er en tredjedel af dem i én dag, en tredjedel er af sted i op til en uge, og en tredjedel er på tur i 1-2 uger. For cykelturisterne er det kun ca. hver tiende, der kører under 10 km på interviewdagen, mens den typiske tur er på 26-50 km på interviewdagen, og mange kører længere.

Interviewene gav cyklisterne mulighed for at angive ønsker til forbedringer. Omkring halvdelen af respondenterne afgav svar. De kategorier, hvor brugerne ønsker forbedringer, omhandler belægninger, skilte, bedre cykelstier og flere faciliteter langs ruterne. Der er kun få, som påpeger behovet for bedre krydsninger af veje og problemer med forhindringer på ruten.

### **Telefoninterviews med aktører**

De 67 kvalitative telefoninterviews omfatter samtaler med 5 grupper: Distrikter i Naturstyrelsen, kommuner, turismeaktører, destinationsselskaber samt rådgivere/andre aktører.

Aktørerne på tværs af de fem grupper er generelt positive og mener, at de Nationale Cykelruter er vigtige både for den danske cykelturisme og for lokale cyklister.

Flere af aktørerne mener, at der er flest, der bruger ruterne til endagsture, og knap så mange der bruger ruterne til de længere cykelture med oppakning, samt at mange kører på dele af ruterne, og kun få som kører en hel rute. Turismeaktørerne påpeger, at det især er cykelturister fra udlandet, der bruger ruterne.

Destinationsselskaberne og rådgiverne mener, at der er et potentiale for flere cykelturister, og flere af aktørerne påpeger, at der er plads til forbedringer i måden ruterne organiseres, vedligeholdes og markedsføres på. Der er fra flere et ønske om, at dette bliver mere centraliseret fra et nationalt organ. Kommunerne påpeger, at det er en driftsmæssig udfordring, at der ikke er tilstrækkelige midler til drift og vedligeholdelse af ruterne.

Der er udsagn om, at trafiksikkerheden er tilfredsstillende på store dele af rutenettet, og at der er sket forbedringer gennem de seneste år, men også at der fortsat er steder, hvor trafiksikkerheden bør forbedres. Der peges specifikt på muligheden for, at delstrækninger langs trafikerede veje omlægges. Der er delte meninger om belægningen på de Nationale Cykelruter. Flere af aktørerne mener, at den er udmærket, og at det er forventeligt, at der ikke er asfalt på alle strækningerne. Der efterspørges informationer om, hvilken belægning der er hvor på den enkelte rute, så cyklisterne kan kende forholdene på forhånd.

Når kommunerne planlægger ændringer af de Nationale Cykelruter, vil aktørerne gerne inddrages så tidligt som muligt i processen.

Der er et overordnet ønske til en mere oplevelsesrig og tematiseret rutelægning, som øger stedligheden, for bedre at kunne markedsføre de enkelte ruter som en attraktion i sig selv. Gerne samtænkt med nærhed til faciliteter, herunder evt. nye rutenavne og mere informative skilte.

Det nævnes, at færgeoverfarer nogle steder er relativt dyre for cyklister. Storebæltsforbindelsen nævnes specifikt som vanskelig at passere.



Vejvisningen er som hovedregel velfungerende, men i nogle tilfælde manglende og i enkelte tilfælde misvisende. Det påpeges, at den hen over landet er meget varieret afhængigt af den ansvarlige myndigheds prioritering og ressourcer. Den fysiske skiltning og de praktiske forhold omkring ruterne bør holde et ensartet niveau, som appellerer til brugerne. Det skal gøres nemt og trygt at færdes på ruterne, og der skal være let og rigelig adgang til information om alt det, som knytter sig til ruten.

Langs nogle af ruterne er der behov for flere faciliteter, fx toiletter og steder hvor man kan fylde vandflasken. Den voksende andel af cyklister på elcykler stiller tilsvarende krav til bedre muligheder for at oplade cyklen.

Der er blandede meninger om værdien af de Nationale Cykelruter. Nogle mener, at ruterne har stor værdi for dem, når fx cykelturisterne gør brug af overnatningsmuligheder og spisesteder, mens andre mener, at de ikke har nogen direkte værdi for dem. Det påpeges, at brugerne udgør et mangesidet segment, som har forskellige ønsker og behov. Dette gør også, at cykelruterne ikke altid markedsføres særskilt. De Nationale Cykelruter indgår ofte som en del af den almene markedsføring, typisk som et delelement af markedsføringen henvendt mod outdoorsegmentet og typisk uden sammenhæng med nabodistriktet.

Det påpeges blandt de adspurgte aktører, at der mangler viden om brugernes antal, adfærd og økonomiske værdi. Det foreslås, at man reducerer omfanget af ruter til et niveau, som lever op til en række kriterier. Det bliver blandt flere påpeget, at det er bedre at have få gode og vedligeholdte ruter end mange knap så gode ruter. I den fremtidige planlægning bør cyklisterne også inddrages.

## Cykeltællinger på ruterne

Der er gennemført 2 ugers maskinelle tællinger af cykeltrafikken på alle de Nationale Cykelruter i sommeren 2022. Som udgangspunkt én tælling i hver kommune på hver rute, og så vidt muligt på lokaliteter hvor der i forvejen er foretaget tællinger. Resultatet er 134 brugbare tællinger fordelt på 84 kommuner. Herudover indgår fem tællinger fra faste tællestationer fra 2022, så antallet af tællinger kommer op på 139.

Der er registreret mellem 2 og 4.302 cyklister i tællesnittene (opgjort som julidøgntrafik). Det store spænd skyldes, at der både er foretaget tællinger på stærkt befærdede veje og stier i fx København og Odense, og på svagt belastede steder i det åbne land.

I 53 % af de 134 tællesnit er julidøgntrafikken under 100 cyklister, og i 22 % af snittene kører der 100-200 cyklister. De resterende 33 snit (25 %), hvor der kører mere end 200 cyklister i døgnet, ligger stort set alle i Hovedstadsområdet eller i nærheden af store byer. Undtaget herfra er fx Bornholm og Samsø. Tællingerne indikerer således, at antallet af cyklister på de Nationale Cykelruter i det åbne land typisk er op mod 100 cyklister/julidøgn og kun sjældent er over 200 cyklister/julidøgn.

I 80 ud af de 134 tællelokaliteter foreligger der ældre tællinger fra forskellige år. Samlet set er antallet af cyklister i 2022 større i 75 % af de tællinger, hvor det er muligt at sammenholde resultaterne. Der er store udsving i antallet af cyklister i mange af snittene. De nye tællinger er gennemført i juli/august, mens de ældre tællinger er foretaget på forskellige tidspunkter på året og opregnet til julidøgntrafik. Herudover kan vejret og lokale forhold påvirke antallet af cyklister. Det er derfor forbundet med stor usikkerhed at sammenligne de ældre og de nye tællinger og derfor ikke muligt at uddrage konklusioner for de enkelte lokaliteter eller ruter.

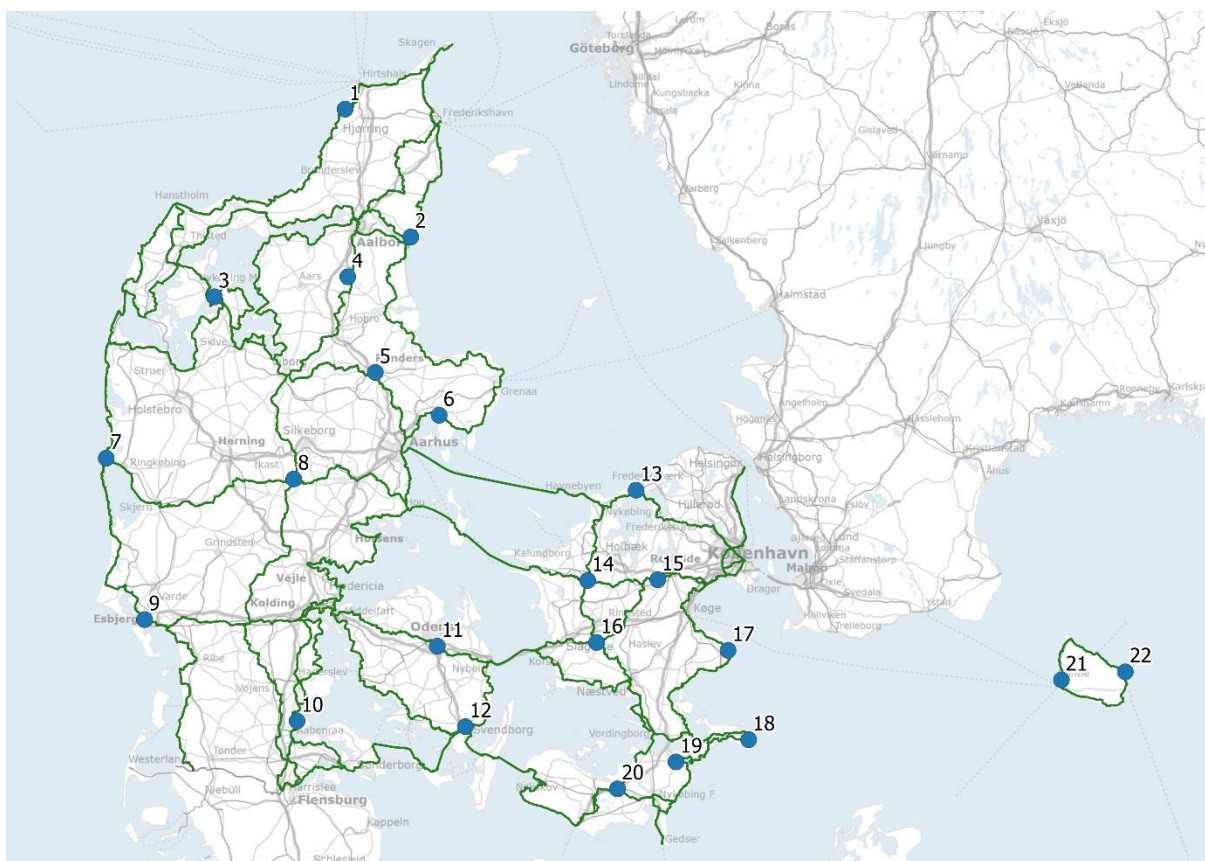
# Stopinterviews med brugerne

## Metode

Stopinterviews med brugerne er gennemført på udvalgte lokaliteter på de Nationale Cykelruter. Stedene er udvalgt, hvor det forventedes, at cykelturister gør ophold på deres tur som for eksempel ved naturparker eller overnatningssteder, der henvender sig til cykelturister, samt ved seværdigheder.

Der blev udvalgt som minimum to lokaliteter for hver National Cykelrute, dvs. 22 lokaliteter i alt. For nogle ruter er der tre eller fire interviewlokaliteter grundet lokaliteter, hvor flere ruter krydser hinanden.

For hver lokalitet har en interviewer brugt én dag på at interviewe de cyklister, der kom forbi på ruten. Interviewene blev udført i juni, juli og august 2022. Data blev indsamlet digitalt i Survey Monkey via en tablet. Interviewguiden var udarbejdet på både dansk, engelsk og tysk.



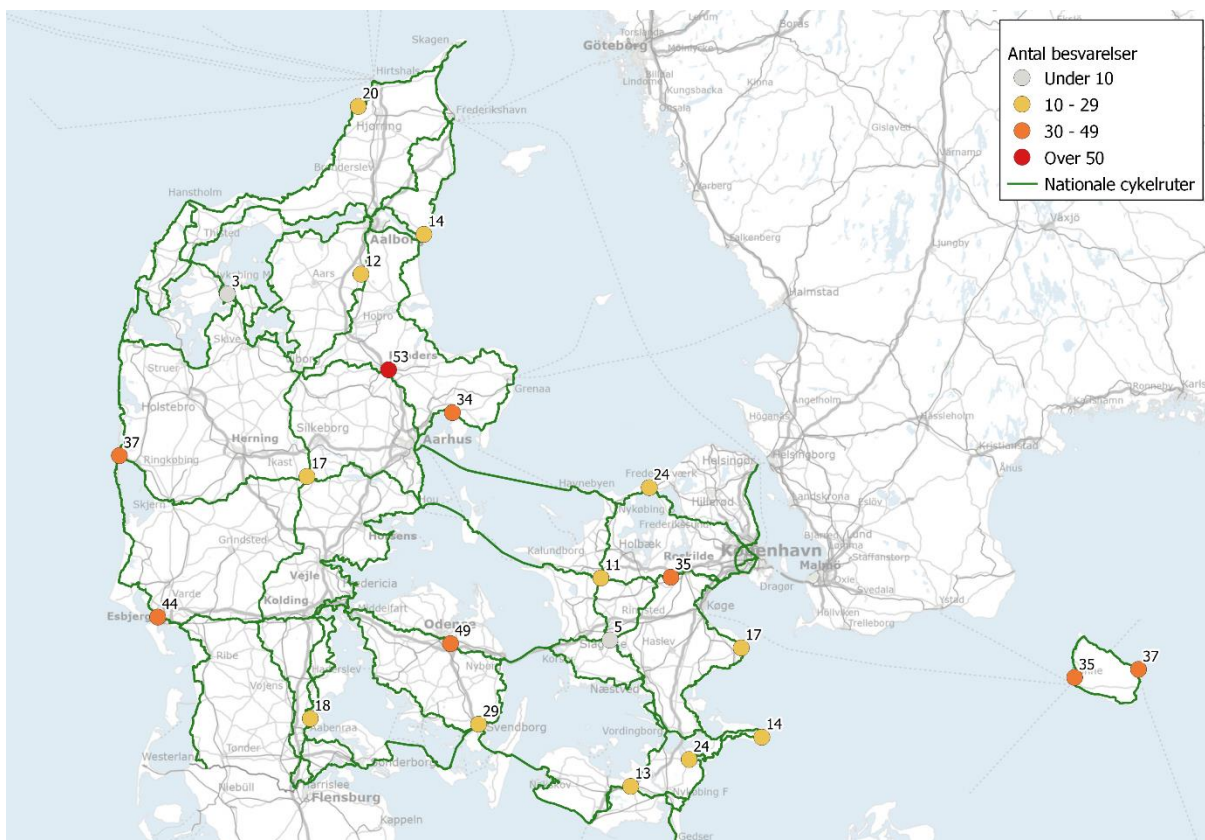
Figur 2. Interviewlokaliteter på de Nationale Cykelruter.

## Resultater

I alt er der opnået 545 besvarelser fra respondenter på de 22 lokaliteter. For størstedelen af lokaliteterne er der et rimeligt antal besvarelser. I de større byer som Esbjerg, Odense og Randers er der

opnået over 40 besvarelser, mens der på andre lokaliteter er opnået under 10 besvarelser. De få besvarelser kan muligvis skyldes dårligt vejr.

Antal besvarelser fordelt på lokaliteterne er vist på figur 3. Opdelt pr. National Cykelrute er der mellem 17 og 100 besvarelser pr. rute, hvilket fremgår af tabel 1.



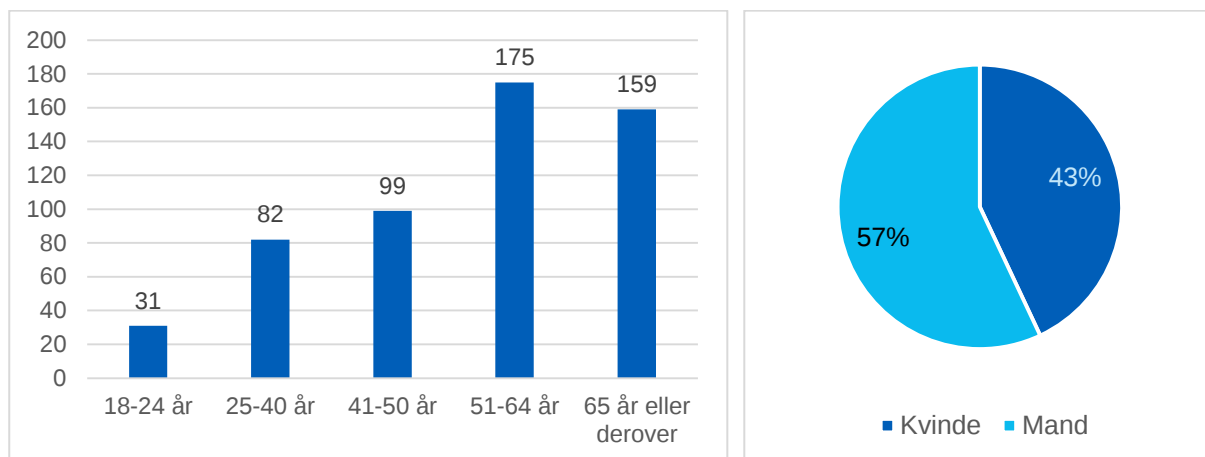
Figur 3. Antal besvarelser pr. lokalitet for stopinterviews.

Rute nr.	Rutenavn	Antal besvarelser	Antal lokaliteter
N1	Vestkystruten	81	3
N2	Hanstholm-København	80	3
N3	Hærvejsruten	29	2
N4	Søndervig-København	100	4
N5	Østkystruten	66	3
N6	Esbjerg-København	89	3
N7	Sjællands Odde-Rødbyhavn	29	3
N8	Østersøruten	60	3
N9	Helsingør-Gedser	55	3
N10	Bornholm rundt	92	2
N12	Limfjordsruten	17	2

Tabel 1. Antal besvarelser pr. rute samt hvor mange lokaliteter, der dækker hver rute.

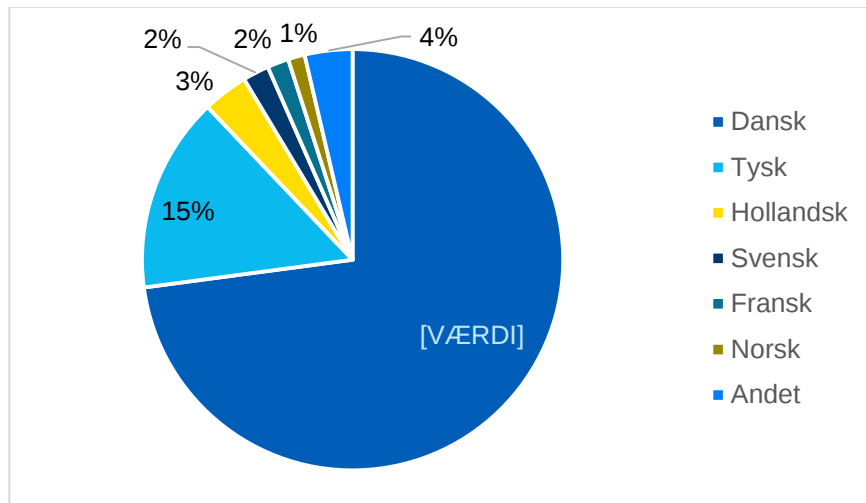
### Brugerne af de Nationale Cykelruter

Af de 545 respondenter er der flest mænd (57 %). Over halvdelen af respondenterne (61 %) er 51 år eller derover.



