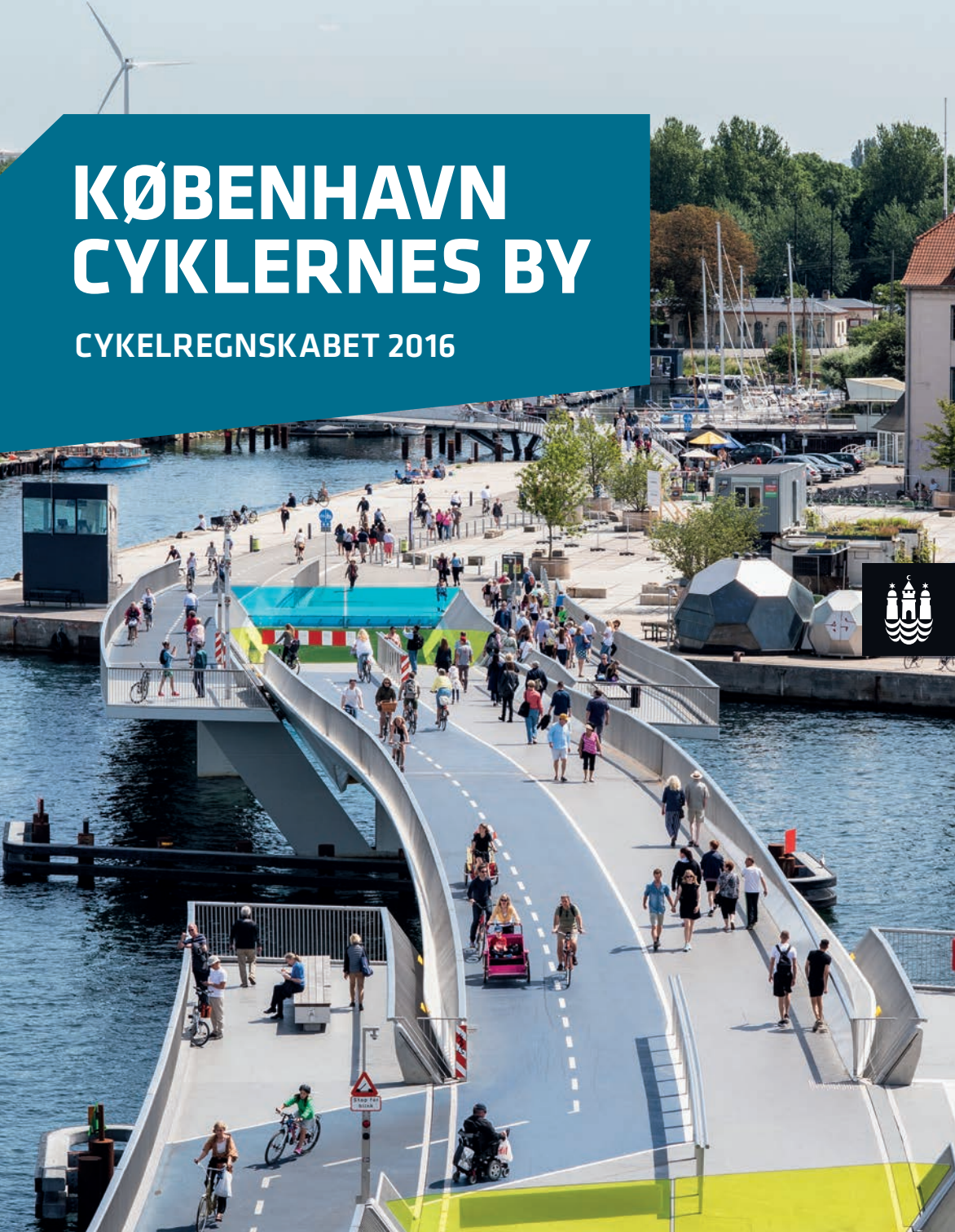


KØBENHAVN CYKLERNES BY

CYKELREGNSKABET 2016



2016

København er igen i år kåret som verdens bedste cykelby. Åbningen af den rekreative rute Havneringen har rejst verden rundt. Ligesom nyheden om, at der nu kører flere cykler end biler gennem Indre By, er blevet dækket af både danske og internationale medier. Og spørger vi københavnernes selv, er det nu 97 %, der erklærer sig tilfredse med cykelbyen generelt.

