

# KØBENHAVN CYKLERNES BY

CYKELREGNSKABET 2012



# 2012

## FORORD

Verdens bedste cykelby. Intet mindre. Det er Københavns mål for 2015. Og vi er allerede godt på vej. Hvert år tiltrækker vores unikke cykelkultur besøgende fra hele verden, og når Monocle igen i 2013 kårer København som verdens bedste by at leve i, spiller vores gode cykelforhold en afgørende rolle.

Københavns position som en af verdens førende cykelbyer skyldes først og fremmest de mange københavnere, der hver morgen sætter sig på cyklen for at komme på job eller i skole. Det gør hele 36 % af alle der ankommer til arbejde eller uddannelse i København, hvilket gør cyklen til det foretrukne transportmiddel i Københavns morgenmyldretid.

Det er dog ingen grund til at slække på ambitionerne. Byer som Amsterdam og Groningen er foran os på en lang række punkter, og hvis vi skal overhale dem er vi nødt til at trække i arbejdstøjet. Et af vores ambitiøse mål er at hæve cykelandelen til 50 % i 2015 – hvilket svarer til at ca. 55.000 flere skal begynde at cykle. Dette mål forudsatte imidlertid indførelsen af en trængselsring – et tiltag der som bekendt blev droppet i 2012.

Et andet ambitiøst mål går på at fire ud af fem københavnere, der cykler, skal føle sig trygge i 2015. Her er vi rigtigt godt på vej, idet trygheden er steget med 50 % de seneste fire år, så tre fjerdedele af københavnere nu oplever det som trygt eller meget trygt at cykle i København.

Det ændrer ikke på at der er pres på cykelstierne i takt med at flere og flere cykler. Dels stiger antallet af cyklede kilometer støt, så der i 2012 blev cyklet 1.270.000 km. hver eneste dag i København – formentlig det højeste tal de sidste 50 år. Dels vokser byen med 1.000 nye indbyggere hver måned. Den stigende cykeltrafik er både en udfordring for tryghed og fremkommelighed, men også en vigtig del af løsningen.

Dét at så mange cykler i dag skaber nemlig større mobilitet for alle. Det er ikke mange københavnere, der skal skifte cyklen ud med en bil før trafikken ville bryde sammen på de større veje. Derfor skal vi investere i bredere cykelstier, lukke huller i cykelnettet og etablere flere cykelparkeringer. Den stadigt stigende cykeltrafik bør også få os til at diskutere, hvordan vi virkelig indretter byen, så flest muligt kan komme hurtigt, trygt og komfortabelt af sted.

## Morten Kabell

Teknik- og miljøborgmester





## INDHOLD

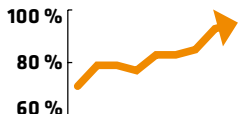
FORORD	2
DET MENER KØBENHAVNERE PÅ CYKEL	4
MÅL OG NØGLETAL	6
TENDENSER I 2012	8
VERDENS BEDSTE CYKELBY?	10
14 FACTS OM CYKLERNES BY	12
MERE END BLOT EN CYKELSTI	14
NØRREBROGADE FØR OG EFTER	16
INDKØB PÅ CYKEL	18
FRA BIL TIL CYKEL?	20
MINIKØBENHAVNERE I SADLEN	22

# DET MENER KØBENHAVNERE PÅ CYKEL

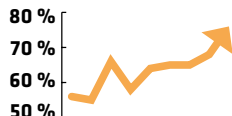


## DET GÅR GENERELT GODT

De cyklende københavnernes tilfredshed med København som cykelby har været støt stigende de sidste mange år og er nu helt oppe på 95 %. De er også godt tilfredse med mængden af cykelstier. Tilfredsheden er oppe på 76 %, en stigning på 8 procentpoint fra 2010.



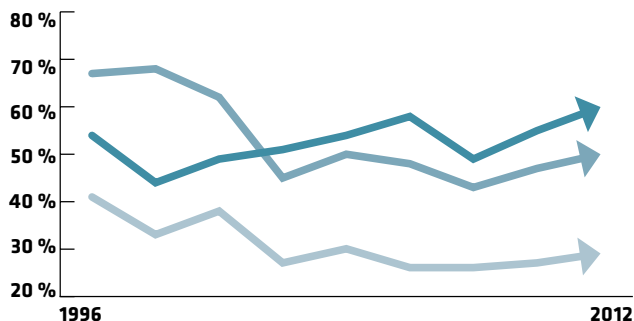
**95%**  
Tilfredshed med  
København som cykelby



**76%**  
Tilfredshed med  
mængden af cykelstier

## PLADS TIL FORBEDRING

Den stigende cykeltrafik i København er en særlig udfordring for især to områder: Cykelstiernes bredde, og cykelparkering, hvor tilfredsheden er faldet med en fjerdedel siden 1996. Dog er der de sidste fire år sket en stigning i tilfredsheden med henholdsvis cykelstiernes bredde og kombinationen af cykel og kollektiv trafik, hvilket nok især skyldes at der nu er fokus på udvidelser af cykelstierne på særligt befærdede steder samt DSBs tilbud om at tage cyklen gratis med i S-toget.



