

# KØBENHAVN CYKLERNES BY

CYKELREGNSKABET 2014



# 2014

København er en af verdens bedste cykelbyer. Den historie fortælles igen og igen kloden rundt, og der er ikke noget at sige til, at medier, turister, byplanlæggere og politikere fra både nære og fjerne egne valfarter hertil for at opleve, hvad det er, vi lykkes med. Rigtig mange byer vil nemlig gerne gøre København kunsten efter. For eksempel viser denne udgave af vores cykelregnskab, at hele 45% af alle ture til arbejde eller uddannelse i København foregår på cykel. Det er 25% flere end for to år siden. Det er kort sagt godt gået, og jeg forstår godt, hvorfor andre ønsker at gøre som os.

Når det er sagt, så forpligter det også at være blandt verdens bedste cykelbyer. Selvom cykelkulturen efterhånden er en lige så naturlig del af fortællingen om København som Den Lille Havfrue, så må vi ikke tage den for givet. Hvis vi skal forblive blandt eliten, kræver det, at vi fortsat investerer i området. Med så flotte stigninger i antallet af cyklende til job og uddannelse og med visioner om endnu flere, er det nødvendigt, at vi opgraderer betingelserne for det cyklende folk. Cykelregnskabet er et godt værktøj til at hjælpe os i den rigtige retning. Her får vi taget pulsen på cykelbyen København. Regnskabet fortæller os, hvor langt vi er kommet med vores mål, og hvor vi skal være særligt opmærksomme. Det går godt

i København, men på mange områder er der stadig plads til forbedring. For eksempel halter vi gevaldigt efter med cykelparkering.

En velfungerende by har en effektiv transportmaskine. Derfor er det vigtigt, at cyklen også i fremtiden er det foretrukne transportmiddel. Jo flere ture med pladsbesparende transportformer, jo bedre er den generelle fremkommelighed for varer og for mennesker. Af samme grund vil der fremover fortsat være fokus på at udvide kapaciteten til cykler på byens travle strækninger.

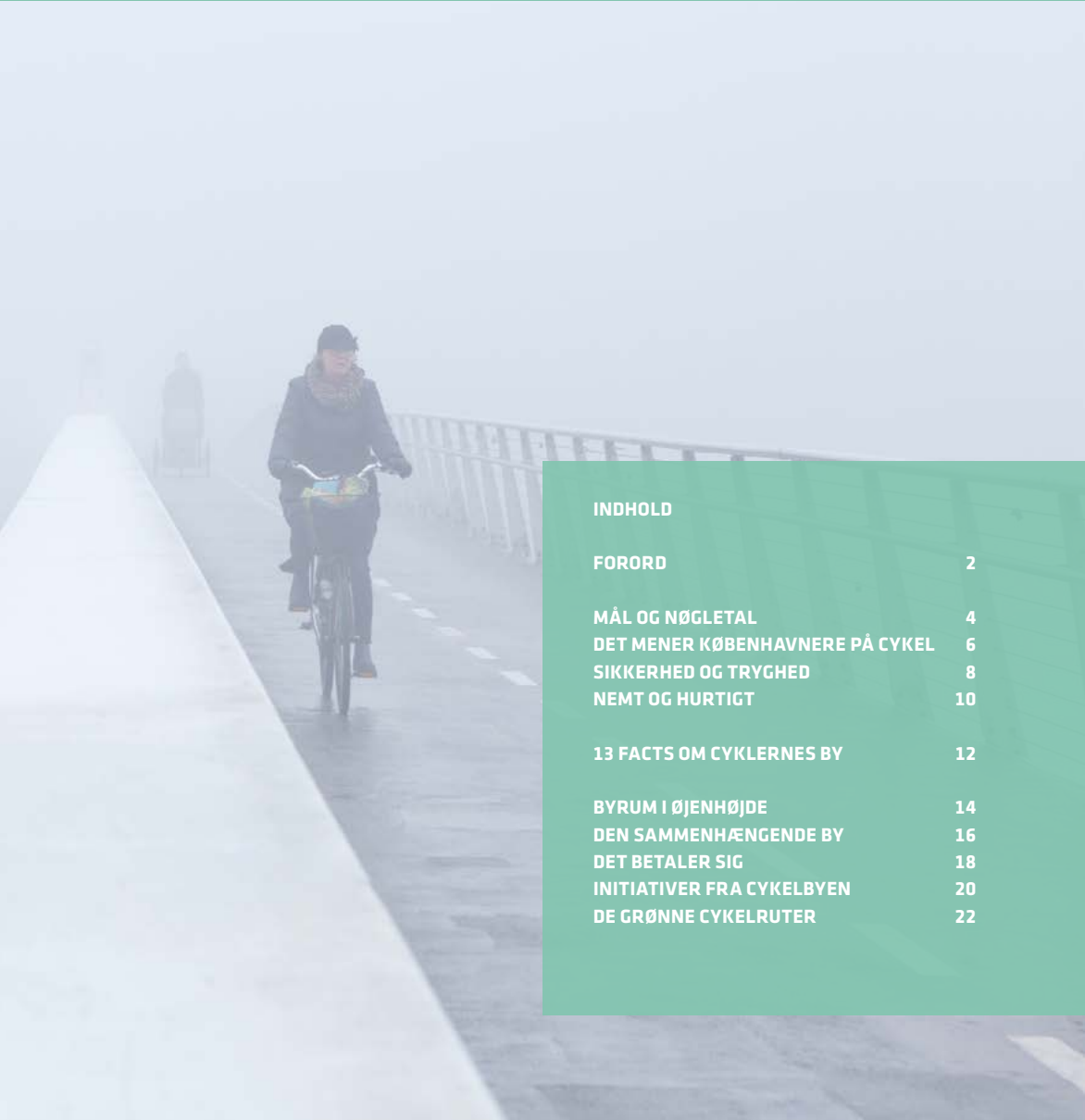
Men nu skal vi ikke glemme, at det at vælge cyklen også har mange andre fordele. Flere på cykel og dermed færre biler giver renere luft og mindre støj, CO<sub>2</sub>-udslippet reduceres, og folkesundheden øges. Det er helt sikkert værd at tage med. Desuden mener de fleste københavnere, at cykelkulturen gavner atmosfæren i byen; byens liv – det København vi kender og elsker så højt. Derfor skal vi sikre en god cykelby for alle og sørge for, at københavnernes cykelglæde holder ved langt ud i fremtiden.

