



EVALUERINGSRAPPORT – OKTOBER 2023

MÅLINGER AUGUST-SEPTEMBER 2020 OG AUGUST-SEPTEMBER 2023

AVEDØRERUTEN

EVALUERINGSRAPPORT - OKTOBER 2023

FØRMÅLING SEPTEMBER 2020 OG EFTERMÅLING SEPTEMBER-OKTOBER 2023

Indhold

1	Indledning	2
1.1	Gennemførte forbedringer	4
2	Metode	6
2.1	Trafiktællinger	6
2.2	Rejsetid og hastighed	6
2.3	Komfortmålinger	7
2.4	Uheldsanalyse	9
2.5	Spørgeskema	9
3	Trafiktal og hastighed	11
3.1	Trafiktal	11
3.2	Rejsetid og hastighed	12
4	Komfort og længdeprofil	14
5	Trafiksikkerhed	17
5.1	Førmåling	17
5.2	Eftermåling	17
6	Brugernes vurdering	18
6.1	Respondenter	18
6.2	Aktuel tur	23
6.3	Tilfredshed	30
6.4	Servicefunktionerne	32
6.4	Kendskab til supercykelstier	33

Bilag A: Spørgeskema 2023

Bilag B: Besvarelser fra spørgeskema 2023

Bilag C: Cykeltællinger 2023

Bilag D: Komfortmålinger 2023

Bilag E: Evaluering af Avedøreruten, Førmåling, december 2020

1 Indledning

Denne rapport evaluerer Avedøreruten, som er en 8,9 km lang ring- og radialrute, der forløber fra Avedøre Holme til Amager, der fortsætter ind til Ved Slusen i København S. Ruten forbinder væsentlige bolig- og erhvervsområder i både Avedøre Holme, Sydhavnen og det centrale København. Ruten forløber i Hvidovre og Københavns Kommune.

Evalueringen er gennemført som en før- og eftermåling – før anlægsarbejdet blev igangsat og efter anlægsarbejdet blev afsluttet og strækningen indviet i 2023.

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 giver 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

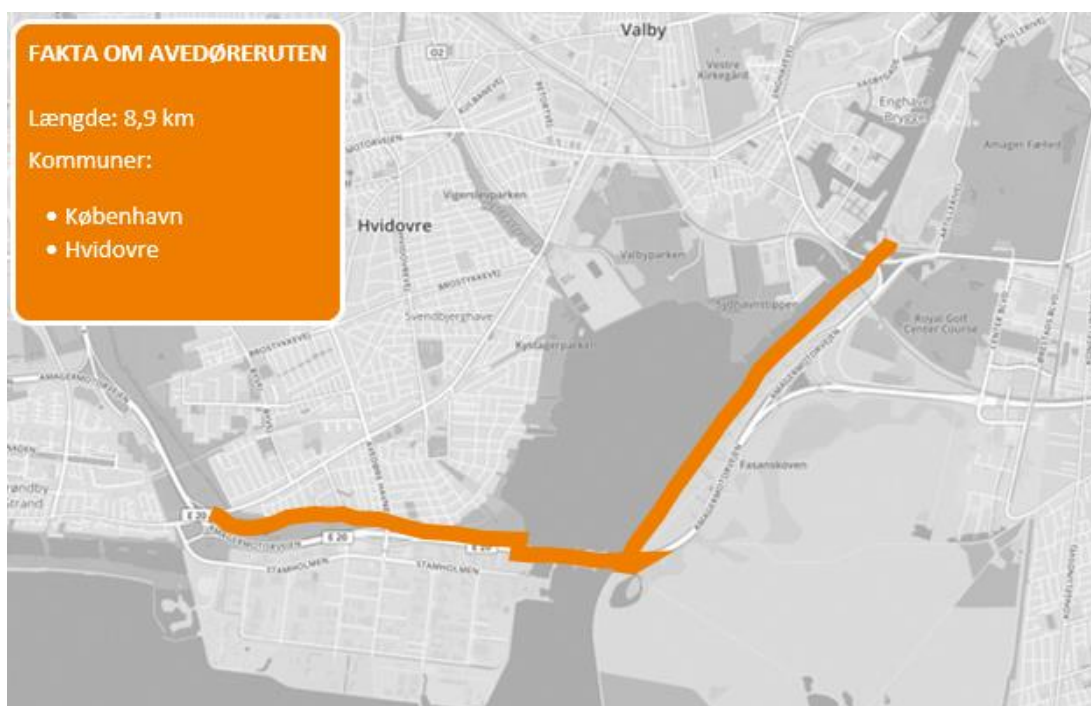
Supercykelstierne skal gøre cykelturen til og fra arbejde eller studier til en behagelig oplevelse for pendlere. De skal have jævn belægning, høj grad af vedligehold, mindske gener fra omgivelserne, tilbyde god service og give mulighed for gode cykeloplevelser.

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 –
Avedørruten.

De forventede effekter af Avedørruten er:

- Øgning i cykeltrafik
- Reduktion i biltrafik
- Forbedret oplevet tryghed
- Reduktion i antal uheld
- Kortere rejsetid
- 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 september-oktober 2023.

1.1 Gennemførte forbedringer

Københavns Kommune

- Ved Slusen, hvor Avedørreruten møder Indre Ringrute er der blevet opsat parklamper og lavet en mindre og justering af udvidelse af stiarealet, der øger trafiksikkerheden og giver en bedre cykeloplevelse
- I de tre tunneller i rutens nordlige ende, under hhv. sjællandsbroen og jernbanen, er der opført loftsbelysning samt vægbelysning i form af de ikoniske orange cykelhjul efter Supercykelstiernes koncept for tunnelbelysning
- På strækningen fra jernbanetunnellen til Selinevej er der opført parklamper, mens der på strækningen langs Kalveboderne fra Selinevej frem til under broen ved Amagermotorvejen er etableret solcelledrevne LED-lys i asfalten
- På strækningen fra under motorvejsbroen og op til motorvejsbroen, er der etableret pullertbelysning. På broen er der desuden etableret rækværk. Pullertbelysningen er ligeledes opført på Skrædderholmen ved rampeanlægget
- Der er flere steder etableret afmærkning der tydeliggør hvor hhv. fodgængere og cyklister skal placere sig på stien
- Herudover er der opsat servicestation (reparationstander) ved hhv. Ved Slusen og Kalveboderne/Selinevej, samt et cykelbarometer

Hvidovre Kommune

- Der er etableret ny belysning på i form af parklamper langs hele strækningen i Hvidovre
- Der er etableret en hævet overkørselsflade ved rutens krydsning med Tårnfalkevej, der nu gør tunge køretøjer opmærksomme på den krydsende cykel- og fodgængertrafik
- Der er flere steder etableret afmærkning, der tydeliggør hvor hhv. fodgængere og cyklister skal færds på stien



Figur 2
Før og efter nyt slidlag
samt afmærkning ved
Slusen i Københavns
Kommune. (foto:
Sekretariatet for
Supercykelstier)



Figur 3
Efter etableringen af
de ikoniske orange
cykelhjul som
tunnelbelysning i
Københavns
Kommune. (foto:
Sekretariatet for
Supercykelstier)



Figur 4
Efter anlæggelse af
hævet overkørselsflade
ved Tårnfalkevej i
Hvidovre Kommune.
(foto: Sekretariatet for
Supercykelstier)



Figur 5
Efter afmærkning af
placering af
fodgængere og
cyklister i Hvidovre
Kommune. (foto:
Sekretariatet for
Supercykelstier)



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 24. september 2020 for førmålingen. Eftermålingen er fra den 11. til den 24. 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 er i høj grad 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 Kommune er indhentet og benyttet i fortolkningen.

2.2 Rejsetid og hastighed

Der er foretaget målinger af rejsetid og hastighed på Avedørerruten både før og efter indvielsen af supercykelstien. Målingerne ligger til grund for sammenligning og evaluering af supercykelstiltagene 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 omfatter politiregistrerede uheld langs den kommende Supercykelsti 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 registreres¹, 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 samme år som 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, hvor det skete 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 andelen 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 2. september til den 5. oktober 2020 for førmåling og indsamlet i perioden den 5. september til den 3. oktober 2023 for eftermåling.

Sammenligning af målingerne

I begge undersøgelser er cyklisterne 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

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.

undersøgelsen er noget større i eftermålingen end i førmålingen. Således er der en række spørgsmål, der kun er blevet stillet til respondenterne i eftermålingen.

	2020	2023
Mailadresser indsamlet	538	659
Besvarelser i alt	378	431
Svarprocent	70 %	65 %

Tabel 2: Indsamlet mailadresser og besvarelser

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 besvarelsene ikke nødvendigvis repræsentative.

3 Trafiktal og hastighed

3.1 Trafiktal

Der er foretaget maskinelle ugetællinger jævnt fordelt over strækningen i perioden ml. den 10. og den 24. september 2020 for førmålingen og fra den 11. september til den 24. september 2023 for eftermålingen. Cykeltællingerne er illustreret i Figur 6 og 7.

Der er sket et fald på 10 % i antallet af cyklister i de tre tællesnit på strækningen. På Sti sydvest for Selinevej er faldet på 16 %, men på Skrædderholmen var faldet kun på 3 %.



Figur 6
Placering af tællesnit
og ændring i
trafikmængder fra
2020 til 2023.

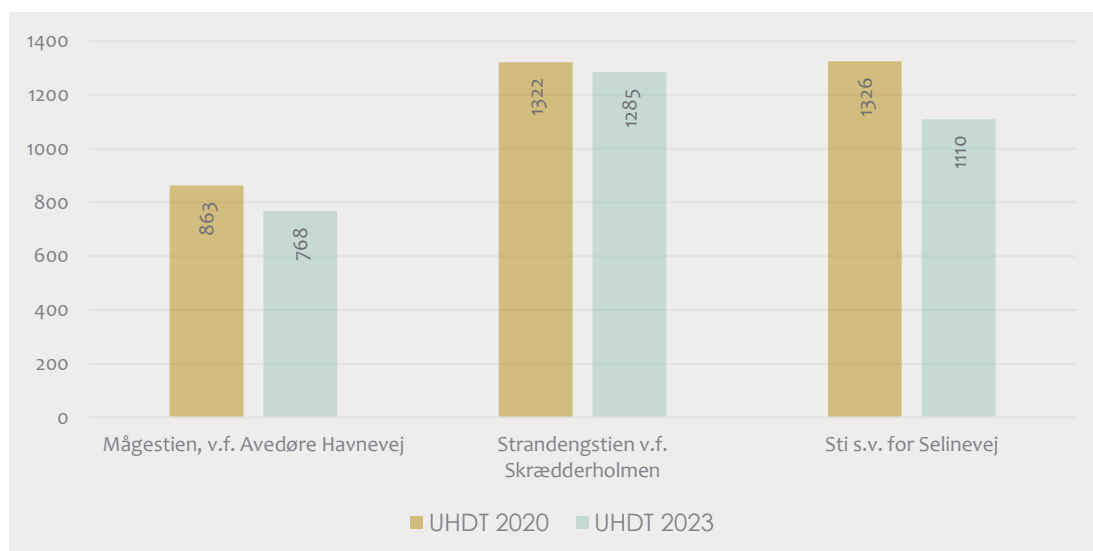
Tællesnit	Kommune	Vejnavn	UHDT sept. 2020	UHDT sept. 2023	Forskel fra 2020
1	Hvidovre	Mågestien, v.f. Avedøre Havnevej	863	768	-11 %
2	Hvidovre/ København	Strandengstien v.f. Skrædderholmen	1.322	1.285	-3 %
3	København	Sti s.v. for Selinevej	1.326	1.110	-16 %
Total			3.511	3.163	-10 %

Tabel 3: Ugehverdagsdøgnetrafik (UHDT) fra 2020 og 2023 på Avedøreruten.

