

Tværgående brugerundersøgelse på Supercykelstierne giver helt nye og aktuelle indsigter om supercyklisterne

Ida Nygaard, Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen

Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen har i 2024 fået udført en tværgående brugerundersøgelse på tværs af de 16 etablerede supercykelstier i hovedstadsregionen. Undersøgelsen har givet helt nye og aktuelle indsigter i supercyklisternes transportvaner og tanker om cyklen som daglig transport.

Baggrund for undersøgelsen

15 år med effektmåling og værdifuldt data

I 2024 kunne Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen fejre 15-års jubilæum. Dette er i sig selv en god anledning til at fejre de pendlere, der hver dag vælger cyklen til deres daglige transport og spørge netop dem, hvordan det går ude på supercykelstierne gennem en tværgående brugerundersøgelse på supercykelstierne.

Gennem 15 års dedikeret arbejde med supercykelstier har samarbejdet etableret 16 ruter fordelt på 224 km supercykelsti. Et af samarbejdets styrker er den kontinuerlige effektmåling af etableringen af nye ruter. For hver af de 16 ruter der er etableret i hovedstadsregionen gennem de seneste 15 år, er der blevet foretaget målinger både før og efter etablering til det formål at måle rutens umiddelbare effekt af at være blevet opgraderet til supercykelsti. Dette har resulteret i at Supercykelstisamarbejdet i dag står på skuldrene af et enormt datasæt baseret på brugerbesvarelser fra mere end 11.000 brugere af supercykelstier.

Dette data er med til at danne grundlaget for de succesfulde resultater supercykelstisamarbejdet har opnået. Det er dog vigtigt at have for øje at dataet som helhed strækker sig over en tidsperiode på 15 år. Derudover baserer dataet sig på specifikke rutemålinger og brugerne på den enkelte rute. Denne tværgående brugerundersøgelse har derfor haft til formål at give et nutidigt og aktuelt billede af brugerne på supercykelstierne på tværs af hele netværket og af hvordan, det egentlig står til på supercykelstierne efter 15 års arbejde.

Regional cykeltrafik og brugere i fokus

Hvor de enkelte ruteevalueringer har målt den direkte effekt af de enkelte ruter, der typisk giver mere lokale resultater med et formål om at beskrive den umiddelbare effekt af en nyetableret supercykelstier, skulle den tværgående brugerundersøgelse fokusere på dem, der udgør den regionale cykeltrafik på tværs af de 16 etablerede ruter. Undersøgelsen fokuserer derfor i højere grad på brugerne end på de ruter, de cykler på.

Den tværgående brugerundersøgelse giver aktuelle indsigter i de brugere af supercykelstinettet, der udgør den regionale cykeltrafik og giver et indblik i status quo på det 244 km lange netværk af supercykelstier. Derfor forsøger denne undersøgelse at tilvejebringe viden om brugerne: 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?

Metode og dataindsamling

Rekruttering af respondenter til online spørgeskema

Den tværgående brugerundersøgelse er udført som spørgeskemaundersøgelse, som er besvaret af brugere af supercykelstierne. Respondenterne er rekrutteret imens de har cyklet på en af de 16 supercykelstier i hovedstadsregionen på hverdage i myldretiden i perioden 26. august - 13. september 2024, svarende til uge 35, 36 og 37. Her er de blevet stoppet og inviteret til at deltage i spørgeskemaundersøgelsen. Herefter har brugerne har udleveret deres mailadresse og efterfølgende har de fået tilsendt et link til spørgeskemaet.

Spørgeskemaet er blevet sendt ud til i alt 2.244 brugere, hvor af 1.167 besvarede undersøgelsen. Der har derfor været en svarprocent på 52 %.

Strategisk udpegede lokationer til rekruttering af respondenter

For at fange den regionale pendlercykeltrafik er rekrutteringen af respondenterne til undersøgelsen sket på 14 strategisk udpegede lokationer fordelt på det eksisterende supercykelstinet. Lokationerne har fordelt sig i tre overordnede geografisk definerede områder:

1. Det indre byområde, svarende til det nære københavnsområde i et bælte langs og omkring Københavns kommunegrænse til de omkringliggende kommuner.
2. Det ydre byområde svarende til Københavns forstæder langs Ring 4, hvor Ring 4-ruten krydser med de udadgående radiale ruter.
3. Uden for byområderne, der svarer til enderne af de radiale ruter længere ude i hovedstadsgeografien.

