

Denne artikel er udgivet i det elektroniske tidsskrift  
**Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet**  
(Proceedings from the Annual Transport Conference  
at Aalborg University)  
ISSN 1603-9696  
<https://journals.aau.dk/index.php/td>

# Brugerundersøgelse af de Nationale Cykelruter

*Michael W. J. Sørensen, michaelwohlfjager.sorensen@sweco.dk, Via Trafik – En del af Sweco*

*Mette Eklund Jakobsen, meej@vd.dk, Vejdirektoratet*

*Peter Stanley Andersen, Peter.stanley@sweco.dk, Via Trafik – En del af Sweco*

*Maria H. Nielsen, mariahornbak.nielsen@sweco.dk, Via Trafik – En del af Sweco*

*Martin K. Kallesen, Gladsaxe Kommune (tidligere Via Trafik – En del af Sweco)*

---

## Abstrakt

I Danmark findes der et unikt netværk af cykelruter på næsten 5.000 km, som består af 11 Nationale Cykelruter. Disse ruter forbinder landet fra syd til nord og fra øst til vest. For at styrke det fremtidige arbejde med de Nationale Cykelruter har Vejdirektoratet med bistand fra "Via Trafik – En del af Sweco" gennemført en brugerundersøgelse af ruterne. Brugerundersøgelsen omfattede: 1) Interviews med brugere, 2) interviews med relevante aktører og 3) tællinger på alle de Nationale Cykelruter.

## Stopinterview med brugere

I sommeren 2022 blev der foretaget 545 stopinterviews med cyklister på de Nationale Cykelruter. Interviewene blev gennemført på 22 lokaliteter, der spændte fra landeveje i det åbne land og stier langs kyster, over opmarcharealer ved mindre færgelejer til centrale stier i store byer.

I alt ca. 42 % af respondenterne er cykelturister, ca. 17 % er motionister, og ca. 40 % har hverdagsformål. Majoriteten er over 50 år og mænd. 73 % af alle respondenterne er danskere, og 15 % er tyskere. Resten er primært fra Holland, Sverige, Frankrig eller Norge. Ses der udelukkende på cykelturisterne, er andelen af udlændinge større. Her er 43 % danskere, 32 % tyskere og 8 % hollændere.

Samlet set har 38 % af respondenterne kendskab til de Nationale Cykelruter, og yderligere 19 % kender dem af navn. Blandt cykelturisterne er kendskabet større. Respondenterne kender primært ruterne fra skiltene (fordi de har benyttet ruterne), fra internettet, fra brochurer eller fra venner og familie. Blandt cykelturisterne er kendskab via internettet hyppigere end blandt alle respondenter (29 % ift. 22 %).

Der er ikke nævneværdige forskelle mellem alle respondenterne og cykelturisterne, når det handler om tilfredshed. Der er spurgt ind til skiltning, stitype, belægning, oplevelser på ruten mv., og andelen af tilfredse brugere ligger i intervallet 67-94 %. De faciliteter, som benyttes mest af respondenterne, er indkøb og spisesteder, naturoplevelser, overnatningsmuligheder, information og service samt kulturoplevelser.

Hovedparten cykler på en klassisk cykel. Resten fordeler sig på mountainbikes, racercykler, citybikes, gravelcykler, ladcykler mv. Blandt alle respondenterne kører ca. 35 % på elcykel. Omkring to tredjedele af alle respondenterne er kun afsted én dag, ca. en tredjedel cykler under 10 km på interviewdagen, og kun en lille andel cykler over 50 km på interviewdagen. Det er anderledes for cykelturisterne. Her er en tredjedel af sted i én dag, en tredjedel er af sted i op til en uge, og en tredjedel er på tur i 1-2 uger.

## Telefoninterviews med relevante aktører

Der er gennemført 67 telefoninterviews med fem forskellige grupper af aktører: Distrikter i Naturstyrelsen, kommuner, turismeaktører, destinationsselskaber og rådgivere/andre aktører. Aktørerne er generelt positive og mener, at de Nationale Cykelruter er vigtige både for cykelturismen 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. Mange kører på dele af ruterne, og kun få kører en hel rute. Flere af aktørerne mener desuden, at der er et potentiale for flere cykelturister. Kommunerne påpeger, at der er en driftsmæssig udfordring, da der ikke er tilstrækkelige midler til drift og vedligeholdelse af ruterne.

