Tværgående brugerundersøgelse på Supercykelstierne

Rapporten er udarbejdet af COWI
på vegne af Supercykelstisamarbejdet
i hovedstadsregionen.

Alle de viste fotos tilhører
Supercykelstisamarbejdet.

November 2024 (version 2.0)

COWI

SUPER CYKELSTIER
Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen

Indhold

INDLEDNING	5
OM RAPPORTEN	6
DEL I - SUPERCYKLISTERNES DEMOGRAFI	**9**
KØN	10
ALDER	11
UDDANNELSE	12
INDKOMST	13
BESKÆFTIGELSE	14
BRUGERNES BOPÆL	15
HJEMMEBOENDE BØRN	16
DEL II - SUPERCYKLISTERNES VANER OG ADFÆRD	**18**
PRIMÆRE FORMÅL MED CYKELTURE	19
GENNEMSNITLIGE TURLÆNGDE	20
GENNEMSNITLIGE TURLÆNGDE I FORHOLD TIL RESTEN AF REGIONEN	21
PENDLING PÅ TVÆRS AF ÅRSTIDER	22
BRUGERE MED BIL TIL RÅDIGHED	23
BRUGERE MED BIL TIL RÅDIGHED- OG HJEMMEBOENDE BØRN	24
BRUG AF FORSKELLIGE TRANSPORTFORMER	25
KOMBINATIONSREJSER	26
FORSKELLIGE CYKELTYPER	27
MOTIONISTERNES CYKELTYPER	28
DEL III - SUPERCYKLISTERNES MOTIVATION OG HOLDNINGER	**29**
MOTIVATION FOR AT CYKLE	30
MOTIVATION FOR AT CYKLE - FOR CYKLISTER MED BIL TIL RÅDIGHED	31
BRUGERNES OPLEVELSE AF VIGTIGHEDEN AF KLIMAVENLIGE TRANSPORTFORMER	32
CYKELTURES BETYDNING FOR BRUGERNES GLÆDE	33
CYKELTURES BETYDNING FOR BRUGERNES OPLEVELSE AF STRESS	34
DEL IV - OPLEVELSE AF SUPERCYKELSTIERNE	**36**
BRUGERNES KENDSKAB TIL SUPERCYKELSTINETVÆRKET	37
SUPERCYKELSTINETVÆRKETS BETYDNING FOR BRUGERNES CYKELVANER	38
SUPERCYKELSTINETVÆRKETS BETYDNING FOR BRUGERNES TRANSPORTVANER	39
VIGTIGSTE KVALITETER VED EN CYKELSTIS INFRASTRUKTUR	40
VIGTIGSTE KVALITETER VED EN CYKELRUTES OMGIVELSER	41
OPSAMLING - HVEM ER SUPERCYKLISTERNE?	**43**


SUPER CYKELSTIER
TIL HVERDAGENS CYKELHELTE

Indledning

Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen er et tværkommunalt samarbejde, bestående af 28 kommuner og Region Hovedstaden.

Supercykelstisamarbejdet arbejder for at skabe et net af cykelpendlerruter i hovedstadsregionen, så det er nemt og sikkert at vælge cyklen til og fra arbejde og uddannelse – også på de længere distancer.

Supercykelstisamarbejdet har på nuværende tidspunkt eksisteret i 15 år, og der er etableret i alt 244 km supercykelsti på tværs af 16 ruter i hele hovedstadsregionen.

Denne undersøgelse har til formål at tilvejebringe viden om supercykelstiernes brugere:

Hvad kendetegner dem? Hvad motiverer dem til at cykle? Hvad er deres transportvaner? Hvilken betydning har cykling i deres hverdagsliv? Og hvilken betydning har supercykelstierne for dem?

Undersøgelsen bidrager desuden med ny viden om brugerne af supercykelstierne og med en nuancering af Supercykelstisamarbejdets nøgletal.

Om rapporten

Om rapporten

Overordnet set stiller denne rapport spørgsmålet: *Hvem er supercyklisterne?*

Rapporten afdækker hermed supercyklisternes demografi, deres vaner og adfærd, deres motivation og holdninger samt deres oplevelse af supercykelstinetværket.

Gennem en række kvantitative analyser, præsenterer rapporten data og resultater fra en tværgående brugerundersøgelse på Supercykelstierne. En brugerundersøgelse, der er udført som en spørgeskemaundersøgelse med 1.167 besvarelser.

Når rapporten refererer til *supercyklister, respondenter* eller *brugere*, refereres der derfor til de 1.167 cyklister, der har deltaget i spørgeskemaundersøgelsen.

Rapporten består af fire dele og en opsamling:

- **DEL I** præsenterer supercyklisternes demografi og socioøkonomiske profiler.
- **DEL II** afdækker supercyklisternes vaner og adfærd. Herunder hvilke cykler de bruger, og hvad der karakteriserer deres cykelture og pendling generelt.
- **DEL III** undersøger supercyklisternes motivation og holdninger. Herunder hvad der motiverer dem til at cykle, og hvordan de oplever, at cykling påvirker deres liv.
- **DEL IV** præsenterer supercyklisternes oplevelse af supercykelstinetværket. Herunder deres oplevelse af kvaliteten af stier og ruter samt netværkets betydning for deres transportvaner.
- **Opsamling - Hvem er supercyklisterne?**
  Her samles der op på rapportens indsigter med fokus på at forstå supercyklisterne i al deres diversitet.

Rapporten kan bruges som et stærkt vidensgrundlag i et videre arbejde med at forbedre eksisterende ruter, planlægge nye og med at tiltrække flere cyklister til netværket.

Om datagrundlaget

Rapporten er, som nævnt, baseret på en spørgeskemaundersøgelse.

Spørgeskemaet er besvaret af brugere af supercykelstierne i hovedstadsregionen. Respondenterne er rekrutteret imens de har cyklet på en af de 16 supercykelstier i hovedstadsregionen. Her er de blevet stoppet og inviteret til at deltage i spørgeskemaundersøgelsen ved, at brugerne har udleveret deres mailadresse og efterfølgende har de fået tilsendt et link til spørgeskemaet.

Respondenterne er blevet rekrutteret i uge 35, 36 og 37 i 2024. Rekrutteringen er foregået i myldretiden, primært eftermiddagstimerne 15.00-18.00. I alt er spørgeskemaet blevet sendt til 2.244 brugere, hvoraf 1.167 har besvaret spørgeskemaet. Dette er en svarprocent på 52 %.

Enkelte steder i rapporten trækkes på data fra Danmarks Statistik, Statistikbanken og Den Nationale Transportvaneundersøgelse (TU) 2024.

Udvælgelse af respondenter

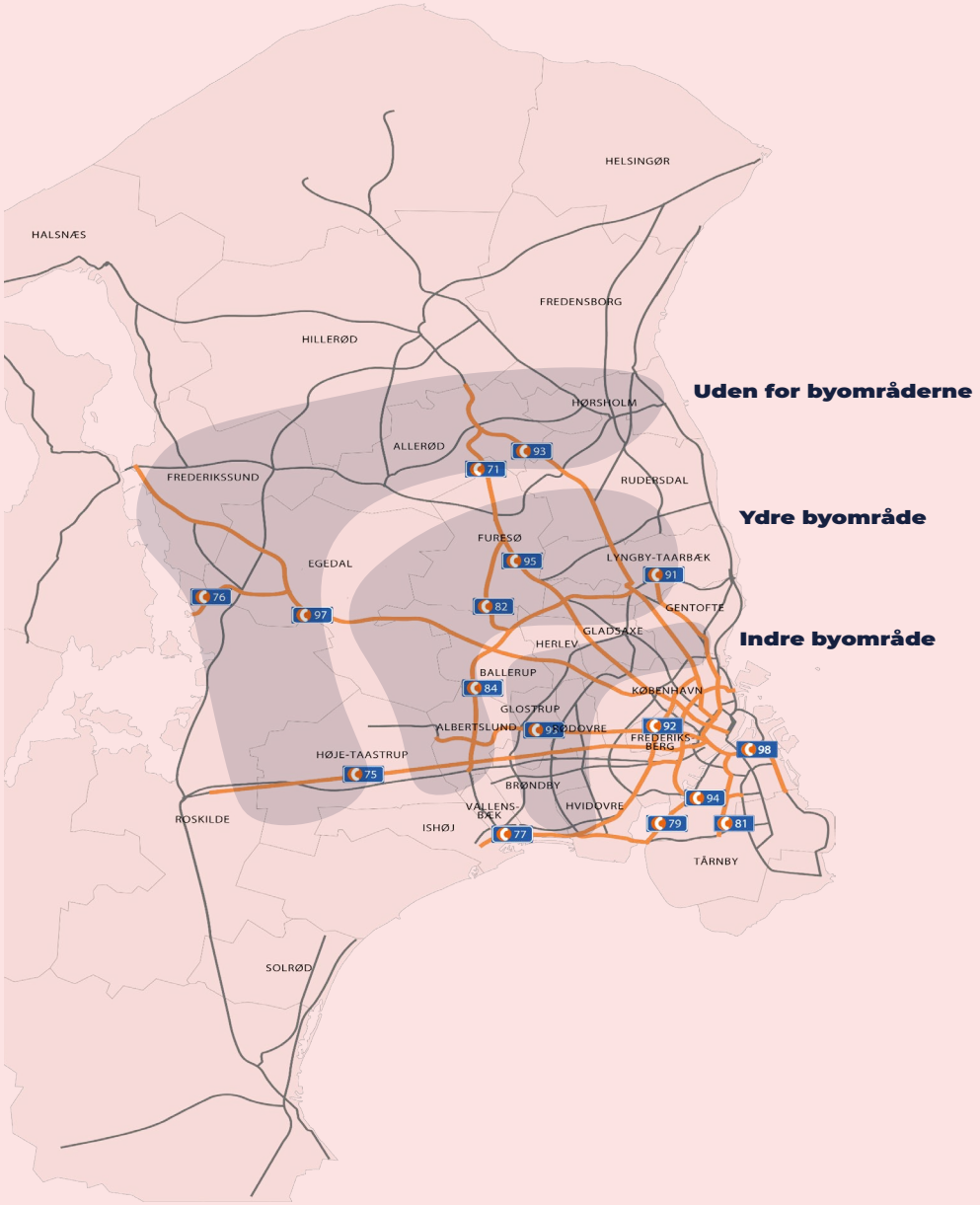
For at fange den regionale pendlercykeltrafik er rekrutteringen af respondenterne sket på 14 lokationer fordelt på det eksisterende supercykelstinet. De 14 lokationer er udvalgt af Sekretariatet for Supercykelstier og fordeler sig indenfor tre overordnede geografiske områder, for at sikre, at hele supercykelstinettes geografi er repræsenteret i undersøgelsen. Geografien er inddelt i områderne 'indre byområde', svarende til det indre hovedstadsområde (med undtagelse af indre København), 'ydre byområde' svarende til Københavns forstæder og 'uden for byområderne', der dækker over resten af hovedstadsregionen.

Selvom flere supercykelstier forløber gennem København, er der bevidst ikke er rekrutteret respondenter i det indre København. Det har været hensigten, at undersøgelsen skal dække den regionale pendlercykeltrafik, dvs. den cykeltrafik, der typisk foregår på tværs af kommunegrænser. Det har været forventningen, at cykeltrafikken i det indre København typisk er præget af kortere ture og ikke nødvendigvis regionale pendlerture.

Besvarelserne fordeler sig på følgende måde:

- Indre byområde: 607 (Svarende til 52 % af besvarelserne)
- Ydre byområde: 235 (Svarende til 20 % af besvarelserne)
- Uden for byområderne: 325 (Svarende til 28 % af besvarelserne)

Kortet viser med orange det eksisterende supercykelstinetværk og med blå de geografiske områder, hvor respondenterne blev rekrutteret til denne undersøgelse.





DEL I
Supercyklisternes demografi

DEL I præsenterer supercyklisternes demografi og socioøkonomiske profiler. Her er fokus på, hvad der kendetegner respondenterne bl.a. i forhold til køn, alder, uddannelses- og indkomstniveau m.v.

For at sætte talene i perspektiv, sammenlignes brugernes demografi og socioøkonomiske profiler med borgere i Region Hovedstaden, hvor det er relevant.

Det er vigtigt at være opmærksom på, at det ikke er muligt at konkludere, om respondenterne i brugerundersøgelsen er repræsentative for brugerne af supercykelstierne samlet set, da den samlede brugergruppes demografi ikke kendes. Undersøgelsen giver dog et interessant og indikativt indblik i, hvem supercykelstiernes brugere er.