Resultaterne er ikke kommet af sig selv. Siden 2004 har Københavns Kommune, private fonde og staten samlet investeret 2 mia. kr. i forbedringer med relation til cykelområdet i København. Alene de sidste to år er der anlagt syv km cykelsti, fem km cykelbane, tre km Grønne Cykelruter og 18 km Supercykelsti, der binder København sammen med omegnskommunerne. Vi har opsat 3.000 cykelparkeringspladser, indsamlet næsten 18.000 herreløse cykler og opgraderet både trafiksignaler, belægning og vintervedligehold.

Særligt tydeligt i bybilledet er de mange nye cykel- og gangbroer, der nu gør det let og attraktivt at krydse havnen i København. Cirkelbroen, Inderhavnsbroen og Belvederebroen er kommet til siden sidste Cykelregnskab og bidrager både til den trafikale

fremkommelighed for cyklister og gående og til æstetiske oplevelser langs vandet.

Men alt er ikke kun solstrålehistorier: Cykelandelen for ture til arbejde og uddannelse er faldet fra 45 % i 2014 til 41 % i 2016. Så vi er stadig ni procentpoint fra at nå det politiske mål om, at hver anden pendler skal vælge cyklen. Antallet af privatejede biler er stigende ligesom antallet af bilture over kommunegrænsen, mens antallet af cykler over samme grænse er faldende.

Derfor ligger der et vigtigt arbejde i fortsat at gøre cyklernes by så attraktiv som mulig, både for alle de som cykler i dag, og alle de mange flere vi gerne vil have op på sadlen i fremtiden, ikke mindst på tværs af kommunegrænsen.

God læselyst og god tur

Morten Kabell
teknik- og miljøborgmester





INDHOLD

FORORD	2
MÅL OG NØGLETAL	4
DET MENER KØBENHAVNERNE	6
CYKELPARKERING	8
SIKKER CYKELBY FOR STORE OG SMÅ	10
INVESTERINGER OG ANLÆG	12
PLADS TIL FLERE	14
BROER BINDER BYEN SAMMEN	16
FREMKOMMELIGHED	18
REGIONAL SAMMENHÆNG	20
SUND TRANSPORT	22

MÅL OG NØGLETAL

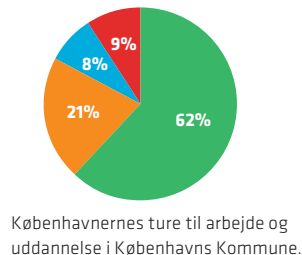
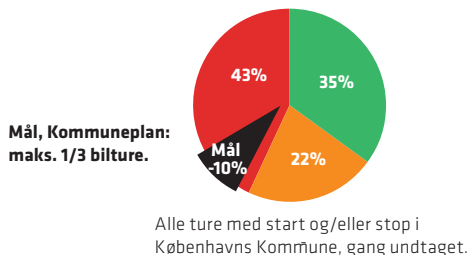
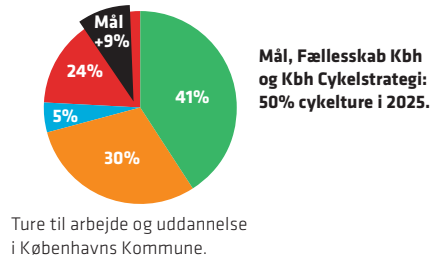
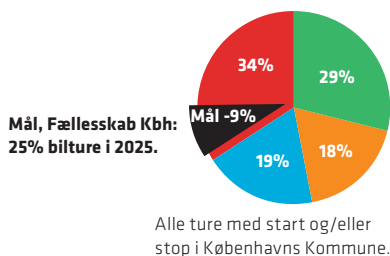


I 2016 blev der cyklet 1,4 mio. km per hverdag, hvilket er en stigning fra 1,34 mio. km i 2014. Samtidig er cyklens andel af ture til arbejde og uddannelse gået fra 45 % i 2014 til 36 % i 2015 og er nu på 41 % i 2016. Cyklen er dermed det foretrukne transportmiddel til arbejde og uddannelse i København.

Hvis det politiske mål om 50 % cykelture til arbejde og uddannelse i 2025 skal nås, skal 9 procentpoint af turene overflyttes til cykel fra andre transportformer. Hvad angår

københavnerens ture til arbejde og uddannelse i København, er andelen helt oppe på 62 %. Dog er bilen stadig det hyppigste transportmiddel, når der ses på alle ture.