Flere aktører mener, 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 strækninger. Der efterspørges dog informationer om belægningen på den enkelte rute, så cyklisterne kan kende forholdene på forhånd. Der efterspørges også bedre information om færgeforbindelser og om Storebæltsforbindelsen.

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

Aktørerne vurderer, at vejvisningen på de Nationale Cykelruter som hovedregel er 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. Nogle af aktørerne påpeger endvidere, at der langs nogle af de Nationale Cykelruter er behov for flere faciliteter, fx toiletter, steder hvor man kan fylde vandflasken, samt bedre muligheder for at oplade elcyklen.

Der er delte 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.

## Tællinger på alle de Nationale Cykelruter

Der er i sommeren 2022 gennemført to ugers maskinelle tællinger af cykeltrafikken på alle de Nationale Cykelruter. Resultatet er 128 brugbare tællinger fordelt på 84 kommuner. Herudover indgår der seks 2022-tællinger i brugerundersøgelsen, som kommer fra faste tællestationer.

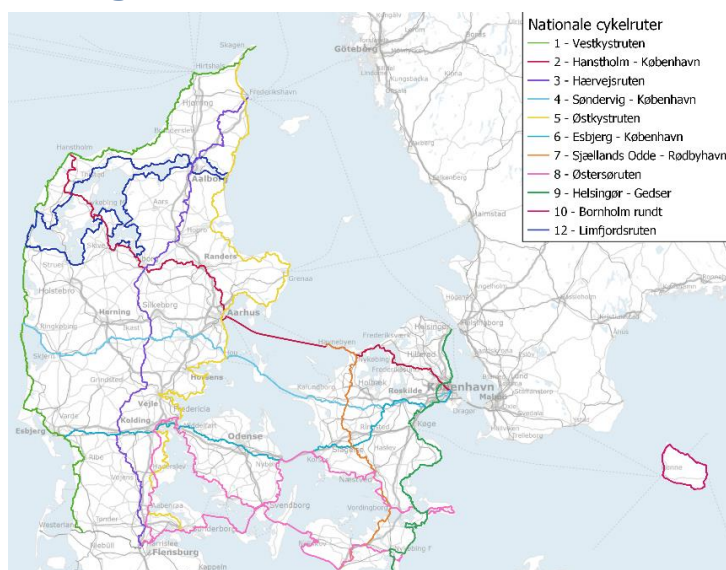
Der er registreret mellem 2 og 4.302 cyklister i tællesnittene (opgjort som julidøgntrafik). Det store spænd skyldes, at der er foretaget tællinger både på stærkt befærdede veje og stier i fx København og Odense og på svagt belastede steder i det åbne land.

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 større byer. Undtaget herfra er bl.a. Bornholm og Samsø. Tællingerne indikerer, 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.

## Baggrund, formål og undersøgelsesdesign

I Danmark findes der et unikt netværk af cykelruter på næsten 5.000 km, som består af 11 Nationale Cykelruter, se figur 1. Disse ruter 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. 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.



Figur 1. De 11 nationale cykelruter i Danmark.

For at styrke det fremtidige arbejde med de Nationale Cykelruter har Vejdirektoratet gennemført en brugerundersøgelse af ruterne. Formålet har været at give et indblik i 1) Hvem og hvor mange, der bruger de Nationale Cykelruter, og 2) hvordan forholdene på ruterne opleves af brugerne og interessenterne. Brugerundersøgelsen blev igangsat som en del af Cyklens År 2022, og den blev gennemført i tæt samarbejde med en tværfaglig arbejdsgruppe under Vejdirektoratets Cykelråd.

Brugerundersøgelsen omfattede tre delundersøgelser: 1) Interviews med brugerne af de Nationale Cykelruter, 2) Interviews med relevante aktører og 3) Tællinger på alle de Nationale Cykelruter. Dataindsamling blev gennemført i sommeren 2022 og omfattede:

- **545 stopinterviews** med brugere af de Nationale Cykelruter fordelt på 22 lokaliteter ude på ruterne
- **67 kvalitative telefoninterviews** med forskellige aktører – alle med direkte eller indirekte tilknytning til de Nationale Cykelruter
- **Maskinelle tællinger af cykeltrafikken i 128 snit** (af to ugers varighed) på ruterne fordelt på de kommuner, som ruterne forløber i.