## God læselyst og god tur

Morten Kabell

Teknik- og Miljøborgmester





## INDHOLD

FORORD	2
MÅL OG NØGLETAL	4
DET MENER KØBENHAVNERE PÅ CYKEL	6
SIKKERHED OG TRYGHED	8
NEMT OG HURTIGT	10
13 FACTS OM CYKLERNES BY	12
BYRUM I ØJENHØJDE	14
DEN SAMMENHÆNGENDE BY	16
DET BETALER SIG	18
INITIATIVER FRA CYKELBYEN	20
DE GRØNNE CYKELRUTER	22

# MÅL OG NØGLETAL



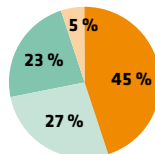
Andelen af ture på cykel til arbejde og uddannelse i København er steget med 25% siden 2012. Der bliver også cyklet flere kilometer dagligt, og det er blevet hurtigere at komme frem.

## Rejsetid

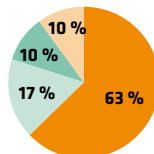
Københavns Kommune har de seneste år øget kapaciteten og dermed fremkommeligheden på cykel: Cykelstier er blevet bredere, flere steder er det nu lovligt at cykle mod ensretningen, og broer er åbnet. Rejsetiden på cykel er i gennemsnit blevet forkortet med 7% siden 2012. Samtidig bliver der cyklet stadig flere kilometer i København, og på en hverdag bliver der nu cyklet 1,34 mio. km.

God cykelinfrastruktur, kort rejsetid samt øget sikkerhed og tryghed er væsentlige grunde til, at så mange vælger cyklen i København. Andre faktorer spiller dog også ind. Milde vintre har gjort, at flere har cyklet året rundt, og metroarbejdet betyder, at det mange steder i byen er nemmere at komme frem på cykel end i bil. Også information og kampagner har medvirket til den positive udvikling. Der er dog også en vis statistisk usikkerhed forbundet med målemetoden. Om tendensen holder vil vise sig i de kommende år.

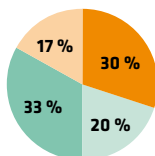
## FORDELING AF TURE 2014



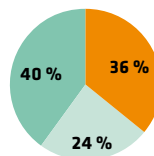
Ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune



Københavnernes ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune



Alle ture med start og/eller stop i Københavns Kommune



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

■ Cykel    ■ Off. transport    ■ Bil    ■ Gang



# 36 → 45%

45 % af alle, der arbejder eller studerer i København, tager cyklen til job og uddannelse. Tallet dækker både over københavnere og folk fra andre kommuner, der arbejder eller tager uddannelse i København

# 52 → 63%

Ser man udelukkende på personer med bopæl i Københavns Kommune, som arbejder eller studerer i byen, har cyklen en markedsandel på 63%. I 2012 var andelen 52%.

## MÅLSÆTNINGER I KØBENHAVNS CYKELSTRATEGI 2011-2025

'04	'06	'08	'10	'12	'14	'15	'25	
36	36	37	35	36	45	50	50	Andel, der cykler til arbejde/ uddannelse (%)*
58	53	51	67	76	74	80	90	Andel af cyklende københavnere, der er trygge (%)*
125	97	121	92	102	91	56	34	Alvorligt tilskadekomne på cykel (antal per år)*
				17	19	40	80	Andel af PLUSnettet med 3 baner (%)
				0	7	5	15	Reduktion i rejsetid på cykel (%)
50	48	54	50	61	63	70	80	Tilfredshed med cykelstiernes tilstand (%)
			67	73	70	70	80	Tilfredshed med cykelkulturens påvirkning på bylivet (%)

\* Disse mål indgår i Københavns Kommunes "Miljømetropolen - vores vision for CPH 2015"

## ØVRIGE NØGLETAL

'04	'06	'08	'10	'12	'14	
1,13	1,15	1,17	1,21	1,27	1,34	Cykledede kilometer (mio. km. pr. hverdag)
3	4	3,2	4,4	4,2	4,9	Cykledede kilometer mellem hver alvorlig ulykke (mio. km.)
15,3	16	16,2	15,8	15,5	16,4	Hastighed på cykel, gennemsnit (km/t)
329	332	338	346	359	368	Cykelstier (km) *
14	17	18	23	24	28	Cykelbaner (km)
37	39	41	42	43	58	Grønne Cykelruter (km)
				17,5	38,5	Supercykelstier (km)**
	42	47	48	49	51	Cykelparkeringspladser på veje og fortov (1000 stk.)

\*Inkl. cykelstier i Nordhavn \*\*Hele Region Hovedstaden



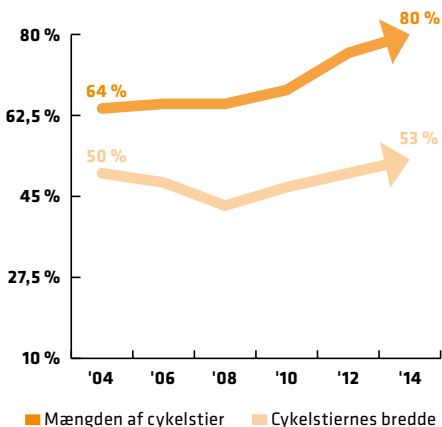
# DET MENER KØBENHAVNERE PÅ CYKEL



Investeringer i at forbedre og vedligeholde cykelbyens basale infrastruktur kan mærkes. Samtidig er næsten alle cyklende københavnere overordnet set tilfredse med deres cykelby, og den høje tilfredshed har været stabil over en årrække. Dog halter tilfredsheden med cykelparkering og vedligeholdelse af veje stadig bagefter.