Vejrdata viser, at der faldt imellem 0,5 og 3 mm regn i Hvidovre og Københavns Kommune i fem af tælleperiodens 10 dage i eftermålingen - de øvrige dage holdt det tørt. I førmålingen var det tørt i alle registreringsdagene.

I eftermålingen var middelvinden 3,7 m/s i løbet af tælleperioden og i førmålingen var den 2,8 m/s. Der blev derudover gennemsnitligt registeret ca. 3,7 flere solskinstimer per døgn i førperioden, men middeltemperaturen var ca. 2 grader varmere i eftermålingen (17,2 grader) end i førmålingen (15,2).

På baggrund af dette vurderes det, at vejrforholdene har været lidt bedre i førmålingen.



Figur 7
 Cykeltællinger i de tre
 snit (UHDT).

3.2 Rejsetid og hastighed

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	Stoptid (Gennemsnit af begge retninger)	Kortere rejsetid ift. alm. cykel
2020	Almindelig cykel	26 min	20,5 km/t	-	-
	Elcykel	22 min	24 km/t	-	4 min
	Speed pedelec	16 min	32,5 km/t	-	10 min
2023	Almindelig cykel	29 min	17,8 km/t	2 min 17 sek.	-
	Elcykel	23 min	22,6 km/t	1 min 45 sek.	6 min
	Speed pedelec	17 min	30,4 km/t	1 min 39 sek.	12 min

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

Almindelig cykel

I førmålingen var den gennemsnitlige hastighed på en almindelig cykel 20,5 km/t, den er faldet til 17,8 km/t, ligeledes er den samlede rejsetid steget med 3 min. Resultaterne kan dog være influeret af, at det ikke er samme registrant, der har foretaget målingerne.

Elcykel

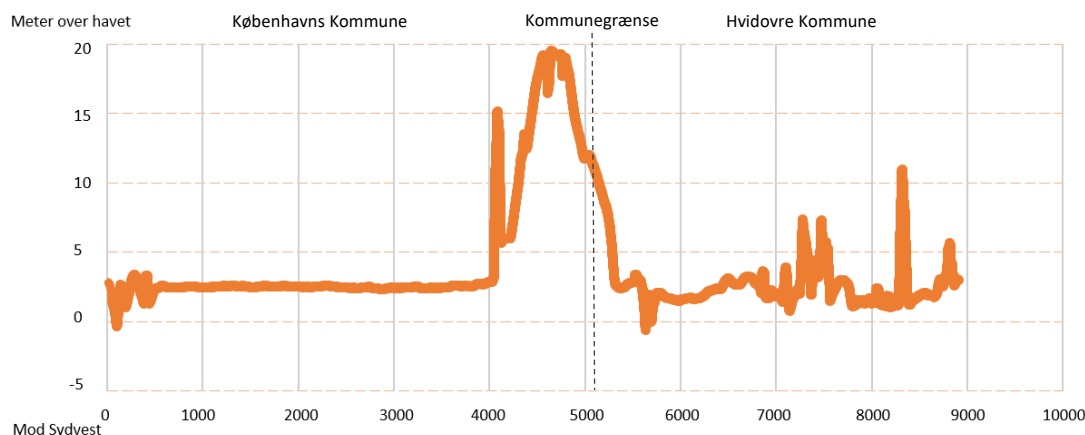
Rejsetiden på en elcykel er forholdsvis uændret i før- og eftermålingerne. I eftermålingen er gennemsnitshastigheden 22,6 km/t, hvilket udgør et lille fald fra førmålingen på 24 km/t.

Speed pedelec

I eftermålingen er gennemsnitshastigheden på speed pedelec 30,4 km/t, hvilket er lidt langsommere end i førmålingen, hvor den var på 32,5 km/t. Gennemsnitligt tog det ca. 17 min., at gennemkøre strækningen i en retning. I eftermålingen var rejsetiden 6 minutter lavere på en speed pedelec sammenlignet med en elcykel.

Længdeprofil

Længdeprofilet (se figur 8) viser tydeligt, at terrænet stiger ved krydsning af broen ved Skrædderholm.



Figur 8
 Længdeprofil i retning
 mod sydvest 2023.

4 Komfort og længdeprofil

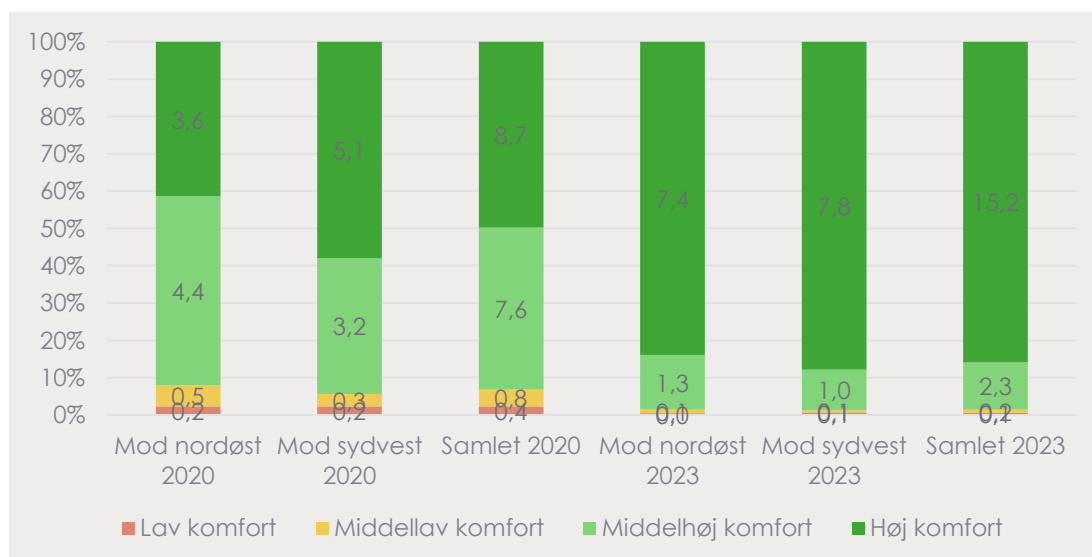
Der er foretaget komfortmålinger på cykelstien langs ruten i begge retninger. Figur 9 viser antal km med henholdsvis lav, middellav, middelhøj og høj komfort. Det gennemsnitlige komforttal pr. kommune og retning er vist i Tabel 5.

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 Avedørruten viser, at belægningen 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 nordøstgående retning er det gennemsnitlige komforttal 1,5 m/s², og i sydvestgående retning er det 1,4 m/s² i eftermålingen.

		Mod nordøst		Mod sydvest	
		Længde	Gns. Komforttal	Længde	Gns. Komforttal
2020	København	5,1	2,4	5,1	2,1
	Hvidovre	3,7	2,2	3,7	2,1
2023	København	5,1	1,4	5,1	1,3
	Hvidovre	3,7	1,5	3,7	1,5

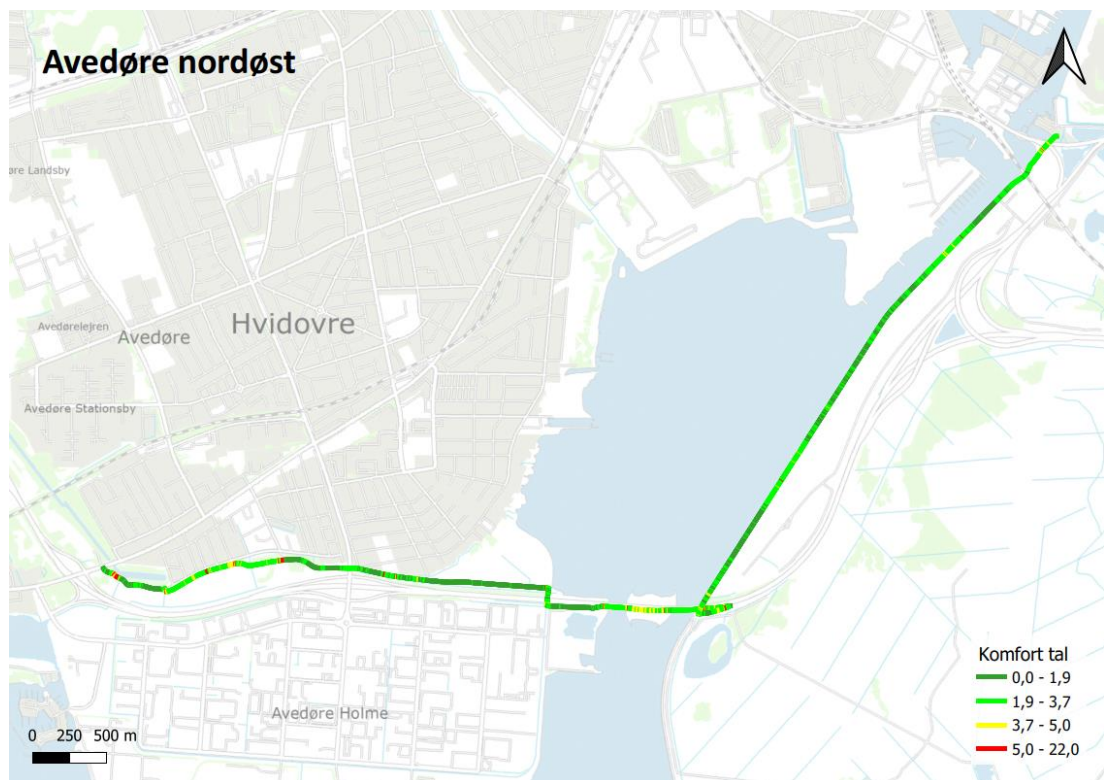
Tabel 5: Gennemsnitligt komforttal (m/s²) pr. kommune (begge retninger samlet) i 2020 og 2023. Jo lavere komforttal des bedre. Måling af overfladens jævnhed måles mest optimalt, hvis asfalten er fejlet fri for sten, grus, blade og lignende umiddelbart inden målingen. Da dette ikke altid er tilfældet, kan der optræde variationer på strækningerne alt efter hvornår de gennemkøres.