**60%**

Tilfredshed med  
kombination af cykel  
og kollektiv trafik

**50%**

Tilfredshed med  
cykelstiernes bredde

**29%**

Tilfredshed med  
cykelparkering generelt



# 61%

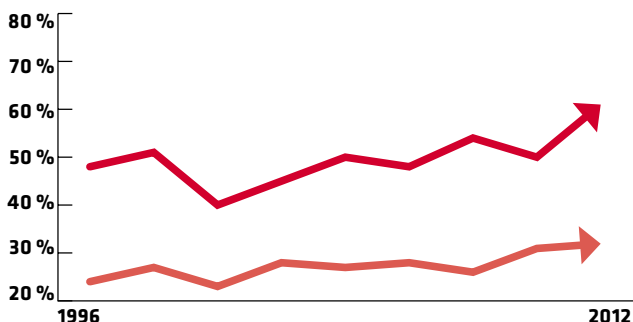
Tilfredshed med  
cykelstiernes tilstand

# 32%

Tilfredshed med  
vejenes tilstand

## INDSATS GIVER RESULTATER

I de seneste år har Københavns Kommune investeret i bedre vedligeholdelse af byens cykelstier. Tilfredsheden med cykelstiernes tilstand er da også steget med 11 procentpoint fra 50 % i 2010 til 61 % i 2012. Meget cykling foregår imidlertid også på mindre veje uden cykelstier. Her er tilfredsheden med vejenes tilstand stadig lav, 32 %, omend svagt stigende.



## TILFREDSHED 1996-2012 - PROCENTDEL TILFREDSE

'96	'98	'00	'02	'04	'06	'08	'10	'12	
71	79	79	77	83	83	85	93	95	København som cykelby
56	55	66	58	64	65	65	68	76	Mængde af cykelstier
54	44	49	51	54	58	49	55	60	Kombination af cykel og kollektiv trafik
67	68	62	45	50	48	43	47	50	Cykelstiernes bredde
41	33	38	27	30	26	26	27	29	Cykelparkering generelt
48	51	40	45	50	48	54	50	61	Cykelstiernes tilstand
24	27	23	28	27	28	26	31	32	Vejenes tilstand

De københavnere, der cykler, er blevet spurgt om, hvor tilfredse de er med forskellige forhold i København. Ovenfor kan du se, hvor mange procent der har svaret, at de var tilfredse eller meget tilfredse. En københavnsk "cyklist" defineres i undersøgelsen som en person, der enten har cyklen som sit foretrukne transportmiddel eller som minimum benytter cyklen en gang om ugen. 677 af de 1021 interviewede betegnes på den baggrund som cyklister i undersøgelsen.

# MÅL OG NØGLETAL



## MÅL I KØBENHAVNS CYKELSTRATEGI 2011 - 2025

	'96	'98	'00	'02	'04	'06	'08	'10	'12	'15	'20	'25
<b>Andel, der cykler til arbejde / uddannelse (%)*</b>	30	30	34	32	36	36	37	35	<b>36</b>	50	50	50
<b>Andel cyklister der er trygge (%)*</b>	60	58	57	56	58	53	51	67	<b>76</b>	80	85	90
<b>Alvorligt tilskadekomne på cykel (antal pr. år)*</b>	252	173	146	152	125	97	121	92	<b>102</b>	56	45	34
<b>Andel af PLUSnettet, som har tre baner (%)**</b>									<b>17</b>	40	60	80
<b>Reduktion i cyklisternes rejsetid (%)**</b>									0	5	10	15
<b>Tilfredshed med cykelstiernes tilstand (%)</b>	48	51	40	45	50	48	54	50	<b>61</b>	70	75	80
<b>Tilfredshed med cykelkulturens påvirkning på bylivet (%)</b>								67	<b>73</b>	70	75	80

\*) Disse mål indgår i Københavns Kommunes "Miljømetropolen - vores vision CPH 2015" \*\*) Ny målemetode fra og med 2012

- Opfyldelse af målet vil kræve en styrket kommunal indsats af ganske betydeligt omfang.
- Målet vil kunne nås med en styrket kommunal indsats.
- Målet vil kunne nås til tiden med en uændret kommunal indsats.

ØVRIGE NØGLETAL	'96	'98	'00	'02	'04	'06	'08	'10	'12
<b>Cyklede kilometer (mio. km. pr. hverdag)</b>	0,93	0,92	1,05	1,11	1,13	1,15	1,17	1,21	1,27
<b>Cyklede kilometer mellem hver alvorlig ulykke (mio. km)</b>	1,2	1,8	2,4	2,4	3,0	4,0	3,2	4,4	4,2
<b>Hastighed på cykel, gennemsnit (km/t.)</b>					15,3	16,0	16,2	15,8	15,5
<b>Cykelstier (km)</b>	294	302	307	323	329	332	338	346	359
<b>Cykelbaner (km)</b>		6	10	12	14	17	18	23	24
<b>Grønne cykelruter (km)</b>	29	30	31	32	37	39	41	42	43
<b>Cykelsuperstier (km)*</b>									17,5
<b>Cykelparkeringspladser på veje og fortov (1000 stk.)</b>						42	47	48	49

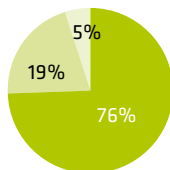
\* I alt i Region Hovedstaden



# 51→76%

**Cyklende københavnernes tryghed 2008-2012**

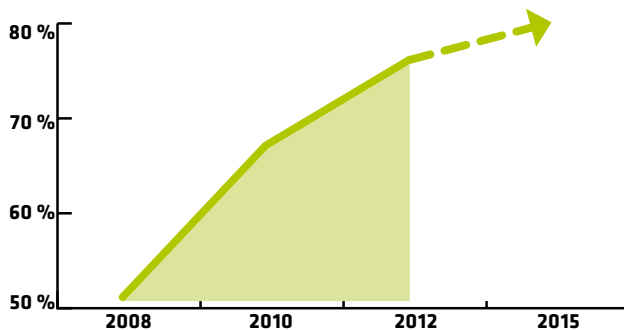
- Tryk
- Delvist tryk
- Ikke tryk



**Københavnske cyklisters grader af tryghed, 2012**

## TRYGHEDEN STØT STIGENDE

I løbet af de seneste fire år er de cyklende københavnernes tryghed steget fra 51 % i 2008 til 76 % i 2012. Ser man på 2012 er der desuden 19 %, der erklærer sig delvist trygge, samt 5 % der er decideret utrygge.