Figur 4. Respondenternes aldersfordeling og kønsfordeling.

Der er flest danskere (73 %) og dernæst tyskere (15 %). Hollændere (3 %), svenskere (2 %), fransk-mænd (2 %) og nordmænd (1 %) er også repræsenteret, mens 4 % af respondenterne har haft en anden nationalitet. Sidstnævnte dækker over mange nationaliteter i og uden for Europa.



Figur 5. Respondenternes nationalitet.

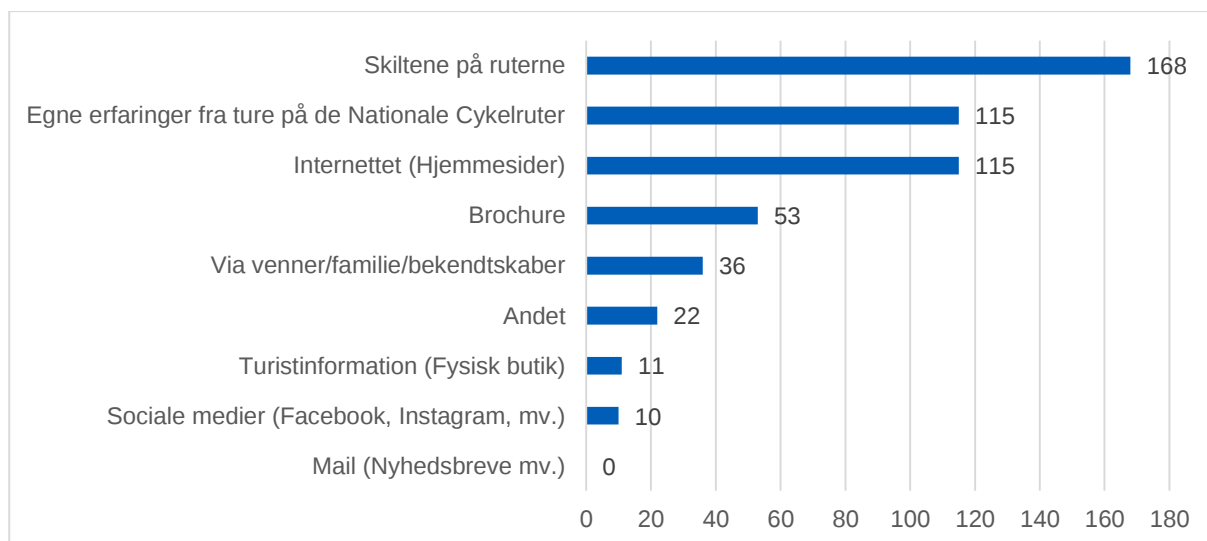
### Brugernes kendskab til de Nationale Cykelruter

Respondenterne er spurgt ind til deres kendskab til de Nationale Cykelruter. Her viser tabel 2, at 38 % kender meget eller noget til dem, mens 39 % ikke kender til de Nationale Cykelruter. 19 % af respondenterne kender kun til de Nationale Cykelruter af navn, mens 4 % svarer "Ved ikke". Opdeles respondenternes svar på de 11 ruter, viser tabellen nogenlunde samme mønster med mindre variation for nogle af ruterne.

Rute	Kender dem meget	Kender dem noget	Kender dem kun af navn	Kender dem ikke	Ved ikke
N1 Vestkyststruten	4 %	31 %	16 %	43 %	6 %
N2 Hanstholm – København	5 %	25 %	28 %	39 %	4 %
N3 Hærvejsruten	7 %	41 %	17 %	28 %	7 %
N4 Søndervig – København	6 %	33 %	18 %	38 %	5 %
N5 Østkyststruten	3 %	44 %	23 %	24 %	6 %
N6 Esbjerg – København	4 %	25 %	15 %	55 %	1 %
N7 Sjællands Odde – Rødbyhavn	10 %	34 %	10 %	41 %	3 %
N8 Østersøstruten	7 %	32 %	22 %	35 %	5 %
N9 Helsingør – Gedser	7 %	42 %	7 %	42 %	2 %
N10 Bornholm rundt	3 %	33 %	23 %	38 %	3 %
N12 Limfjordsruten	12 %	35 %	18 %	29 %	6 %
<b>Alle respondenter</b>	<b>5 %</b>	<b>33 %</b>	<b>19 %</b>	<b>39 %</b>	<b>4 %</b>

Tabel 2. Respondenternes kendskab til de Nationale Cykelruter opdelt pr. rute og samlet for alle respondenterne.

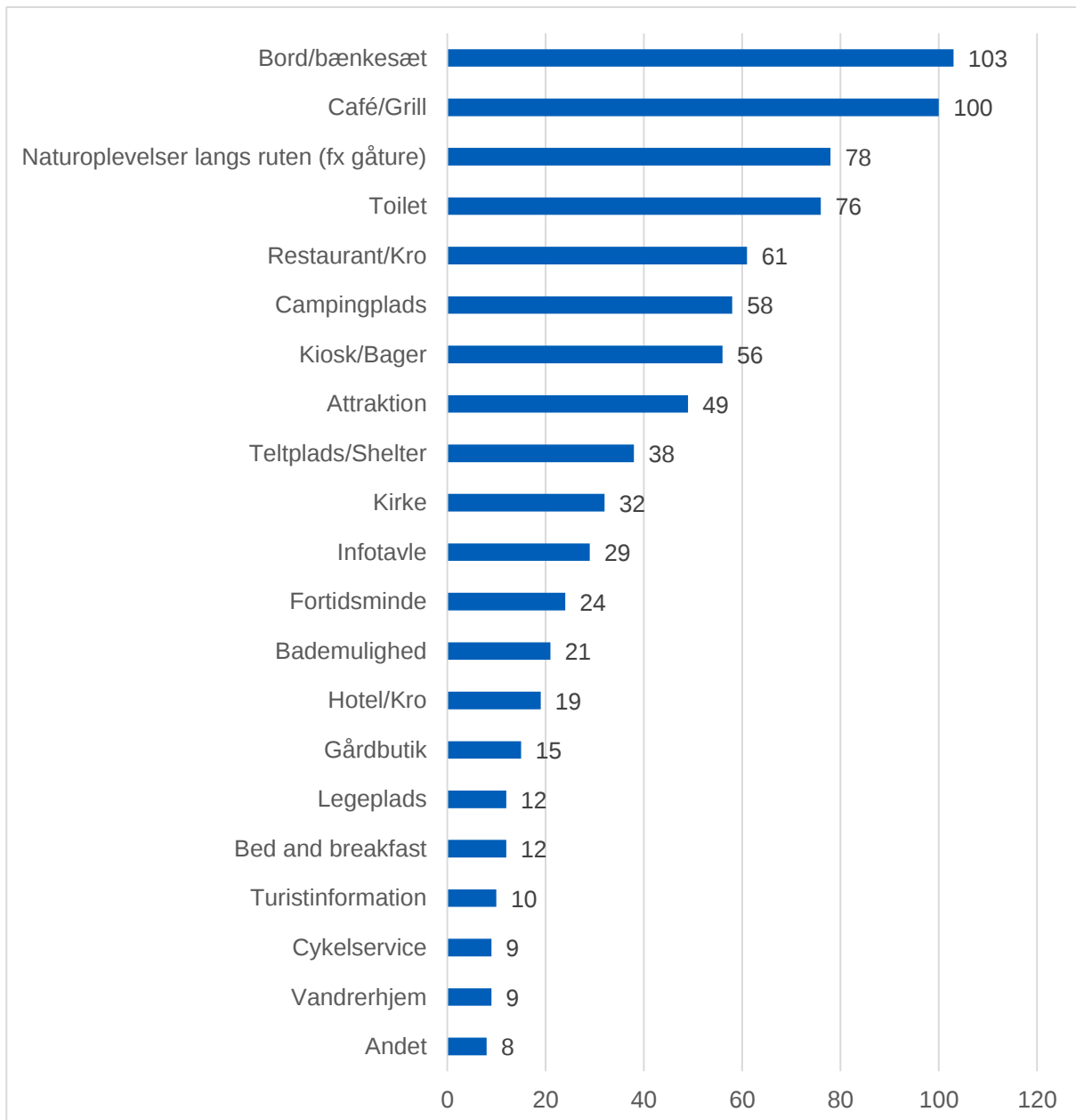
De respondenter, der angiver, at de kender til de Nationale Cykelruter, er ligeledes blev spurgt til, hvorfra de kender ruterne. Heraf fremgår det af figur 6, at en stor del af respondenterne har kendskab til ruterne fra skiltene samt fra egne erfaringer på de Nationale Cykelruter og fra internettet.



Figur 6. Hovfrad respondenternes kendskab til de Nationale Cykelruter stammer fra.

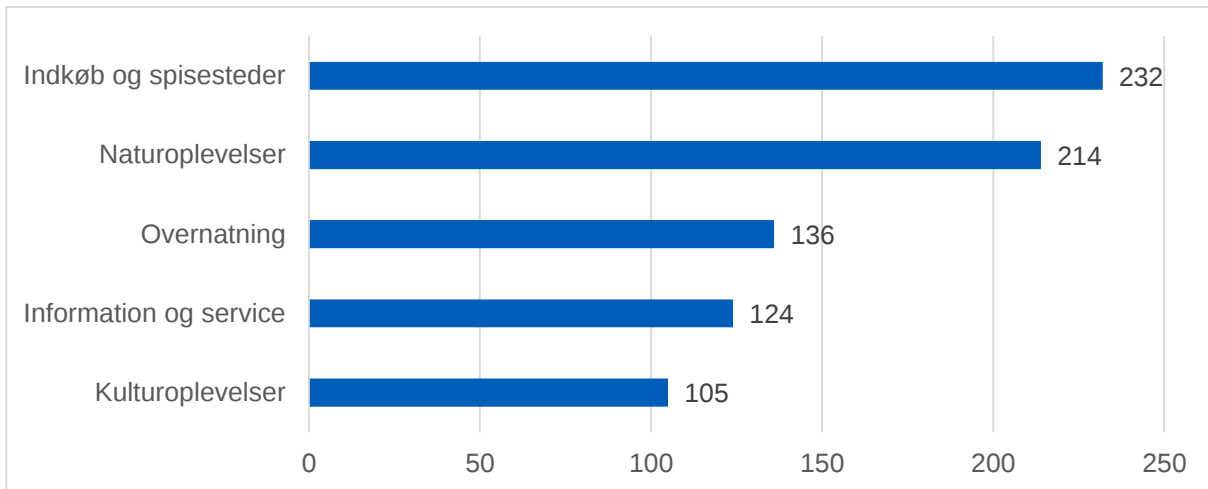
### Faciliteter langs de Nationale Cykelruter

Respondenterne har svaret på, hvilke faciliteter de bruger langs de Nationale Cykelruter. Respondenterne har haft mulighed for at vælge mere end én facilitet. Der er i alt 268 respondenter, der har angivet én eller flere faciliteter, som de benytter, lidt over halvdelen af respondenterne har dermed sprunget spørgsmålet over.



**Figur 7. Faciliteterne på de Nationale Cykelruter, som benyttes af respondenterne.**

De faciliteter, som flest respondenter bruger, er bord/bænkesæt og café/grill med ca. 100 svar hver. Derudover bliver naturoplevelser langs ruten samt toiletter også brugt. De mange faciliteter kan inddeles i fem mere overordnede kategorier, som er vist på figur 8.



Figur 8. Kategorisering af faciliteterne på de Nationale Cykelruter, som respondenterne bruger.

### Formål med cykelturen på de Nationale Cykelruter

Respondenterne har ligeledes svaret på, hvad formålet er med deres tur. Da interviewlokaliteterne nogle steder dækker flere ruter, er det ikke muligt at definere brugernes formål pr. rute. Resultaterne for formål med cykelturen er derfor opgjort på interviewlokaliteter og fremgår af tabel 3.

Resultatet for de enkelte lokaliteter afhænger i høj grad af den præcise placering af disse – er lokaliteten fx nær et byområde, er der mange cyklister med hverdagsformål, og er lokaliteten fx nær naturområder, er der mange fritidsture.

Lokalitet	Ferie og rekreative fritidsture	Motion/sport	Hverdagsformål, pendling og indkøb	Andet
1 – Skallerup Klit	73 %	18 %	9 %	0 %
2 – Hals	47 %	33 %	20 %	0 %
3 – Glyngøre	0 %	50 %	50 %	0 %
4 – Rebild	31 %	46 %	23 %	0 %
5 – Randers	0 %	19 %	79 %	2 %
6 – Kalø	33 %	46 %	21 %	0 %
7 – Søndervig	46 %	21 %	33 %	0 %
8 – Vrads	41 %	24 %	35 %	0 %
9 – Esbjerg	22 %	15 %	61 %	2 %
10 – Løjt Kirkeby	23 %	38 %	31 %	8 %
11 – Odense	6 %	4 %	90 %	0 %
12 – Svendborg	32 %	10 %	58 %	0 %
13 – Hundested	71 %	14 %	14 %	0 %
14 – Skamstrup	23 %	38 %	31 %	8 %
15 – Lejre	19 %	49 %	32 %	0 %
16 – Lyng-Eskilstrup	33 %	50 %	17 %	0 %
17 – Stevns	74 %	21 %	5 %	0 %
18 – Møns Klint	100 %	0 %	0 %	0 %
19 – Stubbekøbing	88 %	8 %	0 %	4 %
20 – Saksøbing	11 %	5 %	84 %	0 %
21 – Rønne	57 %	17 %	26 %	0 %
22 – Svaneke	64 %	3 %	33 %	0 %
<b>Samlet</b>	<b>39 %</b>	<b>19 %</b>	<b>41 %</b>	<b>1 %</b>

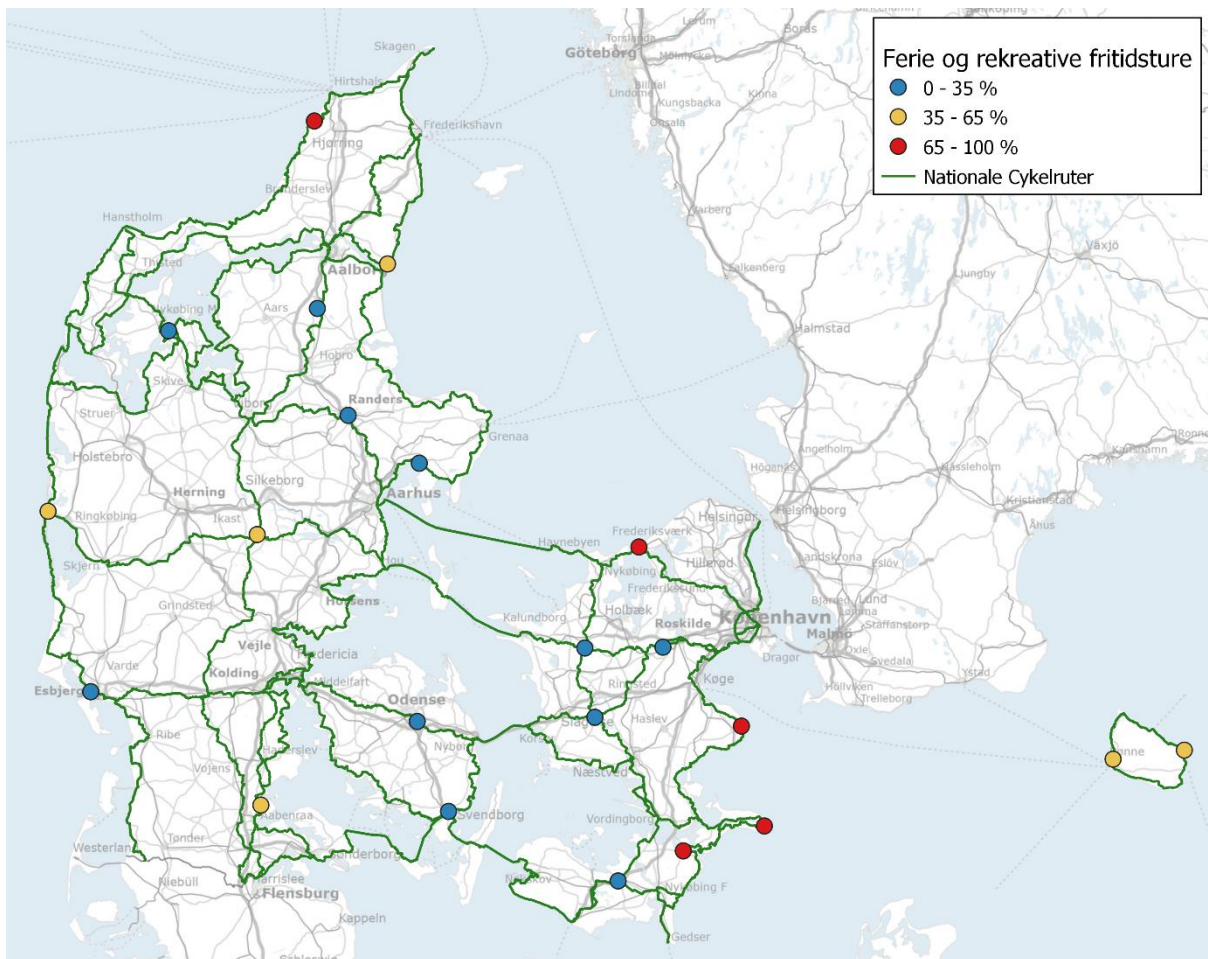
Tabel 3. Respondenternes formål med cykelturen på de Nationale Cykelruter på baggrund af 592 svar fra 545 respondenter.

Der er cirka lige mange respondenter, der angiver, at formålet med cykelturene på de Nationale Cykelruter er "hverdagsformål, pendling og indkøb" eller "ferie og rekreative fritidsture". I tabellen er fremhævet de lokaliteter, hvor over 70 % af respondenterne har angivet samme formål med turen.

Da respondenterne har haft mulighed for at vælge flere svar, er også opdelt efter deres primære formål. Her er det forudsat, at "ferie og rekreative fritidsture" er det primære formål, uanset om der også er angivet "motion/sport" eller "hverdagsformål, pendling og indkøb". Det er også forudsat, at et hverdagsformål har en højere prioritet end "motion/sport". Det er dermed vurderet, at 42 % af respondenterne har "ferie og rekreativ fritidstur" som det primære formål, mens 40 % af respondenternes formål primært er "hverdagsformål, pendling og indkøb". 17% af respondenterne har "motion/sport" som formål, og 1 % har angivet "Andet".