Der har ingen rekrutteringslokationer været i det centrale København. Det er på trods af, at flere supercykelstier forløber i og gennem København. Dette har været helt bevidst, da det har været hensigten, at undersøgelsen skulle dække den regionale pendlercykeltrafik, dvs. den cykeltrafik, der typisk foregår på tværs af kommunegrænser.

Et krav til undersøgelsen var, at der skulle opnås besvarelser fra minimum 1000 respondenter. Der har ikke været en ambition eller forventning om at opnå lige mange besvarelser fra respondenter rekrutteret i de tre udpegede områder.

Besvarelserne fordeler sig på følgende måde:

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

Datagrundlag

Respondenter er i høj grad pendlere på supercykelstierne

For at blive klogere på hvem respondenterne af undersøgelsen er, har der i spørgeskemaet været fokus på at få afdækket respondenternes demografi og socioøkonomiske profiler. På baggrund af disse besvarelser, kan det af undersøgelsen udledes, at det i høj grad er netop supercykelstiernes målgruppe, nemlig pendlere, der har deltaget i undersøgelsen. Denne vurdering er taget ud fra det faktum, at respondenterne er rekrutteret i myldretiden i hverdage og på baggrund af overordnede indsigter om respondenterne.

De overordnede indsigter i respondenternes demografi og socioøkonomiske profiler, antyder at det er brugere af supercykelstierne i den arbejdsdygtige alder, nemlig i gennemsnit 49,5 år, der har en lang eller mellemlang videregående uddannelse og som er i arbejde. 94 % angiver at transport til og fra arbejde eller uddannelse er ét af de 3 primære formål med deres cykelture i hverdagen. Grundlaget for de øvrige resultater er derfor, en antagelse om, at spørgeskemaet generelt er besvaret af supercykelstiernes målgruppe, nemlig cykelpendlere.

Væsentligste indsigter

Det er nu blevet fastsat at datagrundlaget i høj grad består af besvarelser fra dem, der cykler på supercykelstierne, som en del af den daglige transport til og fra arbejde. Disse besvarelser ligger til grund for yderligere indsigter, som fx supercyklisternes cykelvaner, motivation og hvad de egentlig sætter pris på ved deres daglige cykeltur.

Supercyklisternes cykler langt – også på de helt almindelige cykler

På baggrund af undersøgelsens besvarelser, kan der udledes en række indsigter om respondenternes cykelvaner. Det ses fx, at den gennemsnitlige turlængde blandt respondenterne på den dag, de blev bedt om at deltage i undersøgelsen, var 18,27 km. Det synes umiddelbart som en relativ lang gennemsnitlig distance. Men kigger man nærmere på besvarelserne ses, at mediandistancen er 13 km. Det betyder at halvdelen af respondenterne cyklede kortere end 13 km og den anden halvdel cyklede længere end 13 km. Dette i sig selv indikerer, at der generelt cykles relativt langt på supercykelstierne.

Kigger man nærmere på hvor ofte respondenterne anvender forskellige cykeltyper, kan det ses, at der til dagligt oftest anvendes en helt almindelig cykel (klassisk dame eller herrecykel eller citybike) på supercykelstierne. 54 % af respondenterne har angivet at de dagligt eller næsten dagligt cykler på en almindelig cykel. Der er 19 % der har angivet at de til dagligt cykler på en racercykel og 21 % har angivet at de cykler på en eldrevet cykel. Uanset turformål er dette altså de tre hyppigst anvendte cykeltyper, som respondenterne anvender dagligt eller næsten dagligt.

Supercyklisterne har bil og børn – men vælger stadig cyklen

Af undersøgelsen fremgår det, at 81 % af respondenterne anvender cykel som transportmiddel dagligt eller næsten dagligt. Til sammenligning angiver 8 % af respondenterne, at de på daglig basis benytter bil som transportform. Dette til trods for, at 49 % oplyser, at de altid har adgang til bil i hverdagen, mens 18 % sommetider har adgang til bil. Blandt respondenter der enten altid eller sommetider har adgang til bil angiver 64 %, at de fortsat altid anvender cykel til pendling på de dage, hvor bil er til rådighed.