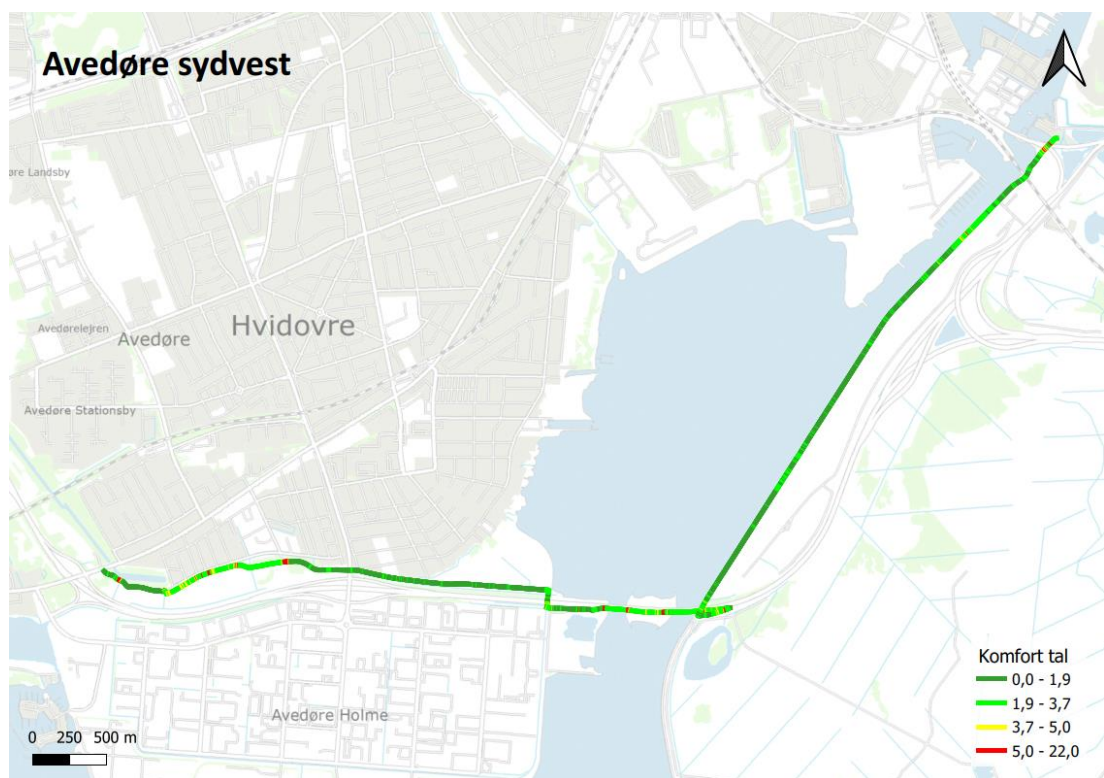
Figur 9
 Antal km med hhv. lav, middellav, middelhøj og høj komfort i 2020 og 2023.

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

Figur 10
Komfort i
nordøstgående retning
i 2020.

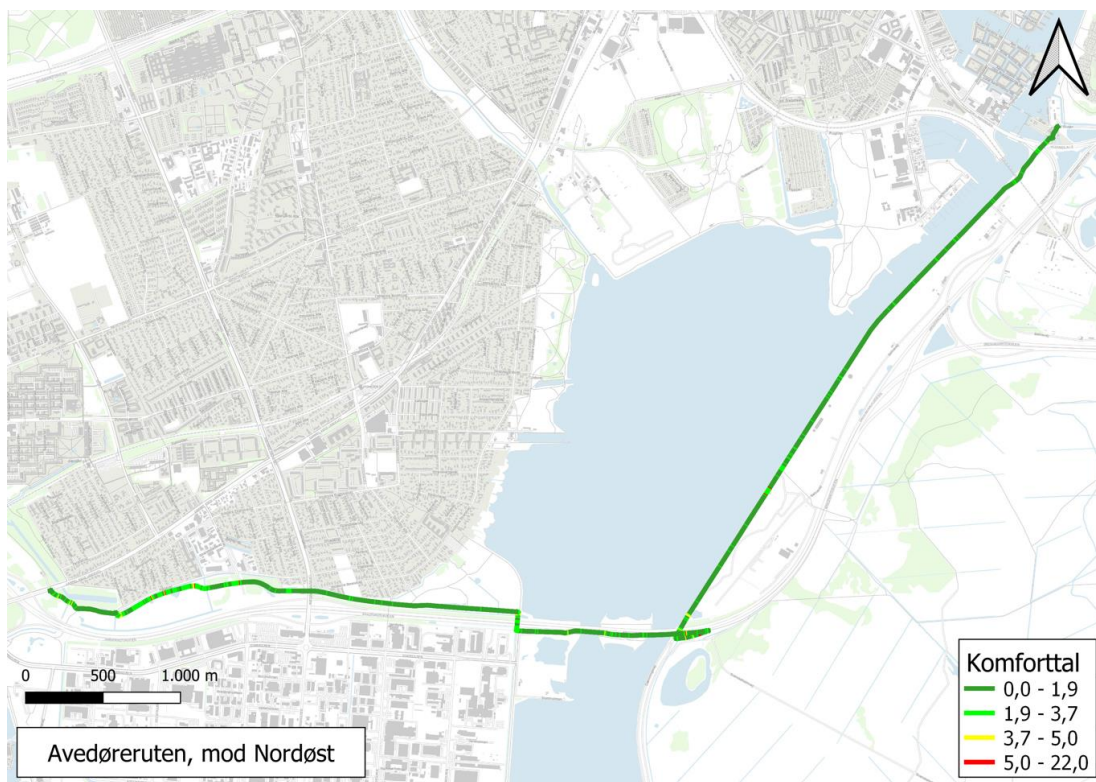


Figur 11
Komfort i
sydvestgående retning
i 2020.

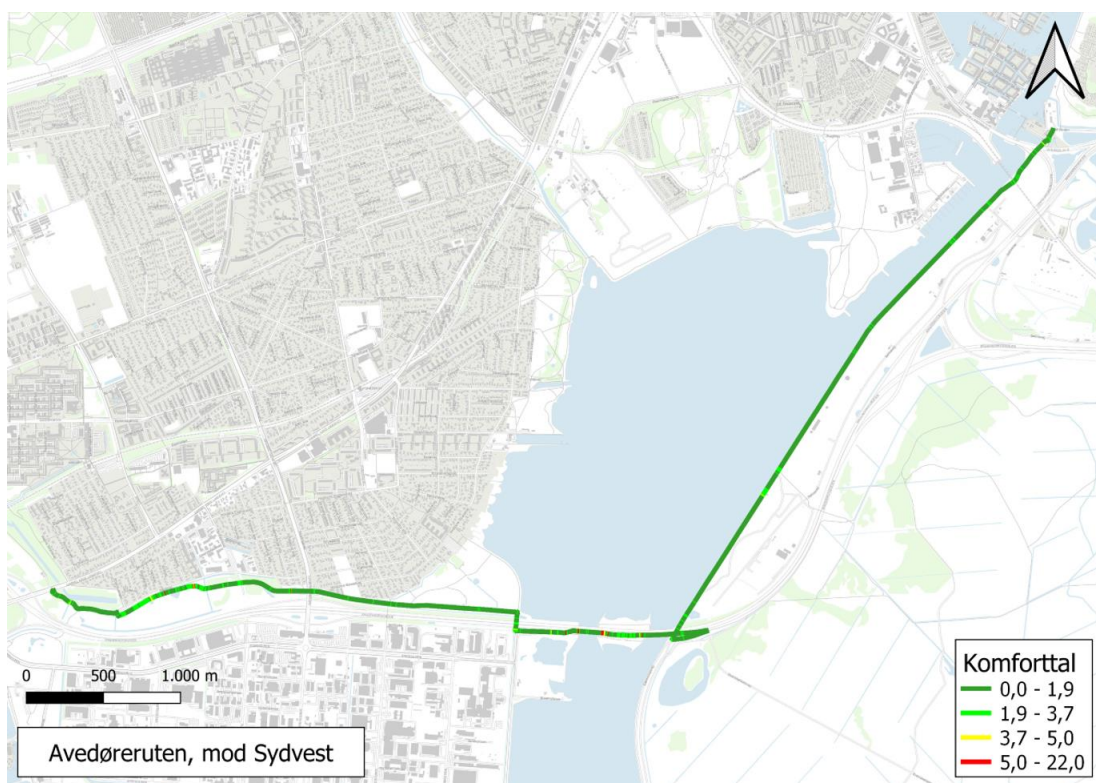


I figur 12 og 13 er komfortniveauet i eftermålingen visualiseret på kort.

Figur 12
Komfort i
nordøstgående retning
i 2023.



Figur 13
Komfort i
sydvestgående retning
i 2023.



5 Trafiksikkerhed

5.1 Førmåling

I førmålingen fra 2020 blev der foretaget en uhedsanalyse, der omfattede alle politiregistrerede person- og materielskadeuheld på strækningen i perioden 2015-2019. Der blev i alt registreret 3 cyklistulykker på ruten indenfor perioden. Alle tre af cyklistuheldene var med personskaade til følge hvoraf 2 personer kom alvorligt til skade og 1 var lettere tilskadekomne. Alle 3 skete på forskellige lokaliteter i Hvidovre Kommune.

5.2 Eftermåling

I eftermålingen er deltagerne blevet spurgt til, hvorvidt de har været involveret i et uheld på supercykelstien Avedøreruten indenfor det seneste år. Dette havde 1 % af respondenterne (3 ud af 412).

	2023	
	Antal	Andel
Respondenter der har været indblandet i et uheld indenfor det seneste år	3	1 %

Tabel 6: Respondenter, der har været involveret i et uheld på ruten indenfor det seneste år (baseret på 412 besvarelser i 2023).

De tre uheld indebar to cykel-cykelkollisioner samt et uheld ml. en cyklist og en gruppe løbere.

