



Billede: Daniel Villadsen

# Kortlægning og analyse af cykelinfrastruktur i Region Sjælland

Et samarbejde mellem Region Sjælland, Gate 21 og Dansk Cykelturisme

## **Kortlægning og analyse af cykelinfrastruktur i Region Sjælland**

Aktivitet i projektet 'Fælles om cykling i Region Sjælland'

Version 1 – Maj 2024

### **Samarbejdspartnere**

Dansk Cykelturisme

Gate 21

Region Sjælland

Kalundborg Kommune

Køge Kommune

Odsherred Kommune

Vordingborg Kommune

### **Henvendelser**

Marco Berends

marco@cykelturisme.dk



## Introduktion

Projektet 'Fælles om Cykling i Region Sjælland' er finansieret af Region Sjælland, og har til formål at udvikle cykling i de 17 sjællandske kommuner. I et fællesskab af kommuner, Region Sjælland og Gate 21 arbejder Fælles om Cykling for at få flere til at cykle i den sjællandske geografi. Fokus ligger på at få flere børn i sadlen, at få flere til at tage cyklen på arbejde, uddannelse og på cykeltur.

Som en del af projektet, udarbejdes denne rapport 'Kortlægning og analyse af cykelinfrastruktur i Region Sjælland' for at skabe indsigter om cykelinfrastruktur til hverdagscyklister. Aktiviteten og rapporten består af to dele:

1. Analyse af cykelinfrastrukturen i Region Sjælland
2. Analyse af cykelkorridorer i fire pilotkommuner

Kortlægningen viser cykelmuligheder og -udfordringer mellem sjællands byer og aktivitetsområder. Resultaterne af aktiviteten er et oversigtskort og et benchmark, som kan hjælpe kommunerne med vurdering og planlægning af cykelruter og cykelinfrastruktur.

Kortlægningen er et samarbejde mellem Region Sjælland, Gate 21 og Dansk Cykelturisme, med inddragelse af fire pilotkommuner: Kalundborg, Køge, Odsherred og Vordingborg.

Undersøgelsen bygger på kortlægningsmetoden fra Dansk Cykelturisme<sup>1</sup> og kortlægning af aktivitetsområder, gennemført af Rambøll<sup>2</sup>.

---

1 <https://www.cykelturisme.dk>

2 <https://www.ramboll.com/da-dk>



# Analyse af cykelinfrastrukturen i Region Sjælland

Region Sjælland består af 17 kommuner, med hver især unikke topografi, byer og landskaber. I oversigten bliver vej- og stidata præsenteret og sammenlignet med andre kommuner. For at kunne sammenligne vejdata på tværs af kommuner, analyseres cykelinfrastruktur på tværs af kommuner og områdetyper.

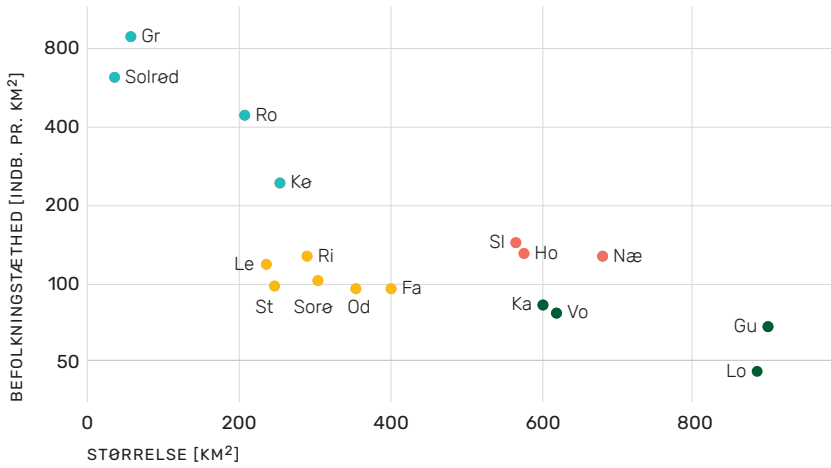
# Oversigt over kommuner

Region Sjælland består af 17 kommuner med forskellige egenskaber, såsom størrelse, befolkningstæthed og fordeling af by og land. For at sammenligne kommunerne, opdeles de i grupperinger i forhold til kommunens størrelse og befolkningstæthed, som kan ses i tabellen nedenfor. Pilotkommunerne er markeret **med grøn**.

	Indbyggere <sup>3</sup>	Areal [km <sup>2</sup> ]	Bef. tæt- hed [km <sup>-2</sup> ]
<b>Bykommuner</b>			
Greve	51.596	61	852
Solrød	24.414	41	603
Roskilde	90.460	212	427
<b>Køge</b>	60.356	258	234
<b>Mellemstore kommuner</b>			
Lejre	27.544	240	115
Ringsted	36.130	295	122
Stevns	23.636	250	95
Sorø	30.523	309	99
<b>Odsherred</b>	32.832	357	92
Faxe	37.573	405	93
<b>Store kommuner med blandet by og land</b>			
Slagelse	79.802	570	140
Holbæk	73.767	579	127
Næstved	84.651	685	124
<b>Store kommuner med lav befolkningstæthed</b>			
<b>Kalundborg</b>	48.524	606	80
<b>Vordingborg</b>	45.810	625	73
Guldborgsund	60.035	903	66
Lolland	39.846	893	45

Tabel 1 Længde og andel af cykelinfrastruktur pr. kommune

<sup>3</sup> <https://www.dst.dk/da/Statistik/emner/borgere/befolkning/befolkningstal> (3. kvartal 2023)



- Bykommuner (Greve, Solrød, Roskilde, Køge)
- Mellemstore kommuner (Lejre, Ringsted, Stevn, Sorø, Odsherred, Faxe)
- Store kommuner med blandet by og land (Slagelse, Holbæk, Næstved)
- Store kommuner med lav befolkningstæthed (Kalundborg, Vordingborg, Guldborgsund, Lolland)

Figur 1 Grafik med sjællandske kommuner, afsat på størrelse og befolkningstæthed

# Områdetyper

Hver kommune opdeles i tre typer af områder: by, sommerhus og land.