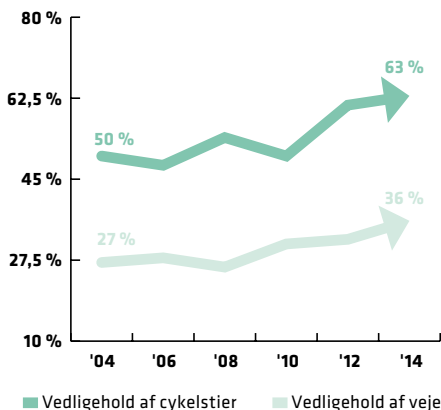
## Tilfredshed med mængden og bredden af cykelstier

Tilfredsheden hos de cyklende københavnere med mængden af cykelstier har været støt stigende de sidste mange år. Tilfredsheden er gået fra 64% i 2004 til 80% i 2014. Også tilfredsheden med cykelstiernes bredde er i positiv udvikling, dog med en blødere kurve fra 50% i 2004 til 53% i 2014.



## Tilfredshed med vedligehold

En jævn asfaltering og snerydning om vinteren er afgørende for komforten på cykelstien. De millioner, der hvert år investeres i dette, har stor betydning for de cyklende københavnernes tilfredshed, for den er i dag større end nogensinde. Tilfredsheden med vedligeholdelsen af cykelstierne er i 2014 63%. Meget cykling foregår imidlertid også på mindre veje, hvor der ikke er cykelsti. Her er tilfredsheden med vedligeholdelsen lavere, omend på vej op fra 27% i 2004 til nuværende 36%.

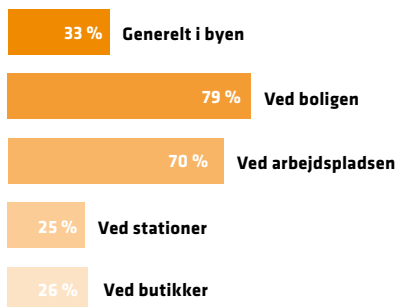




### Mange cykler kræver plads

Københavnerne har 678.000 cykler, og det sætter pres på cykelparkeringen. Cirka 3/4 er tilfredse med cykelparkeringen ved hjem og arbejde, men ved stationer, butikker og generelt i byen ligger tilfredsheden på 1/3 eller mindre. Der er samlet set afsat 14 mio. kr. til at forbedre cykelparkeringen i de kommende år. Målet er at etablere 5-6.000 nye cykelparkeringspladser. Dette understøttes af forsøg med nye løsninger og partnerskaber med butikker og boligforeninger. Herunder igangsættes et projekt, der skal håndtere de mange herreløse cykler, som fylder op i cykelstativerne i byen.

### KØBENHAVNERNES TILFREDSHED MED CYKEL-PARKERINGSFORHOLD



### KØBENHAVNERNES TILFREDSHED MED CYKELBYEN\*

'04	'06	'08	'10	'12	'14	
83	83	85	93	95	94	København som cykelby
54	58	49	55	60	60	Kombination af cykel og kollektiv trafik
64	65	65	68	76	80	Mængden af cykelstier
50	48	43	47	50	53	Cykelstiernes bredde
50	48	54	50	61	63	Vedligehold af cykelstier
27	28	26	31	32	36	Vedligehold af veje
30	26	26	27	29	33	Cykelparkering generelt

\*Procentdel, der har svaret "tilfreds" eller "meget tilfreds". Svarene er baseret på interviews med 704 respondenter, der enten har cyklen som foretrukket transportmiddel eller som minimum benytter cyklen en gang om ugen.

# SIKKERHED OG TRYGHED



I 2014 kom 90 personer alvorligt til skade på cykel, og én omkom. Til sammenligning var der i 1995 252 alvorligt tilskadede eller dræbte. Foruden forbedringer i infrastruktur er en af årsagerne til det faldende ulykkestal den øgede cykeltrafik.

## Trygheden fortsat høj

I 2012 var der en stigning på over 50% i andelen af københavnere, der føler sig trygge, når de cykler, når man sammenligner med 2008. Det høje tryghedsniveau er fastholdt i 2014, idet 74% af de cyklende københavnere erklærer sig trygge. Det høje niveau skyldes især forbedringer i infrastruktur, men de mange cykler bidrager også selv. Mange cykler og dermed øget synlighed i gadebilledet fører til mere opmærksomhed på de cyklende fra bilisternes side. Også kampagner med fokus på mere hensynsfuld cykeladfærd har haft betydning.

## Hvad kan gøre flere københavnere trygge?

Utryghed er en væsentlig årsag til, at københavnere vælger cyklen fra. Mere plads, flere cykelstier og mulighed for at cykle adskilt fra biltrafikken er blandt de faktorer, der nævnes oftest, hvis københavnere skal føle sig mere trygge på cykel. Men også andre cyklisters adfærd og hensyn har stor betydning.

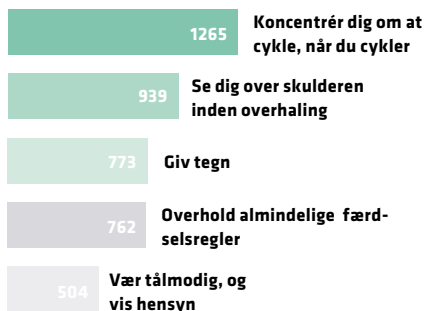
## Cykeladfærd er et hot emne

I arbejdet med at forbedre adfærden er københavnere kommet med på råd. På Københavns Kommunes Facebook-side blev brugerne i november 2014 spurgt, hvilke råd de ville give de andre på cykelstien.

Med over 900 kommentarer er opslaget det mest kommenterede på Facebook-siden nogensinde. Det viser, at cykelkultur, tryghed og adfærd er noget, mange går op i og har en holdning til.

De gode råd og engagementet bruges i Københavns Kommunes videre arbejde med at forbedre adfærden og fastholde trygheden for eksempel med kampagneindsatser og gennem test af nye trafikløsninger, der tilskynder øget tegngivning og opmærksomhed.

