



Bro over Artillerivej- (Indre Ringrute)



EVALUERING 2025

MÅLINGER AUGUST-SEPTEMBER 2025

Bro over Artillerivej- (Indre Ringrute)

EVALUERING 2025

MÅLINGER AUGUST-SEPTEMBER 2025

Indholdsfortegnelse

1.	Indledning.....	3
2.	Metode.....	5
2.1.	Trafiktællinger	5
2.2	Komfortmålinger	5
2.3	Spørgeskemaundersøgelse	7
2.3.1	Uheldsanalyse	7
3.	Trafiktal og rejsetid.....	8
3.1	Trafiktal	8
3.2	Rejsetidsanalyse og stopfrekvens	11
4.	Komfort	13
5.	Brugernes vurdering.....	15
5.1	Respondenter	15
5.2	Aktuel tur	18
5.3.	Tilfredshed og tryghed	21
5.4.	Uheld.....	28

Bilag A: Spørgeskema 2025

Bilag B: Besvarelser fra spørgeskema 2025

Bilag C: Cykeltællinger

Bilag D: Komfortmålinger

Bilag E: Rejsetidsmålinger

1. Indledning

Broen over Artillerivej er en ny broforbindelse på den eksisterende supercykelsti, Indre Ringrute. Broen over Artillerivej blev forsinket til den oprindelige åbning af ruten i 2017, men er pr. 19. juni 2025 ibrugtaget som en del af ruten. Indre Ringrute er 13,7 km lang og forbinder Frederiksberg og Københavns Kommuner, og indgår som led i en række øvrige radiale supercykelstier.

Broen over Artillerivej udgør en vigtig forbedring af rutens sammenhæng, fremkommelighed, komfort og tryghed og sikkerhed, hvor cyklister og gående nu kan krydse Artillerivej udenom biltrafikken. Broen forbinder Ved Slusen og stien langs Amager Fælled og Vejlands Allé.

Broen blev indviet d. 19. juni 2025 og er blevet evalueret i løbet af august og september 2025.

Evalueringen tager udgangspunkt i Supercykelstisamarbejdets metoder og erfaringer fra evalueringerne af de eksisterende Supercykelstier, men er afgrænset til strækningen umiddelbart før, på og umiddelbart efter broen. Der er ikke udført en decideret førmåling af broen, men evalueringen af broen tager udgangspunkt i resultaterne fra evaluering udført på Indre Ringrute i 2018, cyklisttællinger fra 2024, samt eftermålingsaktiviteterne i 2025.

Evalueringen af broen gælder kun strækningen umiddelbart før, på og umiddelbart efter broen, dvs. strækningen mellem Ved Slusen, over Artillerivej, stien langs Amagerfælled frem til Center Boulevard, som vist på Figur 1.

Der er i denne rapport 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

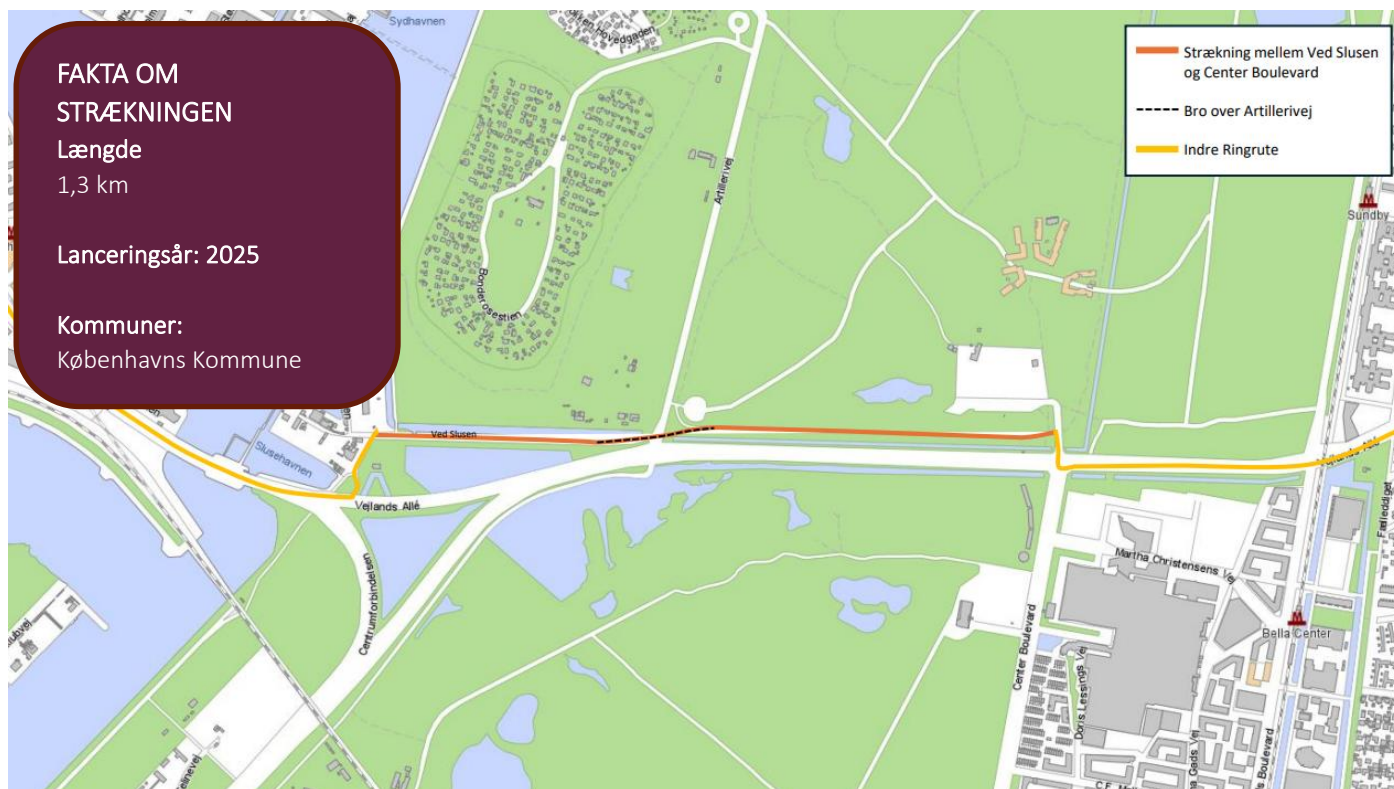
Supercykelstierne skal gøre cykelturen til og fra arbejde eller studier til en behagelig oplevelse for pendlerne. De skal have jævn belægning, høj grad af vedligehold, mindske gener fra omgivelserne, tilbyde god service og give mulighed for gode cykeloplevelser.

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 stibro over Artillerivej på Indre Ringrute.

Evalueringen af Bro over Artillerivej er et tillæg til den allerede udførte evaluering af Indre Ringrute fra 2018, og er udelukkende en evaluering af den direkte effekt af etablering af broen.

Undersøgelserne i denne evaluering omfatter:

- Maskinelle- og manuelle cykeltællinger
- Rejsehastighedsmålinger
- Komfortmålinger
- Spørgeskemaundersøgelse

Eftermålingsaktiviteterne er foretaget i august- september 2025.

2. Metode

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

- Trafiktællinger
- Rejsehastighedsmålinger
- Komfortmålinger
- Spørgeskemaundersøgelse

2.1. Trafiktællinger

Maskinelle tællinger

Der er gennemført maskinelle ugetællinger af cykeltrafikken på strækningen både før og efter etablering af broen.

Tællingerne er foretaget i uge 36 henholdsvis i perioden den 29. august til den 8. september 2024 for førmålingen og i perioden 28. august til den 7. september 2025 for eftermålingen.

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.

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), da opregning af cykeltrafik er forbundet med ekstra stor usikkerhed (sammenlignet med biltrafik).

Manuelle tællinger

Der er gennemført manuelle tællinger af cykeltrafikken på strækningen både før og efter etablering af broen. De manuelle tællinger er foretaget i krydsningen af Artillerivej i niveau med biltrafikken både før- og eftermålingen af broen, mens tællinger også er foretaget på broen i eftermålingen.

Tællingerne er foretaget henholdsvis torsdag den 9. juni i 2022 for førmålingen og onsdag den 3. september 2025 for eftermålingen. Der er blevet talt i tidsrummet kl. 7-19.

Som med de maskinelle cykeltællinger, vil manuelle cykeltællinger også altid være forbundet med en vis usikkerhed, særligt fordi tællemandskabet ikke har talt cyklister hele døgnet og data kun er fra én enkelt dag.

Vejdata

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 vejarkiv i forhold til nedbør, solskinstimer og vind i tællingsperioderne i Københavns Kommune er indhentet og benyttet i fortolkningen.

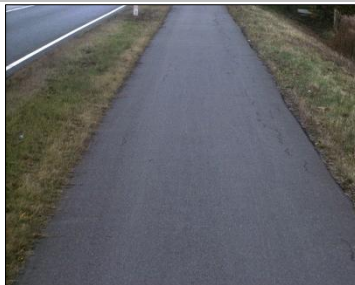
2.2 Komfortmålinger

Der er foretaget målinger af asfaltens jævnhed (komfortmålinger). Målingerne er udført med et accelerometer monteret på en almindelig citybike uden affjedring i stellet. Accelerometeret er monteret stramt til cyklens saddele. Målingerne er udført samtidig med måling af rejsetid med den almindelige cykel.

Strækningen er gennemcyklet fem gange i hver retning. Testpersonen har tilstræbt en rejsehastighed på 20 km/t når det har været muligt (trængsel, bakker, sving eller vigepligt kan sænke hastigheden). Testpersonen 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 på 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. 5 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. Der er for at kalibrere udført testkørsler på de forskellige kategorier af belægning ud fra billedeksempler. På baggrund af test er der kalibreret således at resultaterne passer med de tidligere kategorier.

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 Komfortniveauer

2.3 Spørgeskemaundersøgelse

Der er gennemført en spørgeskemaundersøgelse i eftermålingen.

