

Analyser viser stort potentiale for anvendelse af data fra cykelbarometre til mere viden om cykeltrafikken

Mikkel de Vries Bækgaard, Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen

Hvor mange cyklister bruger supercykelstierne dagligt, og hvordan fordeler trafikken sig over døgnet, ugen og året? Hvilken rolle spiller vejret for cyklisternes transportvalg? Og hvad kan vi lære af data, der registreres døgnet rundt året rundt?

Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen har gennem de seneste år registreret cykeltrafik ved hjælp af permanente tællestationer langs supercykelstierne. Disse cykelbarometre giver unikke muligheder for at analysere cykeltrafikkens udvikling, mønstre og afhængighed af eksterne faktorer som vejret.

Dette oplæg præsenterer analyser baseret på supercykelstiernes barometerdata fra 2019-2024, hvor mere end 10 millioner cykelture er registreret. Analyserne viser, at cyklen bruges som et fast transportmiddel i hverdagen med tydelige myldretidsmønstre, en høj grad af helårscyklings og begrænset påvirkning af vejret. Disse resultater understreger cyklings betydning som en integreret del af transportinfrastrukturen og behovet for mere systematisk dataindsamling.

Helt nye indsigter i cykeltrafikken på supercykelstierne

Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen er et samarbejde mellem 27 kommuner og Region Hovedstaden, der samarbejder om at skabe et net af regionale cykelpendlerruter. I 2025 består rutenettet af 244 km fordelt på tværs på af 16 supercykelstier. Spredt ud over rutenettet står 13 cykelbarometre, der, udover at tilbyde trafikinformation til cyklisterne (f.eks. vejrudsigt og togtider), også registrerer antallet af forbigående cyklister. Størstedelen af cykelbarometrene har været i drift i mere end fem år.

Supercykelstisamarbejdet har en lang tradition for at dokumentere udviklingen i cykeltrafikken på supercykelstierne gennem ruteevalueringer og årlige tællinger. De årlige tællinger er en tilbagevendende begivenhed, hvor der med slangetællinger tælles cyklister i én uges varighed samme tidspunkt hvert år i september. Dette muliggør, at der på stringent og kontrolleret vis kan følges med i cykeludviklingen over tid på de enkelte ruter. Cykelbarometrene – de permanente tællestationer – tæller imidlertid cyklister døgnet rundt og året rundt i modsætningen de traditionelle slangetællinger. Denne type data giver helt andre muligheder for at dykke ned i og analysere cykeltrafikken yderligere. Det er derfor muligt både at observere og at analysere på variationer i antallet af cyklister på bl.a. time-, dags-, måneds- og årsbasis.

Mængden af barometerdata på supercykelstierne dækker over 10 mio. registrerede cykelture i perioden 2019-2024. Det svarer til ca. 2 mio. årlige cykelture, over 5.000 cykelture i gennemsnit pr. dag og 410 daglige registrerede cykelture per barometer. Med barometerdata fra supercykelstierne har vi altså at gøre med en stor mængde data, og sandsynligvis nogle af de største mængder data, der findes på cykelområdet i Danmark. Der gemmer sig derfor et stort og hidtil uudforsket potentiale i at kigge nærmere på denne data.