## TOP 5 RÅD PÅ FACEBOOK

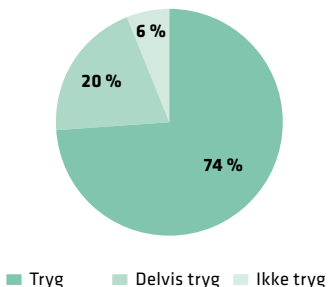


Antal kommentarer + likes af kommentarer

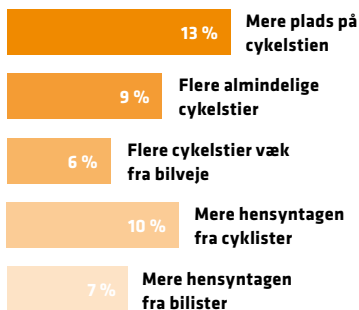




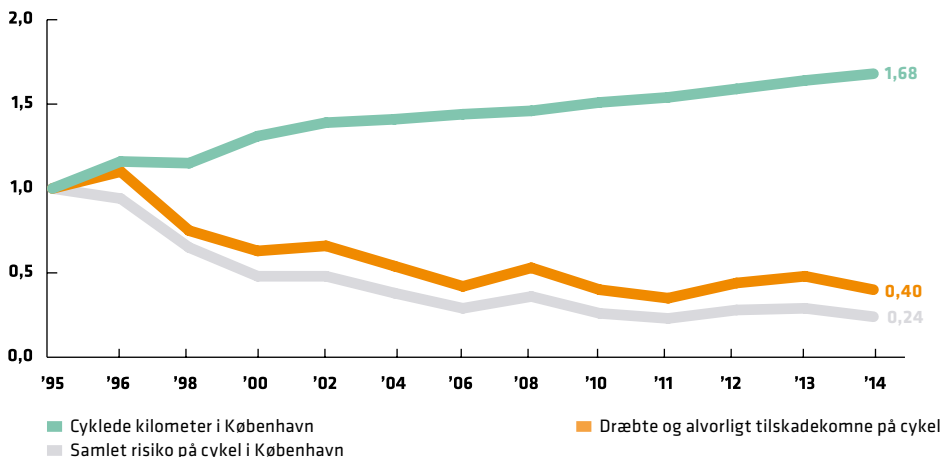
### ANDEL AF KØBENHAVNERE, DER FØLER SIG TRYGGE, NÅR DE CYKLER I KØBENHAVN



### HVAD VIL SKABE STØRRE TRYGHED BLANDT CYKLENDE KØBENHAVNERE?



### UDVIKLING I RELATIV RISIKO PÅ CYKEL I KØBENHAVN (1995 = INDEX 100)



# NEMT OG HURTIGT



**En velfungerende by har en effektiv transportmaskine. Varer og mennesker skal igennem byen på en nem og hurtig måde. Den generelle fremkommelighed i København er god, blandt andet fordi så mange vælger cyklen.**

## **Fremkommelighed**

I takt med at indbyggertallet i København vokser, stiger presset på transportsystemet. Det forhold, at så mange vælger cyklen, har stor betydning for trængslen i Københavns gader. Jo flere ture med pladsbesparende transportformer, jo bedre er den generelle fremkommelighed. Eksempelvis betyder de mange cykler, at den nødvendige transport i form af erhverksørsel, godstransport og busser kommer lettere frem.

De mange cykler har dog ikke alene æren for byens effektive transportsystem. En undersøgelse fra London School of Economics fra 2014 om grøn vækst peger på, at gode cykelforhold kombineret med fokus på kollektiv trafik, som eksempelvis investering i metro og gode muligheder for kombinationsrejser samt optimering af fodgængerforhold, har stor betydning for byens samlede transport. Rapporten fremhæver desuden det faktum, at København er en tæt by, hvor nærhedsprincippet har stor betydning i byplanlægningen. Indretningen af byen er planlagt, så de ting, man skal bruge i hverdagen, er tæt på: dagligvarebutikker, stationer, skoler, fritidstilbud etc.

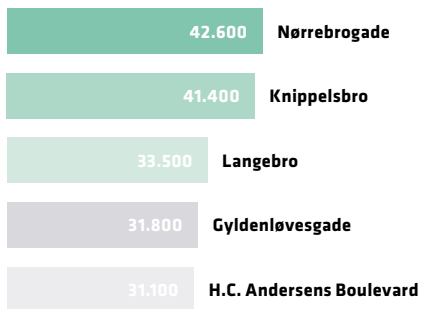
Effektivitet er også noget, københavnernes selv fremhæver ved cyklen. Københavnernes vigtigste grunde til at cykle har gennem en lang årrække været, at det er nemt og hurtigt, specielt i den daglige pendling.

## **Flere og flere cykler**

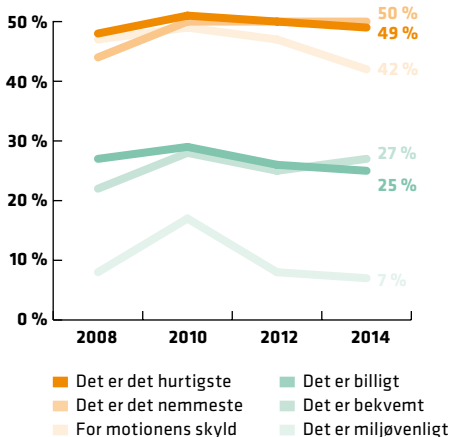
Mængden af cykler, der krydser havnen og søerne ind og ud af Indre By (det såkaldte Sø- og Havnesnit), er siden 1990 mere end fordoblet, og denne tendens forventes at fortsætte. Den øgede cykeltrafik betyder, at kapaciteten er presset de steder i byen, hvor der færdes flest på cykel. Trængslen på cykelstierne kan besværliggøre cykelturen, øge rejsetiden og føre til utryghed. Derfor er det af afgørende betydning, at cykelinfrastrukturen fortsat udvides, så den kan håndtere den voksende cykeltrafik og dermed fortsat bidrage til den samlede fremkommelighed.