I undersøgelsen er cyklister på ruten blevet stoppet og efterfølgende kontaktet via e-mail med et link til spørgeskemaet. Besvarelserne blev indsamlet i perioden den. 26. august til den 24. september hvor spørgeskemaet blev lukket for besvarelser.

I undersøgelsen er respondenterne blevet bedt om at besvare spørgsmål, der omhandler den aktuelle tur, deres brug af strækningen før broetableringen, samt deres tilfredshed med broen. Spørgsmålene har udelukkende omhandlet strækningen umiddelbart før, på og umiddelbart efter broen og med broetableringen i fokus.

	2025 (førmåling)
Mailadresser indsamlet	308
Besvarelser i alt	180
Svarprocent	58 %

Tabel 2 Indsamlet mailadresser og besvarelser.

Den statistiske usikkerhed af analyseresultaterne afhænger primært af stikprøvens størrelse i forhold til populationen. I dette tilfælde betyder det, hvor mange personer der cykler på strækningen, sammenlignet med hvor mange der har besvaret spørgeskemaet. Antallet af besvarelser giver et forholdsvis retvisende billede af cyklisternes holdninger, men ved spørgsmål, hvor respondenterne er blevet opdelt (f.eks. i forhold til respondenter, der har oplevet et uheld på strækningen), øges usikkerheden, og besvarelserne er derfor ikke nødvendigvis repræsentative.

Svarene er ikke blevet vægtet. Dvs. at enkelte gruppers besvarelser kan få større vægt i analysen end i virkeligheden, hvis disse grupper har været mere tilbøjelig til at besvare spørgeskemaet end andre. F.eks. er der flere mænd (56 %) end kvinder (44 %), der har deltaget i undersøgelsen, hvilket kan betyde, at resultaterne i nogen grad afspejler mandlige cyklisters oplevelser i højere grad end kvinders.

2.3.1 Uheldsanalyse

Uheldene i førmålingen er selvrapporterede fra respondenterne i spørgeskemaundersøgelsen fra evalueringen af Indre Ringrute i 2018. På samme vis er uheld i eftermålingen selvrapporterede. Der er blevet spurgt ind til, om de indenfor det seneste år på rutens har været involveret i et uheld i forbindelse med krydsningen af Artillerivej i niveau med biltrafikken, 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.

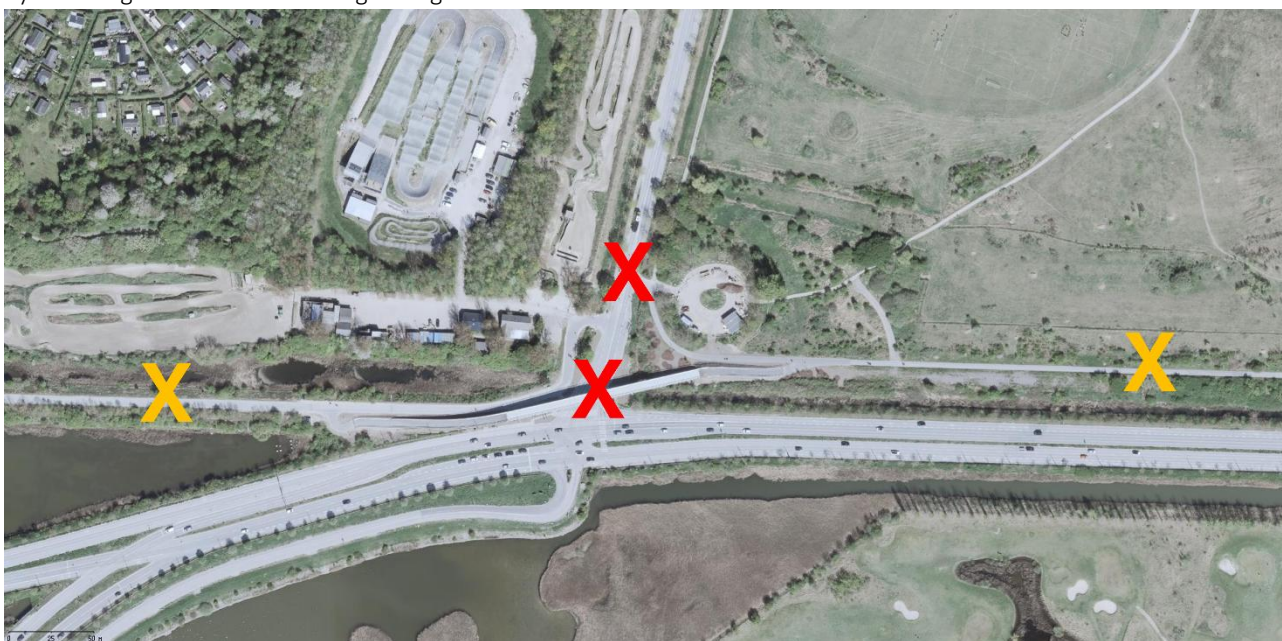
3. Trafiktal og rejsetid

3.1 Trafiktal

Der er foretaget maskinelle ugetællinger jævnt to steder på strækningen den 29. august til den 8. september 2024 i forbindelse med førtællinger og den 28. august til den 7. september 2025 i forbindelse med eftermålingen af Broen over Artillerivej. Tællingerne er foretaget på strækningerne umiddelbart før broen på Ved Slusen og på stien langs Amager Fælled/Vejlands Allé. Derudover har Københavns Kommune foretaget manuelle tællinger henholdsvis torsdag den 9. juni i 2022 før broetableringens begyndelse og onsdag den 3. september 2025 for eftermålingen. Der er blevet talt for i tidsrummet 7-19.

Endelig findes også maskinelle tællerresultater fra tællestedet på Stien langs Amager Fælled fra Indre Rutes evaluering fra 2018.

Cykeltællingerne er illustreret i Figur 2 og 3.



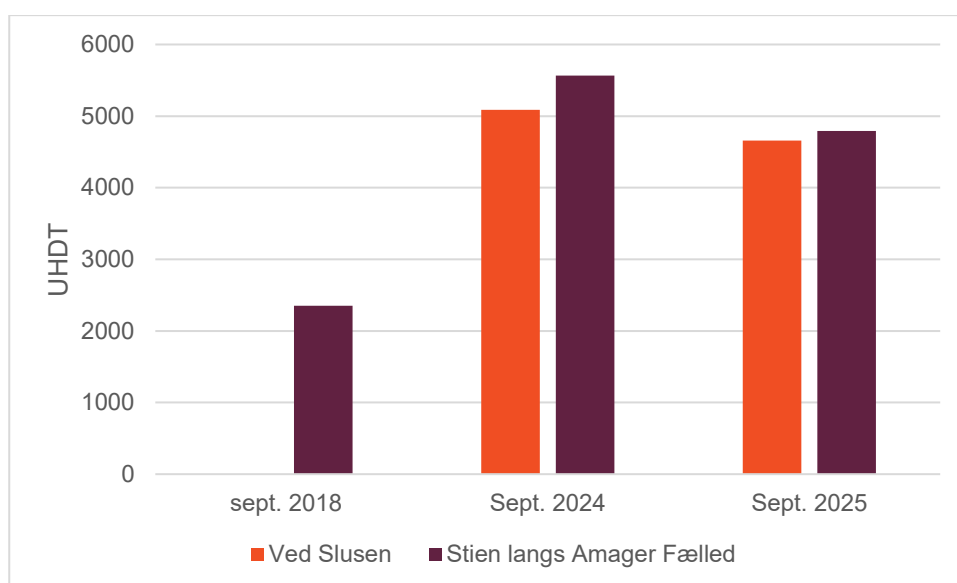
Figur 2, De orange krydser viser, hvor de maskinelle tællinger er udført, og de røde krydser viser, hvor de manuelle tællinger er udført.

Maskinelle tællinger

De maskinelle tællinger viser, at der er sket et gennemsnitlig fald på 11,3 % i antallet af cyklister på strækningen fra 2024 før broens etablering til umiddelbart efter broens etablering i 2025. På tællesnittet ved Ved Slusen, er der observeret et fald på 8,4 % i cykeltrafik på strækningen fra 2024 til 2025. På tællesnittet ved stien langs Amager Fælled er der observeret et fald på 13,9 % fra 2024 til 2025. På sidstnævnte tællesnit blev der også foretaget maskinelle tællinger i 2018 i forbindelse med evaluering af Indre Ringrutes etablering. Fra 2018 til efter broens etablering i 2025 er der sket en stigning på 104 % ved dette tællesnit.

Tællesnit for maskinelle tællinger	Kommune	Vejnavn	UHDT, Sept. 2018 (Indre Ringrute Evaluering)	UHDT, Sept. 2024	UHDT, Sept. 2025	Forskel fra 2024	Forskel fra 2018
1	København	Ved Slusen	Ingen tællinger	5.087	4.658	-8,4 %	-
2	København	Stien langs Amager Fælled	2.350	5.565	4.791	-13,9 %	104 %
Total				10.652	9.449	-11,3 %	

Tabel 3 Ugehverdagsgdøgnstrafik (UHDT) fra maskinelle tællinger på stækningen ved Broen over Artillerivej.



Figur 3 Cykeltællinger i to snit i 2024 og 2025 samt tælling i ét snit i 2018.

Manuelle tællinger

De manuelle tællinger viser at der efter broens etablering er væsentlig færre cyklister, der krydser Artillerivej i niveau med biltrafikken på en hverdag mellem kl. 07.00-19.00. I alt 4198 cyklister krydsede Artillerivej i niveau med biltrafikken før broens etablering i 2024, mens 940 antal cyklister krydsede Artillerivej i niveau med biltrafikken efter broens etablering i 2025.