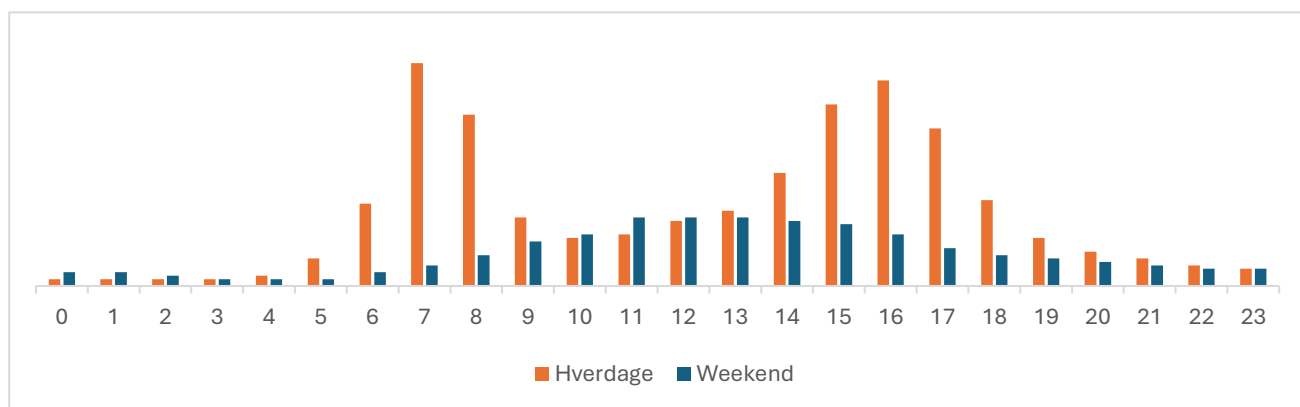
Kigger man alene på det data, som cykelbarometrene løbende indsamler, får man altså relativ nuanceret viden om cykeltrafikken over døgnet, uger, måneder og år. Analyserne bliver endnu mere interessante, når data sammenholdes med andet kontinuerligt og historisk data, f.eks. data om vejrdata. Ved at koble antallet af cykelture til forskellige vejrrparametre så som *nedbør*, *temperatur* og *vindhastighed*, er det muligt at se tendenser i sammenhængen mellem cykeltrafik og vejret. Det giver mulighed for at blive klogere på, hvordan og om vejret påvirker antallet af cykelture.

Analysens resultater:

I 2024 har Supercykelstisamarbejdet dykket ned i det eksisterende data og lavet interessante analyser, der gør os klogere på brugen af supercykelstiernes på tværs af kommuner, tidspunkter på døgnet, vejret og årstider. Her i det følgende fremhæves tre interessante resultater.

Pendlertrafik på supercykelstierne

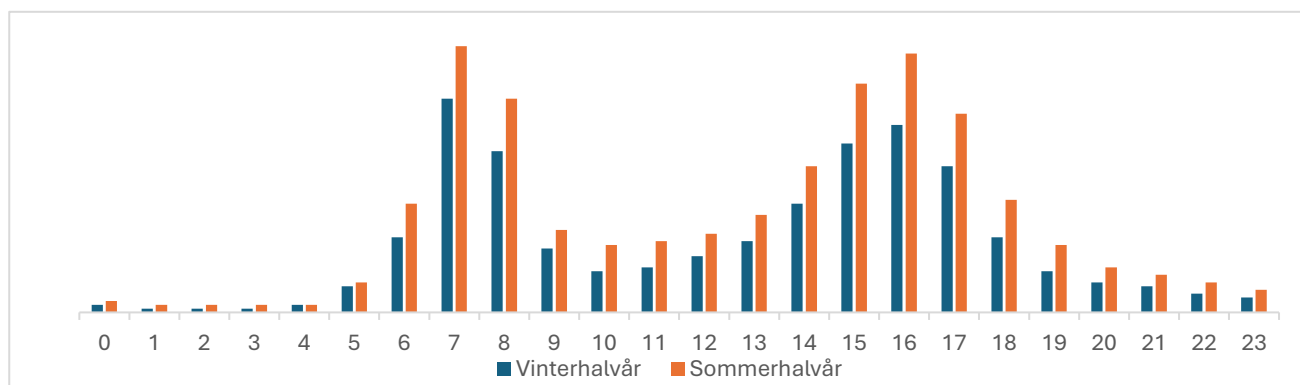
Kigger man på fordelingen af cyklister over døgnet på tværs af alle barometre, ses der tydelige højdepunkter i hverdagscykeltrafikken i perioderne kl. 6-9 og igen kl. 14-18. Data viser, at der er 22 % flere cyklister i myldretiden end resten af døgnet. I weekendcykeltrafikken ses det, at cykeltrafikken stiger jævnt i løbet af formiddagen og toppe mellem kl. 11-14, hvorefter cykeltrafikken igen falder jævnt frem mod aftenen. Data viser at der er 46 % flere cyklister på en hverdag sammenlignet med en weekenddag.



Figur 1 Grafisk fremstilling af forskel i cykeltrafikken over et gennemsnitligt hverdagsdøgn og et gennemsnitligt weekenddøgn

Cyklisterne cykler hele året.

