

Cykellommer

Spørgeundersøgelse om tryghed, tilfredshed, mv.



Søren Underlien Jensen

Juli 2009

Indhold

Sammenfatning.....	3
1. Indledning.....	4
2. Metode	5
2.1 Spørgeramme	5
2.2 Praktisk udførelse af stopinterview	8
3. Resultater.....	9
3.1 Tryghed	10
3.2 Tilfredshed	12
3.3 Komfort, synlighed og fremkommelighed.....	14
3.4 Alder, køn, tidspunkt for interview, turformål og –frekvens i kryds	15

Sammenfatning

Mellem 27. august 2008 og 8. januar 2009 blev 505 venstresvingende cyklister interviewet i fire kryds i Københavns Kommune. Formålet med stopinterviewene er at belyse cykellommers betydning for cyklisters oplevede tryghed, tilfredshed, mv. Stopinterviewene blev gennemført i to kryds med cykellommer og to kryds uden cykellommer. Spørgerammen indeholdt seks ”fælles” spørgsmål, der blev stillet cyklister i de fire kryds, mens cyklister i kryds med cykellommer blev stillet yderligere fire spørgsmål.

På baggrund af svarene konkluderes, at cykellommer tilsyneladende medfører, at cyklister bliver mere trygge og tilfredse. For det første er cyklisterne i de to kryds med cykellommer mere trygge og tilfredse end i de to kryds uden cykellommer. For det andet svarer 89 procent, at cykellommen gør dem mere tryg, og 92 procent svarer, at den gør dem mere tilfreds.

Hele 97 procent af cyklisterne svarer, at cykellommen gør dem mere synlige for bilister. Det kan være en forklaring på, at cyklister føler sig mere trygge, når et kryds har en cykellomme. 90 procent af cyklisterne svarer, at cykellommen gør det nemmere at komme frem. Det oplevede forbedring af fremkommeligheden og tilfredsheden kan være en forklaring på, at cyklister føler sig mere tilfredse i kryds med cykellommer.

Forskelle i sammensætningen af cyklister mht. alder, køn, turformål mv. mellem krydsene kan ikke forklare, hvorfor cyklisterne er mere trygge og tilfredse i kryds med cykellommer end i kryds uden cykellommer. Cykellommen påvirker tryghed og tilfredshed blandt de enkelte typer af cyklister nogenlunde lige meget. Det bør dog nævnes, at kvinder er mere utrygge end mænd, og cyklister generelt synes at være mest trygge om torsdagen og mest utrygge om fredagen og mandagen.

Undersøgelsen viser, at 70 procent er generelt trygge ved at cykle i København. I efteråret 2006 blev en lignende tryghedsundersøgelse gennemført med i alt 1.079 stopinterview af cyklister. Den viste, at kun 62 procent generelt var trygge ved at cykle i København. I løbet af bare to år er de københavnske cyklister altså blevet betydeligt mere trygge.

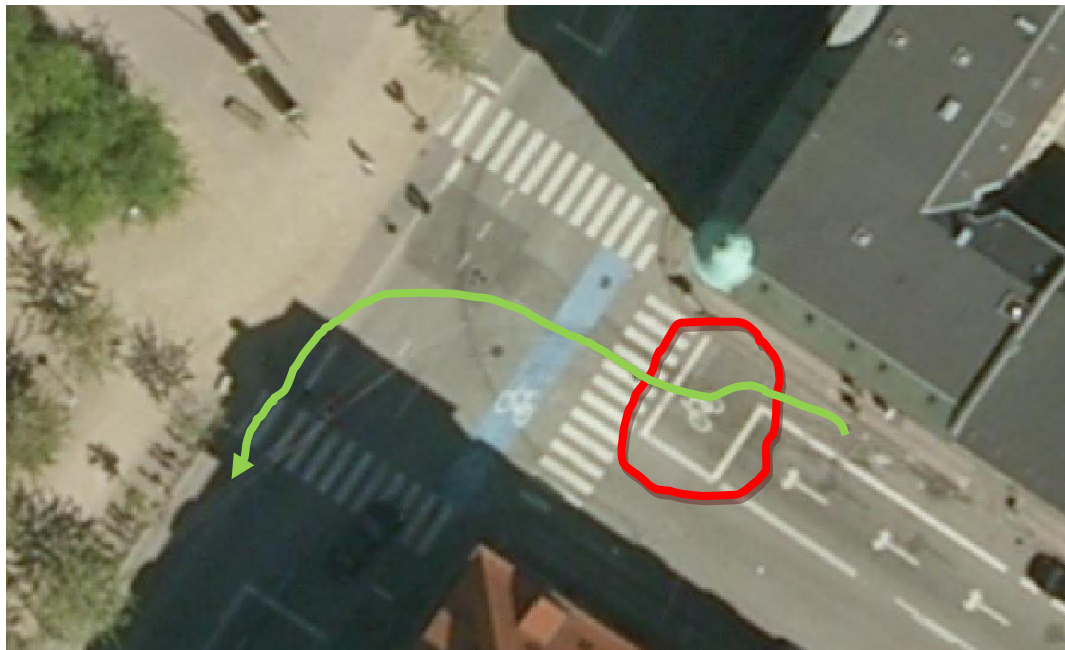
1. Indledning

Undersøgelsen har til formål at belyse betydningen af cykellommer i lyskryds for cyklister oplevede tryghed, tilfredshed, mv. Der søges svar på om cykellommer gør cyklister mere trygge.