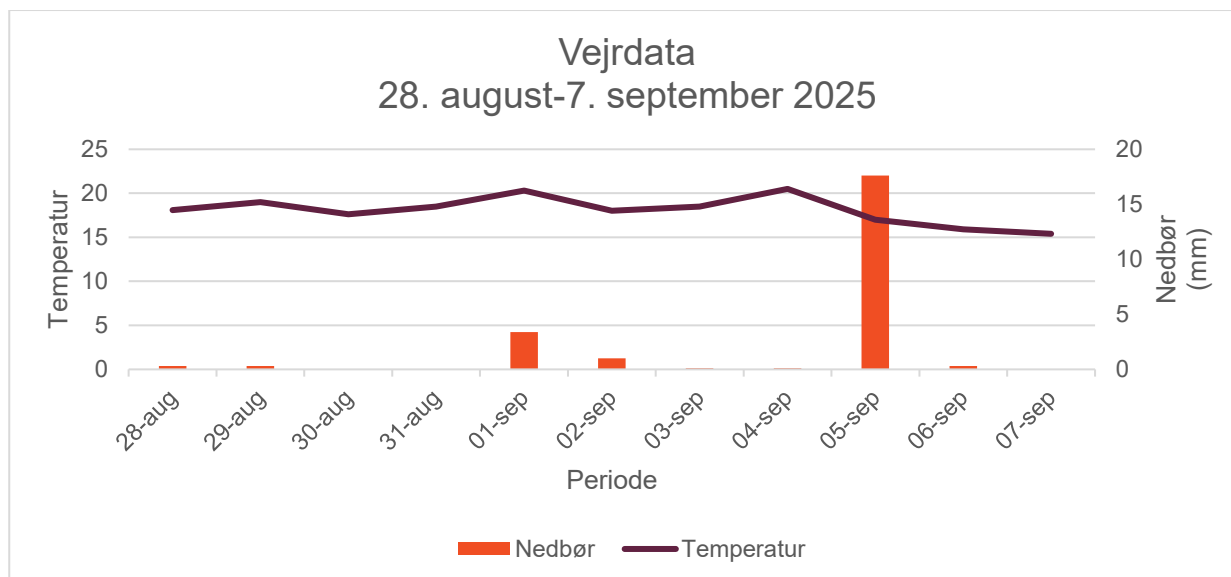
Tællesnit for manuelle tællinger	Kommune	Vejnavn	Den 9/6 2022 mellem kl. 07.00- 19.00	Den 3/9 2025 mellem kl. 07.00- 19.00	Forskel fra 2022
1	København	Krydsningen i niveau på Artillerivej	4.198	940	-77,6%
Total			4.198	940	-77,6 %
2	København	På broen over Artillerivej	-	4.243	-

Tabel 4 Manuelle tællinger på stækningen ved Broen over Artillerivej.

Vejrdata

2025

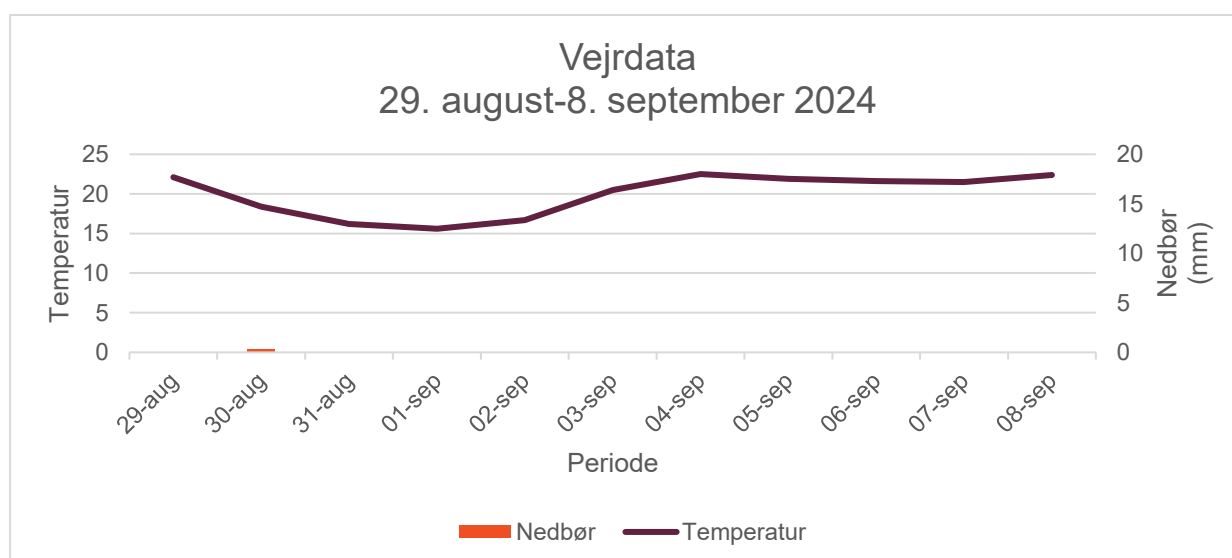
Vejrdata fra Københavns Kommune viser, at der i tælleperioden for eftermålingen i 2025 var én dag med meget regn og ellers var det forholdsvis tørt, se Figur 4. Desuden blæste det heller ikke meget, da middelvinden var 2,6 m/s for hele perioden. Der blev gennemsnitligt registeret 6,9 solskinstimer per dag samt en gennemsnitlig temperatur på 17,8 grader.



Figur 4 Vejrdato fra tælleperioden 28. august-7. september 2025.

2024

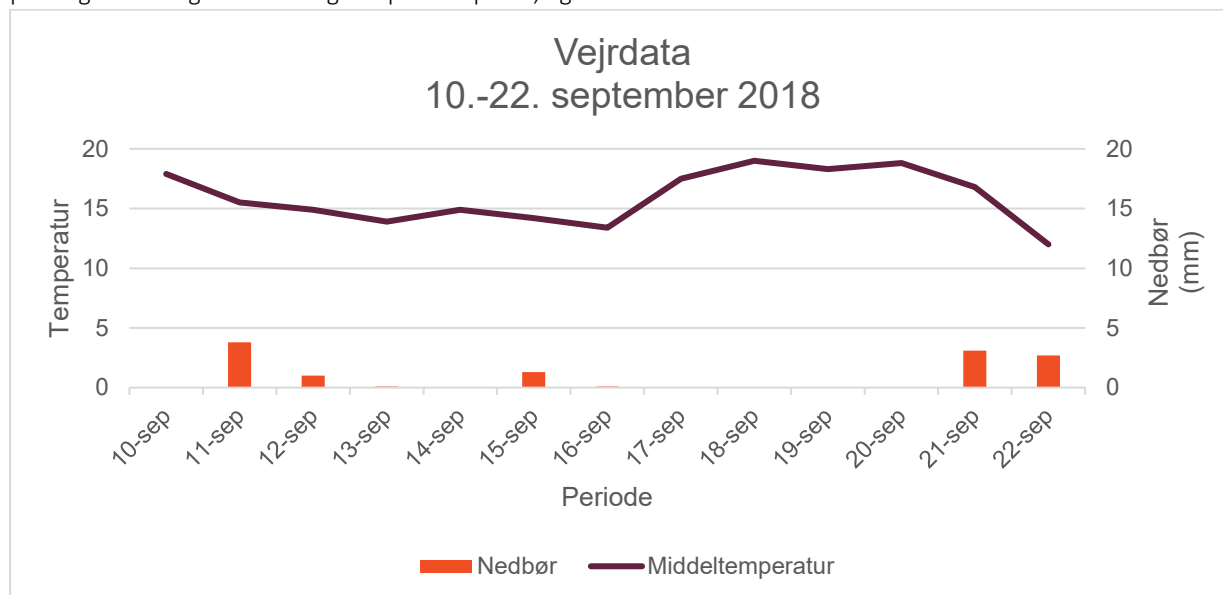
Vejrdata fra Københavns Kommune viser, at der i tælleperioden for tællingerne i 2024 var én dag med en lille smule regn og ellers var det tørt, se Figur 5. Desuden blæste det heller ikke meget, da middelvinden var 3,2 m/s for hele perioden. Der blev gennemsnitligt registeret 10,1 solskinstimer per dag samt en gennemsnitlig temperatur på 19,9 grader.



Figur 5 Vejrdato fra tælleperioden 29. august - 8. september 2024

2018

Vejrdata fra Københavns Kommune viser, at der i tælleperioden for tællingerne i forbindelse med Indre Ringrutes eftermåling i 2018 var fem dag med en smule regn og ellers var det forholdsvis tørt, se Figur 6. Desuden blæste det heller ikke meget, da middelvinden var 3,9 m/s for hele perioden. Der blev gennemsnitligt registreret 4,8 solskinstimer per dag samt en gennemsnitlig temperatur på 15,9 grader.



Figur 6 Vejrdata fra tælleperioden 10. september - 22. september 2018

3.2 Rejsetidsanalyse og stopfrekvens

Der er i eftermålingen foretaget rejsetidsmålinger og stopanalyse 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 2018 er der kun udført målinger på en almindelig cykel.

Tabel 5 Rejsetider, hastigheder og antal stop for gennemkørsel. viser en samlet oversigt over målingen, og efterfølgende er resultaterne af gennemkørslerne med de forskellige cykeltyper beskrevet. Der var i 2025 nul registrerede stop på ruten efter etableringen af bro over Artillerivej.

Måling	Cykeltype	Samlet rejsetid (gennemsnit af begge retninger)	Gennemsnits-hastighed	Antal stop foretaget pr. tur (uanset retning)	Længde	Hastighed ift. alm. cykel
2018	Almindelig cykel	3 min 53 sek.	19,88	-	1,309 km	
2025	Almindelig cykel	4 min 0 sek.	20,55 km/t	0	1,365 km	-
	Elcykel	4 min 39 sek.	19,12 km/t	0	1,483 km	+39 sek.
	Speed pedelec	3 min 15 sek.	26,54 km/t	0	1,434 km	45 sek.

Tabel 5 Rejsetider, hastigheder og antal stop for gennemkørsel.

Almindelig cykel

Den gennemsnitlige cykelrejsehastighed på en almindelig cykel er i 2025 20,55 km/t. Den gennemsnitlige rejsetid er på 4 min. Ved sammenligning med 2018, er der lidt forskel i hvor på strækningen der er målt. Etablering af bro over Artillerivej har gjort ruten kortere end den tidligere krydsning. På baggrund af den faktiske kortere krydsning og forøgede rejsehastighed, kan det konkluderes at der er opnået en kortere rejsetid.