Den markante stigning i trygheden vurderes hovedsageligt at skyldes forbedringer i infrastruktur såsom bedre kryds, bredere cykelstier på steder med trængsel samt cykelstier, der binder det samlede net af cykelforbindelser sammen.

Meget tyder på at kampagner med fokus på 'takt og tone' i trafikken også har betydning. For eksempel lagde ca. en tredjedel af københavnere mærke til Københavns Kommunes adfærds-kampagne for mere hensynsfuld cykeladfærd, "Karmakampagnen", i 2011 og 2012, og i evalueringen af kampagnen udtalte 87 %, at adfærds-kampagner overfor cyklister generelt er en god idé.



# TENDENSER I 2012

## DER CYKLES MERE OG MERE

Det samlede transportarbejde på cykel i København er steget med 36 % siden 1996, og der cykles nu 1,27 mio. km. om dagen. Ser man på mængden af cykler, der passerer det såkaldte 'søsnit', som udgøres af en ring rundt om det indre af København, er antallet næsten fordoblet siden 1990.

Sammenligner man med cyklens markedsandel af ture til arbejde og uddannelse, har den til gengæld været stabil de seneste fem år, hvilket er imponerende i en periode med stigende bilejerskab og åbning af Metroen. Det ændrer dog ikke ved, at der skal en styrket indsats til, hvis markedsandelen skal øges væsentligt.

**1,27 MIO.**

Cyklede kilometer  
om dagen i 2012

**0,93 MIO.**

Cyklede kilometer  
om dagen i 1996

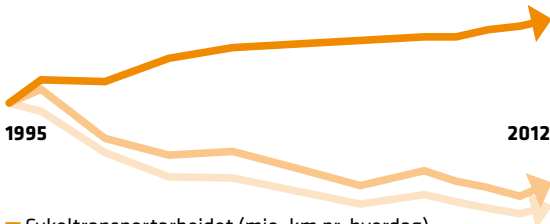


**30→36%**

Cyklens andel af pendlerture  
fra 1996-2012

## SIKKERHED I MASSEN

I 2012 var der ti flere cyklister, der kom alvorligt til skade i trafikken, end i 2010. Til gengæld blev der cyklet 60.000 flere km om dagen, så der i dag cykles 4,1 mio. km mellem hvert alvorligt uheld, hvilket er tre gange længere end i 1995. Den forbedrede sikkerhed skyldes dels, at flere, der cykler, giver et generelt sikrere trafikmiljø, dels en målrettet indsats for at gøre infrastrukturen sikrere, bl.a. i form af krydsombygninger, bredere cykelstier og fremrykkede busperroner, suppleret med kampagner om trafikadfærd og opmærksomhed.



**100**

Gange rundt om jorden eller  
4,1 mio. km cykles der mellem  
hvert alvorligt cykeluheld i  
København

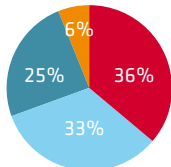
- Cykeltransportarbejdet (mio. km pr. hverdag)
- Alvorligt tilskadekomne cyklister (antal pr. år)
- Alvorlige uheld per cyklet kilometer

Udvikling i københavneres risiko for uheld på cykel, 1995 = index 100

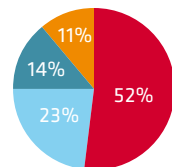




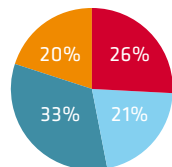
## FORDELING AF TURE I 2012



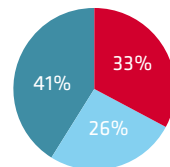
Ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune



Københavnernes ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune



Alle ture med start og/eller slut i Københavns Kommune

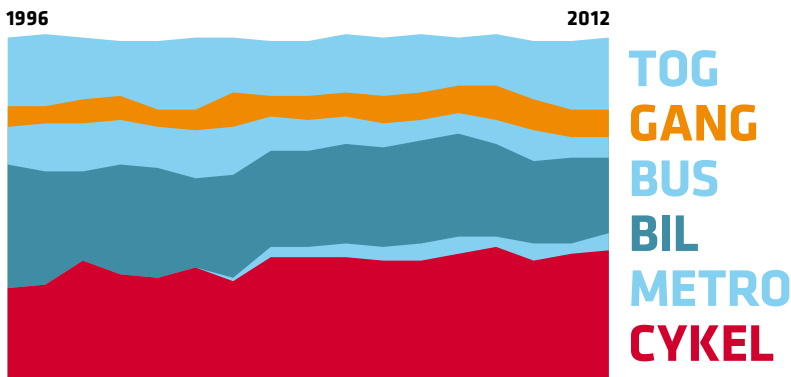


Alle ture med start og/eller slut i Københavns Kommune, gang undtaget

■ Cykel ■ Bus, tog og metro ■ Biler ■ Gang

## CYKLEN ER IKKE EN Ø

Selvom der cycles markant mere nu end for 16 år siden, er andre transportformer som bil, bus, tog og metro også populære. Hvis målet om 50 % cykelture til arbejde og uddannelse skal nås, vil det kræve en omfattende indsats for at få brugere af disse andre transportformer til at skifte over til cykel.