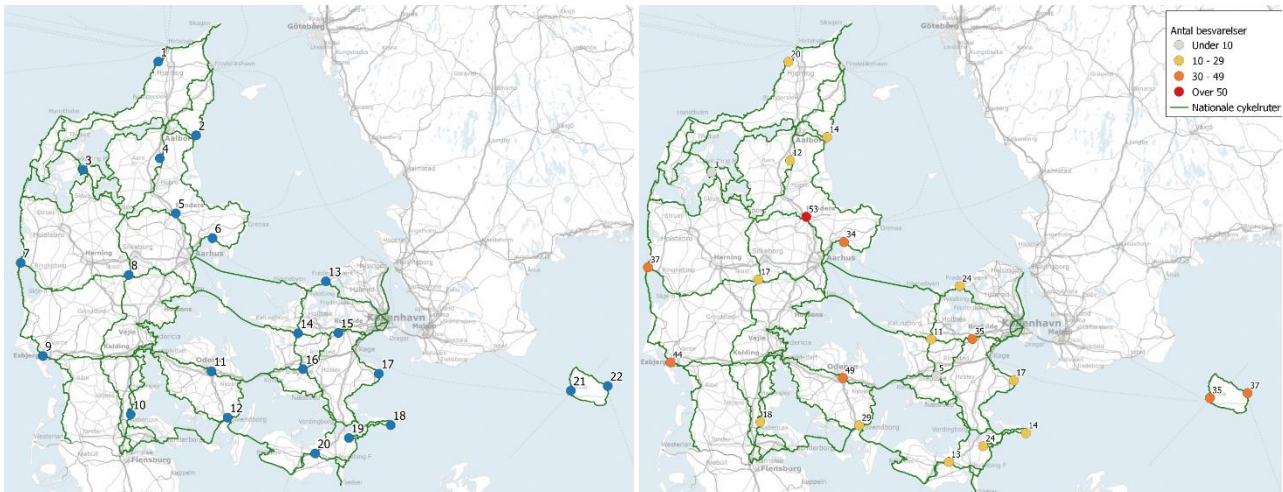
## Stopinterview af alle brugere

### Metode og data

Stopinterviews med brugerne er gennemført på udvalgte lokaliteter på de Nationale Cykelruter. Stederne er udvalgt, hvor det forventedes, at cykelturister gør ophold på deres tur som fx 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 lokaliteter 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-august 2022 på dansk, engelsk eller tysk. Data blev indsamlet digitalt via en tablet.

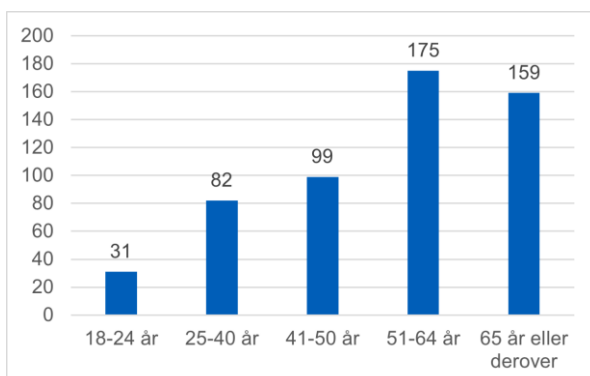
I alt er der opnået 545 besvarelser fra respondenter på de 22 lokaliteter. For størstedelen af lokaliteterne er der et rimeligt antal besvarelser. I de større byer som Esbjerg, Odense og Randers er der opnået over 40 besvarelser, mens der på andre lokaliteter er opnået under 10 besvarelser. De få besvarelser kan muligvis skyldes dårligt vejr. Antal besvarelser fordelt på lokaliteterne er vist på figur 2. Opdelt pr. National Cykelrute er der mellem 17 og 100 besvarelser pr. rute.