Elcykel

Gennemsnitshastigheden for elcykel er på 19,12 km/t, hvilket er lidt langsommere end for almindelig cykel. Den samlede rejsetid er på 4 min og 39 sekunder, hvilket er ca. 39 sekunder mere end med almindelig cykel.

Speed pedelec

Gennemsnitshastigheden på speed pedelec er 26,54 km/t, hvilket er noget hurtigere end for de øvrige cykeltyper. Gennemsnitligt tog det 3 min og 15 sekunder, at gennemkøre strækningen i én retning, hvilket er ca. 45 sekunder hurtigere end på en almindelig cykel.

Længdeprofil

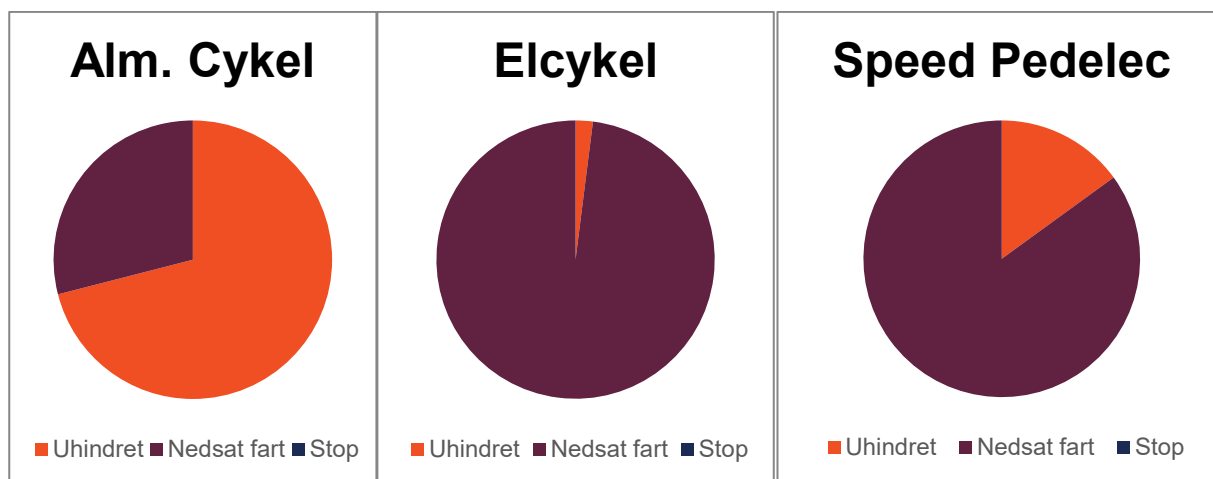
Indre Ringrute mellem Center Boulevard og Ved Slusen er, med undtagelse af den nye bro, næsten helt flad.

Stopfrekvens/hastighed

Før broens etablering var der ét oplagt stoppunkt på strækningen, hvor Artillerivej krydses i niveau. Af Figur 7, fremgår hastighedsmåling fra 2018, som viser at gennemsnitsfarten er væsentligt lavere i området omkring krydsningen af Artillerivej i niveau. I 2025 blev der ikke registreret nogle stop på ruten. Etableringen af broen over Artillerivej har medført, at der nu kan fortsættes over Artillerivej uden vigepligt for vejen. Der er nu kun et mindre sti T-kryds ved broens vestlige ende.



Figur 7 Hastighedsmåling 2018.



Figur 8 Fremkommelighed i kryds i 2025 på hhv. en almindelig cykel (t.v.), elcykel og speed pedelec (t.h.).

4. Komfort

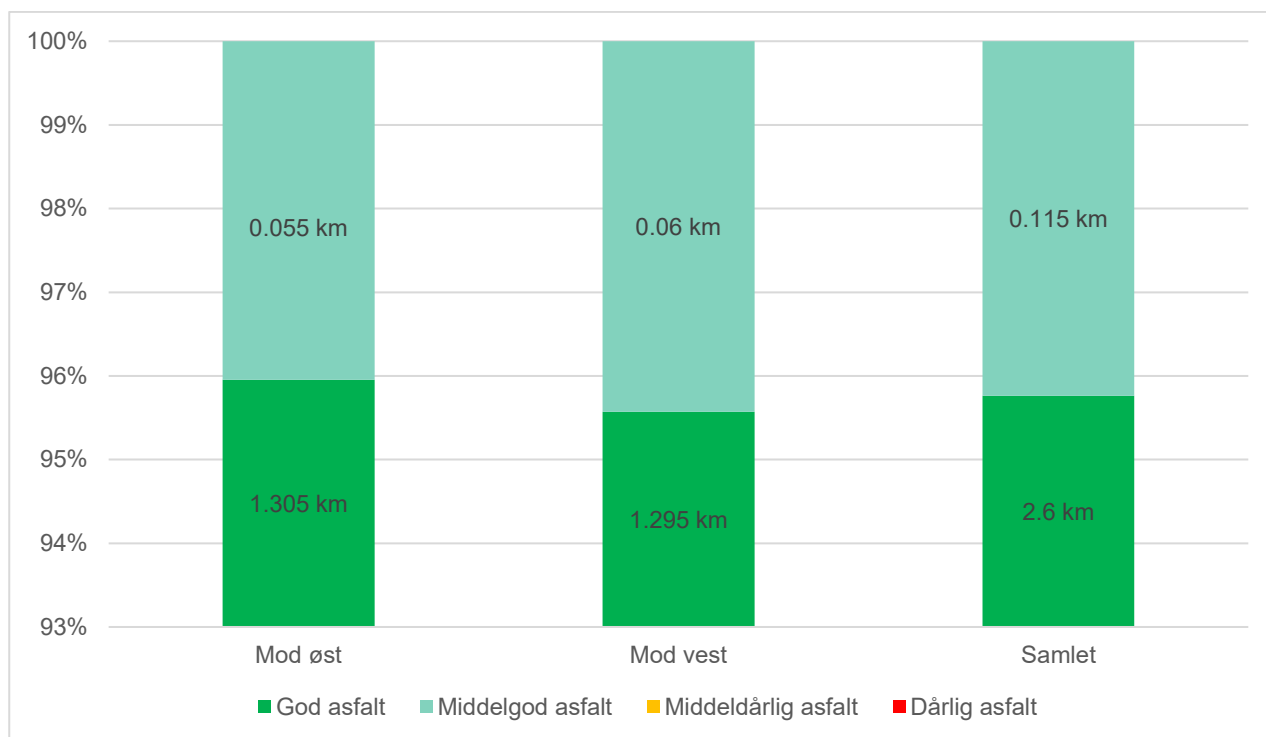
Der er foretaget komfortmålinger på strækningen i begge retninger i 2025 og i 2018 før etableringen af broen. Figur viser antal km med henholdsvis lav, middellav, middelhøj og høj komfort i 2025. Komforttallet og retning er vist i Tabel 6.

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.

Komfortmålingerne på Indre ringrute viser, at belægningen gennemsnitligt ligger i området 'god komfort' – i begge retninger. Det gennemsnitlige komforttal er 1,1 m/s². Oversigt over komforttallene som gennemsnit for 5 meter segmenter, er tilgængelige på GISMap: [Webapp](#). Oversigtskort med komfortniveauer i 2025 fremgår af Figur 10, for 2018 fremgår af Figur 11 og Figur . Ved sammenligning af figurene er det tydeligt at der er sket en forbedring i komfort på strækningen. Der var i 2018 dele af strækning med lav komfort, særligt omkring krydsningen ved Artillerivej. Denne del af strækning undgås med den nye bro, der med helt ny belægning har god komfort.

	Mod øst		Mod vest	
	Længde	Gns. Komforttal	Længde	Gns. Komforttal
Total	1,4	1,1	1,3	1,1

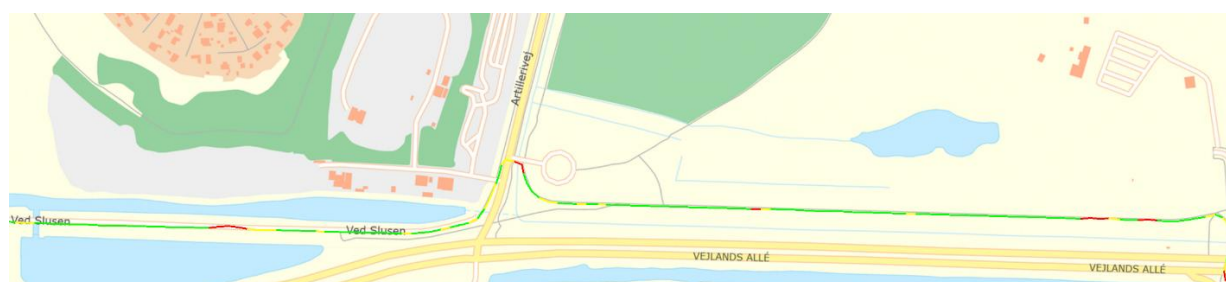
Tabel 6 Gennemsnitligt komforttal (m/s²) pr. kommune (begge retninger samlet) i 2025. Jo lavere komforttal des bedre. Måling af overfladens jævnhed måles mest optimalt, hvis asfalten er fejlet fri for sten, grus, blade og lignende umiddelbart inden målingen. Da dette ikke altid er tilfældet, kan der optræde variationer på strækningerne alt efter hvornår de gennemkøres.



Figur 9 Andel med hhv. god, middelgod, middeldårlig og dårlig komfort.



Figur 10 Oversigt over komforttal som gennemsnit for 5 m sektioner i 2025.



Figur 11 Oversigtskort over komfortniveauer i østlig retning i 2018.



Figur 12 Oversigtskort over komfortniveauer i vestlig retning i 2018.