Data viser desuden, at 43 % af respondenterne har hjemmeboende børn. Der er dog ikke nogen nævneværdig forskel på, hvor ofte respondenter med og uden hjemmeboende børn pendler på cykel, selvom de har bil til rådighed. 65 % af brugerne, der har hjemmeboende børn, pendler stadig på cykel de dage, de har bil til rådighed. Af dem uden hjemmeboende børn er denne andel 63 %. Undersøgelsen indikerer således, at det at have hjemmeboende børn ikke i sig selv udgør en afgørende faktor for fravalg af cykel i daglig pendling.

Sundhed og mental velvære er pendlernes primære motivation

Undersøgelsen peger på, at valget af cyklen som dagligt transportmiddel til arbejde og uddannelse i høj grad er motiveret af de kropslige og mentale gevinster som cykling bevirker. Blandt størstedelen af dem der vælger cyklen, selvom de har bil til rådighed, fremhæves muligheden for udendørs motion og fysisk aktivitet samt oplevelsen af frisk luft og natur som væsentligste faktorer i valget af cyklen frem for bilen.

Hele 86 % af alle respondenter angiver fysisk sundhed og motion som den primære motivationsfaktor, mens 46 % fremhæver mentalt velvære som den næstvigtigste. Det bemærkes, at disse sundhedsrelaterede faktorer vægtes højere end andre motivationsfaktorer såsom, at det er hurtigt at tage cyklen (32 %) og at det er billigt (28 %), som ellers typisk er dominerende faktorer, når vi snakker om valg af pendlertransportform

Yderligere viser undersøgelsen, at 89 % af respondenterne oplever, at de er glattere i hverdagen når de cykler, og 71 % oplever at de er mindre stresset i hverdagen, når de cykler. Netop denne oplevelse af øget mental velvære og sundhed som motivation, kan være en central forklaring på, hvorfor cykelpendlerne holder af deres daglige pendlertur og ligeledes forklare, hvorfor 54 % af respondenterne cykler lige meget om vinteren og om sommeren.

Kvaliteter som supercyklisterne sætter pris på

Respondenterne er også blevet bedt om at angive de kvaliteter ved en cykelsti, de sætter mest pris på. Her viser data, at der er bred enighed om, at god belægning er den vigtigste kvalitet ved en cykelstis infrastruktur. Faktisk vurderer 87 % af de adspurgte, at god belægning er en af de tre vigtigste kvaliteter ved en cykelsti, mens 62 % peger på et højt driftsniveau som en væsentlig faktor. Det er bemærkelsesværdigt, at noget så grundlæggende som underlagets kvalitet og den løbende vedligeholdelse har så stor betydning – men det understreger netop, hvor afgørende god drift og komfort er for pendlere, der dagligt er afhængige af cyklen som transportmiddel.

Respondenterne er også blevet spurgt til de vigtigste kvaliteter ved en cykelrutes omgivelser. Her er der bred enighed om, at den vigtigste kvalitet er, at en rute har så få stop som muligt. 85 % af respondenterne har angivet dette som en af de tre vigtigste kvaliteter ved en cykelrutes omgivelser. Interessant er det også, at 65 % af brugerne har angivet, at det er når ruten forløber gennem naturskønne omgivelser, mens 56 % angiver, det er når ruten forløber væk fra biltrafik. Dette handler i høj grad om nydelse og at kunne bruge cykelturen som afslapning og en positiv oplevelse i fred for biltrafik.

Konklusion

Brugerne af supercykelstierne cykler langt, og de motiveres af fysisk og mental sundhed. Lige præcis disse faktorer er væsentlige fællestræk for respondenterne i undersøgelsen. Undersøgelsen peger altså på, at det i højere grad er de argumenter, der skal hives frem, når der skal investeres i bedre cykelforhold og laves adfærdskampagner for at få flere til at cykle.

For det er hverken cyklens CO₂-besparelser eller cyklen som hurtig eller billig transportform, der får folk til at pendle på cykel. Det er den direkte effekt og kropslige oplevelse af de personlige fordele ved cykling, der får folk til at cykle, endda selvom de har både langt til arbejde, hjemmeboende børn eller bil til rådighed.

Undersøgelsen bekræfter, at cykelturen til og fra arbejde for mange pendlere er dér, hvor de får deres daglige motion, og hvor de mærker cykelturens gavnlige effekt på krop og sjæl, mens hjernen renses for bekymringer og stress. Og det er dét, der får pendlere til at cykle. Undersøgelsen viser også, at netop disse motivationsfaktorer både stiller krav til supercykelstiernes driftsmæssige stand og ruteforløb.