

Rødovre cykelstrategi
EN STÆRK CYKELBY
2021-2033

Bilag



FORORD

Rødovre Cykelstrategi er et resultat af ønsket om at sikre gode muligheder for grønne transportformer og gode alternativer til bilen.

Cykelstrategien tager sit afsæt i en dialog med borgere og virksomheder i Rødovre Kommune samt trafiktal og registreringer fra 2020 inden COVID-19 lukkede samfundet ned. Efter den delvise nedlukning af samfundet er der dog fortsat foretaget kvalitative registreringer og interviews blandt kommunens borgere og virksomheder.

Strategien strækker sig over en periode på i alt 12 år, det vil sige fra 2021 til 2033. Det er hensigten at mål og visioner er indfriet i 2033. For at følge udviklingen, skal der hvert fjerde år evalueres på igangsatte handlinger og deres effekter.

Strategien er et politisk styringsværktøj samt et informativt dokument for kommunens (og andre) cykelinteresserede borgere.

Indhold

FORORD	2
STATUS PÅ CYKELLIVET I RØDOVRE.....	4
DATAGRUNDLAGET	20

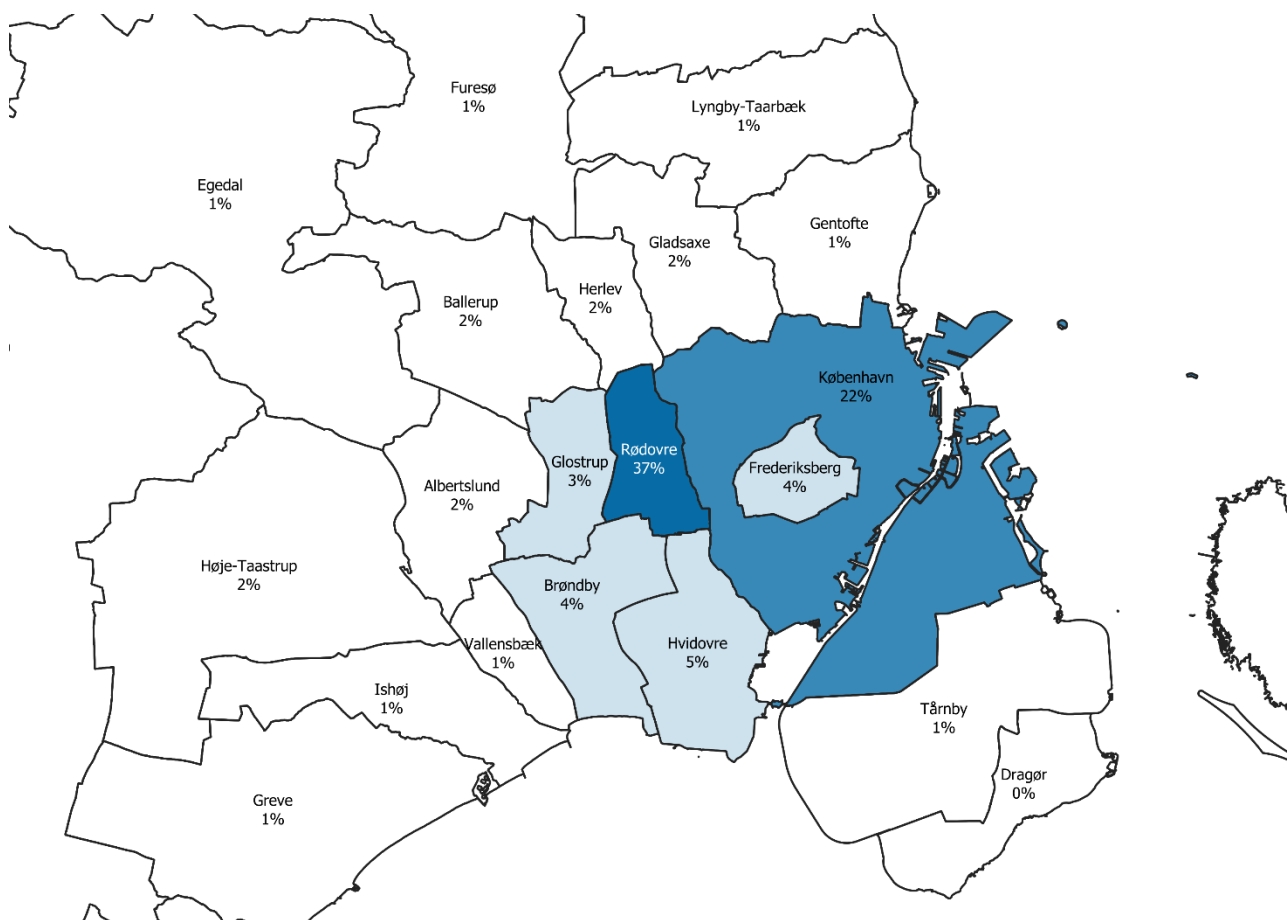
STATUS PÅ CYKELLIVET I RØDOVRE

I dette afsnit bliver der gjort status på cykellivet i Rødovre, cykelstierne og de eksisterende indsatser for at sikre gode forhold for cyklisterne. Under de forskellige afsnit vil der blive fremhævet forskellige fokusområder. Det er i udgangspunktet disse områder, der ligger til grund for udpegningen af cykelstrategiens målsætninger.

Hvem cykler og hvorfor?

Hvordan ser cykellivet i Rødovre ud i tal? Hvor mange cykler på de korte strækninger sammenlignet med hvor mange der kører i bil? Og cykler kvinder mere end mænd i Rødovre? Det sættes der tal på i dette afsnit. Cykelregnskab baserer sig på baggrund af data fra teleoperatører og Transportvaneundersøgelsen (udarbejdet af Danmarks Tekniske Universitet). Datagrundlaget er yderligere beskrevet i bilag.

Status for cykellivet i Rødovre tager udgangspunkt i situationen fra 2020 før COVID-19. Tal og input i dette afsnit bliver benyttet i de efterfølgende afsnit til at opstille konkrete og målbare målsætninger.



Figur 1: Rejsemål opgjort pr. kommune, som rejsende fra Rødovre har mål i baseret på tele-data fra 2020 før COVID-19.

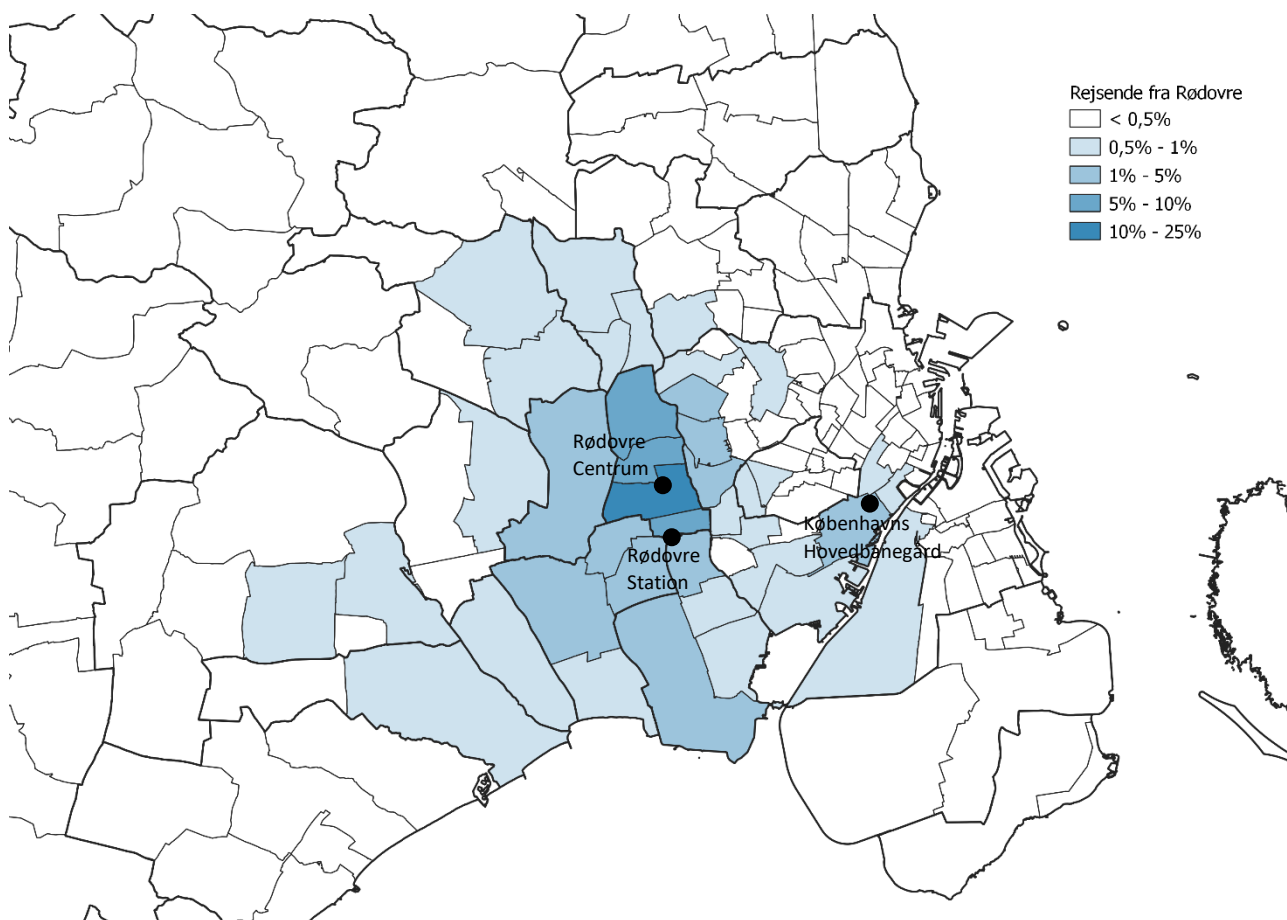
Hvor går rejserne hen?

Lidt mere end hver tredje rejse uanset transportmiddel, der påbegyndes i Rødovre Kommune, har også slutmål i kommunen. Disse rejser vil – på grund af kommunens geografi – være kortere end 5 km. Stort set alle nabokommuner, der grænser op ad Rødovre, er også vigtige rejsemål. Det fremgår af figur 1 og figur 2, der baserer sig på alle rejser uanset transportmiddel.

Fokus: Selv om kommunen geografisk i lille sker ca. hver tredje tur internt i kommunen.

Fokus: Væsentligt at fokusere på rejser på tværs af kommunegrænser.

Fokus: Rødovre Station, Rødovre Centrum og Hovedbanegården er væsentlige rejsemål – behov for at styrke kombinationsrejser.



Figur 2: Rejsemål opgjort pr. sogn, som rejsende fra Rødovre har mål i baseret på tele-data fra 2020 før COVID-19.

Transportmiddel

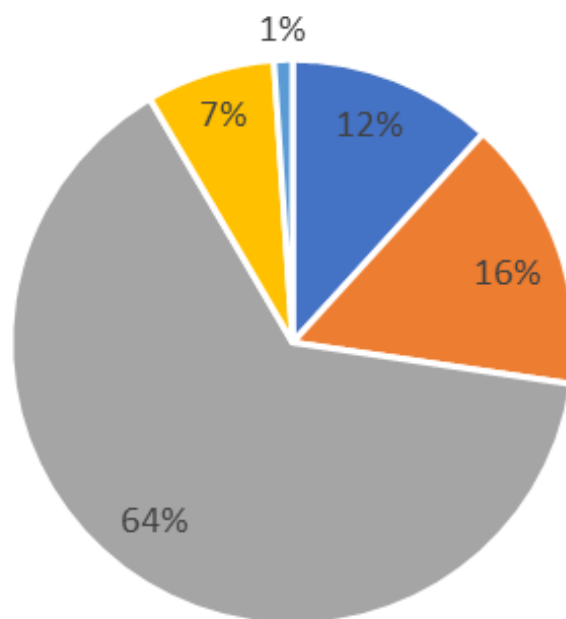
Datagrundlag: Interne ture og ture som ender eller starter udenfor Rødovre baseret på Transportvaneundersøgelsen (DTU).

Af alle ture, der foretages (både til arbejde, uddannelse, fritid, mm.) er der en skævhed med en stor overvægt til biltrafikken.

Cyklernes andel (16 %) er også mindre, hvis der sammenlignes med interne ture i Københavns Kommune (38 %).

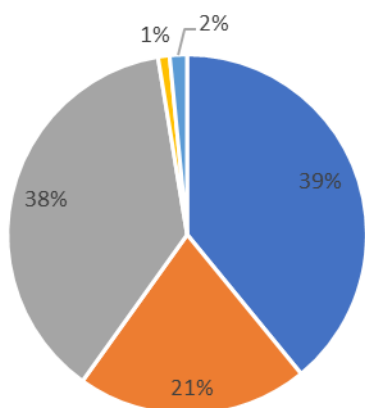
Hvis der dog ses på interne ture i Rødovre (21 %) og sammenlignes med interne ture i Region Hovedstaden (21 %), er andelen af ture på cykel meget ens.

Fokus: indsatser for at sikre gode forhold for cyklisterne.

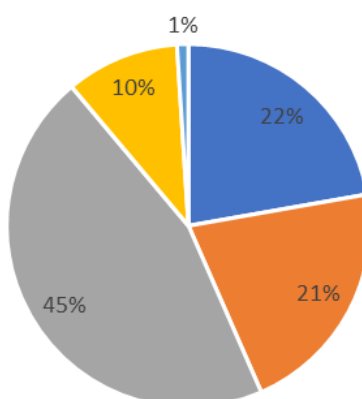


Interne ture og ture som ender eller starter udenfor Rødovre.

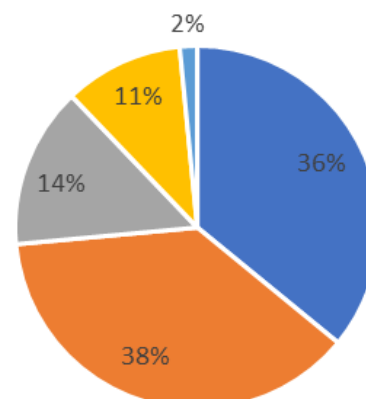
■ Gang ■ Cykel ■ Motorkøretøjer ■ Kollektiv ■ Other



Interne ture i Rødovre Kommune



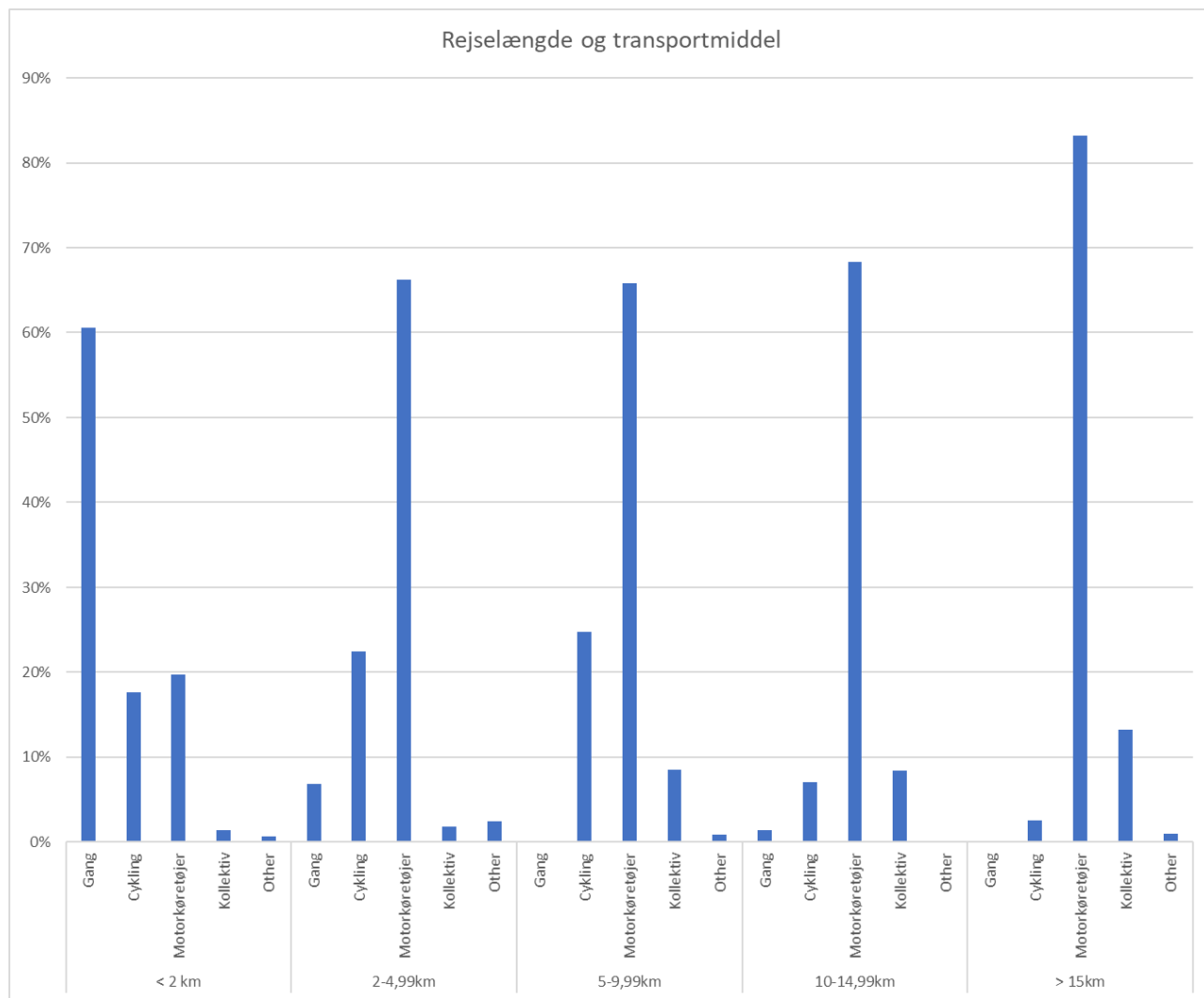
Interne ture i Region Hovedstaden



Interne ture i Københavns Kommune

Rejselængde

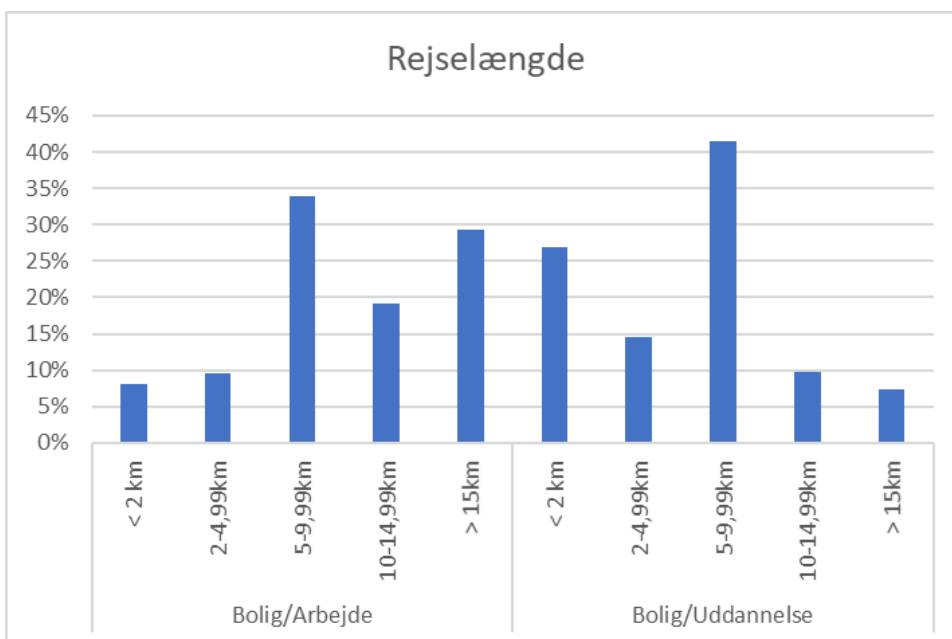
Datagrundlag: Interne ture og ture som ender eller starter udenfor Rødovre baseret på Transportvaneundersøgelsen (DTU).

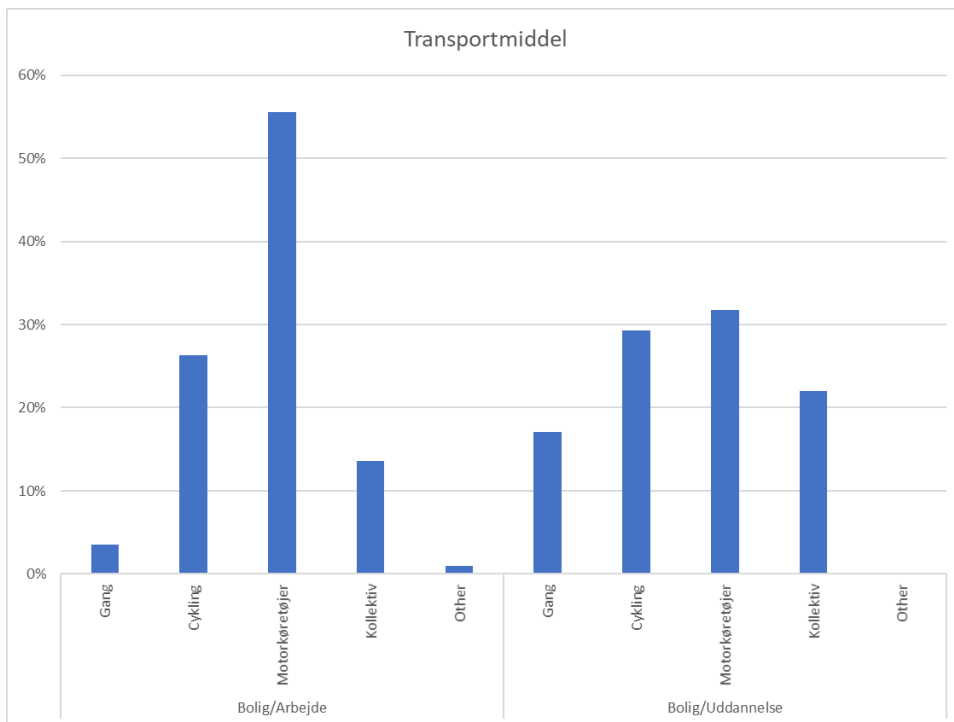


Fokus: Ture mellem 2 og 5 km – cykling står væsentligt svagere end bil (motor køretøjer) på turlængder, hvor cyklen burde være konkurrencedygtig for de fleste.

Pendlerture

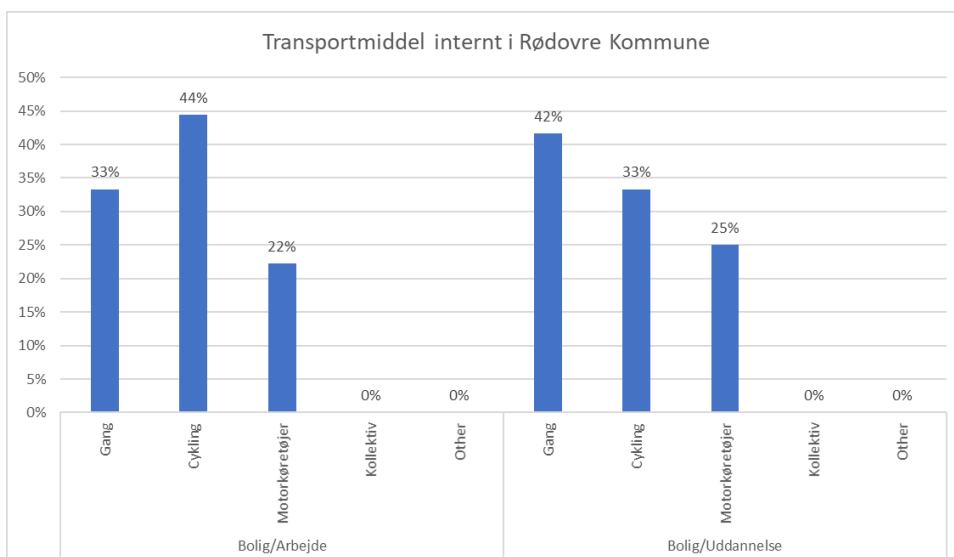
Datagrundlag: Interne ture og ture som ender eller starter udenfor Rødovre baseret på *Transportvaneundersøgelsen (DTU)*.





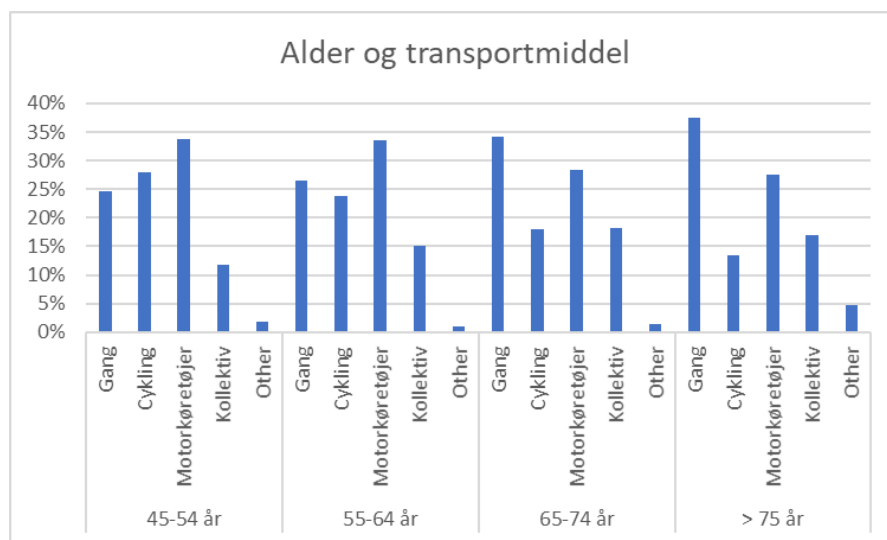
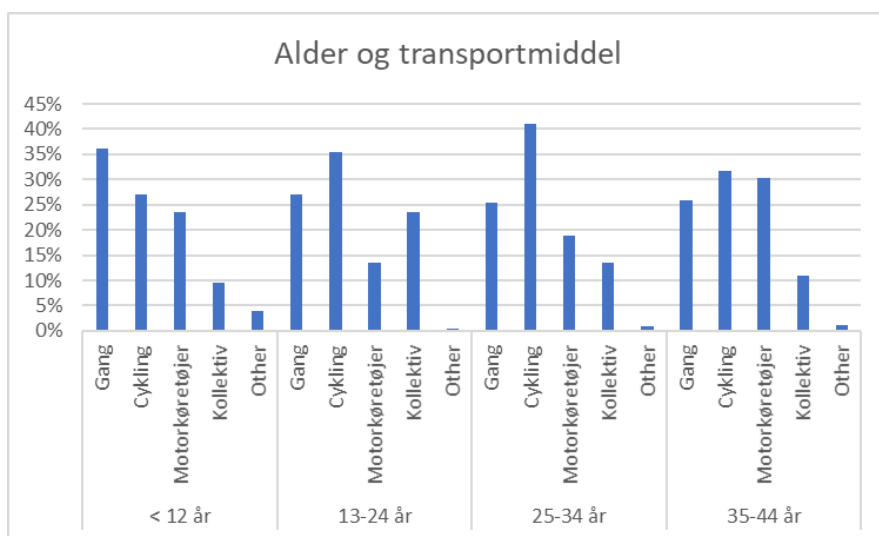
Fokus: Cykling står svagt i forhold til motorkøretøjer på ture mellem bolig og arbejde.

Fokus: For de interne ture er det tæt på hver fjerde tur, der sker med motorkøretøj – der ligger potentiale for øget cyklisme på interne ture i kommunen til/fra arbejde og uddannelse.



Alder

Datagrundlag: Interne ture og ture som ender eller starter udenfor Rødovre baseret på Transportvaneundersøgelsen (DTU).



Fokus: Fra gruppen 35-44 år falder andel af cyklister efter at være toppet i gruppen 25-34. Det er derfor nødvendigt at fastholde cyklisterne i deres voksenliv, hvor børn og arbejde i større grad påvirker transportbehovet.

Fokus: Sundhedsindsatser og tryghedsindsatser for at fastholde de ældste borgere på cykel.

Fokus: Næsten hvert fjerde barn under 12 bliver kørt som passager. Det understøtter ikke børns fortrolighed med at cykle eller at være selvtransporterende. Derfor skal der arbejdes med cykling for de yngre elever og forældres valg af transport.

Hvad oplever vi, når vi cykler?

Sammen om Rødovre

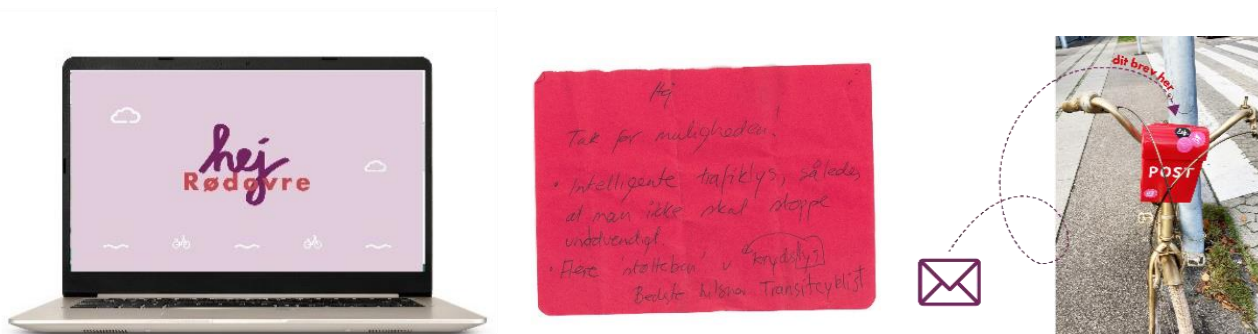
Det var vigtigt at Rødovres Cykelstrategi blev udviklet i fællesskab med borgerne i kommunen. COVID-19 satte dog en midlertidig begrænsning på, hvordan og hvornår vi kunne mødes fysisk og idéudvikle i fællesskab. Derfor greb vi muligheden for at skabe en konstruktiv dialog og idéudvikling i fællesskab på en blog. Her kunne borgere i byen bidrage med viden, indsigter og ideer. Til de borgere, som ikke havde mulighed for at deltage digitalt, opsatte vi, over en periode på 6 uger, guldcykler med postkasser, så man kunne poste et brev til os.

Ud over at inddrage borgere som er bosiddende i kommunen, var vi også i dialog med erhvervslivet i Rødovre Kommune. Det skete gennem interviews med tilfældigt udvalgte virksomheder. Virksomhederne blev udvalgt ud fra geografisk placering, således at hele kommunen blev repræsenteret fra nord til syd.

I de følgende afsnit fremhæves nogle af de inputs vi har modtaget.

Os der bor i Rødovre

På bloggen stillede vi spørgsmål til borgerne om deres oplevelser med Rødovre set fra en cykel; *Hvor kan stierne, lyskrydsene og belysningen trænge til en opgradering? og hvilke initiativer kan fremme brugen af cyklen i dagligdagen og fritiden?* Derudover var vi interesserede i at høre, hvorfor cyklen eventuelt fravælges og hvad en god cykeloplevelse bl.a. kan indeholde.



Borgercitater relateret til stinet:

- *Bedre veje, som tager hensyn til de små trafikanter. Hvis der var flere cykelstier, så ville vi cykle med børnene oftere i skole. Fx vejen fra engbovej/tinderhøj vænge til Tinderhøj skole er farlig for små børn, da der ved Tinderhøj parken er dårligt udsyn, så bilisterne har ingen mulighed for at se de små på cykel. Der burde være cykelsti, eller kun tilladt for bilister at parallelparkere, så de ikke risikere at bakke ud i en cyklist, når de ikke er så høje*
- *Gode cykelstier og cykelparkering. Fokus på grøn transport til/fra dagtilbud og skoler.*

- *Bedre/mere sikker "forbindelse" fra Rødovre syd til fx Rødovrehallen, så de børn der er store nok til selv at cykle i skole i syd også havde mulighed for på tryk vis at cykle til fritidsaktiviteter i rødovrehallen. Vi kan fx have svært ved at nå hjem fra arbejde for så at cykle sammen til volley. Vi ender med at tage bilen for at kunne nå det.*
- *Cykelstier i alle boligområder, fx i Kærene*
- *Forbedre cykelstier og cykelafmærkninger på alle veje. Lav enten cykelsti eller parkering på de små veje, så cyklister ikke skal køre slalom pga. parkerede biler.*
- *Der er hældt store ressourcer i bilvejene ift. ny asfalt mv. Men cykelstierne og særligt stisystemerne sygner hen i forfald. Det syntes jeg er rigtig ærgerligt og helt forkert ift. at støtte cyklisterne*
- *Flere cykelstier (langs Viemosevej + Nørrevangen for at gøre skolevejen mere sikker til Islev Skole) Gadelygter langs stierne i Rødovre (langs Volden + langs Harrestrup å)*

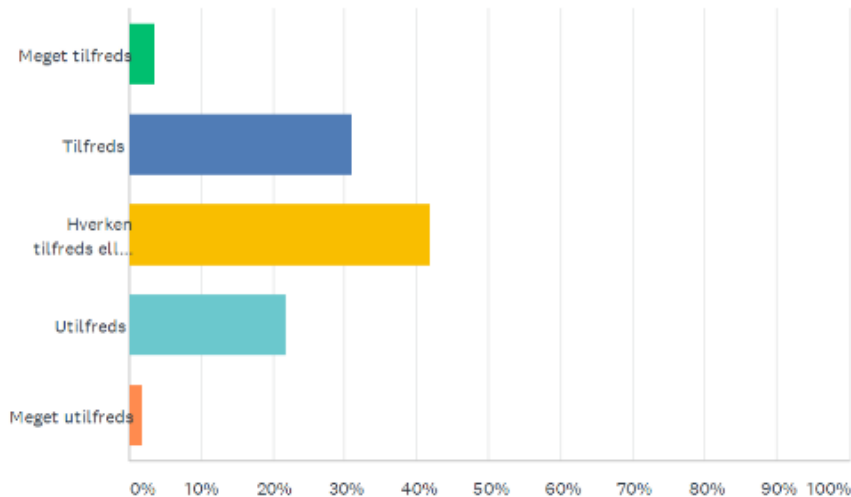
Citater der relaterer sig til andre trafikale indsatser:

- *Grønne bølger for cyklister, specielt på Tårnvej og Roskildevej.*
- *Gør de store veje rarere at færdes på. Fx bredere fortov/ cykelsti, træer langs vejen.*
- *Skab velfungerende grønne ruter og cykelbroer/ viadukter*
- *Prioritering af gode, overskuelige og bredere cykelstier og fodgængerarealer. Især omkring de store veje kan man give cykelstierne en højere prioritet ved trafiklys.*
- *Gode parkeringsforhold for cykler ved stationerne.*
- *Vedligehold af cykelstier.*

Ønsker til kommunale initiativer

- *Cykelværkstedstationer rundt omkring i byen - mulighed for luft i dækkene, skrue/spænde cyklen m.m.*
- *Et sjovt event eller video, hvor man får tips til at vedligeholde sin cykel. Fx stramme kæden, hvilken kædeolie man skal bruge og småting, man nødvendigvis ikke går til cykelsmeden med. Det er sjovt og lærerigt. Derudover hvordan en ordentlig cykelhjelm skal sidde (dette især på helt små børn, der ikke kan fortælle om hjelmen sidder ordenligt)*
- *heltegørelse af cyklister i al relevant kommunikation og alle relevante aktiviteter fra kommunal side - cykelkampagner henvendt til borgere, der afleverer børn i institution, skole og fritidsaktiviteter.*
- *Grønne ruter, træer langs vej*
- *Natur er en vigtig del af cykelturen*

Ud over de kvalitative inputs via bloggen, har vi også haft et spørgeskema ude blandt borgerne. Her fik vi svar fra lidt over 50 borgere. Knap hver fjerde af respondenterne i spørgeskemaet er enten utilfreds eller meget utilfredse med kommunen som cykelkommune.



Besvarelser på spørgsmålet: **Er du generelt tilfreds eller utilfreds med Rødovre Kommune som cykelkommune?** 23,6% er enten utilfredse eller meget utilfredse.

Besvaret: 55.

Hvis vi skal opsummere de vigtigste inputs, så kan vi se, at der generelt ønskes at man i højere grad prioriterer cyklisterne. Nogle af de ting borgerne peger på, kunne være med til at forbedre cykeloplevelsen i Rødovre:

- En generel forbedring af cykelstinet og forbindelser i boligområder, og især med henblik på at forbedre skolevejene, så de mindste borgere kan cykle trygt til og fra skole.
- En prioritering af cyklisterne i signalanlæg, så man kan køre for grøn bølge, og ikke i lige så høj grad er underlagt bilisternes behov.
- Nedsætte hastigheden for bilerne, så det føles trygt for cyklisterne (dette er desuden også en sundhedsmæssig fordel, da bilerne dermed udleder mindre partikelforurening)
- At kommunen arbejder med at afholde events og arrangementer der fremmer cyklisme
- Flere gode krydsningsmuligheder langs de store veje i Rødovre by, især omkring skolerne, så de mindste kan komme sikkert til og fra skole.

Os der arbejder i Rødovre?

Hvis vi skal arbejde med at gøre Rødovre til **en stærk cykelby**, så er vi nødt til at kigge på alle typer af trafikanter i byen, også dem som ikke bor der. Derfor har vi talt med erhvervslivet for at blive lidt klogere på, hvad der skal til for at få flere af hverdagspendlerne til at bruge cyklen.



Vi har interviewet virksomheder af forskellige størrelser og placeringer og talt med dem om deres transportvalg. Fælles for de fleste er, at mange har valgt at placere deres virksomhed i Rødovre, fordi byen er godt bundet op på motorvejsnettet, og det er nemt at komme til og fra både for ansatte som pendler langt, og der er gode muligheder for varelevering til lagre og lign.

Mange virksomheder peger dog på, at bedre cykelstinet og forsøgsordninger med låncykler til erhvervslivet kunne få flere til at tage cyklen. For pendlerne ville gode delecycelordninger kunne bruges til kombinationsrejser og til møder lokalt.

De medarbejdere, som pendler langt, peger især på gode cykelforhold, som rekreative ruter langs med natur og træer, samt god vejbelystning til de mørke vinterdage, som noget der kunne få dem til at cykle mere. Desuden er der mange der synes at det kan være en motiverende faktor, når der igangsættes konkurrencer i stil med Cyklistforbundets kampagne "vi cykler til arbejde".

Kort over placeringer af de virksomheder, der er blevet interviewet.

Os der går i skole i Rødovre

Rødovre Cykelby – 8. klasseprojekt

8. klasserne på Valhøj Skole og Hendriksholm Skole har udarbejdet projekter omkring Rødovre Cykelby. Én gruppe fra hver skole har indsendt deres forslag.

Elevernes forslag går på at gøre brugen af cyklen mere sjovt i dagligdagen via gamificering af cyklingen. Konkret via en app-løsning, hvor der er "achievements" med præmie – fx kan det være lokale sponsorer, som ved registeret 500 km cykling over en periode giver en rabat kupon til et cykeleftersyn osv. Det kan også være udbygget med viste cykelstrækninger med rutelængder og billeder af forholdene – hertil måske interessante rejsemål for dem, såsom sportssteder eller andre ungdomstilbud.



8.klasses elever fra Valhøjskole foreslår en app, der opfordrer til interaktion med venner samt en begrønning af byrummet.

De kom også ind på at cykelstierne skal gøres mere attraktive med begrønning langs stierne samt give flere mulighed for cykling og ophold i de grønne "åndehuller", parker osv. Yderligere at stierne føles mere trygge, når de er trukket lidt tilbage ift. den kørende trafik.

Interview af de unge i kommunen

Der er gennemført kvalitative fokusgruppeinterview med unge i Rødovre Kommune. De er alle mellem 15 og 18 år, og er i gang med en ungdomsuddannelse. De benytter sig med få undtagelser ikke af cyklen til hverdag, men har alle i deres tid som folkeskolelever været cyklister. Der er grundlæggende enighed om at cyklen ikke "er fed". Den største barriere handler om noget kropsligt, nemlig at man bliver træt og/eller kommer til at svede og dermed lugte når man cykler. Det opleves mere bekvemt at lade sig transportere i bil, bus eller tog.

Desuden betyder det vigtigt for dem at de har mulighed for at være at passe de sociale relationer – og på cyklen kan det være svært at sludre og/eller dele ting på mobiltelefonen.

De unges transportvalg bygger i høj grad på præmissen om at "hvad venner gør, gør jeg også".

'at cykle er hårdt' – 'min cykel gik i stykker og nu kan jeg ikke huske hvor den er' – 'de fleste af vennerne tager bussen, der er ikke rigtig nogen som cykler' – 'jeg bliver kørt af min mor fordi jeg ikke har nogen cykel'
Pige, 16 år

'cykel kan godt være ret hård at køre på' – 'en cykel er måske mere praktisk, fordi den ikke skal have benzin og en knallert er der steder, hvor man ikke må køre'
Pige 15 år

'jeg magter ikke at cykle om morgenen. Det er for kedeligt' – jeg vil gerne komme nemt og hurtigt rundt (det kan en cykel ikke)' ' jeg bliver kørt i skole' – det er nederen at komme til at svede, når man cykler'
Pige 15 år

De fysiske cykelforhold

Status

I de senere år har kommunen arbejdet aktivt for at fremme både den lokale og regionale cyklisme over længere strækninger og på tværs af kommunegrænser.

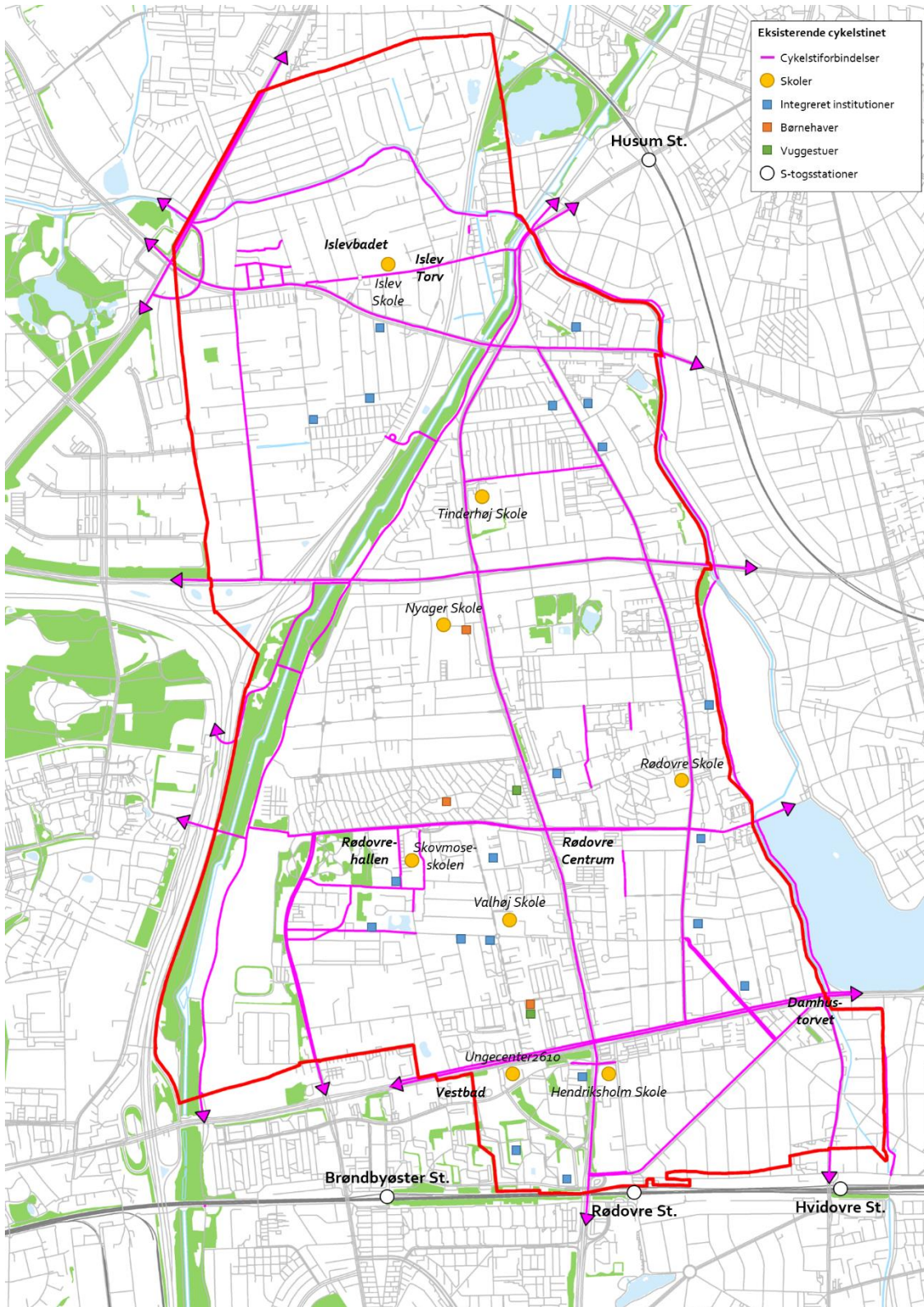
Blandt andet løber den første supercykelsti, "Albertslundruten", gennem kommunen ad Rødovre Parkvej. Ruten består af en sammenhængende rute mellem Albertslund og centrum af København. Den kommende supercykelsti "Roskilderuten", der sikrer en sammenhængende cykelrute mellem Roskilde og København vil ligeledes løbe gennem Rødovre langs Roskildevej, og forventes at åbne i år 2022. Derudover er supercykelstien Ring 3-ruten planlagt til at åbne i år 2025 i forbindelse med åbningen af letbanen. Ligeledes indgår supercykelstien Rødovre-Avedøre Holmeruten, som bl.a. forløber langs Tårnvej, også i visionsplanerne for supercykelstierne. Denne rute er ikke finansieret endnu, men visionen for Tårnvej indgår i det videre arbejde med at forbedre vejforholdene langs vejstrækningen.

Desuden har Rødovre deltaget i et samarbejde med Realdania, Naturstyrelsen og Kulturarvsstyrelsen om at sikre bedre forhold for cyklismen på Vestvoldens rekreative stisystem.

Planlagte anlæg

I takt med at IrmaByen færdigudbygges forventes både bil- og cykeltrafikken til og fra området at stige. Der er allerede etableret fællestier i området, men der bør også etableres flere stiforbindelser til de nærvæd liggende rekreative områder Vestvolden og Espelunden, så flere opfordres til at benytte det lokale rekreative stisystem.

Desuden er der planlagt cykelsti på Randrupvej med anlæg i år 2022 samt på Veronikavej og på Rødovre Stationsvej – begge med anlæg i år 2023.



Indsatser for cykelfremme og cykelkultur

Hvordan arbejder de forskellige forvaltninger med cykelfremme i statusåret (2021)? Hvordan er indsatserne forskellige og hvordan overlapper de / skaber synergi (eller kan skabe synergi i fremtiden)?

Teknisk Forvaltning står i høj grad for de fysiske rammer. Dette afsnit omhandler mere de tiltag, der i et bredere perspektiv påvirker og arbejder med cykelfremme og cykelkultur.

Børne- og Kulturforvaltningen

I Børne- og Kulturforvaltningen er der i 2021 tre store cykelorienterede arrangementer:

- Store Cykeldag – 6. juni 2021 – ca. 300 deltagere
- CK.FIX – et børneløb på Rødovredagen – 4. september 2021
- Cykelløb for hele familien – i uge 41 – En del af vores partnerskabsaftale med DGI Storkøbenhavn.

Skoleområdet

Hver år bestilles Rådet for sikker trafik-pakken til 0. klasserne. Derudover opfordrer vi hvert år skolerne til at deltage i kampagnen 'Alle børn cykler' – det er dog ikke et krav at deltage dvs. hver skole/klasse afgør selv, om de vil deltage.

I forbindelse med Åben Skole-pakkens forløb opfordres skolerne til, når det er muligt at benytte cyklen som transportmiddel.

På 8. årgang var en af problemstillingerne i forbindelse med årets projektopgave: "Få flere til at vælge cyklen i Rødovre". Alle 8.klasse elever bør derfor bl.a. have set problemstillingen og nogle har givetvis valgt at arbejde med den.

Forankret på skolerne er endvidere:

- Skolepatrulje
- Færdselskontaktlærere på nogle af skolerne
- Gåprøve og cykelprøve med politi på flere årgange (0., 3., 6.)
- Evt. forløb med relation til cykler/cyklisme i løbet af skoleåret varetages/planlægges af den enkelte lærer.

Dagskolen på Ungecenter2610:

Dagskolen cykler på alle de ture ud af huset, der er i cykelafstand, og har låncykler + hjelme, så alle kan være med.

Tinderhøj Skole:

Det ligger som en MED-aftale, at når vi skal på ekskursion inden for Rødovre Kommune med 4.klasse og over, så skal klasserne cykle.

8.klasserne har lige i forbindelse med TekX projektopgaven også lavet et bud på Rødovre som cykelby.

Tværfagligt forløb hvor 5.klasserne underviser 3.klasserne forud for cykelprøven i forbindelse med Alle Børn Cykler.

Tidligere har vi et par gange i samarbejde med den lokale cykelhandler, fået tjekket cyklerne og børnenes sikkerhedsudstyr. Det har været den enkelte lærer, der stod for det i forbindelse med Alle Børn Cykler.

Social- og sundhedsforvaltningen

Fysisk aktivitet skal være en naturlig del af hverdagen ved at kombinere dagligdagen med sunde bevægelsesvaner. Cyklen som transportmiddel giver regelmæssige vaner med fysisk aktivitet, som har stor positiv betydning for både vores fysiske og mentale sundhed og helbred. Med en cykelstrategi ønsker vi at understøtte muligheden for at være fysisk aktiv i hverdagen og anlægge gode vaner med at benytte cyklen som transportmiddel på tværs af generationer. I byplanlægning og infrastruktur ønsker vi at fremme fysisk aktivitet og her har cykelstrategien en markant rolle. Med cyklen som transportmiddel i Rødovre vil vi have let og sikker adgang til idrætsfaciliteter og udearealer, som indbyder til mere bevægelse og socialt samvær.

Der er konkret sammenhæng mellem prioritering af bevægelse og fysisk aktivitet i Sundhedspolitikken og en Cykelstrategi, der kan bidrage til at omsætte det til handling.

Rødovre Børnehus

Af cykelindsatser har vi følgende: De børn der kommer ned i Børnehuset er udsatte børn og uge mellem 6-12 år der kommer fra svære opvækstvilkår. Ofte kan børnene slet ikke cykle, når de starter nede ved os. Vi i børnehuset gør meget ud af at stimulere børnene motorisk og at lære at cykle et helt centralt. Så børnene hernede cykeltræner med pædagogerne og her er Carsro stisystem perfekt at øve sig på. Så det er faktisk et on-going projekt hernede.

I fremtiden kunne vi godt drømme om, at børnene hernede kunne være med til at reparere/lave deres egne cykler. Ikke alle børn hernede, har sin egen cykel og det fratager dem faktisk mange muligheder i hverdagen. Og det er i denne alder, hvor man får integreret de gode vaner.

DATAGRUNDLAGET

TU-data

Transportvaneundersøgelsen (TU-data) foretages af Danmarks Tekniske Universitet og gennemføres i form af telefoninterview blandt tilfældigt udvalgte borgere i Rødovre Kommune. Det er en del af en landsdækkende undersøgelse. Til udtrækket om TU-data er der benyttet TU datasæt: TU0620v1. I TU-datasættet er der data fra 2006 frem til 2020. Der er i denne analyse kun benyttet ture fra 2017-2019.

Transportvaneundersøgelsen indeholder både rejser/turkæder og enkelte ture. I denne opgørelse er der benyttet "ture", som beskriver hver enkelt tur respondenten har udført. En tur skal forstås som en rejse fra A->B. Heri er benyttet "PrimMode", som beskriver det primære transportmiddel på turen. "PrimMode" er defineret som det transportmiddel, som står for den største længde på turkæden. Opdeling af turlængde tager udgangspunkt i TU-variablen "Sum-Len", som er den samlede længde på turen.

Til opgørelsen af Rødovre og København er benyttet deres respektive kommunekoder (175 og 101). Til opgørelsen af fordelinger i Hovedstaden er der taget udgangspunkt i NUTS koderne: DK011, DK012, DK013, DK021, som dækker København/Amager, Københavns Omegn, Nordsjælland samt Østsjælland (omtrent gl. Roskilde Amt).

Teledata

Teledata er leveret af Telia, som benytter aktivitet fra mobiltelefoner på deres netværk til at bestemme rejsende mellem afgrænsede områder. Telia opjusterer herefter deres data ud fra deres markedsandel i den pågældende kommune, så det svarer til hele landet. På den måde vises der et billede, som er mere sammenligneligt i forhold til antallet af ture.

I databehandlingen ligger en såkaldt "breakparameter", som beslutter hvornår data bliver regnet som en enkeltstående tur. For at en tur registreres skal mobiltelefonen flytte sig fra en lokation til en anden og opholde sig en rum tid på det samme sted. Den er i dette projekt sat til 20 minutter. I praksis betyder det, at korte handleture/transportskift/ophold kan opfattes som ikke-eksisterende i datasættet og derfor kan nogle ture blive længere. Tilsvarende vil en tur i supermarkedet på vej hjem fra arbejde varer, som mere end 20 minutter blive opdelt som to ture.

I forhold til analyserne i indeværende projekt er der opgjort ture på kommune- og sognniveau på daglig basis i januar 2020. Opdeling af ture i forhold til turlængder er baseret på den pågældende sogn/kommunes centroide.

Data er, ifølge GDPR regler, maskeret således at enkeltstående ture ikke kan tilbagesøges. Derfor er der minimum være 5 ture pr. OD-relation i hver tidsrum. Det betyder at der kan være et mindre tab af specielt lange ture, hvor der ikke nødvendigvis er 5 ture pr. dag. I forhold til den samlede mængde af ture, så vurderes dette at være så forsvindende lidt at det ikke har en væsentlig indflydelse på resultaterne.