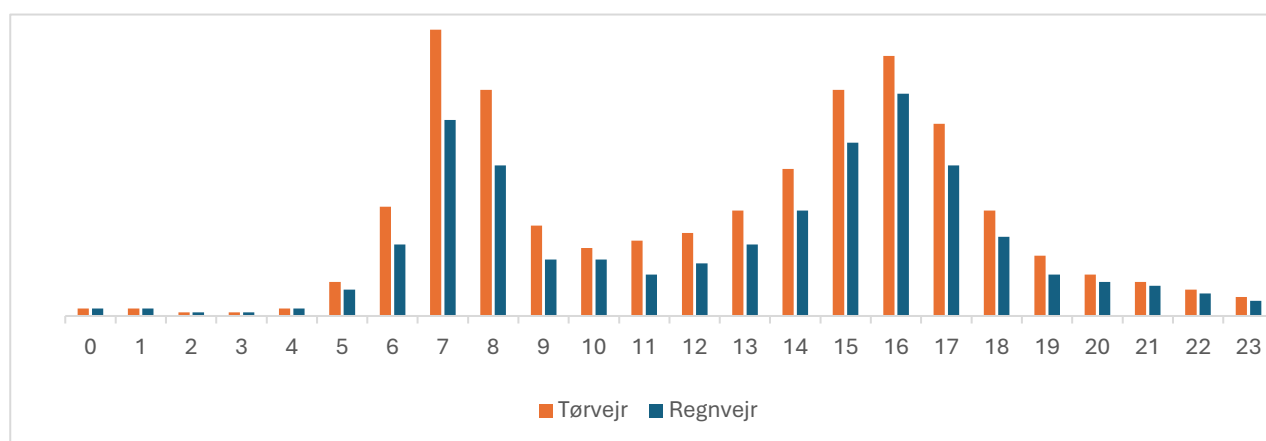
Ser man nærmere på data indsamlet på hverdage i sommerhalvåret (april-september) og hverdage i vinterhalvåret (oktober-marts), ses umiddelbart de samme højdepunkter i morgen og eftermiddagstimerne uanset årstid. Der kan altså fortsat udledes cykelpendlertrafik fra barometerdata om vinteren. Særligt interessant er det, at selvom antallet af cyklister dog er færre i vinterhalvåret, er der her kun 26 % registreret færre cyklister sammenlignet med en gennemsnitlig hverdag i sommerhalvåret. Med andre ord tyder det på at 74 % af cyklisterne fortsætter med at cykle i vinterhalvåret.



Figur 2 Grafisk fremstilling af forskel i cykeltrafik på et gennemsnitligt hverdagsdøgn i sommerhalvåret og et gennemsnitligt hverdagsdøgn i vinterhalvåret

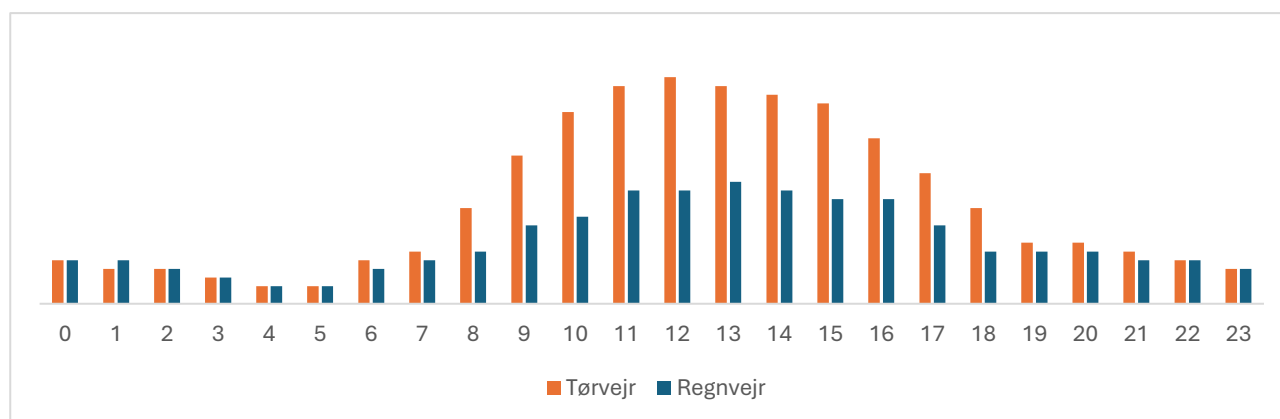
Cykeltrafikken bliver ikke påvirket af vejret

Det kan være fristende at tro, at der er mange, der vælger cyklen fra, når det regner. Men Supercykelstisamarbejdets analyser tyder dog ikke på, at regnvejr har indflydelse på om cykelpendlernes fravælger cyklen. Kun 17 % stiller cyklen, når det regner på hverdage sammenlignet med hverdage med tørvejr.