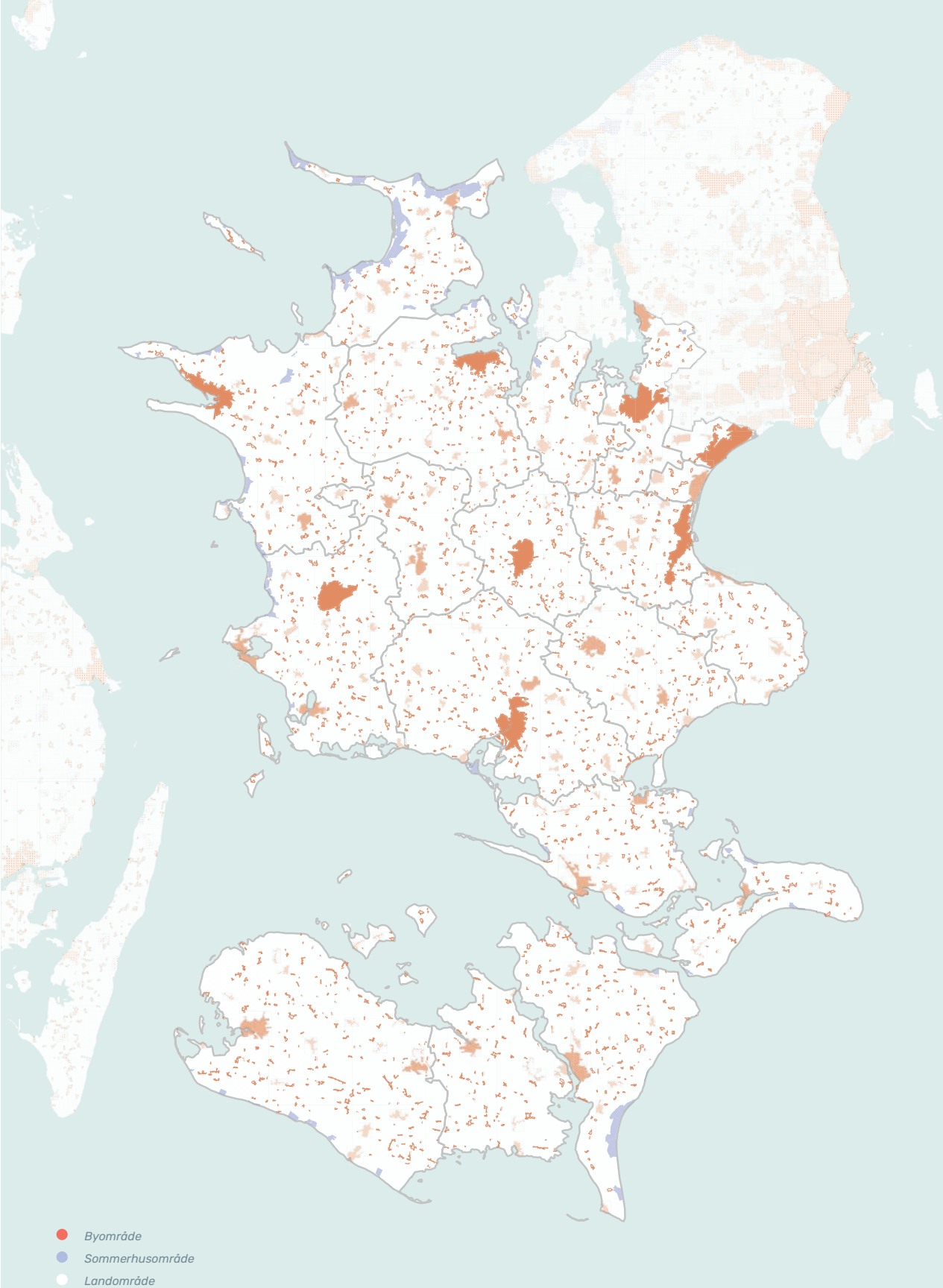
	Byområde	Sommerhusområde	Landområde
<b>Bykommuner</b>			
Greve	42%		58%
Solrød	25%		75%
Roskilde	19%	<1%	80%
Køge	13%		87%
<b>Mellemstore kommuner</b>			
Lejre	7%	1%	92%
Ringsted	7%		93%
Stevns	6%		94%
Sorø	6%		94%
Odsherred	5%	12%	83%
Faxe	6%	<1%	94%
<b>Store kommuner med blandet by og land</b>			
Slagelse	8%	1%	91%
Holbæk	7%	1%	92%
Næstved	7%	<1%	92%
<b>Store kommuner med lav befolkningstæthed</b>			
Kalundborg	6%	2%	92%
Vordingborg	6%	1%	93%
Guldborgsund	5%	1%	94%
Lolland	4%	1%	95%

Tabel 2 Andel af områdetyper pr. kommune

Byområder er endnu videre opdelt i fire klasser (landsby, lille, mellemstor, stor) for at indikere størrelsen.

Områdetype	Beskrivelse
Byområde	Områdetype fra GeoDanmark
Landsby	0-0,4 km <sup>2</sup>
Mindre by	0,4-2,5 km <sup>2</sup>
By	2,5-10 km <sup>2</sup>
Storby	over 10 km <sup>2</sup>
Sommerhusområde	Områdetype fra GeoDanmark
Land	Områdetype fra GeoDanmark

Tabel 3 Oversigt af områdetyper



Figur 2 Kort over Sjælland med markering af by- og sommerhusområder

# Cykelinfrastruktur per kommune

Det samlede vejnet omfatter alle veje og stier per kommune. En del af vejnettet er cykelinfrastruktur ('Cykelsti langs vej' og 'Hovedsti'). Tabel 4 viser længden og andelen af cykelinfrastruktur, samt indikerer forskellen mellem kommunerne. Højere eller lavere end gennemsnittet er markeret med henholdsvis en grøn eller rød trekant, der vender opad, hvis højere end gennemsnittet eller nedad hvis lavere.

Den totale længde af cykelinfrastruktur i Region Sjælland er 4.350 km. Dette udgør 13% af vejnettet.

I sjællandske kommuner varierer andelen af cykelinfrastruktur fra 7 til 24% af kommunens totale vejnet. Der kan ses at andelen af cykelinfrastruktur i kommuner med høj befolkningstæthed er højere end i store kommuner. I mellemstore kommuner med mellemstor befolkningstæthed, har andelen af cykelinfrastruktur er stor spredning.

	vejnet [km]	cykelinfra [km]	andel	ift. gns
<b>Region Sjælland</b>	<b>37.272</b>	<b>4.350</b>	<b>13%</b>	
<b>Bykommuner</b>				
Greve	904	214	24%	▲
Solrød	434	97	22%	▲
Roskilde	1.860	383	21%	▲
Køge	1.645	302	18%	▲
<b>Mellemstore kommuner</b>				
Lejre	1.180	227	19%	▲
Ringsted	1.320	237	18%	▲
Stevns	876	98	11%	▼
Sorø	1.344	132	10%	▼
Odsherred	2.180	238	11%	▼
Faxe	1.593	115	7%	▼
<b>Store kommuner med blandet by og land</b>				
Slagelse	2.777	369	13%	■
Holbæk	2.409	292	12%	■
Næstved	2.962	411	14%	■
<b>Store kommuner med lav befolkningstæthed</b>				
Kalundborg	2.415	256	11%	▼
Vordingborg	2.520	302	12%	■
Guldborgsund	3.579	358	10%	▼
Lolland	3.029	320	11%	▼

Tabel 4 Længde og andel af vejnet og cykelinfrastruktur pr. kommune<sup>4</sup>

# Cykelinfrastruktur per områdetype

Udover at beregne cykelinfrastrukturen per kommune, kan andelen af cykelinfrastruktur udspecificeres per områdetype. Kommunen er opdelt i tre områder: byområder, sommerhusområder og landsområder.

Region Sjællands infrastruktur består af 13% af cykelinfrastruktur (Tabel 4). Sommerhus-, land- og byområder har hhv. gennemsnitlig 8%, 9% og 17% cykelinfrastruktur (Tabel 5).