2023	
Uheldssituation	Antal
Cykel-cykel kollision	2
Uheld ml. cyklist og en gruppe løbere	1

Tabel 7: 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 380 i førmålingen og 431 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

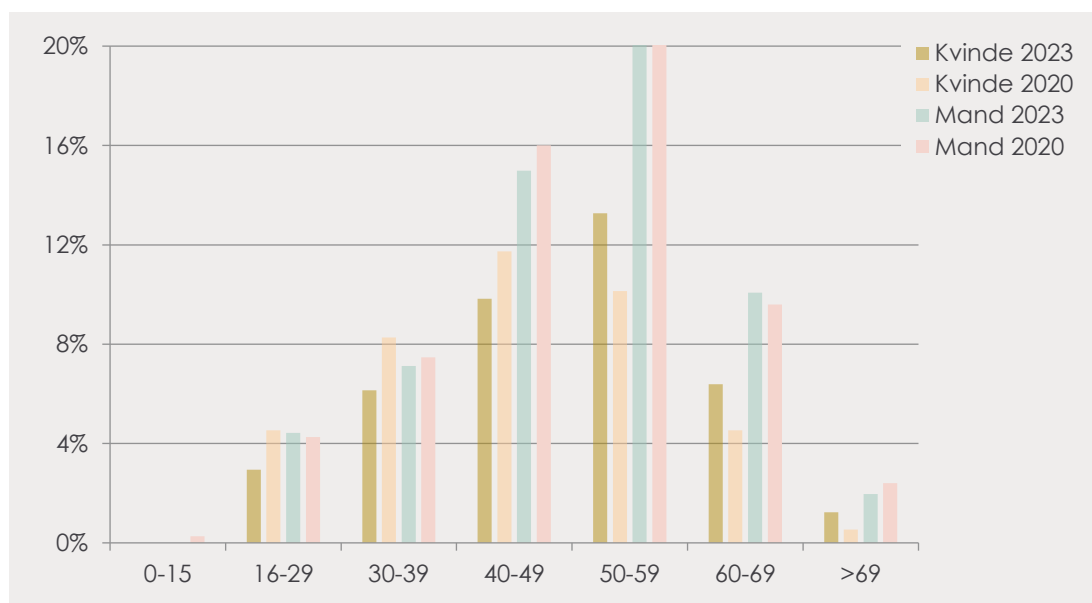
Køn og alder

Respondenterne er i spørgeskemaundersøgelserne blevet spurgt til deres køn og alder. Der var samme fordelingen af mellem kvinder og mænd i før- og eftermålingen. I Tabel 8 ses andelen af kvinder, mænd og andet.

	2020		2023	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Kvinde	149	40 %	162	40 %
Mand	226	60 %	245	60 %
Andet	0	0 %	2	0 %
Sum	375		409	

Tabel 8: Fordeling af mænd og kvinder i spørgeskemaundersøgelserne

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



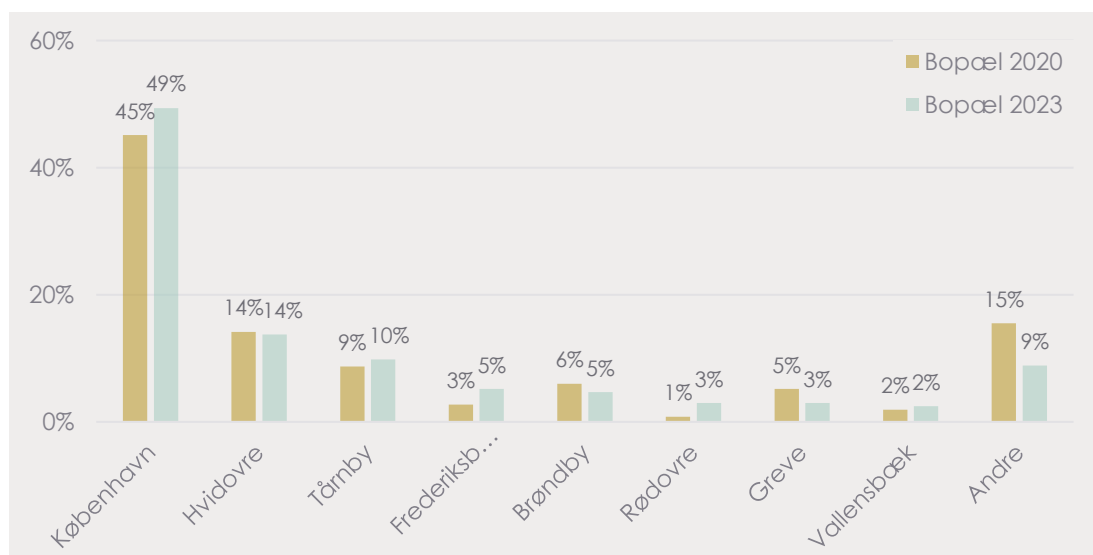
Figur 14
 Fordeling af alder og
 køn i 2020 og 2023
 (baseret på 375 og 407
 besvarelser)

	2020			2023		
Alder	Kvinde	Mand	Andet	Kvinde	Mand	Andet
0-15	0	1	0	0	0	0
15-29	17	16	0	12	18	0
30-39	31	28	0	25	29	0
40-49	44	60	0	40	61	1
50-59	38	76	0	54	88	1
60-69	17	36	0	26	41	0
>69	2	9	0	5	8	0
Total	149	226	0	162	245	2

Tabel 9: Fordeling af alder og køn (baseret på 375 i 2020 og 407 besvarelser i 2023)

Bopæl

Respondenterne er i før- og eftermålingen spurgt til, hvilken kommune de bor i. Der er flest respondenter, der bor i Københavns Kommune (49 %) og Hvidovre Kommune (14 %), det stemmer overens med førmålingen. Disse er også de kommuner, hvor supercykelstien forløber igennem. Respondenternes svar er angivet i Figur 15.



Figur 15
Bopælskommune for respondenterne.
Spørgsmål: Hvilken kommune bor du i?
(baseret på 368 besvarelser i 2020 og 407 besvarelser i 2023).

	2020		2023	
	Antal	Andel	Antal	Andel
København	166	45%	201	49%
Hvidovre	52	14%	56	14%
Tårnby	32	9%	40	10%
Frederiksberg	10	3%	21	5%
Brøndby	22	6%	19	5%
Rødovre	3	1%	12	3%
Greve	19	5%	12	3%
Vallensbæk	7	2%	10	2%
Andre	57	15%	36	9%

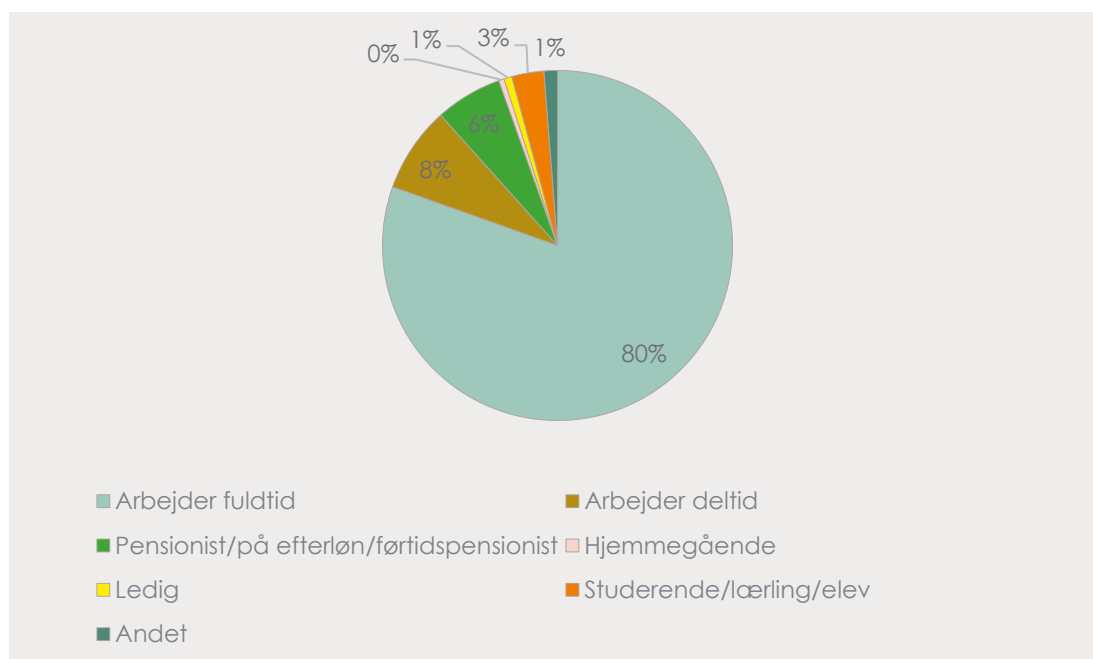
Tabel 10: Bopælskommune for respondenterne. Spørgsmål: Hvilken kommune bor du i? (baseret på 368 besvarelser i 2020 og 407 besvarelser i 2023).

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 91 % af respondenterne er enten i arbejde eller under uddannelse (se figur 16 og tabel 11). 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 404
besvarelser).
Spørgsmål: Angiv
venligst den
beskæftigelse, der
passer bedst på dig.

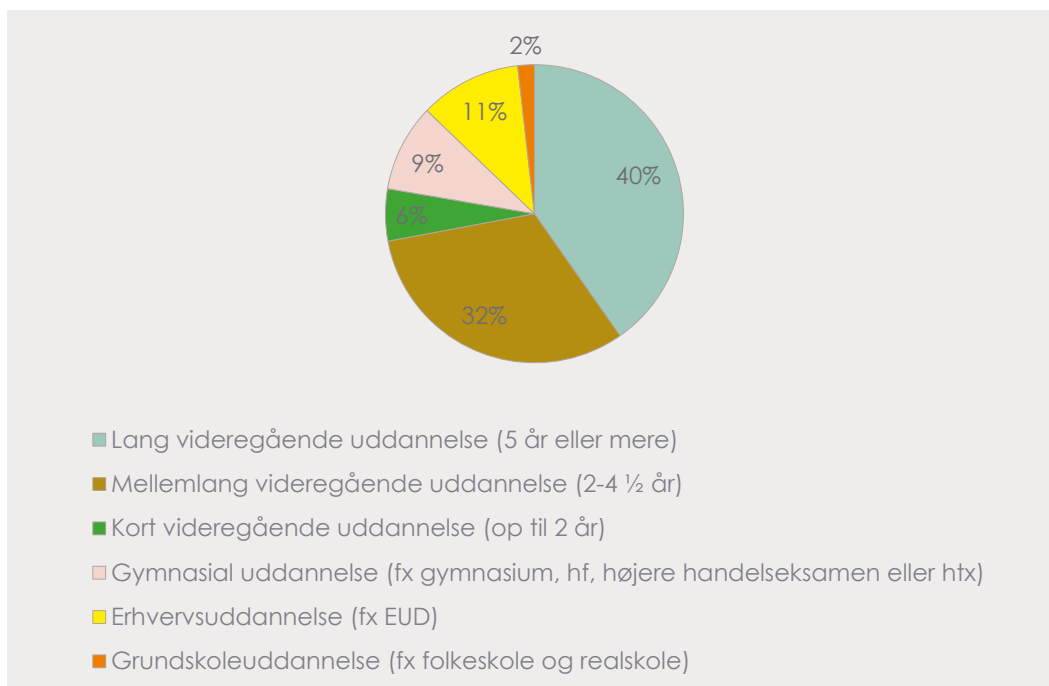


	Antal	Andel
Arbejder fuldtid	325	80%
Arbejder deltid	32	8%
Pensionist/på efterløn/førtidspensionist	25	6%
Hjemmegående	2	0%
Ledig	3	1%
Studerende/lærling/elev	12	3%
Andet	5	1%

Tabel 11: Respondenternes beskæftigelsessituation i 2023 (baseret på 404 besvarelser). Spørgsmål: Angiv venligst den beskæftigelse, der passer bedst på dig.

72 % af respondenterne har gennemført eller er i gang med en mellemlang eller en lang videregående uddannelse (se figur 17 og tabel 12).