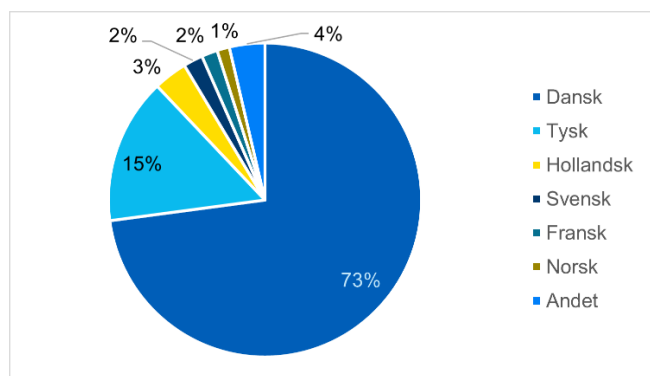
Figur 2. Interviewlokalteter på de Nationale Cykelruter og antal besvarelser pr. lokalitet for stopinterviews.

## Brugerne af de Nationale Cykelruter

Af de 545 respondenter er der flest mænd (57 %). Over halvdelen af respondenterne (61 %) er 51 år eller derover. Der er flest danskere (73 %) og dernæst tyskere (15 %). Hollændere (3 %), svenskere (2 %), franskmænd (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 3. Respondenternes aldersfordeling.



Figur 4. Respondenternes nationalitet.

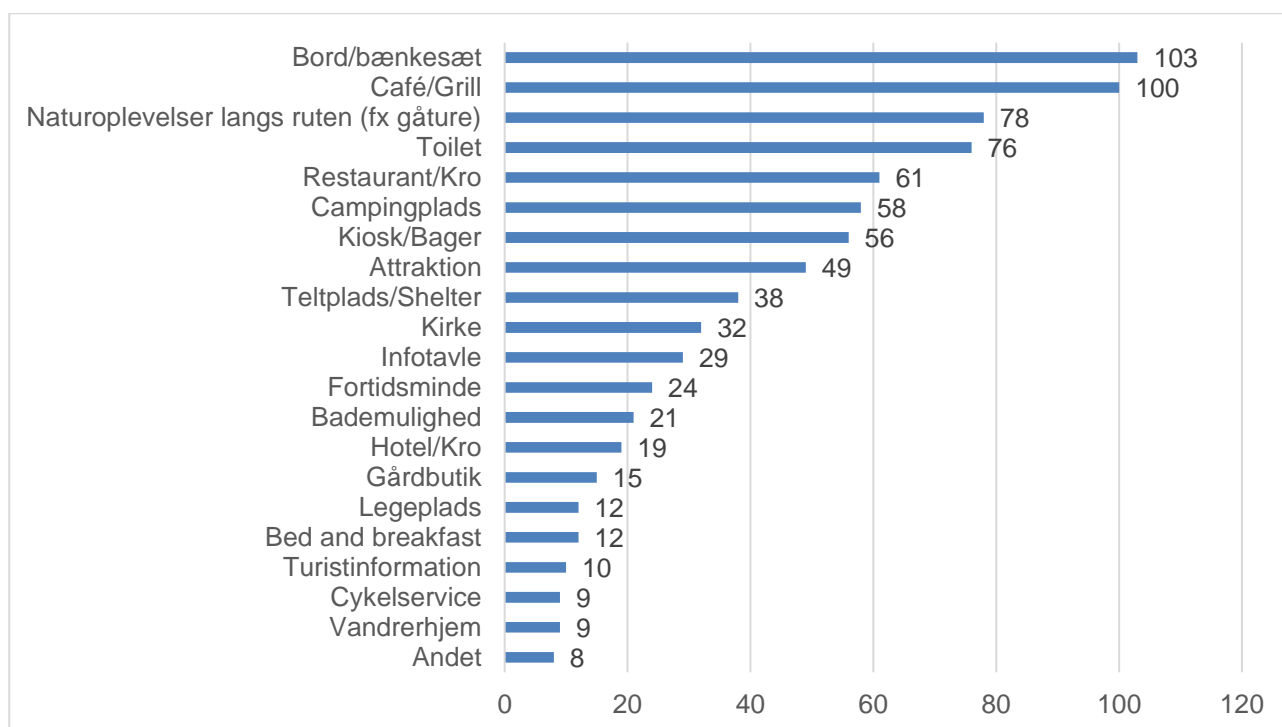
## Brugernes kendskab til de Nationale Cykelruter

Respondenterne er spurgt ind til deres kendskab til de Nationale Cykelruter. 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, ses samme mønster med mindre variation for nogle af ruterne.