Opsamling

Supercyklisternes demografi og socio-økonomiske profil har både ligheder og forskelle med borgerne generelt i Region Hovedstaden.

Fordelingen mellem kvinder og mænd i brugerundersøgelsen er nogenlunde sammenlignelig med borgerne i Region Hovedstaden.

Blandt brugerne af Supercykelstierne er der dog færre børn og unge under 25 år og færre ældre over 65 år, end der generelt bor i Region Hovedstaden.

Til gengæld er der langt flere mellem 46 og 65 år, end der bor i Region Hovedstaden. Hele 47 % af brugerne af Supercykelstierne er i denne aldersgruppe, hvilket peger på, at det særligt er de ældre voksne, der bruger supercykelstierne.

Blandt brugerne er der desuden flere med et fuldtidsarbejde, end der bor i Region Hovedstaden. Samtidig har flere af brugerne en lang eller mellemlang videregående uddannelse, end der bor i Region Hovedstaden. Dette kan tyde på, at supercyklisterne generelt er borgere med længere uddannelsesniveau og høj beskæftigelse - samtidig kan dette hænge sammen med, at data primært er indsamlet i myldretiden.

Endelig har supercyklisterne generelt en højere gennemsnitlig årsindkomst end borgerne i Region Hovedstaden.

Køn

43 % af brugerne af supercykelstierne er kvinder og 57 % af brugerne er mænd.

Til sammenligning er 51 % af borgerne i Region Hovedstaden kvinder og 49 % af borgerne er mænd.

Fordelingen mellem kvinder og mænd i brugerundersøgelsen er nogenlunde sammenlignelig med borgerne i Region Hovedstaden. Der er lidt flere mænd end kvinder på supercykelstierne.



FIGUR 1: SVARFORDELING PÅ SPØRGSMÅLET “HVILKET KØN DEFINERER DU DIG SOM?”

Alder

Kun 10 % af respondenterne er under 25 år. Til sammenligning er hele 30 % af borgerne i Region Hovedstaden under 25 år. Det peger på, at antallet af børn og unge på supercykelstierne er relativt lavt.

19 % af supercyklisterne er 26-35 år (16 % i Region Hovedstaden).

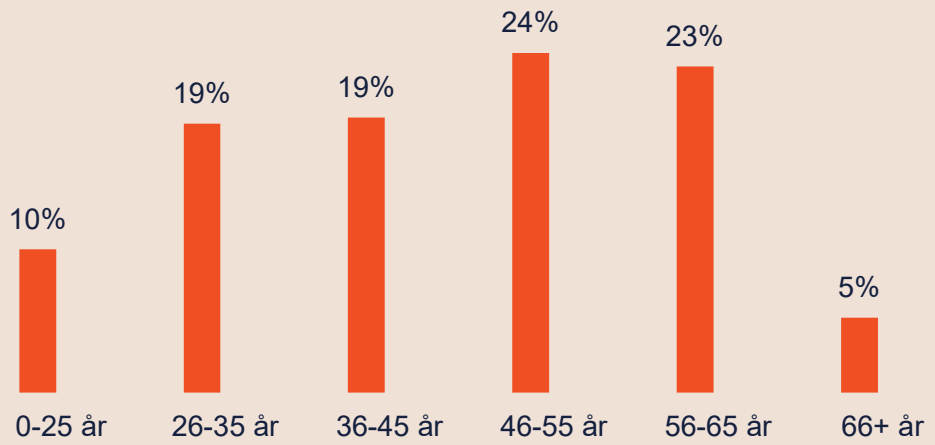
19 % af supercyklisterne er 36-45 år (13 % i Region Hovedstaden).

Til gengæld er hele 24 % af respondenterne 46-55 år (13 % i Region Hovedstaden) og 23 % er 56-65 år (12 % i Region Hovedstaden). Hvilket peger på, at det særligt er de ældre voksne, der bruger supercykelstierne i myldretiden, hvor undersøgelsen er gennemført.

5 % af respondenterne er mere end 65 år (17 % i Region Hovedstaden). De ældste er ligesom de yngste således mindre repræsenteret på supercykelstierne.

Denne aldersfordeling hænger sandsynligvis sammen med, at undersøgelsens målgruppe netop er pendlere - altså borgere, der cykler til/fra arbejde/uddannelse.

47 % af supercyklisterne er mellem 46 og 65 år



FIGUR 2: ALDERSFORDELING

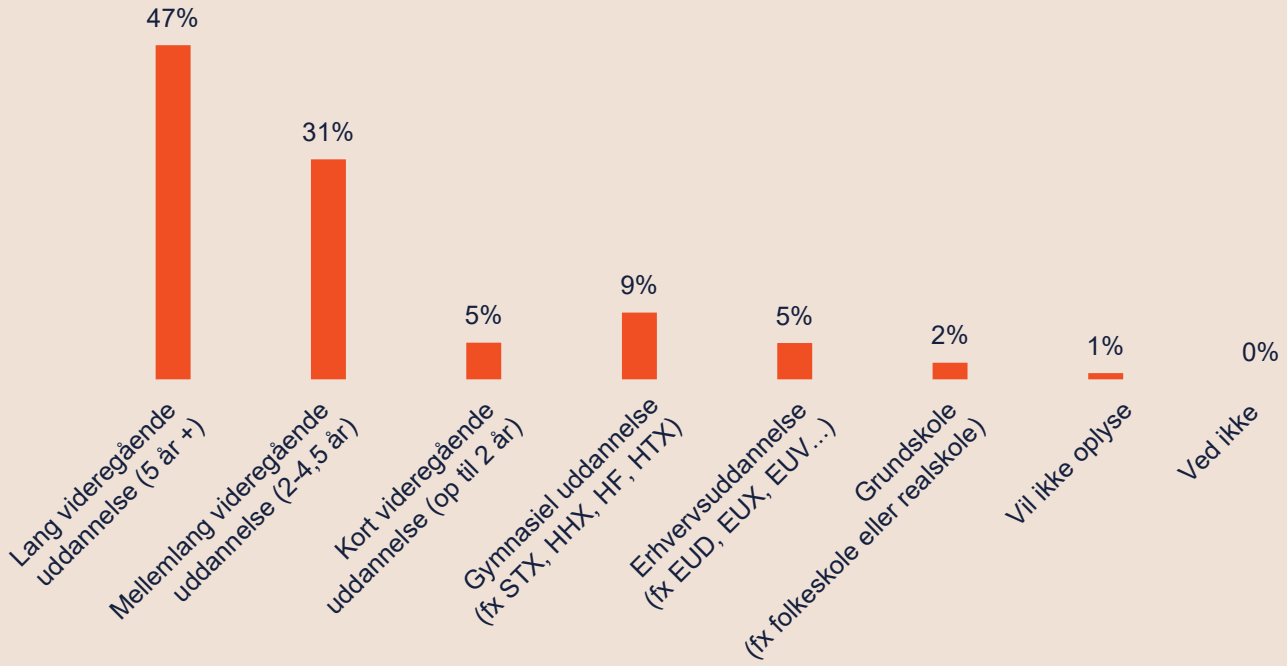
Uddannelse

78 % af supercyklisterne har en lang eller mellemlang uddannelse

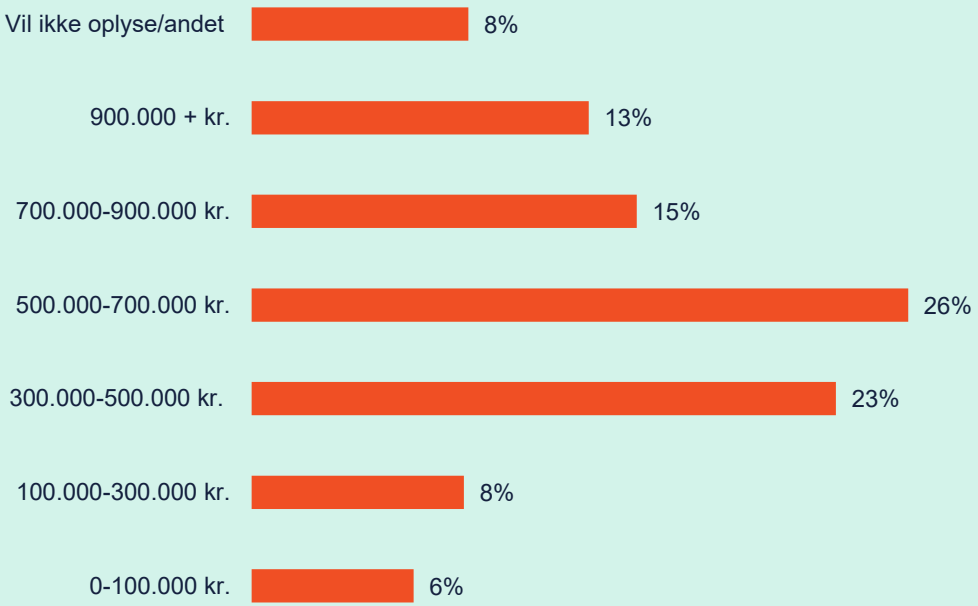
47 % af respondenterne har gennemført en lang videregående uddannelse og 31 % af respondenterne har gennemført en mellemlang videregående uddannelse. Til sammenligning har 21 % af borgerne i Region Hovedstaden gennemført en lang videregående uddannelse og 21 % har gennemført en mellemlang videregående uddannelse.

De resterende 22 % af respondenterne har gennemført en kortere uddannelse eller har ikke ønsket at oplyse højest gennemførte uddannelsesniveau. I Region Hovedstaden har 57 % af borgerne gennemført en kortere uddannelse eller har ikke ønsket at oplyse højest gennemførte uddannelsesniveau.

At uddannelsesniveauet er højt kan hænge sammen med, at rekruttering af respondenter er sket i myldretiden for at indfange målgruppen, nemlig pendlere.



FIGUR 3: SVARFORDELING PÅ SPØRGSMÅLET "HVAD ER DET HØJESTE UDDANNELSESNIVEAU, SOM DU HAR GENNEMFØRT?"



FIGUR 4: BRUGERNES GENNEMSNITLIGE ÅRSINDKOMST

Indkomst

Supercyklisterne har generelt en højere gennemsnitlig årsindkomst end borgerne i Region Hovedstaden. Det er altså ikke af nød eller mangel på penge, at de tager cyklen.

14 % af brugerne af supercykelstierne har en gennemsnitlig årsindkomst på under 300.000 kr. Til sammenligning har 43 % af borgerne i Region Hovedstaden en gennemsnitlig årsindkomst på under 300.000 kr.

Næsten halvdelen af respondenterne - 49 % - har en gennemsnitlig årsindkomst på 300.000 til 700.000 kr. Til sammenligning har 46 % af borgerne i Region Hovedstaden en gennemsnitlig årsindkomst på 300.000 til 750.000 kr.

54 % af brugerne af supercykelstierne har en gennemsnitlig årsindkomst på over 500.000 kr. Til sammenligning har 19 % af borgerne i Region Hovedstaden en gennemsnitlig årsindkomst over 500.000 kr.

Beskæftigelse

Størstedelen af brugerne af supercykelstierne har et deltids- eller fuldtidsarbejde.

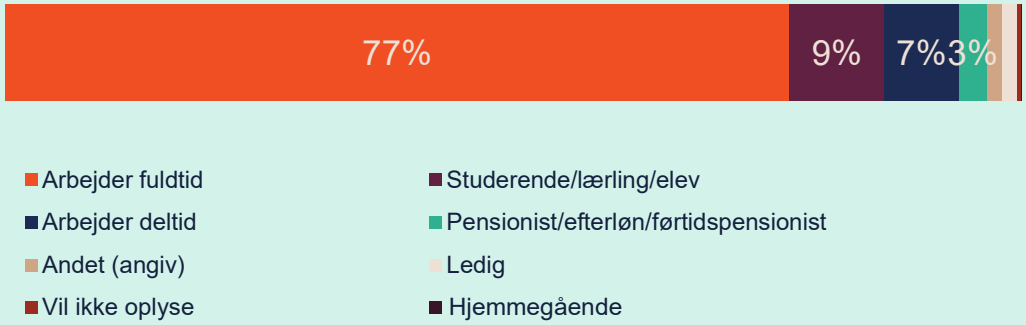
84 % af brugerne har et deltids- eller fuldtidsarbejde. Til sammenligning har 62 % af borgerne i Region Hovedstaden et deltids- eller fuldtidsarbejde.

9 % af brugerne af supercykelstierne er studerende/lærling/elev, mens tallet i Region Hovedstaden er 15 %.