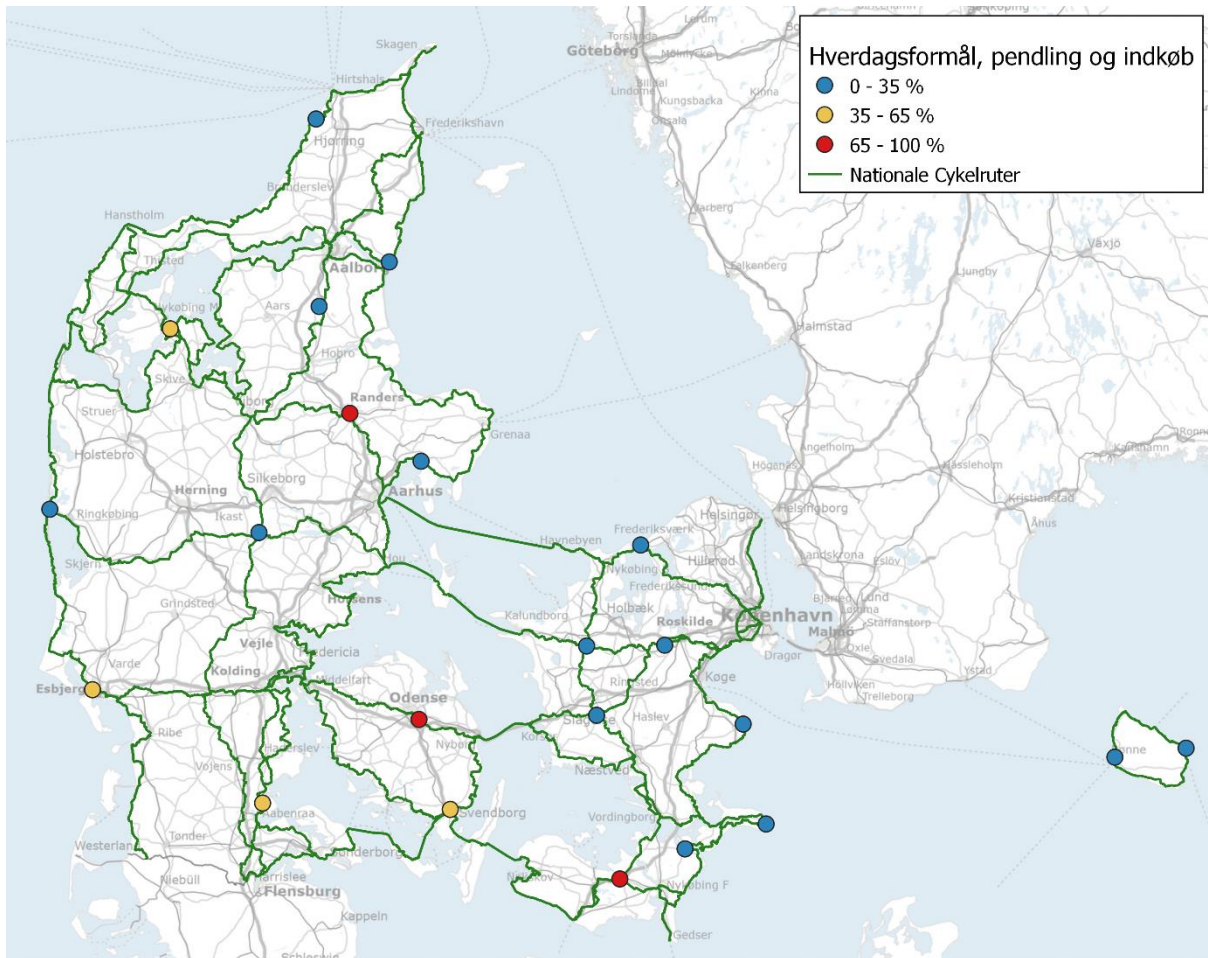
Fordelingen af respondenternes formål på de enkelte interviewlokaliteter er vist på de nedenstående kort, et for hvert turformål.





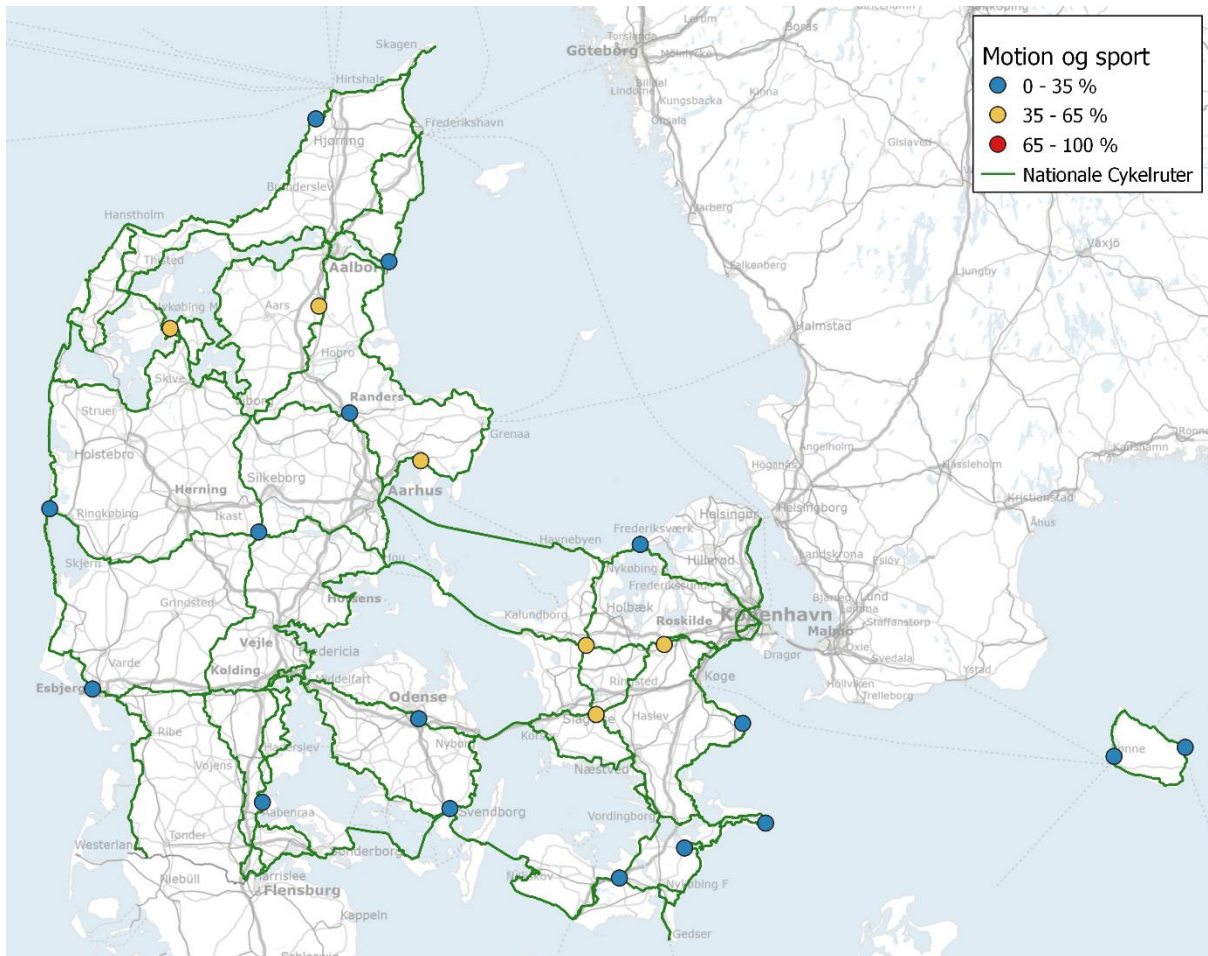
Figur 9. Respondenternes formål med cykelturen fordelt på interviewlokaliteter. Her for formålet ”ferie og rekreative fritidsture”.

For turformålet ”ferie og rekreative cykelture” er der især mange cyklister med dette formål på lokaliteter, der forventeligt tiltrækker turister i løbet af sommeren.



Figur 10. Respondenternes formål med cykelturen fordelt på interviewlokaliteter. Her for formålet ”hverdagsformål, pendling og indkøb”.

For turformål, som relaterer sig til hverdagen, pendling og indkøb, er det tydeligt at se, at det især er ved byerne, at mange af cyklisterne har disse primære formål.

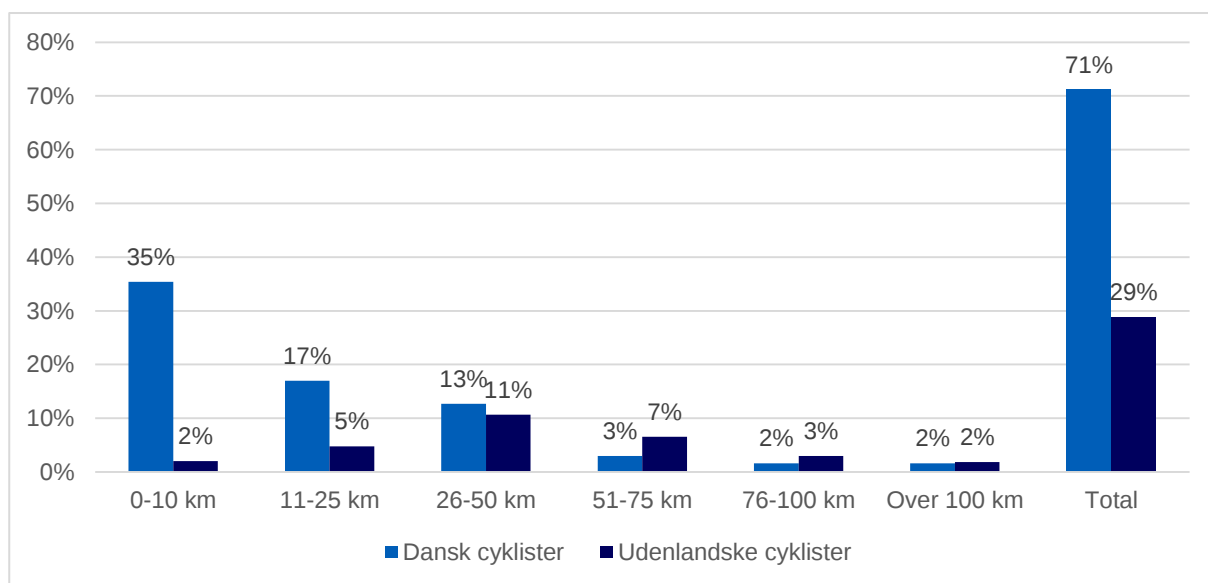


Figur 11. Respondenternes formål med cykelturen fordelt på interviewlokalteter. Her for formålet "motion og sport".

For alle interviewlokalteter gælder, at "motion og sport" har været formålet for under 65 % af brugerne.

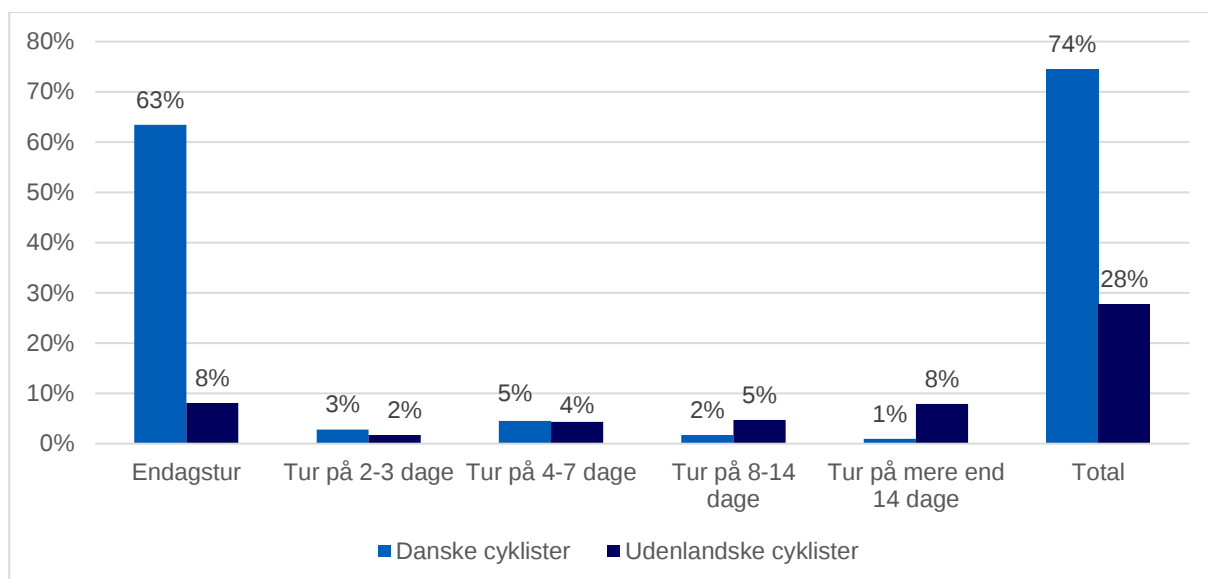
### Længde og varighed af cykeltur på de Nationale Cykelruter

Cirka en tredjedel af de danske brugere af de Nationale Cykelruter kører korte ture på interviewdagen (35 %) jf. figur 12. Henholdsvis 17 % og 13 % af de danske cyklister kører 11-25 km og 26-50 km på interviewdagen. De udenlandske cyklister kører typisk længere ture end de danske cyklister, hvilket ligeledes fremgår af nedenstående figur.



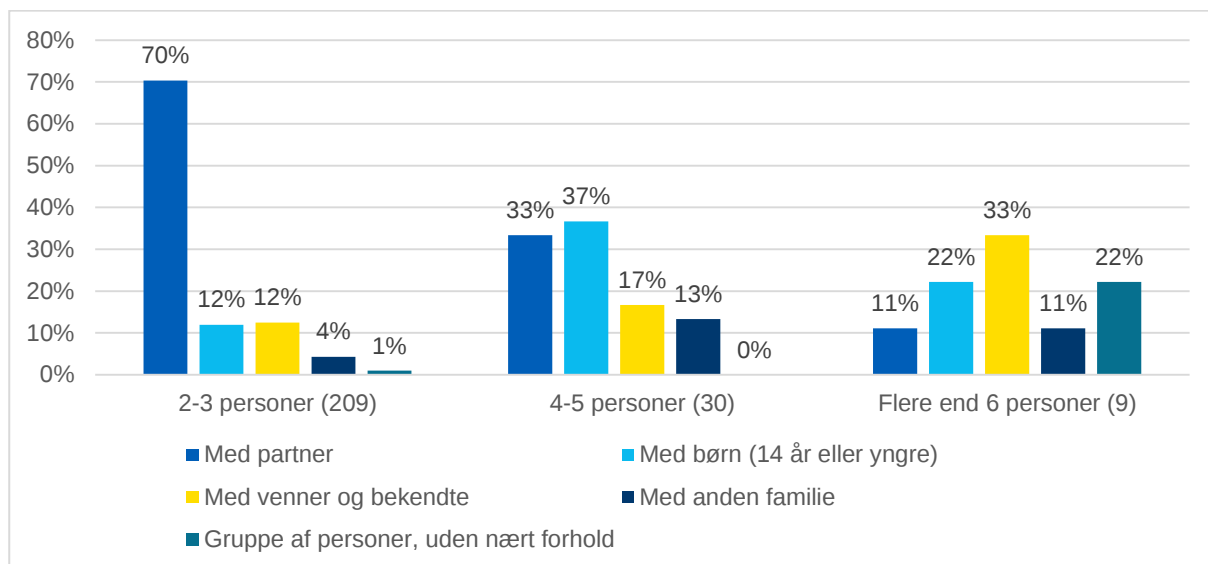
**Figur 12.** Længden af respondenternes cykeltur på de Nationale Cykelruter på interviewdagen fordelt på 314 danske cyklister og 127 udenlandske cyklister. 104 respondenter svarer "Ved ikke" og er ikke medtaget i opgørelsen.

Størstedelen af brugerne er på en endagstur (71 %) jf. figur 13. Opdeles brugerne på danske og udenlandske cyklister, ses det, at de udenlandske cyklister udgør en større andel på de længerevarende ture end de danske cyklister.



**Figur 13.** Varighed af respondenternes cykeltur på de Nationale Cykelruter fordelt på 391 danske cyklister og 142 udenlandske cyklister. 12 respondenter svarer "Ved ikke" og er ikke medtaget i opgørelsen.

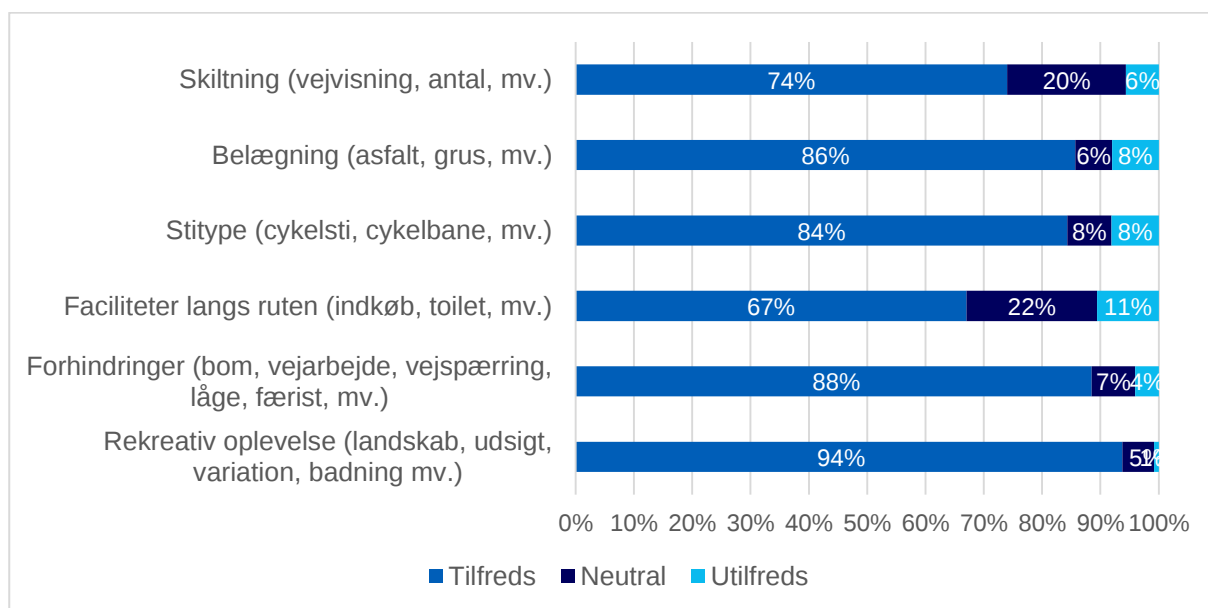
Over halvdelen af respondenterne (59 %) cykler alene på interviewdagen, mens de resterende cykler i grupper på 2 personer eller flere. Dem, der cykler i grupper, cykler typisk 2-3 personer sammen, og det er hovedsageligt med deres partner eller børn.



**Figur 14.** Hvem respondenterne cykler sammen med, fordelt på antal personer der cykler sammen. I parentes er angivet, hvor mange respondenter, der cykler i de tre grupper.

### Brugernes tilfredshed med de Nationale Cykelruter

Brugerne af de Nationale Cykelruter har vurderet, hvor tilfredse de er med en række forhold langs ruterne. Overordnet er brugerne tilfredse med forholdene på de Nationale Cykelruter. Brugerne er mest tilfredse med de rekreative oplevelser langs ruterne, hvor 94 % af brugerne er tilfredse, mens andelen af tilfredse brugere er mindst, når det handler om faciliteter og skilte. Her er andelen af tilfredse brugere henholdsvis 67 % og 74 %.