5. Brugernes vurdering

Cyklister på strækningen med broen over Artillerivej har haft mulighed for at svare på et spørgeskema, der omhandler strækningen mellem Ved Slusen og Center Boulevard. I alt deltog 180 respondenter. Antallet af besvarelser til de enkelte spørgsmål varierer, fordi respondenterne kun får vist spørgsmål, som er relevante for dem.

I undersøgelsen er respondenterne blevet bedt om at besvare spørgsmål, der omhandler den aktuelle tur, deres brug af strækningen før broetableringen, samt deres tilfredshed med broen. Spørgsmålene har udelukkende omhandlet strækningen umiddelbart før, på og umiddelbart efter broen og med broetableringen i fokus.

5.1 Respondenter

Køn

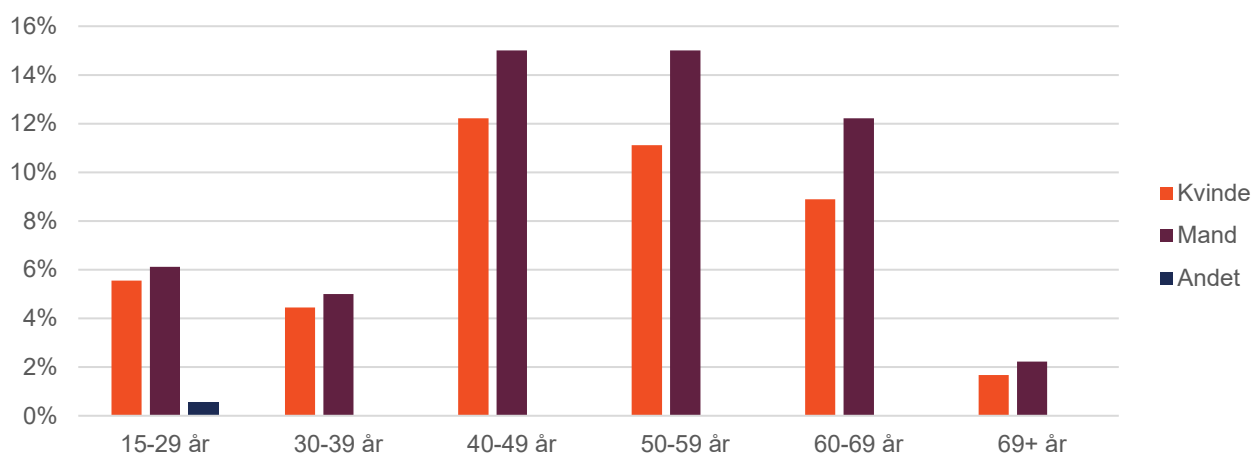
Respondenterne er i spørgeskemaundersøgelserne blevet spurgt til deres køn og alder. Der er lidt flere mænd (56 %) i undersøgelsen end kvinder (44 %), hvilket kan ses i Tabel 7.

Køn	2025	
	Antal	Andel
Kvinde	79	44%
Mand	100	56%
Andet	1	1%
Sum	180	

Tabel 7 Fordeling af køn blandt respondenter i spørgeskemaundersøgelsen

Alder

Gennemsnitsalderen blandt respondenterne er 48,6 år. Der er generelt mange i undersøgelsen i alderen 40-69 år. Se aldersfordeling opgjort på køn i Figur 13 og Tabel 8.



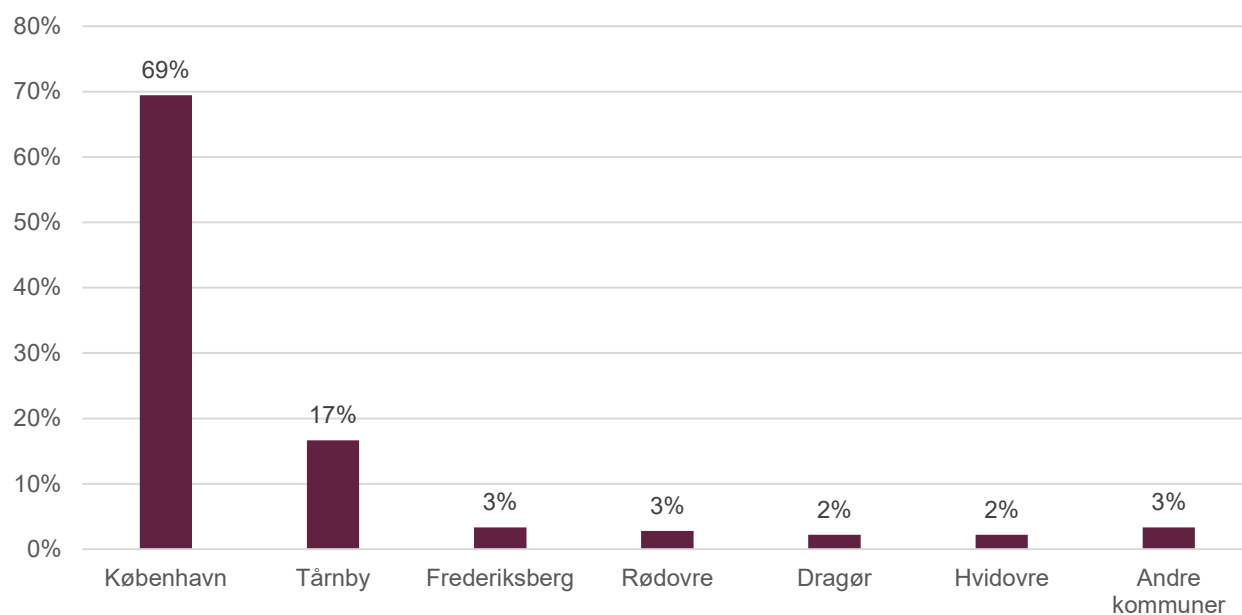
Figur 13 Fordeling af alder og køn i 2025 (baseret på 180 besvarelser)

2025					
Alder	Kvinde	Mand	Andet	Total antal	Total andel
16-29	8	9		17	9%
30-39	22	27		49	27%
40-49	20	27		47	26%
50-59	16	22		38	21%
60-69	3	4		7	4%
>69	10	11	1	22	12%

Tabel 8 Fordeling af alder og køn i 2025 (baseret på 180 besvarelser)

Bopæl

125 ud af 180 respondenter (69 %) bor i Københavns Kommune, mens 30 (17 %) bor i Tårnby Kommune. Se fordelingen i Figur 14 og Tabel 9.



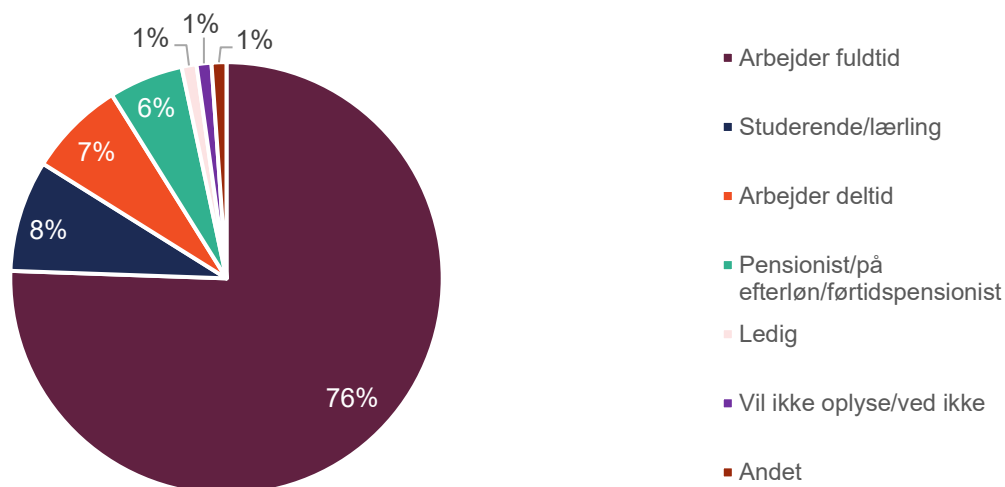
Figur 14 Bopælskommune for respondenterne. Spørgsmål: Hvilken kommune bor du i? (baseret på 180 besvarelser i 2025)

Kommune	2025	
	Antal	Andel
København	125	69%
Tårnby	30	17%
Frederiksberg	6	3%
Rødovre	5	3%
Dragør	4	2%
Hvidovre	4	2%
Andre kommuner	6	3%

Tabel 9 Bopælskommune for respondenterne. Spørgsmål: Hvilken kommune bor du i? (baseret på 180 besvarelser i 2025)

Beskæftigelse

Blandt respondenterne arbejder 136 ud af 180 (76 %) fuldtid, hvilket fremgår af Figur 15 og Tabel 10.



Figur 55 Respondenternes beskæftigelsessituation (baseret på 180 besvarelser i 2025). Spørgsmål: Angiv venligst den beskæftigelse, der passer bedst på dig.

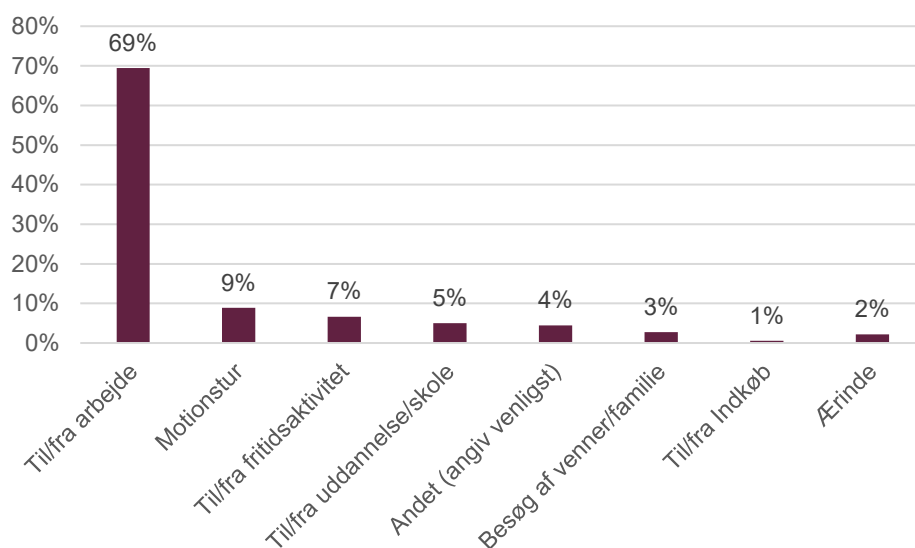
	Antal	Andel
Arbejder fuldtid	136	76%
Studerende/lærling	15	8%
Arbejder deltid	13	7%
Pensionist/på efterløn/førtidspensionist	10	6%
Ledig	2	1%
Vil ikke oplyse/ved ikke	2	1%
Andet	2	1%

Tabel 10 Respondenternes beskæftigelsessituation (baseret på 180 besvarelser i 2025). Spørgsmål: Angiv venligst den beskæftigelse, der passer bedst på dig.