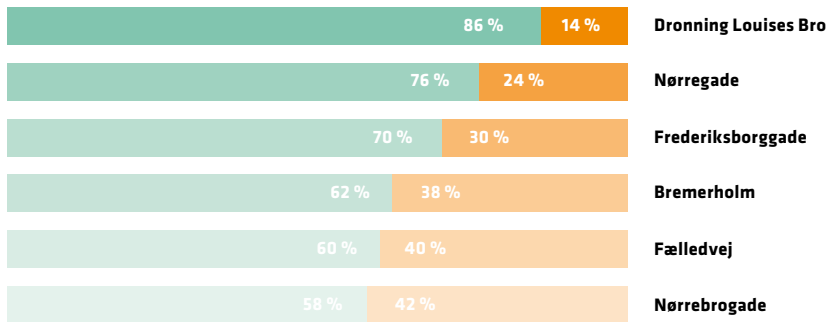
### MEST TRAFIKEREDE STRÆKNINGER PÅ HVERDAGE I 2014



### KØBENHAVNERNES GRUNDE TIL AT CYKLE

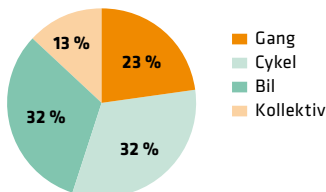


### GADER MED MERE END 50 % CYKELTRAFIK



■ Cykler    ■ Biler

# 13 FACTS OM CYKLERNES BY



Omsætning i supermarkeder og butikker i gadeplan fordelt på transportformer i %. Kunder på cykel omsætter årligt for 15,4 mia. kr. i disse virksomheder i København.

.....

## 5 mio. kr.

sparer samfundet hvert år takket være Cykelslangens tidsbesparelse for de mange brugere. Dermed har Cykelslangen betalt sig hjem på 7 år.



af alle familier med to eller flere børn har en ladcykel eller cykelanhænger.



3 ud af 4  
af dem, der cykler, gør  
det hele året

## 2.800 år

skal man gennemsnitligt cykle til arbejde, før man statistisk set kommer ud for en ulykke.

## 31 gange

rundt om jorden. Så meget bliver der cyklet hver dag i København.

## 1 minut

er, hvad en gennemsnitlig tur på 5 km er blevet kortere sammenlignet med 2012.

## 1 mia. kr.

er der investeret i cykelbyen siden 2005.

## 30 %

reduktion af dødelighed er der for voksne, der cykler til arbejde og uddannelse hver dag.



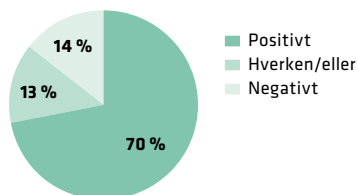
## 10 - 20.000 T

CO<sub>2</sub>/år vil der blive sparet yderligere i forhold til dagens besparelse, hvis målet om 50% cykelpendlerture i 2025 nås.



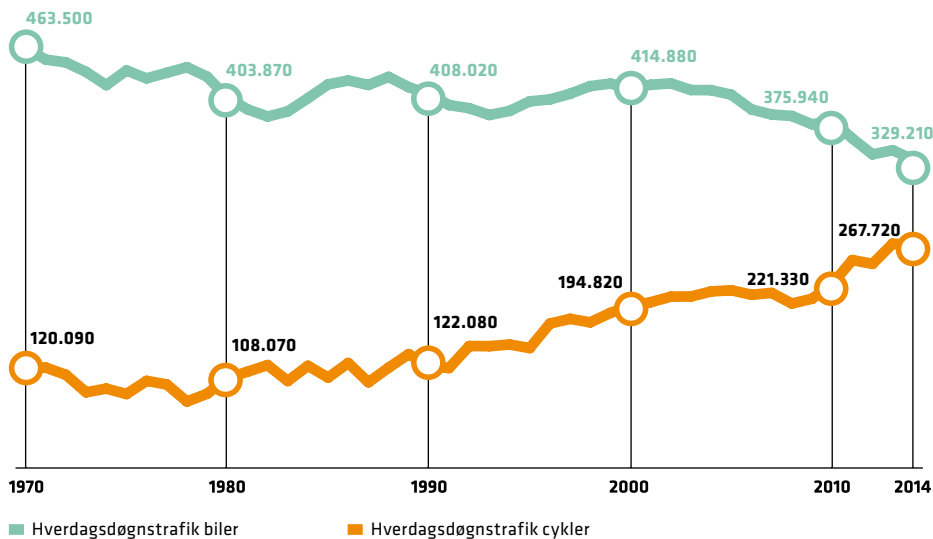
### 4 ud af 5

københavnske husstande har adgang til cykel.



Københavnere, der mener cykelturen påvirker bylivet og atmosfæren.

### TRAFIK I SØ- OG HAVNESNITTET (HVERDAGSDØGN 1970-2014)





# BYRUM I ØJENHØJDE

**København skal blive ved med at være en attraktiv by – også i takt med at byen vokser med ca. 10.000 borgere om året. Derfor er det naturligt, at planlægning af cykeltrafikken og optimering af byrummet går hånd i hånd. For på cykel er man tættere på byens rum og bidrager til bylivet ved at være synlig i gadebilledet.**

## **Ny Nørreport Station**

Med ombygningen af Nørreport Station er der blevet gjort plads til både ophold og de mange passerende mennesker. Cykelparkeringen er anbragt i øer, der er sænket 20-30 cm i forhold til overfladen, hvilket sikrer godt udsyn over pladsen. Cykelparkeringsøerne ligger tæt ved de omkringliggende gader og cykelstier, så lige meget hvor man kommer fra, vil man møde cykelparkering. Der er udviklet et helt nyt cykelstativ til

Nørreport Station, som giver plads til flere cykler på mindre plads. I alt er der ca. 2.100 cykelparkeringspladser mod førhen ca. 900.

## **Vestergade som cykelgade**

Efter hollandsk forbillede etablerede Aarhus Kommune landets første cykelgade i 2012. Nu har København i dialog med politiet gjort kunsten efter og fået sin første cykelgade, nemlig Vestergade. Formålet er at optimere forbindelsen for cyklende mellem Nørregade





og Vester Voldgade. Gaden er nu indrettet således, at cykler og biler deler kørebanelen, men på cykeltrafikkens præmisser. Bilerne, som gaden stadig er ensrettet for, er nu "gæst" med lavere hastighed. Siden omlægningen er biltrafikken reduceret fra 2.500 biler på en hverdag i 2013 til godt 800 i 2014. Samtidig er der sket en stigning i cykeltrafikken fra 4.600 i 2013 til 7.600 i 2014.

### "Vesterbro Passage"

Vesterbro Passage på det inderste af Vesterbrogade mellem Hovedbanen og Rådhuspladsen er et af Danmarks mest markante og travle byrum. Første del af passagen fra Rådhuspladsen til Tivolis hovedindgang er nu omdannet. Vejen er blevet indsnævret til kun én vejbane og én busbane i hver retning, hvilket skaber betydeligt bedre trafikforhold for den daglige strøm af cirka 10.000 cyklister og godt 39.000 fodgængere. Med omlægningen er der skabt et forbedret byrum med plads til udeservering foran cafeer og ophold ved bænke.