Hovedtransportform på ture til arbejde og uddannelse i København 1996-2012, TU-tal

# VERDENS BEDSTE CYKELBY?



## VENSKABELIG KONKURRENCE

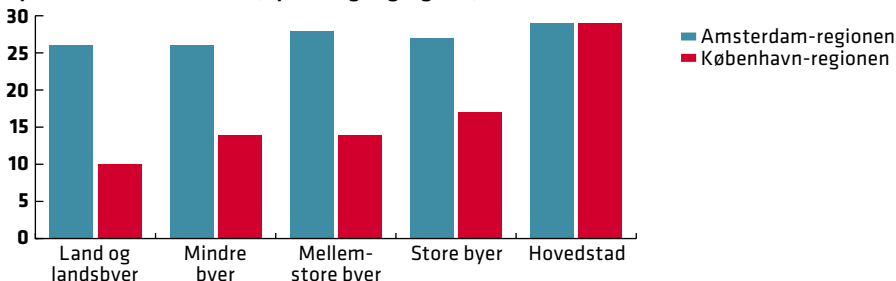
Det er Københavns Kommunes mål at blive verdens bedste cykelby i 2015. Der findes ingen officielle kriterier for denne titel men ofte fremhæves Amsterdam som Københavns tætteste konkurrent, og også andre hollandske byer som Utrecht og Groningen er langt fremme. Denne foreløbige sammenligning af tilgængelige data indikerer at Amsterdam stadig er lidt foran København, men også at København nærmer sig.

## LIGE HØJ CYKELANDEL - MEN KUN INDE I BYEN

Andelen af ture på cykel er ens i Amsterdam og København, nemlig 29 % af alle ture i 2008. Så snart man flytter blikket ud i regionen tegner sig imidlertid et andet billede. Indbyggerne i regionen omkring Amsterdam cykler nemlig stort set ligeså meget som de der bor inde i Amsterdam. Cykelandelen falder derimod drastisk udenfor København og Frederiksberg og er helt nede på 10 % i landområdet, hvor det tilsvarende niveau udenfor Amsterdam er 26 %.

En vigtig årsag til den store forskel er formentlig primært planlægning af infrastruktur, der i Danmark hovedsageligt varetages af kommunerne, mens regionerne og staten spiller en langt mere aktiv rolle i Holland. Dette har medført et højere og mere stabilt investeringsniveau på tværs af kommunegrænser og bedre sammenhæng i infrastrukturen.

Cykelandel, alle ture, 2008 (nyeste tilgængelige tal)



## PARKERING

I Amsterdam er der ca. 240.000 offentligt tilgængelige cykelstativer og 50.000 i København. En væsentlig forskel mellem de to byer er dog, at beboelseskarréer i Amsterdam ofte ikke er indrettet med mulighed for cykelparkering ved husmure, kældre og gårde som i København. Amsterdam har i gennemsnit brugt 35 mio. kr. om året i 2007-2010 på cykelparkering.

# 864 MIO.

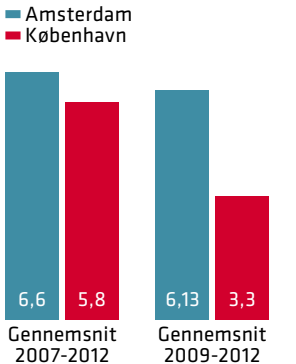
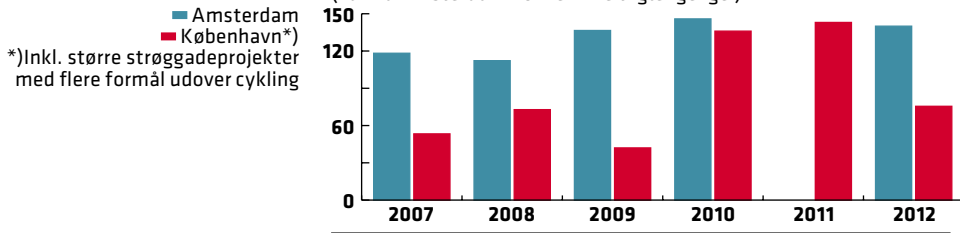
Kr. forventes brugt på  
cykelparkering i Amsterdam  
2012-2020 ekskl. vedligehold



## INVESTERINGER I MILLIONKLASSEN

Historisk set har der været et højere investeringsniveau i Amsterdam end i København. Dog har København de senere år nærmet sig Amsterdam, hvis man modregner investeringerne med antallet af indbyggere i de to byer samlet set i perioden. Her er gennemsnittet 170 kr. per indbygger i Amsterdam og 165 kr. i København.

**Investeringer i cykelinfrastruktur i mio. kr.**  
(Tal fra Amsterdam 2011 er ikke tilgængelige.)



**Dødsfald blandt cyklister per 1 mio. indbyggere**

## GENERELT SIKKERT AT CYKLE

Cykling er generelt meget sikkert i begge byer. Fra 2007-2012 har der i gennemsnit været 5 dødsuheld blandt cyklister i Amsterdam og 3 i København, hvilket svarer til forskellen i byernes indbyggertal. Ser man på gennemsnittet fra 2009-2012 er der imidlertid dobbelt så mange dødsfald per indbygger i Amsterdam som i København. Forskellen kan formentlig forklares med cykeladfærden i de to byer, som ifølge flere hollandske cykleeksperter er mere hensynsfuld og reglementeret i København end i Holland.