3 % af brugerne af supercykelstierne er pensionister/på efterløn/førtidspensionister. I Region Hovedstaden er dette tal på hele 19 %. Her ses det igen, at de ældre er underrepræsenterede på supercykelstierne.

Dette peger på, at supercyklisterne generelt er borgere med høj beskæftigelse - samtidig kan dette hænge sammen med, at data er indsamlet i myldretiden.

84 % af supercyklisterne har et deltids- eller fuldtidsarbejde

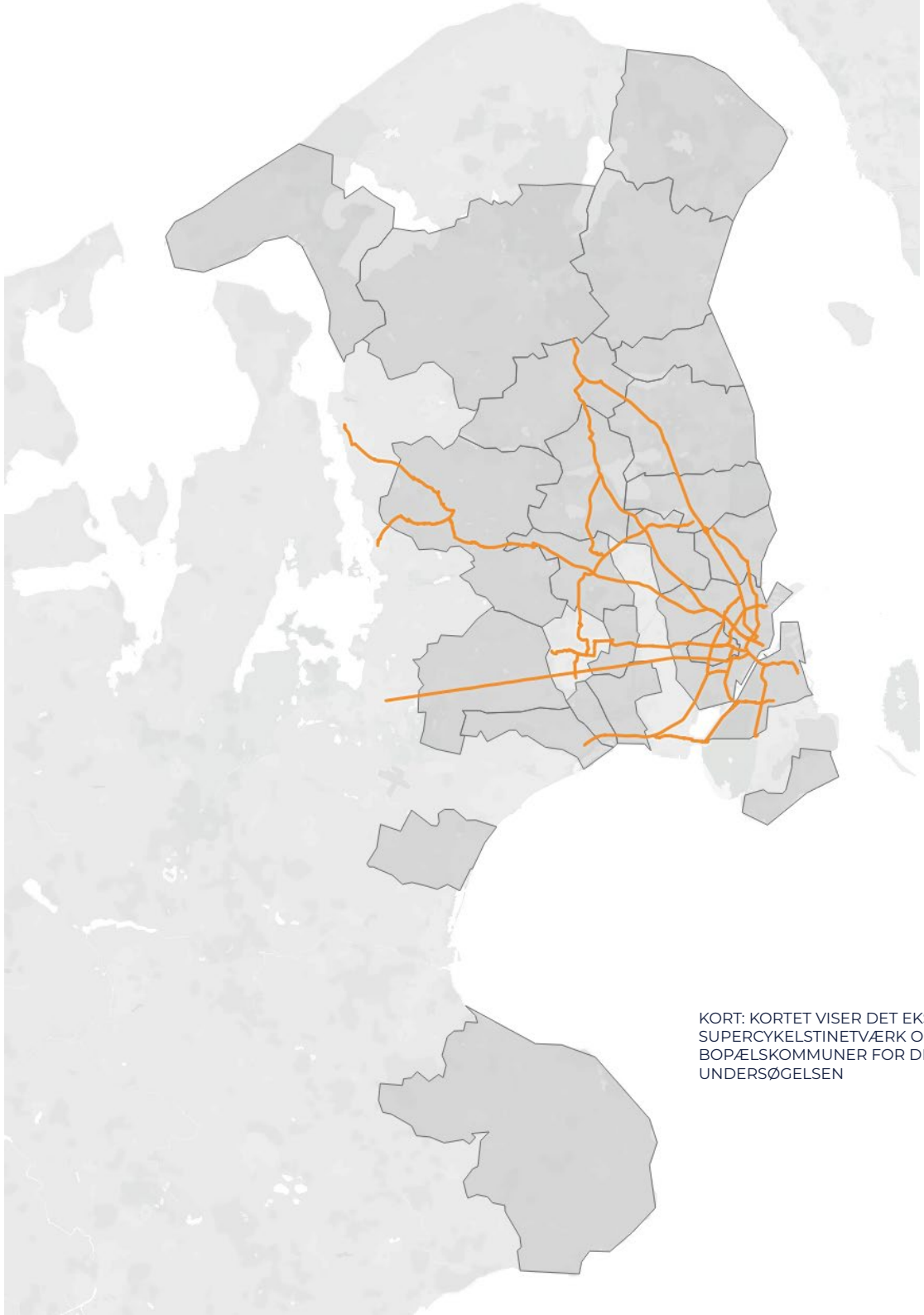


FIGUR 5: SVARFORDELING PÅ SPØRGSMÅLET "HVILKEN BESKÆFTIGELSE PASSER BEDST PÅ DIG?

Brugernes bopæl

Brugerne af supercykelstierne bor i hele Region Hovedstaden.

Kortet viser, hvor de brugere, der har deltaget i spørgeskemaundersøgelsen, bor.



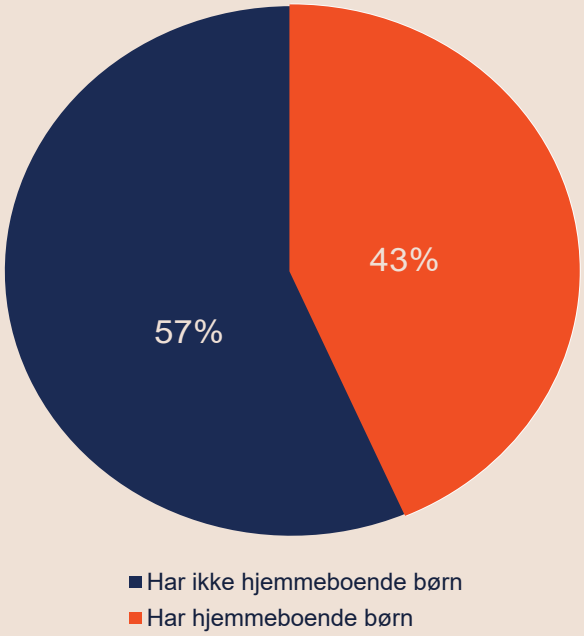
KORT: KORTET VISER DET EKSISTERENDE SUPERCYKELSTINETVÆRK OG BOPÆLSKOMMUNER FOR DELTAGERE I UNDERSØGELSEN

Hjemmeboende børn

43 % af supercyklisterne har hjemmeboende børn

Hele 43 % af brugerne af supercykelstierne har hjemmeboende børn. Børn bruges ofte som forklaring på, hvorfor man vælger bilen frem for cyklen. Blandt supercyklisterne er børn tydeligvis ikke en hindring for at tage cyklen.

57 % af brugerne har ikke hjemmeboende børn.



FIGUR 6: ANDELEN AF BRUGERE MED HJEMMEBOENDE BØRN



DEL II
Supercyklisternes vaner og adfærd

DEL II afdækker supercyklisternes vaner og adfærd. Herunder hvilke cykler de bruger, og hvad der karakteriserer deres cykelture og pendling generelt.

Her præsenteres brugernes cykeltyper, deres gennemsnitlige turlængde, brug af forskellige transportformer og kombinationsrejser, deres bilrådighed og deres pendling på cykel på tværs af forskellige årstider.

Primære formål med cykelture

Langt størstedelen af brugerne benytter sig af supercykelstierne til at transportere sig til og fra arbejde.

For 94 % af brugerne er transport til/fra arbejde/uddannelse et af tre primære formål med deres cykelture.

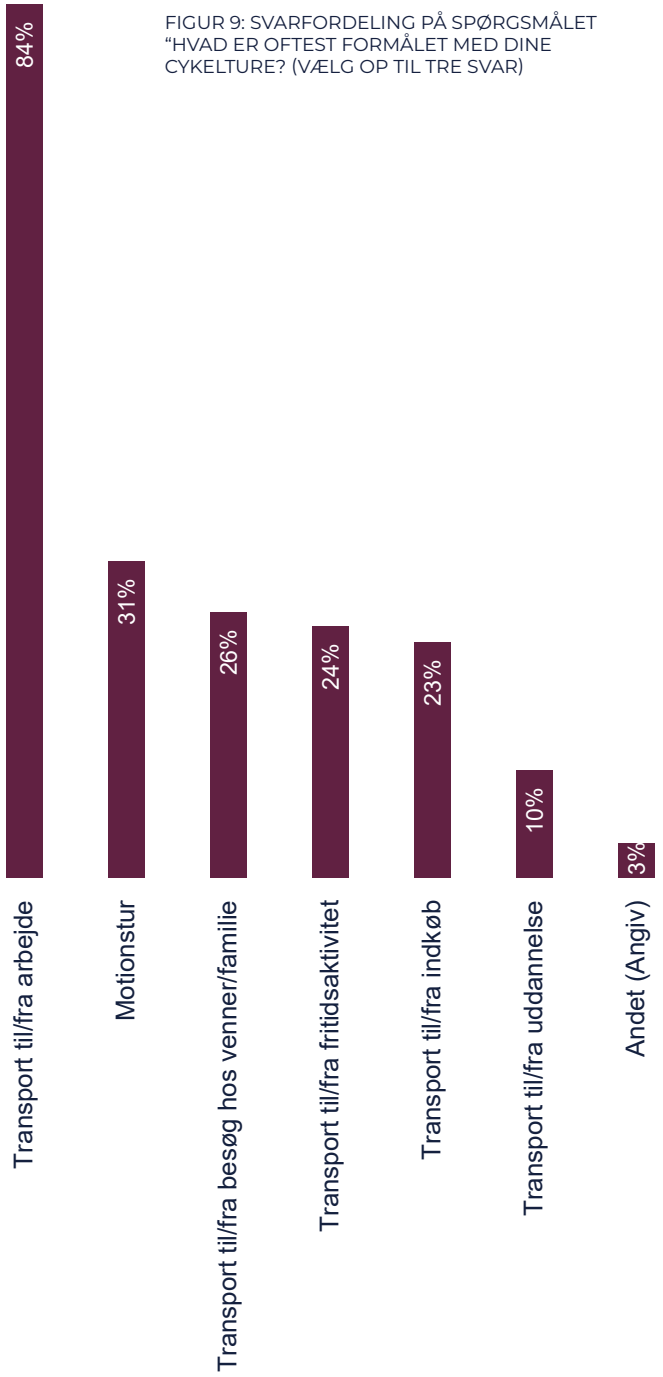
For 31 % af brugerne er motion et af de primære formål med deres cykelture, og for 26 % af brugerne er transport til/fra besøg hos venner/familie et af de primære formål med deres cykelture.

Rigtig mange bruger både cyklen som transport til arbejde, som motionstur og som transport til venner og familie.

Respondenterne har valgt op til tre svar på spørgsmålet om, hvad der oftest er formålet med deres cykeltur.

For 94 % af supercyklisterne er transport til arbejde eller uddannelse et af de primære formål med deres cykeltur

FIGUR 9: SVARFORDELING PÅ SPØRGSMÅLET "HVAD ER OFTEST FORMÅLET MED DINE CYKELTURE? (VÆLG OP TIL TRE SVAR)