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

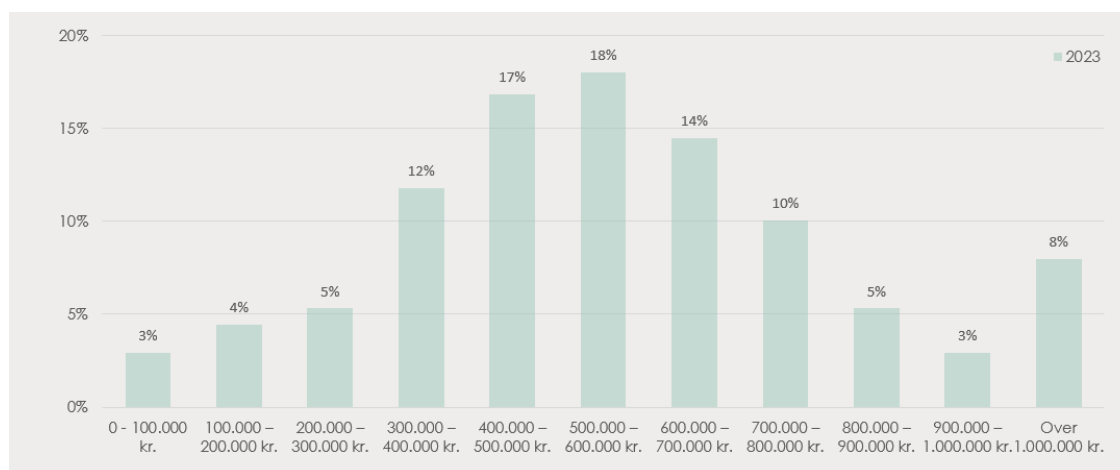


	Antal	Andel
Lang videregående uddannelse (5 år eller mere)	157	40%
Mellemlang videregående uddannelse (2-4 ½ år)	124	32%
Kort videregående uddannelse (op til 2 år)	22	6%
Gymnasial uddannelse (fx gymnasium, hf, højere handelseksamen eller htx)	37	9%
Erhvervsuddannelse (fx EUD)	43	11%
Grundskoleuddannelse (fx folkeskole og realskole)	7	2%

Tabel 12: Respondenternes uddannelsesniveau i 2023 (baseret på 390 besvarelser). Spørgsmål: Hvad er det højeste uddannelsesniveau, som du har gennemført? / Hvilken type uddannelse er du i gang med?

49 % af respondenterne har en gennemsnitlig årsindkomst før skat på mellem 400.000-700.00 kr. (se figur 18 og tabel 13).

Figur 18
Respondenternes
gennemsnitlige
årsindkomst før skat i
2023 (baseret på 339
besvarelser).
Spørgsmål: Hvad er din
gennemsnitlige
årsindkomst før skat
(bruttoløn i danske
kroner)?



	Antal	Andel
0 - 100.000 kr.	10	3%
100.000 – 200.000 kr.	15	4%
200.000 – 300.000 kr.	18	5%
300.000 – 400.000 kr.	40	12%
400.000 – 500.000 kr.	57	17%
500.000 – 600.000 kr.	61	18%
600.000 – 700.000 kr.	49	14%
700.000 – 800.000 kr.	34	10%
800.000 – 900.000 kr.	18	5%
900.000 – 1.000.000 kr.	10	3%
Over 1.000.000 kr.	27	8%

Tabel 13: Respondenternes gennemsnitlige årsindkomst før skat i 2023 (baseret på 339 besvarelser). Spørgsmål: Hvad er din gennemsnitlige årsindkomst før skat (bruttoløn i danske kroner)?

Ny cyklist

I førmålingen angav 52 ud af 372 respondenter (svarende til 14 %), at de vil betegne sig selv som ny cyklist.

I eftermålingen angav 80 ud af 412 respondenter (svarende til 19 %), at de vil betegne sig som ny cyklist. 38 af disse angav, at de gerne ville have motionen. 28 angav, at de var begyndt at cykle på strækningen, fordi de har fået et nyt arbejde og 9 angav at havde flyttet bopæl, der gjorde det relevant (se tabel 14).

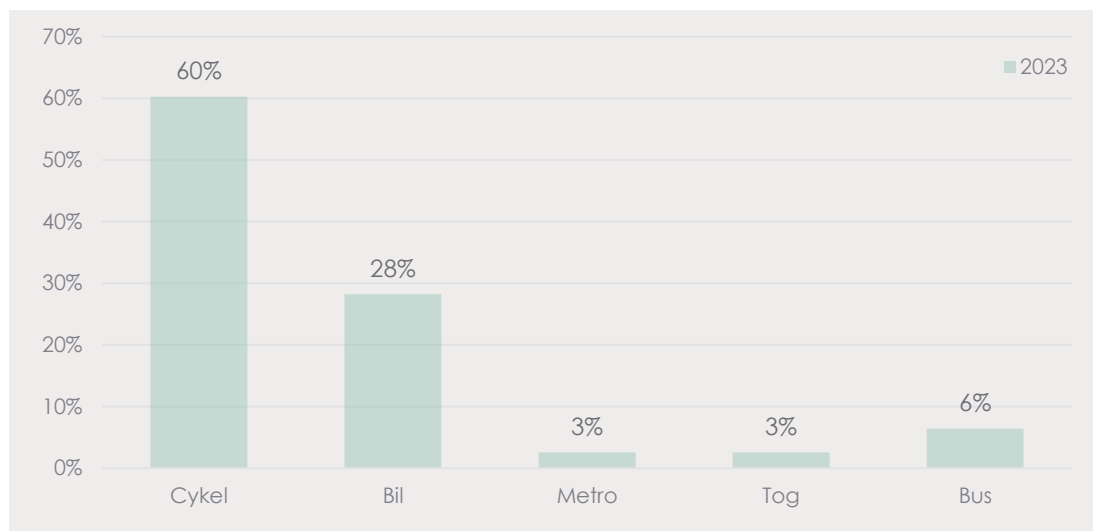
	2020			2023		
	Antal	Andel af alle respondenter	Andel af nye cyklister	Antal	Andel af alle respondenter	Andel af nye cyklister
Jeg har fået et nyt arbejde	10	3%	19%	28	7%	35%
Jeg er påbegyndt en ny uddannelse	3	1%	6%	0	0%	0%
Jeg har flyttet bopæl	4	1%	8%	9	2%	11%
Jeg har fået en ny elcykel/speed pedelec	3	1%	6%	6	1%	8%
Jeg har fået en ny cykel	11	3%	21%	4	1%	5%
Jeg vil gerne have motionen	28	7%	54%	38	9%	48%
Min bil er ikke tilgængelig	0	0%	0%	3	1%	4%
Cykelforholdene på strækningen er blevet bedre*	-	-	-	2	0%	3%
Andet	14	4%	27%	19	5%	24%

*Tabel 14: 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 52 besvarelser i 2020 og 80 besvarelser i 2023). *Kategorien indgik ikke i førmålingen.*

Hovedparten (60 %) af respondenterne i eftermålingen, der betegner sig selv som ny cyklist på strækningen, benyttede også cyklen som deres primære transportmiddel tidligere. 28% benyttede primært bil, mens 12% primært benyttede kollektiv transport.

Figur 19

Vil du betegne dig selv som ny cyklist? Hvis ja, hvilken transportform benyttede du primært tidligere? (baseret på 78 besvarelser i 2023).

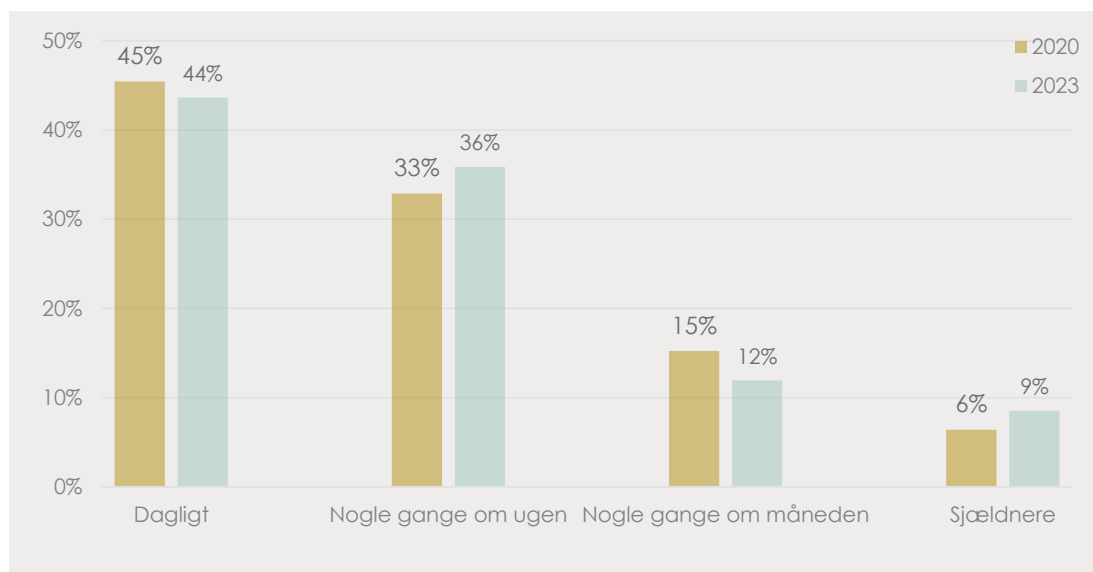


	2023	
	Antal	Andel
Cykel	47	60%
Bil	22	28%
Metro	2	3%
Tog	2	3%
Gang	0	0%
Bus	5	6%

Tabel 15: Vil du betegne dig selv som ny cyklist? Hvis ja, hvilken transportform benyttede du primært tidligere? (baseret på 78 besvarelser i 2023).

6.2 Aktuel tur

Hovedparten af respondenterne i eftermålingen er hyppige cyklister. 80 % angav, at de cykler den aktuelle rute dagligt eller nogle gange om ugen. Dette stemmer overens med førmålingen, hvor 78 % 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.