Nedenstående tabel viser længden og andelen af infrastruktur, opgjort på de tre områdetyper.

	sommerhusområde		landområde		byområde	
	cykelinfra [km]	andel	cykelinfra [km]	andel	cykelinfra [km]	andel
<b>Region Sjælland</b>	<b>114</b>	<b>8%</b>	<b>1.709</b>	<b>9%</b>	<b>2.527</b>	<b>17%</b>
<b>Bykommuner</b>						
Greve			37	22%	177	24%
Solrød			25	23%	72	22%
Roskilde	0	0%	103	16%	279	22%
Kege			87	11%	215	22%
<b>Mellemstore kommuner</b>						
Lejre	1	5%	104	15%	121	24%
Ringsted			96	12%	141	22%
Stevns			47	8%	51	12%
Sorø			57	6%	75	14%
Odsherred	40	6%	144	13%	53	10%
Faxe	0	9%	51	5%	63	10%
<b>Store kommuner med blandet by og land</b>						
Slagelse	9	9%	128	8%	231	17%
Holbæk	2	3%	122	9%	168	14%
Næstved	1	3%	152	9%	258	18%
<b>Store kommuner med lav befolkningstæthed</b>						
Kalundborg	18	9%	89	6%	148	15%
Vordingborg	10	10%	143	8%	148	15%
Guldborgsund	21	9%	165	7%	173	13%
Lolland	11	13%	156	7%	153	14%

Tabel 5 Længde og andel af cykelinfrastruktur per kommune opgjort på områdetype<sup>5</sup>

# Indsigter

Omfanget af cykelinfrastruktur er afhængig af både kommunen og området. Tabel 4 viser at hvordan hver kommune forholder sig til regionens gennemsnit på området (sommerhus, land, eller by). Højere eller lavere end gennemsnittet er markeret med henholdsvis en grøn eller rød trekant, der vender opad, hvis højere end gennemsnittet eller nedad hvis lavere.

Der er ikke nødvendigvis sammenhæng mellem andelen af cykelinfrastruktur i sommerhusområderne, på landet og i byen. Det største andele findes i kommuner med en høj befolkningstæthed.

Andelen af cykelinfrastruktur i landsbyer kan sammenlignes med landsområder. I byer større end 0,4 km<sup>2</sup> fordobles andelen af cykelinfrastruktur. Dette kan delvis forklares pga. andelen af enkeltrettede cykelstier.

	andel cykelinfrastruktur			landsby	lille by	ml.stor	stor by
	somm	land	by	<0,4 km <sup>2</sup>	0,4-2,5	2,5-10	>10 km <sup>2</sup>
<b>Region Sjælland</b>	<b>8%</b>	<b>9%</b>	<b>17%</b>	<b>9%</b>	<b>17%</b>	<b>19%</b>	<b>23%</b>
<b>Bykommuner</b>							
Greve		▲	▲	▲	▲		■
Solrød		▲	▲	▲	■	▲	
Roskilde	▼	▲	▲	■	▲	▲	▲
Køge		■	▲	■	▲	■	▲
<b>Mellemstore kommuner</b>							
Lejre	▼	▲	▲	▲	▲		
Ringsted		■	▲	▲	▼		▲
Stevns		■	▼	■	▼	▼	
Søre		▼	▼	▼	■	■	
Odsherred	■	■	▼	▼	▼	▼	
Faxe	■	▼	▼	▼	▼	▼	
<b>Store kommuner med blandet by og land</b>							
Slagelse	▲	▼	■	▼	■	▲	■
Holbæk	▼	■	▼	▼	▼	▼	▼
Næstved	▼	■	■	■	▲	■	■
<b>Store kommuner med lav befolkningstæthed</b>							
Kalundborg	▲	▼	■	■	▼	▼	▼
Vordingborg	▲	■	■	■	■	■	
Guldborgsund	▲	▼	▼	▼	■	■	
Lolland	▲	▼	▼	▼	▼	▲	

Tabel 6 Andel af cykelinfrastruktur ift. gennemsnit i Region Sjælland

## Konklusion

Bykommunerne har ofte mest cykelinfrastruktur i både land og by. Det er således i højere grad kommunetypen som er afgørende for andelen af cykelinfrastruktur.

Andelen af cykelinfrastruktur i forhold til vejnettet er størst i større byer. Andelen af cykelinfrastruktur i Solrød Kommune og Greve Kommune er højest blandt sjællandske kommuner.

### **Andel af cykelinfrastruktur i landsområder**

I landområder er andelen af cykelinfrastruktur højest i Solrød Kommune, Greve Kommune, Roskilde Kommune og Lejre Kommune.

### **Andel af cykelinfrastruktur i byområder**

De seks kommuner i nordøstsjælland har den højeste gennemsnit af cykelinfrastruktur i byområder. Andelen af cykelinfrastruktur i Ringsted, Roskilde og Køge det højeste blandt sjællandsk større byer. I mellemstore byer er andelen af cykelinfrastruktur højest i Lolland Kommune, Solrød og Slagelse Kommune.

### **Andel af cykelinfrastruktur i sommerhusområder**

Ikke alle sjællandske kommuner har sommerhusområder. Den højeste andel af cykelinfrastruktur er højest i store kommuner med lav befolkningstæthed. Andelen af cykelinfrastruktur er højest i Lolland Kommune og Vordingborg Kommune.



# Analyse af cykelkorridorer i fire pilotkommuner

Denne del beskriver processen og resultater af kortlægning af cykelkorridorer i pilotkommunerne Kalundborg, Køge, Odsherred og Vordingborg. Der beskrives aktivitetspunkter, korridorer og bedømmelsen.

# Udpegning af aktivitetspunkter

Aktivitetspunkter er udpeget på baggrund af tre faktorer: et aktivitetskortet, udviklet af Rambøll for Region Sjælland; byområdepolygoner, som hentes fra GeoDanmark, og input fra kommunen. Dette giver en indikation på om der ligger mange aktiviteter indenfor cykelvenlig afstand.

Hver aktivitetsområde bliver værdisat fra 1-4 for at indikere størrelsen.

## Byområdepolygoner i GeoDanmark

Byområder er kategorier er valgt ifm. byens mængde af faciliteter og beboere.

## Aktivitetskortlægning (udviklet af Rambøll)

Kortene viser hvor mange aktiviteter, som man indenfor en angiven radius kan nå fra ethvert punkt i kortet. Som aktiviteter indgår disse data opgjort separat på enkeltadresser:

- Antal ansatte i virksomheder jf. CVR-registeret 2021. Virksomheder med kun én ansat er udeladt, da det antages hovedsageligt at være hjemmearbejde, som derfor allerede vil være talt med som en beboer
- Antal elever/studerende på uddannelsesinstitutioner jf. Danmarks Statistiks INST3-tabel<sup>1</sup> 2021
- Antal beboere i boliger. Boligerne er baseret på BBR-registeret 2021 og antal beboere er estimeret på baggrund af data fra Danmark Statistik (jf. nedenfor)