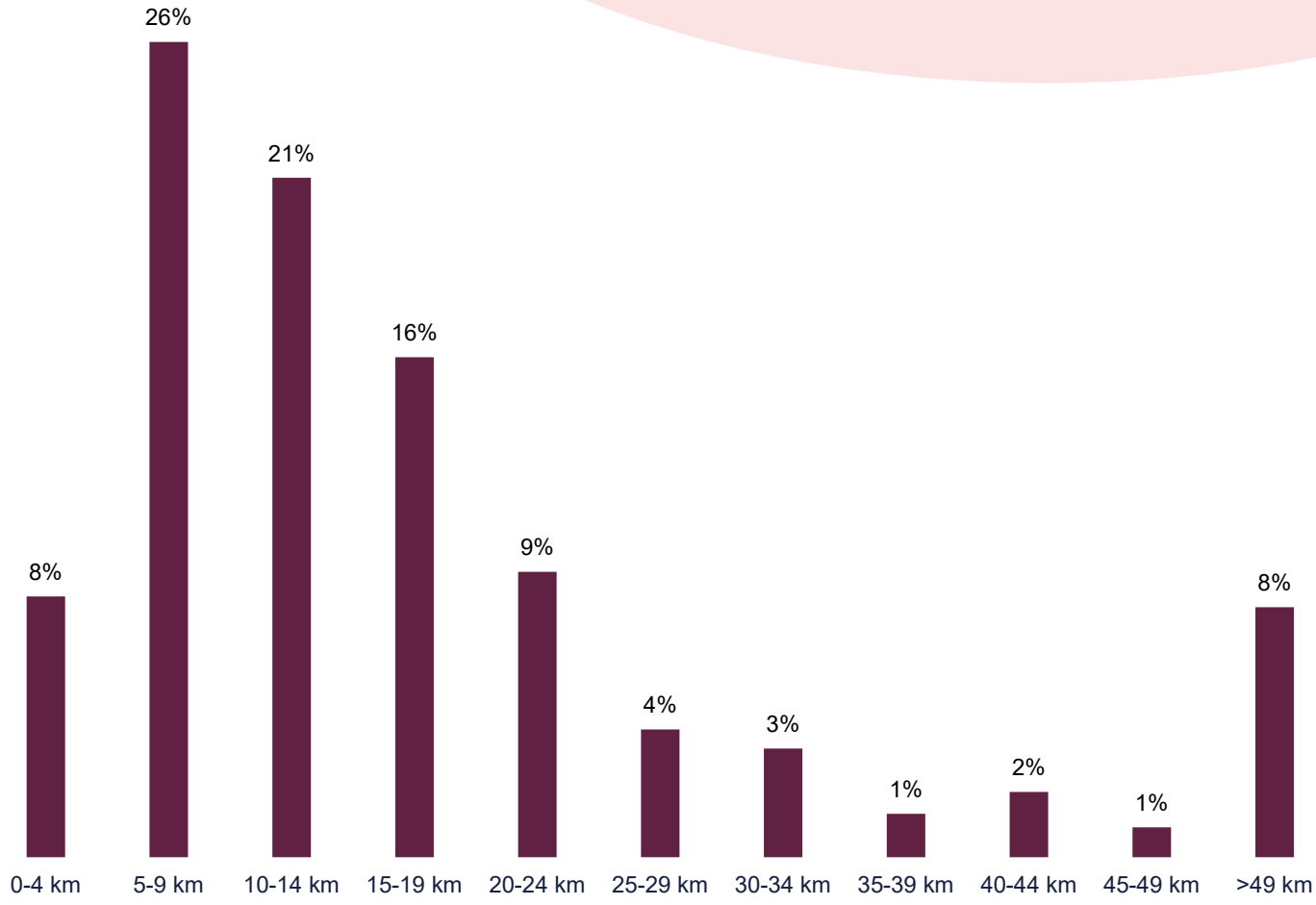
Gennemsnitlige turlængde

63 % af supercyklisterne kørte 5-19 km på den tur, hvor vi mødte dem

Brugerne cyklede i gennemsnit 18,27 kilometer på den tur, hvor de blev inviteret til at deltage i den tværgående brugerundersøgelse.

Medianen for de cyklede afstande var 13 kilometer, hvilket betyder, at cirka halvdelen af brugerne cyklede kortere end 13 kilometer, og den anden halvdel cyklede længere.

63 % af brugerne cyklede mellem 5 og 19 kilometer på denne tur, mens 29 % cyklede over 19 kilometer, og kun 8 % cyklede mellem 0 og 4 kilometer.



FIGUR 10: BRUGERNES GENNEMSNITLIGE TURLÆNGDE

Gennemsnitlige turlængde i forhold til resten af regionen

Transportvaneundersøgelsen 2024 (TU) viser, at den gennemsnitlige pendlertur, der enten starter eller slutter i Region Hovedstaden, er 14 kilometer på tværs af alle transportformer. Herunder gang, cykel, kollektiv transport og bil. Med deres gennemsnitlige cykeltur på 18,27 km, kører supercyklisterne altså længere end den gennemsnitlige pendlertur.

Ser vi nærmere på de enkelte transportformer i Transportvaneundersøgelsen, kan vi se, at den gennemsnitlige cykeltur (alle ture som starter og/eller slutter i Region Hovedstaden) er 3,73 kilometer. Supercyklisternes gennemsnitlige tur på 18,27 km er altså næsten fem gange længere.

I Region Hovedstaden ligger den gennemsnitlige tur med bil og kollektiv transport (som starter og/eller slutter i Region Hovedstaden) begge på cirka 22 km. Dette er altså blot 3-4 km længere end, hvad supercyklisterne i gennemsnit kørte, da de deltog i den tværgående brugerundersøgelse.

Dette viser, at supercykelstierne er konkurrencedygtige med fx bil og kollektiv transport i Region Hovedstaden.

Den gennemsnitlige cykeltur i Region Hovedstaden er på 3,73 km. Supercyklisterne kørte i gennemsnit 18,27 km.

Pendling på tværs af årstider

53 % af supercyklisterne pendler lige meget på cykel om sommeren og vinteren

For majoriteten af supercyklisterne har de skiftende årstider ikke en umiddelbar betydning for, hvor meget de pendler på cykel.

53 % af brugerne pendler lige meget på cykel om sommeren og om vinteren. 43 % pendler mere på cykel om sommeren end om vinteren, og 3 % af brugerne pendler aldrig på cykel – uanset årstiden.



FIGUR 18: SVARFORDELING PÅ SPØRGSMÅLET "ER DER FORSKEL PÅ HVOR MEGET DU PENDLER PÅ CYKEL OM SOMMEREN OG OM VINTEREN?"

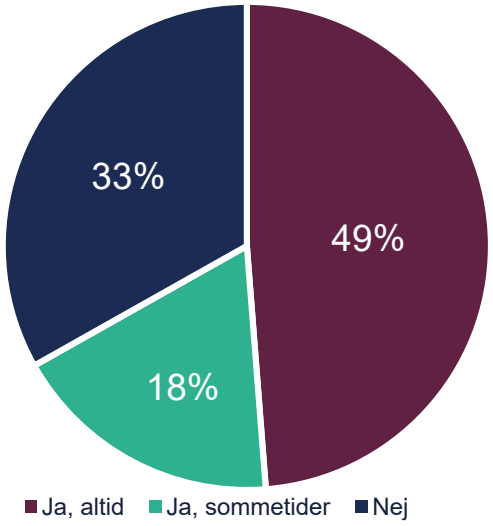
Brugere med bil til rådighed

64 % af supercyklisterne vælger altid at pendle på cykel, selvom de har bil til rådighed

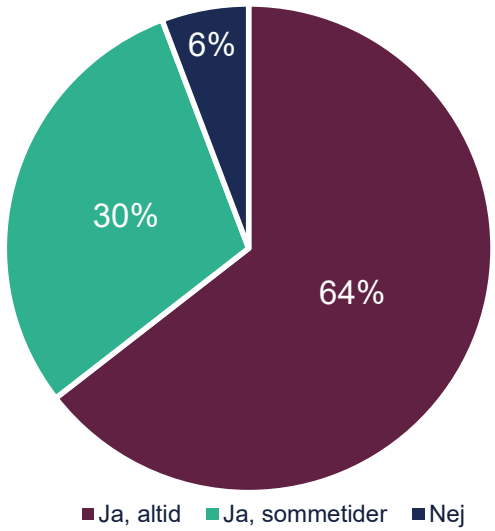
33 % af brugerne har ikke bil til rådighed. Til sammenligning har 51 % af familier i Region Hovedstaden ikke rådighed over bil (i 2023, Statistikbanken - Udtræk fra BIL800). Det tyder altså på, at der er væsentlig flere af brugerne af supercykelstierne, der har bil til rådighed end i resten af regionen.

67 % af brugerne af supercykelstierne har altid eller sommetider bil til rådighed i hverdagen. Ud af denne andel af brugere vælger majoriteten altid eller sommetider at pendle på cykel.

64 % af brugerne vælger altid at pendle på cykel, når de har bil til rådighed. 30 % af brugerne vælger sommetider at pendle på cykel, når de har bil til rådighed. Det er således blot 6 % af brugerne, der vælger ikke at pendle på cykel, når de har til bil rådighed.



FIGUR 13: SVARFORDELING PÅ SPØRGSMÅLET "HAR DU BIL TIL RÅDIGHED I HVERDAGENE?"



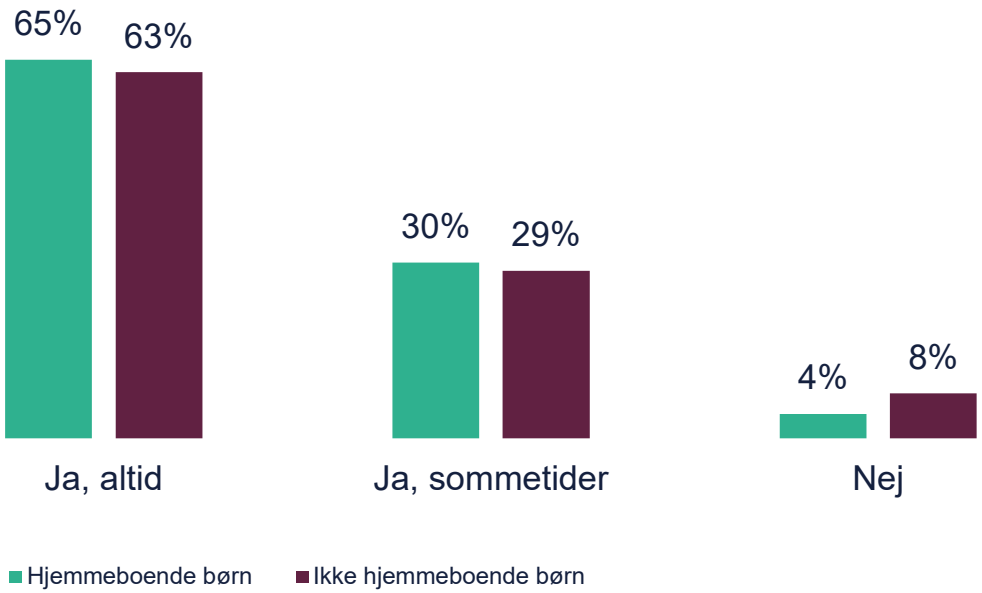
FIGUR 14: SVARFORDELING PÅ SPØRGSMÅLET " PENDLER DU PÅ CYKEL DE DAGE, DU HAR BIL TIL RÅDIGHED?"

Brugere med bil til rådighed - og hjemmeboende børn

Selv med hjemmeboende børn og bil til rådighed, pendler 65 % af supercyklisterne på cykel

Der er ikke nævneværdig forskel på, hvor ofte brugerne med hjemmeboende børn vælger at pendle på cykel, når de har bil til rådighed - i forhold til hvor ofte brugerne uden hjemmeboende børn vælger at pendle på cykel, når de har bil til rådighed.

65 % af brugerne, der har hjemmeboende børn, vælger at pendle på cykel de dage, hvor de har bil til rådighed og 63 % af brugerne, der ikke har hjemmeboende børn, vælger at pendle på cykel de dage, hvor de har bil til rådighed.



FIGUR 15: SVARFORDELING PÅ SPØRGSMÅLET "PENDLER DU PÅ CYKEL DE DAGE, DU HAR BIL TIL RÅDIGHED?"

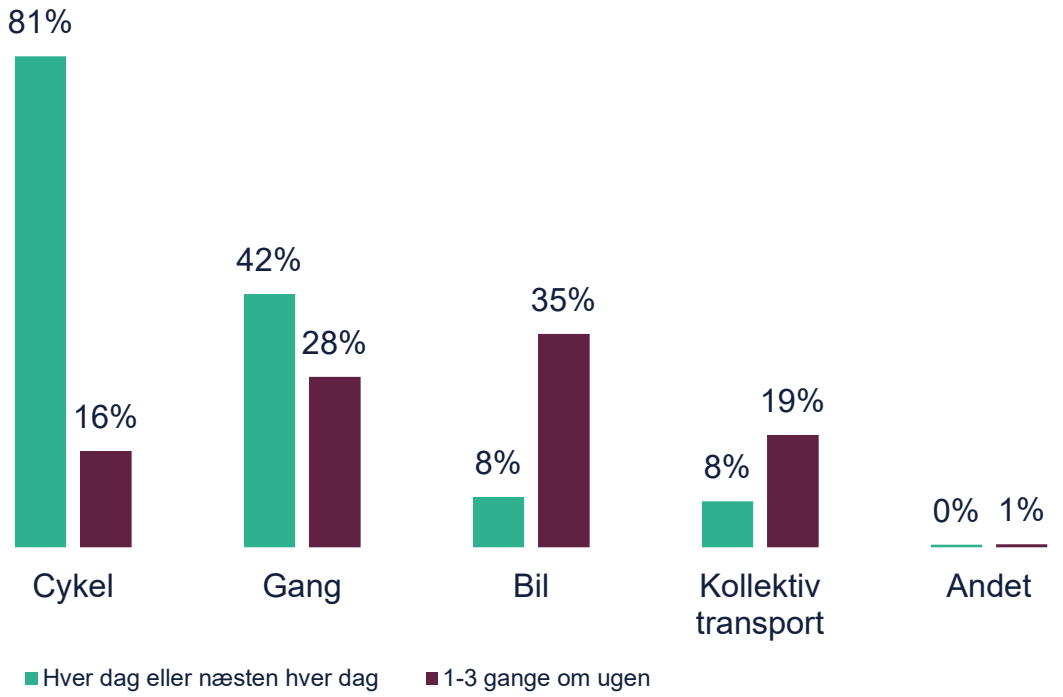
81 % cykler dagligt eller næsten dagligt

Brug af forskellige transportformer

Brugerne af supercykelstierne benytter sig af forskellige transportformer.