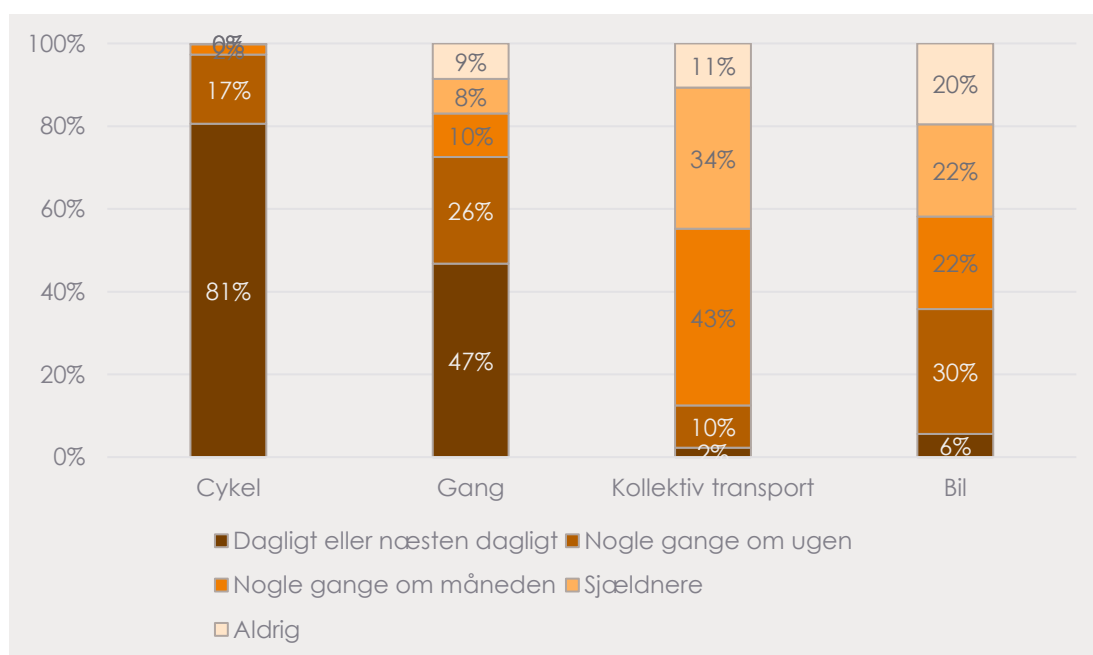


Figur 20
Hvor ofte cykler du denne tur? (baseret på 374 besvarelser i 2020 og 410 besvarelser i 2023).

	2020		2023	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Dagligt	170	45%	179	44%
Nogle gange om ugen	123	33%	147	36%
Nogle gange om måneden	57	15%	49	12%
Sjældnere	24	6%	35	9%

Tabel 16: Hvor ofte cykler du denne tur? (baseret på 374 besvarelser i 2020 og 410 besvarelser i 2023).

Respondenterne er i eftermålingen 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 17.



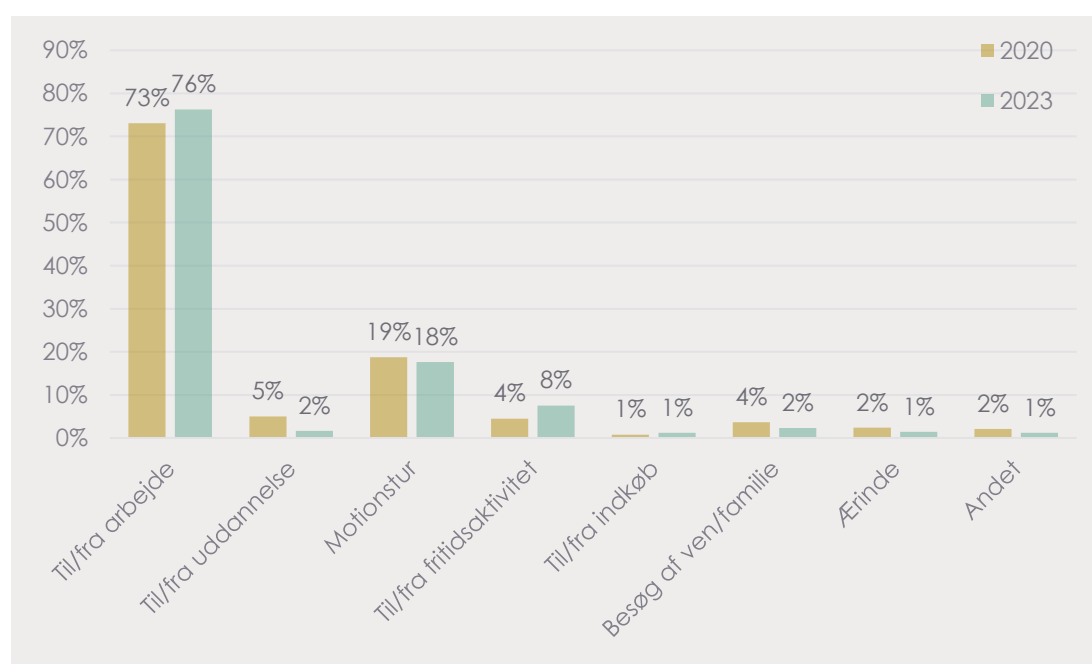
Figur 21
Fordeling af transportmiddel og hyppighed (baseret på 372-412 besvarelser i 2023).

		Cykel		Gang		Kollektiv transport		Bil	
		Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
2020	Dagligt eller næsten dagligt	298	79 %	167	49 %	9	3 %	24	7 %
	Nogle gange om ugen	73	19 %	78	23 %	38	11 %	119	33 %
	Nogle gange om måneden	5	1 %	34	10 %	102	29 %	83	23 %
	Sjældnere	1	0 %	33	10 %	158	45 %	72	20 %
	Aldrig	1	0 %	27	8 %	44	13 %	59	17 %
	<i>Total</i>	<i>378</i>		<i>339</i>		<i>351</i>		<i>357</i>	
2023	Dagligt eller næsten dagligt	332	81%	174	47%	9	2%	22	6%
	Nogle gange om ugen	69	17%	96	26%	40	10%	119	30%
	Nogle gange om måneden	10	2%	39	10%	168	43%	88	22%
	Sjældnere	1	0%	31	8%	134	34%	88	22%
	Aldrig	0	0%	32	9%	42	11%	77	20%
	<i>Total</i>	<i>412</i>		<i>372</i>		<i>393</i>		<i>394</i>	

Tabel 17: Fordeling af transportmiddel og hyppighed i 2023 (baseret på 339-378 besvarelser i 2020 og 372-412 besvarelser i 2023).

Størstedelen af respondenterne i 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.

76 % af respondenterne i eftermålingen angav, at formålet med deres tur var transport til/fra arbejde, hvilket stemmer overens med førmålingen på 73 %. Derudover er antallet af respondenter, der benyttede ruten til og fra fritidsaktivitet steget fra 4 % i førmålingen til 8 % i eftermålingen (se figur 22 og tabel 18). Dog kan forskellene skyldes ændret tilgange i hvor, hvornår og hvordan respondenterne er blevet inddraget.

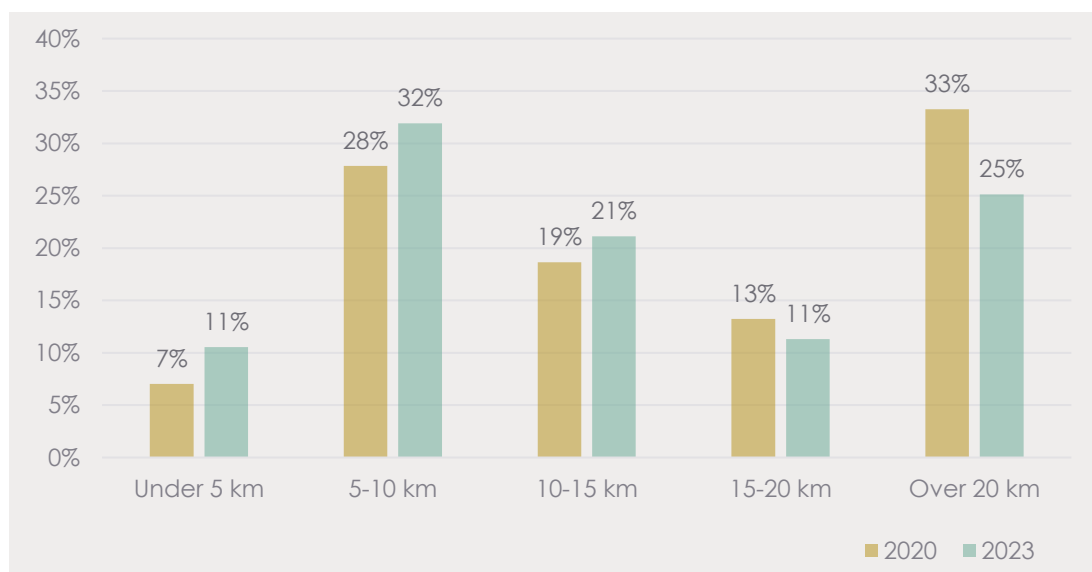


Figur 22
Turens formål (baseret på 379 besvarelser i 2020 og 425 besvarelser i 2023). Respondenterne kunne angive flere formål, hvorfor procentsatserne her ikke summerer op til 100 %.

	2020		2023	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Til/fra arbejde	277	73%	324	76%
Til/fra skole/uddannelse	19	5%	7	2%
Motionstur	71	19%	75	18%
Til/fra fritidsaktivitet	17	4%	32	8%
Til/fra indkøb	3	1%	5	1%
Besøg af ven/familie	14	4%	10	2%
Ærinde	9	2%	6	1%
Andet	8	2%	5	1%

Tabel 18: Turens formål (baseret på 379 besvarelser i 2020 og 425 besvarelser i 2023). Respondenterne kunne angive flere formål, hvorfor procentsatserne her ikke summerer op til 100 %.

Der er forholdsvis overensstemmelse ml. respondenternes turlængde i før- og eftermålingen. I eftermålingen angav 32 % af respondenter, at de cyklede mellem 5 og 10 km på den pågældende tur, hvorimod det i førmålingen var 28 % (se figur 23 og tabel 19). 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 i 2023
(baseret på 370
besvarelser i 2020 og
398 besvarelser i
2023).

	2020		2023	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Under 5 km	26	7%	42	11%
5 - 10 km	103	28%	127	32%
10 - 15 km	69	19%	84	21%
15 - 20 km	49	13%	45	11%
Over 20 km	123	33%	100	25%

Tabel 19: Turens længde (baseret på 370 besvarelser i 2020 og 398 besvarelser i 2023).

I eftermålingen er den gennemsnitlige turlængde blandt respondenterne 17,5 km, hvilket er lidt kortere end førmålingen på 18,3 km (se tabel 20).

	2020	2023
Gennemsnitlig turlængde	18,3 km	17,5 km

Tabel 20: Gennemsnitlig turlængde for cyklisterne aktuelle cykeltur. (Baseret på 370 besvarelser i 2020 og 398 besvarelser i 2023).