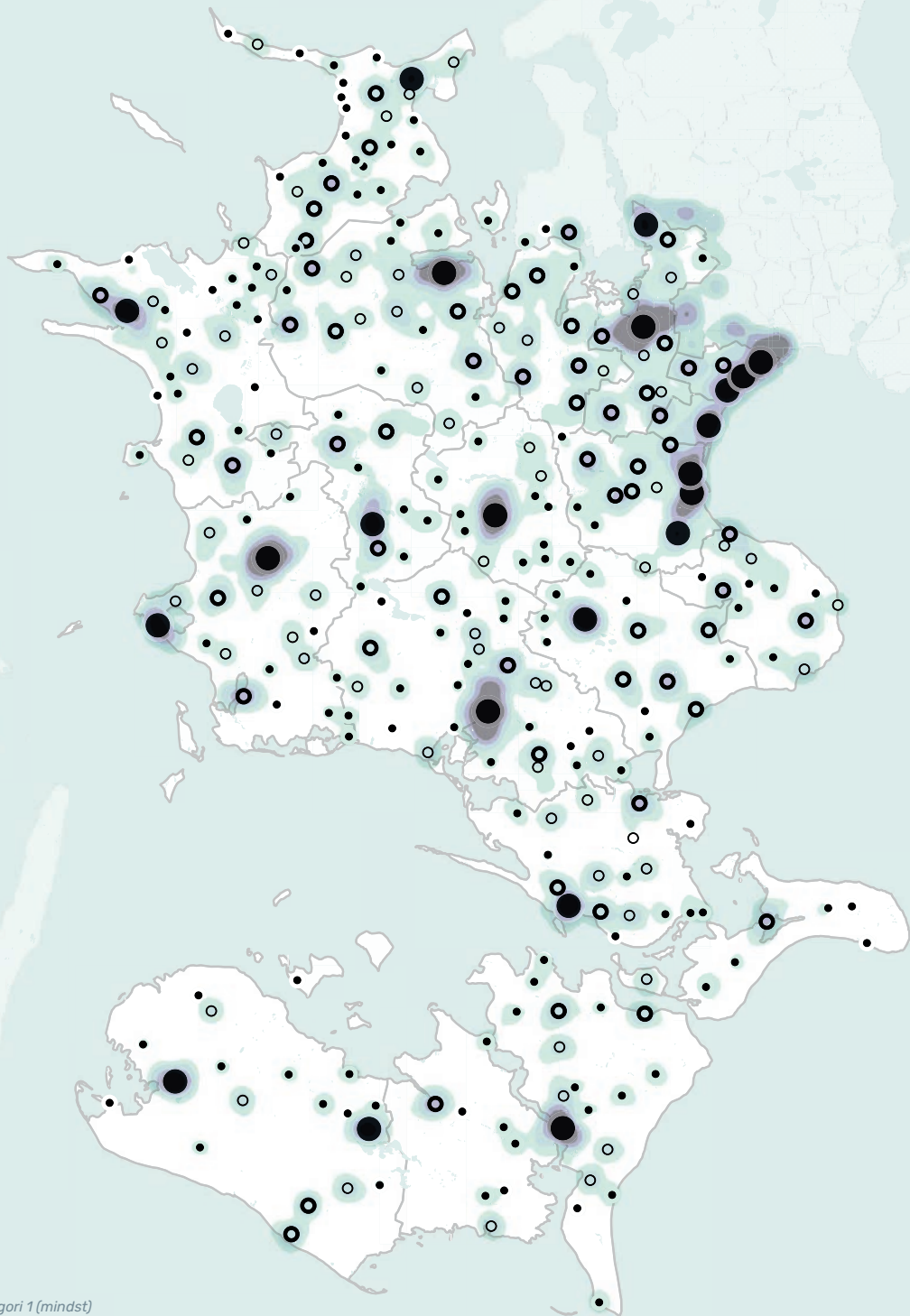
	Byområdepolygon		Aktivitetskortlægning
<b>kategori 1</b>	mellem 0-0,4 km <sup>2</sup>	eller	over 300 beboere, ansætte og elever
<b>kategori 2</b>	mellem 0,4-2,5 km <sup>2</sup>	eller	over 1000 beboere, ansætte og elever
<b>kategori 3</b>	mellem 2,5-10 km <sup>2</sup>	eller	over 3000 beboere, ansætte og elever
<b>kategori 4</b>	over 10 km <sup>2</sup>	eller	over 6000 beboere, ansætte og elever

Tabel 8 Kategorisering af aktivitetspunkter

## Input fra kommunen

Pilotkommuner har haft mulighed for at supplere aktivitetspunkter med steder, som har en væsentlig betydning for trafikmønstre. Herunder er bl.a. sommerhusområder og højskoler, som indgår i 'Kategori 1'.

<sup>1</sup> <https://www.dst.dk/da/Statistik/dokumentation/Times/institutionsregister/inst3>



- Kategori 1 (mindst)
- Kategori 2
- Kategori 3
- Kategori 4 (størst)

Figur 3 Kort over Sjælland med aktivitetspunkter og aktivitetsområder (kilde: Rambøll)

## Identifikation af vigtige korridorer

En korridor er en mulig rejseforbindelse mellem to aktivitetspunkter. For at identificere vigtige korridorer i pilotkommunerne er følgende kriterier lagt til grund:

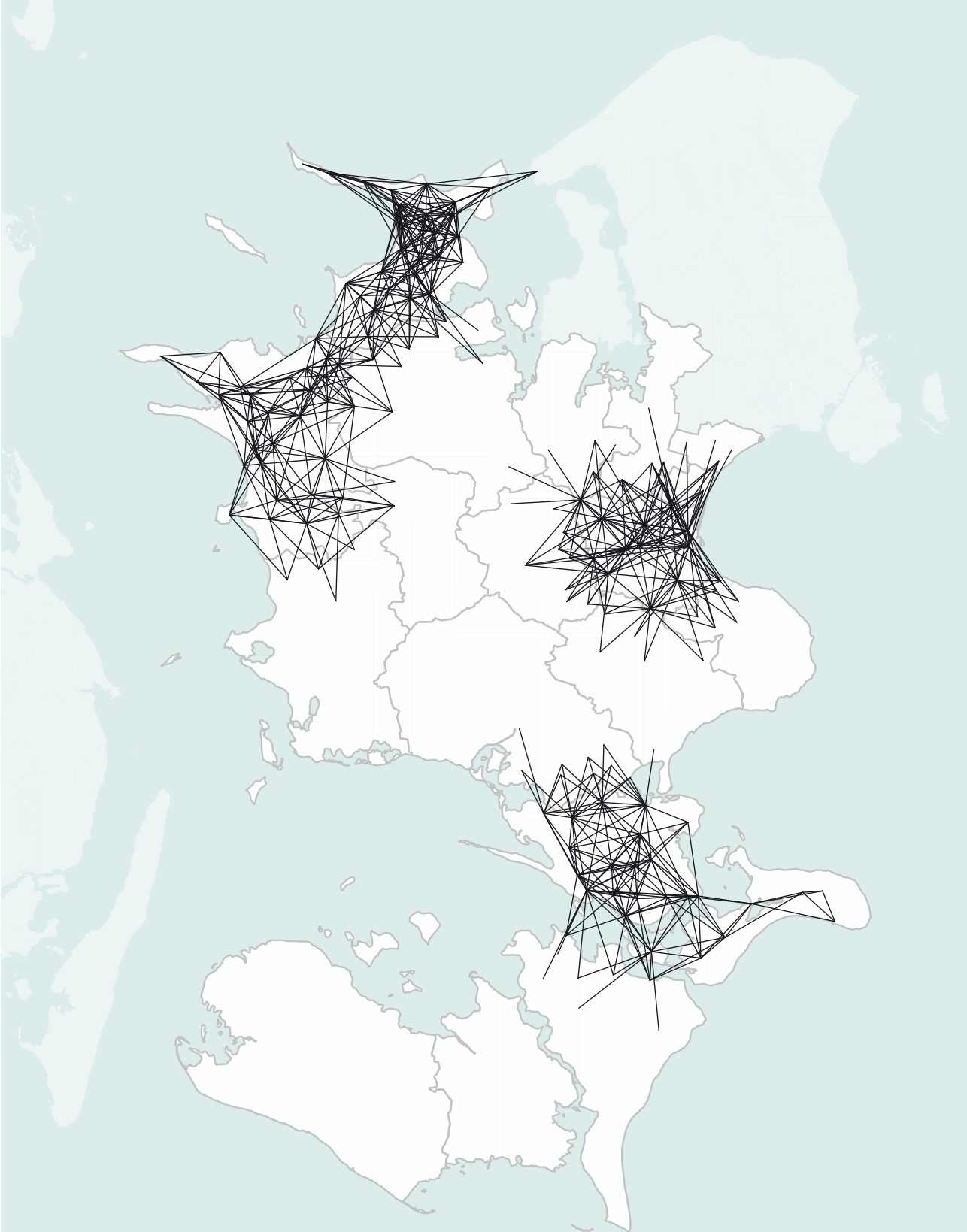
Afstanden i fugleflugtslinje mellem to aktivitetspunkter:

- For store aktivitetspunkter er afstanden højst 15 km.
- For mindre aktivitetspunkter er afstanden højst 8 km.

Først i næste fase beregnes rutens længde når man følger vejnettet fra et aktivitetspunkt til et andet. Den faktisk kørte afstand vil derfor være længere.

Kortlægningen inkluderer alle korridorer med start- eller/og slutpunktet i kommunen.

Korridorerne bliver værdisat fra 1-10 for at prioritere efter længde og størrelse.











Figur 4 Identificerede korridorer mellem aktivitetspunkter i Kalundborg, Køge, Odsherred og Vordingborg. Hver streg repræsenterer en mulig rejseforbindelse mellem to såkaldte aktivitetspunkter.

# Velegnet cykelinfrastruktur

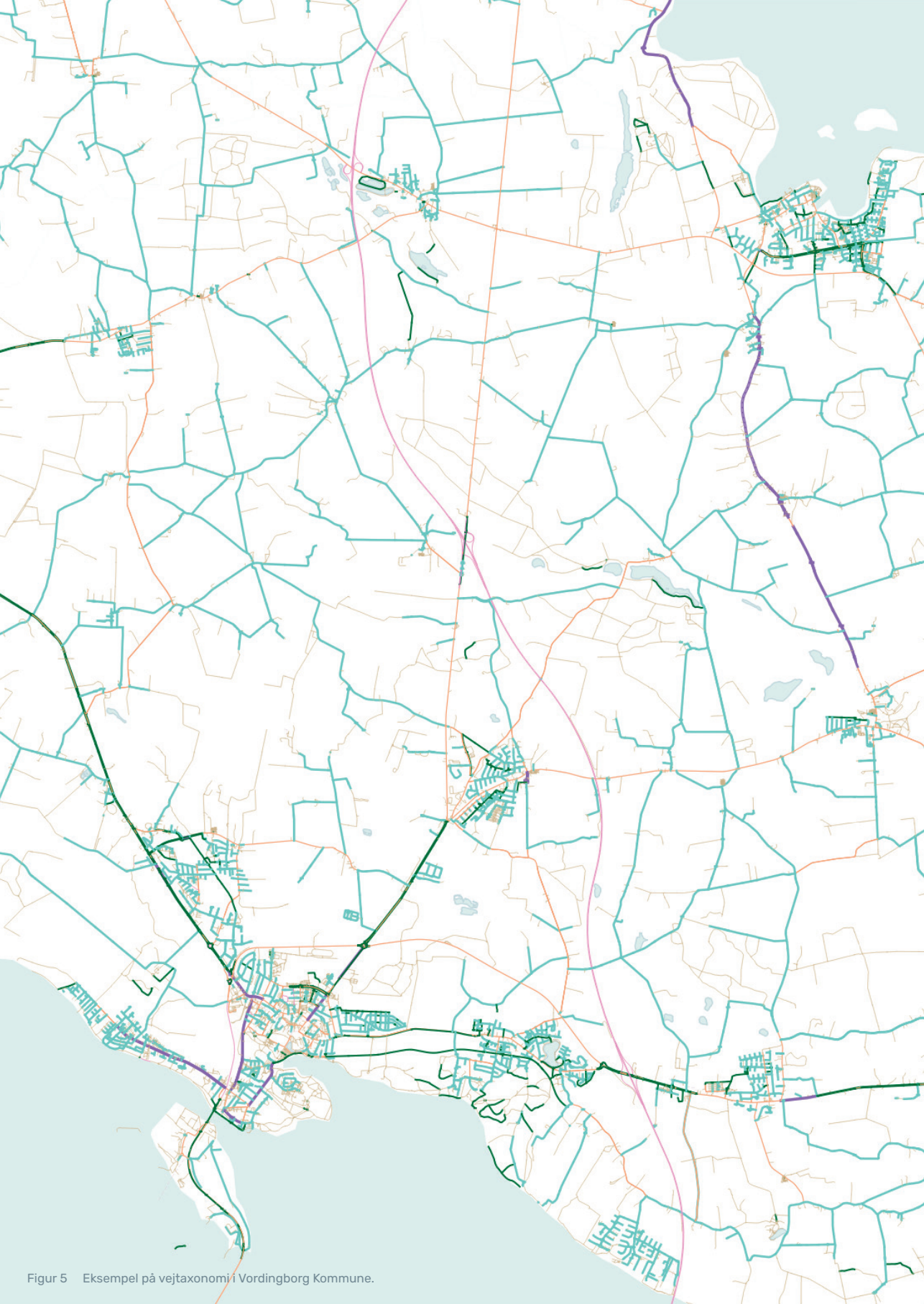
Vejnettet består af veje og stier, som ikke alle er velegnet til hverdagscyklisterne. Kvaliteten afhænger af sikkerhed, komfort og er påvirket af øvrig infrastruktur.

Veje med cykelbane eller lokal vej er velegnet til hverdagscyklister hvis hastigheden eller trafikmængden ikke er for højt. Derfor har Dansk Cykelturisme udviklet en målrettet vejtaxonomi (Tabel 9) med bedømmelsen for hverdagscyklisten. Den klassificerer veje og stier med nogle andre kategorier end GeoDanmark, da den ikke er målrettet til aktive trafikanter.

Vejtaxonomien er beregnet ud fra Mastra, samt data af geometrier i GeoDanmark og OpenStreetMap. De otte klasser omfatter flere underklasser, men er her kun overordnet beskrevet. Nogle klasser (indkørsler, vandrestier og ulovlige veje) nævnes, men indgår ikke i ruteberegningen, da de ikke er velegnet til hverdagscyklisten.