Undersøgelsen er udført ved at gennemføre stopinterview af venstresvingende cyklister. Interviewet bestod af seks spørgsmål ved kryds uden cykellommer og ti spørgsmål ved kryds med cykellommer.

Stopinterviewene er udført i fire kryds i perioden august 2008 – januar 2009. To kryds var forsynet med cykellommer, mens de andre to var uden cykellommer. De to cykellommer blev etableret i foråret 2007.

Cykellommerne er blot afmærket med hvid afmærkning i kanten og cykelsymbol. På figur 1 nedenfor er cykellommen markeret med rødt, og den strøm af venstresvingende cyklister, der blev stopinterviewet, er vist med grønt.



Figur 1. Cykellomme (indenfor den røde ring) i krydset Njalsgade/Islands Brygge, og interviewede strøm af venstresvingende cyklister er vist med grønt.

2. Metode

Mange forhold har indvirkning på cyklisters tryghed, tilfredshed, mv. Således er det kompliceret at finde frem til betydningen af enkelte vejtekniske udformninger.

Trafikanter har en ”her-og-nu” oplevelse af dynamiske trafikale situationer, men har samtidig deres egne præferencer om forhold såsom vejudformning, trafik, omgivelser, osv. I nærværende undersøgelse er det egentligt cyklisternes *typiske oplevelse* i kryds, som ønskes belyst, fordi vi er interesseret i deres holdning til / opfattelse af krydsene baseret på deres erfaring med disse kryds.

Langt de fleste trafikanter har ikke en usædvanlig oplevelse i et kryds eller over en kort vejstrækning. En usædvanlig oplevelse kunne f.eks. være et næstenuheld, nogle knuste flasker eller en blokerende lastbil. Når man spørger en trafikant om deres oplevelse af et kryds umiddelbart efter, at de har forladt krydset, er mange af dem nødt til at vende sig om for at se på krydset for faktisk at kunne erindre noget om krydset, dets trafik, osv. Det kunne tyde på, at en ”her-og-nu” oplevelse kun gemmes i hukommelsen, hvis den adskiller sig væsentligt fra det typiske.

I stopinterviewene er venstresvingende cyklister blevet spurgt til deres oplevede tryghed, tilfredshed, mv. i kryds umiddelbart efter, at de er kørt gennem krydset. Cyklisternes svar formodes at være en blanding af deres ”her-og-nu” oplevelse, typiske oplevelse og præferencer, hvor de typiske oplevelser formentligt er mest repræsenteret i svarene. Dette formodes, fordi de fleste ikke kan huske deres ”her-og-nu” oplevelse, men cykler i det pågældende kryds ganske ofte.

2.1 Spørgeramme

Figur 2 på næste side viser spørgerammen, der blev benyttet i alle 4 kryds. Udover disse seks spørgsmål blev der i de to kryds med cykellommer stillet yderligere fire spørgsmål, som kan erfares i den efterfølgende figur 3. I forbindelse med disse fire spørgsmål blev der vist et foto af cykellommen.

Foruden svar på de viste spørgsmål i figur 2 og 3 noterede interviewererne deres vurdering af køn og alder af den stoppede cyklist samt klokkeslæt. Noteringerne blev ved en fejl dog ikke foretaget ved krydset Sølvgade / Borberggade, der er uden cykellomme.

Nr.	Spørgsmål	Svarmuligheder
1	Hvor tryk eller sikker følte du dig som cyklist i krydset?	1 Meget tryk 2 Noget tryk 3 Lidt tryk 4 Lidt utryk 5 Noget utryk 6 Meget utryk
2	Hvor tryk eller sikker føler du dig generelt som cyklist i København?	1 Meget tryk 2 Noget tryk 3 Lidt tryk 4 Lidt utryk 5 Noget utryk 6 Meget utryk
3	Hvor ofte cykler du gennem dette kryds?	1 Næsten hver dag 2 Ca. en gang om ugen 3 Ca. en gang om måneden 4 Sjældnere 5 Første gang jeg er her
4	Hvor komfortabel synes du belægningen i krydset var at cykle på?	1 Meget komfortabel 2 Noget komfortabel 3 Lidt komfortabel 4 Lidt ukomfortabel 5 Noget ukomfortabel 6 Meget ukomfortabel
5	Hvor tilfreds var du som helhed som cyklist i krydset?	1 Meget tilfreds 2 Noget tilfreds 3 Lidt tilfreds 4 Lidt utilfreds 5 Noget utilfreds 6 Meget utilfreds
6	Hvad er formålet med din cykeltur?	1 Til/fra arbejde/udannelse 2 Til/fra fritidsaktivitet 3 Til/fra indkøb/butikker 4 Andet

Figur 2. Benyttet spørgeramme i alle 4 kryds.