## FORSKEL I INDSATS

Som opsummering bør det iagttages at der er markante strukturelle forskelle mellem de to byer. I Amsterdam foregår cykeltrafikken i vid udstrækning langs mindre trafikerede veje og i 30 km-zoner, som er udbredte over hele byen. Her deler bilister vejen med cyklister og gående og kører meget hensynsfuldt. Ligeledes er det tilladt at svinge for rødt ved udvalgte lyskryds og køre flere på én cykel. I København er cykeltrafikken langt mere koncentreret og foregår primært på cykelstier ved siden af vejbaner med omfattende biltrafik på 40-50 km/t.

# 14 FACTS OM CYKLERNES BY



## CYKLEN ER NEM OG HURTIG



Københavnernes grunde til at cykle til og fra arbejde/ uddannelse (%)

## PÅ CYKEL HELE ÅRET

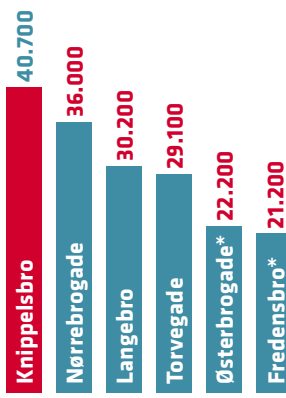


## PLADS TIL HELE FAMILIEN



Af alle familier med 2 børn har en ladcykel. For 17% af alle husstande med en ladcykel erstatter den en bil.

## GADER HVOR FLEST CYKLER I KØBENHAVN



## KLIMAEFFEKT VED CYKLING

90.000 T

CO<sub>2</sub>/år sparet om året ved at københavnerne cykler så meget som de gør i dag

20-40.000 T

CO<sub>2</sub>/år, der vil blive sparet yderligere hvis målet om 50% cykelpendleretur i 2025 nås

549.000 T

CO<sub>2</sub>/år, der udledes via transport i København om året

Antal cyklister i begge retninger, hverdagsdøgntrafik, 2012

\* Kun tilgængelige tal fra 2011



## PRISEKSEMPLER PÅ INFRASTRUKTUR

**CYKEL 16 MIO.** 1 km cykelsti (begge sider) (kr.)

**CYKEL 900 MIO.** Net af cykelsuperstier (300 km) i hovedstadsområdet (kr.)

**BIL 1.800 MIO.** Nordhavnsvej (kr.)

**BIL 2.000 MIO.** Udvidelse af motorvejen Roskilde – Fløng (kr.)

**METRO 1.000 MIO.** 1 km Metro Cityring (kr.)

**S-TOG 1.500 MIO.** Evt. overhalingsspor Holte-Bernstorffsvej (kr.)

**BUS 400 MIO.** Københavns Kommunes årlige tilskud til busdrift (kr.)

## SAMFUNDSØKONOMI

### 1,34 KR.

Gevinst for samfundet pr. ekstra km kørt på cykel i København

### 1,83 KR.

Gevinst for samfundet ved 1 km overflyttet fra bil til cykel i myldretiden i København

## SUNDHEDSEFFEKT VED CYKLING

### 30%

Reduktion af dødeligheden for voksne der cykler til og fra arbejde hver dag

### 1,7 MIA.

Årlig sundhedsgevinst ved cykling i København (kr.)

## FEM GANGE FLERE CYKLER END BILER



I 2012 ejede københavnere ca. 650.000 cykler og 125.000 biler, hvilket svarer til 5,2 cykler for hver bil.



## 4 UD AF 5

Af alle københavnere har adgang til en cykel

# MERE END BLOT EN CYKELSTI

Et vigtigt fikspunkt for de seneste års anlægsprojekter har været at udbedre missing links i byen og derved styrke rejsehastighed, tryghed og komfort for dem der cykler.



Cykelpromenade ved Havnegade.



Dobbeltrettet cykelsti ved Hans Knudsens Plads.



Ny strækning af Nørrebro-ruten fra Rantzausegade til Jagtvej.



Cykelsti på H.C. Andersens Boulevard langs Rådhuset.



Trafikdæmpet byrum i Vester Voldgade.

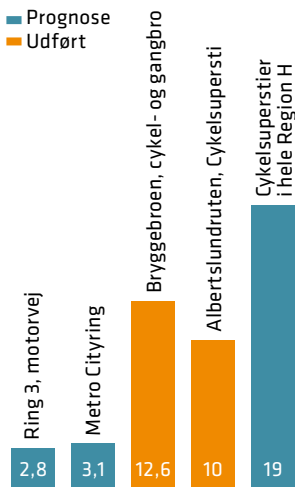


Cykel- og gangbro i Utterslev Mose.



# 7,3 MIA.

**Samfundsøkonomisk overskud ved fuldt udbygget net af 28 Cykelsuperstier (kr.)**



**Intern rente for større investeringer i infrastruktur (procent)**

## CYKELSUPERSTIER ER EN GOD FORRETNING

I foråret 2012 blev den første Cykelsupersti indviet som en testrute, nemlig Albertslundruten på 17,5 km, der går gennem Albertslund, Glostrup, Rødovre, Frederiksberg og København. I alt er der planlagt 28 Cykelsuperstier, der sammen danner et net af højklasede cykelpendlerruter i 22 kommuner i Region Hovedstaden.