### Dynamisk brug af vejareal

Mange skoleelever cykler til skole, men flere steder er det småt med plads til cykelparkering, ligesom der i det centrale København også er rift om bilparkeringspladser. Med flexparkering deler cykler og biler pladsen efter behov på tværs af døgnet. Siden 2011 er løsningen blevet testet foran Ingrid Jespersens Skole i Nordre Frihavnsgade og har sikret cykelparkering i dagtimerne på fem flexpladser foran skolen. I 2014 er der desuden etableret flexparkering på Eskildsgade ud for Gasværksvej Skole. Det forventes, at den fleksible udnyttelse af byrummet udbredes flere steder i byen.

# DEN SAMMEN- HÆNGENDE BY

**En vigtig opgave for Københavns Kommune er at skabe sammenhæng på tværs af byen, så man gnidningsfrit kan komme omkring. Dette indebærer så forskellige tiltag som Supercykelstier, cykling mod ensretningen, en ruteplaner og ikke mindst broer.**

## Cykelslangen

Cykelslangen blev indviet i juni 2014 og er det sidste led i cykelforbindelsen mellem Vesterbro og Islands Brygge. Før Cykelslangen måtte man syd om indkøbscenteret Fisketorvet eller bære sin cykel op eller ned af trapperne for at komme fra Dybbølsbro til Bryggebroen. Samtidig med at tilbyde en oplevelsesrig genvej på cykel frigiver broen plads til ophold for fodgængere på promenaden foran Fisketorvet. En måling fra 2014 viser, at der foretages godt 11.500 cykelture over Cykelslangen på en almindelig hverdag, og at der færdes ca. 4.000 fodgængere på promenaden.

## Cykling mod ensretningen

I juli 2013 åbnede modstrømscykelstien på Bremerholm, som gør det muligt at cykle mod ensretningen i nordgående retning hele vejen fra Holmens Kanal til Gothersgade ved Kongens Have. Før måtte cykler uden om ved Kongens Nytorv. I dag går det betragtelig hurtigere, og hver tur giver en tidsbesparelse på 3-5 minutter. Også på Gothersgade mellem Kongens Have og Kongens Nytorv er der åbnet en modstrømscykelsti, hvilket letter turen mod Nyhavn betydeligt.

## Farumruten

Supercykelstierne i Region Hovedstaden giver bedre vilkår til pendlercyklister og





medvirker til at få endnu flere til at vælge cyklen til arbejde eller uddannelse. I april 2013 blev Farumrutens første etape fra Bellahøj til Farum indviet. Antallet af cykelpendlere på ruten pr. dag er fra 2012 til 2014 steget med cirka 50%, hvoraf helt nye cykelpendlere udgør 21%. En fjerdedel af disse benyttede tidligere bilen som transportmiddel. Når Farumruten er helt færdig, vil den være 21 km lang og strække sig fra Kongens Nytorv over Gladsaxe til Farum.

### **Trangravsbroen og Proviantbroen**

København er en havneby, men vandet skal ikke være en hindring for at komme hurtigt frem. I 2015 blev to broer på Christianshavn indviet: Trangravsbroen og Proviantbroen. Broerne gør det lettere og mere sikkert at komme fra Christianshavn og videre mod Holmen. De suppleres af den kommende cykel- og gangbro over Inderhavnen fra Nyhavn til Christianshavn samt Cirkelbroen over Christianshavns Kanal. De eksisterende og kommende broer skaber desuden – i samspil med hele havnefronten – nye mødesteder for københavnere til fods og på cykel.

### **I Bike CPH cykelruteplaner**

I Bike CPH-ruteplaner kan finde den bedste cykelrute gennem København. App'en kender de gode smutveje i byen, de grønne strækninger og kan anvis særlige ture for ladcykler uden brosten og bomme. Der udvikles løbende nye funktioner, fx en trackingfunktion. Ruteplanereren anvender kortdata fra det brugerdrevne OpenStreetMap, som alle kan opdatere. Ved udgangen af 2014 havde I Bike CPH-ruteplanereren 21.000 downloads og er den mest downloadede af Københavns Kommunes apps.

### **Broen over Lyngbyvej**

Cykel- og gangbroen over Lyngbyvej ved Ryparken Station gør det muligt at komme på tværs af både Lyngbyvej og den nye Nordhavnsvej på den yderste del af Østerbro. Broen forbinder de to Grønne Cykelruter, Nørrebro-ruten og Ryvangsruten. Derved får cyklister og fodgængere en let adgang til både Lersøparken og Ryparken Naturpark, der er attraktive rekreative områder i København.

# DET BETALER SIG

Infrastruktur kan være en dyr investering, men man kommer langt for pengene, når man bygger cykelstier, idet mere cykling er godt for samfundets pengepung.

## Samfundsøkonomiske gevinster

En samfundsøkonomisk beregning af omkostninger og gevinster ved en cykeltur på 1 kilometer i København i myldretiden viser, at der samlet set er en gevinst på 1,62 kr./km for samfundet, set i forhold til hvis turen slet ikke var foretaget. Tilsvarende er der en samfundsøkonomisk omkostning på 5,64 kr./km kørt i bil, set i forhold til hvis turen slet ikke var foretaget. Sundhedsgevinster og sparet tid er de faktorer, der har størst betydning.