De cykler og går primært. 81 % af brugerne benytter sig af en cykel dagligt eller næsten dagligt. 42 % af brugerne går dagligt eller næsten dagligt.

Mens af de i mindre grad, men alligevel jævnligt, kører i bil eller kollektiv transport. 35 % bruger bilen 1-3 gange om ugen. 19 % bruger den kollektive transport 1-3 gange om ugen.



FIGUR 11: SVARFORDELING PÅ SPØRGSMÅLET "HVOR OFTE BENYTTER DU FØLGENDE TRANSPORTFORMER I DIN HVERDAG?"

35 % bruger bilen 1-3 gange om ugen

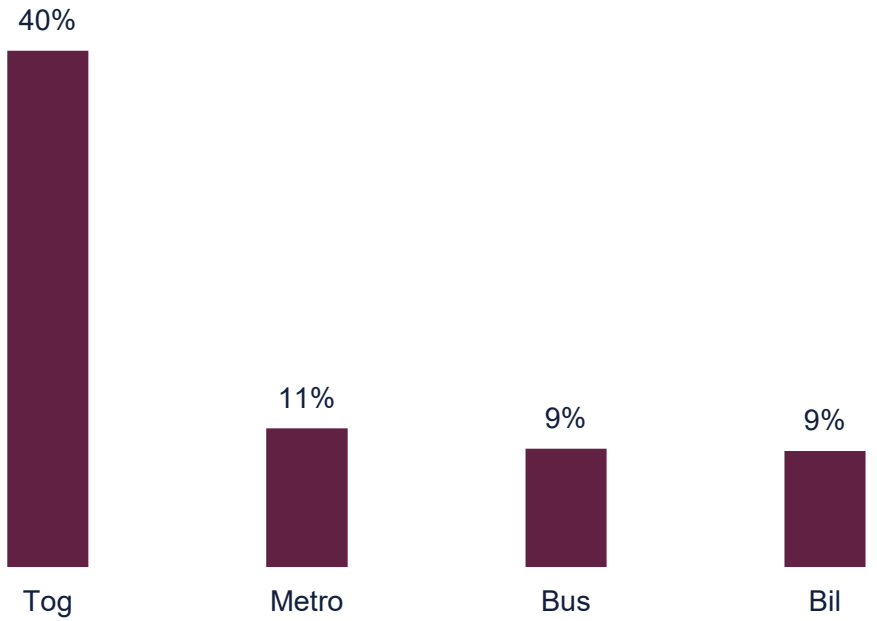
Kombinationsrejser

40 % af supercyklisterne kombinerer cykel og tog mindst 1-3 gange om måneden

40 % af respondenterne kombinerer cyklen med toget 1-3 gange om måneden eller mere.

Derimod er det kun henholdsvis 11 %, 9 % og 9 % af respondenterne, der mindst 1-3 gange om måneden kombinerer cyklen med metroen, bussen og bilen.

Cykel og tog er altså helt tydeligt den foretrukne kombinationsrejse.



FIGUR 12: SVARFORDELING PÅ SPØRGSMÅLET "'HVOR OFTE KOMBINERER DU EN CYKELTUR MED FØLGENDE TRANSPORTFORMER? FX VED AT CYKLE TIL EN STATION OG LADE CYKLEN STÅ ELLER TAGE DEN MED I TOGET."

Forskellige cykeltyper

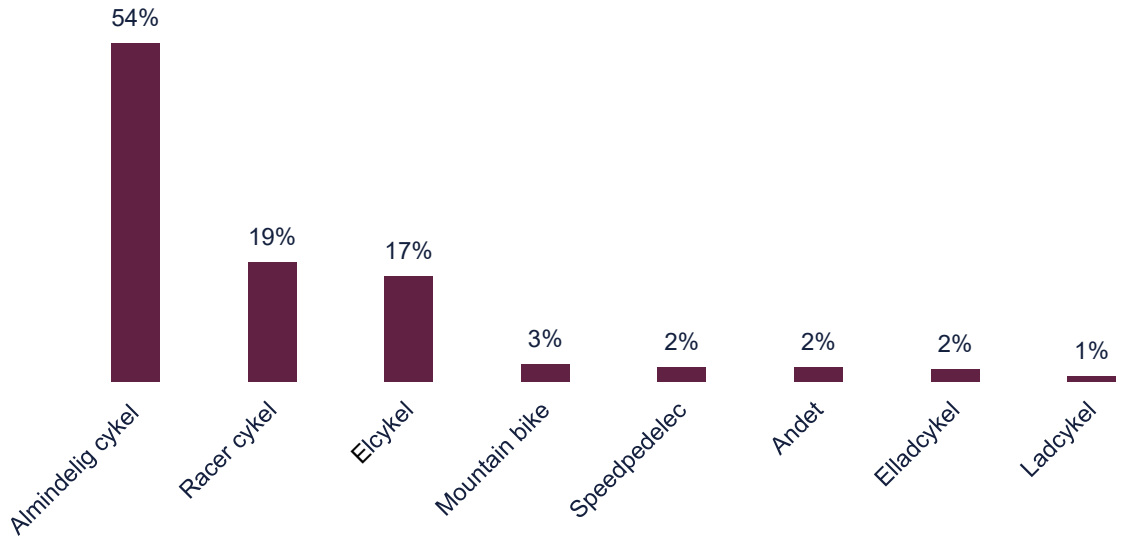
21 % af supercyklisterne kører på en el-drevet cykel

Brugerne af supercykelstierne benytter sig af forskellige typer af cykler. Den cykeltype, som flest brugere benytter sig af dagligt eller næsten dagligt, er en såkaldt almindelig cykel – det vil sige en klassisk cykel/citybike.

54 % af brugerne benytter sig af en almindelig cykel dagligt eller næsten dagligt.

21 % af brugerne benytter sig af en eldrevet cykel (almindelig elcykel, speedpedelec eller elladcykel) dagligt eller næsten dagligt.

19 % af brugerne benytter sig af en racercykel dagligt eller næsten dagligt.



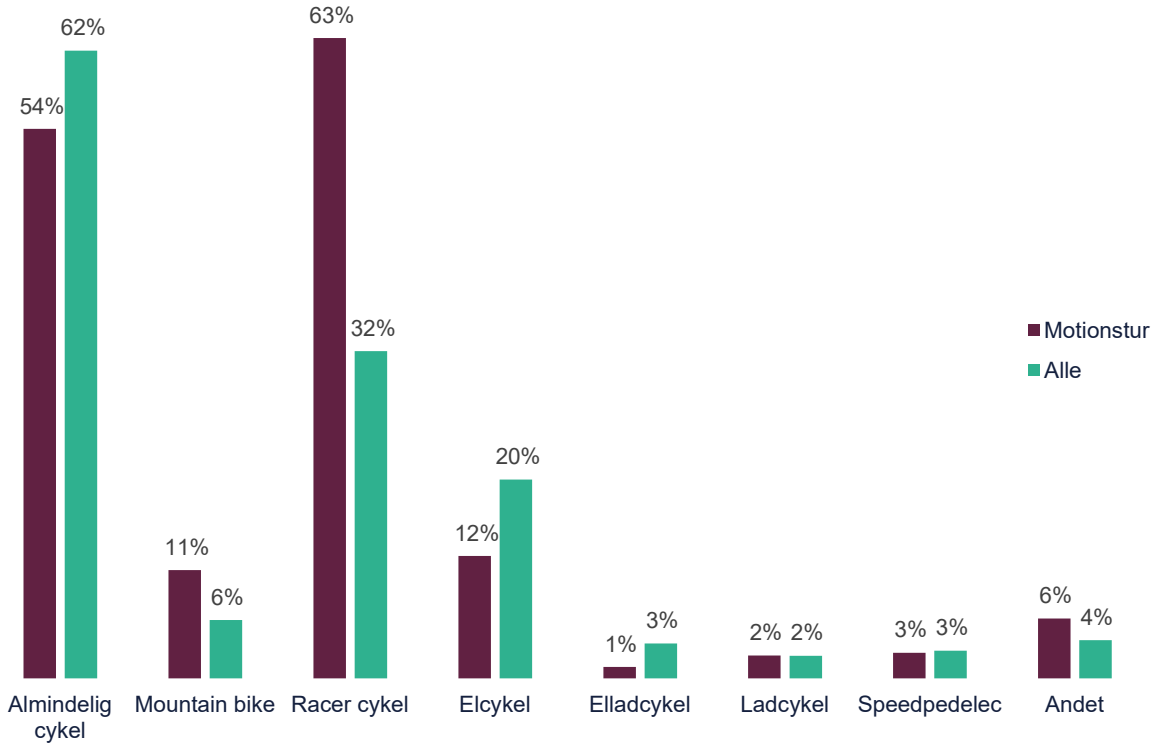
FIGUR 8: ANDELEN AF BRUGERE, SOM HAR ANGIVET "HVER DAG" ELLER "NÆSTEN HVER DAG" PÅ SPØRGSMÅLET "HVOR OFTE BRUGER DU FØLGENDE TYPER AF CYKLER?"

Motionisternes cykeltyper

Blandt de respondenter, der angiver motionstur som et af deres primære formål, er der hele 54 %, som bruger almindelig cykel, og 63 %, som bruger racercykel mindst 1-3 gange om ugen.

For respondenterne samlet set er det blot 32 %, der bruger en racercykel mindst 1-3 gange om ugen.

Det ses desuden, at motionister i væsentlig mindre grad bruger elcykel end de øvrige respondenter.



FIGUR 7: BRUG AF CYKELTYPE, HVOR RESPONDENTEN HAR ANGIVET BRUG "HVER DAG ELLER NÆSTEN HVER DAG" ELLER "1-3 GANGE OM UGEN", OPGJORT FOR ALLE RESPONDENTER OG RESPONDENTER, DER PRIMÆRT BRUGER CYKLEN TIL MOTIONSTUR

DEL III
Supercyklisternes motivation og holdninger

DEL III undersøger supercyklisternes motivation og holdninger. Herunder hvad der motiverer dem til at cykle, og hvordan de oplever, at cykling påvirker deres liv.

Der ligger både kvantitativ og kvalitativ data til baggrund for denne del af undersøgelsen. Her er både tal og citater fra undersøgelsens respondenter, som de har skrevet i fritekst. Når det kommer til spørgsmål om motivation og holdninger, er det nemlig ikke blot relevant at vide *hvor mange*, men også *hvorfor*.

Motivation for at cykle

Muligheden for at få motion er den årsag, der motiverer langt størstedelen af brugerne af supercykelstierne til at cykle. Fysisk sundhed/ motion motiverer 86 % af brugerne til at cykle. For relativt mange heraf er frisk luft også vigtigt.

For 46 % af brugerne er mental velvære en motivation for dem. For relativt mange heraf er frisk luft også vigtigt, mens at det ikke er vigtigt, at cyklen er billig eller hurtig.

Til gengæld er der stor sammenhæng mellem dem, der er motiveret af, at cyklen er billig og dem, der er motiveret af, at cyklen er hurtig. Der er relativ få af dem, der har angivet billig og/eller hurtig som motivation, som også er motiveret af velvære.

På den måde tegner der sig et billede af, at langt de fleste supercyklister er motiveret af motion. Supercyklisterne er dog også forskellige, og hvor nogle motiveres af tid og pris, motiveres andre mere af mental velvære.