En analyse af de samfundsøkonomiske konsekvenser af det samlede net af 28 Cykelsuperstier viser, at det over en 50-årig periode med en investering på lige under 1 mia. kr. forventes at medføre et økonomisk overskud for samfundet på 7,3 mia. kr. Det svarer til en intern rente af investeringerne på 19 %. Finansministeriets minimumskrav er 5% for infrastrukturprojekter, og sammenlignet med andre investeringer i infrastruktur er det et meget højt afkast.

Især sundhedseffekten af de ekstra cykelture er betragtelig, idet der blandt grupper der cykler dagligt ses en forventet længere gennemsnitlig levetid samt at stigningen af personer der benytter sig af aktiv transport forventes at medføre 34.000 færre sygedage om året.

# NØRREBROGADE FØR OG EFTER

I 2010 og 2011 har Københavns Kommune gennemført en række tiltag for at gøre Nørrebrogade mere attraktiv som strøggade. Tiltagene omfatter blandt andet begrænsninger for den gennemkørende biltrafik, bredere cykelstier og fortove samt fremrykkede busperroner.

## BREDERE CYKELSTIER

Cykelstierne er på lange stræk udvidet fra 2,5 m til 3 m, hvilket har optimeret kapaciteten, øget spredningen i rejsehastighed og styrket trygheden blandt dem der cykler.

## FREMRYKKEDE BUSPERRONER

Ved at rykke bussernes stoppesteder frem på en ø til venstre for cykelstien er sikkerhed, tryghed og fremkommelighed blevet øget for både dem, der skal forbi på cykel og dem, der skal af og på bussen.

## GENVEJ IND MOD BYEN

Ved Søtorvet er en cykelgenvej via Vendersgade blevet gjort permanent, hvilket har medført en syvdobling af cykeltrafikken på strækningen, så det nu er 2.400, der bruger genvejen dagligt. Hermed udnyttes byens plads bedre, og borgernes rejsetid forkortes, samtidig med at der bliver bedre plads for de københavnere, der cykler lige ud ad Frederiksborggade.

## HVAD ER DER SKET?

**10%**

Reduktion i bussernes rejsetid

**11%**

Mere cykeltrafik generelt på Nørrebrogade

**20%**

Mere cykeltrafik på Dronning Louises Bro

**60%**

Reduktion i biltrafikken på Dronning Louises Bro

**10%**

Reduktion i biltrafikken generelt på Nørrebro

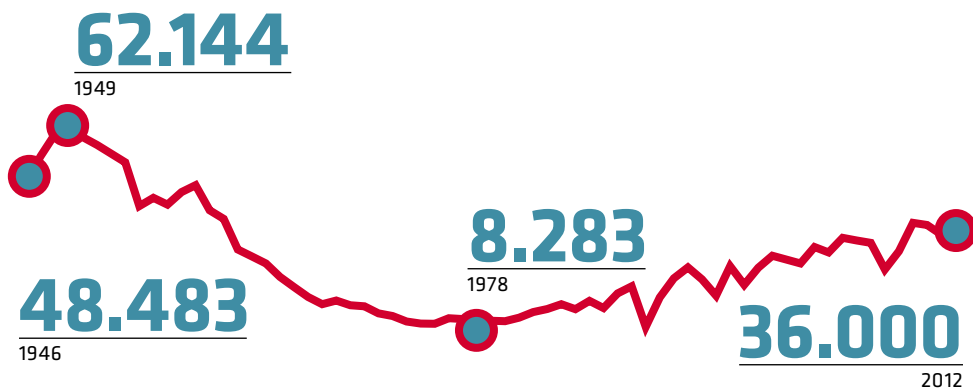
**45%**

Reduktion i antal uheld før og efter forsøget, alle trafikantgrupper





### ANTAL CYKLER PÅ DRONNING LOUISES BRO:



Nørrebrogade ved Dronning Louises Bro 1946-2012, antal cykler, hverdagsdøgns trafik  
Cykelstier blev indført i 1982.

### BILER PÅ UDVALGTE MOTORVEJE:

**29.626**  
Storebæltsbroen

**37.275**  
Sydmotorvejen

**30.336**  
Holbækmotorvejen

Antal biler, hverdagsdøgns trafik 2011

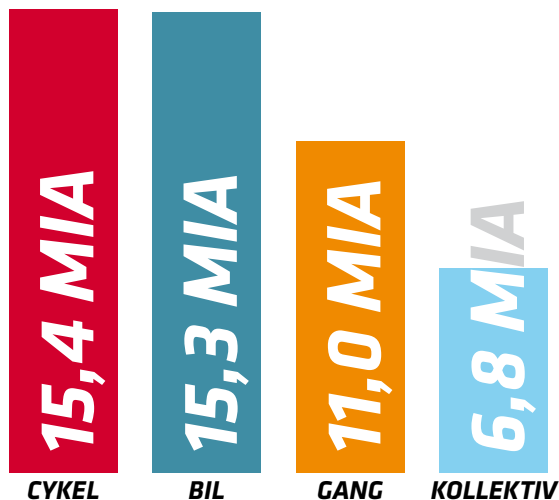
# INDKØB PÅ CYKEL



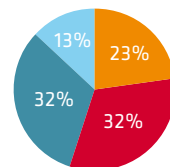
Københavns Kommune har foretaget en analyse af sammenhængen mellem indkøb og transportformer i København med fokus på, hvilken rolle god cykelparkering spiller for valget af transportform til indkøb.