Vejtaxonomi		Bedømmelse for hverdagscyklisten
Fritliggende cykelinfrastruktur (C)		Velegnet
Vej med cykelinfrastruktur (Vm)		Velegnet
Mindre vej uden cykelinfrastruktur (Mu)		Velegnet
Stor vej uden cykelinfrastruktur (Su)		Ikke velegnet, men indgår under betingelser
Ulovlig adgang (U)		Ikke velegnet
Vandrestier (V)		Ikke velegnet
Service- og ærindevej (Æ)		Ikke velegnet
Indkørsel (I)		Ikke velegnet

Tabel 9 Kategorisering af vejtaxonomi-grupper til ruteberegningen



Figur 5 Eksempel på vejtaxonomi i Vordingborg Kommune.





# Ruteberegner

For hver korridor beregnes ruten på befærdede veje og ruten på velegnet cykelinfrastruktur. Ruten på befærdede veje betragtes som den korteste rute en bilist vil tage. Rutelængden sammenlignes med rutelængden på den velegnede cykelinfrastruktur

Fra cyklistens synspunkt vil ruten være fremkommelig, hvis afstanden er kortere end ruten på befærdede veje. Omvendt vil cyklister helst færdes på trygge ruter hvor der er acceptabelt cykelinfrastruktur. Ved ikke-velegnet infrastruktur tager ruteberegneren derfor en omvej, som tilgængæld gør ruten mindre fremkommelig ift. i bil

Omvejen defineres med en omvejsfaktor:  $\frac{\text{ruten på velegnet cykelinfrastruktur}}{\text{ruten på befærdede veje}} - 100\%$

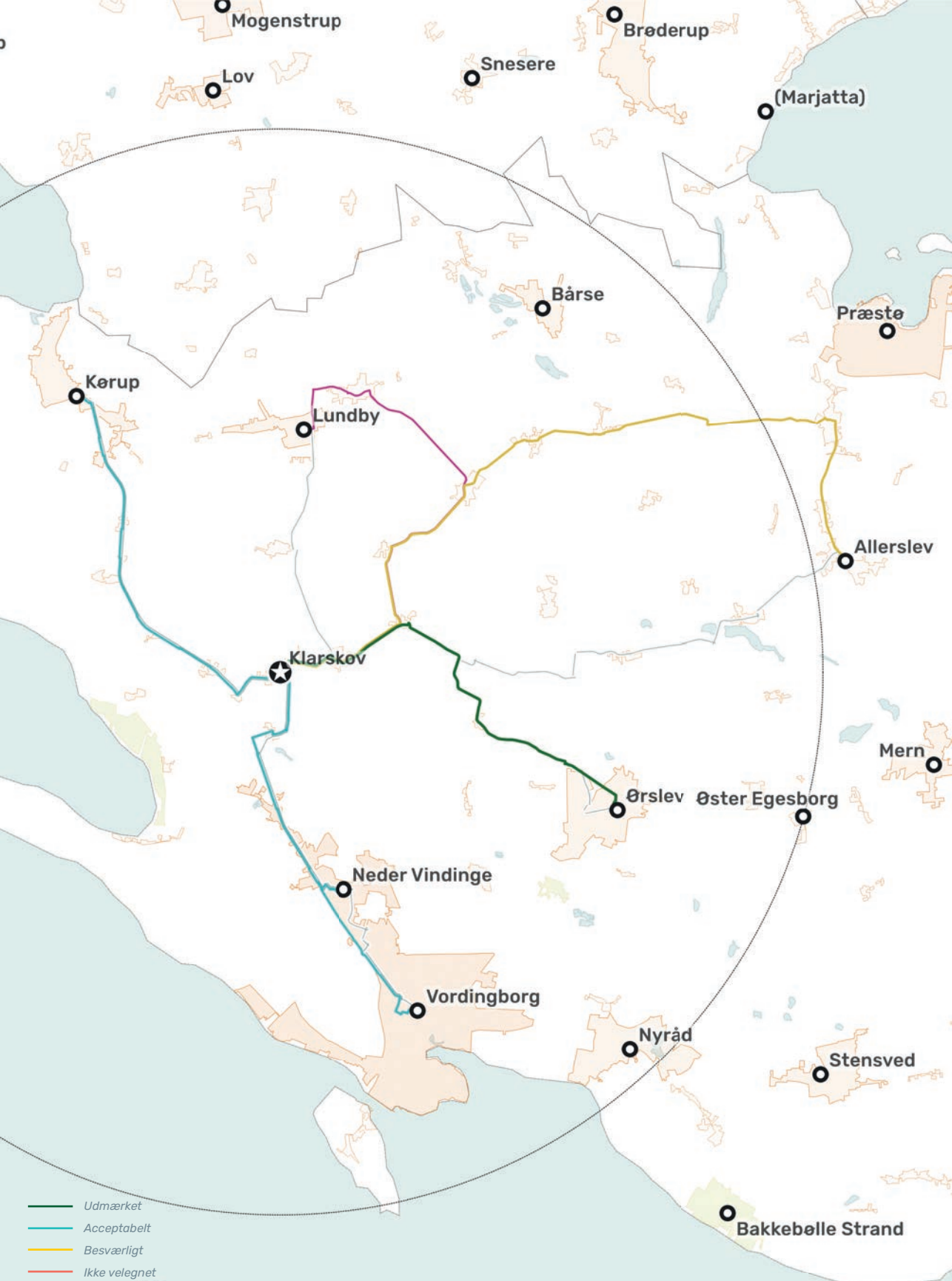
Hvis ruten på velegnet cykelinfrastruktur er kortere end den befærdede rute, er omvejsfaktoren negativ. Hvis afstanden er længere, er ruten mindre eller ikke velegnet til cyklister. Korridorer klassificeres således:

<b>Udmærket</b>		Omvejsfaktoren er negativ; dws. afstanden for cyklisten er kortere
<b>Acceptabelt</b>		Omvejsfaktor er mellem 0-20% ift. den korteste rute, samt omvejen ift. den korteste rute ikke overstiger 2 km
<b>Besværligt</b>		Omvejsfaktor er mellem 20-60% ift. den korteste rute, samt omvejen ift. den korteste rute ikke overstiger 4 km
<b>Ikke velegnet</b>		Omvejsfaktor er større end 60% ift. den korteste rute, eller omvejen ift. den korteste rute overstiger 4 km

Tabel 10 Klassifikation af omvejsfaktoren

I eksemplet på næste side er der beregnet velegnede cykelruter for korridorerne fra Klarskov, som forbinder området til andre aktivitetspunkter. Korridorerne er den korteste rute på cykelvenlige strækninger.

Der kan ses at en rute er udmærket (Klarskov-Ørslev), nogle er acceptabelt (fra Klarskov til Kørup, Neder Vindinge eller Vordingborg), mens ruten til Allerslev er besværligt. Ruten fra Klarskov til Lundby er defineret som 'ikke velegnet' pga. den store omvej.