"Det er min daglige motion. Jeg tager ofte en omvej for at få flere kilometer i benene"

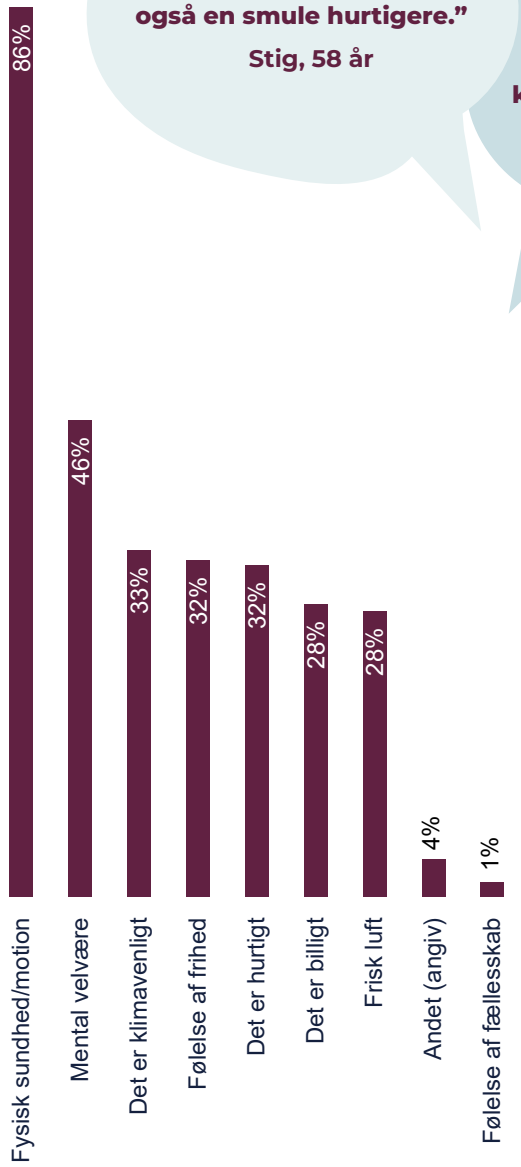
Peter, 57 år

"Det er god motion for krop og sjæl – og så er det også en smule hurtigere."

Stig, 58 år

"Af miljøhensyn ønsker jeg at bruge min bil mindst muligt og kun til længere ture. Alt under 15 kilometer kan klares med cykel eller offentlig transport."

Kim, 44 år



FIGUR 19: SVARFORDELING PÅ SPØRGSMÅLET "HVAD MOTIVERER DIG MEST TIL AT CYKLE I HVERDAGEN?" (VALG MAKS. 3 SVAR)

Motivation for at cykle - for cyklister med bil til rådighed

"Jeg får motion, smukke ture i naturen og en mental bedre start og slutning på arbejdsdagen."

Signe, 36 år

"Cykelturen er bare 100 gange federe end bilen. På cykel er jeg i kontakt med elementerne og kroppen. Jeg mærker glæden ved at få et skub af medvind - eller at cykle ned ad bakken. I bilen er jeg afkoblet fra omverdenen, der er kø og jeg mangler de røde kinder og varmen i kroppen, når jeg kommer frem."

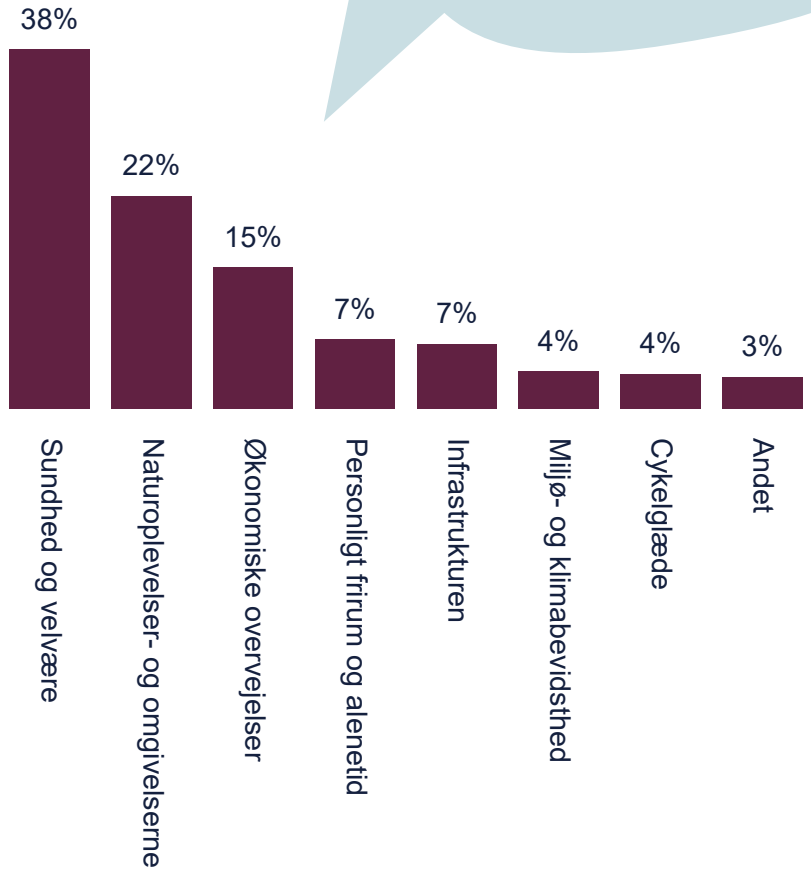
Mette, 47 år

Brugerne har selv sat ord på, hvad der motiverer dem til at pendle på cykel, når de har bil til rådighed. Og sundhed og velvære er også brugernes primære motivation her - med 38 %.

En af supercyklisterne udtrykker det på følgende måde: "Hverdagsmotion er godt for mit fysiske og mentale velvære. Jeg vil aldrig vælge et job, hvor jeg er afhængig af daglig bilkørsel" (Ida, 50 år).

En anden supercyklist bliver motiveret af at pendle på cykel, fordi vedkommende oplever pendling på cykel som mere pålidelig end pendling med kollektiv transport og i bil. Cyklisten udtrykker det på følgende måde: "Jeg ved næsten præcis, hvor lang tid det tager at nå frem på cykel. Modsat er offentlig transport mere upålidelig og i bil kan der være vejarbejde og trafik, som forsinker en. Det vil jeg hellere undgå og bruge lidt ekstra tid på at pendle på cykel" (Anette, 49 år).

Således er transportformen ikke i sig selv en motivation, når cyklen vælges over bilen. Det, der motiverer, er: sundhed, velvære, mindfulness, planlægning af hverdagen, forudsigelighed m.m.



FIGUR 16: SVARFORDELING PÅ SPØRGSMÅL VEDR. ÅRSAGER TIL VALG AF CYKEL FREM FOR BIL

Brugernes oplevelse af vigtigheden af klimavenlige transportformer

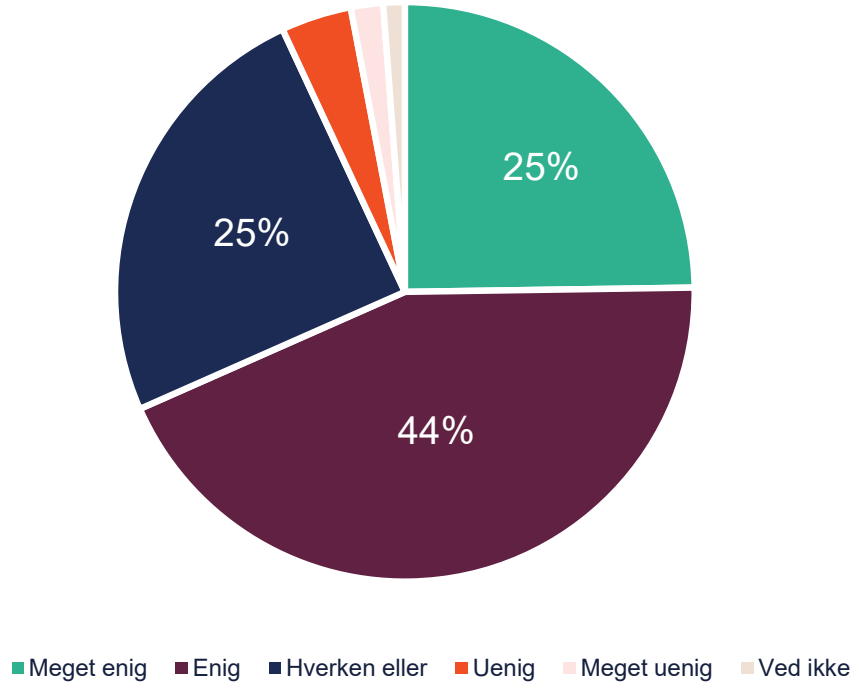
69 % af supercyklisterne ser vigtigheden i, at deres transportformer er klimavenlige

Det lader til at være vigtigt for brugerne, at benytte sig at klimavenlige transportformer.

25 % af brugerne er meget enige i udsagnet "Det er vigtigt for mig, at mine transportformer er klimavenlige." 44 % er enige i udsagnet.

Her er det dog interessant at notere sig, at motivationen for at cykle primært er fysisk sundhed og mental velvære (se s. 30). Klimaet er vigtigt for cyklisterne, men i hverdagen motiveres de mere af egne behov og velvære.

Når der arbejdes med cykelfremme er det derfor oplagt at appelere til cyklisternes motivation i hverdagen - frem for deres holdning til klimaet.



FIGUR 20: SVARFORDELING PÅ SPØRGSMÅLET "HVOR ENIG ELLER UENIG ER DU I FØLGENDE UDSAGN: "DET ER VIGTIGT FOR MIG, AT MINE DAGLIGE TRANSPORTFORMER ER KLIMAVENLIGE"?

"For at hjælpe til med at undgå et klimakollaps."

Ruben, 52 år

"Jeg vil gerne give videre til min søn, at man skal passe på miljøet."

Sofie, 32 år

Cykeltures betydning for brugernes glæde

89 % af supercyklisterne svarer, at de er gladere i hverdagen, når de cykler

Ifølge supercyklisterne har deres cykelture en positiv indvirkning på deres humør.

89 % af brugerne er enige eller meget enige i udsagnet "Jeg er gladere i hverdagen, når jeg cykler". Det er rigtig mange.

Ligesom at mange af brugerne svarer, at det mentale velvære er en motivation for at vælge cyklen, bruger flere cyklister også ord som "mentalt frirum", "frihed", "zen", "mig-tid", "mindfulness" med mere, når de selv skal beskrive positive oplevelser forbundet med at cykle. Samtidig understreger mange af brugerne også deres fysiske sundhed som motivation.

På den måde bidrager cyklen ikke kun med transport fra A til B, men med fysiologiske og sanselige kvaliteter til supercyklisternes liv, som kan forbindes med cyklens positive indvirkning på deres humør.

"Det er et mentalt frirum at sidde på min cykel."

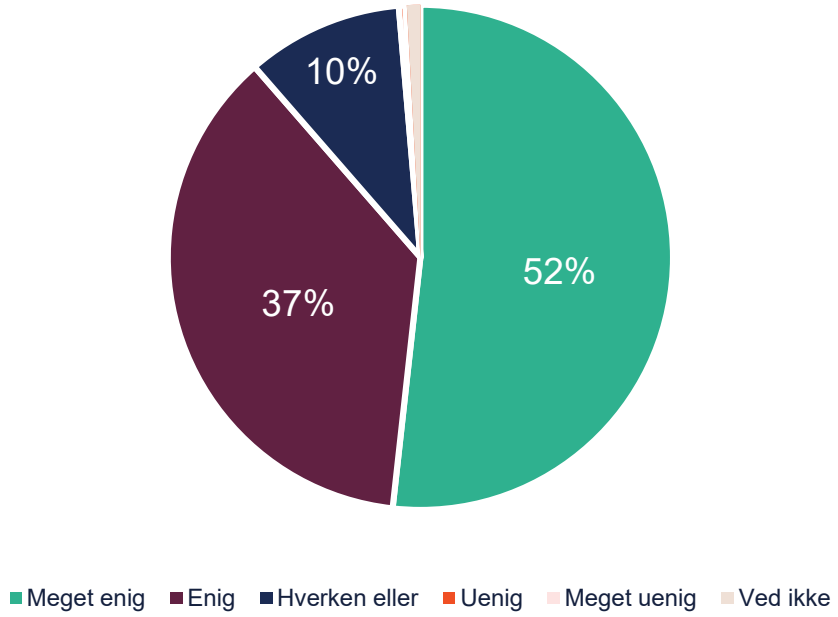
Asger, 34 år

"Det er dejligt at cykle. Bekymringerne forsvinder, jeg får frisk luft og motion, og så ser jeg årstiderne med andre øjne"

Finn, 66 år

"Jeg holder af at cykle, og jeg får en bedre hverdag af det."

Mikkel, 44 år



FIGUR 21: SVARFORDELING PÅ SPØRGSMÅLET "HVOR ENIG ELLER UENIG ER DU I FØLGENDE UDSAGN: JEG ER GENERELT GLADERE I HVERDAGEN, NÅR JEG CYKLER".