FORDELING AF TURE 2016 I FORHOLD TIL POLITISKE MÅLSÆTNINGER



Bil

Off. transport

Gang

Cykel



1,34 → 1,4 mio.

stigning i antal cyklede km pr. hverdag
fra 2014 til 2016.

74 → 76%

stigning i andelen af københavnere,
der føler sig trygge på cykel fra 2014
til 2016.

POLITISKE MÅLSÆTNINGER I KØBENHAVNS CYKELSTRATEGI 2011-2025 OG FÆLLESSKAB KBH 2025

'06	'08	'10	'12	'14	'16	'25	
36	37	35	36	45	41	50	Andel, der cykler til arbejde/ uddannelse i Kbh. (%)*
53	51	67	76	74	76	90	Andel af cyklende københavnere, der er trygge (%)
98	121	91	102	92	94	35	Alvorligt tilskadekomne på cykel (antal per år)
-	-	-	17	19	20	80	Andel af PLUSnettet med 3 baner (%)
-	-	-	0	7	6	15	Reduktion i rejsetid på cykel (%)
48	54	50	61	63	71	80	Tilfredshed med cykelstiernes tilstand (%)
-	-	67	73	70	71	80	Tilfredshed med cykelkulturens påvirkning på bylivet (%)
26	26	27	29	33	37	70	Tilfredshed med cykelparkering generelt (%)

*Opgjort isoleret for hvert enkelt år, hvor der tidligere har været et "glidende gennemsnit".

ØVRIGE NØGLETAL

'06	'08	'10	'12	'14	'16	
1,15	1,17	1,21	1,27	1,34	1,4	Cyklede kilometer (mio. km pr. hverdag)
4,0	3,2	4,4	4,2	4,9	4,9	Cyklede kilometer mellem hver alvorlig ulykke (mio. km)
16,0	16,2	15,8	15,5	16,4	16,3	Hastighed på cykel, gennemsnit (km/t)
332	338	346	359	368	375	Cykelstier (km)
17	18	23	24	28	33	Cykelbaner (km)
39	41	42	43	58	61	Grønne Cykelruter (km)
-	-	-	17,5	38,5	57	Supercykelstier i Region Hovedstaden (km)
42	47	48	49	51	54	Cykelparkeringspladser på veje og fortove (1000 stk.)

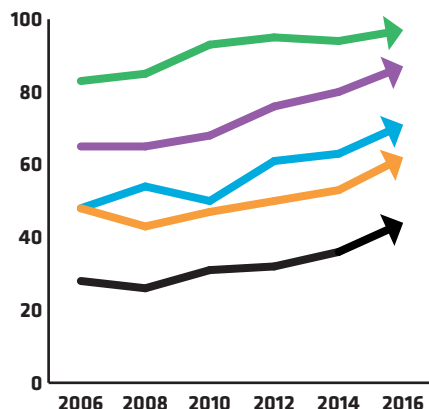
DET MENER KØBENHAVNERNE



Københavnerne tilfredshed med cykelbyen har været støt stigende de sidste ti år i takt med styrkede investeringer i bedre cykelforhold.

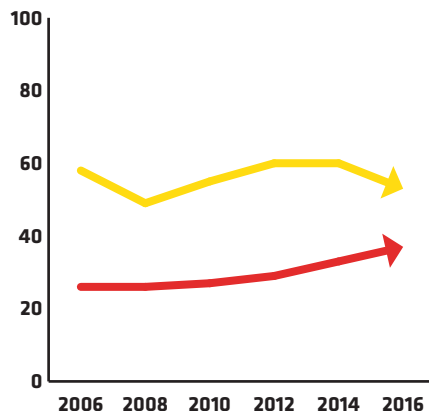
Stigende tilfredshed

Københavnerne tilfredshed med København som cykelby er steget fra 94 % i 2014 til 97 % i 2016. Tilfredsheden med mængden af cykelstier er gået fra 80 % til 87 %, mens tilfredsheden med bredden af cykelstierne er steget fra 53 % til 62 %. Samme positive udvikling kan ses i forhold til vedligehold af cykelstier og veje. Fra 2014 til 2016 er tilfredsheden med vedligehold af Københavns cykelstier steget fra 63 % til 71 %. Tilsvarende er 44 % af de cyklende i København tilfredse med vedligehold af veje, hvor der også cykles. Dette er en stigning på 8 procentpoint siden 2014.