## KUNDER PÅ CYKEL ER CENTRALE FOR OMSÆTTNINGEN

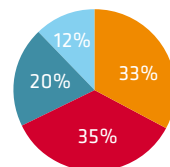
Kunder på cykel handler for lidt mindre end kunder i bil. Til gengæld handler kunder på cykel oftere og i alt derfor lidt mere end kunder i bil, når man ser på butikker og supermarkeder (men ikke storcentre) i Københavns Kommune. Tilsammen står kunder på cykel og til fods for halvdelen af den samlede omsætning og to tredjedele af alle indkøbsture.



Omsætning i butikker og supermarkeder fordelt på transportmidler (mia. kr. pr. år)



Omsætning fordelt på transportformer (%)



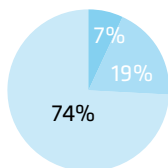
Indkøbsture fordelt på transportformer (%)



## PARKERING ER EN BARRIERE FOR INDKØB PÅ CYKEL

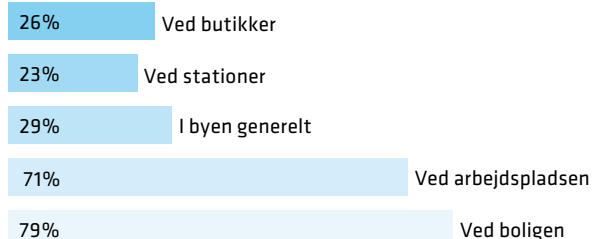
26 % af alle, der fravælger at købe ind på cykel, nævner cykelparkering som årsag til fravalg af cykel.

- I høj grad
- I nogen grad
- Ikke relevant



**Kunder, der angiver cykelparkering som årsag til at fravælge cyklen til indkøb**

Spørger vi dem, der cykler, er 29 % tilfredse med mulighederne for at parkere ved butikker, sammenlignet med 71 % tilfredshed med cykelparkering ved arbejdspladsen og 79 % ved boligen.



## Cyklende københavnernes tilfredshed med cykelparkering (%)

# 1:8

**Forholdet mellem, hvor mange biler versus cykler der kan parkeres på en bilparkeringsplads**

## CYKELPARKERING KOMMER FLERE TIL GODE

På en bilparkeringsplads kan der holde op til otte cykler. Hvis man sammenligner, hvor meget en bilist versus otte cyklister omsætter for i gennemsnit på en indkøbstur, vil cykelparkering potentielt generere 4,5 gange mere omsætning end en bilparkeringsplads.



**Omsætning fra areal svarende til én bilparkeringsplads, fordelt på den gennemsnitlige omsætning per indkøbstur for bilister og cyklister (kr.)**

# FRA BIL TIL CYKEL?

Mange bilister cykler også og vice versa, men hvad skal der til for at gøre det endnu mere attraktivt at tage cyklen i stedet for bilen? Københavns Kommune har undersøgt bilisternes vaner og holdninger til transport, særligt på de korte ture.

## MANGE TURE I BIL ER UNDER 5 KM

- 1/3 af alle bilture i København er under 5 km
- Det svarer til 180.000 korte bilture om dagen i København
- 560.000 km. eller 14 gange rundt om jorden
- Primært ærindeture (49 %) og fritidsture (30 %)

# 32%

Af alle bilture i København er under 5 km

# 180.000

Bilture under 5 km om dagen i København

## MÅLRETTEDE TILTAG KAN GØRE DET ATTRAKTIVT FOR BILISTER AT CYKLE

82 % af bilisterne i København mener, at forbedret infrastruktur er vigtigt for at fremme skiftet fra bil til cykel på de korte ture. Det er interessant at bemærke at også mindre tiltag såsom fx ladcykler og elcykler vil kunne gøre en forskel, idet mange mener, at cykler og tilbehør også er vigtigt.

Det er også interessant, at bilisterne særligt efterspørger cykelstier adskilt fra biltrafik, mens cyklister typisk foretrækker flere og bredere cykelstier langs eksisterende veje.

Det er værdifuldt for Københavns Kommune at få indsigt i borgernes ønsker, når byen skal indrettes til fælles bedste. Med udgangspunkt i denne viden er der eksempelvis i de senere år afsat midler til grønne cykelruter og bredere cykelstier på de mest befærdede strækninger i byen.

37%	Cykelstier adskilt fra biltrafik
35%	Færre stop undervejs
31%	Bredere cykelstier
26%	Flere cykelstier
24%	Adfærds kampagner
18%	Mindre trafik
18%	Ladcykel
17%	Cykelruteplaner
16%	Elcykel

**Tiltag, som københavnske bilister nævner som vigtigt, for at skifte bilen ud med cyklen på korte ture (%)**



# 69%

**Af alle bilister bosat i Københavns Kommune oplever det positivt, at kommunerne aktivt mindsker bilkørslen**

## JA TAK TIL HANDLING

69 % af alle bilister bosat i Københavns Kommune oplever det positivt, at kommunerne aktivt mindsker bilkørslen og kun 14 % oplever det negativt, og tallene er de samme blandt bilister i hele Region Hovedstaden. 80 % af bilisterne i København svarer desuden, at de oplever omfanget af bilkørslen i Hovedstadsområdet som problematisk.

Københavnerne oplever den daglige transport som den vigtigste indsats på miljøområdet, de selv bør være aktive omkring. 77 % mener, at de selv kan bidrage med at gøre en indsats i forhold til den daglige transport, heraf mener 45 %, at det er den vigtigste indsats, de selv kan gøre på området.