Cykeltures betydning for brugernes oplevelse af stress

71 % af supercyklisterne svarer, at de er mindre stresset i hverdagen, når de cykler

Ifølge supercyklisterne har deres cykelture en positiv indvirkning på deres **egen oplevelse af stress.**

71 % af brugerne er enig eller meget enige i udsagnet "Jeg er mindre stresset i hverdagen, når jeg cykler." Det er mange.

At cykelturen kan opleves som et mentalt frirum og som mig-tid, hænger muligvis sammen med supercyklisternes oplevelse af, at cykelturen også har en positiv indflydelse på deres stressniveau.

"Cyklen er ren opladning både til og fra arbejde"

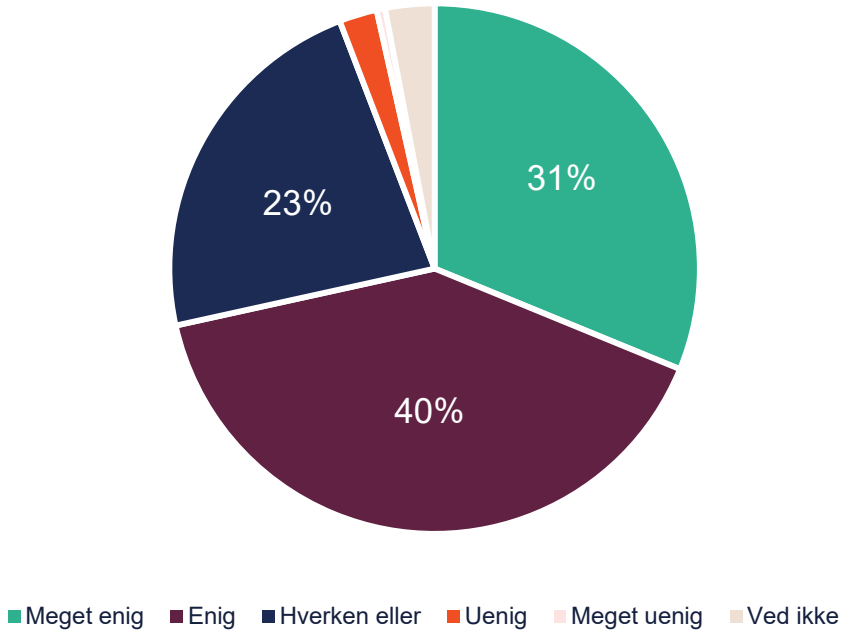
Susan, 56 år

"Jeg stresser af på cykel"

Anette, 60 år

"Jeg nyder at cykle. Bruger det som næsten daglig motion. Det er svært at være sur, når man kommer hjem efter en stresset dag."

Lone, 57 år



FIGUR 22: SVARFORDELING PÅ SPØRGSMÅLET " HVOR ENIG ELLER UENIG ER DU I FØLGENDE UDSAGN: "JEG ER GENERELT MINDRE STRESSET I HVERDAGEN, NÅR JEG CYKLER""



DEL IV
Oplevelse af Supercykelstierne

DEL IV præsenterer supercyklisternes oplevelse af supercykelstinetværket. Herunder deres kendskab til supercykelstinetværket, deres oplevelse af kvaliteten af stier og ruter samt netværkets betydning for deres transportvaner.

Derudover præsenteres de kvaliteter, der ifølge brugerne er det vigtigste ved en cykelstis infrastruktur og ved en cykelrutes omgivelser samt brugernes egne forslag til, hvordan supercykelstierne kan blive endnu bedre.

Disse indsigter kan derfor bruges som relativ konkrete input i forbindelse med planlægning af nye ruter og forbedring af eksisterende ruter.

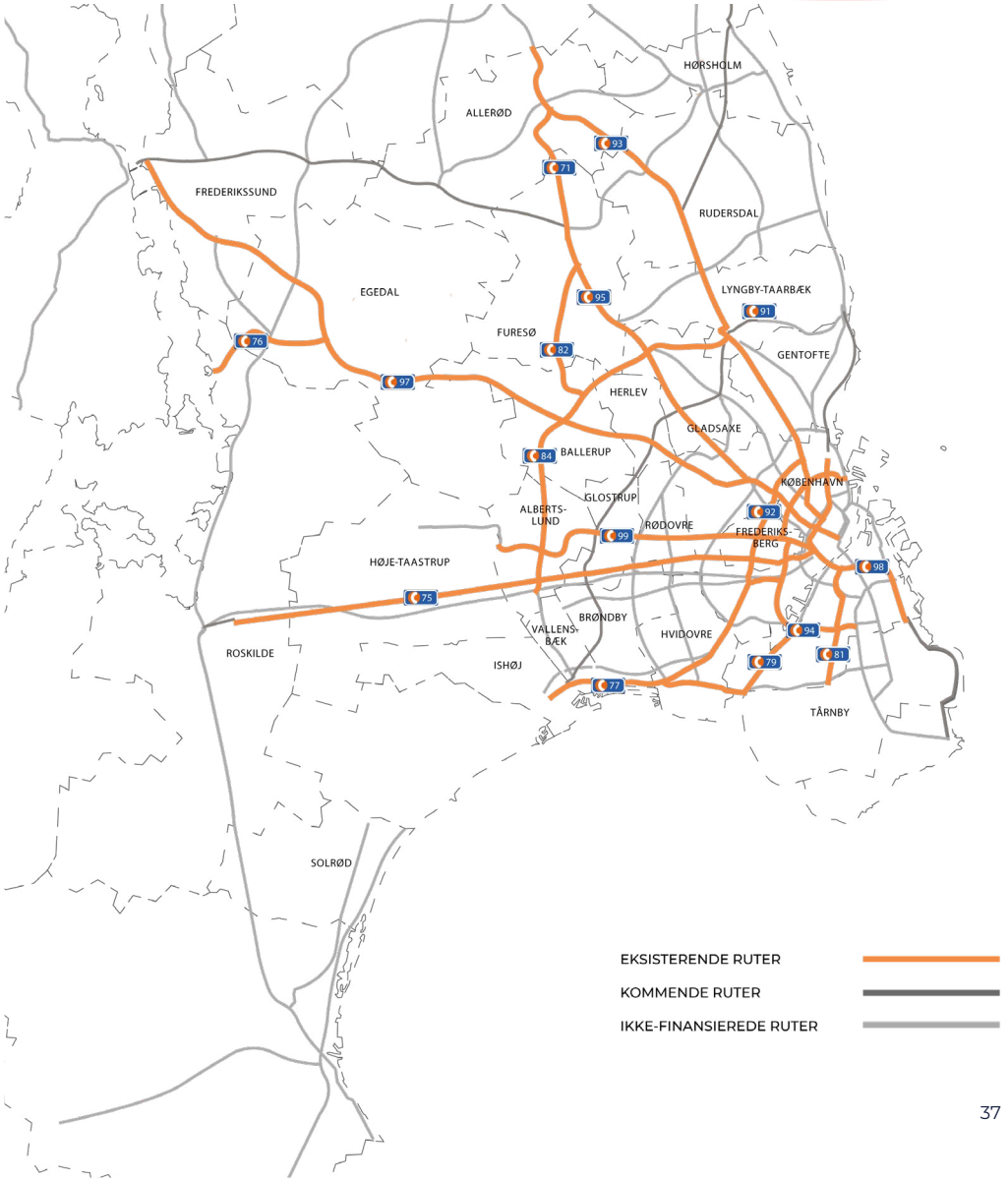
88 % af brugerne kendte til supercykelstierne som koncept forud for undersøgelsen

Brugernes kendskab til supercykelstinetværket

Langt størstedelen af brugerne af supercykelstierne kendte til supercykelstierne som koncept forud for denne brugerundersøgelses gennemførsel.

88 % af brugerne kendte til supercykelstierne forud for brugerundersøgelsen - blot 12 % gjorde ikke.

På trods af de relativt få supercykelstier, er kendskabet til ruterne stort. Dette tyder på, at kommunikation og formidling omkring supercykelstierne bredt set virker. Fx afmærkning og skiltning langs ruterne.



FIGUR 23: SUPERCYKELSTIERNES RUTENET.

Supercykelstinetværkets betydning for brugernes cykelvaner

22 % af supercyklisterne mener, at de cykler mere på grund af supercykelstierne

Over en femtedel - 22 % - af supercyklisterne oplever, at de cykler mere på grund af supercykelstinetværket.

Respondenterne har fået muligheden for at besvare spørgsmålet "Har du noget på hjerte, du gerne vil fortælle til Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen?". I disse fritekstbesvarelser, er det tydeligt, at brugerne er meget glade for supercykelstierne.

Flere cyklister fremhæver, at de som trafikantgruppe føler sig særligt set og værdsat, når der er indsatser specifikt rettet mod dem - så som supercykelstierne, fodhvilere, cykelskilte m.m.

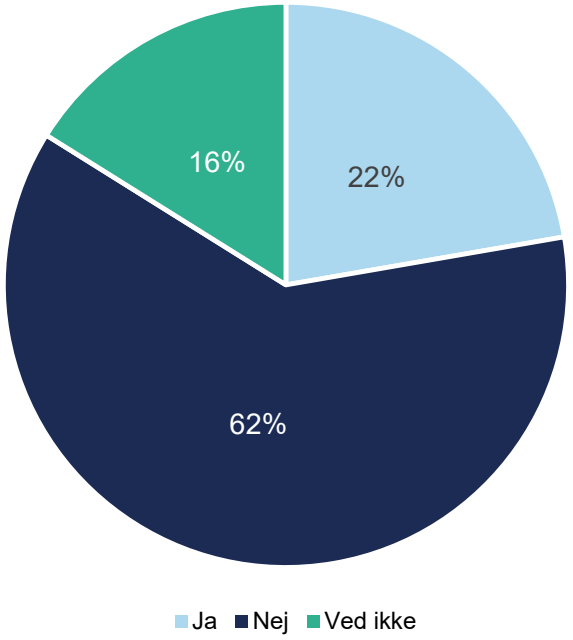
Samtidig fremhæver flere cyklister, at på de ruter med brede, uforstyrrede cykelstier, kan de bruge turen som afslapning - og få den føromtalte "mig-tid."

"Når cykelstierne er gode - brede, ryddet og uden afbræk - så giver det ro og afslapning på cykelturen til og fra arbejde. Det gør det nemmere at vælge cyklen frem for bilen"

Sara, 39 år

"Jeg værdsætter meget, når der kommer flere supercykelstier i København. Så bliver det nemmere at prioritere at cykle og få bilerne ud af byen"

William, 31 år

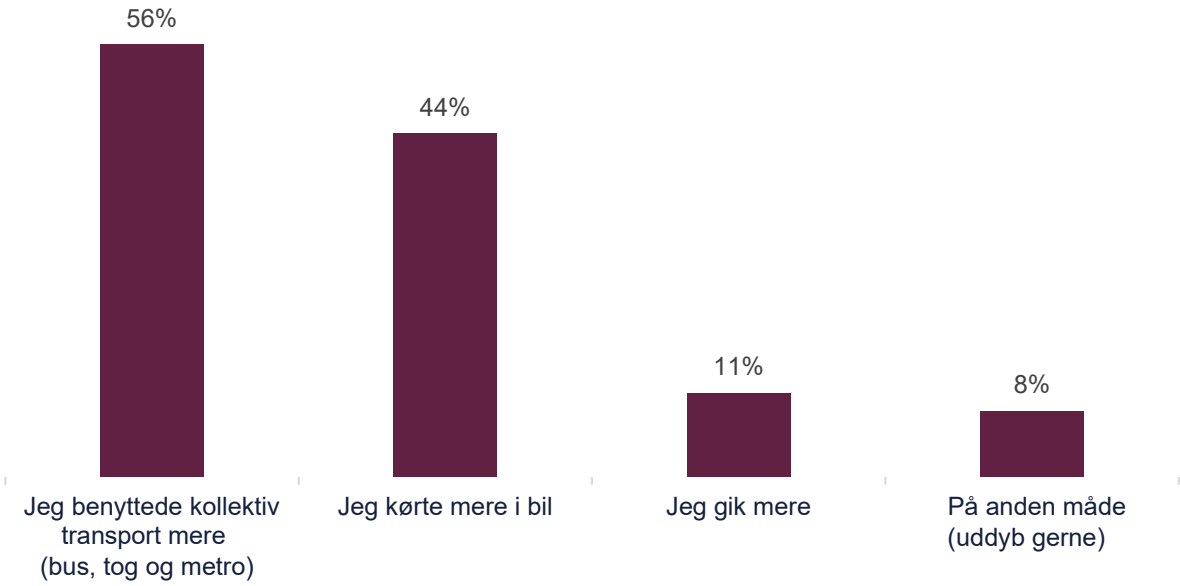


FIGUR 24: SVARFORDELING PÅ SPØRGSMÅLET "CYKLER DU MERE PÅ GRUND AF SUPERCYKELSTINETVÆRKET?"