De respondenter, der angiver, at de kender til de Nationale Cykelruter, er ligeledes blev spurgt til, hvorfra de kender ruterne. Respondenterne kender primært ruterne fra skiltene (fordi de har benyttet ruterne), fra internettet, fra brochurer eller fra venner og familie.

## 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 svaret. 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, se figur 5.



Figur 5. Faciliteterne på de Nationale Cykelruter, som benyttes af respondenterne.

## Formål med cykelturen på de Nationale Cykelruter

Respondenterne har svaret på, hvad formålet er med deres tur, se tabel 1. Da interviewlokaliteterne nogle steder dækker flere ruter, er det ikke muligt at definere brugernes formål pr. rute. 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 / rekreative fritidsture	Motion/sport	Hverdagsformål, pendling / 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 – Løjre	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 1. Respondenternes formål med cykelturen på de Nationale Cykelruter på baggrund af 592 svar fra 545 respondenter.

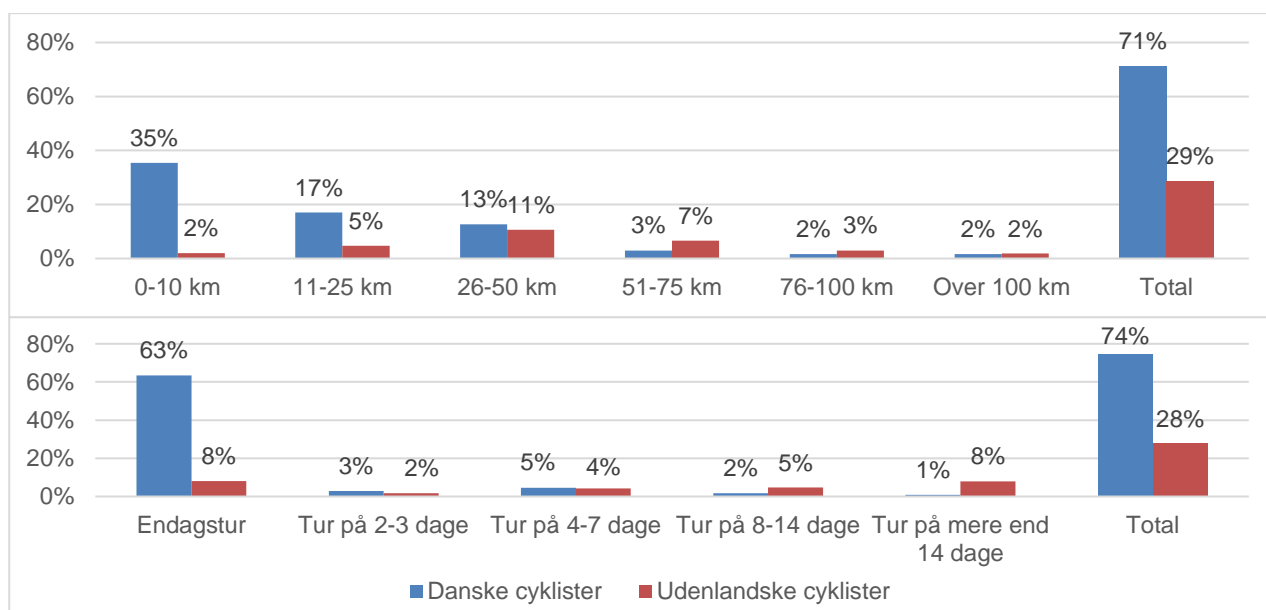


Samlet er der næsten den samme andel af respondenter, der angiver, at formålet med cykelturene på de Nationale Cykelruter er "hverdagsformål, pendling og indkøb" og/eller "ferie og rekreative fritidsture". I tabellen er fremhævet de lokaliteter, hvor over 70 % af respondenterne har angivet samme formål med turen. Da respondenterne har haft mulighed for at vælge flere svar, er respondenterne også opdelt efter deres primære formål. Her er det forudsat, at "ferie og rekreative fritidsture" er det primære formål, uanset at 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".