**Figur 15.** Brugernes tilfredshed med forholdene langs de Nationale Cykelruter.

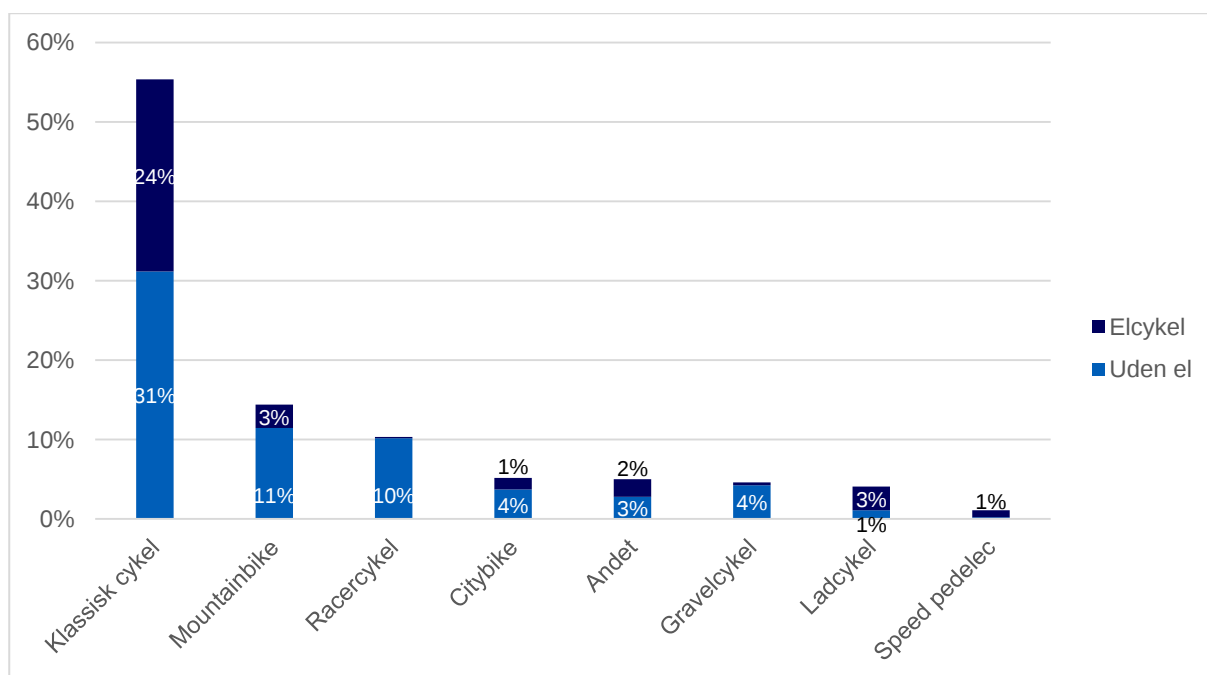
Brugerens tilfredshed er angivet med en skala fra 1 til 5, hvor 1 er "Mest utilfreds" og 5 er "Mest tilfreds". Ud fra tabel 4 ses det, at brugerne overordnet set er tilfredse med de enkelte ruter, og at tilfredsheden med skiltning og faciliteter er lavest. På rute N2 (Hanstholm-København) er brugerne mest tilfredse, og på rute N8 (Østersøruten) er brugerne mindst tilfredse, set ud fra den samlede tilfredshed med forholdene på ruterne. De enkelte resultater er baseret på få besvarelser, og resultatet er derfor behæftet med usikkerhed.

Forhold på ruterne	N1	N2	N3	N4	N5	N6	N7	N8	N9	N10	N12	Samlet
Skiltning	3,8	3,8	3,3	3,1	3,6	2,5	3,1	2,5	3,8	3,3	2,9	<b>3,3</b>
Belægning	3,8	4,2	3,9	3,9	4,1	4,3	3,7	3,8	3,9	4,1	3,4	<b>4,0</b>
Stiotype	4,1	4,3	3,4	3,9	4,0	4,5	3,1	3,3	3,9	4,1	3,9	<b>4,1</b>
Faciliteter	3,6	4,0	3,1	3,0	3,7	2,6	2,4	2,4	3,6	3,5	3,6	<b>3,3</b>
Forhindringer	4,1	4,5	3,9	4,1	4,3	4,6	4,0	3,9	4,2	4,3	4,1	<b>4,3</b>
Rekreative oplevelse	4,2	4,8	4,1	4,2	4,5	4,8	4,2	4,2	4,1	4,4	4,5	<b>4,5</b>
<b>Total</b>	<b>23,6</b>	<b>25,7</b>	<b>21,7</b>	<b>22,2</b>	<b>24,1</b>	<b>23,4</b>	<b>20,6</b>	<b>20,1</b>	<b>23,6</b>	<b>23,8</b>	<b>22,4</b>	<b>23,5</b>

Tabel 4. Brugernes tilfredshed med forskellige forhold opdelt på de 11 Nationale Cykelruter.

### Cykeltyper på de Nationale Cykelruter

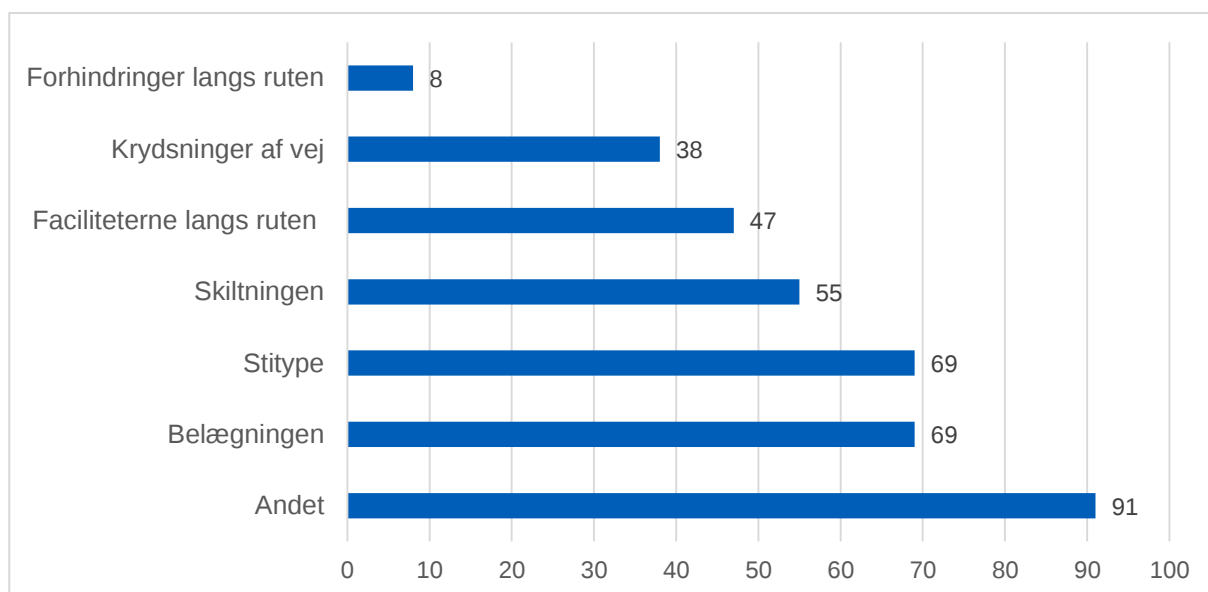
Brugerne af de Nationale Cykelruter kører primært på en klassisk cykel (55 %). Derudover er der 14 %, der kører på mountainbike, og 10 % der kører på racercykel. 34 % af brugerne kører på en elcykel og har således et behov for at kunne oplade deres batteri. 3 % af brugerne kører med en anhænger eller efterløber på deres cykel. 95 % af brugerne kører på deres egen cykel.



Figur 16. Brugernes cykeltyper på de Nationale Cykelruter fordelt på elcykel og uden el. Gravelcykel er en kombination af en racercykel og en mountainbike. Speed pedelec er en elcykel, der kan køre op til 45 km/t.

### Brugernes ønsker til forbedringer af de Nationale Cykelruter

Brugerne er blevet spurgt til, om der er forhold på de Nationale Cykelruter, de ønsker forbedret. Respondenterne har kunnet vælge flere svarmuligheder. I alt er der 256 respondenter, der har angivet svar, hvilket er under halvdelen. Der er flest brugere, der mener, at belægningen samt stitypen (fx sti langs vej eller i eget trace) bør forbedres.



Figur 17. Brugernes ønsker til forbedringer af de Nationale Cykelruter.

Derudover har brugerne også angivet andre forhold under "Andet", hvor følgende bliver fremhævet som mulige forbedringsområder:

- Beplantning
- Oplysning om ruterne
- Reklame om ruterne
- Ladestandere til elcykler langs ruterne.

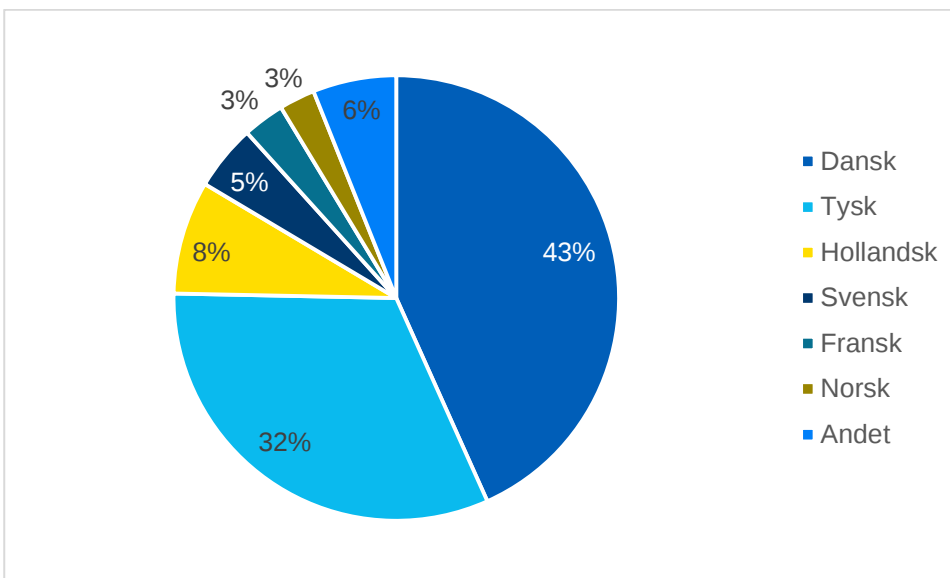
## Resultater fra cykelturister

Da der er et stort fokus på cykelturister blandt de professionelle aktører, er der i dette afsnit set nærmere på de respondenter, der enten er på cykelferie med overnatning eller på en rekreativ cykeltur. Det antages, at alle disse respondenter er cykelturister. På den måde bliver besvarelser fra pendlere, motionscyklister og cyklister med andre hverdagsformål sorteret fra. Det betyder, at resultater i dette afsnit bygger på 231 besvarelser fra cykelturister svarende til 42 % af samtlige respondenter.

### Cykelturisterne

Cykelturisternes alders- og kønsfordeling ligner den, der gør sig gældende for alle respondenterne med flest mænd og flest respondenter i alderen fra 51 år og ældre.

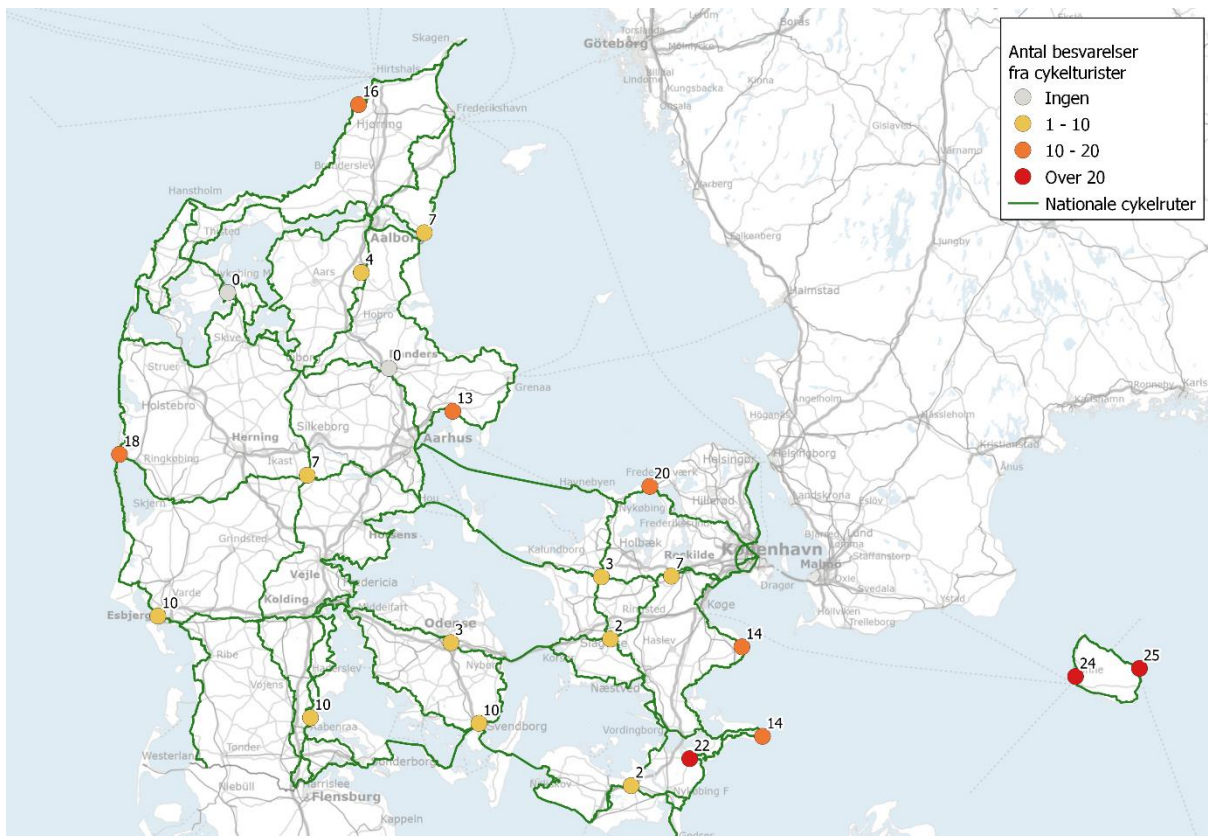
Cykelturisterne er både danskere og udlændinge med 43 % danske cykelturister. 32 % af cykelturisterne kommer fra Tyskland, mens resten primært kommer fra Holland og Sverige.



Figur 18. Cykelturisternes nationalitet.



Cykelturisterne er interviewet på interviewlokaliteter over hele landet, og deres fordeling kan ses på figur 19. Der er flest cykelturister på lokaliteter, som også forbindes med turister - især ved kysterne.



Figur 19. Antal besvarelser fra cykelturister fordelt på interviewlokaliteterne.

Antallet af besvarelser pr. rute er opgjort i tabel 5. For nogle af ruterne er der kun ganske få besvarelser, og der er derfor ikke lavet yderligere analyser, der fordeler cykelturisterne på de enkelte ruter, da det vurderes, at det er for usikkert. Resultaterne i de følgende afsnit forholder sig derfor til ruterne som en samlet enhed.

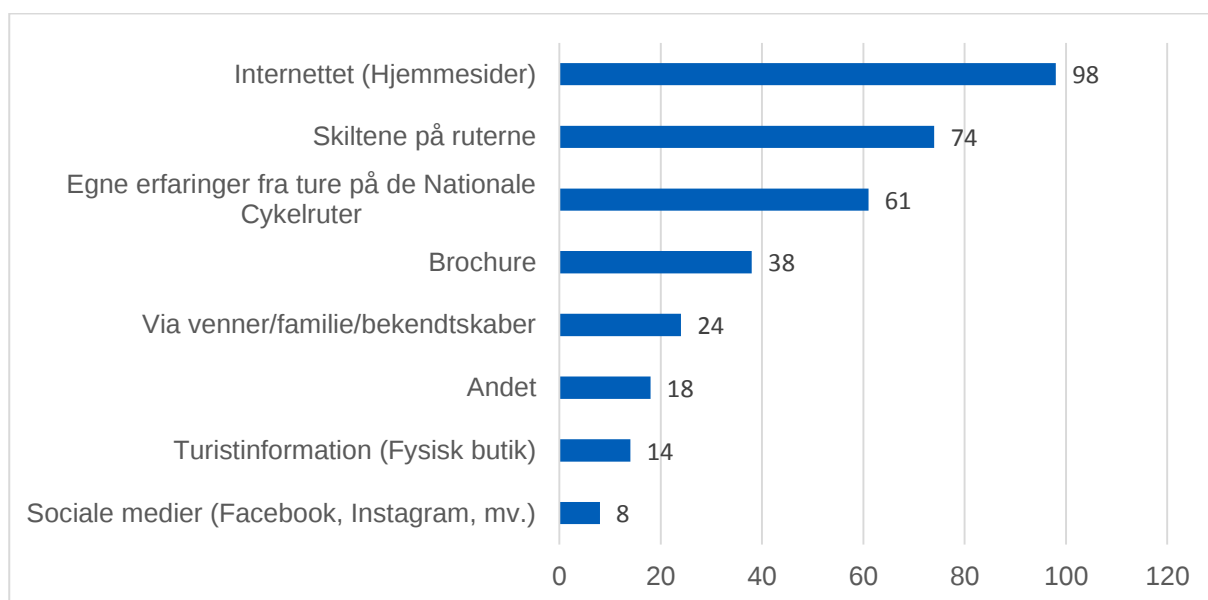
Rute nr.	Rutenavn	Antal cykelturister	Antal lokaliteter
N1	Vestkyststruten	44	3
N2	Hanstholm-København	20	3
N3	Hærvejsruten	11	2
N4	Søndervig-København	35	4
N5	Østkyststruten	30	3
N6	Esbjerg-København	12	3
N7	Sjællands Odde-Rødbyhavn	7	3
N8	Østersøruten	22	3
N9	Helsingør-Gedser	50	3
N10	Bornholm rundt	49	2
N12	Limfjordsruten	7	2

Tabel 5. Cykelturisternes besvarelser fordelt på de 11 Nationale Cykelruter.

### Cykelturisternes kendskab til de Nationale Cykelruter

Respondenterne er spurgt ind til deres kendskab til de Nationale Cykelruter. Her har 52 % af cykelturisterne angivet, at de kender meget eller noget til de Nationale Cykelruter. Derudover er der 13 % af cykelturisterne, der kun kender de Nationale Cykelruter af navn, mens 32 % ikke kender noget til ruterne. 3 % af cykelturisterne svarer "Ved ikke". Sammenholdt med gruppen af samtlige respondenter kender flere cykelturister til de Nationale Cykelruter.