5.2 Aktuel tur

Cykelturens formål

69 % af respondenterne angav, at formålet med deres tur var transport til/fra arbejde, og 9 % angav at formålet var motionstur. 7 % angav at formålet var transport til/fra fritidsaktivitet (se Figur 16 og Tabel 11)



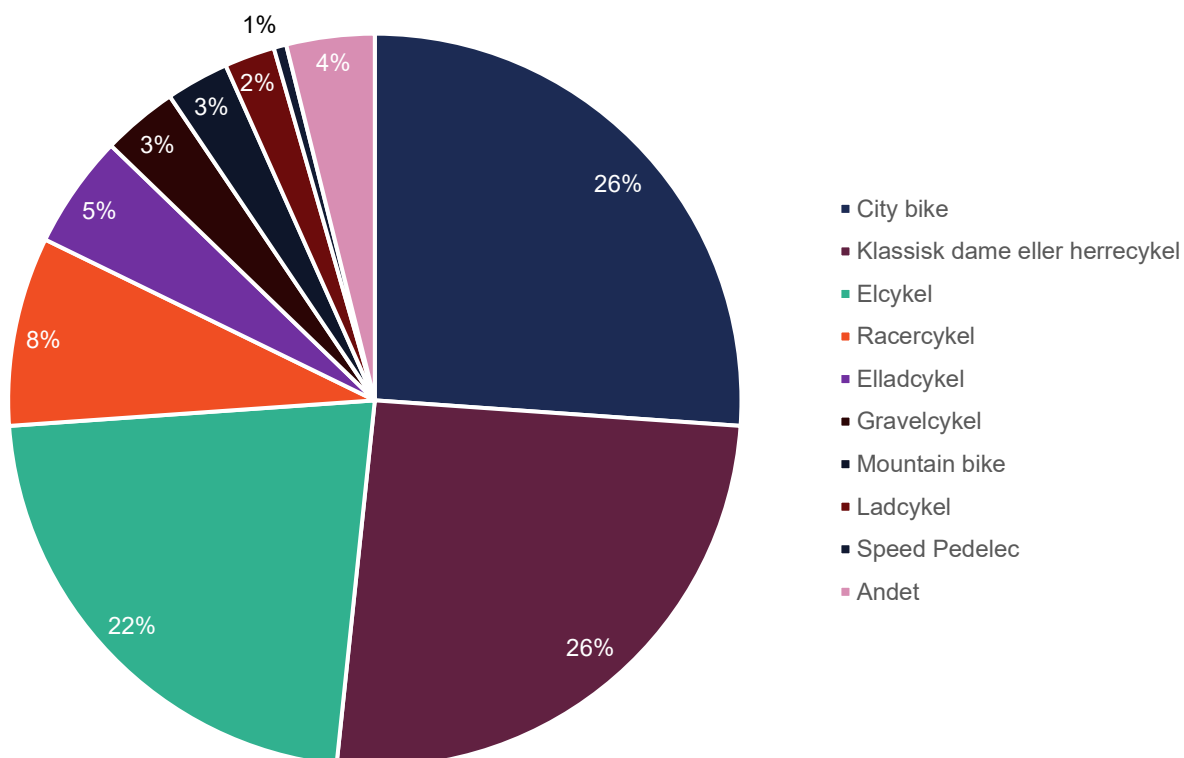
Figur 6 Turens formål (baseret på 180 besvarelser i 2025)

	2025	
	Antal	Andel
Til/fra arbejde	125	69%
Motionstur	16	9%
Til/fra fritidsaktivitet	12	7%
Til/fra uddannelse/skole	9	5%
Andet (angiv venligst)	8	4%
Besøg af venner/familie	5	3%
Til/fra Indkøb	1	1%
Ærinde	4	2%

Tabel 11 Turens formål (baseret på 180 besvarelser i 2025)

Cykeltype

47 af 180 (26 %) af respondenterne angav, at de benyttede sig af en citybike på den aktuelle tur. 46 ud af 180 (26 %) angav, at de benyttede en klassisk cykel på den aktuelle tur. 40 ud af 180 (22 %) angav, at de benyttede en elcykel på den aktuelle tur.



Figur 17 Benyttet cykeltype på den aktuelle tur i 2025 (baseret på 158 besvarelser). Spørgsmål: Hvilken cykeltype benyttede du på din tur?

	2025	
	Antal	Andel
City bike	47	26%
Klassisk dame eller herrecykel	46	26%
Elcykel	40	22%
Racercykel	15	8%
Elladcykel	9	5%
Gravelcykel	6	3%
Mountain bike	5	3%
Ladcykel	4	2%
Speed Pedelec	1	1%
Andet (angiv venligst)	7	4%

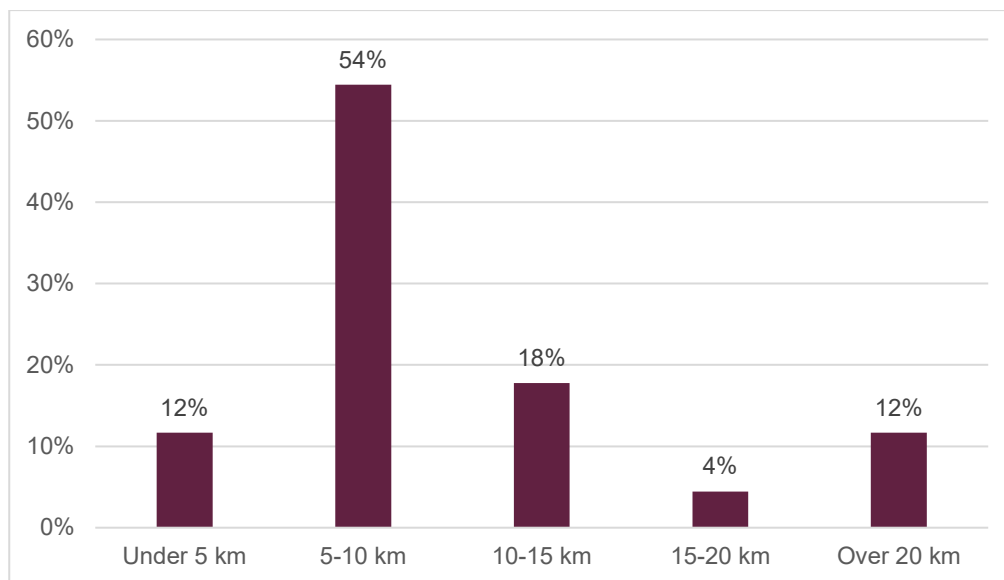
Tabel 12 Benyttet cykeltype på den aktuelle tur i 2025 (baseret på 158 besvarelser). Spørgsmål: Hvilken cykeltype benyttede du på din tur?

Gennemsnitlig turlængde

Den gennemsnitlige turlængde på turen var 12,5 km. 98 ud af 180 respondenter (54 %) kørte på den pågældende tur, hvor de blev inviteret til undersøgelsen, en tur mellem 5 og 10 kilometer. 32 respondenter (18 %) kørte en tur på 10 til 15 kilometer, hvilket vises i Figur 18 og Tabel 14.

	2025
Gennemsnitlige turlængde	12,5 km

Tabel 13 Gennemsnitlig turlængde for cyklisterne aktuelle cykeltur (baseret på 180 besvarelser i 2025)



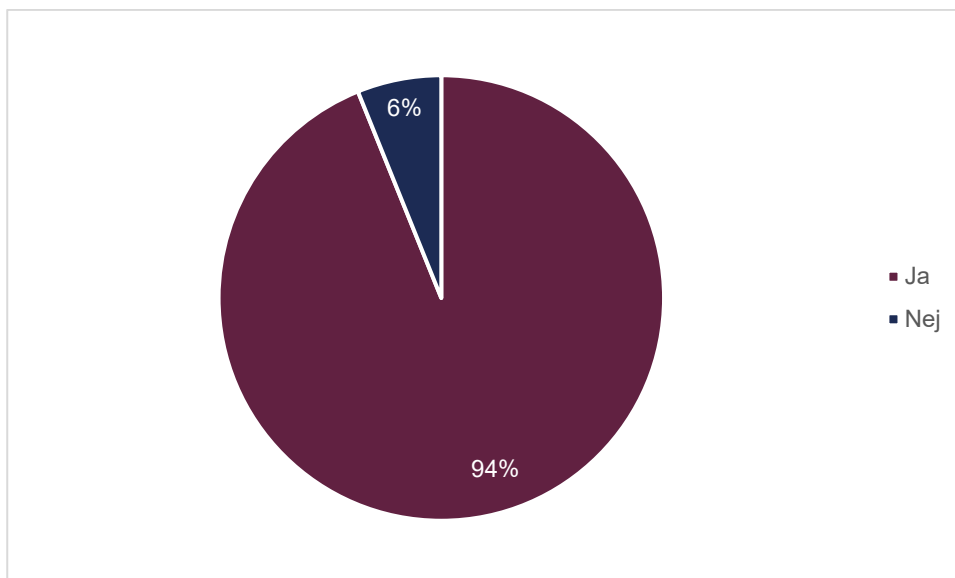
Figur 18 Turens længde for cyklisterne aktuelle cykeltur (baseret på 180 besvarelser i 2025)

Km	2025	
	Total antal	Total andel
Under 5 km	21	12%
5-10 km	98	54%
10-15 km	32	18%
15-20 km	8	4%
Over 20 km	21	12%

Tabel 14 Turens længde for cyklisterne aktuelle cykeltur (baseret på 180 besvarelser i 2025)

5.3. Tilfredshed og tryghed

Langt størstedelen af respondenterne cyklede også på strækningen inden broen blev etableret. 169 ud af 180 respondenter (94 %) angav, at de også cyklede på broen inden etableringen, se Figur 19 og Tabel 15.