Supercykelstinetværkets betydning for brugernes transportvaner

Blandt de brugere, der oplever, at de cykler mere på grund af supercykelstinetværket, benyttede 56 % af dem sig tidligere mere af kollektiv transport end de gør i dag.

Og 44 % kørte tidligere mere i bil end de gør i dag.



FIGUR 25: SVARFORDELING PÅ SPØRGSMÅL VEDR. SUPERCYKELSTINETVÆRLETS BETYDNING FOR BRUGERNES TRANSPORTVANER.

44 % af de brugere, der cykler mere på grund af supercykelstinetværket, plejede at køre mere i bil

Vigtigste kvaliteter ved en cykelstis infrastruktur

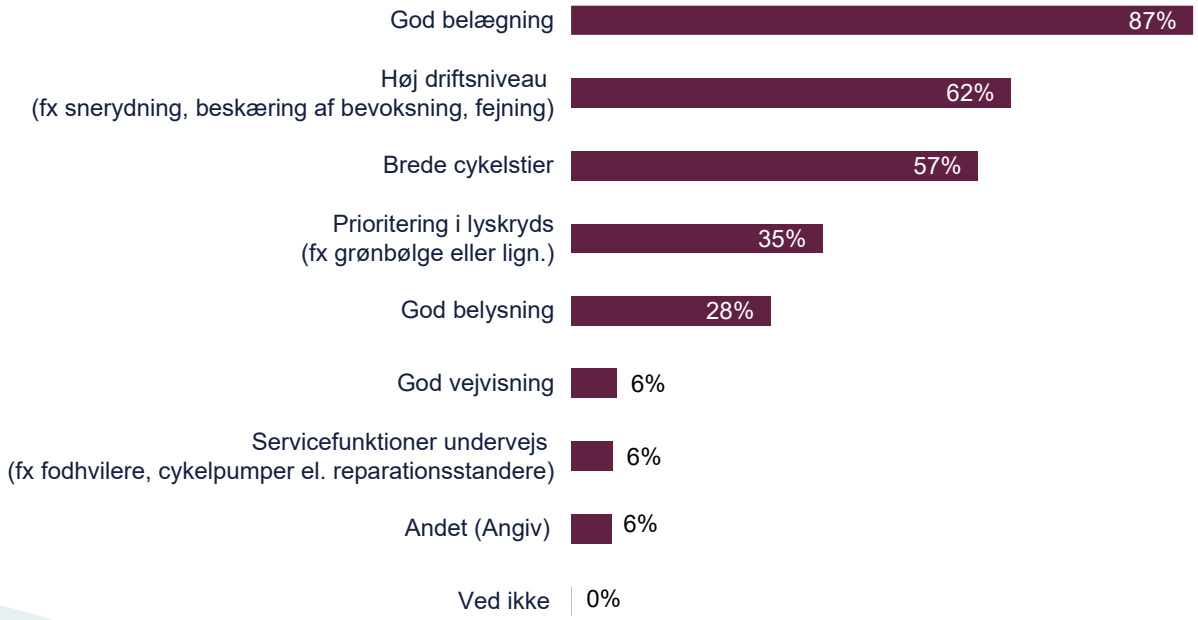
For 87 % af brugerne er god belægning en af de vigtigste kvaliteter ved en cykelsti

Blandt brugerne er der bred enighed om, at god belægning er den vigtigste kvalitet ved en cykelstis infrastruktur. Det er bemærkelsesværdigt, at noget så grundlæggende som underlaget og driften heraf er så vigtigt for brugerne.

For 87 % af brugerne er god belægning en af de tre vigtigste kvaliteter ved en cykelstis infrastruktur og for 62 % er et højt driftsniveau en af de vigtigste kvaliteter.

Der er altså ingen tvivl om, at underlaget er vigtigt for supercyklisterne. Det kan hænge sammen med, at de er afhængige af denne transportform til deres daglige pendling.

For 57 % er brede cykelstier en af de vigtigste kvaliteter ved en cykelstis infrastruktur. Dette er mange, men ikke den vigtigste. Hvilket kan hænge sammen med, at flere af supercykelstierne løber uden for byerne i relativt fredelige omgivelser og med færre cyklister. Derfor er bredde mindre vigtigt end underlag.



FIGUR 26: SVARFORDELING PÅ SPØRGSMÅLET "HVILKE AF FØLGENDE KVALITETER VED EN CYKELSTI ER VIGTIGST FOR DIG?"

"Det er vigtigt, at man både kan holde en høj fart, og at man samtidig føle sig tryg på hele ruten"

Kirsten, 61 år

"Brede cykelstier er en klar fordel, når der kommer flere cyklister på cykelstierne, og særligt når cyklister bevæger sig i forskellige tempi, fx hurtigkørende elcykler"

Per, 54 år

Vigtigste kvaliteter ved en cykelrutes omgivelser

Blandt brugerne af supercykelstierne er der bred enighed om, at den vigtigste kvalitet ved en cykelrutes omgivelser er, at den har så få stop som muligt. For 85 % af brugerne er så få stop som muligt en af de tre vigtigste kvaliteter ved en cykelrutes omgivelser. Få stop handler om flow, tid og fysisk irritation over at skulle op og ned i tempo.

For 65 % af brugerne er et forløb gennem naturskønne omgivelser en af de vigtigste kvaliteter. Dette handler i høj grad om nydelse og at kunne bruge cykelturen som afslapning og en positiv oplevelse.

For 56 % af brugerne er et forløb væk fra biltrafik en af de vigtigste kvaliteter. Dette kan både handle om luftkvalitet, idet frisk luft og sundhed har stor betydning for supercyklisterne. Det kan også handle om mental velvære og afslapning, idet det for flere cyklister hænger sammen med fred for biltrafik (s. 30).

Disse tre kvaliteter - få stop, naturskønne omgivelser og væk fra biltrafik - er meget markante ift. de andre svarmuligheder, og er dermed tydeligvis vigtigst for supercyklisterne.

I brugernes fritekstbesvarelser er det dog også tydeligt, at supercyklisterne generelt bare er glade for cykelstier og gode cykelstier.

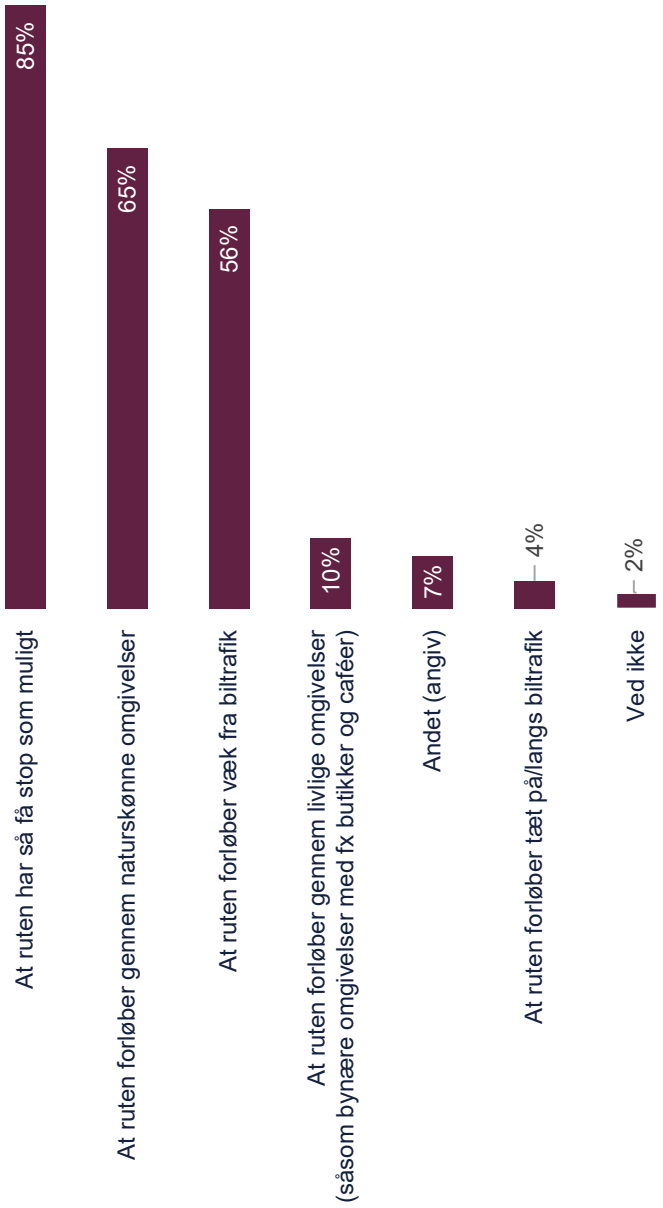
"Jeg er rigtig glad for at kunne have cykelstier at cykle på, især om vinteren. Det er alt for farligt at cykle på landevejene."

Lars, 62 år

"Det er superfedt med de gode cykelstier. Jeg vil hellere cykle længere på en god cykelsti end kortere på en dårlig cykelsti."

Henrik, 51 år

Få stop, naturskønne omgivelser og væk fra biltrafik er de tre vigtigste kvaliteter ved en cykelrute



FIGUR 27: SVARFORDELING PÅ SPØRGSMÅLET "HVILKE AF FØLGENDE KVALITETER VED EN CYKELRUTES OMGIVELSER ER VIGTIGST FOR DIG?"



OPSAMLING
Hvem er supercyklisterne?

Når man ser på tværs af undersøgelsens data og indsigter, bliver det tydeligt, at der ikke findes én type supercyklist. Supercyklister er - ligesom alle andre mennesker - diverse og med forskellig demografi, vaner, adfærd, motivationer, holdninger og oplevelser.

Alligevel er der en række karakteristika, der træder frem, og som kan bruges aktivt i det videre arbejde med udvikling af supercykelstinetværket. En række karakteristika, der fortæller, hvem de fleste af supercyklisterne er - og hvad der betyder noget for dem som cyklister og som mennesker.

DEMOGRAFI

- **43** % er kvinder og **57** % er mænd
- **47** % er mellem 46 og 65 år
- **78** % har en lang eller mellemlang uddannelse
- **49** % har en gennemsnitlig årsindkomst på 300.000 til 700.000 kr.
- **84** % har et deltids- eller fuldtidsarbejde
- **43** % har hjemmeboende børn

VANER OG ADFÆRD

- For **94** % er transport til arbejde/uddannelse et af de primære formål med deres cykeltur
- **63** % kørte 5-19 km på den tur, hvor vi mødte dem
- Den gennemsnitlige cykeltur i Region Hovedstaden er på **3,73 km.** Supercyklisterne kørte i gennemsnit **18,27 km.**
- **53** % pendler lige meget på cykel om sommeren og vinteren
- **67** % har bil til rådighed. Heraf vælger **64** % altid at pendle på cykel, selvom de har bil til rådighed
- **65** % af brugerne, der har hjemmeboende børn, vælger at pendle på cykel de dage, hvor de har bil til rådighed
- **81** % cykler dagligt eller næsten dagligt
- **35** % bruger bilen 1-3 gange om ugen
- **40** % kombinerer cykel og tog mindst 1-3 gange om måneden
- **54** % kører på almindelig cykel
- **21** % kører på en el-drevet cykel
- Blandt dem, der angiver motionstur som et af deres primære formål, er der hele **54** %, som kører på almindelig cykel

MOTIVATION OG HOLDNINGER

- Fysisk sundhed motiverer **86** % til at cykle
- For **46** % er mental velvære en motivation for at cykle
- **69** % ser vigtigheden i, at deres transportformer er klimavenlige
- **89** % svarer, at de er gladere i hverdagen, når de cykler
- **71** % svarer, at de er mindre stresset i hverdagen, når de cykler

OPLEVELSE AF SUPERCYKELSTIERNE

- **88** % kendte til supercykelstierne som koncept forud for undersøgelsen
- **22** % mener, at de cykler mere på grund af supercykelstierne
- **44** % af dem, der cykler mere på grund af supercykelstinetværket, plejede at køre mere i bil
- For **87** % er god belægning en af de vigtigste kvaliteter ved en cykelsti
- **Få stop, naturskønne omgivelser og væk fra biltrafik** er de tre vigtigste kvaliteter ved en cykelrute


wallaroo