## 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 6. Henholdsvis 17 % og 13 % af de danske cyklister kører 11-25 km og 26-50 km på de Nationale Cykelruter på interviewdagen. De udenlandske cyklister kører typisk længere ture end de danske cyklister. Størstedelen af brugerne er på en endagstur (71 %), jf. figur 6. Opdeles brugerne på danske og udenlandske cyklister, ses det, at de udenlandske cyklister udgør en større andel på de længerevarende ture.

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 6. Længden og varighed af respondenternes cykeltur på de Nationale Cykelruter på interviewdagen fordelt på 314 danske cyklister og 127 udenlandske cyklister ved længde og 391 danske cyklister og 142 udenlandske cyklister ved varighed.

## Brugernes tilfredshed med de Nationale Cykelruter

Brugerne 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 henholdsvis 67 % og 74 %.

Brugernes tilfredshed er angivet med en skala fra 1 til 5, hvor 1 er "Mest utilfreds" og 5 er "Mest tilfreds". Ud fra middelværdien for de seks forskellige forhold fordelt pr. rute viser tabel 2, at brugerne overordnet set er tilfredse med de enkelte ruter, men tilfredsheden med skiltning og faciliteter er lav. På rute N2 er brugerne mest tilfredse, og på rute N8 er brugerne mindst tilfredse.

Forhold	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	3,3
Belægning	3,8	4,2	3,9	3,9	4,1	4,3	3,7	3,8	3,9	4,1	3,4	4,0
Stitype	4,1	4,3	3,4	3,9	4,0	4,5	3,1	3,3	3,9	4,1	3,9	4,1
Faciliteter	3,6	4,0	3,1	3,0	3,7	2,6	2,4	2,4	3,6	3,5	3,6	3,3
Forhindringer	4,1	4,5	3,9	4,1	4,3	4,6	4,0	3,9	4,2	4,3	4,1	4,3
Rekreative oplevelse	4,2	4,8	4,1	4,2	4,5	4,8	4,2	4,2	4,1	4,4	4,5	4,5
<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>

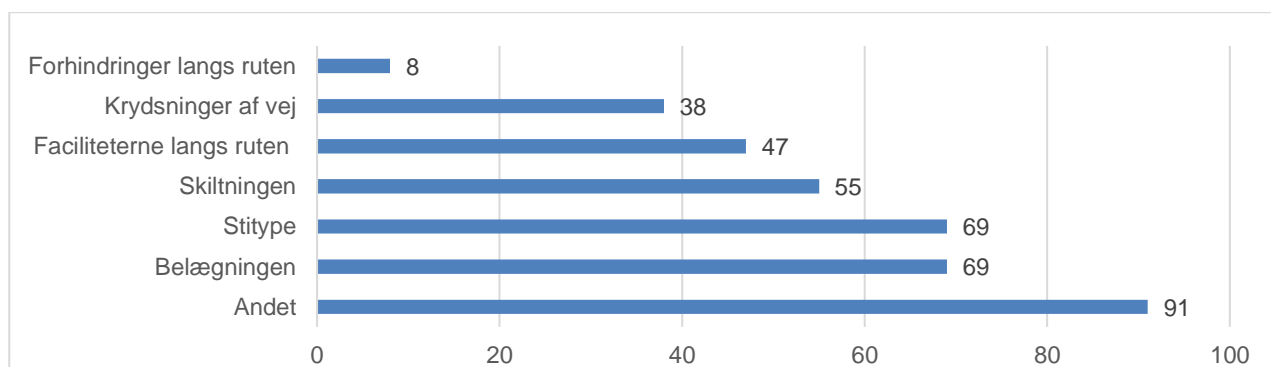
Tabel 2. Brugernes tilfredshed med forskellige forhold opdelt på de 11 Nationale Cykelruter.

## Cykeltyper på de Nationale Cykelruter

Brugerne 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.

## Brugernes ønsker til forbedringer af de Nationale Cykelruter

Brugerne er blevet spurgt til, om der er forhold på de Nationale Cykelruter, de ønsker bliver 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, se figur 7. Derudover har brugerne også angivet andre forhold under "Andet", hvor følgende bliver fremhævet som mulige forbedringsområder: Beplantning, oplysning om ruterne, reklame om ruterne og ladestandere.



Figur 7. Brugernes ønsker til forbedringer af de Nationale Cykelruter.