Figur 19 Respondenters fordeling ift. om de også benyttede strækningen inden broen blev etableret (baseret på 180 besvarelser i 2025)

	2025	
	Antal	Andel
Cyklede på strækningen før broen blev etableret	169	94%
Cyklede ikke på strækningen før broen blev etableret	11	6%

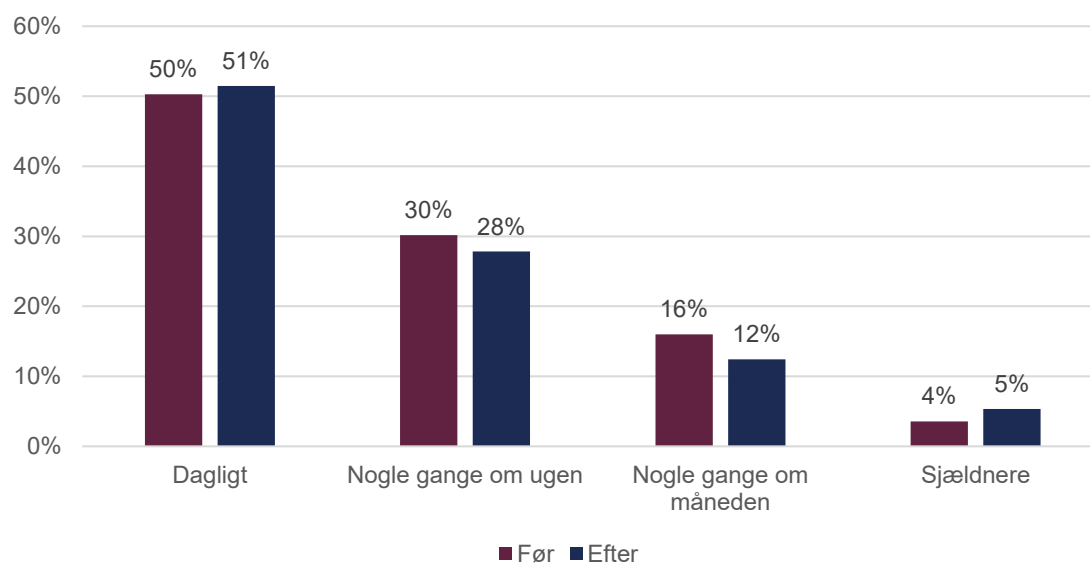
Tabel 15 Respondenters fordeling ift. om de også benyttede strækningen inden broen blev etableret (baseret på 180 besvarelser i 2025)

Blandt de 11 respondenter, som angav, at de ikke anvendte strækningen inden broen blev etableret, er der 3 (27 %), som cyklede en anden vej, mens 2 (18 %) kørte i bil og 2 (18 %) kørte i bus, se Tabel 16.

	2025	
	Antal	Andel
Cyklede en anden vej	3	27%
Kørte i bil	2	18%
Kørte i bus	2	18%
Andet	4	36%

Tabel 16 Respondenters som ikke benyttede strækningen tidligere fordeling ift. hvad de gjorde i stedet (baseret på 11 svar i 2025)

Hvad angår brugen af strækningen hhv. før og efter broens etablering, cykler respondenterne cirka lige så ofte på strækningen efter etableringen som inden. Det fremgår af Figur 20 og Tabel 17.



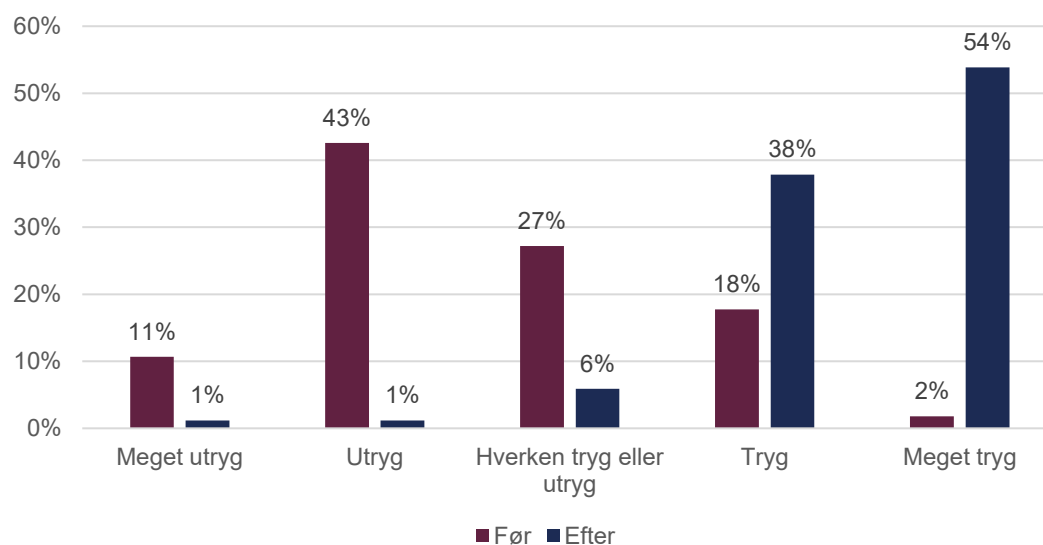
Figur 7 Fordeling af hvor ofte respondenter kørte på strækningen før og efter broens etablering (baseret på 169 besvarelser i 2025)

	Før		Efter	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Dagligt	85	50%	87	51%
Nogle gange om ugen	51	30%	47	28%
Nogle gange om måneden	27	16%	21	12%
Sjældnere	6	4%	9	5%
Dette er første gang	0	0%	4	2%
Ved ikke	0	0%	0	0%

Tabel 17 Fordeling af hvor ofte respondenter kørte på strækningen før og efter broens etablering (baseret på 169 besvarelser i 2025)

Tryghed

Trygheden er forbedret markant på strækningen efter etablering af broen. Der er således kun 4 ud af 169 respondenter (2 %), som er utryg eller meget utryg efter etableringen, mens det før etableringen var 90 ud af 169 (54 %), se Figur 21 og Tabel 18.



Figur 21 Tryghed på strækningen før og efter etablering af broen (baseret på 169 besvarelser i 2025)

	Før		Efter	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Meget utryg	18	11%	2	1%
Utryg	72	43%	2	1%
Hverken tryg eller utryg	46	27%	10	6%
Tryg	30	18%	64	38%
Meget tryg	3	2%	91	54%

Tabel 18 Tryghed på strækningen før og efter etablering af broen (baseret på 169 besvarelser i 2025)

Den vigtigste årsag til utryghed inden broens etablering var mængden af biler på Artillerivej, hvilket 76 ud af 180 respondenter (84 %) har angivet, der kan ses i Tabel 19.

	2025	
	Antal	Andel
Mængden af biler på Artillerivej	76	84%
Mængden af store køretøjer på Artillerivej	34	38%
Bilernes hastighed på Artillerivej	39	43%
Mængden af cyklister, der skulle krydse Artillerivej	39	43%
Usikkerhed om hvordan man skulle agere i krydsningen	37	41%
Mangelfuld afmærkning ved krydsningen	35	39%
Dårlige oversigtsforhold ved krydsningen	31	34%
Andet	8	9%

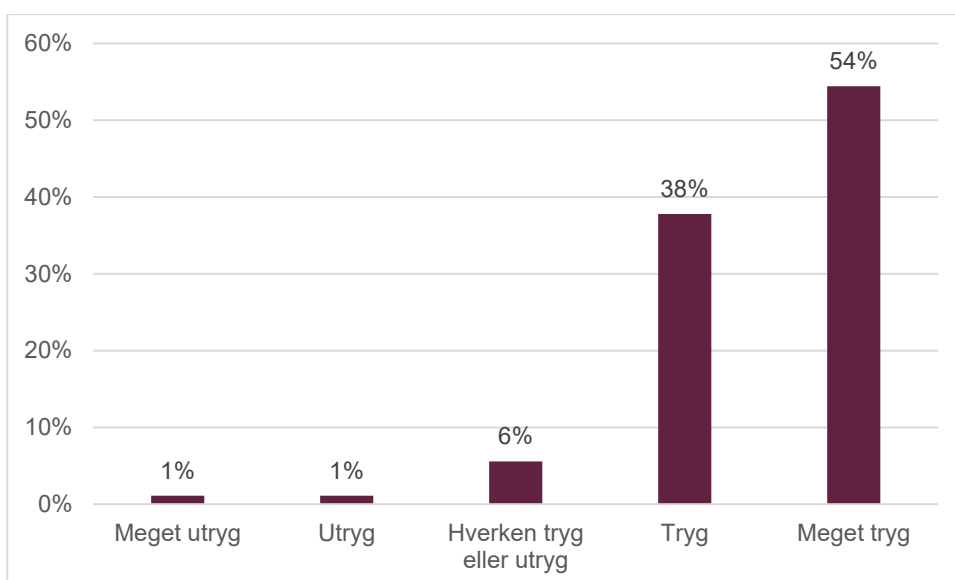
Tabel 19 Årsager til utryghed før broens etablering (baseret på 90 besvarelser i 2025). Respondenterne kunne angive flere svar, hvorfor procentsatserne her ikke summerer op til 100 %.

Utryghed efter broens etablering skyldes bl.a. flettesituationer med andre trafikanter og dårlige oversigtsforhold. Dette er dog baseret på meget få besvarelser.