Figur 6 Eksempel på korridorer med start- eller slutpunkt i Klarskov, Vordingborg Kommune

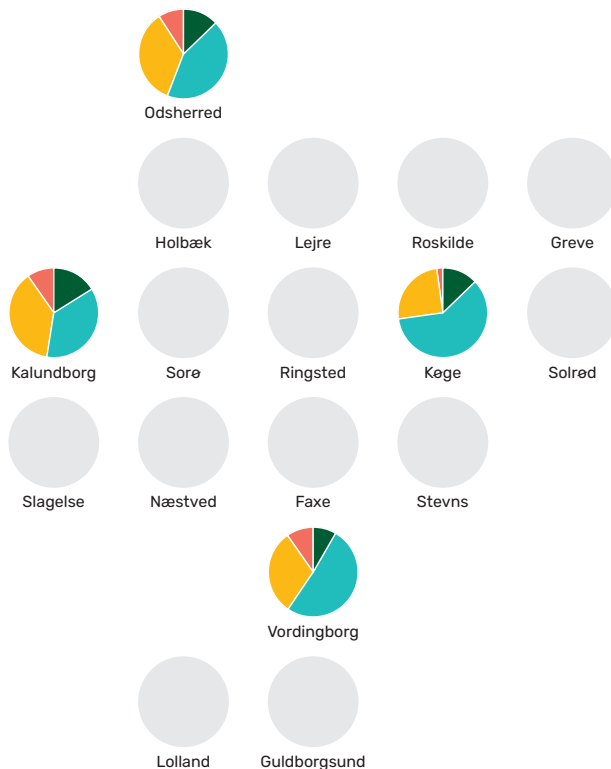
## Resultater pr. korridor

De fire pilotkommuner Kalundborg, Køge, Odsherred, og Vordingborg har sammenlagt 354 korridorer.

Kriterierne på korridorer er beskrevet i Tabel 10. Af alle korridorer er 13% (45) bedømt udmærket. 48% (170) korridorer er acceptabelt og giver en tryk og fremkommelig rute. Det vil sige at 39% (139) af korridorerne er besværlige eller ikke velegnet.

	i alt	Udmærket	Acceptabelt	Besværligt	Ikke velegnet
Kalundborg	93 100%	15 16%	34 37%	35 38%	9 10%
Køge	100 100%	13 13%	60 60%	25 25%	2 2%
Odsherred	77 100%	10 13%	33 43%	27 35%	7 9%
Vordingborg	84 100%	7 8%	43 51%	26 31%	8 10%

Tabel 11 Bedømmelse af korridorerer pr kommune



## Vigtigste korridorer pr. kommune

Prio	Score	Kalundborg	korteste rute	velegnet rute	omvejsfaktor
1	■■■■	Kalundborg-Nyrup	4.872	5.377	10%
2	■■■■	Gørlev-Høng	6.957	7.027	1%
3	■■■	Kalundborg-Spangsbro	4.594	6.319	38%
4	■■■■	Kalundborg-Rørby	6.582	6.176	-6%
5	■■■	Gørlev-Kirke Helsingø	3.317	5.473	65%
6	■■■	Svebølle-Bjergsted	5.613	7.465	33%
7	■■■■	Kirke Helsingø-Høng	6.734	6.656	-1%
8	■■■■	Høng-Slagelse	13.200	13.397	1%
9	■■■■	Snertinge-Herve	7.659	8.689	13%
10	■■■	Jyderup-Snertinge	8.165	9.915	21%

### Køge

1	■■■■	Køge-Ølby	4.071	3.320	-18%
2	■■■■	Køge-Herfølge	7.094	7.229	2%
3	■■■■	Ølby-Lille Skensved	6.191	5.473	-12%
4	■■■	Ølby-Solrød Strand	9.130	11.621	27%
5	■■■■	Lille Skensved-Solrød Strand	7.218	6.785	-6%
6	■■■■	Køge-Lille Skensved	7.427	8.752	18%
7	■■■	Ølby-Ejby	7.860	11.888	51%
8	■■■■	Køge-Ejby	8.152	9.026	11%
9	■■■■	Køge-Strøby Egede	8.299	8.410	1%
10	■■■■	Strøby Egede-Herfølge	8.311	8.502	2%

### Odsherred

1	■■■	Højby-Nykøbing Sj	5.765	7.327	27%
2	■■■■	Herve-Svinninge	3.944	3.828	-3%
3	■■■■	Fårevejle Stationsby-Asnæs	5.161	4.996	-3%
4	■■■	Herve-Fårevejle Stationsby	5.972	11.274	89%
5	■■■■	Asnæs-Vig	7.281	8.673	19%
6	■■■	Vig-Højby	8.690	10.513	21%
7	■■■	Vig-Nykøbing Sj	11.009	15.933	45%
8	■■■	Svinninge-Fårevejle Stationsby	9.549	13.627	43%
9	■■■■	Nykøbing Sj-Rørvig	6.679	7.241	8%
10	■■■■	Nykøbing Sj-Nørre Asmindrup	6.884	8.157	18%

### Vordingborg

1	■■■■	Vordingborg-Neder Vindinge	3.136	3.535	13%
2	■■■	Vordingborg-Nyråd	4.708	5.882	25%
3	■■■■	Nyråd-Neder Vindinge	7.823	8.443	8%
4	■■■■	Vordingborg-Ørslev	5.661	6.656	18%
5	■■■	Vordingborg-Stensved	7.893	10.065	28%
6	■■■■	Nyråd-Stensved	5.045	4.685	-7%
7	■■■	Præstø-Brøderup	9.943	12.081	21%
8	■■■	Nyråd-Ørslev	6.465	9.264	43%
9	■■■	Bårse-Præstø	7.005	11.485	64%
10	■■■■	Ørslev-Neder Vindinge	7.726	8.915	15%