## Stopinterview af 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.

Cykelturisterne er interviewet på interviewlokaliteter over hele landet, og deres fordeling kan ses i tabel 3. Der er flest cykelturister på lokaliteter, som også forbindes med turister - især ved kysterne. 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	Østersøstruten	22	3
N9	Helsingør-Gedser	50	3
N10	Bornholm rundt	49	2
N12	Limfjordsruten	7	2

Tabel 3. 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 %, der kun kender de Nationale Cykelruter af navn, mens 32 % ikke kender noget til ruterne. 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, 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.

### 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. De faciliteter, som flest cykelturister bruger, er bord/bænkesæt og café/grill. Derudover bliver toiletter, campingpladser og naturoplevelser langs ruterne også brugt. En 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. 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.

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.

## Cykeltype 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. En tredjedel af cykelturisterne kører på en elcykel.

## 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.

## Telefoninterview med aktører

### Metode og data

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

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

Aktørerne 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. Flere påpeger, at der er plads til forbedringer i måden ruterne organiseres, vedligeholdes og markedsføres på, bl.a. ønsker flere, 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). Destinationselskaberne 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 komme på toilet.

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 brugeren 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 det 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. Brugeren 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 nabolokalerne.

## 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 rigtigt 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 brugeren. 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.

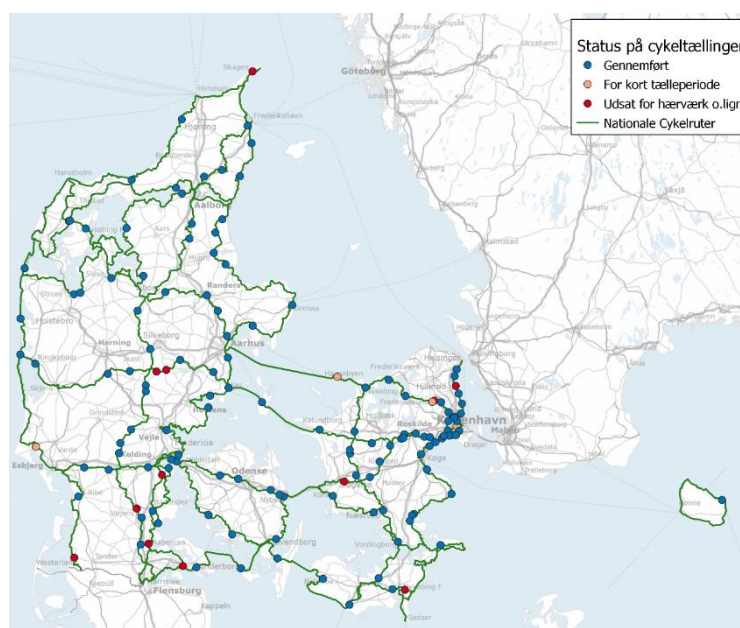
Rådgivere og destinationsselskaber foreslår, at der på nationalt niveau udføres et økonomisk studie, som belyser værdien af de Nationale Cykelruter og tilknyttede services, både for aktørerne og for landet som helhed. Dette for at skabe større bevidsthed om værdien af samarbejder og som grundlag for 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 og data

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 148 udvalgte tællelokaliteter, der repræsenterer de 11 Nationale Cykelruter i 89 kommuner. Tællingerne er udført i min. 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.



Figur 8. De ønskede lokaliteter for cykeltællinger angivet med status.

De gennemførte tællinger er suppleret med seks 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.