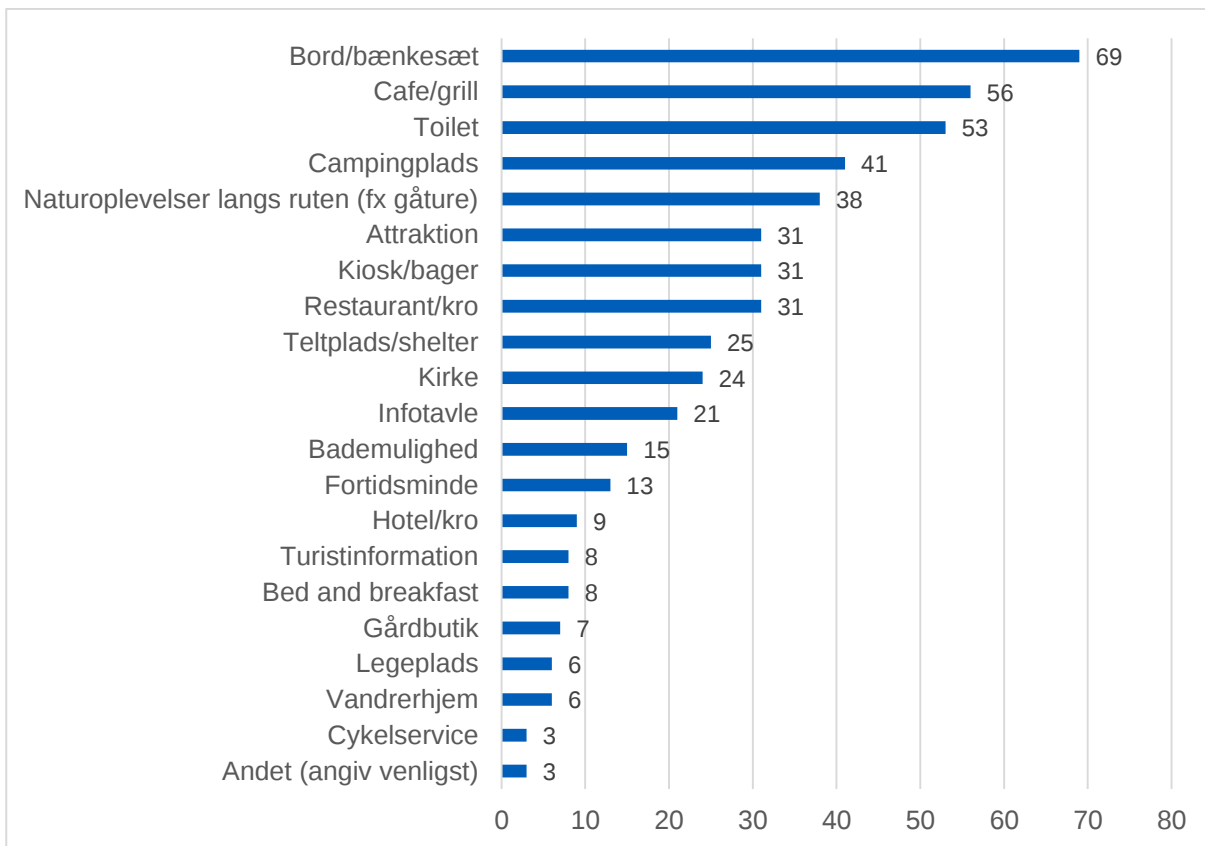
De respondenter, der angiver, at de kender til de Nationale Cykelruter, er ligeledes blevet spurgt til, hvorfra de kender ruterne. Heraf fremgår det, at en stor del af respondenterne har kendskab til ruterne via internettet, fra skiltene, samt fra egne erfaringer på de Nationale Cykelruter. Den største andel af cykelturisterne har kendskab til de Nationale Cykelruter fra internettet, hvilket adskiller sig fra gruppen af samtlige respondenter, hvor den største andel kender til de Nationale Cykelruter fra skiltene på ruterne.



Figur 20. Hvorefter cykelturisternes kendskab til de Nationale Cykelruter stammer fra.

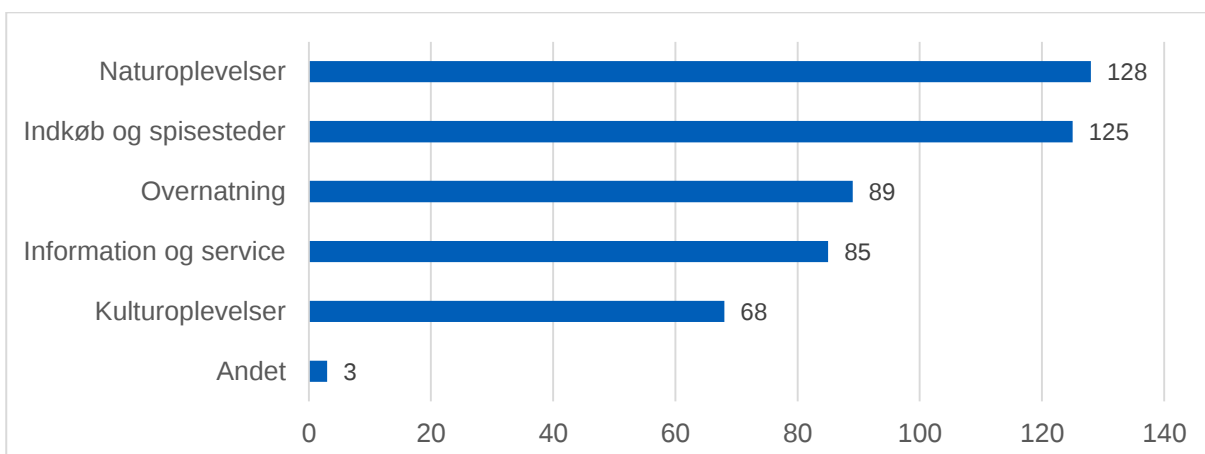
### Faciliteter langs de Nationale Cykelruter

Cykelturisterne på de Nationale Cykelruter gør flittigt brug af faciliteterne langs de Nationale Cykelruter. 129 af cykelturisterne har angivet én eller flere faciliteter, som de har benyttet.



**Figur 21. Faciliteterne på de Nationale Cykelruter, som benyttes af cykelturisterne.**

De faciliteter, som flest cykelturister bruger, er bord/bænkesæt og café/grill. Derudover bliver toiletter, campingpladser og naturoplevelser langs ruterne også brugt. De mange faciliteter kan inddeles i fem mere overordnede kategorier, som er vist på figur 22.

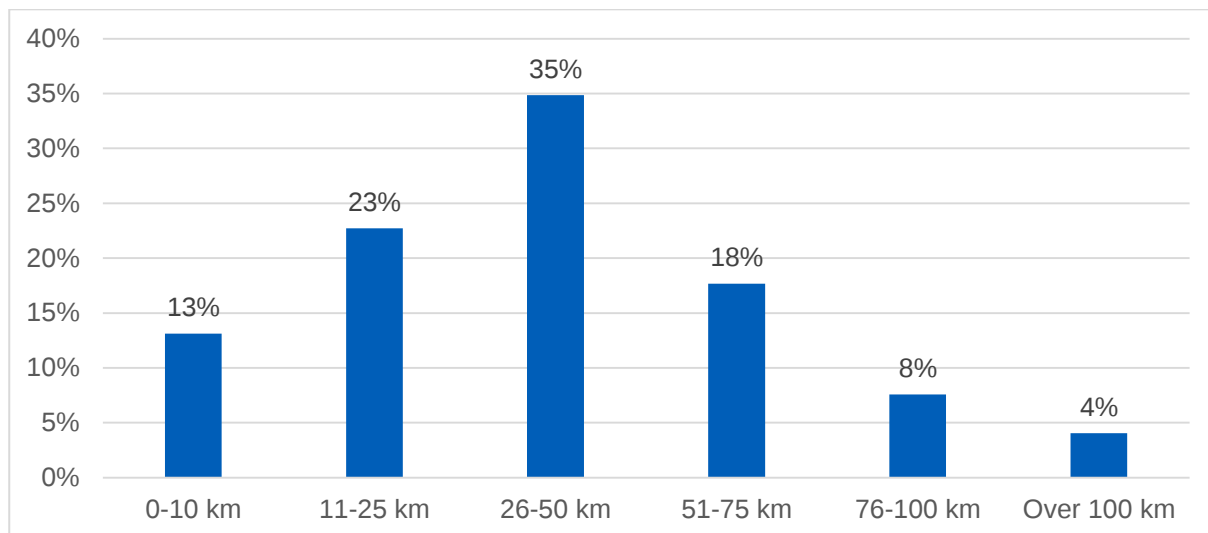


**Figur 22. Kategorisering af faciliteterne på de Nationale Cykelruter, som cykelturisterne bruger.**

Den overordnede kategorisering viser, at cykelturisterne især gør brug af naturoplevelser langs ruterne og muligheden for indkøb og spisesteder. For den samlede gruppe af respondenter bliver indkøb og spisesteder derimod brugt mest efterfulgt af naturoplevelser.

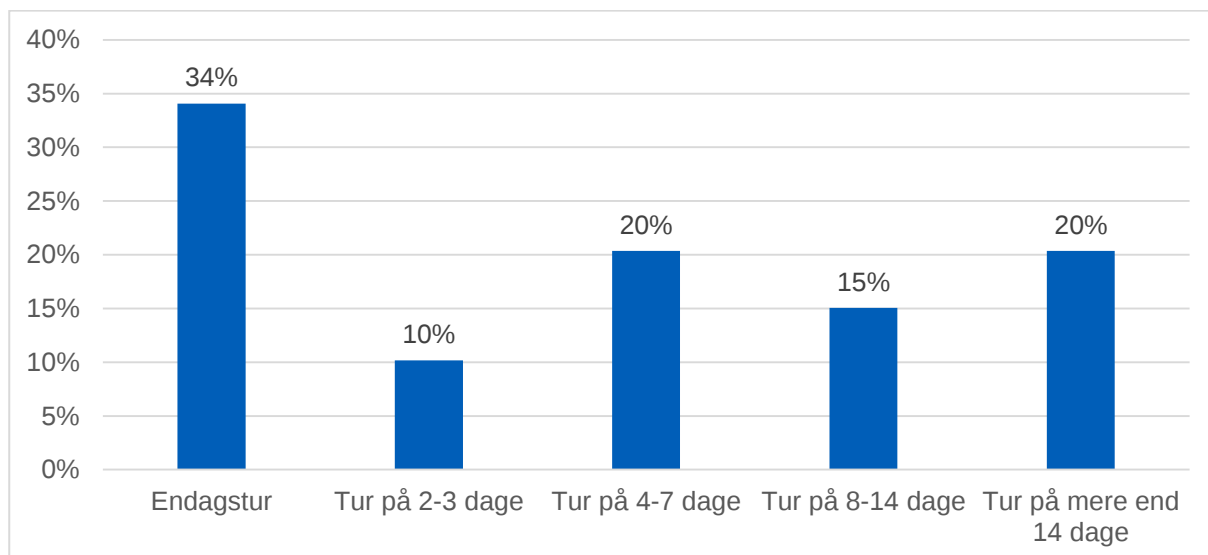
### Længde og varighed af cykeltur på de Nationale Cykelruter

35 % af cykelturisterne på de Nationale Cykelruter kører 26-50 km på interviewdagen, men en del af cykelturisterne kører både kortere og længere ture. 23 % kører således 11-25 km, mens 18 % kører 51-75 km.



**Figur 23.** Længden af cykelturisternes cykeltur på de Nationale Cykelruter på interviewdagen. 33 cykelturister svarer "Ved ikke" og er ikke med i opgørelsen.

Cirka en tredjedel af cykelturisterne (34 %) er på en endagstur, mens resten kører ture af flere dages varighed. Til sammenligning er der 71 % af gruppen af alle respondenterne, der er på en endagstur.

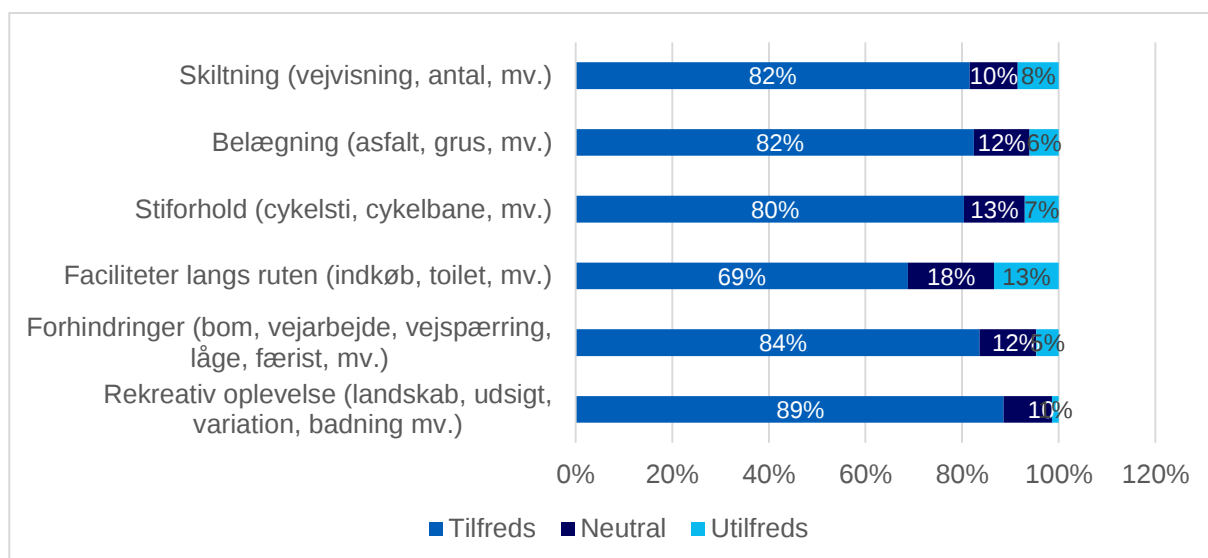


**Figur 24.** Varighed af cykelturisternes cykeltur på de Nationale Cykelruter.

Over halvdelen af cykelturisterne (65 %) kører i mindre grupper på 2-3 personer, mens 26 % af cykelturisterne kører alene på interviewdagen. De cykelturister, der cykler sammen med andre, kører typisk sammen med deres partner (79 %), børn (15 %) eller med venner og bekendte (12 %).

### Cykelturisternes tilfredshed med de Nationale Cykelruter

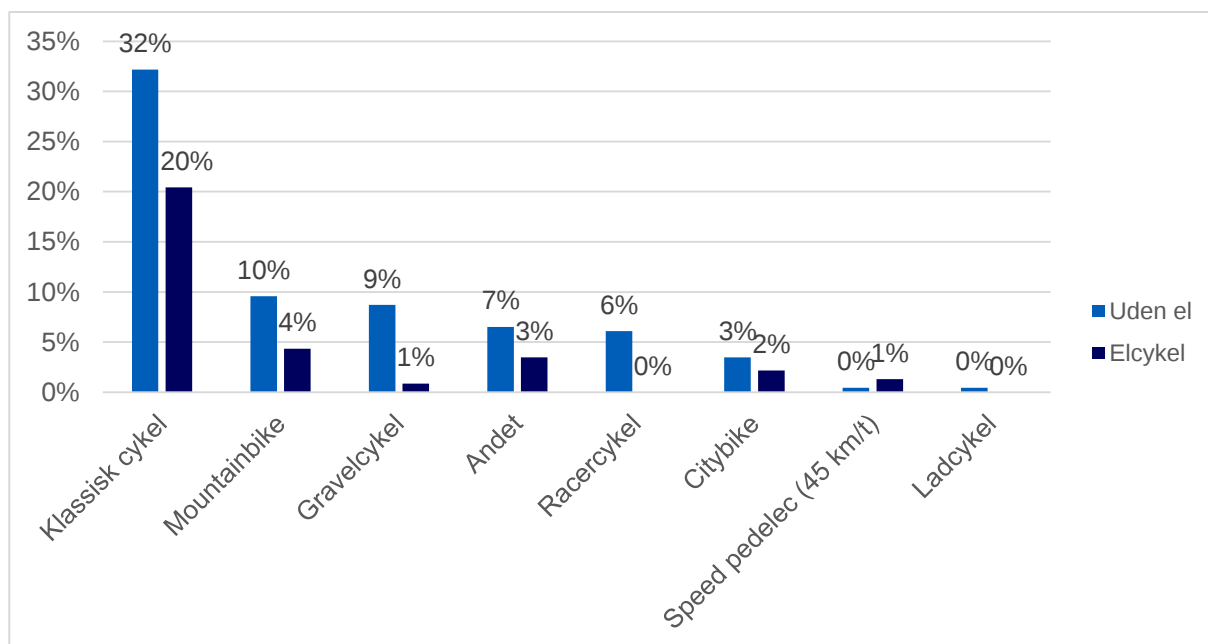
Cykelturisterne er overordnet set meget tilfredse med forholdene på de Nationale Cykelruter. Cykelturisterne er især tilfredse med de rekreative oplevelser langs ruterne (89 % af cykelturisterne er tilfredse). Derimod er cykelturisterne mindst tilfredse med faciliteterne langs ruterne (69 % af cykelturisterne er tilfredse). Samme tendenser er også gældende for alle respondenterne jf. figur 15.



Figur 25. Cykelturisterne tilfredshed med forholdene langs de Nationale Cykelruter.

### Cykeltypen blandt cykelturisterne

Over halvdelen af cykelturisterne kører på en klassisk cykel (52 %) eller en mountainbike (14 %), dvs. stort set samme fordeling som ved alle respondenterne jf. figur 16. En tredjedel af cykelturisterne kører på en elcykel.

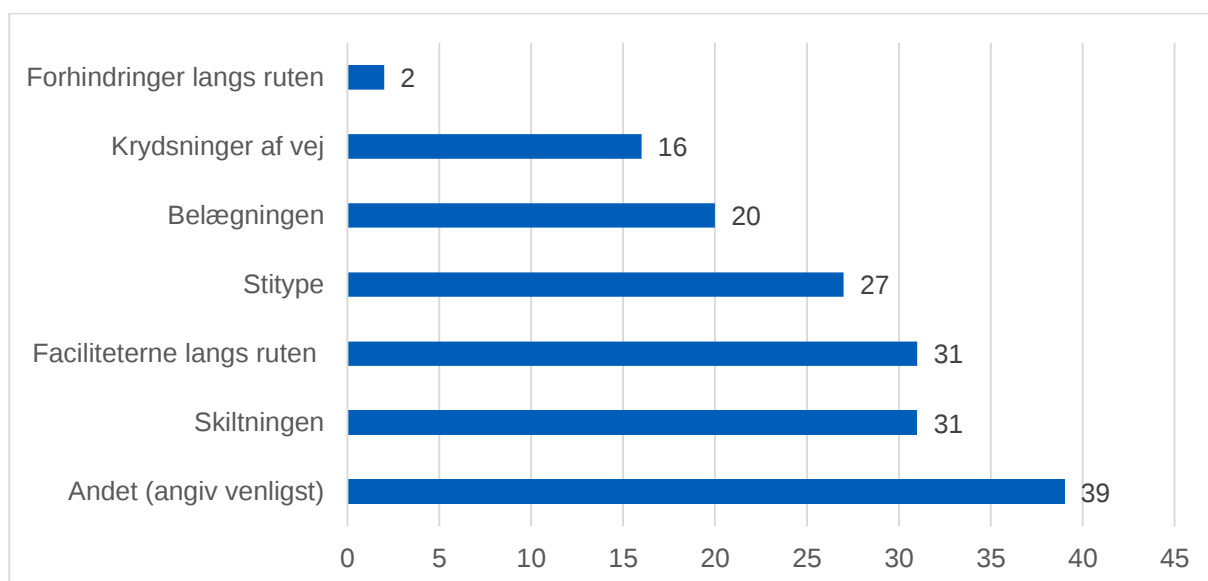


Figur 26. Cykelturisternes cykeltypen på de Nationale Cykelruter fordelt på elcykler og cykler uden el.