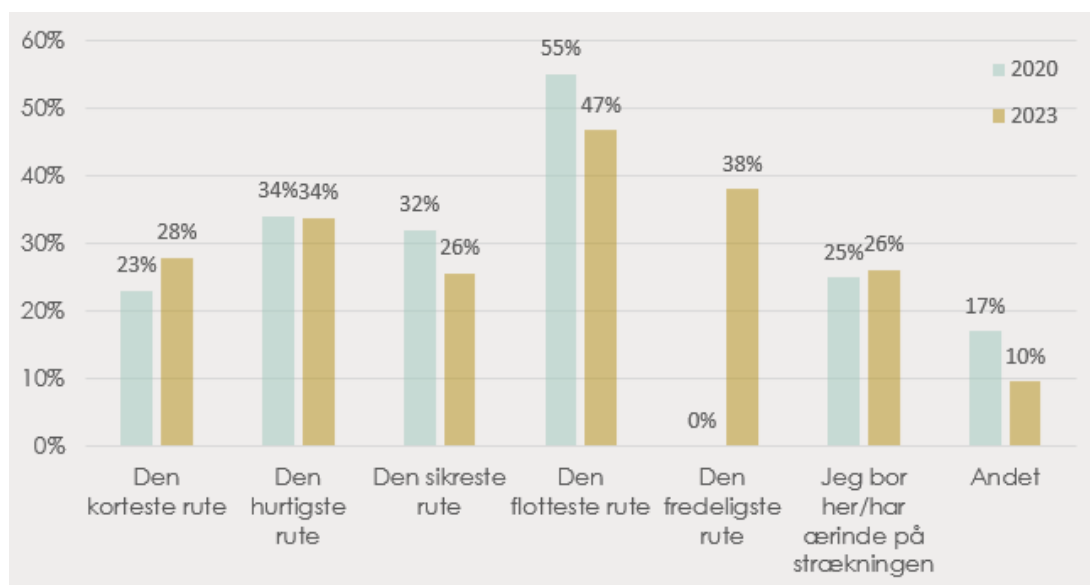
	2020		2023	
	Antal respondenter	Gennemsnits turlængde	Antal respondenter	Gennemsnits turlængde
København	160	16,3 km	192	14,9 km
Hvidovre	51	14,8 km	54	12,8 km
Tårnby	32	13,8 km	36	15,6 km
Frederiksberg	10	20,9 km	20	18,8 km
Brøndby	22	17,6 km	19	22,1 km
Rødovre	3	19,3 km	12	15,4 km
Greve	19	26,3 km	11	27,2 km
Vallensbæk	7	16 km	10	20,8 km
Andre	55	27 km	33	34,4 km

Tabel 21: Gennemsnitlig turlængde for cyklisterne aktuelle cykeltur i 2023 opgjort efter deres bopælskommune. (baseret på 360 besvarelser i 2020 og 389 besvarelser i 2023).

Hvorfor denne rute?

Respondenterne har i eftermålingen angivet årsagerne til, at de vælger den aktuelle strækning. For størstedelen handler det om, at det er den flotteste rute (47 %), at det er den fredeligste rute (38 %) samt at det er den hurtigste (34 %).

Figur 24
Grunde til at vælge strækningen (baseret på 379 besvarelser i 2020 og baseret på 426 besvarelser). 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	89	23 %	119	28%
Den hurtigste rute	130	34 %	144	34%
Den sikreste rute	120	32 %	109	26%
Den flotteste rute	207	55 %	199	47%
Den fredeligste rute*	-	-	162	38%
Jeg bor her/har ærinde på strækningen	93	25 %	111	26%
Andet	63	17 %	41	10%

*Tabel 22: Grunde til at vælge den aktuelle strækning baseret på 379 besvarelser i 2020 og (baseret på 426 besvarelser i 2023). Respondenterne kunne angive flere svar i 2023, hvorfor procentsatserne ikke summerer op til 100 %. Spørgsmål: Hvorfor valgte du denne strækning? *Kategorien indgik ikke i førmålingen*

Alternative ruter

132 ud af 414 respondenter (32 %) angav i eftermålingen, at de nogle gange benytter alternative ruter til den aktuelle. Tabel 23 og figur 25 viser de alternative ruter, som flest respondenter har angivet.

Alternativ rute	2020		2023	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Ishøjruten	55	24%	38	29%
Gennem Valbyparken	29	13%	54	41%
Sjællandsbroen	23	10%	6	5%
Kalvebod Fælled	14	6%	9	7%

Tabel 23: De mest benyttede alternative ruter (baseret på 232 besvarelser i 2020 og 274 besvarelser i 2023). Hver respondent kan have angivet flere ruter.

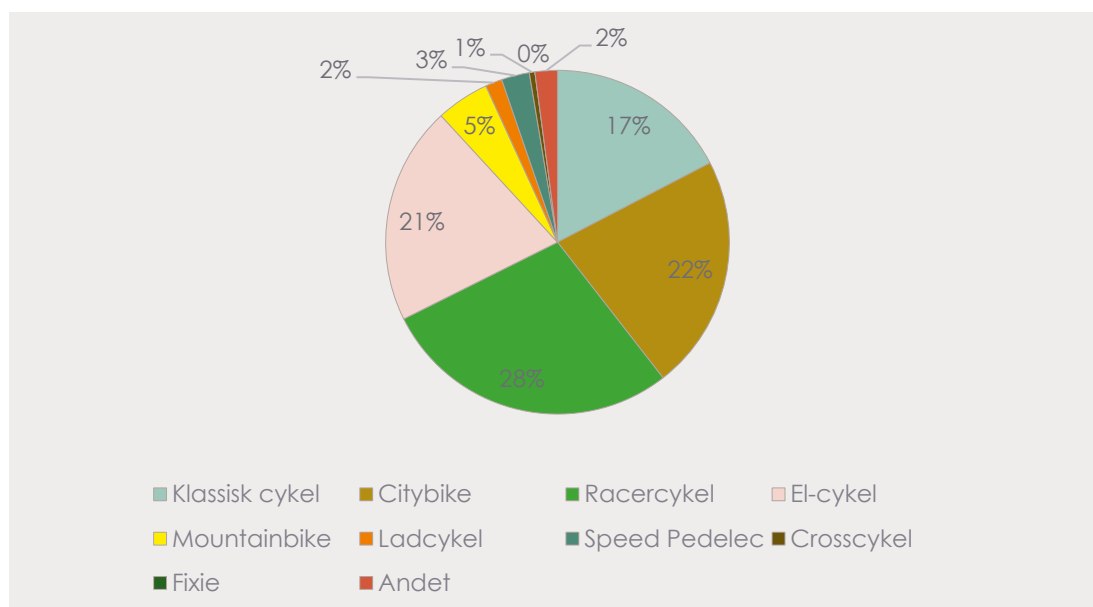


Figur 25
Mest benyttede
alternative ruter til
Avedørruten

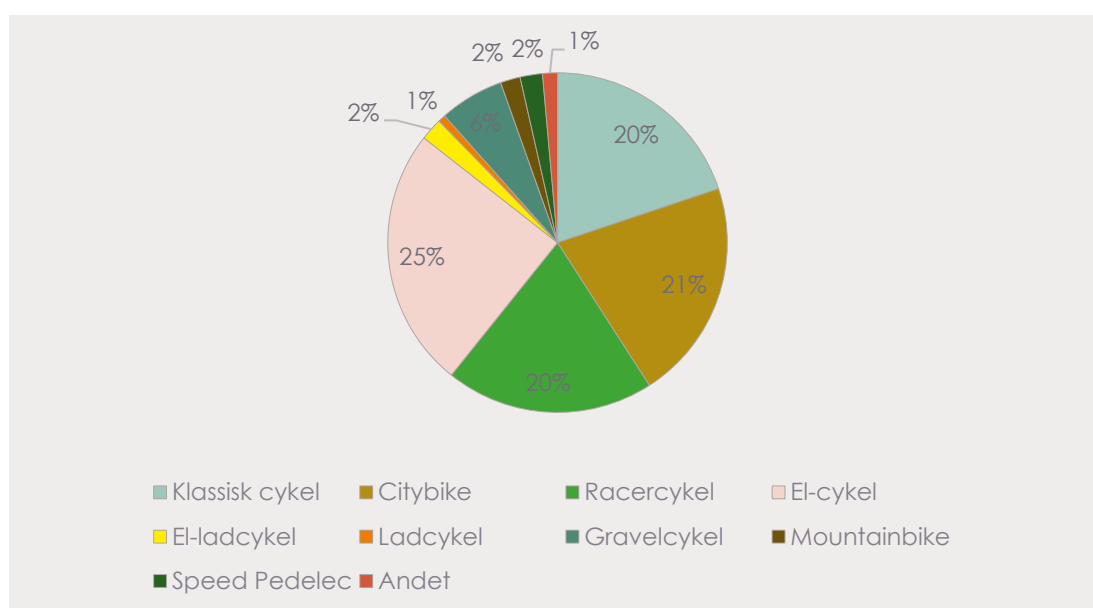
Cykeltype

105 af 423 af respondenterne angav i eftermålingen, at de benyttede en elcykel på den aktuelle tur (25 %). Denne andel er lidt mindre i førmålingen (21 %). 173 ud af 423 (41 %) respondenter benyttede en klassisk cykel eller citybike på den aktuelle tur, i førmålingen var det 39 %. 107 ud af 423 (28 %) benyttede racercykel i eftermålingen, i førmålingen var det 20 % (se tabel 24, figur 26 og figur 27). Cykeltypekategorierne er dog blevet ændret lidt imellem evalueringerne.

Figur 26
Benyttet cykeltype på den aktuelle tur i 2020 (baseret på 380 besvarelser).
Spørgsmål: Hvilken cykeltype benyttede du på din tur?



Figur 27
Benyttet cykeltype på den aktuelle tur i 2023 (baseret på 423 besvarelser).
Spørgsmål: Hvilken cykeltype benyttede du på din tur?



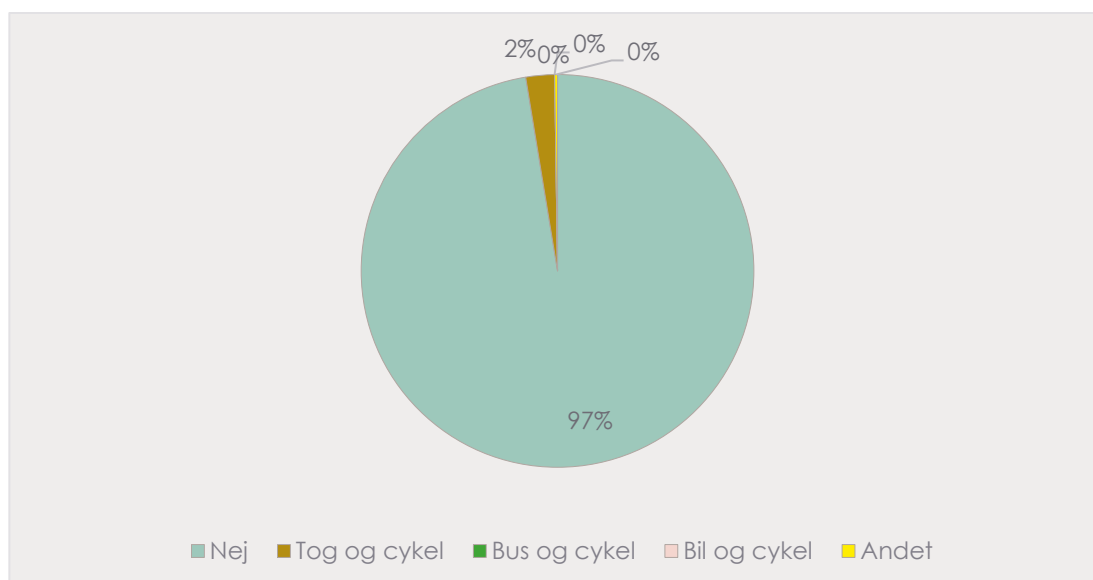
	2020		2023	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Klassisk cykel	66	17%	84	20%
Citybike	84	22%	89	21%
Racercykel	107	28%	84	20%
El-cykel	78	21%	105	25%
El-ladcykel	-	-	9	2%
Ladcykel	6	2%	3	1%
Gravelcykel	-	-	26	6%
Mountainbike	19	5%	8	2%
Speed Pedelec	10	3%	9	2%
Crosscykel	2	1%	-	-
Fixie	0	0%	-	-
Andet	8	2%	6	1%

Tabel 24: Benyttet cykeltype på den aktuelle tur i 2023 (baseret på 490 besvarelser). Spørgsmål: Hvilken cykeltype benyttede du på din tur?