Tabel 12 Score for top-10 korridorer per kommune

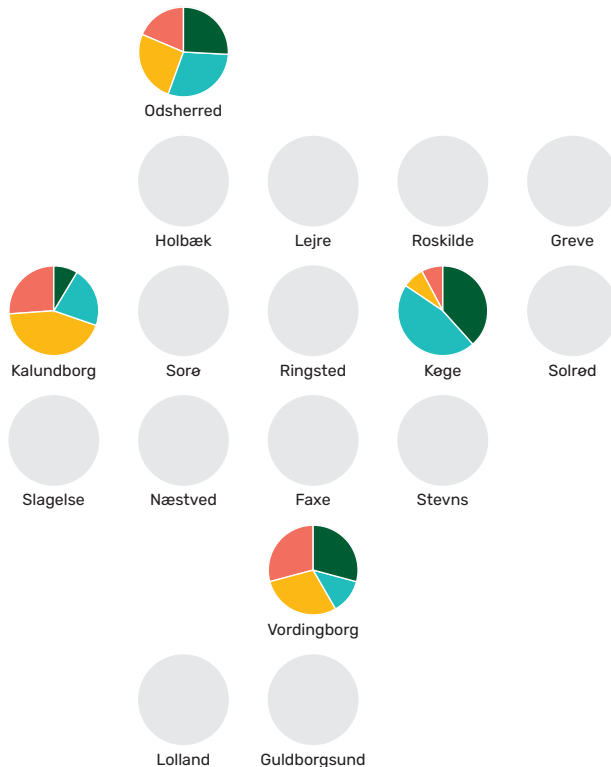
## Resultater pr. aktivitetspunkt

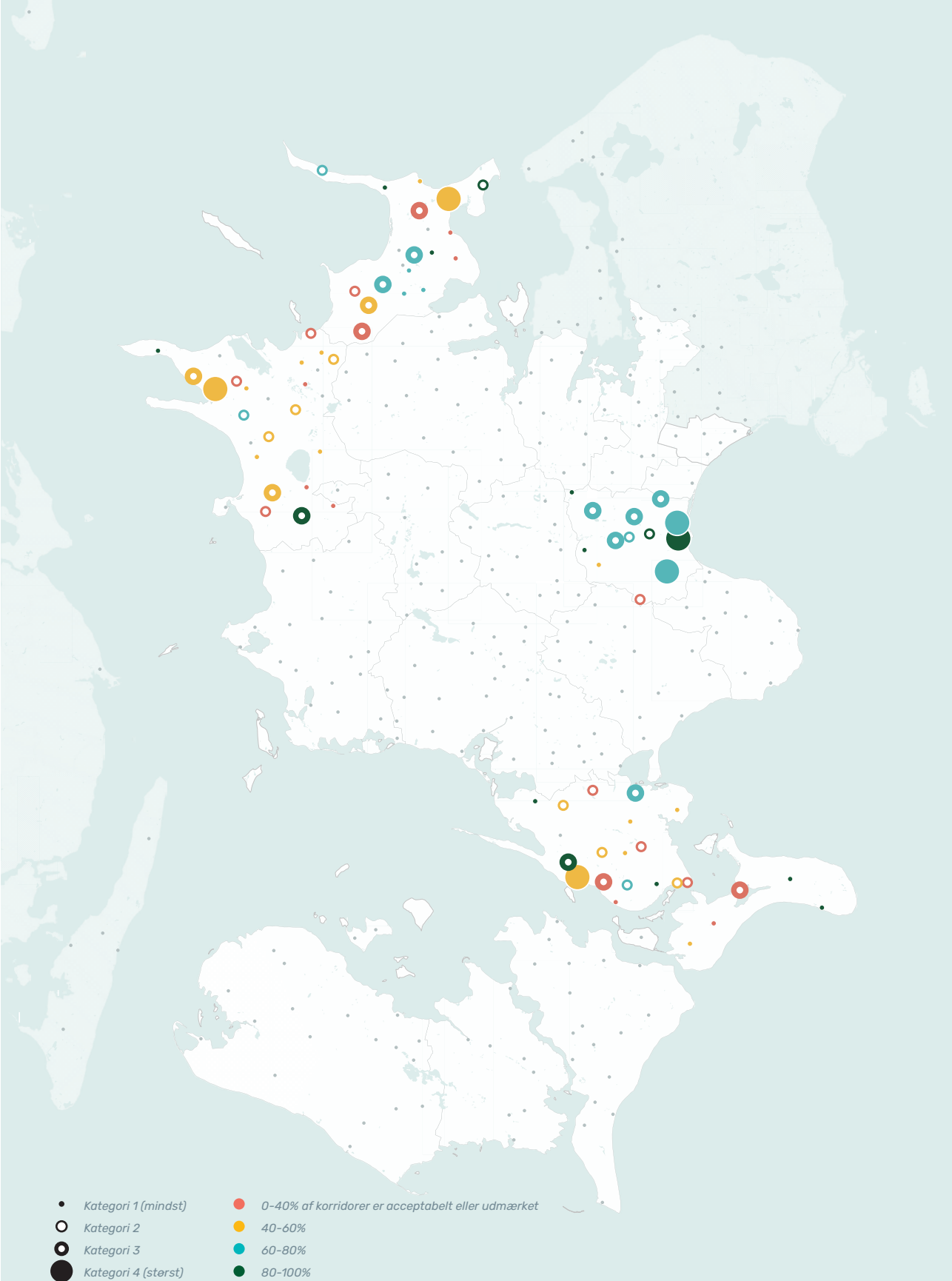
De fire pilotkommuner Kalundborg, Køge, Odsherred, og Vordingborg har samlet 87 aktivitetspunkter.

For hver aktivitetspunkt beregnes andelen af udmærkede eller acceptable korridorer. Antallet af aktivitetspunkter er beskrevet i tabellen. Eksempelvis læses at 5 af de 13 aktivitetspunkter i Køge har over 80% af acceptable eller udmærkede korridorer.

	i alt	>80%	60-80%	40-60%	<40%
Kalundborg	23 100%	2 9%	5 22%	10 43%	6 26%
Køge	13 100%	5 38%	6 46%	1 7%	1 7%
Odsherred	27 100%	7 26%	8 30%	7 26%	5 19%
Vordingborg	24 100%	7 29%	3 13%	7 29%	7 29%

Tabel 13 Bedømmelse af aktivitetsområder pr kommune





Figur 7 Kort over Sjælland med aktivitetspunkter

## Konklusion

Region Sjælland består af 17 kommuner, som er grupperet efter størrelse og befolkningstæthed. Bykommunerne med en høj befolkningstæthed har en større andel cykelinfrastruktur end store kommuner med et lavt befolkningstæthed.

Analysen har udpeget aktivitetsområder i fire forskelligartede kommuner. I alt er der defineret 354 korridorer, hvor den korteste rute er beregnet for en bilist og cyklist. Cykelruten er beregnet med udgangspunkt af DCTs vejtaxonomi for at undgå utrygge strækninger uden velegnet cykelinfrastruktur.

45 ud af 354 korridorer giver cyklisten en fremkommelig og tryk rute på cykelvenlig infrastruktur. En yderligere 170 korridorer er næsten så fremkommelig som bilistens rute og har en maksimalt omvej under 20% af rutens længde.

Knap 40% af korridorer er bedømt 'besværligt' eller 'ikke velegnet' til cyklisten. Besværlige korridorer findes ikke kun ud på landet, men i hver top-10 af kommunens korridorer. Disse korridorer kan defineres som 'missing link'.

I hver kommune findes aktivitetsområder hvor mange korridorer bedømmes 'beværligt' eller 'ikke velegnet'. I 66 af de 87 aktivitetspunkter er under 80% af anliggende korridorer bedømt 'udmærket' eller 'acceptabelt'. Dermed har de aktivitetsområder en vanskelig tilgængelighed for cyklisten.

Analysen anbefaler at undersøge tryk og fremkommelighed af korridorer med negativ bedømmelse. Det anbefales at tage hensyn til prioriteringen, for at indløse den størst mulig forbedringspotentiale.

Der skal bemærkes at analysen har haft fokus på regional fremkommelighed, på tværs af byer og kommunegrænser. Analysen omfatter ikke ruter indenfor aktivitetsområder, som er vigtigt for lokal fremkommelighed.

# Bilag

## **Vejtaxonomi pr. kommune**

Kortlægning af infrastruktur i målrettede vejklasser for hver pilotkommune.

## **Aktivitetsområder og korridorer pr. kommune**

Oversigt af bedømmelsen af aktivitetsområder og korridorer for hver pilotkommune

## **Oversigt pr. aktivitetsområde**

Oversigt og bedømmelsen af korridorer for hver aktivitetsområde