### Cykelturisternes ønsker til forbedringer af de Nationale Cykelruter

Respondenterne har haft mulighed for at svare på, om der er nogle forhold på de Nationale Cykelruter, som de ønsker bliver ændret eller forbedret. Af de 231 cykelturister har 143 svaret (62 %), at de ønsker ét eller flere forhold forbedret.

Det er især skiltningen og faciliteterne langs ruterne, som cykelturisterne ønsker at få forbedret. Dette adskiller sig fra den samlede gruppe af respondenter, hvor flest ønsker forbedringer af belægningen samt stitypen. 27 % af cykelturisterne, der ønsker forbedringer, har angivet "Andet". Det dækker bl.a. over beplantning, oplysning, reklame om ruterne og ladestandere, mens der også er nogle cykelturister, der uddyber deres svar.



Figur 27. Cykelturisternes ønsker til forbedringer langs de Nationale Cykelruter.

# Telefoninterviews med aktører

## Metode

Der er gennemført 67 kvalitative telefoninterviews med repræsentanter fra Naturstyrelsens distrikter, destinationsselskaberne samt udvalgte kommuner og turismeaktører langs de Nationale Cykelruter. Telefoninterviewene er gennemført for at få kendskab de professionelle aktørers erfaringer med de Nationale Cykelruter.

Interviewene er foretaget hen over sommeren 2022 med følgende interessenter:

- 14 af 16 distrikter i Naturstyrelsen
- 14 udvalgte kommuner
- 12 udvalgte turismeaktører
- 17 destinationsselskaber
- 10 udvalgte rådgivere og andre aktører.

## Resultater

### Aktørernes generelle tanker om og erfaringer med de Nationale Cykelruter

Aktørerne på tværs af de fem grupper er generelt positive ift. de Nationale Cykelruter og mener, at ruterne er vigtige både for den danske cykelturisme og for lokale cyklister. Der er forskel på, hvor meget fokus de enkelte aktører har på de Nationale Cykelruter. Det gælder både i kommunerne, blandt destinationsselskaberne og i Naturstyrelsen. Turismeaktørernes opmærksomhed på ruterne varierer også, og afhænger af, hvor meget de generelt fokuserer på cykelturisme.

Destinationsselskaberne og rådgiverne mener, at der er et potentiale for flere cykelturister, og flere af aktørerne påpeger, at der er plads til forbedringer i måden ruterne organiseres, vedligeholdes og markedsføres på. Der er fra flere et ønske om, at dette bliver mere centraliseret fra et nationalt organ.

### Aktørernes vurdering af, hvem brugerne er

De interviewede aktører har forskellige opfattelser af, hvem der benytter de Nationale Cykelruter, og hvordan de benyttes. Naturstyrelsen og kommunerne har begrænset indtryk af, hvem der bruger ruterne, men de mener, at det især er endagsture, som brugerne efterspørger. Turismeaktørerne påpeger, at det især er cykelturister fra udlandet, der bruger ruterne. Turismeaktørerne og destinationsselskaberne fortæller, at det både er endagscyklister og langturscyklister, der bruger de Nationale Cykelruter. Flere af aktørerne er enige om, at der er flest, der bruger ruterne til endagsture, og knap så mange, der bruger ruterne til de længere cykelture med oppakning. Destinationsselskaberne påpeger, at der er mange, som kører på dele af ruterne, og at der er få, som kører en hel rute fra start til slut.

### Tilfredsheden blandt aktørerne

#### *Brugsmæssigt/Driftsmæssigt*

Kommunerne påpeger, at det er en driftsmæssig udfordring, at der ikke er midler til at vedligeholde og klippe vegetationen. Udsagn tyder også på, at der er udfordringer med drift af skilte og underlag.

### *Trafiksikkerhed*

Trafiksikkerheden er udmærket på store dele af rutenettet, og der er sket forbedringer gennem de seneste år, men der er fortsat steder og delstrækninger, hvor trafiksikkerheden er mangelfuld og bør forbedres. Det påpeges specifikt, at ruterne bør gennemgås med henblik på ændringer på strækninger, hvor cyklister i dag færdes langs trafikerede veje, og hvor der findes nye alternative ruter med cykelsti.

### *Belægning*

Der er delte meninger om belægningen på de Nationale Cykelruter. Flere af aktørerne mener, at den er udmærket, og at det er forventeligt, at der ikke er asfalt på alle strækningerne, og at der er strækninger, som ikke egner sig til bestemte cykler (fx cykler med smalle dæk eller tung oppakning). Destinationsselskaberne og rådgivere efterspørger informationer om, hvilken belægning der er hvor på den enkelte rute, så cyklisterne kan være forberedte, inden de kører af sted.

### *Ruteforløb og services langs ruterne*

Aktørerne påpeger, at der er strækninger, hvor ruteforløbene kan forbedres. Når kommunerne planlægger ændringer af de Nationale Cykelruter, vil aktørerne gerne inddrages så tidligt som muligt i processen.

Langs nogle af ruterne er der behov for flere lavpraktiske tilbud så som mulighed for at fylde vandflasker eller toiletter.

Der er et overordnet ønske til en mere oplevelsesrig og tematiseret rutelægning for bedre at kunne markedsføre de enkelte ruter som en attraktion i sig selv. Det påpeges, at en National Cykelrute som 'kun' er infrastruktur, er af begrænset værdi både for brugeren og som grundlag for indtjening. Det nævnes, at ruterne i højere grad kunne inddrage de mindre bysamfund og skabe nærhed til provianterings-, overnatnings- og spisemuligheder. I det hele taget ønskes der et større fokus på sammenhænge og samtænkning af ruter, oplevelser, tilbud og markedsføring samt en større ensartethed og forventelighed i den fysiske udformning.

Det nævnes, at færgeoverfarter nogle steder er relativt dyre for cyklister, og Storebæltsforbindelsen nævnes specifikt. Om denne forbindelse siges det, at det er vanskeligt at planlægge sin overfart, grupper kan ikke forvente at komme med samme togforbindelse, og ladcykler og tandemcykler kan ikke benytte toget, og er derfor reelt afskåret fra at benytte rute N6 og N8 i sin helhed. Information om de faktiske forhold og begrænsninger er svære at finde, og det kan derfor give anledning til store negative overraskelser.

### *Skiltning*

Vejvisningen er som hovedregel velfungerende, men i nogle tilfælde manglende og i enkelte tilfælde misvisende. Det påpeges, at den hen over landet er meget varierende afhængigt af den ansvarlige myndigheds prioritering og ressourcer.

Aktørerne fremhæver vigtigheden af en regelmæssig gennemkørsel af fagligt funderede kontrollører med cykelerfaring. Det foreslås, at skiltningen registreres, så det er let at erstatte forsvundne eller nedkørte skilte. Vejvisningen er desuden udfordret af vegetationen, hvis vedligeholdelse flere steder er nedprioriteret af økonomiske og andre hensyn.



Det bliver også fremhævet, at nummereringen ikke altid er lige så informativ som rutenavnet, og at rutenavnene i nogle tilfælde kan overvejes ændret. Der skal være en fortælling bag navnet eller andre kendetegn, så der er en årsag til at køre på netop den rute frem for en af de mange andre cykelruter i Danmark.

Et andet ønske er oversigtstavler, som viser området, ruten og evt. nærtliggende servicetilbud, og som giver et indtryk af, hvilke udfordringer man kan forvente at møde, fx i form af belægningsvariationer eller overfartsforbindelser mellem landsdelene.

### *Oplevelser*

En del af de adspurgte aktører fremhæver vigtigheden af at arbejde med, hvordan enkelte elementer kan bidrage til den samlede oplevelse af ruten. Attraktioner og udflugtsmål er oplagte, men fortællingen om det landskab man befinder sig i, bevidstheden om de særegne muligheder i området, kulturhistorie, unikke konstruktioner som indgår i ruten, mulighed for samvær med andre eller andet som øger stedligheden og højner værdien for brugeren, kan medvirke til samlet at skabe en god og unik oplevelse.

Det foreslås, at der på et overordnet (nationalt) niveau skabes mulighed for central samling og vedligeholdelse af data om det rutetekniske (evt. GeoFA), samt beskrivelser og visuelt materiale (evt. ifm. Guide Danmark), som aktørerne kan trække på, når de skal præsentere deres fokusområder.

Et af de ønsker, som fremhæves, er ét samlet sted for formidling af rutevisning, muligheder og oplevelser. En samlet indgang, hvor brugerne kan få adgang til den nødvendige information og inspiration til at planlægge en ferie eller en dagstur, vil gøre det nemmere for alle parter og samtidig være et væsentligt aktiv ift. at fremhæve og markedsføre Danmark som en cykel- og international turismedestination.

### **Positive afledte effekter**

Destinationsselskaberne og turismeaktørerne kan ikke kvantificere de positive afledte effekter, som de Nationale Cykelruter har, men flere giver udtryk for, at de har en effekt, idet cykelturisterne gør brug af både overnatningsmuligheder og spisesteder i nærheden af ruterne. Der findes således eksempler på turismeaktører, der har øget deres indtjening, ved at ruterne føres forbi.

Det påpeges blandt de adspurgte aktører, at der mangler viden om brugernes antal, adfærd og økonomiske værdi. Området kan derfor udvikles, så det giver adgang til et større datagrundlag, end hvad der er tilfældet med de undersøgelser, som er til rådighed i dag.

### **Værdien af de Nationale Cykelruter for aktørerne**

Der er blandede meninger om værdien af de Nationale Cykelruter. Nogle mener, at ruterne har stor værdi for dem, mens andre mener, at de ikke har nogen direkte værdi for dem. Brugerne udgør et mangesidet segment, som kan have forskellige ønsker og behov under deres tid i ferielandet. Dette gør også, at cykelruterne ikke altid markedsføres særskilt. De Nationale Cykelruter indgår ofte som en del af den almene markedsføring, typisk som et delelement af markedsføringen henvendt mod outdoorsegmentet og typisk uden sammenhæng med nabodistriktet.

### **Koordinering af de Nationale Cykelruter**

På den Nationale Cykelrute N3 (Hærvejsruten) foregår der et arbejde møntet på at skabe sammenhæng mellem ansvarshaverne og aktørerne langs hele ruten. Dette arbejde varetages af et samlet

sekretariat med en dedikeret økonomi, og det ses blandt de adspurgte aktører som et spændende tiltag og et rigtig godt bud på, hvad der kan gøres for at løfte kvaliteten og genkendeligheden af en rute.

#### **Udviklingspotentiale i de Nationale Cykelruter**

Aktørerne mener, at der fremover bør fokuseres på at prioritere de fysiske forhold, ruterne sammenhæng, oplevelser, markedsføring og ikke mindst organisering omkring drift og styring.

Den voksende anvendelse af elcykler stiller krav om øgede lademuligheder. Cykelrastepladser, som indeholder toilet-, opholds- og servicemuligheder, står højt på ønskelisten, ligesom den formidlingsmæssige del ønskes løftet, gerne i et samarbejde mellem de ansvarlige parter på tværs af områder og hele landet.

Den fysiske skiltning og de praktiske forhold omkring ruterne bør holde et ensartet niveau, som appellerer til brugerne. Det skal gøres nemt og trygt at færdes på ruterne, og der skal være let og rigelig adgang til information om alt det, som knytter sig til ruterne.

Det foreslås, at man reducerer omfanget af ruter til et niveau, som lever op til en række kriterier. Det bliver blandt flere påpeget, at det er bedre at have få gode og vedligeholdte ruter end mange knap så gode ruter. I den fremtidige planlægning bør brugerne også inddrages. Det kan være i form af grupper, som kan forholde sig til og evt. teste de idéer og planer, som kommer op.

Rådgivere og destinationsselskaber foreslår, at der på nationalt niveau udføres et økonomisk studie, som belyser værdien af de Nationale Cykelruter og tilknyttede services, både for aktørerne og for landet som helhed. Dette for at skabe større bevidsthed om værdien af samarbejder og som grundlag for diskussioner vedrørende prioritering af området. Metoderne, som udvikles i et sådant studie, kan eventuelt indgå i en kontinuerlig/tilbagevendende undersøgelse af området, som desuden inkluderer adfærdsmønstre, brugertal og tilfredshed.

# Cykeltællinger på ruterne

## Metode

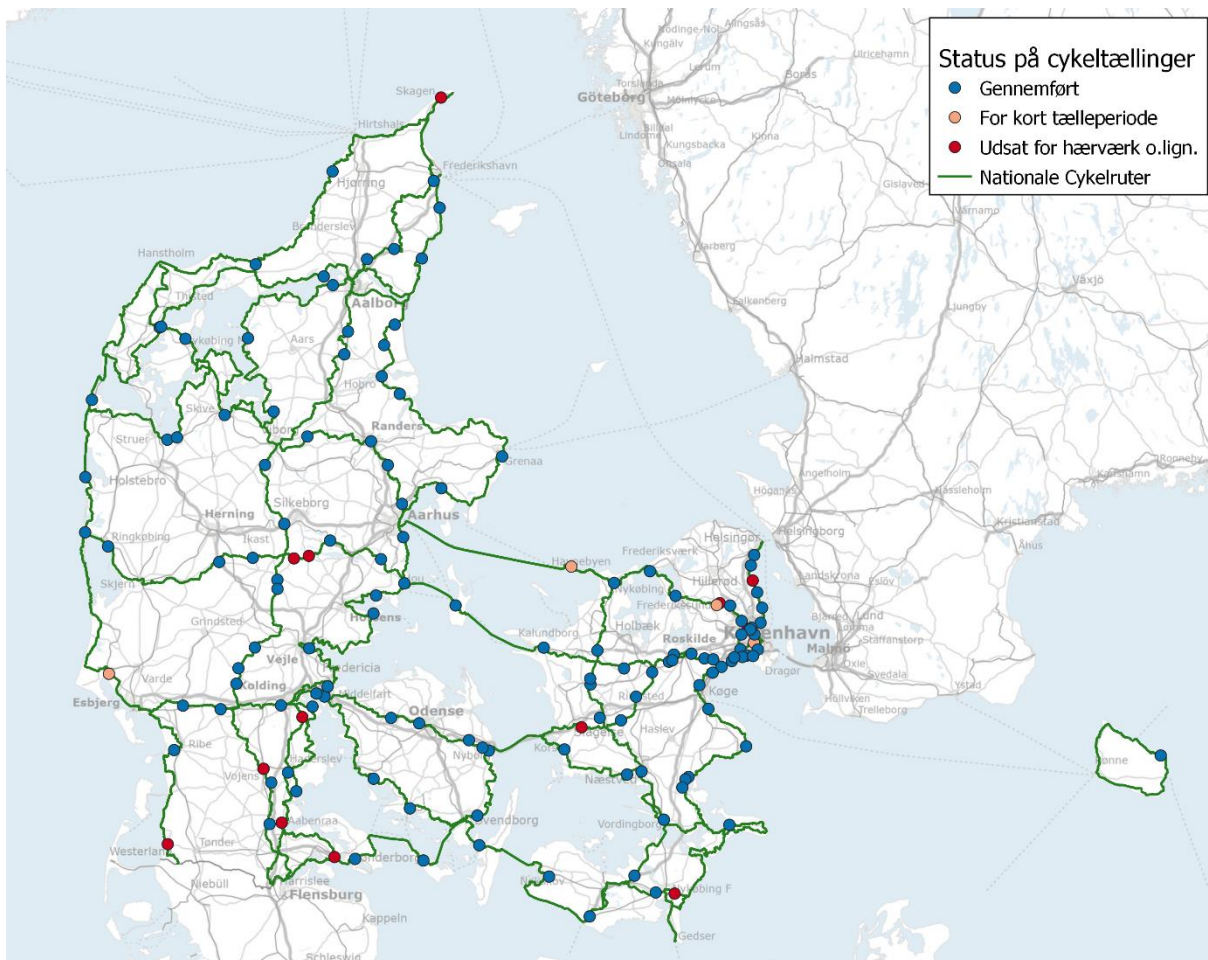
Der er gennemført tællinger af cykeltrafikken på alle de Nationale Cykelruter i sommeren 2022. Cykeltællingerne er så vidt muligt placeret på lokaliteter, hvor der tidligere er foretaget en tælling.

Der er gennemført én ny cykeltælling i hver kommune, som ruterne løber igennem. For de kommuner, hvor der ikke tidligere er foretaget cykeltællinger på de Nationale Cykelruter, er der udvalgt en række relevante tællelokaliteter.

I juli/august 2022 er der udført nye tællinger på i alt 148 udvalgte tællelokaliteter, der repræsenterer de 11 Nationale Cykelruter i 89 kommuner. Tællingerne er udført i minimum to uger

Ud af de 148 udførte tællinger var der 16, der var udsat for hærværk, hvorfor de ikke var brugbare. Fire tællinger havde grundet fejl i udstyret for kort en tælleperiode, og de var dermed heller ikke brugbare. Det resulterer i 128 brugbare tællinger fordelt på 84 kommuner. De 148 tællelokaliteter er vist på figur 28.

I de tilhørende tabeller er de gennemførte tællinger suppleret med fem 2022-tællinger fra faste tællestationer, som er beliggende på ruterne. Det er tællestationer, der varetages af de respektive kommuner eller Naturstyrelsen. Nogle af disse er placeret i kommuner, hvor der også er udført tællinger i juli/august 2022. Der er også inddraget tidligere resultater fra disse faste tællestationer, hvis der ikke har været andre tidligere tællinger på tællelokaliteterne. De faste tællestationer fremgår af de efterfølgende ruteopdelte illustrationer.



Figur 28. De ønskede lokaliteter for cykeltællinger angivet med status.