Kombinationsrejser

Relativt få respondenter i eftermålingen (11 ud af 424 svarende til 2 %) angav, at de havde kombineret flere transportmidler. Af disse havde 10 personer kombineret tog og cykel, og 1 person løb. I førmålingen angav 13 ud af 371 svarende til 4 %, at de havde kombineret flere transportmidler. Af disse havde 8 personer kombineret tog og cykel, fire havde kombineret bil og cykel og én havde kombineret cykel og metro.

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



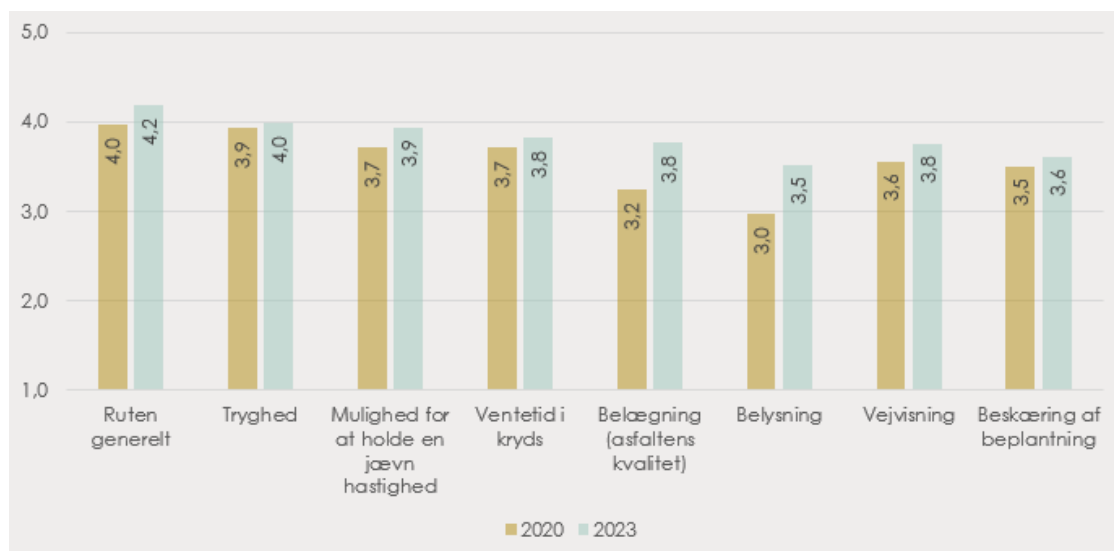
6.3 Tilfredshed

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 tryk".

Figur 29 viser respondenternes gennemsnitlige tilfredshed eller tryghed med disse parametre. Generelt er respondenterne i eftermålingen tilfredse med Avedøreruten (scorer 4,2) hvilket er en stigning i forhold til førmålingen (scorede 4,0).

Det er generelt højt tilfredshed i alle kategorier, med stigninger fra førmålingen. I kategorien 'Belægning' scorer (3,8), hvilket er den største stigning fra førmålingen (3,2). I kategorien 'Belysning' ses ligeledes en stor forbedring fra 3,0 til 3,5 (se figur 29 og tabel 25).

Figur 29
 Respondenternes
 gennemsnitlige
 tilfredshed (baseret på
 368-378 besvarelser i
 2020 og 400-410
 besvarelser i 2023).



	2020	2023
Ruten generelt	4,0	4,2
Tryghed	3,9	4,0
Mulighed for at holde en jævn hastighed	3,7	3,9
Ventetid i kryds	3,7	3,8
Belægning	3,2	3,8
Belysning	3,0	3,5
Vejvisning	3,6	3,8
Beskæring af beplantning	3,5	3,6

Tabel 25: Respondenternes gennemsnitlige tilfredshed (baseret på 368-378 besvarelser i 2020 og 400-410 besvarelser i 2023).

I eftermålingen angav 40 ud af 378 respondenter (svarende til 11 %) angivet at de føler sig utryk eller meget utryk på strækningen. 16 ud af 40 har svaret på hvad der kunne gøre dem trygge. 31 % af disse har angivet bedre oversigtforhold, 13 % bredere cykelstier og 13 % mere hensyn fra andre cyklister kunne få dem til at føle sig mere trygge.

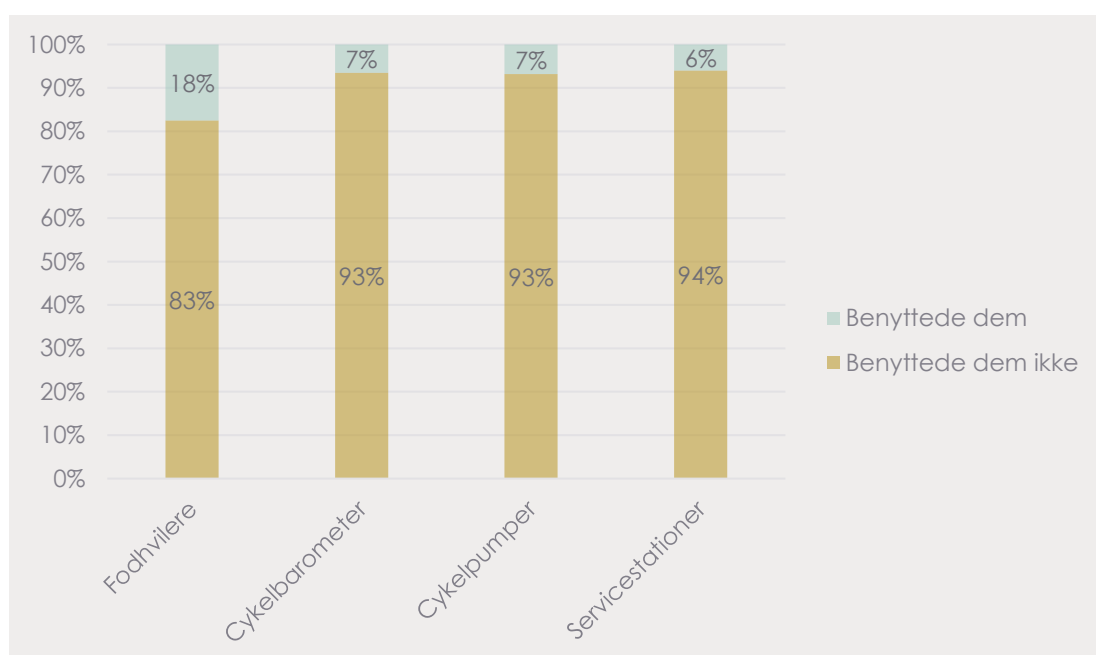
Ønsker til forbedringer

I eftermålingen har 185 ud af 401 respondenter (svarende til 46 %) angivet, at de har ønsker til forbedringer. De tre hyppigst nævnte problemstillinger er belægning (29 %), bedre oversigtforhold (15 %) samt bedre afmærkning og information om vigepligt (12 %), herunder nævner mange generelt problematikker omkring vigepligt og afmærkning ved T-krydset ved Sjællandsbroen.

6.4 Servicefunktionerne

Respondenterne blev i eftermålingen spurgt ind til servicefunktionerne langs ruten. Dette indgik ikke i førmålingen. 73 ud af 399 respondenter (svarende til 18 %) angav, at de benyttede servicefunktionerne på deres tur. Hovedparten af disse (95%) benyttede sig af fodhvilere på deres tur. Der findes ikke fodhvilere på Avedørruten (der er ikke nogen lyskryds på ruten). Respondenterne kan dog stadig have benyttet fodhvilere på deres tur – f.eks. på Ishøjrueten, Indre Ringrute eller Ørestadsruten.

Generelt var der færre, som benyttede sig af de andre servicefunktioner. 35 % benyttede sig af cykelbarometer, 38 % benyttede cykelpumpe og 33 % benyttede sig af servicestationerne. Forskellene kan skyldes, at ikke alle servicefunktionerne var på den pågældende rute, men på tilstødende supercykelstier, som cyklisten havde kørt på samme tur.

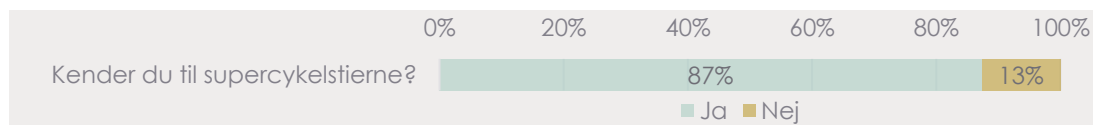


Figur 30
 Respondenternes
 benyttelse af
 servicefunktionerne
 2023 (baseret på 398-
 400 besvarelser)

6.4 Kendskab til supercykelstier

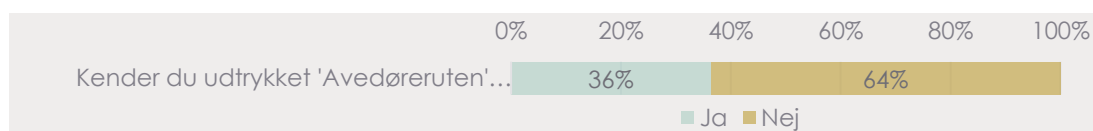
I eftermålingen har 87 % af respondenterne angivet, at de kender til supercykelstierne. I førmålingen havde 81 % kendskab til konceptet supercykelstier (figur 31).

Figur 31
Kendskab til
supercykelstierne i
2023 (baseret på 426
besvarelser)



Respondenterne er eftermålingen blevet spurgt til deres kendskab til udtrykket 'Avedøreruten' i sammenhæng med cykelstiforbindelse mellem Sjællandsbroen i København og Avedøre Holme i Hvidovre (figur 32). 36% af respondenterne angav at de kender udtrykket 'Avedøreruten' om den pågældende strækning.

Figur 32
Kendskab til udtrykket
'Avedøreruten' i 2023
(baseret på 424
besvarelser)



Respondenterne blev spurgt til, hvor de havde hørt om supercykelstierne fra. De fleste havde hørt om supercykelstien, ved at have cyklet på en (76 %), 46 % har hørt om supercykelstien via skilte eller andre byinventar og 34 % via nyhedsmedier (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?
(Baseret på 373
besvarelser)