	2025	
	Antal	Andel
Broen er for smal	0	0%
Manglende adskillelse mellem cyklister og fodgængere	0	0%
Andre trafikanter på broen	1	25%
Broens rampe er for stejl	0	0%
Flettesituationen med andre trafikanter ved broens landinger fx på Ved Slusen	3	75%
Dårlige oversigtsforhold	3	75%
Broens belægning	0	0%
Andet	3	75%

Tabel 20 Årsager til utryghed efter broens etablering (baseret på 4 besvarelser i 2025). Respondenterne kunne angive flere svar, hvorfor procentsatserne her ikke summerer op til 100 %.

166 ud af 180 respondenter (92 %) føler sig trygge eller meget trygge som cyklist på broen, hvilket ses i Figur 22 og Tabel 21.



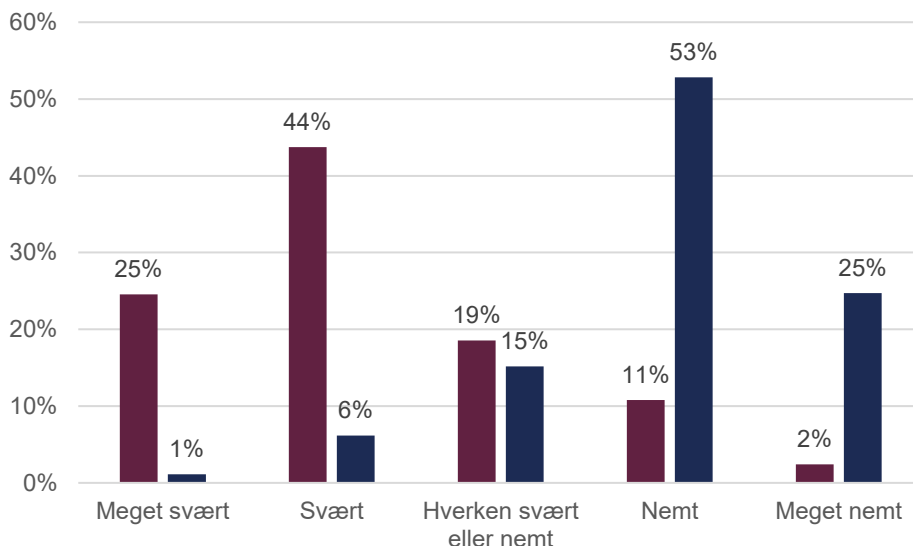
Figur 22 Cyklisters tryghed på broen, opgjort som svar på spørgsmålet "Hvor tryg følger du dig som cyklist, når du kører over broen?" (Baseret på 180 besvarelser i 2025)

	2025	
	Antal	Andel
Meget utryg	2	1%
Utryg	2	1%
Hverken tryg eller utryg	10	6%
Tryg	68	38%
Meget tryg	98	54%

Tabel 21 Cyklisters tryghed på broen, opgjort som svar på spørgsmålet "Hvor tryg følger du dig som cyklist, når du kører over broen?" (Baseret på 180 besvarelser i 2025)

Komfort

Det er blevet nemmere for respondenterne at holde en jævn hastighed på strækningen efter etableringen af broen. 138 ud af 178 (78 %) respondenter angiver således, at det er nemt eller meget nemt at holde en jævn hastighed efter etableringen. Før etableringen var det 13 %, som angav nemt eller meget nemt til dette spørgsmål, mens 69 % angav, at det var svært eller meget svært at holde en jævn hastighed på strækningen før etablering af broen. Se svarfordeling i Figur 23 og Tabel 22.



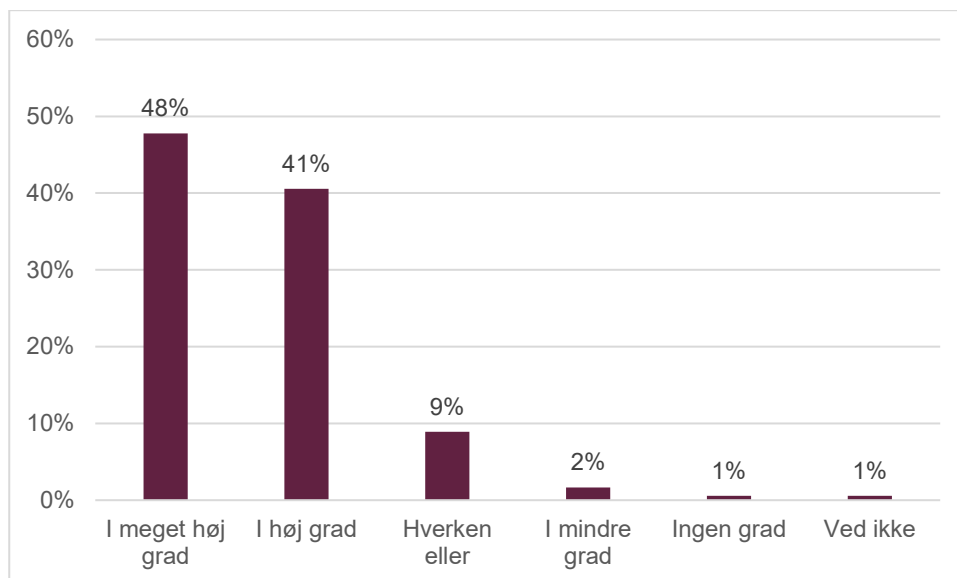
Figur 23 Svarfordeling på spørgsmålene "Hvor nemt var det at holde en jævn hastighed på strækningen før etablering af broen?" og "Hvor nemt var det at holde en jævn hastighed på strækningen, på den tur du foretog, da du blev inviteret til spørgeskemaundersøgelsen?" (Baseret på 178 besvarelser).

	Før		Efter	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Meget svært	41	25%	2	1%
Svært	73	44%	11	6%
Hverken nemt eller svært	31	19%	27	15%
Nemt	18	11%	94	53%
Meget nemt	4	2%	44	25%

Tabel 22 Svarfordeling på spørgsmålene "Hvor nemt var det at holde en jævn hastighed på strækningen før etablering af broen?" og "Hvor nemt var det at holde en jævn hastighed på strækningen, på den tur du foretog, da du blev inviteret til spørgeskemaundersøgelsen?" (Baseret på 178 besvarelser).

Tilfredshed

86 ud af 180 respondenter (48 %) er meget tilfredse med etableringen af broen mens 73 (41 %) er tilfredse, se Figur 24 og Tabel 23.



Figur 24 Generel tilfredshed med etablering af broen (baseret på 180 besvarelser i 2025)

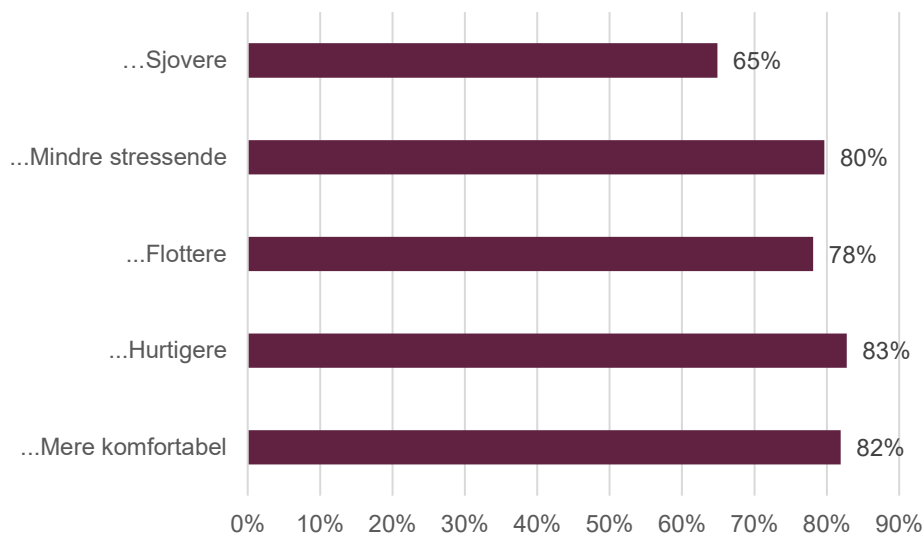
	Efter	
	Antal	Andel
I meget høj grad	86	48%
I høj grad	73	41%
Hverken eller	16	9%
I mindre grad	3	2%
Ingen grad	1	1%
Ved ikke	1	1%

Tabel 23 Generel tilfredshed med etablering af broen (baseret på 180 besvarelser i 2025)

Cykeloplevelse

På en skala fra 1 (Meget uenig) til 5 (Meget enig) er der generelt stor enighed i at respondenterne oplever, at deres cykeltur er blevet sjovere (3,8), mindre stressende (4,0), flottere (4,1), hurtigere (4,1) og mere komfortabel (4,1), se Figur 25.

Efter broen over Artillerivej er blevet etableret, oplever jeg, at min cykeltur er blevet ...



Figur 25 Andel som har svaret "Enig" eller "Meget enig" i deres vurdering af hvordan deres cykeltur har ændret sig efter broens etablering (baseret på 169 besvarelser i 2025).

5.4. Uheld

Deltagerne i spørgeskemaundersøgelsen er blevet spurgt til, hvorvidt de har været involveret i et uheld i forbindelse med krydsningen af Artillerivej i niveau indenfor det seneste år. Dette havde 2 % af respondenterne (4 ud af 180).

	2025	
	Antal	Andel
Respondenter der har været indblandet i et uheld indenfor det seneste år	4	2%

Tabel 24 Antal respondenter, som inden for det seneste år har været indblandet i et uheld på strækningen (baseret på 180 besvarelser i 2025)

Den hyppigste uheldssituation er kollisioner. I alt havde 3 af respondenterne været involveret uheld med kollision inden for det seneste år. Den sidste respondent, som var involveret i et uheld på broen, har ikke udfyldt tilstrækkelige informationer, til at kunne kategorisere uheldet.

2025	
Uheldssituation	Antal
Kollision med anden cykel	2
Kollision med bil	1
Ukendt	1

Tabel 25 De hyppigste uheldssituationer (baseret på 4 besvarelser i 2025)