Nr.	Spørgsmål	Svarmuligheder
7	Krydset er udstyret med en cykellomme. Gør cykellommen dig mere tryg eller utryg som cyklist?	1 Meget mere tryg 2 Noget mere tryg 3 Lidt mere tryg 4 Lidt mere utryg 5 Noget mere utryg 6 Meget mere utryg
8	Gør cykellommen dig mere tilfreds eller utilfreds som cyklist?	1 Meget mere tilfreds 2 Noget mere tilfreds 3 Lidt mere tilfreds 4 Lidt mere utilfreds 5 Noget mere utilfreds 6 Meget mere utilfreds
9	Føler du, at du er mere eller mindre synlig for bilisterne, når der er en cykellomme?	1 Meget mere synlig 2 Noget mere synlig 3 Lidt mere synlig 4 Lidt mindre synlig 5 Noget mindre synlig 6 Meget mindre synlig
10	Føler du, at det er nemmere eller sværere at komme gennem krydset, når der er en cykellomme?	1 Meget nemmere 2 Noget nemmere 3 Lidt nemmere 4 Lidt sværere 5 Noget sværere 6 Meget sværere

Figur 3. Yderligere spørgsmål i spørgerammen i de 2 kryds med cykellomme.

For spørgsmål 1, 2, 4 og 5 gøres brug af en sekspunktsskala. Sekspunktsskalaen har vist sig at være god til brug for sådanne undersøgelser af tre årsager:

- Skalaen nærmer sig den maksimale detaljeringsgrad for subjektive vurderinger, som de fleste mennesker kan overskue.
- De adspurgte skal vælge mellem modsætninger f.eks. tryg og utryg. Der er således ingen gylden middelvej, og ej heller ikke et ”ved ikke” svar.
- Med en sådan skala, hvor svarmulighederne er rangordnede fra 1 til 6, er det nemt at angive et numerisk gennemsnit for svarene. Svarmulighederne har ikke altid en lige lang matematisk afstand mellem hinanden. Eksempelvis kan forskellen mellem ”meget tryg” og ”noget tryg” forekomme at være større eller mindre end forskellen mellem ”noget tryg” og ”lidt tryg”. Alligevel vil det i de fleste tilfælde være således, at den matematiske afstand mellem to gennemsnit

er en god målestok for forskelle i tryghed, komfort og tilfredshed. Ønsker man at oversætte gennemsnittet til en af svarkategorierne, vil tyngden af svarene harmonere med følgende intervaller for gennemsnit, her angivet ved brug af svarkategorierne om tryghed:

Meget tryg:	1,0-1,8	Lidt utryg:	3,5-4,3
Noget tryg:	1,8-2,7	Noget utryg:	4,3-5,2
Lidt tryg:	2,7-3,5	Meget utryg:	5,2-6,0

Spørgsmål 7, 8, 9 og 10 gør også brug af en sekspunktsskala. Disse spørgsmål er dog væsentlige forskellige fra spørgsmål 1, 2, 4 og 5, da de er hypotetiske. Her stilles spørgsmål til cykellommens betydning for tryghed, tilfredshed, synlighed og fremkommelighed. Cyklisten er her nødsaget til at vurdere den eksisterende situation med en situation uden en cykellomme. Cyklisten vil formentligt ikke kunne erindre situationen, før cykellommen blev etableret i krydset, og derfor vil spørgsmålet forekomme hypotetisk.

2.2 Praktisk udførelse af stopinterview

Stopinterviewene blev udført på hverdage i dagslys og uden nedbør i perioden 27. august 2008 – 8. januar 2009 mellem klokken 8 og 17. Politibetjente indgik ikke i udførelsen. Proceduren for udvælgelse af cyklister til interview var blot at spørge den næste indvilgende venstresvingende cyklist efter endt interview.

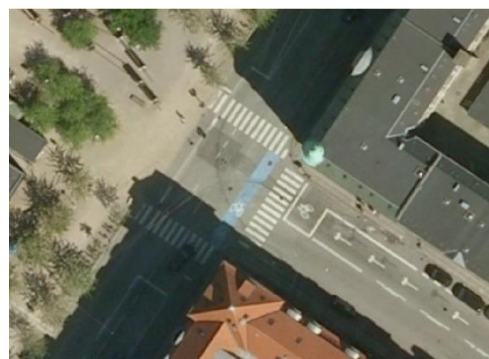
Målet var 100 interviews pr. kryds i kryds uden cykellomme og 160 interviews pr. kryds i kryds med cykellomme.

Stopinterviews blev udført umiddelbart efter krydset, nærmere bestemt ca. 10 m efter cykelstien (kantstenen til kørebanen) startede efter krydset. Kun cyklister, der cyklede til venstre i krydset, blev stoppet.

3. Resultater

Der er foretaget stopinterviews i fire kryds. To kryds er med cykellomme:

- **Gasværksvej / Vesterbrogade** er et F-kryds. 199 venstresvingende cyklister fra Gasværksvej i sydøst til Vesterbrogade mod vest blev interviewet. Trafiktal kl. 6-18 på hverdage i 2005: Gasværksvej med 2.600 cykler og 5.500 biler, Vesterbrogade med 10.000 cykler og 13.200 biler. **NOTE:** Krydset har fire ben, og selvom den nordlige vej er ensrettet væk fra krydset, så udfører de fleste cyklister et venstresving i to faser med holdt i krydsets nordøstlige hjørne. De venstresvingede cyklister har således måske mindre brug for cykellommen her end i T-kryds.
- **Njalsgade / Islands Brygge** er et T-kryds. 96 vestresvingende cyklister fra Njalsgade i sydøst til Islands Brygge mod sydvest blev interviewet. Trafiktal kl. 6-18 på hverdage i 2005: Njalsgade med 4.800 cykler og 4.800 biler, Islands Brygge med 2.900 cykler og 4.600 biler.

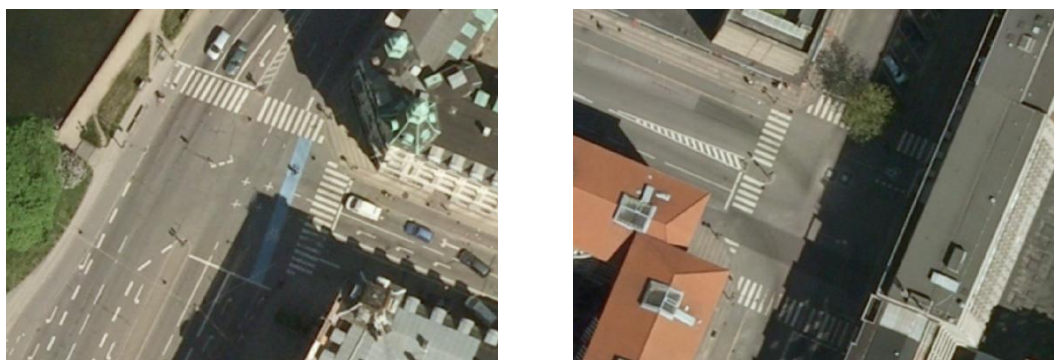


Figur 4. Luftfotos af Gasværksvej / Vesterbrogade (til venstre) og Njalsgade / Islands Brygge (til højre) med cykellommer. Nord er opad.

To kryds uden cykellomme:

- **Gothersgade / Søtorvet** er et T-kryds. 107 venstresvingende cyklister fra Gothersgade i sydøst til Søtorvet mod vest blev interviewet. Trafiktal kl. 6-18 på hverdage i 2005: Gothersgade med 6.300 cykler og 5.300 biler, Søtorvet med 11.200 cykler og 23.600 biler.
- **Sølvgade / Borbergade** er et T-kryds. 103 vestresvingende cyklister fra Sølvgade i nordvest til Borbergade mod nordøst blev interviewet. Trafiktal kl. 6-18 på hverdage i 2005: Sølvgade med 6.100 cykler og 10.000 biler, Borbergade med 6.200 cykler og 8.500 biler.

I alt er 505 cyklister blevet stopinterviewet i de fire kryds.



Figur 5. Luftfotos af Gothersgade/Søtorvet (til venstre) og Sølvgade/Borbergade (til højre) uden cykellommer. Nord er opad.

3.1 Tryghed

Cyklister blev spurgt: ”Hvor tryk eller sikker følte du dig som cyklist i krydset?” Spørgsmålet skulle besvares ved at angive én ud af seks svarkategorier gående fra meget tryk til meget utryk. Svarfordeling ses i tabel 1.

Kryds med og uden cykellomme	1 Meget tryk	2 Noget tryk	3 Lidt tryk	4 Lidt utryk	5 Noget utryk	6 Meget utryk	Gns.	Gns.
Gasværksvej (med)	63 (32 %)	47 (24 %)	36 (18 %)	32 (16 %)	14 (7 %)	7 (4 %)	2,5	2,4
Njalsgade (med)	35 (36 %)	26 (27 %)	21 (22 %)	12 (13 %)	2 (2 %)	0 (0 %)	2,2	
Gothersgade (uden)	26 (24 %)	27 (25 %)	39 (36 %)	12 (11 %)	3 (3 %)	0 (0 %)	2,4	2,8
Sølvgade (uden)	16 (16 %)	28 (27 %)	18 (17 %)	18 (17 %)	12 (12 %)	11 (11 %)	3,1	
Samlet	140 (28 %)	128 (25 %)	114 (23 %)	74 (15 %)	31 (6 %)	18 (4 %)	2,6	

Tabel 1. Fordeling af svar om tryghed (spørgsmål 1) i kryds.

Af tabel 1 ses, at de adspurgte cyklister er mere trykke i kryds med cykellommer (gennemsnit på 2,4 svarer til ”Noget tryk”) end i kryds uden cykellommer (gns. på 2,8 svarer til ”Lidt tryk”). Det mest forekomne svar i kryds med cykellommer er, at cyklisten er ”Meget tryk”, mens det er ”Lidt tryk” i kryds uden cykellommer. Der kan være flere årsager til disse forskelle i tryghed, f.eks. trafikmængder, vej-tekniske forhold, osv.

For bedre at få belyst, hvilken betydning cykellommer muligvis har for trygheden, blev cyklister i kryds med cykellommer spurgt om: ”Krydset er udstyret med en cykellomme. Gør cykellommen dig mere tryk eller utryk som cyklist?” Dette

spørgsmål skulle besvares ved at angive én ud af seks svarkategorier gående fra meget mere tryk til meget mere utryk. Svarfordeling ses i tabel 2.

	1 Meget mere tryk	2 Noget mere tryk	3 Lidt mere tryk	4 Lidt mere utryk	5 Noget mere utryk	6 Meget mere utryk	Gns.
Gasværksvej	61 (31 %)	60 (30 %)	52 (26 %)	15 (7 %)	4 (2 %)	7 (4 %)	2,3
Njalsgade	21 (22 %)	32 (34 %)	35 (37 %)	3 (3 %)	2 (2 %)	2 (2 %)	2,4
Samlet	82 (28 %)	92 (31 %)	87 (30 %)	18 (6 %)	6 (2 %)	9 (3 %)	2,3

Tabel 2. Fordeling af svar om tryghed (spørgsmål 7) i kryds med cykellommer.

Af tabel 2 kan ses, at 89 procent svarer, at cykellommen gør dem mere tryk. Det oftest forekomne svar er, at cyklisten er blevet ”Noget mere tryk”. Det harmonerer med det matematiske gennemsnit på 2,3, der netop svarer til ”Noget mere tryk”.

Svarene på spørgsmål 1 og 7 peger således samlet set på, at cykellommerne gør cyklister mere trykke.

Cyklisterne blev også spurgt: ”Hvor tryk eller sikker føler du dig generelt som cyklist i København?” Spørgsmålet skulle besvares ved at angive én ud af seks svarkategorier gående fra meget tryk til meget utryk. Svarfordeling ses i tabel 3.

Kryds med og uden cykellomme	1 Meget tryk	2 Noget tryk	3 Lidt tryk	4 Lidt utryk	5 Noget utryk	6 Meget utryk	Gns.	Gns.
Gasværksvej (med)	14 (7 %)	63 (32 %)	61 (31 %)	45 (23 %)	9 (5 %)	7 (4 %)	3,0	2,9
Njalsgade (med)	8 (8 %)	32 (33 %)	30 (31 %)	20 (21 %)	2 (2 %)	4 (4 %)	2,9	
Gothersgade (uden)	11 (10 %)	36 (34 %)	32 (30 %)	21 (20 %)	6 (6 %)	1 (1 %)	2,8	3,0
Sølvgade (uden)	4 (4 %)	36 (35 %)	27 (26 %)	19 (18 %)	14 (14 %)	3 (3 %)	3,1	
Samlet	37 (7 %)	167 (33 %)	150 (30 %)	105 (21 %)	31 (6 %)	15 (3 %)	2,9	

Tabel 3. Fordeling af svar om tryghed (spørgsmål 2) i København.

Af tabel 3 kan erfares, at 70 procent er trykke ved at cykle i København. Det kan også ses, at cyklisterne ved kryds hhv. med og uden cykellommer synes at være nogenlunde lige trykke ved at cykle i København generelt.

Der er således intet, der tyder på at baggrunden for forskellen i oplevet tryghed i kryds hhv. med og uden cykellommer, skyldes, at det er forskellige cyklister, der cykler i de to typer af kryds.

En lignende tryghedsundersøgelse fra efteråret 2006, hvor nøjagtig det samme spørgsmål 2 blev stillet, viste, at 62 procent var trygge ved at cykle i København (Cyklisteres oplevede tryghed og tilfredshed, Søren Underlien Jensen, Trafitec, oktober 2006). Cyklisterne er altså blevet mere trygge ved at cykle i København. Det gennemsnitlige ”tryghedsindeks” er forbedret fra 3,2 i 2006 til 2,9 i 2008.

3.2 Tilfredshed

Følelsen af tryghed og tilfredshed hos cyklister er tæt forbundet. Men tilfredshed er en helhedsorienteret kvalitetsparameter, hvor respondenter typisk inddrager bl.a. fremkommelighed og komfort foruden tryghed i sin vurdering viser andre undersøgelser. I tabel 4 kan erfares, at svarene om tryghed og tilfredshed i nærværende undersøgelse er tæt forbundne.

	1 Meget tilfreds	2 Noget tilfreds	3 Lidt tilfreds	4 Lidt utilfreds	5 Noget utilfreds	6 Meget utilfreds	Gns. tilfredshed
1 Meget tryg	38	49	34	8	10	1	2,3
2 Noget tryg	11	85	24	5	3	0	2,3
3 Lidt tryg	9	50	43	12	0	0	2,5
4 Lidt utryg	3	17	19	31	2	2	3,2
5 Noget utryg	1	9	7	6	7	1	3,4
6 Meget utryg	2	1	0	2	7	6	4,6
Gns. tryghed	1,8	2,3	2,5	3,4	3,5	5,0	

Tabel 4. Fordeling af svar om tryghed (spørgsmål 1) og tilfredshed (spørgsmål 5) i alle kryds.

Kun få er meget tilfredse og samtidig meget utrygge, og omvendt er kun få meget trygge og samtidig meget utilfredse. Ud fra tallene i tabel 4 er det nærliggende at tro, at resultater om cykellommer og tilfredshed vil være nogenlunde tilsvarende, som de der blev præsenteret om cykellommer og tryghed i forrige afsnit.

Cyklister blev spurgt: ”Hvor tilfreds var du som helhed som cyklist i krydset?” Spørgsmålet skulle besvares ved at angive én ud af seks svarkategorier gående fra meget tilfreds til meget utilfreds. Svarfordeling ses i tabel 5.

Af tabel 5 ses, at cyklisterne også er mere tilfredse i krydsene med cykellommer end i krydsene uden cykellommer. Forskellen i tilfredshed er lidt mindre end den er i tryghed mellem krydsene.

Kryds med og uden cykellomme	1 Meget tilfreds	2 Noget tilfreds	3 Lidt tilfreds	4 Lidt utilfreds	5 Noget utilfreds	6 Meget utilfreds	Gns.	Gns.
Gasværksvej (med)	29 (15 %)	87 (44 %)	40 (20 %)	28 (14 %)	10 (5 %)	5 (3 %)	2,6	2,5
Njalsgade (med)	20 (21 %)	40 (42 %)	23 (24 %)	8 (8 %)	5 (5 %)	0 (0 %)	2,4	
Gothersgade (uden)	7 (7 %)	47 (44 %)	38 (36 %)	11 (10 %)	4 (4 %)	0 (0 %)	2,6	2,8
Sølvgade (uden)	8 (8 %)	37 (36 %)	26 (25 %)	17 (17 %)	10 (10 %)	5 (5 %)	3,0	
Samlet	64 (13 %)	211 (42 %)	127 (25 %)	64 (13 %)	29 (6 %)	10 (2 %)	2,6	

Tabel 5. Fordeling af svar om tilfredshed (spørgsmål 5) i kryds.

For også her bedre at få belyst, hvilken betydning cykellommer muligvis har for tilfredsheden, blev cyklister i kryds med cykellommer spurgt om: ”Gør cykellommen dig mere tilfreds eller utilfreds som cyklist?” Dette spørgsmål skulle besvares ved at angive én ud af seks svarkategorier gående fra meget mere tilfreds til meget mere utilfreds. Svarfordeling ses i tabel 6.

	1 Meget mere tilfreds	2 Noget mere tilfreds	3 Lidt mere tilfreds	4 Lidt mere utilfreds	5 Noget mere utilfreds	6 Meget mere utilfreds	Gns.
Gasværksvej	70 (35 %)	63 (32 %)	48 (24 %)	10 (5 %)	6 (3 %)	2 (1 %)	2,1
Njalsgade	28 (30 %)	43 (46 %)	15 (16 %)	3 (3 %)	4 (4 %)	0 (0 %)	2,1
Samlet	98 (34 %)	106 (36 %)	63 (22 %)	13 (4 %)	10 (3 %)	2 (1 %)	2,1

Tabel 6. Fordeling af svar om tilfredshed (spørgsmål 8) i kryds med cykellommer.

Af tabel 6 kan ses, at 92 procent svarer, at cykellommen gør dem mere tilfredse. Det oftest forekomne svar er, at cyklisten er blevet ”Noget mere tilfreds”. Det harmonerer med det matematiske gennemsnit på 2,1, der netop svarer til ”Noget mere tilfreds”. Svarene på spørgsmål 5 og 8 peger således på, at cykellommerne gør cyklister mere tilfredse.

Sammenholdes svarene i tabel 1, 2, 5 og 6 kan det siges, at cykellommerne synes at forbedre cyklisters hhv. tryghed og tilfredshed nogenlunde lige meget.

3.3 Komfort, synlighed og fremkommelighed

Cyklister blev spurgt: ”Hvor komfortabel synes du belægningen i krydset var at cykle på?” Spørgsmålet skulle besvares ved at angive én ud af seks svarkategorier gående fra meget komfortabel til meget ukomfortabel. Svarfordeling ses i tabel 7.

Kryds med og uden cykellomme	1 Meget komfortabel	2 Noget komfortabel	3 Lidt komfortabel	4 Lidt ukomfortabel	5 Noget ukomfortabel	6 Meget ukomfortabel	Gns.	Gns.
Gasværksvej (med)	76 (38 %)	93 (47 %)	18 (9 %)	6 (3 %)	4 (2 %)	2 (1 %)	1,9	1,9
Njalsgade (med)	33 (34 %)	41 (43 %)	15 (16 %)	4 (4 %)	3 (3 %)	0 (0 %)	2,0	
Gothersgade (uden)	55 (51 %)	40 (37 %)	8 (7 %)	4 (4 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1,6	2,1
Sølvgade (uden)	13 (13 %)	46 (45 %)	24 (23 %)	12 (12 %)	8 (8 %)	0 (0 %)	2,6	
Samlet	177 (35 %)	220 (44 %)	65 (13 %)	26 (5 %)	15 (3 %)	2 (0 %)	2,0	

Tabel 7. Fordeling af svar om komfort (spørgsmål 4) i kryds.

Af luftfotos i figur 4 og 5 kan ses, at der i krydset Njalsgade / Islands Brygger er udført mindre asfaltlapper, mens der i Sølvgade / Borberggade er udført store asfaltlapper. Det er måske årsagen til, at cyklisterne føler en mindre komfort i disse kryds i forhold til de andre kryds, se tabel 7. Den komfort, som cyklisterne giver udtryk for, spiller formentlig også ind på den udtrykte tilfredshed i disse kryds. Men cykellommerne synes ikke at påvirke komforten.

For bedre at få belyst, hvilken betydning cykellommer muligvis har for cyklisters synlighed blev de i kryds med cykellommer spurgt om: ”Føler du, at du er mere eller mindre synlig for bilisterne, når der er cykellomme?” Dette spørgsmål skulle besvares ved at angive én ud af seks svarkategorier gående fra meget mere synlig til meget mindre synlig. Svarfordeling ses i tabel 8.

	1 Meget mere synlig	2 Noget mere synlig	3 Lidt mere synlig	4 Lidt mindre synlig	5 Noget mindre synlig	6 Meget mindre synlig	Gns.
Gasværksvej	87 (44 %)	67 (34 %)	37 (19 %)	5 (3 %)	0 (0 %)	3 (2 %)	1,9
Njalsgade	45 (47 %)	34 (36 %)	16 (17 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1,7
Samlet	132 (45 %)	101 (34 %)	53 (18 %)	5 (2 %)	0 (0 %)	3 (1 %)	1,8

Tabel 8. Fordeling af svar om synlighed (spørgsmål 9) i kryds med cykellommer.

Hele 97 procent af cyklisterne mener, at cykellommer gør dem mere synlige for bilisterne, se tabel 8. Det kan være en meget væsentlig forklaring på, at cyklister føler sig mere trygge med cykellommer.

For bedre at få belyst, hvilken betydning cykellommer muligvis har for cyklisters fremkommelighed blev de i kryds med cykellommer spurgt om: ”Føler du, at det er nemmere eller sværere at komme gennem krydset, når der er en cykellomme?” Dette spørgsmål skulle besvares ved at angive én ud af seks svarkategorier gående fra meget nemmere til meget sværere. Svarfordeling ses i tabel 9.

	1 Meget nemmere	2 Noget nemmere	3 Lidt nemmere	4 Lidt sværere	5 Noget sværere	6 Meget sværere	Gns.
Gasværksvej	57 (29 %)	72 (36 %)	46 (23 %)	20 (10 %)	3 (2 %)	1 (1 %)	2,2
Njalsgade	38 (40 %)	27 (28 %)	25 (26 %)	5 (5 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	2,0
Samlet	95 (32 %)	99 (34 %)	71 (24 %)	25 (9 %)	3 (1 %)	1 (0 %)	2,1

Tabel 9. Fordeling af svar om fremkommelighed (spørgsmål 10) i kryds med cykellommer.

90 procent af de venstresvingende cyklister mener, at cykellommer gør det nemmere at komme gennem krydset, se tabel 9. Det kan være en væsentlig forklaring på, at cyklister føler sig mere tilfredse med cykellommer.

3.4 Alder, køn, tidspunkt for interview, turformål og –frekvens i kryds

Alder, køn og klokkeslæt for interview blev ikke noteret for interviews ved krydset Sølvgade / Borgergade. Blandt de interviewede i de 3 andre kryds er der lidt flere kvinder end mænd, se tabel 10. De interviewede kvinder er i gennemsnit 3 år yngre end mændene.

	Under 30 år	30-44 år	45 år og ældre	I alt
Kvinder	77 (19 %)	74 (18 %)	63 (16 %)	214 (53 %)
Mænd	38 (9 %)	90 (22 %)	60 (15 %)	188 (47 %)
I alt	115 (29 %)	164 (41 %)	123 (31 %)	402 (100 %)

Tabel 10. Interviewede cyklister i kryds fordelt på alder og køn.

Af tabel 11 på næste side kan erfares, at kvinderne er mere utrygge på cykel i København i alle aldersgrupperne. Sammenholdes tabel 11 med en lignende tryghedsundersøgelse fra 2006, kan det siges, at det primært er yngre kvinder samt ældre cyklister, der er blevet mere trygge. Yngre mænds og de 30-44 åriges tryghed på cykel synes ikke at have ændret sig siden 2006.

	Under 30 år	30-44 år	45 år og ældre	I alt
Kvinder	2,9	3,3	2,9	3,0
Mænd	2,6	3,0	2,5	2,7
I alt	2,8	3,1	2,7	2,9

Tabel 11. Gennemsnitlig tryghed generelt i København (spørgsmål 2) fordelt på alder og køn.

Antallet af interviews er for få til at kunne afgøre, om fordelingen på alder og køn i de enkelte kryds (delvist) kan forklare forskellene i den oplevede tryghed og tilfredshed mellem krydsene. Det kan dog nævnes, at der flere mænd (52 %) end kvinder (48 %), der er blevet interviewet i krydset uden cykellommer, men også flere mellem 30-44 år (49 %) end i kryds med cykellommer (38 %). Disse forhold taler for, at forskelle i fordelingerne på alder og køn mellem krydsene ikke kan forklare de forskelle, der ses i tryghed og tilfredshed mellem krydsene, i noget større omfang. Det kan også nævnes, at de enkelte aldersgrupper og køn vurderer cykellommernes betydning (spørgsmål 7-10) for tryghed, tilfredshed, synlighed og fremkommelighed nogenlunde ens – et eksempel er vist i tabel 12.

	Under 30 år	30-44 år	45 år og ældre	I alt
Kvinder	2,0 (61)	2,0 (55)	2,2 (46)	2,1 (162)
Mænd	1,9 (30)	2,4 (56)	2,0 (44)	2,1 (130)
I alt	2,0 (91)	2,2 (111)	2,1 (90)	2,1 (292)

Tabel 12. Cykellommens gennemsnitlige påvirkning tilfredshed (spørgsmål 8) fordelt på alder og køn (i parentes er angivet antal interviewede).

Interviewene er blevet fordelt på ugedag. Tallene tyder lidt på cyklisterne generelt bliver mere trygge i København fra mandag hen til og med torsdag, mens fredag forekommer særlig utryg, se tabel 13. Torsdag synes at være den mest trygge dag på cykel. Disse forskelle på ugedag kan heller ikke forklare forskelle i tryghed og tilfredshed mellem kryds med og uden cykellommer.

	Tryghed generelt i København (spm. 2)	Tryghed i kryds <i>med</i> cykellommer (spm. 1)	Tryghed i kryds <i>uden</i> cykellommer (spm. 1)
Mandag	3,2 (37)	1,7 (3)	2,8 (34)
Tirsdag	3,1 (125)	2,4 (97)	3,2 (28)
Onsdag	3,0 (147)	2,4 (97)	3,2 (50)
Torsdag	2,8 (184)	2,4 (86)	2,4 (98)
Fredag	3,4 (12)	2,8 (12)	- (0)

Tabel 13. Gennemsnitlig tryghed generelt i København samt specifikt i kryds med og uden cykellommer (i parentes er angivet antal interviewede).

Det er endvidere undersøgt, om klokkeslæt på dagen har betydning for den oplevede tryghed og tilfredshed. Det ser lidt overraskende ud til ikke at være tilfældet. Således er den oplevede tryghed i et kryds nogenlunde ens hen over dag kl. 8-17

		Tryghed i kryds <i>med</i> cykellommer (spm. 1)	Tryghed i kryds <i>uden</i> cykellommer (spm. 1)
Turfrekvens i krydset (spm. 3)	Næsten hver dag	2,6 (148)	3,0 (114)
	Ca. en gang om ugen	2,2 (56)	2,5 (48)
	Ca. en gang om måneden	2,3 (39)	2,9 (23)
	Sjældnere	2,4 (41)	2,1 (18)
	Første gang jeg er her	2,2 (11)	2,9 (7)
Turformål (spm. 6)	Til/fra arbejde/uddannelse	2,5 (159)	2,9 (109)
	Til/fra fritidsaktivitet	2,2 (38)	2,6 (39)
	Til/fra indkøb/butikker	2,7 (59)	2,7 (39)
	Andet	2,0 (39)	2,3 (19)

Tabel 14. Gennemsnitlig tryghed i kryds med og uden cykellommer (i parentes er angivet antal interviewede).

Af tabel 14 kan erfares, at den forbedring i tryghed, som cykellommerne synes at medføre, er af nogenlunde samme størrelsesorden uanset, hvor ofte man cykler i krydset og cyklistens turformål. Det samme gør sig gældende med tilfredsheden.