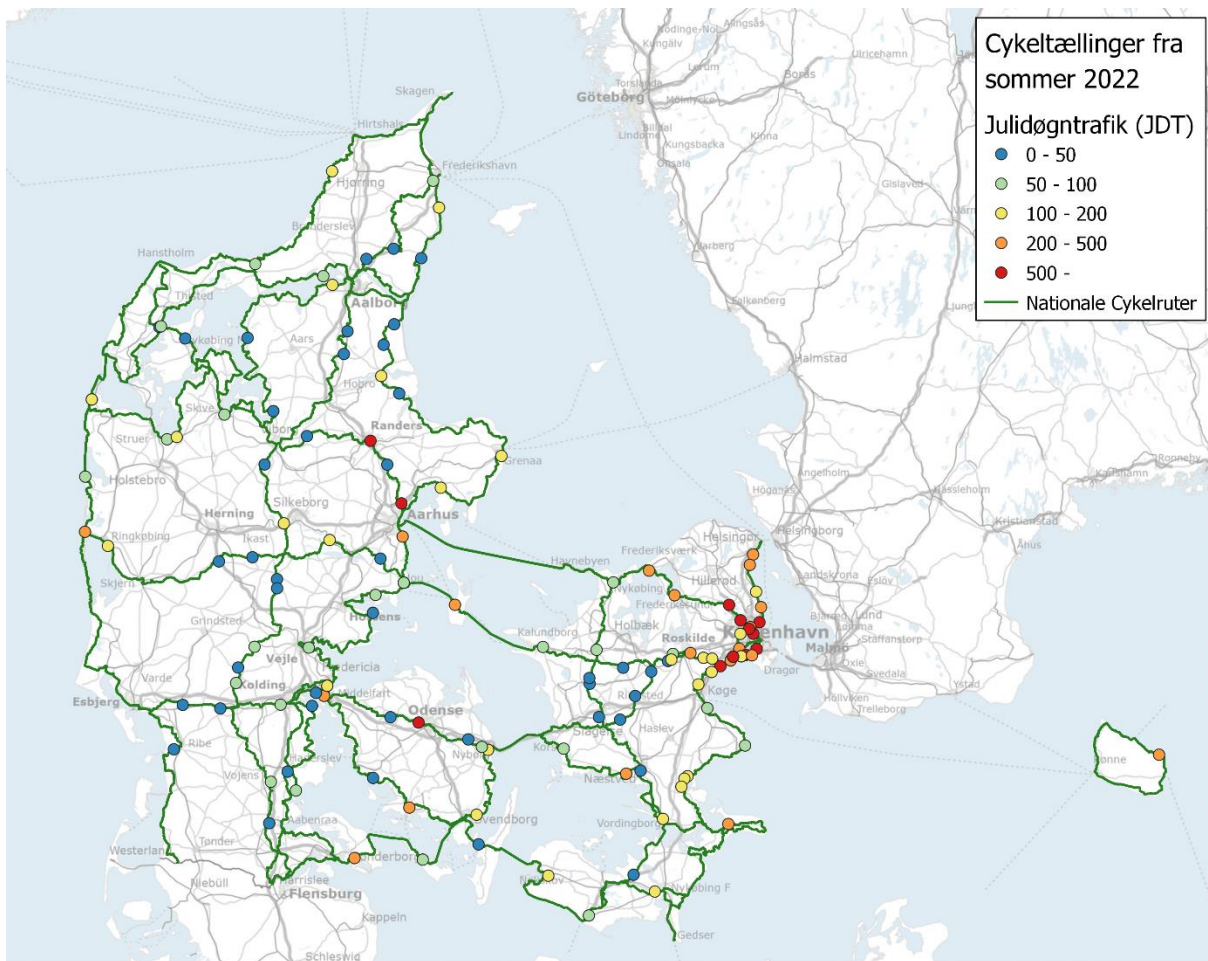
## Resultater

Resultaterne for de 134 tællinger viser, at julidøgntrafikken varierer på tællelokaliteterne fra 2 til 4.302 cyklister. Samlet set er der registreret ca. 32.000 cyklister pr. julidøgn på tællelokaliteterne. Julidøgntrafikken er et mål for størrelsen af trafikken (antal trafikanter) på et gennemsnitligt døgn i juli, hvor pendlertrafik typisk er relativt lille, og ferierelateret trafik er stor.

Ved 53 % af tællelokaliteterne er der under 100 cyklister pr. julidøgn, og ved 22 % af tællelokaliteterne er der 100-200 cyklister pr. julidøgn. Ved de resterende tællelokaliteter (25 %) er der over 200 cyklister pr. julidøgn. De ligger primært i Hovedstadsområdet eller i nærheden af store byer. Undtaget herfra er fx Samsø og Bornholm. Tællingerne indikerer, at antallet af cyklister på de Nationale Cykelruter i det åbne land typisk er op mod 100 cyklister pr. julidøgn og kun sjældent over 200 cyklister pr. julidøgn.

Ved 80 af de 134 tællelokaliteter foreligger der tidligere tællinger fra samme lokalitet. Samlet set er antallet af cyklister i 2022 større i 75 % af de tællinger, hvor det er muligt at sammenholde resultaterne.

Det er dog forbundet med stor usikkerhed at sammenligne de nye og de ældre tællinger. De nye tællinger er gennemført i juli/august, mens de ældre tællinger er foretaget på forskellige tidspunkter på året og omregnet til julidøgntrafik. Herudover kan vejret og lokale forhold påvirke antallet af cyklister.

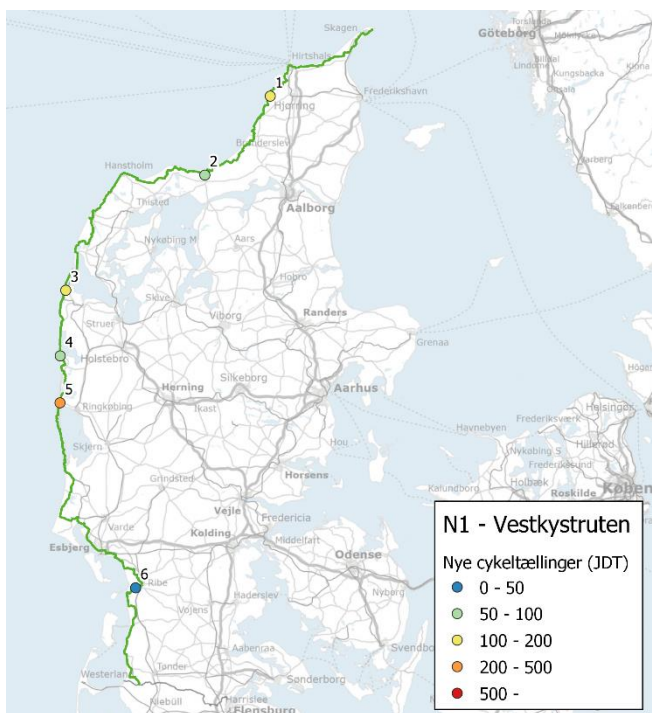


Figur 29. Cykeltællinger fra sommeren 2022 vist med julidøgstrafik (JDT).

Cykeltællingerne viser, at der er flest cyklister langs kysterne og ved de større byer. Resultaterne er vist for de enkelte Nationale Cykelruter i de følgende afsnit.

### N1 – Vestkyststruten

På Vestkyststruten er der gennemført seks cykeltællinger. Tællingerne viser, at antallet af cyklister varierer fra 38 til 218 cyklister pr. julidøgn. Der er flest cyklister pr. julidøgn i Ringkøbing-Skjern Kommune ved tællelokalitet nr. 5. Set i forhold til de tidligere tællinger udført i 2019-2021 er der sket en stigning af antallet af cyklister på disse lokaliteter i 2022.



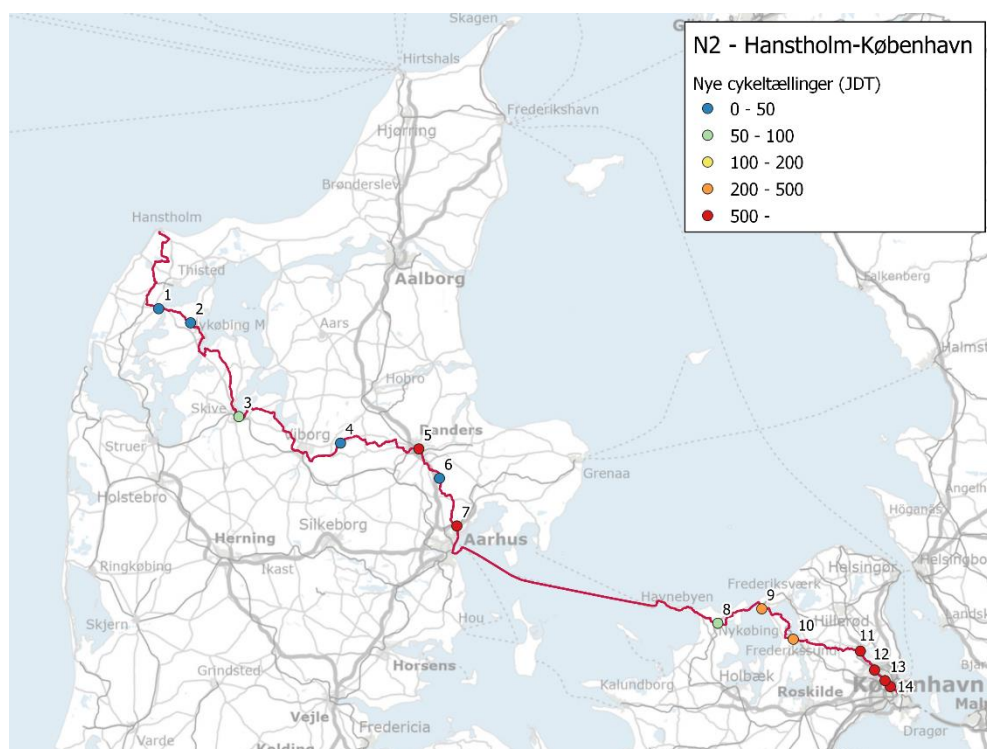
Figur 30. Cykeltællinger på Vestkyststruten vist med julidøgntrafik (JD).

Nr.	Kommune	Julidøgntrafik i 2022	Tidligere julidøgntrafik
1	Hjørring	149	25 (2021)
2	Jammerbugt	87	32 (2021)
3	Lemvig	115	
4	Holstebro	83	27 (2020)
5	Ringkøbing-Skjern	218	
6	Esbjerg	38	23 (2019)

Tabel 6. Cykeltællinger på Vestkyststruten vist med julidøgntrafik for 2022 samt tidligere år.

## N2 – Hanstholm – København

På ruten mellem Hanstholm og København er der gennemført 14 cykeltællinger. Antallet af cyklister på ruten varierer fra 8 til 2.321 pr. julidøgn. Der er flest cyklister i Frederiksberg Kommune ved tællelokalitet nr. 14. Set i forhold til tidligere tællinger fra 2019-2022 er der både sket stigninger og fald på lokaliteterne.



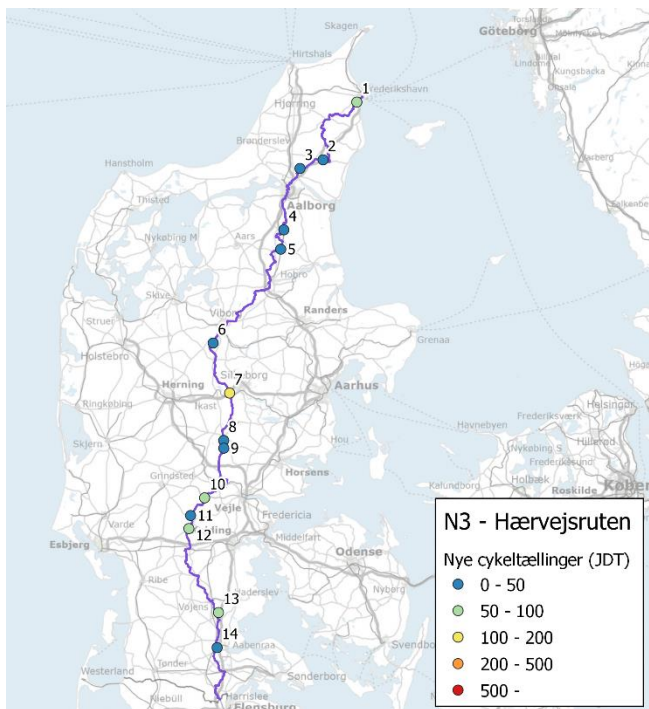
Figur 31. Cykeltællinger på cykelruten mellem Hanstholm og København vist med julidøgntrafik (JDT).

Nr.	Kommune	Julidøgntrafik i 2022	Tidligere julidøgntrafik
1	Thisted	26	
2	Morsø	19	18 (2022)
3	Skive	99	220 (2020)
4	Viborg	25	15 (2021)
5	Randers	562	313 (2021)
6	Favrskov	8	
7	Aarhus	1.003	821 (2021)
8	Odsherred	94	61 (2021)
9	Halsnæs	356	124 (2022)
10	Frederikssund	293	
11	Furesø	1.762	1.154 (2019)
12	Gladsaxe	1.344	1.754 (2021)
13	København	2.200	1.389 (2021)
14	Frederiksberg	2.321	

Tabel 7. Cykeltællinger på ruten mellem Hanstholm og København vist med julidøgntrafik for 2022 samt tidligere år.

### N3 – Hærvejsruten

På Hærvejsruten er der gennemført 14 cykeltællinger. Antallet af cyklister varierer fra 11 til 148 cyklister pr. julidøgn, med flest i Silkeborg Kommune ved tællelokalitet nr. 7. For nogle lokaliteter er der siden de tidligere tællinger fra perioden 2017-2021 sket en stigning i antal cyklister, mens der andre steder er sket et fald.



Figur 32. Cykeltællinger på Hærvejsruten vist med julidøgntrafik (JDT).

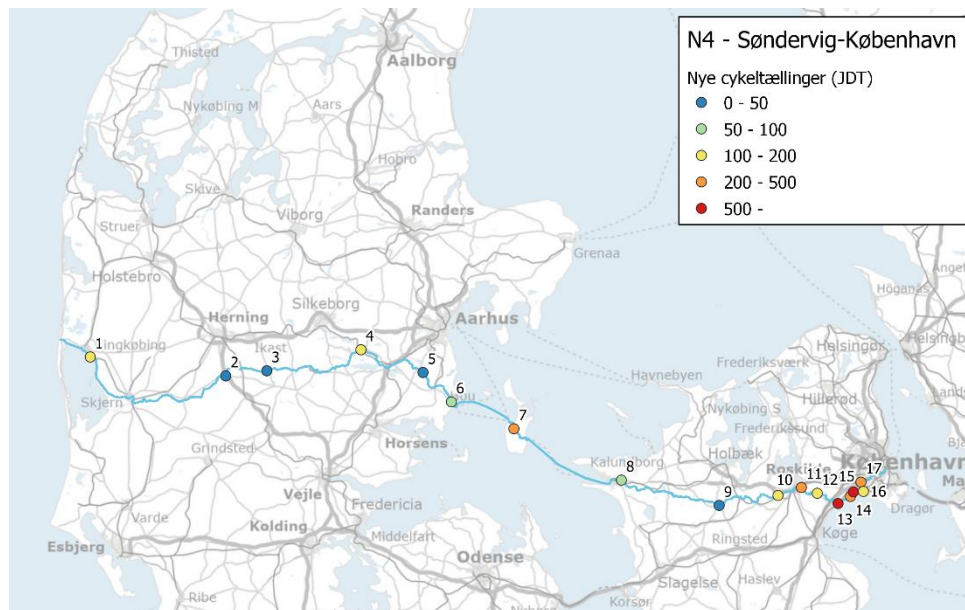
Nr.	Kommune	Julidøgntrafik i 2022	Tidligere julidøgntrafik
1	Frederikshavn	54	
2	Brønderslev	25	
3	Aalborg	18	11 (2019)
4	Rebild	48	
5	Mariagerfjord	45	
6	Viborg	43	42 (2020)
7	Silkeborg	148	220 (2017)
8	Ikast-Brande	29	
9	Hedensted	16	
10	Vejle	67	89 (2021)
11	Billund	11	
12	Vejen	57	82 (2021)
13	Haderslev	69	3 (2021)
14	Aabenraa	50	

Tabel 8. Cykeltællinger på Hærvejsruten vist med julidøgntrafik for 2022 samt tidligere år.



#### N4 – Søndervig – København

På den Nationale Cykelrute mellem Søndervig og København er der gennemført 17 cykeltællinger. Antallet af cyklister varierer fra 4 til 628 cyklister pr. julidøgn med flest cyklister i Greve Kommune ved tællelokalitet nr. 13. På nogle af tællelokaliteterne er der sket større ændringer i antallet af cyklister siden de tidligere tællinger udført i perioden 2017-2021. Især ved Greve er der sket en stor stigning siden 2019, mens der på Samsø er sket et fald siden 2021.



Figur 33. Cykeltællinger på ruten mellem Søndervig og København vist med julidøgntrafik (JDT).

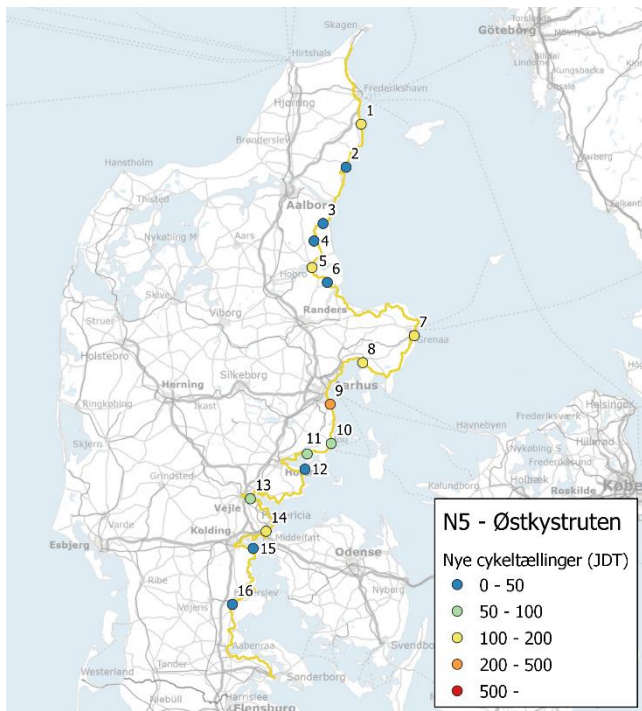
Nr.	Kommune	Julidøgntrafik i 2022	Tidligere julidøgntrafik
1	Ringkøbing-Skjern	152	107 (2017)
2	Herning	21	23 (2021)*
3	Ikast-Brande	4	
4	Skanderborg	116	114 (2017)
5	Aarhus	20	
6	Odder	55	
7	Samsø	282	468 (2021)*
8	Kalundborg	78	26 (2017)
9	Holbæk	32	21 (2019)
10	Lejre	183	155 (2021)*
11	Roskilde	211	224 (2018)
12	Høje Taastrup	110	
13	Greve	628	238 (2019)
14	Ishøj	296	
15	Vallensbæk	575	
16	Brøndby	188	
17	Hvidovre	207	

Tabel 9. Cykeltællinger på ruten mellem Søndervig og København vist med julidøgntrafik for 2022 samt tidligere år.

\* Tællingerne er fra de faste tællestationer.