- Positivt /meget positivt
- Hverken positivt eller negativt
- Negativt /meget negativt



**Københavnske bilisters holdning til at kommunerne aktivt mindsker bilkørslen (%)**

## FRIHED OG FREMKOMMELIGHED

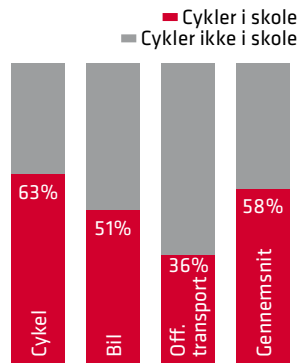
Undersøgelser viser, at frihed og fremkommelighed er de vigtigste aspekter ved den daglige transport for både bilister og cyklister. Det skal med andre ord være let og hurtigt at komme fra A til B, hvad end det sker i bil eller på cykel. God komfort og kort rejsetid er derfor afgørende for, om bilister vil cykle mere.

# MINIKØBENHAVNERE I SADLEN

Det er en naturlig del af livet i København at cykle, og det skal det også være for de mindste københavnere. Vejen til skole skal være tryk og sikker nok til, at børn og forældre vælger cykling og gang som en selvfølge.

## DE FLESTE KØBENHAVNERE LADER BØRNE CYKLE I SKOLE

I gennemsnit svarer 58 % af københavnere, at deres børn cykler i skole. Forældre, der primært selv er på cykel eller i bil, lader deres børn cykle næsten lige meget. Forældre, der selv kører med offentlig transport, lader børnene cykle mindre hyppigt. Blandt de københavnere, hvis børn ikke cykler i skole, svarer 51 %, at de ville lade deres børn cykle i skole, hvis skolevejen var mere tryk.

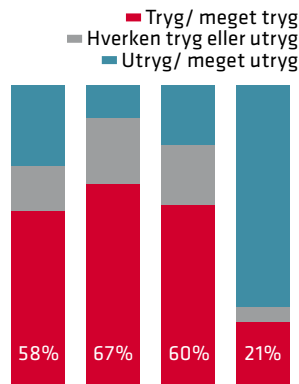


Andel af københavnere, hvis børn cykler i skole fordelt på forældrenes primære transportmiddel

## MEST TRYGT AT CYKLE SAMMEN

Forældre, der cykler sammen med deres børn eller transporterer deres børn på cykel til skole, er mindst lige så trygge ved skolevejen som gennemsnittet af alle forældre på tværs af transportformer. Her er 58 % trygge og 27 % utrygge.

Utrygheden er markant større blandt forældre, hvis børn cykler alene til skole. Her er 21 % trygge, og hele 74 % er utrygge. Jo ældre barnet er, jo mere stiger trygheden. Det vil kræve en fortsat målrettet indsats at gøre byens gader trygge nok, til at skolebørn selv kan færdes på cykel.



Københavnske forældres tryk ved deres barns vej til og fra skole



## SKOLEVEJE ER SIKRE

Selvom en del forældre oplever skolevejen som utryg, er der relativt få børn, der kommer til skade i trafikken. Ud af 45.500 skolebørn er der registreret 13 skolevejsuheld i trafikken i 2012, hvoraf to var under 10 år, og fem var 16-17 år. Der har ikke været nogen dødsfald som følge af trafikuheld blandt skolebørn siden 2006.

---

# 5.500

Børn har deltaget i forskellige cykelaktiviteter med program Sikre Skoleveje i 2012.

## SIKRE SKOLEVEJE VIA ANLÆG OG KAMPAGNER

I perioden 2009-2012 har Sikre Skoleveje-programmet arbejdet målrettet for at gøre vejen til skole tryk og sikker for børn og deres forældre. Fra 2010-2012 har 87 skoler og institutioner fået etableret fysiske anlæg til at fremme cykling og gang. Desuden er der blevet afholdt undervisningsforløb og events for at øge børnenes trafikkompetencer og cykeladfærd, blandt andet skolestartskampagnen og "Minikøbenhavner – går, står, cykler".

## HVAD ER CYKELREGNSKABET?

Cykelregnskabet er en evaluering af udviklingen på cykelområdet i Københavns Kommune. Regnskabet omhandler derfor både kommunens indsats på cykelområdet, københavnernes oplevelse af København som cykelby og andre forhold, der påvirker udviklingen på området. Cykelregnskabet udkommer hvert andet år. Dette års cykelregnskab baserer sig primært på tal fra 2012 og bygger blandt andet på telefoninterview med 1021 tilfældigt udvalgte københavnere og Transportvaneundersøgelsen fra DTU Transport. Cykelregnskabet 2012 er det tiende cykelregnskab i rækken. Cykelregnskabet henvender sig blandt andet til københavnere, der forhåbentlig kan bruge det som en inspirerende kilde til indsigt. For Københavns Kommune er cykelregnskabet et vigtigt værktøj i arbejdet med at gøre København til en endnu bedre cykelby.

### Nysgerrig efter flere tal?

På [www.kk.dk/cyklernesby](http://www.kk.dk/cyklernesby) kan du finde flere analyser og tal vedrørende cykling i København, samt et faktaark med uddybning af tallene brugt i dette Cykelregnskab.

**[WWW.KK.DK/CYKLERNESBY](http://WWW.KK.DK/CYKLERNESBY)**

Udgivet i januar 2014 af  
**Københavns Kommune**  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Trafik

TMF Design  
Foto: Ursula Bach, Københavns Kommune  
Trykt på Cocoon - 100 % genbrug



**SAMMEN  
OM BYEN**

**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Teknik- og Miljøforvaltningen

**I**   
**CPH**  
**KOM FRIT FREM**