Cykelparkering og kombinationsrejser

Tilfredsheden med cykelparkering i København ligger lavt sammenlignet med tilfredsheden med de øvrige cykelforhold i København. Tilfredsheden med cykelparkering er dog steget fra 33 % tilfredse i 2014 til 37 % i 2016. Derimod er tilfredsheden med muligheden for at kombinere cykel og offentlig transport faldet med syv procentpoint fra 2014 til 2016.





KØBENHAVNERNES TILFREDSHED MED CYKELBYEN*

'06	'08	'10	'12	'14	'16	
83	85	93	95	94	97	København som cykelby 
65	65	68	76	80	87	Mængden af cykelstier 
48	54	50	61	63	71	Vedligehold af cykelstier 
48	43	47	50	53	62	Cykelstiernes bredde 
28	26	31	32	36	44	Vedligehold af veje
58	49	55	60	60	53	Kombination af cykel og kollektiv trafik 
26	26	27	29	33	37	Cykelparkering generelt 

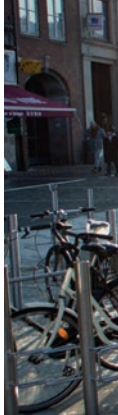
*Procentdel, der har svaret "tilfreds" eller "meget tilfreds". Svarene er baseret på interviews med 675 respondenter, der enten har cyklen som foretrukket transportmiddel, eller som minimum benytter cyklen en gang om ugen.

Tilfredshed med ruter og skiltning

Som noget nyt er der i 2016 blevet spurgt til en række øvrige tiltag på cykelområdet. Københavnerne er generelt tilfredse med de regionale Supercykelstier samt med mængden af Grønne Cykelruter. Der er dog stort potentiale i at styrke kendskabet til de eksisterende ruter, da henholdsvis 25 % og 55 % af cyklisterne ikke kender til disse tilbud.



CYKEL-PARKERING



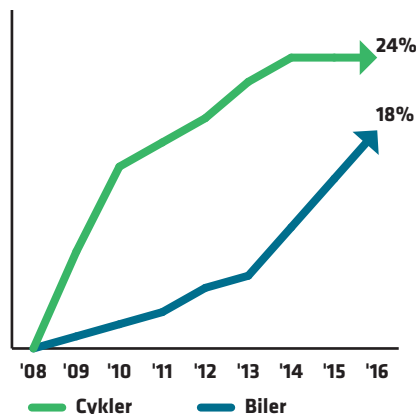
Københavnerne tilfredshed med cykelparkering i byen er relativt lav, særligt ved stationer og i forbindelse med indkøb. Det vil derfor kræve en styrket indsats at nå det politiske mål om, at 70 % af københavnere er tilfredse med cykelparkering generelt i 2025.

Mange cykler

Københavnerne ejede i 2016 ca. 675.000 cykler, hvilket er stort set det samme som i 2014. Københavnerne ejer ca. 5,6 gange så mange cykler som biler, men mens cykel-ejerskabet i de seneste år har været stabilt, er bilejerskabet stigende.

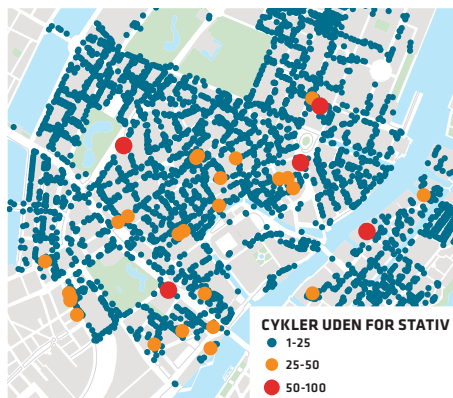
De mange cykler i byen skaber øget behov for cykelparkering. Siden 2014 har Københavns Kommune opsat godt 3.000 nye cykelparkeringspladser, og der er nu 54.000 cykelparkeringspladser på kommunalt areal i København.