Figur 3 Grafisk fremstilling af udviklingen af cykeltrafik på et gennemsnitligt hverdagsdøgn med tørvejr og et gennemsnitligt hverdagsdøgn med regnvejr

Analysen af cyklisterne er mere påvirket af vejret i weekenden end de er i hverdagene. Der ses nemlig 25 % færre cyklister i weekenddage med regnvejr sammenlignet med weekenddage med tørvejr. Selvom det kun er 25 % færre cyklister, kan det tyde på, at man i højere grad træffer et aktivt fravalg af cyklen på en weekenddag i regnvejr. Dette kan hænge sammen med, at cykelturen i weekenden ikke i samme grad er nødvendig som den daglige cykeltur til og fra arbejde er. Endelig ses særligt flere cyklister i løbet af en tørvejrweekendens myldretid mellem 9-17, sammenlignet med weekenddage med regnvejr. I aften og nattetimerne er forskellen ikke markant.



Figur 4 Grafisk fremstilling af udviklingen af cykeltrafik på et gennemsnitligt weekenddøgn med tørvejr og et gennemsnitligt weekenddøgn med regnvejr

Konklusion

Analyserne af supercykelstiernes barometerdata viser, at cyklen spiller en central rolle i den daglige transport for pendlerne på supercykelstierne. De tydelige spidstimer i hverdagens myldretider, som analyserne viser, indikerer at cyklen bruges på samme måde som andre transportformer til pendling, som en nødvendig del af hverdagen. Samtidig viser analyserne også at cykelpendlertrafikken er relativt stabil over året, idet 74 % af cyklisterne fortsætter med at cykle i vinterhalvåret, trods sæsonmæssige forskelle. Det er derfor tydeligt at supercykelstierne anvendes præcis efter hensigten: nemlig til cykelpendlertrafikken.

Ifølge analyserne har vejret kun begrænset indflydelse på cykelpendlingen. Kun 17 % fravælger cyklen på regnvejrsk dage i hverdagen, hvilket peger på, at cyklen som pendlerform ikke primært er vejrafhængig. I weekenderne ses dog en reduktion i cykeltrafikken under dårlige vejrforhold, hvilket indikerer, at fritidscykling i højere grad påvirkes af vejret end pendling.

Resultaterne peger på, at cykeltrafik er en integreret del af transportinfrastrukturen og er med til at underbygge at cyklen er et transportmiddel, som folk er lige så afhængige af i deres hverdag som andre transportmidler. Derfor bør cykling tages seriøst i planlægning og de politiske beslutningsprocesser. Systematisk dataindsamling er nødvendig for at forstå cykeltrafikens mønstre og sikre en målrettet udvikling af cykelinfrastrukturen.

Behov for flere analyser og flere data

For at få mere viden om cykeltrafikken i Danmark, peger disse indledende analyser på, at der er en masse at hente i data fra cykelbarometre. Generelt er der mangel på cykeldata i Danmark, så data som disse er med til at dække både et regionalt og nationalt databehov. Men der er langt fra nok barometre på cykelstierne i Danmark til at tegne et generelt billede af cykeltrafikken.

Når Danmarks infrastruktur planlægges og finansieres, så er valide data og effektdokumentation afgørende. Men cykeldataindsamlingen skal være ensartet, systematisk og ikke mindst regionalt og nationalt forankret, hvis cykling skal behandles på lige fod med de andre transportformer i dansk transportpolitik.

I dag er det i høj grad op til den enkelte kommune at indsamle cykeldata, finde de gode og stabile dataleverandører og sikre at data er ensartet, så det potentielt kan deles og sammenlignes med andre aktørers cykeldata. Men hvis det sker i dag, så sker det på eget initiativ fra den enkelte kommune. Der er behov for, at ansvaret for Danmarks cykeldata også i høj grad løftes på regionalt og statsligt niveau, så cykeltrafikken er tilstrækkeligt underbygget med data. For cykling er en lige så væsentlig del af det kommunale, regionale og nationale transportmix, som de andre transportformer.

Oplægget vil indeholde erfaringer og læring om indsamling af data og analyseprocessen, som kan inspirere andre der arbejder med cykeldata.