### N5 – Østkystruten

På Østkystruten er der gennemført 16 cykeltællinger. Antallet af cyklister varierer fra 18 til 331 cyklister pr. julidøgn med flest cyklister i Aarhus Kommune ved tællelokalitet nr. 9. Ændringerne i antal cyklister på tællelokaliteterne viser stigninger i forhold til de tidligere tællinger fra perioden 2017-2022.



Figur 34. Cykeltællinger på Østkystruten vist med julidøgntrafik (JDT).

Nr.	Kommune	Julidøgntrafik i 2022	Tidligere julidøgntrafik
1	Frederikshavn	116	10 (2017)
2	Brønderslev	36	
3	Aalborg	32	9 (2017)
4	Rebild	49	
5	Mariagerfjord	115	
6	Randers	21	
7	Norddjurs	154	
8	Syddjurs	191	
9	Aarhus	331	
10	Odder	55	
11	Horsens	52	
12	Hedensted	46	43 (2022)
13	Vejle	95	75 (2021)
14	Fredericia	187	174 (2020)
15	Kolding	18	6 (2019)
16	Haderslev	41	34 (2021)

Table 10. Cykeltællinger på Østkystruten vist med julidøgntrafik for 2022 samt tidligere år.

### N6 – Esbjerg – København

På den Nationale Cykelrute mellem Esbjerg og København er der udført 22 cykeltællinger. Antallet af cyklister varierer fra 2 til 1.217 pr. julidøgn med flest i Københavns Kommune ved tællelokalitet nr. 22. Ændringerne i antal cyklister på tællelokaliteterne viser både stigninger og fald siden perioden 2017-2022.



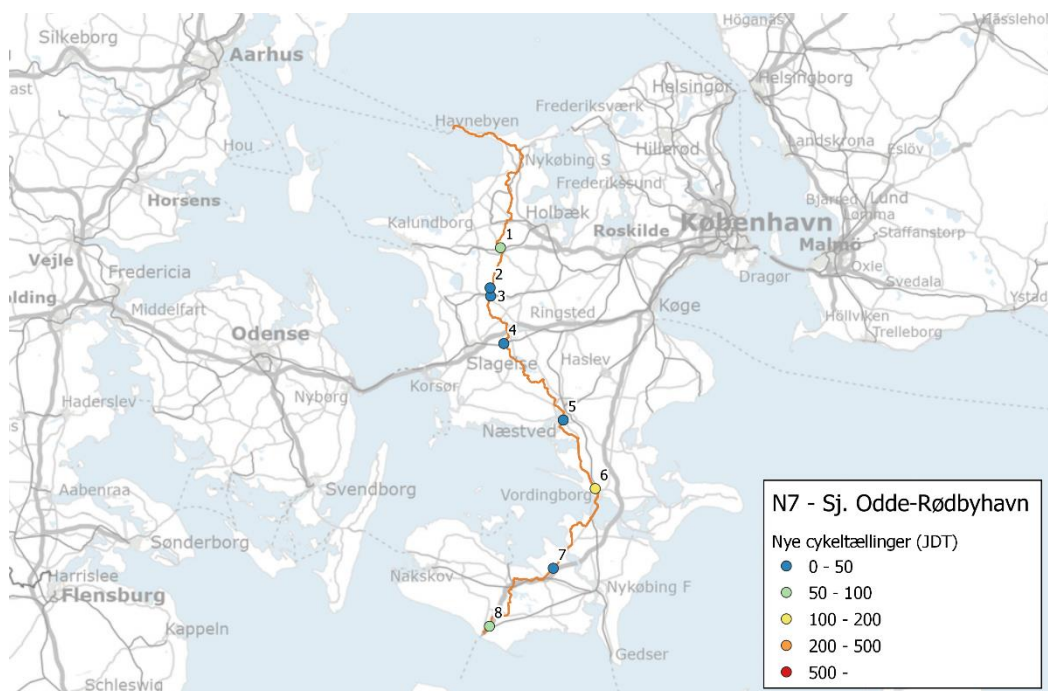
Figur 35. Cykeltællinger på ruten mellem Esbjerg og København vist med julidøgntrafik (JDT).

Nr.	Kommune	Julidøgntrafik i 2022	Tidligere julidøgntrafik
1	Esbjerg	50	
2	Vejen	27	10 (2018)
3	Kolding	89	12 (2017)
4	Fredericia	28	15 (2021)
5	Middelfart	459	482 (2022)
6	Nordfyn	16	
7	Odense	1.023	867 (2019)
8	Kerteminde	45	
9	Nyborg	57	14 (2020)
10	Sorø	18	
11	Ringsted	28	19 (2018)
12	Holbæk	8	
13	Lejre	2	63 (2021)
14	Roskilde	91	75 (2017)
15	Høje Taastrup	110	
16	Greve	126	26 (2017)
17	Ishøj	296	
18	Vallensbæk	575	
19	Brøndby	188	
20	Hvidovre	693	639 (2020)
21	Tårnby	335	
22	København	1.217	1.215 (2020)

Tabel 11. Cykeltællinger på ruten mellem Esbjerg og København vist med julidøgntrafik for 2022 samt tidligere år.

### N7 – Sjællands Odde – Rødbyhavn

På ruten mellem Sjællands Odde og Rødbyhavn er der gennemført otte cykeltællinger i otte kommuner. Antallet af cyklister varierer fra 11 til 155 cyklister pr. julidøgn med flest i Vordingborg Kommune ved tællelokalitet nr. 6. De ændringer, der er sket siden de tidligere tællinger fra perioden 2018-2021, viser især et stort fald ved Næstved.



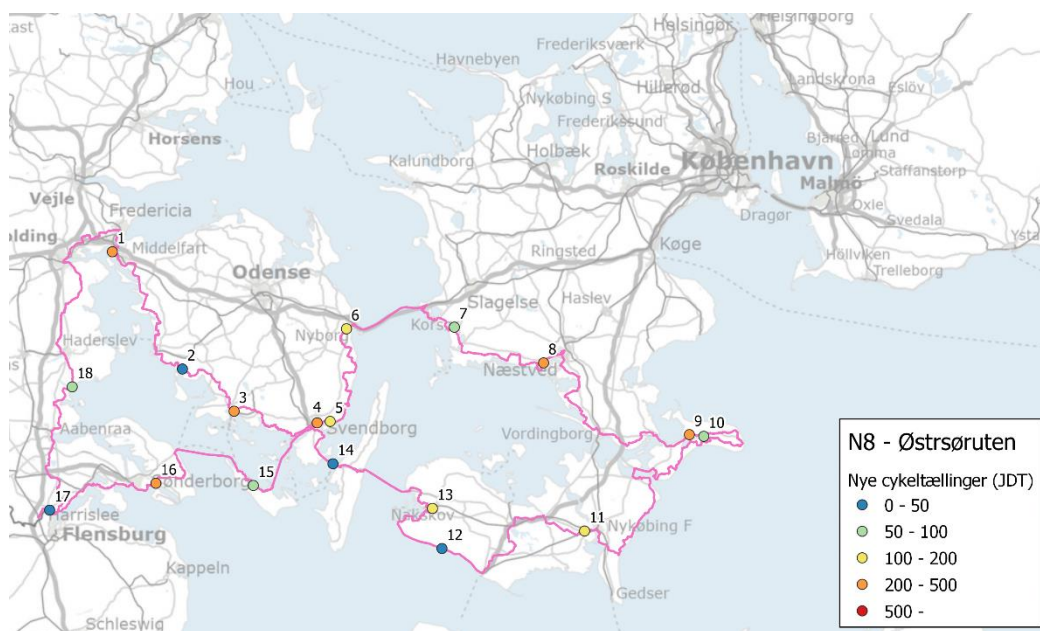
Figur 36. Cykeltællinger på ruten mellem Sjællands Odde og Rødbyhavn vist med julidøgntrafik (JDT).

Nr.	Kommune	Julidøgntrafik i 2022	Tidligere julidøgntrafik
1	Holbæk	53	36 (2021)
2	Kalundborg	17	
3	Sorø	11	
4	Slagelse	23	
5	Næstved	16	246 (2018)
6	Vordingborg	155	151 (2021)
7	Guldborgsund	34	
8	Lolland	51	

Tabel 12. Cykeltællinger på ruten mellem Sjællands Odde og Rødbyhavn vist med julidøgntrafik for 2022 og tidligere år.

### N8 – Østersøruten

På Østersøruten er der gennemført 14 nye cykeltællinger, og der er fire tællinger fra faste tællestationer. Antallet af cyklister varierer fra 25 til 459 cyklister pr. julidøgn. Der er flest cyklister i Middelfart Kommune ved tællelokalitet nr. 1. På nogle tællelokaliteter er der kommet flere cyklister siden de tidligere tællinger fra perioden 2017-2022, mens der på andre lokaliteter er kommet færre cyklister.



Figur 37. Cykeltællinger på Østersøruten vist med julidøgntrafik (JDT).

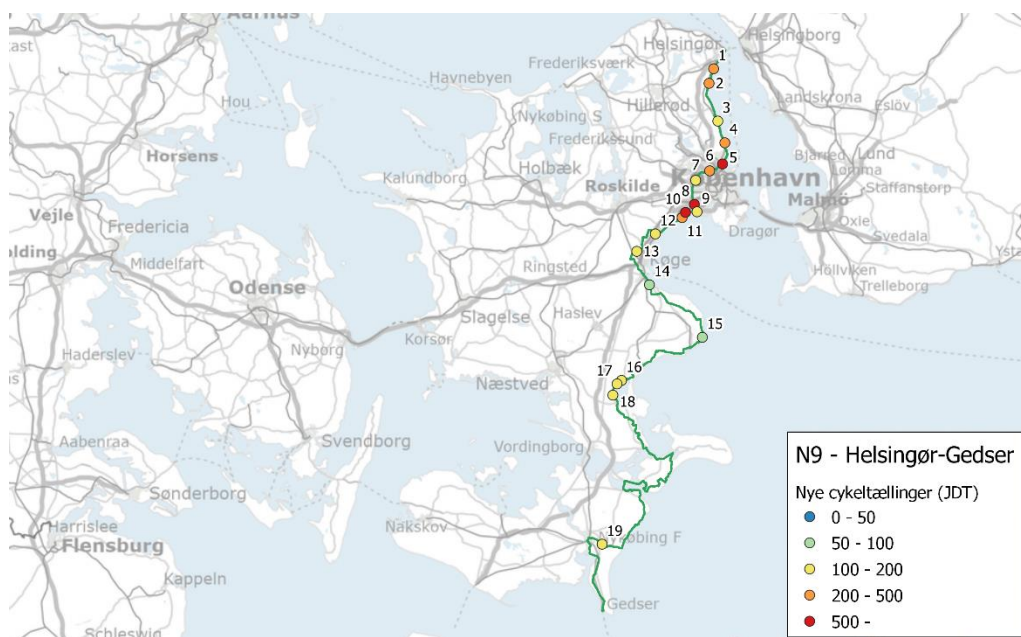
Nr.	Kommune	Julidøgntrafik i 2022	Tidligere julidøgntrafik
1	Middelfart	459	482 (2022)
2	Assens	44	
3	Faaborg-Midtfyn	353	308 (2017)
4	Svendborg	287**	593 (2020)
5	Svendborg	146	40 (2021)
6	Nyborg	154	113 (2020)
7	Slagelse	57	21 (2021)
8	Næstved	268	
9	Vordingborg	212	233 (2021)
10	Vordingborg	72*	58 (2021)
11	Guldborgsund	130	
12	Lolland	45*	40 (2021)
13	Lolland	196	330 (2019)
14	Langeland	49	
15	Ærø	86	
16	Sønderborg	350	178 (2017)
17	Aabenraa	25*	25 (2021)
18	Haderslev	70	16 (2021)

Tabel 13. Cykeltællinger på Østersøruten vist med julidøgntrafik for 2022 samt tidligere år.

\*Fast tællestation. \*\*Fast tællestation med tælling fra 2021.

### N9 – Helsingør – Gedser

På ruten mellem Helsingør og Gedser er der gennemført 18 nye cykeltællinger samt én cykeltælling fra en fast tællestation. Antallet af cyklister varierer fra 58 til 4.302 cyklister pr. julidøgn med flest cyklister i Gentofte Kommune ved tællelokalitet nr. 5. På nogle tællelokaliteter er der sket et fald i antal cyklister, mens der andre steder er sket en stigning.



Figur 38. Cykeltælling på ruten mellem Helsingør og Gedser vist med julidøgntrafik (JDT).

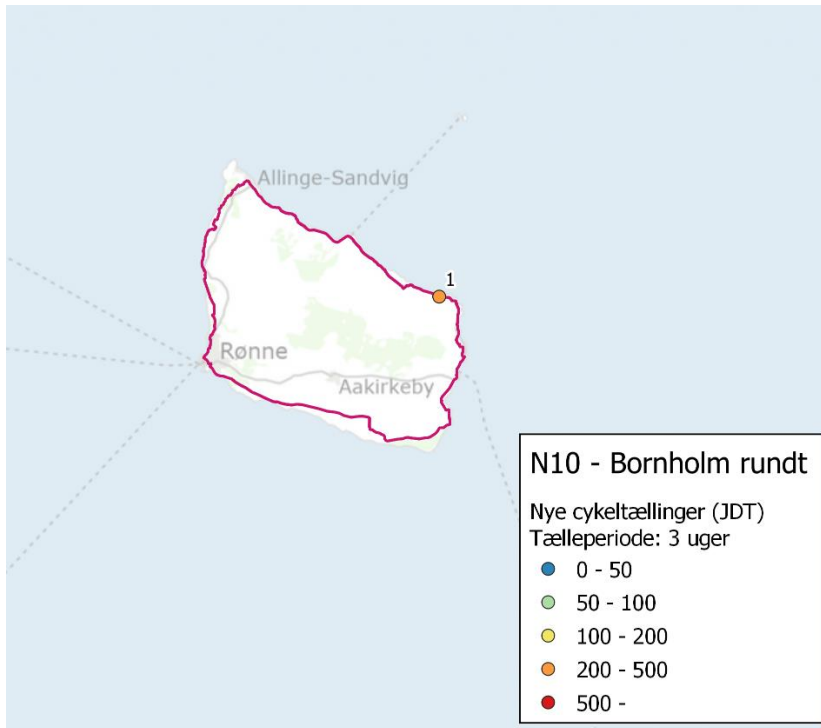
Nr.	Kommune	Julidøgntrafik i 2022	Tidligere julidøgntrafik
1	Helsingør	348	242 (2021)
2	Fredensborg	261	149 (2021)
3	Rudersdal	169	236 (2019)
4	Lyngby-Taarbæk	284	
5	Gentofte	4.302**	5.097 (2021)
6	Gladsaxe	383	
7	Rødovre	198	336 (2021)
8	Hvidovre	680	
9	Brøndby	188	
10	Vallensbæk	575	
11	Ishøj	296	
12	Greve	132	64 (2021)
13	Solrød	119	61 (2018)
14	Køge	58	161 (2020)
15	Stevns	94	14 (2021)
16	Faxe	127	40 (2021)
17	Næstved	132	
18	Vordingborg	169	122 (2021)
19	Guldborgsund	164*	

Tabel 14. Cykeltællinger på ruten mellem Helsingør og Gedser vist med julidøgntrafik for 2022 samt tidligere år.

\*Fast tællestation. \*\*Det er vurderet, at denne tælling kun er udført i én retning, og resultatet er derfor fordoblet.

### N10 – Bornholm rundt

På den Nationale Cykelrute Bornholm rundt er der udført én cykeltælling. Denne tælling viser, at der er 267 cyklister pr. julidøgn. Siden 2020 er der sket en mindre stigning i antallet af cyklister.



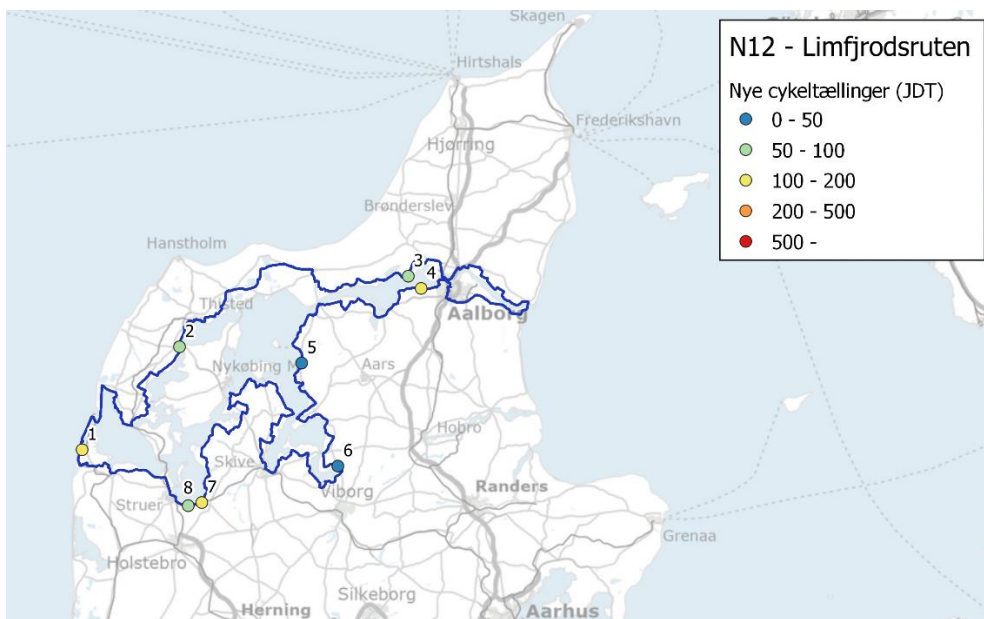
Figur 39. Cykeltællinger på ruten Bornholm rundt vist med julidøgntrafik (JDT).

Nr.	Kommune	Julidøgntrafik i 2022	Tidligere julidøgntrafik
1	Bornholm	267	234 (2020)

Tabel 15. Cykeltællinger på ruten Bornholm rundt vist med julidøgntrafik for 2022 samt tidligere år.

### N12 – Limfjordsruten

På Limfjordsruten er der udført otte cykeltællinger. Antallet af cyklister varierer fra 36 til 162 cyklister pr. julidøgn. Der er flest cyklister i Aalborg Kommune ved tællelokalitet nr. 4. Siden de tidligere tællinger fra perioden 2018-2021 er der hovedsageligt sket en stigning i antallet af cyklister på Limfjordsruten.



Figur 40. Cykeltælling på Limfjordsruten vist med julidøgntrafik (JDT).

Nr.	Kommune	Julidøgntrafik i 2022	Tidligere julidøgntrafik
1	Lemvig	115	
2	Thisted	64	6 (2018)
3	Jammerbugt	74	49 (2019)
4	Aalborg	162	85 (2020)
5	Vesthimmerland	36	50 (2019)
6	Viborg	49	
7	Holstebro	113	53 (2021)
8	Struer	62	

Tabel 16. Cykeltællinger på Limfjordsruten vist med julidøgntrafik for 2022 samt tidligere år.