UDVIKLING I PRIVATEJEDE BILER OG CYKLER 2008-2016 (2008 = INDEX 100)



Cykler uden for stativ

Mangel på cykelstativer gør, at københavnernes mange cykler bl.a. parkeres langs husmure og på fortove til gene for både andre cyklister og gående. I februar 2017 blev der talt 5.000 cykler uden for stativ alene i Indre By, og tallet forventes at være markant højere i sommerperioden. Tællingerne fortsættes i resten af byen og vil indgå i den kommende Prioriteringsplan for Cykelparkering, som forventes klar i begyndelsen af 2018.



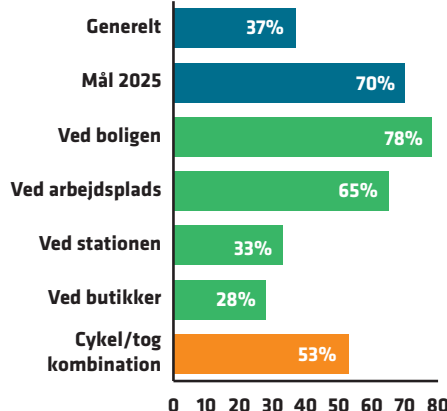


Store forskelle i tilfredshed

Kun 37 % af københavnernes er tilfredse med cykelparkeringsmulighederne i byen. Særligt er tilfredsheden høj ved bolig og arbejdsplads, mens den stadig er lav ved butikker og stationer. Med andre ord er det særligt offentlige steder, hvor tilfredsheden kan forbedres.

35 % af københavnernes kombinerer cykel og tog mindst en gang om ugen. Tilfredsheden med kombinationsmuligheder for cykel og offentlig transport er faldet med 7 procent-point fra 2014 til 53 % i 2016. Dette kan være relateret til den lave tilfredshed med cykelparkering ved stationer.

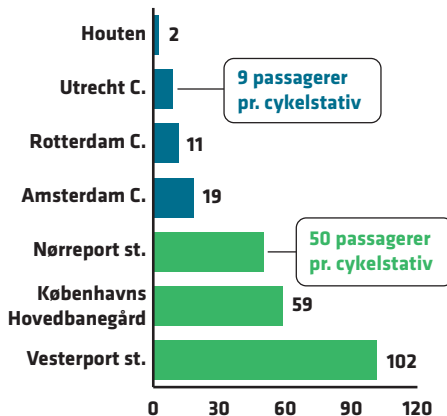
TILFREDSHED MED CYKELPARKERING



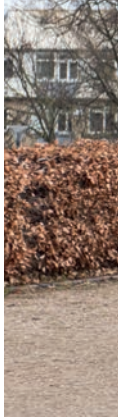
Hollandske erfaringer

I Holland er cykelparkering ved stationer blevet massivt udbygget det seneste årti. På landets travleste station, Utrecht Centraal, er der i dag næsten 20.000 cykelparkeringspladser sammenlignet med 2.400 på Nørreport, som er Danmarks travleste station. Begge stationer har omtrent samme antal daglige passagerer. Dette gør sig også gældende ved andre stationer, hvor der er langt flere passagerer per cykelparkeringsplads i København end ved større stationer i Holland.

ANTAL DAGLIGE PASSAGERER PR. CYKELSTATIV

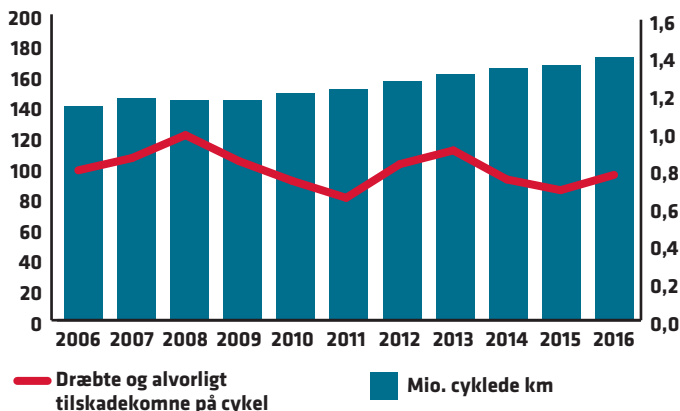


SIKKER CYKELBY FOR STORE OG SMÅ



Det er generelt blevet mere sikkert at cykle i København, i takt med at flere og flere vælger cyklen. Investeringer i infrastruktur og adfærdskampagner samt generel fredeliggørelse af trafikken har bidraget til denne udvikling.

UDVIKLING I RELATIV RISIKO PