viatrafik
En del af Sweco

ØRESTADSRUTEN

EVALUERINGSRAPPORT – OKTOBER 2023

MÅLINGER SEBTEMBER 2020 OG AUGUST-SEPTEMBER 2023

SUPER CYKELSTIER

ØRESTADSRUTEN

EVALUERINGSRAPPORT - OKTOBER 2023

FØRMÅLING SEPTEMBER 2020 OG EFTERMÅLING AUGUST-SEPTEMBER 2023

Indhold

1 Indledning 2
1.1 Gennemførte forbedringer 4
2 Metode 5
2.1 Trafiktællinger 5
2.2 Rejsetid og stopfrekvens 5
2.3 Komfortmålinger 6
2.4 Uheldsanalyse 7
2.5 Spørgeskema 8
3 Trafiktal og hastighed 10
3.1 Trafiktal 10
3.2 Rejsetid og stopfrekvens 11
4 Komfort og længdeprofil 15
5 Trafiksikkerhed 19
5.1 Førmåling 19
5.2 Eftermåling 19
6 Brugernes vurdering 20
6.1 Respondenter 20
6.2 Aktuel tur 26
6.3 Tilfredshed 33
6.4 Servicefunktionerne 35
6.5 Kendskab til supercykelstier 36

Bilag A: Spørgeskema 2023

Bilag B: Besvarelser fra spørgeskema 2023

Bilag C: Cykeltællinger 2023

Bilag D: Komfortmålinger 2023

Bilag E: Evaluering af Ørestadsrute, Førmåling, december 2020

1 Indledning

Denne rapport evaluerer Ørestadsruten, som strækker sig over 6 km fra Vestamager Station til Amager Boulevard. Ruten forløber udelukkende i Københavns Kommune, men slutter ved kommunegrænsen til Tårnby Kommune ved Otto Baches Allé.

Evalueringen er gennemført som en før- og eftermåling – før anlægsarbejdet blev igangsat og efter anlægsarbejdet blev afsluttet og strækningen indviet i år 2022.

Der er lagt vægt på de overordnede kvalitetsmål for supercykelstierne, nemlig: Sammenhæng, Fremkommelighed, Komfort, Sikkerhed og Tryghed.

Sammenhæng

Supercykelstierne skal give pendlere adgang til en logisk og direkte rute, som forbinder koncentrationer af arbejds-, uddannelses- og boligområder samt give adgang til kollektive transportknudepunkter. De skal hænge sammen, forbinde kommuner på tværs og være nemme at finde for pendlere.

Fremkommelighed

På en supercykelsti skal det være nemt at komme frem uanset hastighed. Den skal gøre det muligt at opretholde sit eget flow med så få forhindringer og stop som muligt. Fremkommeligheden skal også sikres gennem brede cykelstier med mulighed for, at cyklister trygt kan passere hinanden.

Komfort

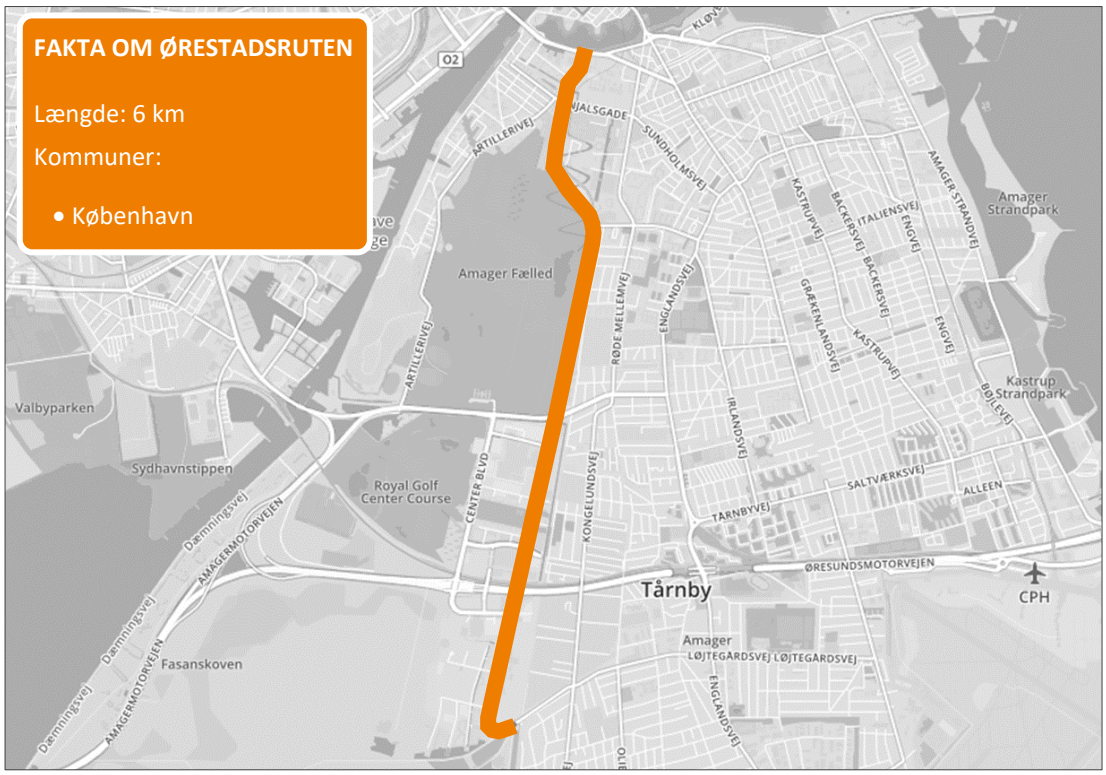
Supercykelstierne skal gøre cykelturen til og fra arbejde eller studier til en behagelig oplevelse for pendlerne. De skal have jævn belægning, høj grad af vedligehold, mindske gener fra omgivelserne, tilbyde god service og give mulighed for gode cykeloplevelser.

Sikkerhed

En supercykelsti skal være sikker og nem at forstå. Der skal tilbydes et højt niveau af sikkerhed gennem sikre infrastrukturløsninger, belysning og gode oversigtsforhold. Supercykelstien skal være synlig for omgivelserne og understøtte sikker interaktion mellem trafikanter.

Tryghed

På supercykelstierne skal cyklisterne kunne føle sig trygge. Dette stiller krav til infrastruktur og vedligehold hele året. Supercykelstierne skal desuden forløbe i omgivelser, der bidrager til følelsen af tryghed.



Figur 1
Oversigtskort over supercykelstien – Ørestadsruten.

De forventede effekter af Ørestadsruten er:

- Øgning i cykeltrafik
- Overflytning fra bil til cykel
- Forbedret oplevet tryghed
- Reduktion i antal uheld
- Kortere rejsetid
- Længere gennemsnitstur
- Forbedret jævnhed og komfort

Hertil kommer en række øvrige effekter i form af mindre støj og luftforurening samt forbedret sundhed.

Undersøgelserne i denne evaluering omfatter:

- Maskinelle cykeltællinger
- Rejsehastighedsmålinger
- Komfortmålinger
- Spørgeskemaundersøgelse
- Uheldsanalyse

Førmålingerne er foretaget i september 2020 og eftermålingerne er foretaget i august-september 2023.

1.1 Gennemførte forbedringer

Københavns Kommune

- I krydset ved Ørestads Boulevard og Weidekampsgade er der anlagt cykelsti, samt etableret i venstresvingsbane til cyklister der skal krydse Ørestads Boulevard fra syd. Der er desuden lavet blåt cykelfelt igennem krydset der guider cyklerne igennem krydset, og gør bilistene opmærksomme på cyklisterne
- Ved Sundby Station er der på Ørestads Boulevard anlagt en krydsningshelle, der giver fodgængere og cyklister mulighed for at krydse Ørestads Boulevard trygt og sikkert. Ved stationen er der ligeledes blevet etableret busperron til metrobus
- I krydset ved Ørestads Boulevard og Vejlands Allé er der opsat undertavler med højresving tilladt for cyklister/cyklister undtaget i det nordvestlige og sydøstlige hjørne, der tillader cyklister at svinge til højre fore rødt i krydset
- Der i øvrigt planlagt opsætning af sensorer i form af cyklistdetektering/termisk detektering, der kan detektere cyklister i kryds og dermed give dem grønt lys i længere tid

Figur 2
Før og efter anlæggelsen af cykelsti med venstresvingsbane i krydset mellem Ørestads Boulevard og Weidekampsgade. (foto: Google Street View 2023)

Figur 3
Før og efter opsat undertavle med højresving tilladt for cyklister i krydset mellem Ørestads Boulevard og Vejlands Allé. (foto: Google Street View 2023)

2 Metode

Kortlægningen og analysen er baseret på omfattende dataindsamling i form af:

- Trafiktællinger
- Rejsehastighedsmålinger
- Komfortmålinger
- Uheldsdata
- Spørgeskemaundersøgelse

2.1 Trafiktællinger

Der er gennemført maskinelle ugetællinger af cykeltrafikken på tre forskellige lokaliteter langs ruten. Tællingerne er foretaget i perioden 10. til 17. september 2020 for førmålingen. Derudover er der fortaget en kontroltællingen på Amagerfælledvej. Eftermålingen er fra den 29. august til den 15. september 2023.

Cykeltællingerne vil altid være forbundet med en vis usikkerhed, idet cykeltrafik er påvirket af en række faktorer f.eks. årstid, vejrforhold osv. Det gælder også maskinelle tællinger af en uges varighed. For at minimere betydningen af disse ydre faktorer, blev tællingerne foretaget i samme periode i både før- og efteranalysen.

Tællingerne er præsenteret som ugehverdagsdøgntrafik (UHDT), og er et gennemsnit af de faktiske talte tal for den pågældende uge. Derfor er tællingerne ikke opregnet til årsdøgntrafik (ÅDT).

Cykeltrafik kan være påvirket af de aktuelle vejrforhold især mht. nedbør og vind. Det er derfor relevant at være opmærksom på vejrforholdene i forbindelse med fortolkningen af eventuelle ændringer i trafikmængder. Data fra DMI vejrarkiv i forhold til nedbør, solskinstimer og vind i tællingsperioderne i København er indhentet og benyttet i fortolkningen.

2.2 Rejsetid og stopfrekvens

Der er foretaget målinger af rejsetid og hastighed på Ørestadsruten både før og efter indvielsen af supercykelstien. Målingerne ligger til grund for sammenligning og evaluering af supercykelsti-tiltagene på strækningen, ligesom de bruges til at se på, hvilke steder man med fordel kan forbedre cyklisters vilkår, og derved fremkommeligheden på ruten, samtidig giver de også et indblik i hvilket omfang supercykelstien har forbedret fremkommeligheden på cykel langs ruten.

Målingerne i analysen er foretaget af en testperson udstyret med en GPS, der har cyklet Ørestadsruten igennem 5 gange i hver retning, med henholdsvis en almindelig cykel, en elcykel og en speed pedelec. Ruten er dermed blevet cyklet i alt 15 gange i hver retning.

Testpersonen har forsøgt at opretholde en fart på henholdsvis 20 km/t på almindelig cykel, 25 km/t på elcykel og 35 km/t på speed pedelec. Disse hastigheder er valgt for at mindske påvirkningen fra vind og vejr, da man også i modvind kan holde den angivende hastighed. På bakkerne har testpersonen kørt på frihjul nedad, og nogle steder opnået en hastighed højere end angivet. På samme måde kan det være svært at opnå den angivet hastighed i modsat retning på bakkerne og her har testpersonen kørt den hastighed, der var fysisk mulig. Målingerne er foretaget i september 2023 på hverdage i tidsrummet 07.00-09.00 og 15.00-18.00 for at afspejle en gennemsnitlig rejsehastighed i myldretiden.

De forholdsvis få målinger (fem i hver retning) betyder, at analysen bør ses som en indikation af, hvor ofte man på cykel må stoppe op. Det er ikke en repræsentativ afbildning af, hvilke lyskryds man stopper i på cykel og hvor længe.

2.3 Komfortmålinger

Der er foretaget målinger af asfaltens jævnhed (komfortmålinger) med samme metode i hhv. før- og eftermålingen.

Målingerne er udført med et accelerometer monteret på en racercykel. Cyklen er udstyret med smalle 28 tommer dæk (700-25C) uden mønster og pumpet til et dæktryk på ca. 100 PSI (6,9 bar). Der er ikke affjedring i stellet. Accelerometeret er monteret stramt til cyklens overrør – enten med kraftige elastikker eller med strips.

Strækningen er gennemcyklet 5 gange i hver retning. Testcyklisten har tilstræbt en rejsehastighed på 25 km/t når det har været muligt (trængsel, bakker, sving eller vigepligt kan sænke hastigheden). Testcyklisten er blevet instrueret i at cykle så "normalt" som muligt for derved at give et så retvisende billede som muligt af den oplevelse en almindelig cyklist vil have af den pågældende strækning. Det er således ikke hensigten at cyklen og accelerometeret skal passere alle ujævnheder og huller for at registrere dem. Tværtimod er det hensigten at testcyklisten skal placere sig til højre på cykelstien og i et "normalt" omfang svinge uden om ujævnheder. Derved vil accelerometeret registrere belægningen, som en almindelig cyklist vil cykle på.

Accelerometeret måler den lodrette acceleration fem gange i sekundet samtidig med at GPS-positionen registreres én gang i sekundet. På baggrund af fem gennemkørsler præsenteres resultatet som et gennemsnit pr. 10 meter via digitale kort med farvelægning af strækninger i kategorierne god asfalt, middelgod asfalt, middeldårlig asfalt og dårlig asfalt (mørk grøn, lys grøn, gul og rød). Komforttallet måles som den lodrette acceleration, se Tabel 1. Skalaen er kalibreret med udgangspunkt i supercykelstien Værløseruten med henblik på at opnå en inddeling, der i størst muligt omfang er sammenlignelig med tidligere metoder til måling af komfort.

Strækningen er gennemkørt i begge retninger.

Alle data er tilgængelige i MapInfo eller QGIS.

Kategori	Lodret acceleration	Beskrivelse	Billedeksempel
God asfalt (Mørk grøn)	0 – 1,9	Nylagt slidlag uden huller, sprækker, reetablering osv.	
Middelgod asfalt (Lys grøn)	2,0 - 3,7	Slidlag uden huller og sprækker. Få reetableringer i stiens fulde bredde og i samme niveau som resten af stien eller meget små reparationer.	
Middeldårlig asfalt (Gul)	3,8 – 5,0	Slidlag med mange reetableringer / reparationer efter hinanden, reetableringer / reparationer der ikke er i stiens fulde bredde.	
Dårlig asfalt (Rød)	> 5,0	Huller og sprækker i asfalten.	

Tabel 1: Komforttal

2.4 Uheldsanalyse

Førmåling

I førmålingen blev der gennemført en uheldsanalyse på ruten. Uheldsanalysen omfattede politiregistrerede cyklistuheld langs ruten i perioden 2015-2019. Analysen indeholder personskade- og materielskadeuheld. Ekstrauheld er ikke inkluderet.

Politiregistrerede uheldsdata er generelt behæftet med en vis usikkerhed, idet ikke alle uheld registreres af politiet. En undersøgelse fra DTU viser, at kun 14 % af alvorligt tilskadekomne i

cykeluheld registreres[1], og ifølge Vejdirektoratet er det formentlig under 10 % af alle cykeluheld, der registreres. Denne underrapportering er særligt udtalt for uheld uden biler involveret, hvor graden af personskade ofte er mindre alvorlig, og hvor der som regel er tale om mindre materielskader end i ulykker med biler involveret. Under antagelse af, at graden af underrapportering er nogenlunde konstant, vurderes det, at uheldsdata kan bruges til at vurdere en overordnet uheldsudvikling samt til at udpege uheldskoncentrationer.

Eftermåling

Da eftermålingen blev gennemført året efter supercykelstien, blev indviet, er det ikke muligt at opnå en sammenlignelig periode på 5 år med uheldsoplysninger, hvor supercykelsti-tiltagene har været implementeret. Derfor er metoden til uheldsanalysen ændret i eftermålingen, så uheldene i stedet er selvrapporterede fra respondenterne i spørgeskemaundersøgelsen. Der bliver spurgt ind til om de indenfor det seneste år efter rutens indvielse har været involveret i et uheld, og hvad der skete.

Denne uheldsanalyse er i særlig grad forbundet med en stor usikkerhed. Dels fordi detaljegraden af respondenternes besvarelser varierer meget, og dels fordi antallet af respondenter, der har været involveret i en ulykke, er lavt. Usikkerheden gør sig især gældende når uheldssituationerne og andelene analyseres.

Denne grad af selvrapportering giver altså ikke et entydigt uheldsbillede, og analysen skal derfor blot forstås som vejledende i forhold til en sandsynlig uheldsudvikling. Dog er det et supplement til de store mørketal der er ift. registrerede cykeluheld. Afsnittet om de selvrapporterede uheld kommer i forlængelse af opsummeringen af uheldsanalysen fra førmålingen (se afsnit *5.2 Selvrapportering*).

2.5 Spørgeskema

Der er gennemført en spørgeskemaundersøgelse i førmålingen og denne er gentaget og udvidet i eftermålingen.

I før- og eftermålingerne er cyklister på ruten blevet stoppet og efterfølgende kontaktet via e-mail med et link til spørgeskemaet. Besvarelserne blev indsamlet i perioden den. 31 august til den. 1. oktober 2020 for førmåling og indsamlet i perioden den. 23 august til den. 25. september 2023 for eftermåling.

Sammenligning af målingerne

I begge undersøgelser er respondenterne blevet bedt om at besvare spørgsmål, der omhandler den aktuelle tur samt deres tilfredshed med forholdene langs ruten. Spørgsmålene har omhandlet ruten som helhed. Desuden er spørgeskemaundersøgelsen løbende blevet revideret, hvorved omfanget af undersøgelsen er større i eftermålingen end i førmålingen. Således er der en række spørgsmål, der kun er blevet stillet til respondenterne i eftermålingen.

Der er indkommet flere besvarelser i førmålingen sammenlignet med eftermålingen.

	2020	2023
Mailadresser indsamlet	1.193	956
Besvarelser i alt	637	497
Svarprocent	53 %	52 %

Tabel 2: Indsamlet mailadresser og besvarelser

[1] Janstrup, K.H., Kaplan, S., Hels, T., Lauritsen, J., Prato, C.G. (2016). Understanding Traffic Crash Under-Reporting: Linking Police and Medical Records to Individual and Crash Characteristics. Traffic Injury Prevention, 17, 580-584.

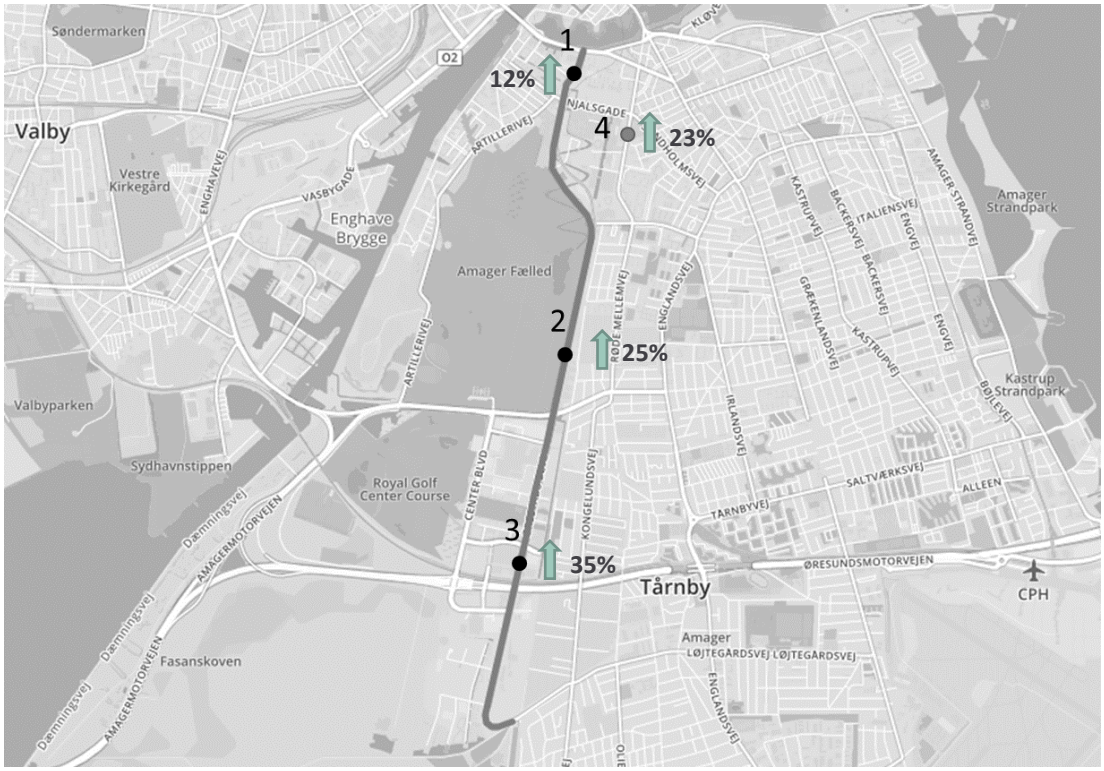
Den statistiske usikkerhed af analyseresultaterne afhænger af forholdet mellem den samlede population, prøvestørrelsen og svarenes fordeling. I dette tilfælde vil det sige, hvor mange personer der cykler langs ruten, hvor mange der har besvaret spørgeskemaet, og hvordan de har svaret. Antallet af besvarelser giver et forholdsvis retvisende billede af cyklisternes holdninger, men ved spørgsmål, hvor respondenterne er blevet delt yderligere op (f.eks. mht. uheldssituationer for personer, der har oplevet et uheld på ruten mv.), er besvarelserne ikke nødvendigvis repræsentative.

3 Trafiktal og hastighed

3.1 Trafiktal

Der er foretaget maskinelle ugetællinger jævnt fordelt over strækningen i perioden mellem den 10. og den 17. september 2020 for førmålingen (inklusivt kontroltællingen Amagerfælledvej den. 28. september) og fra den 29. august til den 15. september 2023 for efter-målingen. Cykeltællingerne er illustreret i Figur 4 og 5.

Der er sket en stigning på 21 % i antallet af cyklister i de tre tællesnit på strækningen. På Ørestads Boulevard ved Ørestads Metro St. er antallet steget med 35%. I den nordlige ende ved Ørestads Boulevard ud for nr. 1 er der registreret en stigning på 12 %.



Figur 4
Placering af tællesnit og ændring i trafikmængder fra 2020 til 2023.

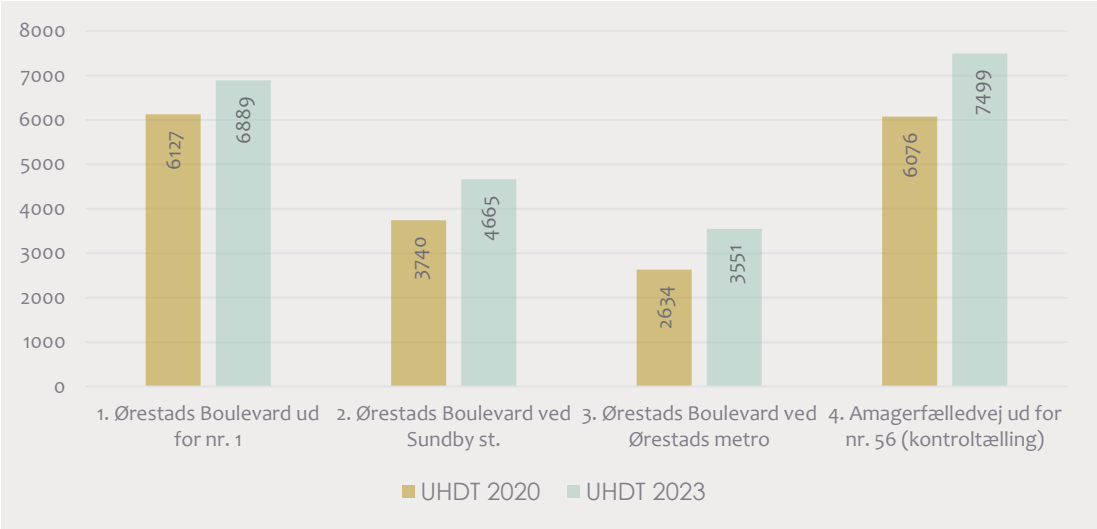
Tællesnit	Kommune	Vejnavn	UHDT sept. 2020	UHDT Aug.-Sept. 2023	Forskel fra 2020
1	København	Ørestads Boulevard ud for nr.1	6.127	6.889	12 %
2	København	Ørestads Boulevard ved Sundby Metro St.	3.740	4.665	25 %
3	København	Ørestads Boulevard ved Ørestads Metro St.	2.634	3.551	35 %
4	København	*Amagerfælledvej ud for nr. 56 (kontroltælling)*	*6.076*	*7.499*	*23 %*
Total			**12.501**	**15.105**	**21 %**

Tabel 3: Ugehverdagsdøgntrafik (UHDT) fra 2020 og 2023 på Ørestadsruten.

Vejrdata viser, at der faldt knap 13 mm regn torsdag den 31. august samt, knap 2 mm fredag den 1. september og tirsdag den 12. september i eftermålingen. De øvrige dage holdt det tørt. I førmålingen var det tørt i alle registreringsdagene.

I eftermålingen var middelvinden 2,5 m/s og i førperioden var den 3,2 m/s i perioden. Der blev registeret ca. 1,5 flere solskinstimer i førperioden. Gennemsnitlig stemmer temperaturen for perioderne nogenlunde overens.

På baggrund af dette vurderes det, at vejrforholdene har været nogenlunde ens i de to registreringsperioder, og at tællingerne derfor er ganske sammenlignelige.



Figur 5
Cykeltællinger i de fire snit (UHDT).

3.2 Rejsetid og stopfrekvens

I før- og eftermålingen er der foretaget rejsetidsmålinger på ruten i begge retninger på henholdsvis en almindelig cykel, en elcykel og en speed pedelec. Følgende hastigheder er forsøgt opretholdt på de forskellige cykeltyper:

- Almindelig cykel: 20 km/t
- Elcykel: 25 km/t
- Speed pedelec: 35 km/t

I Tabel 4 ses en samlet oversigt over før- og eftermålingen, og efterfølgende er resultaterne af gennemkørslerne med de forskellige cykeltyper beskrevet. Beregningerne på rejsetid, hastighed og andel stop er beregnet på forskellige måder i før- og eftermålingen.

Måling	Cykeltype	Samlet rejsetid (Gennemsnit af begge retninger)	Gennemsnits-hastighed	Antal stop ved kryds	Antal stop pr. tur (uanset retning)	Stopandel i kryds	Stoptid (Gennemsnit af begge retninger)	Kortere rejsetid ift. alm. cykel
2020	Almindelig cykel	19 min	19,0 km/t	34	-	25 %	-	-
	Elcykel	17 min	21,7 km/t	30	-	22 %	-	2 min
	Speed pedelec	13 min	28,0 km/t	31	-	23 %	-	6 min
2023	Almindelig cykel	23 min	15,4 km/t	23	2,3	18 %	2 min 17 sek.	-
	Elcykel	17 min	20,9 km/t	43	4,3	33 %	1 min 45 sek.	6 min
	Speed pedelec	13 min	26,3 km/t	36	3,6	28 %	1 min 39 sek.	10 min

Tabel 4: Rejsetider, hastigheder og antal stop for gennemkørsel af ruten.

Almindelig cykel

I førmålingen var den gennemsnitlige hastighed på en almindelig cykel 19,0 km/t, den er faldet til 15,4 km/t, ligeledes er den samlet rejsetid stedet med 4 min. Resultaterne kan dog være influeret af, at det ikke er samme registrant, der har foretaget målingerne.

Elcykel

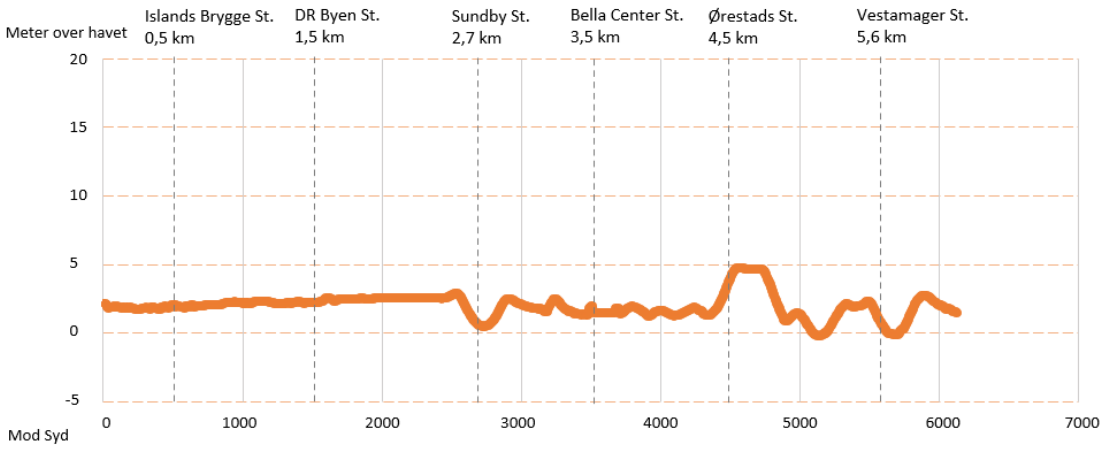
Rejsetiden på en elcykel er forholdsvis uændret i før- og eftermålingerne. I eftermålingen er gennemsnitshastigheden 20,9 km/t, hvilket udgør et lille fald fra førmålingen på 21,7 km/t.

Speed pedelec

I eftermålingen er gennemsnitshastigheden på speed pedelec 26,3 km/t, hvilket er lidt langsommere end i førmålingen, hvor den var på 28,0 km/t. Gennemsnitligt tog det ca. 13 min., at gennemkøre strækningen i en retning. I både før- og eftermålingen var rejsetiden ca. 4 minutter lavere på en speed pedelec sammenlignet med en elcykel.

Længdeprofil

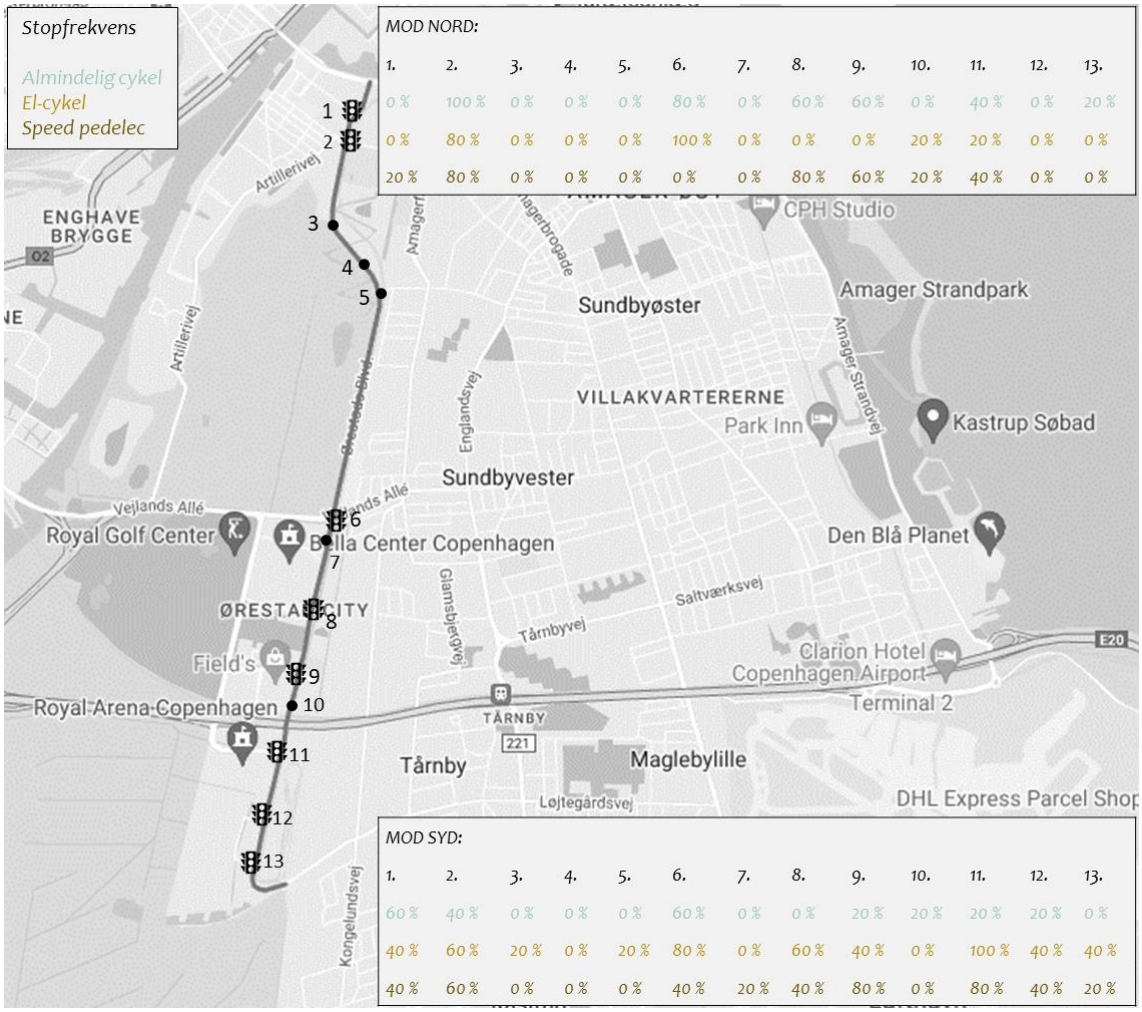
Længdeprofilet (se figur 6) viser, at terrænet er meget plant på hele strækningen, dog med nogle små variationer bl.a. ved Sundby St. og ved passagen af jernbanen og motorvej E20 ved Ørestad St.



Figur 6
Længdeprofil i retning mod syd i 2023.

Stopfrekvens

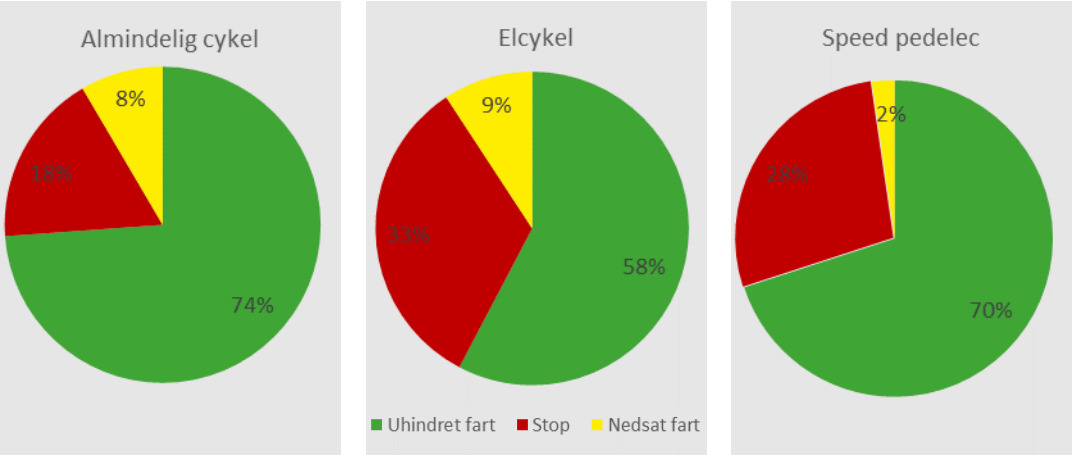
Der er 12 kryds på strækningen og et fodgængerfelt ved Ørestad St. Overordnet er der en lidt større sandsynligheden for at skulle stoppe flere gange i sydgående retning uanset om gennemkørslen sker på almindelig cykel, elcykel eller speed pedelec (se Figur 7). Desuden er der en tendens til, at des hurtigere der cykles, desto højere er sandsynligheden for at man skal stoppe undervejs. Dette kan dog afhænge af signalindstillingerne, der kan køre med forskellige programmer i løbet af dagen.



Figur 7
Stopfrekvens i hver retning i 2023 i vigepligts- og signalregulerede kryds, ved rundkørsler samt fodgængerfelter.

Nr.	Kryds	Mod Syd			Mod Nord		
		Almindelig cykel	Elcykel	Speed pedelec	Almindelig cykel	Elcykel	Speed pedelec
1.	Ørestads Blvd/Weidekampsgade	60%	40%	40%	0%	0%	20%
2.	Ørestads Blvd/Njalsgade	40%	60%	60%	100%	80%	80%
3.	Ørestads Blvd/Toms Kristensens Vej	0%	20%	0%	0%	0%	0%
4.	Ørestads Blvd/Amagerfælledvej	0%	0%	0%	0%	0%	0%
5.	Ørestads Blvd/Grønjordsvej	0%	20%	0%	0%	0%	0%
6.	Ørestads Blvd/Vejlands Allé	60%	80%	40%	80%	100%	0%
7.	Ørestads Blvd/Martha Christensens vej	0%	0%	20%	0%	0%	0%
8.	Ørestads Blvd/C.F. Møllers Allé	0%	60%	40%	60%	0%	80%
9.	Ørestads Blvd/Arne Jacobsens Allé	20%	40%	80%	60%	0%	60%
10.	Ørestads Blvd./Ørestads Metro (fodgængerovergang)	20%	0%	0%	0%	20%	20%
11.	Ørestads Blvd/Hannemanns Allé	20%	100%	80%	40%	20%	40%
12.	Ørestads Blvd/Ejler Billes Allé	20%	40%	40%	0%	0%	0%
13.	Ørestads Blvd/Asger Jorns Allé	0%	40%	20%	20%	0%	0%

Tabel 5: Stopfrekvensen i 2023 ved hver af de 13 kryds/potentielle stop.



Figur 8
Fremkommelighed i kryds i 2023 på hhv. en almindelig cykel (t.v.), elcykel og speed pedelec (t.h.).

4 Komfort og længdeprofil

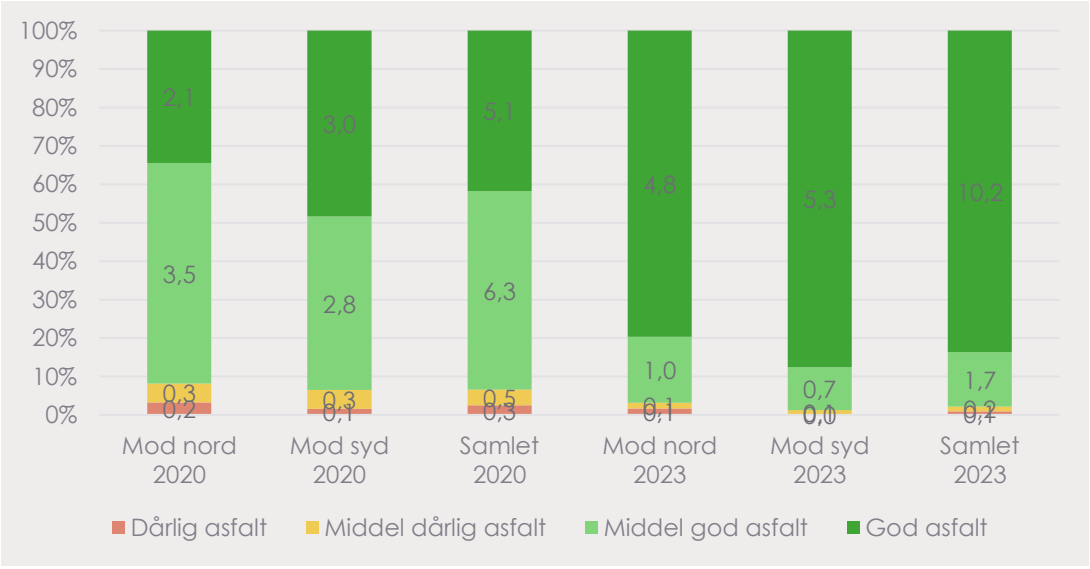
Der er foretaget komfortmålinger på cykelstien langs ruten i begge retninger. Figur 9 viser antal km med henholdsvis lav, middellav, middelhøj og høj komfort. Det gennemsnitlige komforttal pr. kommune og retning er vist i Tabel 6.

I afsnit *2.3 Komfortmålinger* er komforttallet beskrevet yderligere – herunder at høj komfort svarer til værdien 0 – 1,9, middelhøj komfort svarer til værdien 2,0 – 3,7, middellav komfort svarer til 3,8 – 5 og lav komfort svarer til >5. For en mere nøjagtig angivelse af lokaliteterne henvises til baggrundsdata.

Eftermålingens komfortmålingerne på Ørestadsruten viser, at belægningen i 2023 gennemsnitligt ligger i området 'høj komfort' – i begge retninger, hvilket er en forbedring ift. førmålingen, hvor komfortniveauet lå på 'middelhøj' ligeledes for begge retninger. I nordgående retning er det gennemsnitlige komforttal 1,5 m/s^2, og i sydgående retning er det 1,3 m/s^2 i eftermålingen.

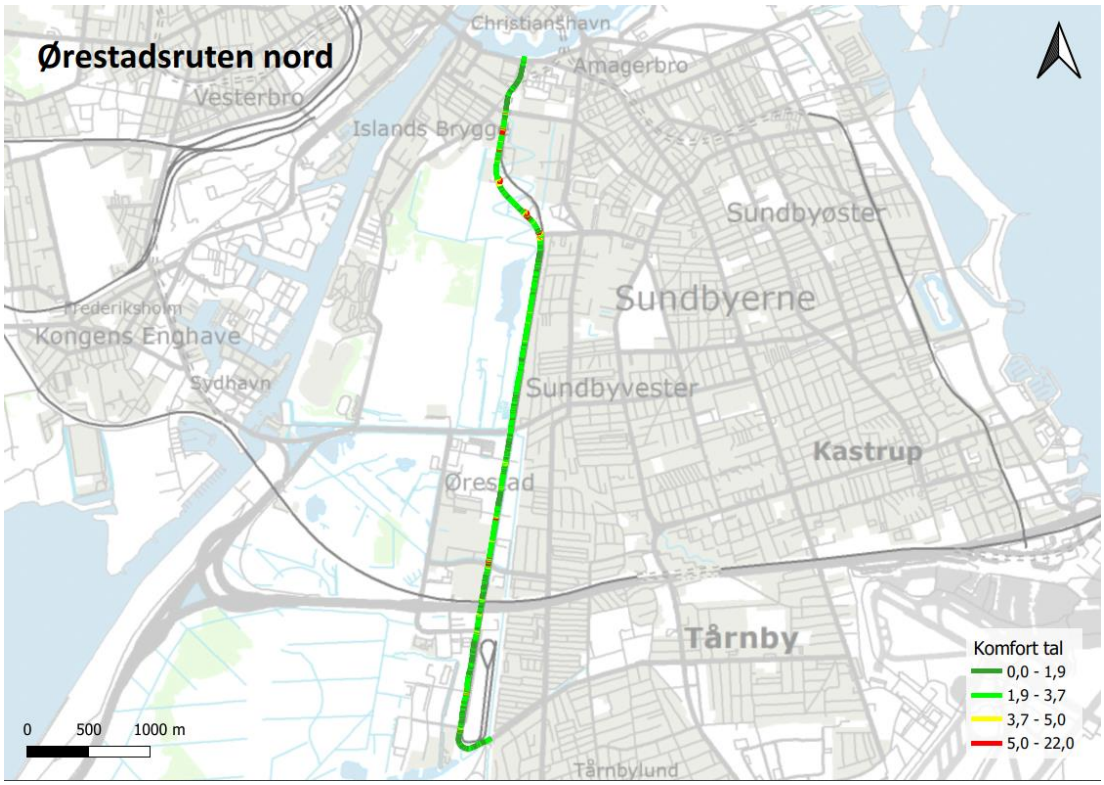
		Mod nord		Mod syd	
		Længde	Gns. Komforttal	Længde	Gns. Komforttal
2020	København	6,1	2,3	6,2	2,1
2023	København	6,1	1,5	6,1	1,3

Tabel 6: Gennemsnitligt komforttal (m/s^2) pr. kommune (begge retninger samlet) i 2020 og 2023. Jo lavere komforttal des bedre. Måling af overfladens jævnhed måles mest optimalt, hvis asfalten er fejet fri for sten, grus, blade og lignende umiddelbart inden målingen. Da dette ikke altid er tilfældet, kan der optræde variationer på strækningerne alt efter hvornår de gennemkøres.

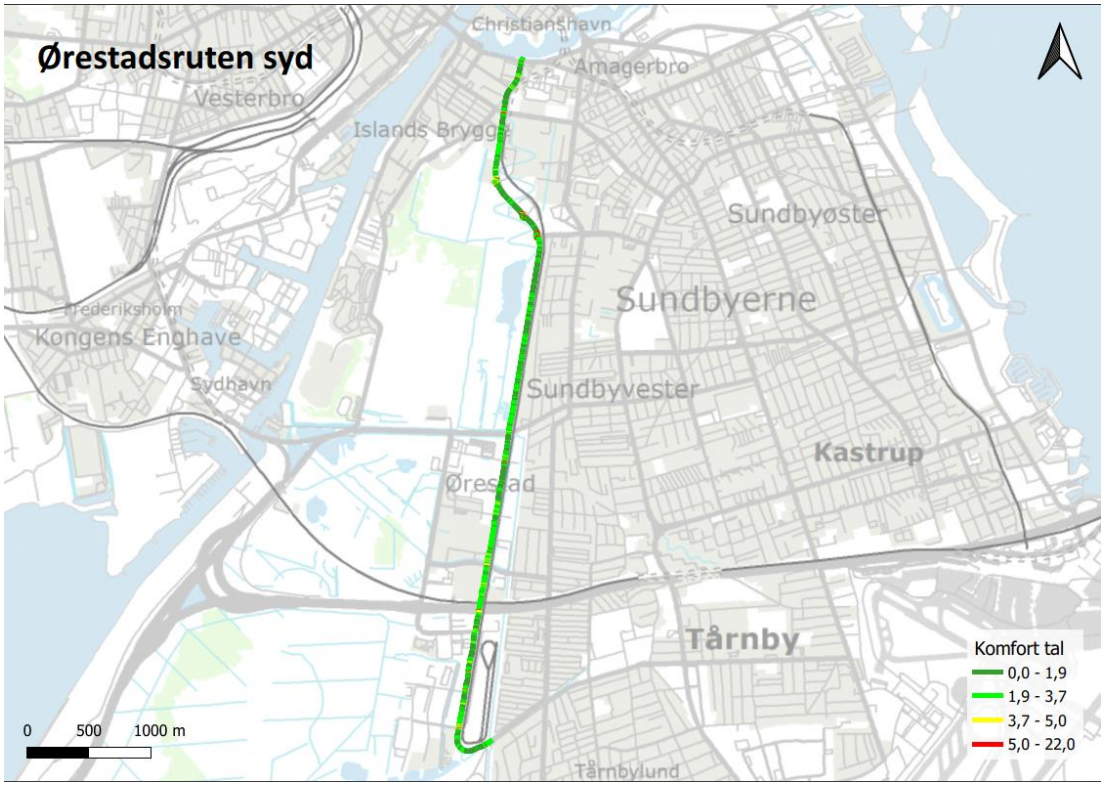


Figur 9
Antal km med hhv. lav, middellav, middelhøj og høj komfort i 2020 og 2023.

På figur 10 og 11 er komfortniveauet i førmålingen visualiseret på kort.

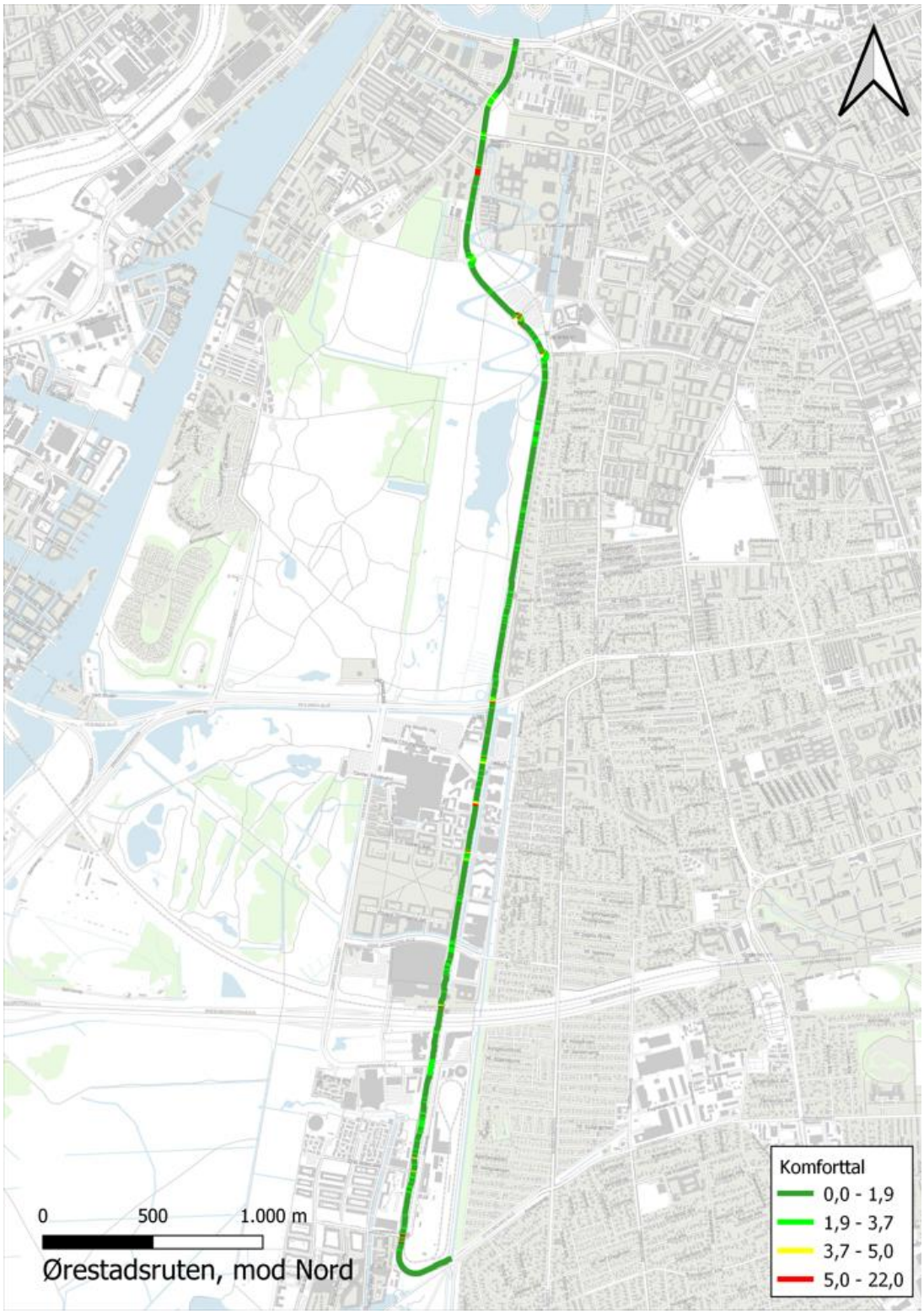


Figur 10
Komfort i nordgående retning i 2020.

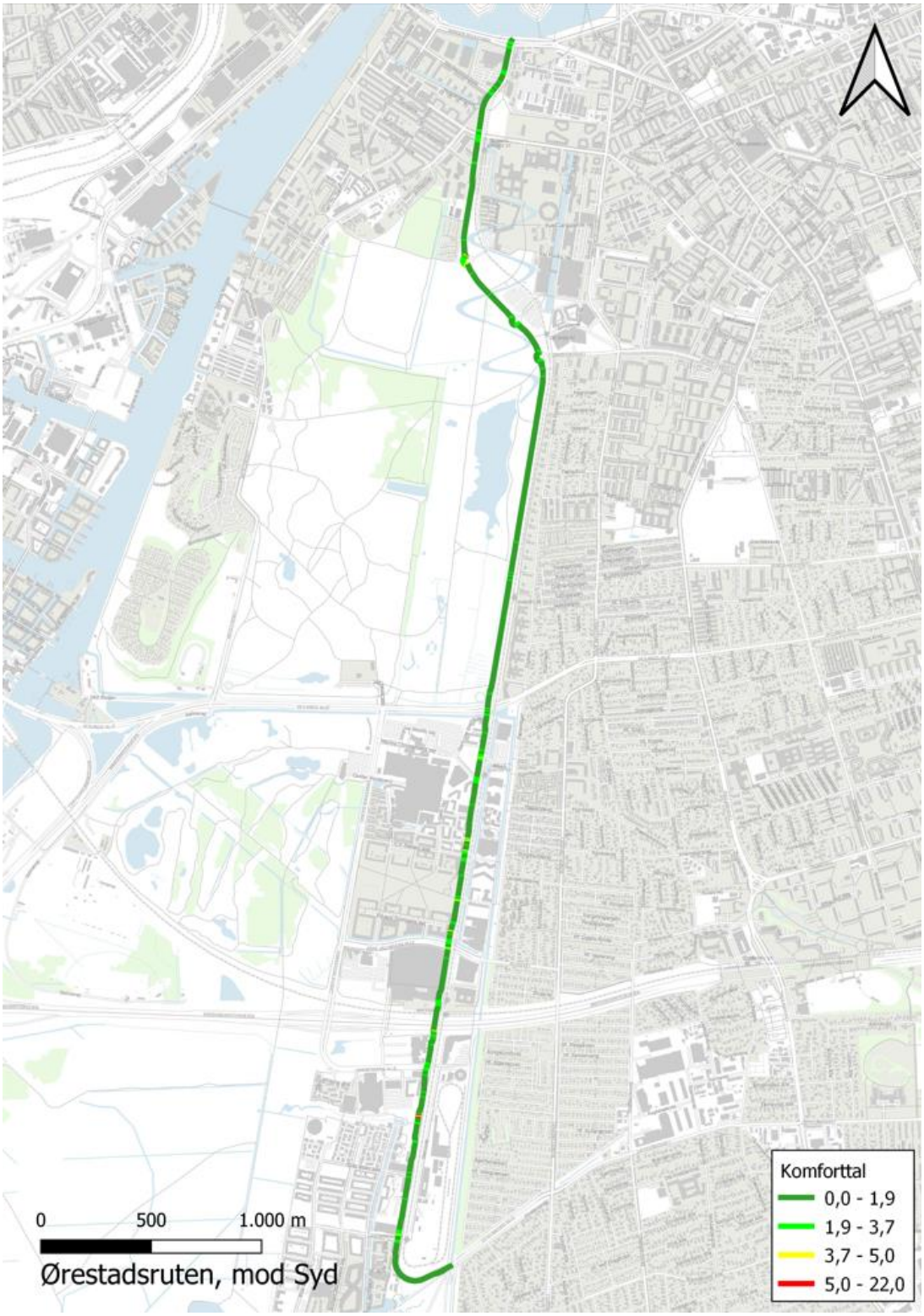


Figur 11
Komfort i sydgående retning i 2020.

I figur 12 og 13 er komfortniveauet i eftermålingen visualiseret på kort.



Figur 12
Komfort i nordgående retning i 2023.



Figur 13
Komfort i sydgående retning i 2023.

5 Trafiksikkerhed

5.1 Førmåling

I førmålingen fra 2020 blev der foretaget en uheldsanalyse, der omfattede alle politiregistrerede person- og materielskadeuheld på strækningen i perioden 2015-2019. Der blev i alt registreret 34 cyklistuheld på ruten indenfor perioden. 5 af cyklistuheldene var med personskade til følge, hvoraf 3 personer kom alvorligt til skade og 2 var lettere tilskadekomne.

5.2 Eftermåling

I eftermålingen er deltagerne blevet spurgt til, hvorvidt de har været involveret i et uheld på supercykelstien Ørestadsruten indenfor det seneste år. Dette havde 2 % af respondenterne (9 ud af 476).

	2023	
	Antal	Andel
Respondenter der har været indblandet i et uheld indenfor det seneste år	9	2 %

Tabel 7: Respondenter, der har været involveret i et uheld på ruten indenfor det seneste år (baseret på 476 besvarelser i 2023).

De hyppigste uheldssituationer relaterer sig til kollision med indkørende eller udkørende bilister i rundkørsel (tre uheld), samt solouheld, hvor cyklen gled på cykelstien (to uheld).

2023	
Uheldssituation	Antal
Kollision med bil i rundkørsel	3
Soloulykke	2
Cykel-cykel kollision	1
Uheld ved overhaling af anden cyklist	1
Rødkørsel af bilist	1
Kollision/undvigelse af krydsende fodgænger	1

Tabel 8: De hyppigste uheldssituationer (baseret på 491 besvarelser i 2023).

6 Brugernes vurdering

Cyklister på ruten har haft mulighed for at svare på et spørgeskema før og efter rutens åbning, der omhandler deres tur på ruten. I alt deltog 637 i førmålingen og 497 respondenter i eftermålingen. Antallet af besvarelser til de enkelte spørgsmål varierer, fordi respondenterne har haft mulighed for at springe nogle spørgsmål over.

6.1 Respondenter

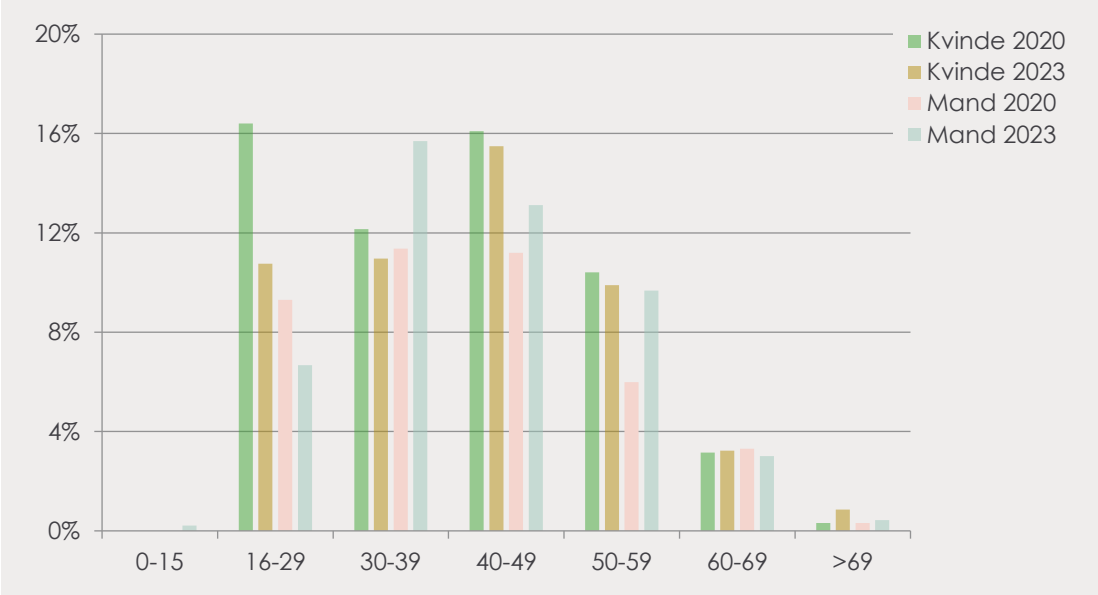
Køn og alder

Respondenterne er i spørgeskemaundersøgelserne blevet spurgt til deres køn og alder. Der var lidt flere kvinder end mænd, der deltog i undersøgelserne i 2020, hvor der i eftermålingen var mere ligeligt fordelt. I Tabel 9 ses andelen af kvinder, mænd og andet.

	2020		2023	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Kvinde	371	59 %	239	51 %
Mand	263	41 %	228	49 %
Andet	0	0 %	3	1 %
Sum	634		470	

Tabel 9: Fordeling af mænd og kvinder i spørgeskemaundersøgelserne

Figur 14 viser fordelingen af alder og køn blandt respondenterne i 2020 og 2023.



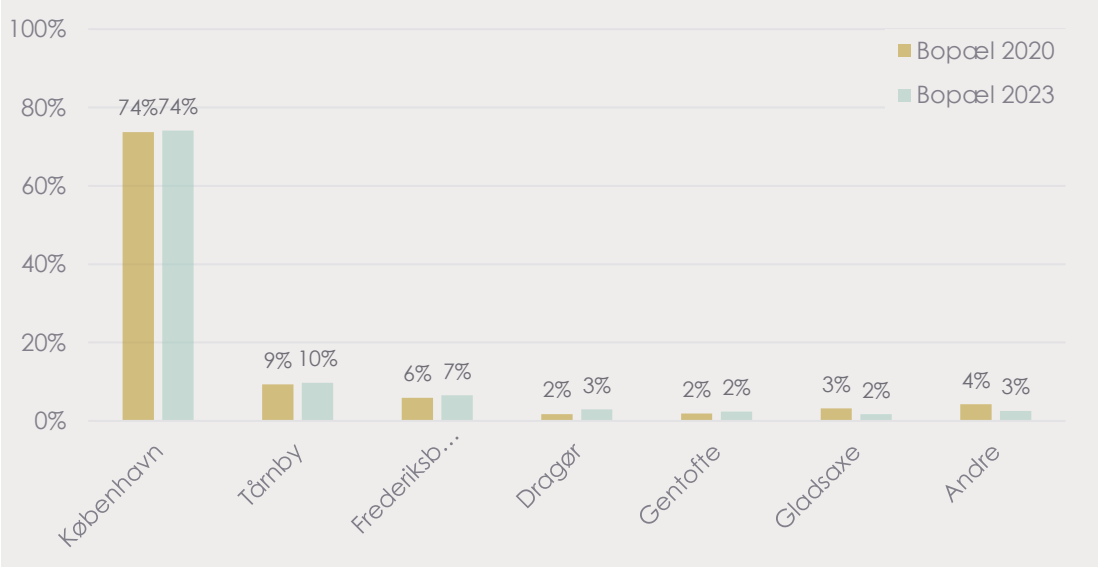
Figur 14
Fordeling af alder og køn i 2020 og 2023 (baseret på 634 og 465 besvarelser)

	2020		2023		
Alder	Kvinde	Mand	Kvinde	Mand	Andet
0-15	0	0	0	1	0
16-29	104	59	50	31	0
30-39	77	72	51	73	0
40-49	102	71	72	61	1
50-59	66	38	46	45	2
60-69	20	21	15	14	0
>69	2	2	4	2	0
Total	371	263	238	227	3

Tabel 10: Fordeling af alder og køn (baseret på 634 besvarelser i 2020 og 468 besvarelser i 2023)

Bopæl

Respondenterne er i eftermålingen spurgt til, hvilken kommune de bor i. Der er flest respondenter, der bor i Københavns Kommune (74 %) og Tårnby Kommune (10 %), som også er de kommuner, hvor supercykelstien forløber igennem/lige op af. Respondenternes svar er angivet i Figur 15.



Figur 15
Bopælskommune for respondenterne. Spørgsmål: Hvilken kommune bor du i? (baseret på 632 besvarelser i 2020 og 471 besvarelser i 2023).

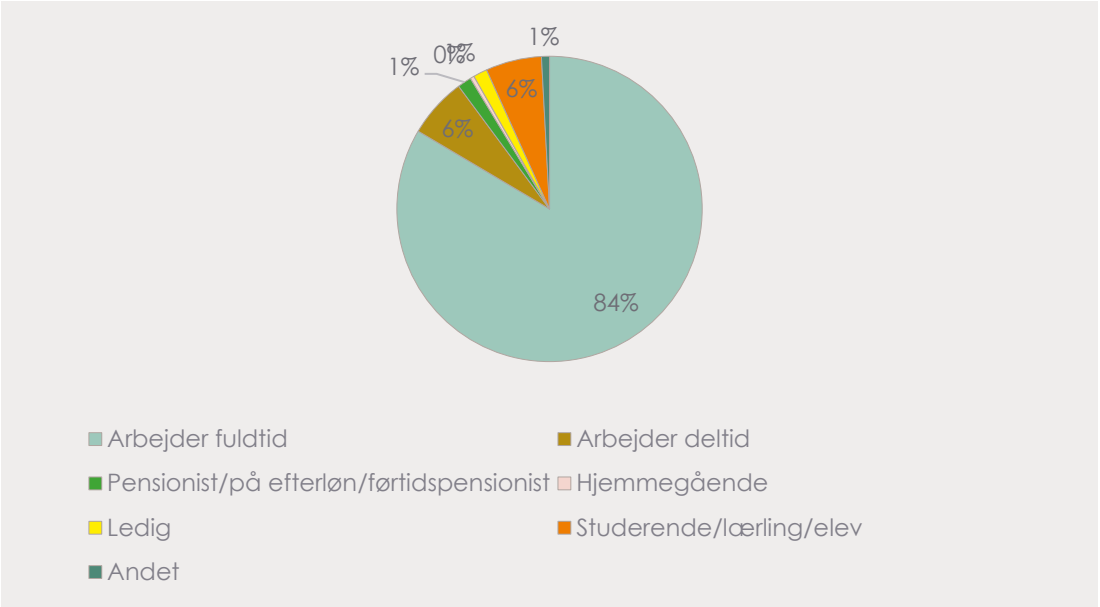
	2020		2023	
	Antal	Andel	Antal	Andel
København	466	74%	349	74%
Tårnby	59	9%	46	10%
Frederiksberg	37	6%	31	7%
Dragør	11	2%	14	3%
Gentofte	12	2%	11	2%
Gladsaxe	20	3%	8	2%
Andre	27	4%	12	3%

Tabel 11: Bopælskommune for respondenterne. Spørgsmål: Hvilken kommune bor du i? (baseret på 632 besvarelser i 2020 og 471 besvarelser i 2023).

Indkomst- og uddannelsesniveau

I eftermålingen er der yderligere blevet spurgt ind til respondenternes beskæftigelsessituation, uddannelse- og indkomstniveau. Dette spørgsmål var ikke en del af førmålingen.

Hele 96 % af respondenterne er enten i arbejde eller under uddannelse (se figur 16 og tabel 12). Da mailadresserne er indsamlet i myldretiden, kan der være en underrepræsentation af respondenter med andre beskæftigelsessituationer, som ikke nødvendigvis benytter supercykelstien i myldretiden.

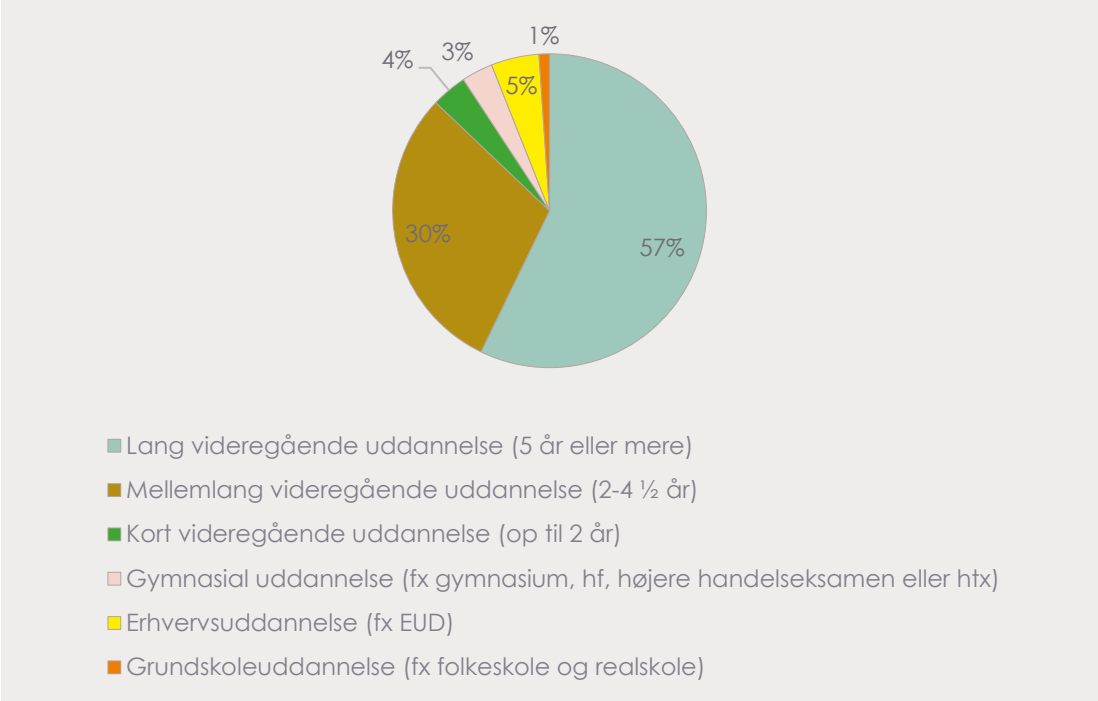


Figur 16
Respondenternes beskæftigelsessituation i 2023 (baseret på 473 besvarelser). Spørgsmål: Angiv venligst den beskæftigelse, der passer bedst på dig.

	Antal	Andel
Arbejder fuldtid	395	84%
Arbejder deltid	30	6%
Studerende/lærling/elev	28	6%
Pensionist/på efterløn/førtidspensionist	7	1%
Ledig	7	1%
Hjemmegående	2	0%
Andet	4	1%

Tabel 12: Respondenternes beskæftigelsessituation i 2023 (baseret på 473 besvarelser). Spørgsmål: Angiv venligst den beskæftigelse, der passer bedst på dig.

87 % af respondenterne har gennemført eller er i gang med en mellemlang eller en lang videregående uddannelse (se figur 17 og tabel 13).

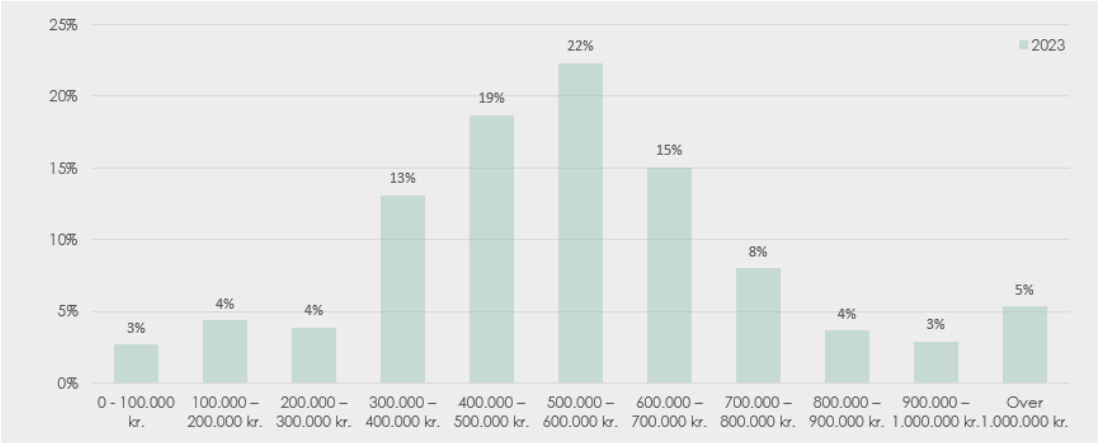


Figur 17
Respondenternes uddannelsesniveau i 2023 (baseret på 465 besvarelser). Spørgsmål: Hvad er det højeste uddannelsesniveau, som du har gennemført? / Hvilken type uddannelse er du i gang med?

	Antal	Andel
Lang videregående uddannelse (5 år eller mere)	266	57%
Mellemlang videregående uddannelse (2-4 ½ år)	139	30%
Erhvervsuddannelse (fx EUD)	23	5%
Kort videregående uddannelse (op til 2 år)	17	4%
Gymnasial uddannelse (fx gymnasium, hf, højere handelseksamen eller htx)	15	3%
Grundskoleuddannelse (fx folkeskole og realskole)	5	1%

Tabel 13: Respondenternes uddannelsesniveau i 2023 (baseret på 465 besvarelser). Spørgsmål: Hvad er det højeste uddannelsesniveau, som du har gennemført? / Hvilken type uddannelse er du i gang med?

56 % af respondenterne har en gennemsnitlig årsindkomst før skat på, mellem 400.000-700.000 kr. (se figur 18 og tabel 14).



Figur 18
Respondenternes gennemsnitlige årsindkomst før skat i 2023 (baseret på 412 besvarelser). Spørgsmål: Hvad er din gennemsnitlige årsindkomst før skat (bruttoløn i danske kroner)?

	Antal	Andel
0 - 100.000 kr.	11	3%
100.000 – 200.000 kr.	18	4%
200.000 – 300.000 kr.	16	4%
300.000 – 400.000 kr.	54	13%
400.000 – 500.000 kr.	77	19%
500.000 – 600.000 kr.	92	22%
600.000 – 700.000 kr.	62	15%
700.000 – 800.000 kr.	33	8%
800.000 – 900.000 kr.	15	4%
900.000 – 1.000.000 kr.	12	3%
Over 1.000.000 kr.	22	5%

Tabel 14: Respondenternes gennemsnitlige årsindkomst før skat i 2023 (baseret på 412 besvarelser). Spørgsmål: Hvad er din gennemsnitlige årsindkomst før skat (bruttoløn i danske kroner)?

Ny cyklist

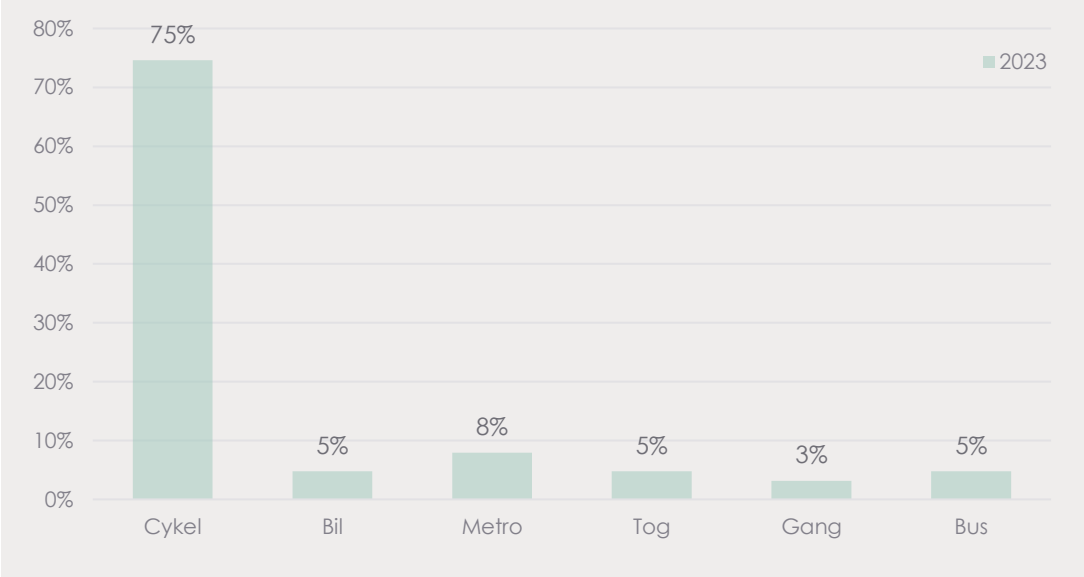
I førmålingen angav 72 ud af 628 respondenter (svarende til 11 %), at de vil betegne sig selv som ny cyklist.

I eftermålingen angav 65 ud af 475 respondenter (svarende til 14 %), at de vil betegne sig som ny cyklist. 27 af disse angav, at de var begyndt at cykle på strækningen, fordi de har fået et nyt arbejde, 17 angav at de vil have mere motion og 16 angav at havde flyttet bopæl, der gjorde det relevant (se tabel 15).

	2020			2023		
	Antal	Andel af alle respondenter	Andel af nye cyklister	Antal	Andel af alle respondenter	Andel af nye cyklister
Jeg har fået et nyt arbejde	19	3%	26%	27	6%	42%
Jeg er påbegyndt en ny uddannelse	8	1%	11%	3	1%	5%
Jeg har flyttet bopæl	11	2%	15%	16	3%	25%
Jeg har fået en ny elcykel/speed pedelec	8	1%	11%	0	0%	0%
Jeg har fået en ny cykel	6	1%	8%	2	0%	3%
Jeg vil gerne have motionen	19	3%	26%	17	4%	26%
Min bil er ikke tilgængelig	0	0%	0%	3	1%	5%
Cykelforholdene på strækningen er blevet bedre*	-	-	-	13	3%	20%
Andet	18	3%	25%	27	6%	42%

*Tabel 15: Vil du betegne dig selv som ny cyklist? Hvis ja, hvad har fået dig til at cykle på denne strækning? Respondenterne kunne angive flere formål, hvorfor procentsatserne ikke summerer op til 100 % (baseret på 72 besvarelser i 2020 og 65 besvarelser i 2023). *Kategorien indgik ikke i førmålingen.*

Hovedparten (75 %) af respondenterne i eftermålingen, der betegner sig selv som ny cyklist på strækningen, benyttede også cyklen som deres primære transportmiddel tidligere. 8 % benyttede primært metro.



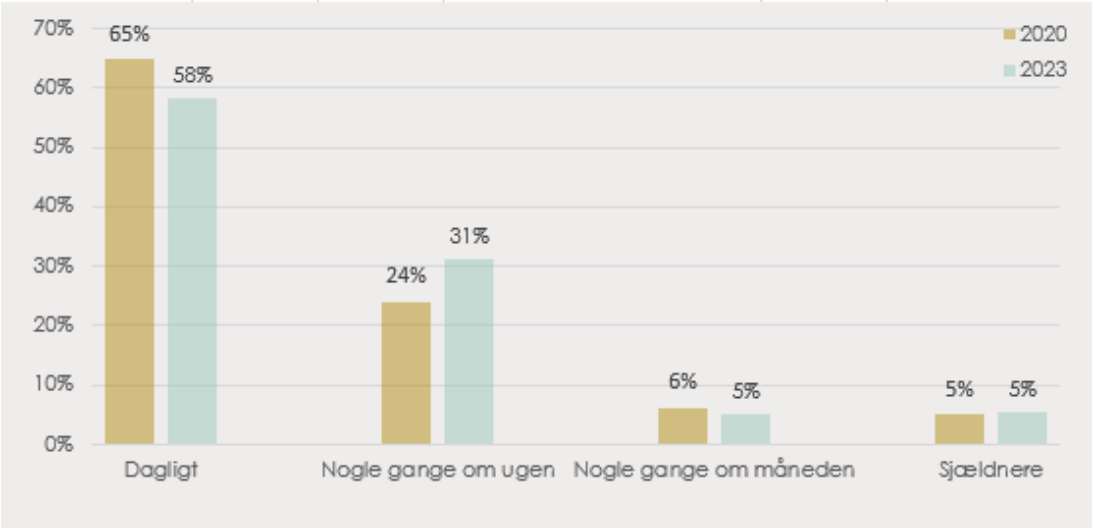
Figur 19
Vil du betegne dig selv som ny cyklist? Hvis ja, hvilken transportform benyttede du primært tidligere? (baseret på 63 besvarelser i 2023).

	2023	
	Antal	Andel
Cykel	47	75%
Bil	3	5%
Metro	5	8%
Tog	3	5%
Gang	2	3%
Bus	3	5%

Tabel 16: Vil du betegne dig selv som ny cyklist? Hvis ja, hvilken transportform benyttede du primært tidligere? (baseret på 63 besvarelser i 2023).

6.2 Aktuel tur

Hovedparten af respondenterne i eftermålingen er hyppige cyklister. 89 % angav, at de cykler den aktuelle rute dagligt eller nogle gange om ugen. Dette stemmer overens med førmålingen, hvor 89 % ligeledes angav dette. Spørgeundersøgelsen kan dog være påvirket af en systematisk skævvridning, som følge af at personer der cykler dagligt, er mere interesserede i at besvare et spørgeskema om forholdene på cykelruten, end personer der sjældent cykler. Endvidere er mailadresserne indsamlet i myldretiden, på det tidspunkt, hvor mange daglige pendlere cykler langs ruten.

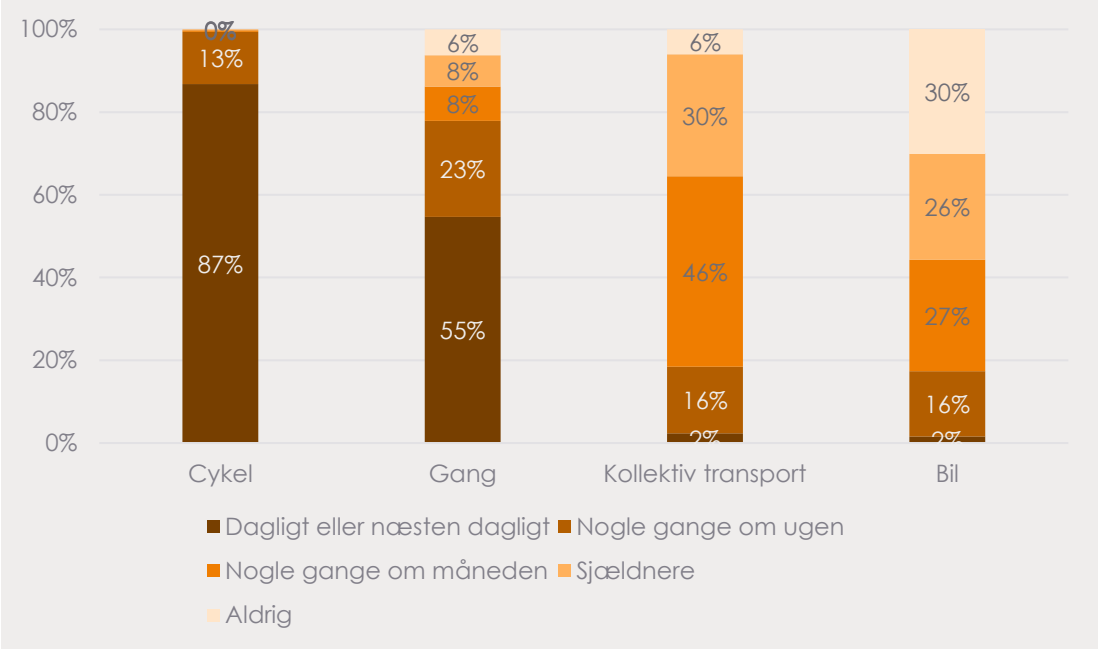


Figur 20
Hvor ofte cykler du denne tur? (baseret på 636 besvarelser i 2020 og 479 besvarelser i 2023). På grund af afrundingen, er procentsatserne her ikke summeret op til 100 %, for 2023.

	2020		2023	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Dagligt	412	65%	279	58%
Nogle gange om ugen	153	24%	149	31%
Nogle gange om måneden	39	6%	25	5%
Sjældnere	32	5%	26	5%

Tabel 17: Hvor ofte cykler du denne tur? (baseret på 636 besvarelser i 2020 og 479 besvarelser i 2023).

Respondenterne er blevet spurgt, hvor ofte de benytter henholdsvis cykel, gang, kollektiv transport og bil. Svarene for de enkelte transportmidler er vist i figur 21 og tabel 18.



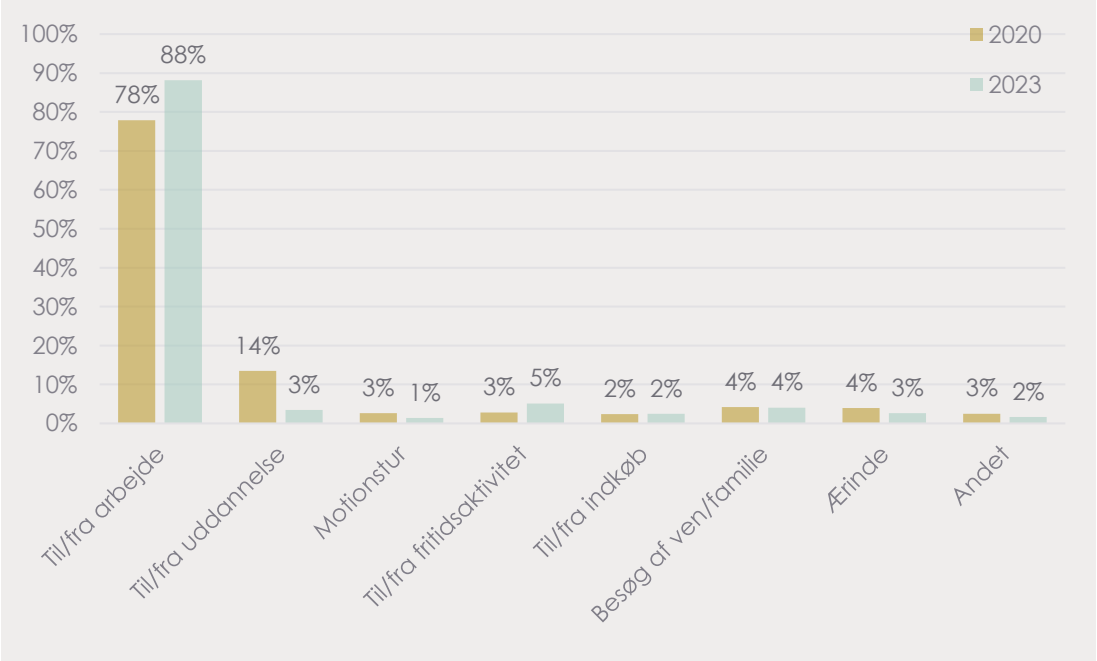
Figur 21
Fordeling af transportmiddel og hyppighed i eftermålingen (baseret på 448-477 besvarelser i 2023).

		Cykel		Gang		Kollektiv transport		Bil	
		Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
2020	Dagligt eller næsten dagligt	576	91%	316	52%	14	2%	15	2%
	Nogle gange om ugen	52	8%	137	22%	87	14%	127	20%
	Nogle gange om måneden	4	1%	72	12%	256	41%	143	23%
	Sjældnere	2	0%	59	10%	232	37%	170	27%
	Aldrig	0	0%	27	4%	35	6%	166	27%
	Total	*634*		*611*		*624*		*621*	
2023	Dagligt eller næsten dagligt	414	87%	245	55%	11	2%	7	2%
	Nogle gange om ugen	60	13%	104	23%	75	16%	72	16%
	Nogle gange om måneden	2	0%	37	8%	215	46%	123	27%
	Sjældnere	1	0%	34	8%	138	30%	117	26%
	Aldrig	0	0%	28	6%	28	6%	137	30%
	Total	*477*		*448*		*467*		*456*	

Tabel 18: Fordeling af transportmiddel og hyppighed (baseret på 611-634 besvarelser i 2020 og 448-477 besvarelser i 2023).

Størstedelen af respondenterne i både før- og eftermålingen angiver, at de benytter cykel dagligt eller næsten dagligt. Dette bekræfter, at langt hovedparten af respondenterne er hyppige cyklister, og kun benytter andre transportmidler i mindre grad.

88 % af respondenterne i eftermålingen angav, at formålet med deres tur var transport til/fra arbejde, hvorimod der i førmålingen var 78 %. Samtidig er antallet af respondenter, der benyttede ruten til og fra fritidsaktiviteter steget fra 3 % i førmålingen til 5 % i eftermålingen (se figur 22 og tabel 19). Dog kan forskellene skyldes ændret tilgange i hvor, hvornår og hvordan respondenterne er blevet inddraget.

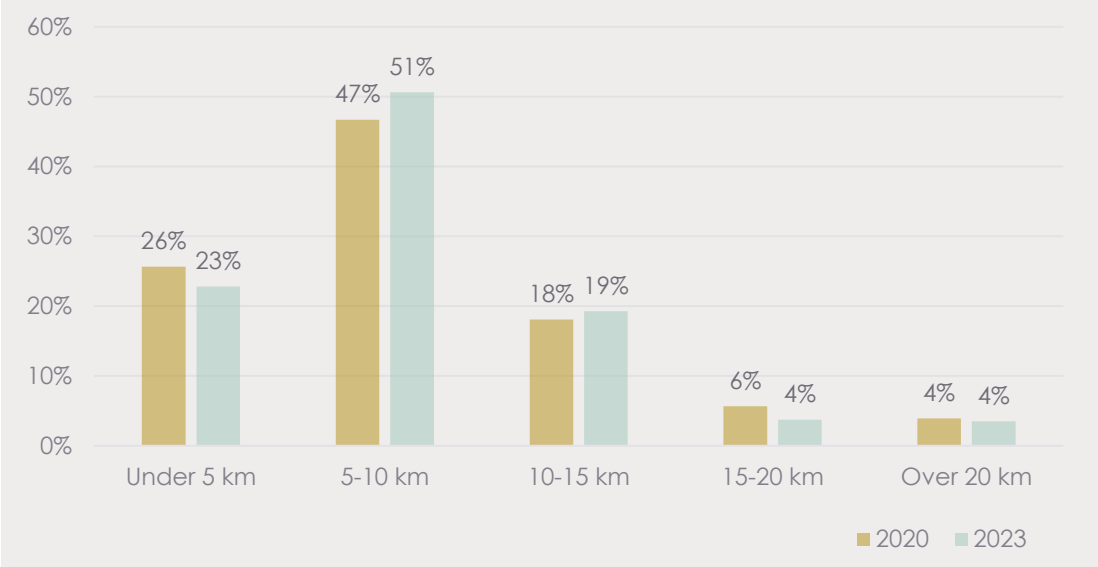


Figur 22
Turens formål (baseret på 637 besvarelser i 2020 og 491 besvarelser i 2023). Respondenterne kunne angive flere formål, hvorfor procentsatserne her ikke summerer op til 100 %.

	2020		2023	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Til/fra arbejde	496	78%	433	88%
Til/fra skole/uddannelse	86	14%	17	3%
Motionstur	17	3%	7	1%
Til/fra fritidsaktivitet	18	3%	25	5%
Til/fra indkøb	15	2%	12	2%
Besøg af ven/familie	27	4%	20	4%
Ærinde	25	4%	13	3%
Andet	16	3%	8	2%

Tabel 19: Turens formål (baseret på 637 besvarelser i 2020 og 491 besvarelser i 2023). Respondenterne kunne angive flere formål, hvorfor procentsatserne her ikke summerer op til 100 %.

Der er relativ stor overensstemmelse ml. respondenternes turlængde i før- og eftermålingen. Dog er der lidt flere respondenter (51 %), der i eftermålingen angav, at de cyklede mellem 5 og 10 km på den pågældende tur, hvorimod det i førmålingen var 47 %. Derudover angav 27 % af respondenterne i eftermålingen at de cyklede mere end 10 km på den aktuelle tur (se figur 23 og tabel 20). Turlængderne kan dog afhænge meget af, ændret tilgange til hvor, hvornår og hvordan respondenterne er blevet inddraget, i de to undersøgelser.



Figur 23
Turens længde (baseret på 636 besvarelser i 2020 og 456 besvarelser i 2023).

	2020		2023	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Under 5 km	163	26%	104	23%
5 - 10 km	297	47%	231	51%
10 - 15 km	115	18%	88	19%
15 - 20 km	36	6%	17	4%
Over 20 km	25	4%	16	4%

Tabel 20: Turens længde (baseret på 636 besvarelser i 2020 og 456 besvarelser i 2023).

I eftermålingen er den gennemsnitlige turlængde blandt respondenterne 9 km, hvilket er næsten det samme som ved førmålingen, hvor den gennemsnitlige turlængde også var 9,3 km (se tabel 21 og tabel 22).

	2020	2023
Gennemsnitlig turlængde	9,3 km	9,0 km

Tabel 21: Gennemsnitlig turlængde for cyklisternes aktuelle cykeltur (baseret på 636 besvarelser i 2020 og 456 besvarelser i 2023).

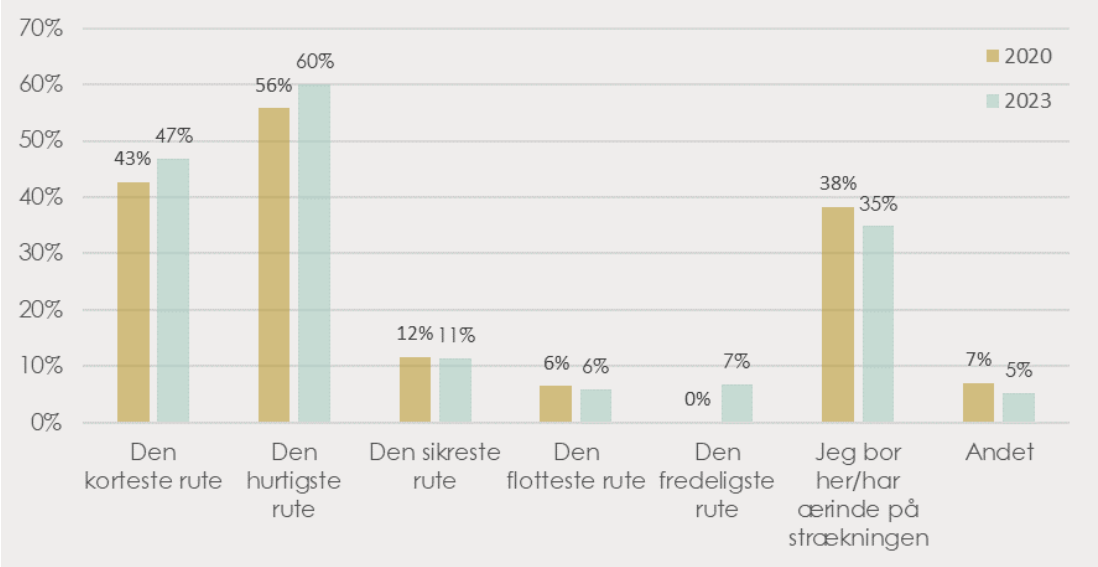
	2020		2023	
	Antal respondenter	Gennemsnits turlængde	Antal respondenter	Gennemsnits turlængde
København	464	8,0 km	332	7,9 km
Tårnby	59	10,6 km	45	10,2 km
Frederiksberg	37	7,9 km	30	8,6 km
Gladsaxe	20	15,9 km	8	14,3 km
Gentofte	12	15,6 km	8	22,4 km
Dragør	11	15,9 km	13	16,5 km
Andre	27	19,8 km	11	13,9 km

Tabel 22: Gennemsnitlig turlængde for cyklisternes aktuelle cykeltur i 2023 opgjort efter deres bopælskommune (baseret på 630 besvarelser i 2020 og 447 besvarelser i 2023).

Hvorfor denne rute?

Respondenterne har angivet årsagerne til, at de vælger den aktuelle strækning. For størstedelen handler det om, at det er den hurtigste rute (60 % i eftermålingen og 56 % i førmålingen), at det er den korteste rute (47 % i eftermålingen og 43 % i førmålingen) samt at de bor eller har ærinde på strækningen (35 % i eftermålingen og 38 % i førmålingen).

Figur 24
Grunde til at vælge strækningen (baseret på 637 besvarelser i 2020 og 497 besvarelser i 2023). Respondenterne kunne angive flere svar, hvorfor procentsatserne ikke summerer op til 100 %. Spørgsmål: Hvorfor valgte du denne strækning? Kategorien 'Den fredeligste rute' indgik ikke i førmålingen.



	2020		2023	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Den korteste rute	272	43 %	230	47%
Den hurtigste rute	355	56 %	295	60%
Den sikreste rute	74	12 %	56	11%
Den flotteste rute	41	6 %	29	6%
Den fredeligste rute*	-	-	33	7%
Jeg bor her/har ærinde på strækningen	244	38 %	171	35%
Andet	45	7 %	26	5%

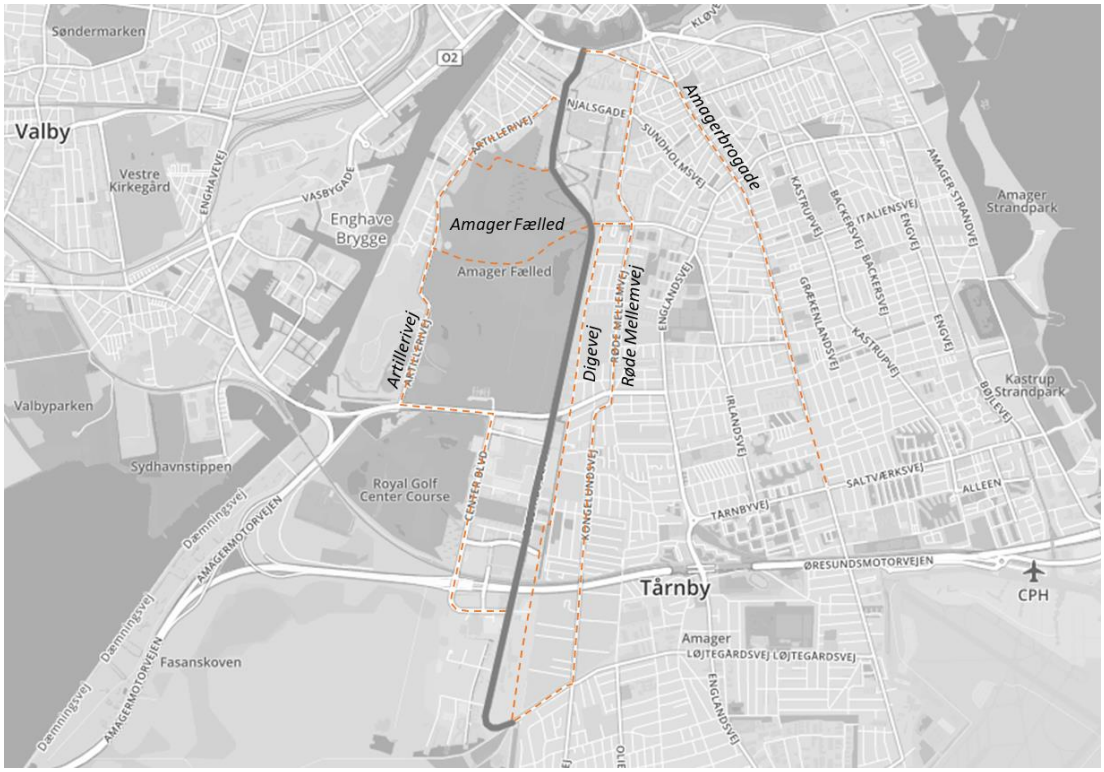
*Tabel 23: Grunde til at vælge den aktuelle strækning (baseret på 634 besvarelser i 2020 og 491 besvarelser i 2023). Respondenterne kunne angive flere svar, hvorfor procentsatserne ikke summerer op til 100 %. Spørgsmål: Hvorfor valgte du denne strækning? *Kategorien indgik ikke i førmålingen.*

Alternative ruter

274 ud af 421 respondenter (65 %) angav i eftermålingen, at de nogle gange benytter alternative ruter til den aktuelle. I førmålingen var det 375 ud af 629 respondenter (60 %). Tabel 24 og figur 25 viser de alternative ruter, som flest respondenter har angivet.

	2020		2023	
Alternativ rute	Antal	Andel	Antal	Andel
Digevej	32	9%	49	18%
Røde Mellemvej	64	17%	69	25%
Artillerivej	10	3%	59	21%
Amagerfælled	124	33%	122	44%
Amagerbrogade	15	4%	10	4%
Langs metroen	30	8%	15	5%

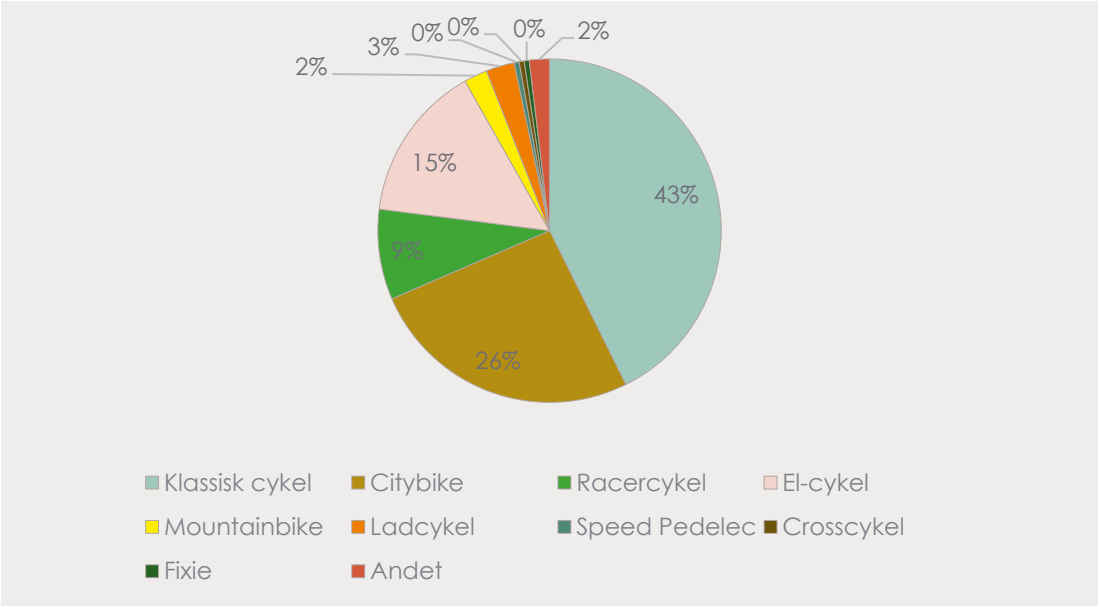
Tabel 24: De mest benyttede alternative ruter i 2023 (baseret på 375 besvarelser i 2020 og 274 besvarelser i 2023). Hver respondent kan have angivet flere ruter.



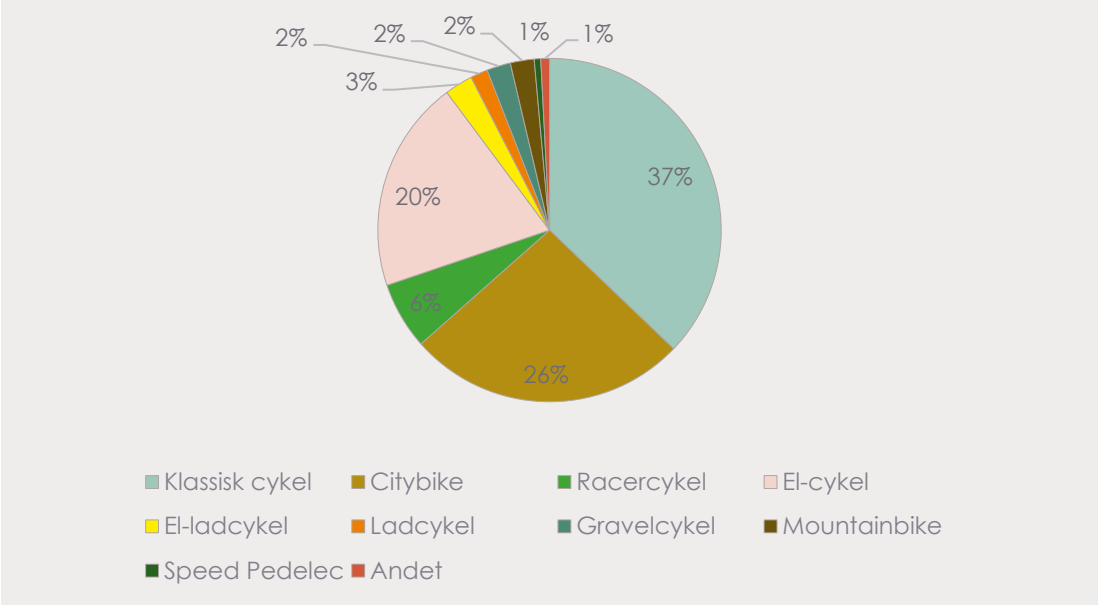
Figur 25
Mest benyttede alternative ruter til Ørestadsruten

Cykeltype

181 af 490 af respondenterne angav i eftermålingen, at de benyttede en klassisk cykel på den aktuelle tur (37 %), hvilket er lidt mindre end i førmålingen (43 %). 111 ud af 490 (23 %) respondenter benyttede i eftermålingen en elcykel eller el-ladcykel på den aktuelle tur, hvilket er en stigning ift. førmålingen (16 %). Cykeltypekategorierne er dog blevet ændret lidt imellem evalueringerne.



Figur 26
Benyttet cykeltype på den aktuelle tur i 2020 (baseret på 635 besvarelser). Spørgsmål: Hvilken cykeltype benyttede du på din tur?



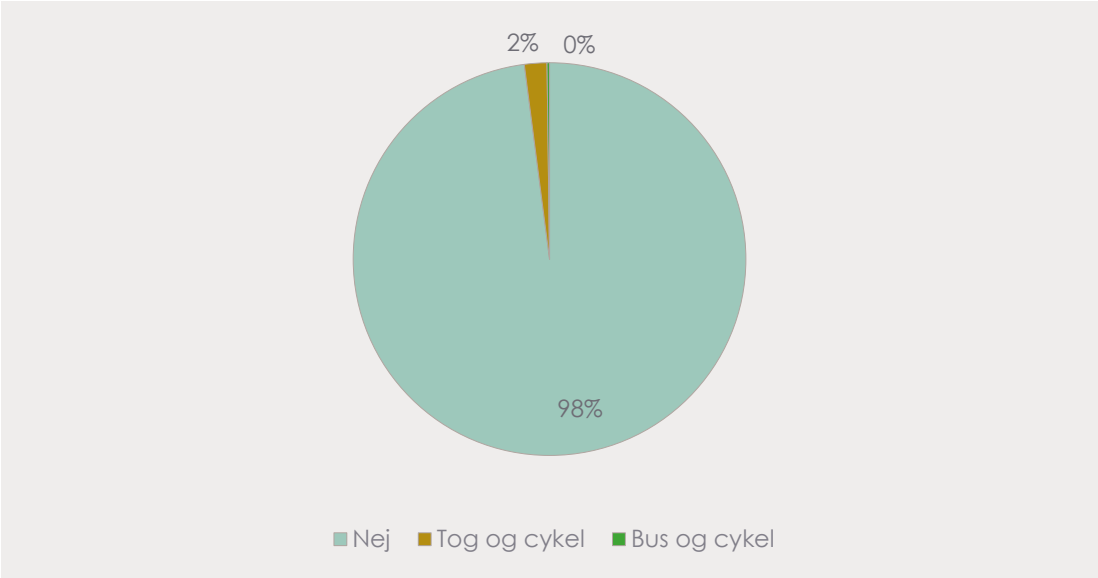
Figur 27
Benyttet cykeltype på den aktuelle tur i 2023 (baseret på 490 besvarelser). Spørgsmål: Hvilken cykeltype benyttede du på din tur?

	2020		2023	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Klassisk cykel	271	43%	182	37%
Citybike	164	26%	129	26%
Racercykel	54	9%	31	6%
Elcykel	94	15%	98	20%
El-ladcykel	5	1%	13	3%
Ladcykel	12	2%	8	2%
Gravelcykel	1	0%	11	2%
Mountainbike	14	2%	11	2%
Speed pedelec	3	0%	3	1%
Crosscykel	3	0%	0	0%
Fixie	3	0%	1	0%
Andet	11	2%	3	1%

Tabel 25: Benyttet cykeltype på den aktuelle tur (baseret på 635 besvarelser i 2020 og 490 besvarelser i 2023). Spørgsmål: Hvilken cykeltype benyttede du på din tur?

Kombinationsrejser

Relativt få respondenter i eftermålingen (10 ud af 487 svarende til 2 %) angav, at de havde kombineret flere transportmidler, hvilket stemmer nogenlunde overens med førmålingen, hvor det var 16 ud af 633 respondenter (svarende til 3 %). 9 personer kombinerede tog og cykel, og 1 person kombinerede bus og cykel.



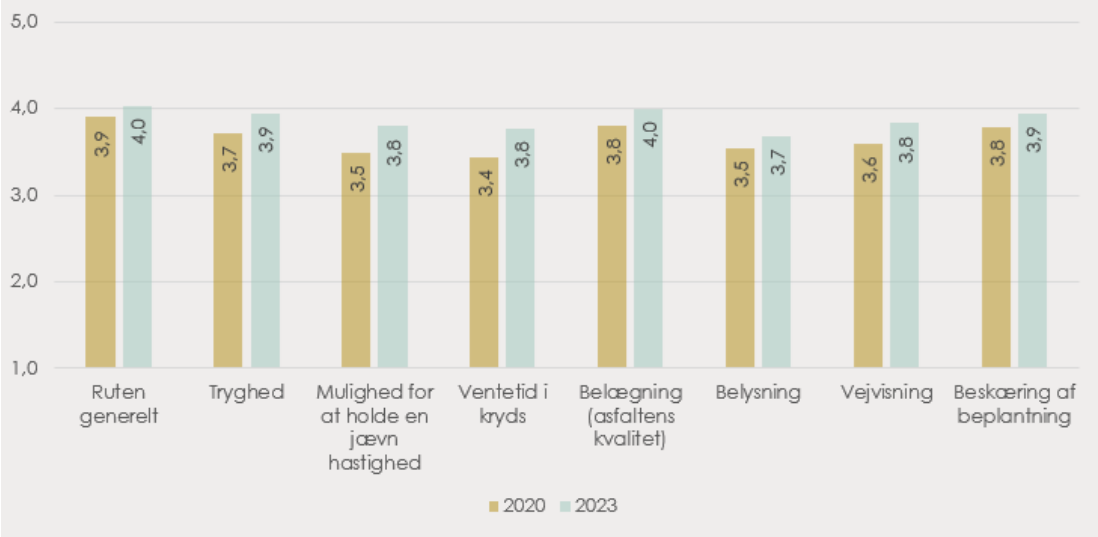
Figur 28
Kombinationsrejser med cykel i 2023 (baseret på 247 besvarelser). Spørgsmål: Kombinerede du forskellige transportformer i forbindelse med din tur? Hvis ja, hvilke?

6.3 Tilfredshed

Respondenterne blev bedt om at vurdere en række parametre på en skala fra 1-5, hvor 1 = ”Meget utilfreds” og 5 = ”Meget tilfreds” eller 1 = ”Meget utryg” og 5 = ”Meget tryg”.

Figur 29 viser respondenternes gennemsnitlige tilfredshed eller tryghed med disse parametre. Generelt er respondenterne i eftermålingen tilfredse med Ørestadsruten (scorer 4,0) hvilket er en stigning i forhold til førmålingen (scorede 3,9).

Det er generelt højt tilfredshed indenfor alle kategorier. Indenfor samtlige målte parametre er der registreret en fremgang ift. førmålingen. I kategorien 'Ventetid i kryds' scorer (3,8), hvilket er den største stigning fra førmålingen (3,4) (se figur 29 og tabel 26).



Figur 29
Respondenternes gennemsnitlige tilfredshed (baseret på 632-635 besvarelser i 2020 og 474-479 besvarelser i 2023).

	2020	2023
Ruten generelt	3,9	4,0
Tryghed	3,7	3,9
Mulighed for at holde en jævn hastighed	3,5	3,8
Ventetid i kryds	3,4	3,8
Belægning	3,8	4,0
Belysning	3,5	3,7
Vejvisning	3,6	3,8
Beskæring af beplantning	3,8	3,9

Tabel 26: Respondenternes gennemsnitlige tilfredshed (baseret på 632-635 besvarelser i 2020 og 474-479 besvarelser i 2023).

I eftermålingen angav 41 ud af 479 respondenter (svarende til 9 %) angivet at de føler sig utryg eller meget utryg på strækningen. 32 % af disse har angivet at bredere cykelstier kunne få dem til at føle sig mere trygge. 24 % ønsker forbedret forhold for cyklister i rundkørslerne og 22 % savner mere hensyn fra andre cyklister. Hver respondent kunne angive flere svar.

Ønsker til forbedringer

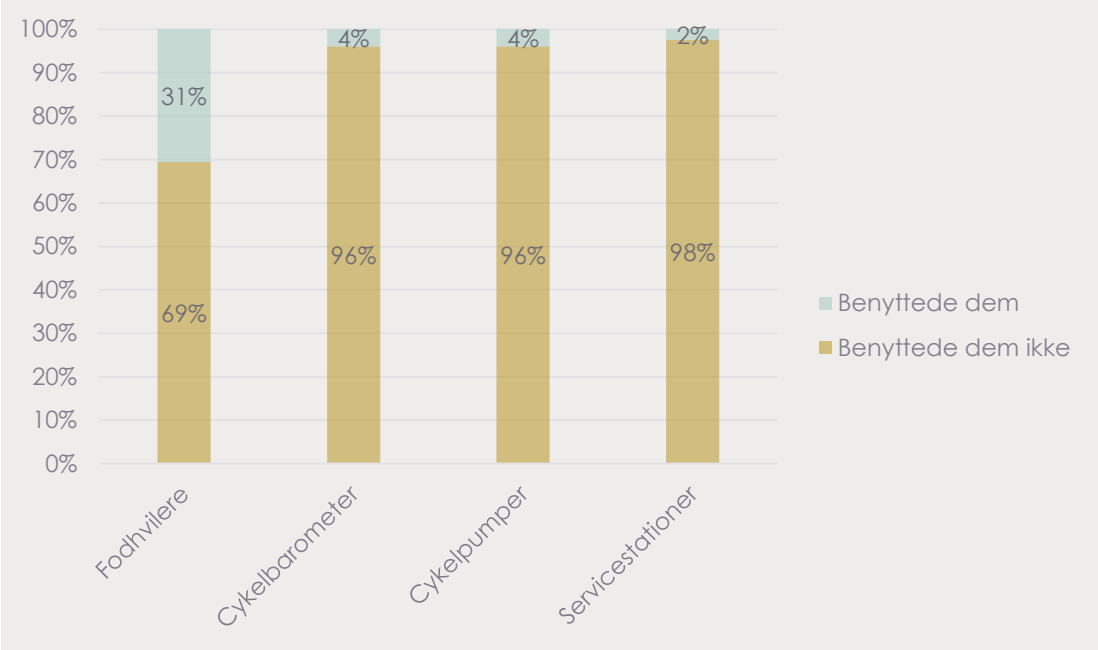
I eftermålingen har 163 ud af 466 respondenter (svarende til 35 %) angivet, at de har ønsker til forbedringer. I førmålingen var det 40 % af respondenterne.

De tre hyppigst nævnte problemstillinger er sikkerhed i rundkørslerne (28 %), placeringen og udformningen af afløbsristerne på cykelstierne (15 %) samt bredere cykelsti bl.a. pga. vanskelige overhalingsmuligheder af ladcykler (13 %). I førmålingen var de tre hyppigst nævnte problemstillinger sikkerhed i rundkørsler (35 %), bredere cykelsti (15 %) og sikkerhed i kryds (10 %).

6.4 Servicefunktionerne

Respondenterne blev i eftermålingen spurgt ind til servicefunktionerne langs ruten. Dette indgik ikke i førmålingen. 143 ud af 460 respondenter (svarende til 31 %) angav i eftermålingen, at de benyttede servicefunktionerne langs ruten. Hovedparten af disse benyttede sig af fodhvilere.

Generelt var der ikke mange, som benyttede sig af de øvrige servicefunktioner på ruten. 4 % benyttede sig af cykelbarometer, 4 % benyttede cykelpumpe og 2 % benyttede sig af servicestationerne. Dog kan forskellene skyldes at ikke alle servicefunktionerne nødvendigvis var på den pågældende rute, men på tilstødende supercykelstier, som cyklisten havde kørt på, på samme tur.

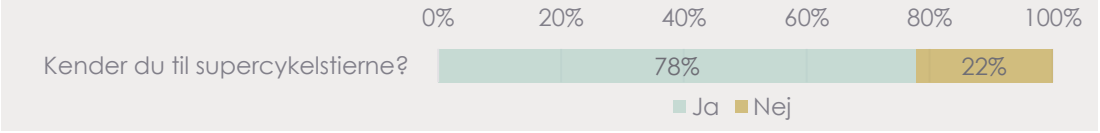


Figur 30
Responsernes benyttelse af servicefunktionerne 2023 (baseret på 455-461 besvarelser)

6.5 Kendskab til supercykelstier

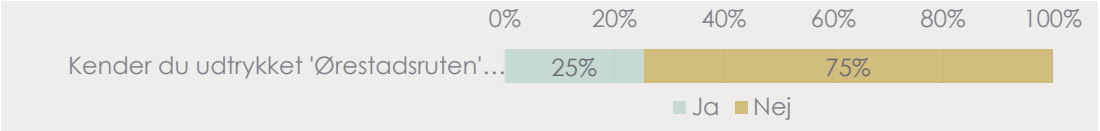
I eftermålingen har 78 % af respondenterne angivet, at de kender til supercykelstierne. I førmålingen havde 70 % kendskab til konceptet supercykelstier (figur 31).

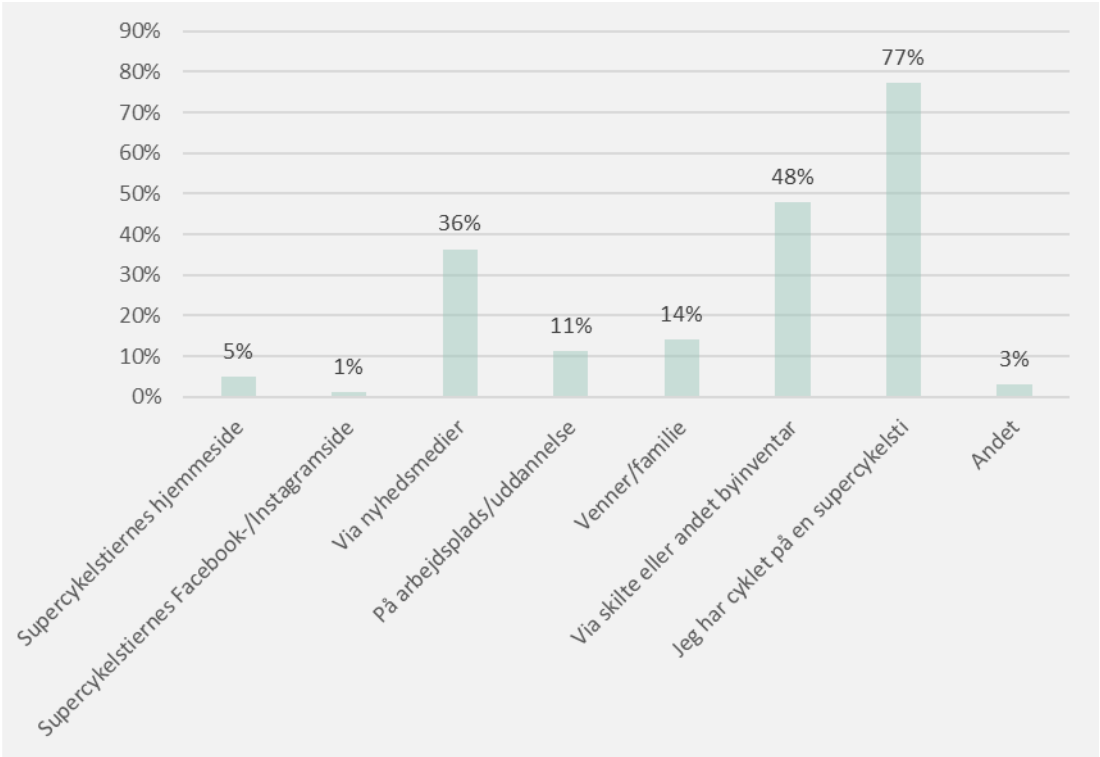
Figur 31
Kendskab til supercykelstierne i 2023 (baseret på 485 besvarelser)



Respondenterne er eftermålingen blevet spurgt til deres kendskab til udtrykket 'Ørestadsruten' om den sammenhængende cykelstiforbindelse mellem Amager Boulevard og Vestamager St. i København (figur 32).

Figur 32
Kendskab til 'Ørestadsruten' i 2023 (baseret på 493 besvarelser).



Respondenterne blev i eftermålingen spurgt til, hvor de havde hørt om supercykelstierne fra. De fleste (77%) havde hørt om supercyklestierne ved at have cyklet på dem. 48 % har hørt om supercykelstien via skilte eller andre byinventar (figur 33).

Figur 33
Kendskab til supercykelstierne i 2023. Respondenterne kunne angive flere svar, hvorfor procentsatserne ikke summerer op til 100 %. Spørgsmål: Hvordan har du hørt om supercykelstierne?