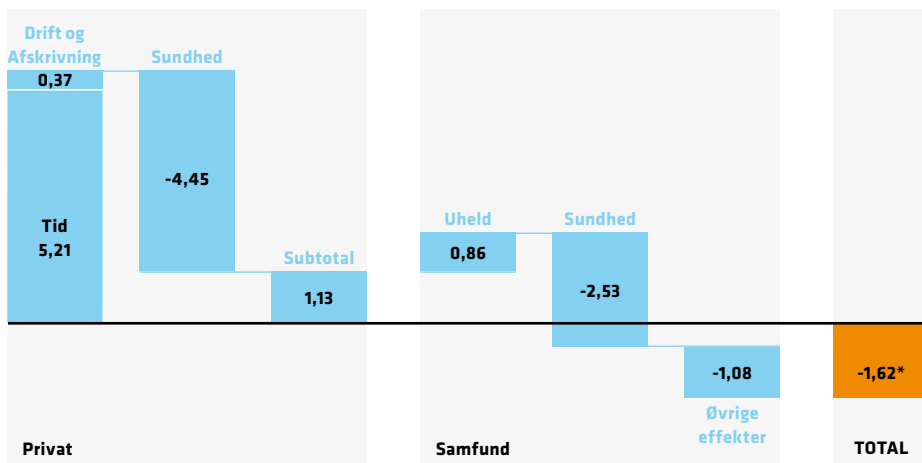
Både investeringer i bredere cykelstier og større projekter som cykelbroer medfører

flere cyklende og dermed samfundsøkonomiske gevinster. Eksempelvis var der efter åbningen af Cykelslangen en stigning på ca. 30% cykelture over Havnen via Bryggebroen. Generelt regner man med en stigning på 15-20 % flere cykelture ved anlæg af en ny cykelsti.

## Cykelbyen er et værdifuldt brand

De gode cykelforhold og deraf følgende mange cyklende københavnere er ikke blot godt for samfundsøkonomien. København er kendt i hele verden som Cyklernes By, og det tiltrækker turister.

## OMKOSTNINGER VED NY CYKELTUR I MYDLRETIDEN (KR./KM VED 16 KM/T)



\*Den angivne negative omkostning ved en ny km cykeltur svarer til en samfundsøkonomisk gevinst på 1,62 kr.

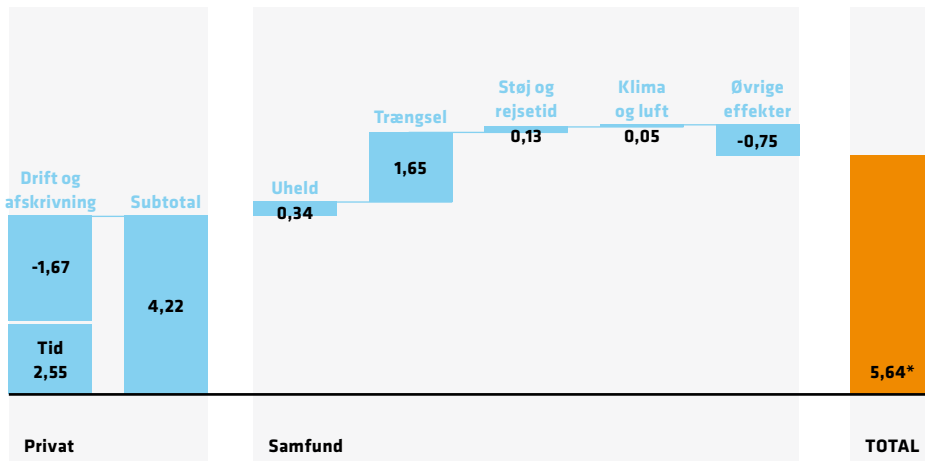




Gentagne gange har internationale medier kåret København til at være en by i verdensklasse, og cykelkulturen er ofte en central grund til de gode placeringer. Wonderful Copenhagen's seneste analyse af turister i København viser, at 52 % af de adspurgte turister har cykelkulturen blandt de tre primære grunde til, at de har valgt København som destination.

De mange cykelglade turister værdsættes i turistbranchen, og hotellerne i København imødekommer efterspørgslen: Næsten alle hoteller har cykler, som gæsterne kan leje under deres ophold, hvis de da ikke vælger at leje en cykel hos en cykelforandler. Der er cirka 2.700 hotelcykler i København.

#### OMKOSTNINGER VED NY BILTUR I MYLDRETIDEN (KR./KM VED 50 KM/T)



\*Den angivne positive omkostning ved en ny km cykeltur svarer til et samfundsøkonomisk tab på 5,64 kr.

# INITIATIVER FRA CYKELBYEN

**Talrige organisationer og virksomheder benytter sig af cyklens popularitet og mange fordele. Eksemplerne på cykelvenlige koncepter er mange, og de er både af kommerciel, kommunal og frivillig art.**

## **Mobil cykelservice**

Cykelven er et abonnementsbaseret mobilt cykelværksted. Firmaet tager ud til virksomheder og tilbyder cykelservice til medarbejdere, mens de er på arbejde.

## **Den sidste cykeltur**

Hvorfor skulle ens sidste rejse ikke kunne foregå på cykel? For nogle synes dette transportmiddel det indlysende valg. Hos Bededamerne i København kan man vælge en specialdesignet rustvogncykel til sin sidste rejse.

## **Så længe man kan selv**

Hvis man ikke kan cykle på en to-hjulet cykel, kan man låne en tre-hjulet cykel som hjælpemiddel. Hjælpemiddelcentret i Københavns Kommune har udlånt cykler til over 500 borgere, som ønsker at klare sig selv på cykel, selvom de ikke har balance og kræfter til at køre på en to-hjulet cykel. Cyklerne fås i forskellige udformninger og med eller uden hjælpemotor.

## **Vind i håret hele livet**

Cykling Uden Alder er et frivilligt initiativ, hvor ældre, hvis kræfter ikke er, hvad de





har været, alligevel har mulighed for vind i håret på en rickshaw-cykel. I 2014 blev der kørt over 500 ture ud fra 39 plejecentre i København. Initiativet har spredt sig og er nu i over 30 kommuner i landet.

### **Cykelpleje på tankstationen**

Tankstationer er ikke kun for bilister. Cyklister er også kunder, og det har Statoil indset. Ganske som der på de fleste tankstationer er puslepladser for bilen, tilbyder udvalgte Statoilstationer cykelpuslepladser, hvor man kan rengøre og reparere sin cykel – og så kan man jo drikke en kop kaffe fra tanken imens.

### **Butikker forkæler cyklende kunder**

Dem der cykler er mindst lige så gode kunder i dagligvarebutikker som dem, der ankommer i bil. Det ved eksempelvis Lidl. Derfor gør supermarkeds kæden flere steder i byen lidt ekstra for at forkæle deres kunder på cykel: God cykelparkering, specielle båse til ladcykler og pumpestationer.