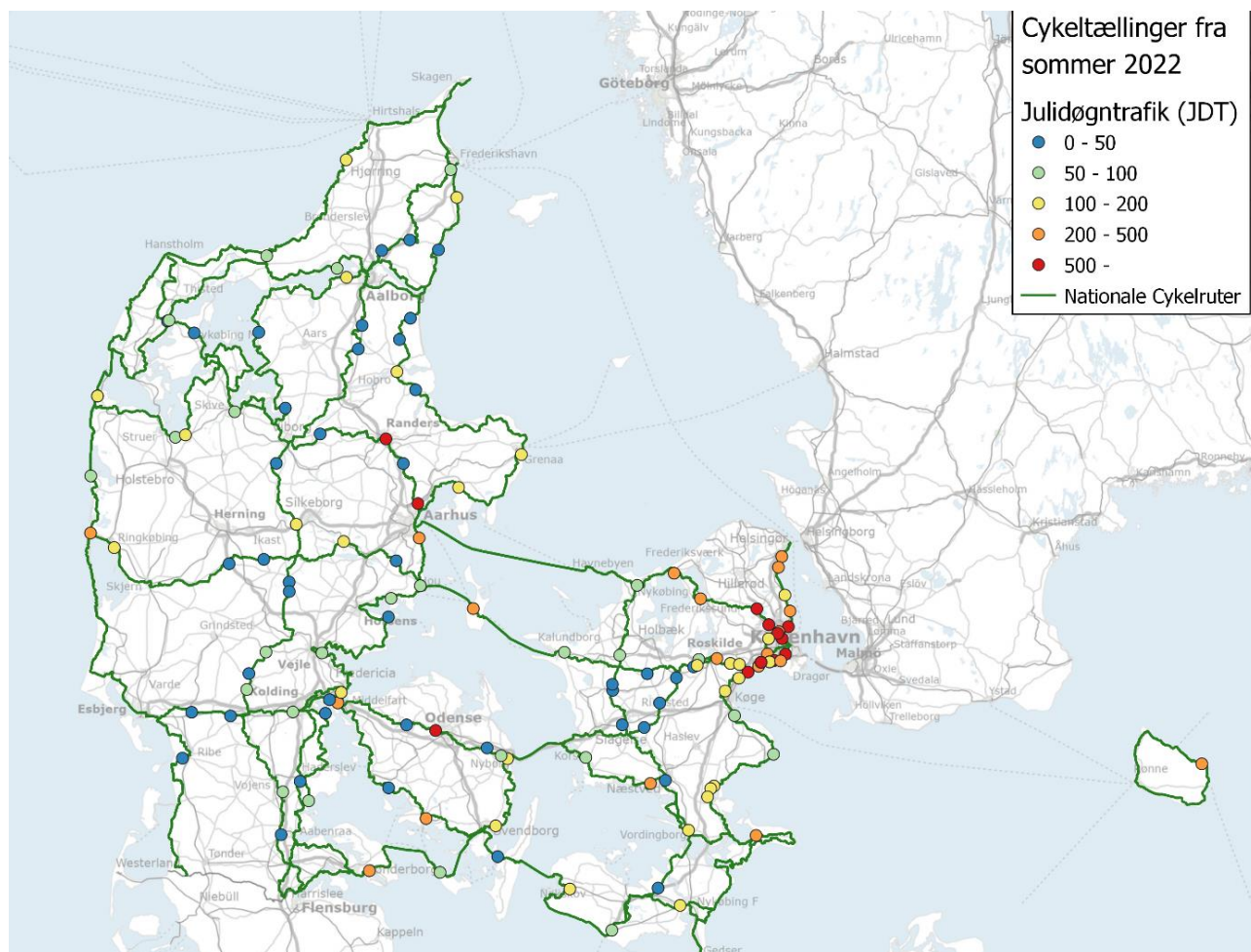
### Tællerresultater

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 opregnet til julidøgntrafik. Herudover kan vejret og lokale forhold påvirke antallet af cyklister. Cykeltællingerne viser, at der er flest cyklister langs kysterne og ved de større byer. Resultaterne er beskrevet for de enkelte Nationale Cykelruter i de følgende afsnit.



Figur 9. Cykeltællinger fra sommeren 2022 vist med julidøgntrafik (JDT).

### 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.

### 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.

### 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.



#### **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.

#### **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.

#### **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.

#### **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.

#### **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.

#### **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.

#### **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.

#### **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.

### **Opfølgning**

Her i 2023 fortsætter Vejdirektoratet arbejdet med de Nationale Cykelruter. Vejdirektoratet er derfor gået i gang med at udvikle en strategi for de Nationale Cykelruter. Strategiarbejdet foregår i tæt samarbejde med en arbejdsgruppe under Cykelrådet og med inddragelse af øvrige interessenter.

### **Kilde**

Projektet er dokumentet i rapporten "Brugerundersøgelse af de Nationale cykelruter", som kan findes på: [www.vejdirektoratet.dk/udgivelse/brugerundersogelse-af-de-nationale-cykelruter](http://www.vejdirektoratet.dk/udgivelse/brugerundersogelse-af-de-nationale-cykelruter).