### **Hurtige håndværkere**

De Grønne Elektrikere er et blandt flere københavnske håndværkerfirmaer, der benytter cyklen som det primære transportmiddel mellem kunderne. Byen spares for en bil på vejene, og håndværkerne sparer tid mellem kundebesøgene.

### **Ladcykelbiblioteket**

Biblioteket er ikke kun til hjemlån af bøger, film og musik. Flere københavnske biblioteker har også udlån af ladcykler i samarbejde med lokaludvalg og miljøpunkter. Så nu kan borgere gratis transportere både børn, indkøb og bibliotekslån hjem på en ladcykel.

# DE GRØNNE CYKELRUTER

**Det at cykle i København handler om mere end blot effektiv rejsetid for travle pendlere. Den gavner også livskvalitet og byliv, og der er plads til alle. Det bidrager de Grønne Cykelruter til.**

Mange københavnere nyder af og til en afslappende tur på cyklen, og det sker ofte på De Grønne Cykelruter. Her er plads til at sænke tempoet og nyde naturen i ly for støjende og forurenende trafik. På en Grøn Cykelrute kan man opleve årstidernes skiften, og de grønne mellemrum, som ruterne følger, benytter københavnere til ophold, motionsløb og slentreture.

Mens ruterne bruges rekreativt, er de også en vigtig brik i Københavns Kommunes transportnetværk, for udover at tilbyde et grønt alternativ til de almindelige cykelstier, så aflaster de også selvsamme. Dermed bliver presset lidt mindre på de trængselsfyldte strækninger langs vejene, og der bliver plads til alle, der cykler.

De Grønne Cykelruter løber igennem byrum, der kendetegner Københavns udvikling og historie: Parker, søer, nedlagte jernbaner, havnen, boldbaner og byens forskelligartede kvarterer. Alt sammen medvirker til, at hver rute har sin helt egen værdi.

## Grønne ruter siden 30'erne

Grønne ruter er ikke noget nyt i København. Helt tilbage til 30'erne blev der etableret grønne stier for gang og cykling. Københavns Kommune begyndte sidst i 1990'erne igen systematisk at etablere nye Grønne Cykelruter. Der er flere kilometer Grønne Cykelruter på vej i København. De næste seks km er finansieret, og der er planer om yderligere 51 km.

"Jeg kan godt lide at cykle over Amager Fælled, det er godt med min hund, men jeg cykler her også, når jeg er alene. Det eneste dårlige er succesen af ruten, der gør at der næsten ikke er plads til alle cyklisterne - især ved Dybbølsbro er der kaos."



Helle, 50 år og butiksejer, er på vej på arbejde ad Universitetsruten.

"Jeg elsker cykelruten, her er ingen trafik og masser af natur, og jeg er rigtig glad for de nye broer! Om aftenen kan jeg godt føle mig lidt utryg og overveje, om jeg skal cykle en anden vej pga. den manglende belysning"

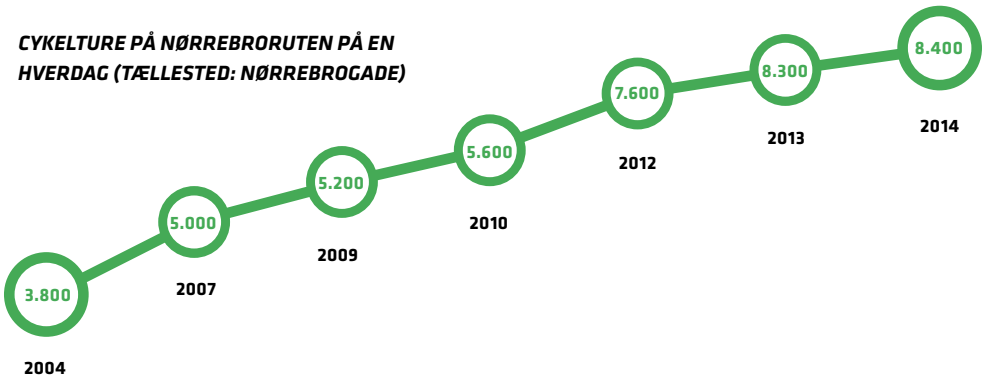


Rikke, 36 år og projektleder i en bank, på vej til yoga langs Universitetsruten.

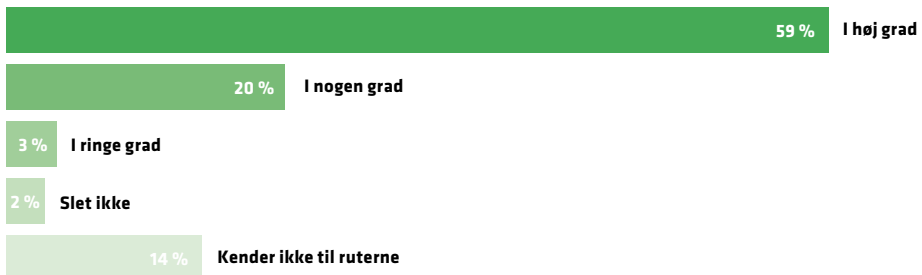




**CYKELTURE PÅ NØRREBRORUTEN PÅ EN HVERDAG (TÆLLESTED: NØRREBROGADE)**



**KØBENHAVNERNES VURDERING AF, HVOR VIGTIGT DET ER MED GRØNNE CYKELRUTER VÆK FRA STORE INDFALDSVEJE?**







## 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 2014 og bygger blandt andet på telefoninterview med 1.015 tilfældigt udvalgte københavnere og Transportvaneundersøgelsen fra DTU Transport.

Cykelregnskabet 2014 er det 11. Cykelregnskab i rækken. Cykelregnskabet henvender sig blandt andet til københavnere og tjener samtidig som inspiration for de byer, der ønsker at optimere cykelområdet i deres by. For Københavns Kommune er Cykelregnskabet et vigtigt værktøj i arbejdet med at gøre København til en endnu bedre cykelby.

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

Udgivet i maj 2015 af  
**Københavns Kommune**  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Mobilitet og Byrum

TMF Design  
Foto: Christian Lindgren, COWI og Københavns Kommune  
Trykt på Cocoon - 100 % genbrug



**SAMMEN  
OM BYEN**

**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Teknik- og Miljøforvaltningen

**I**   
**CPH**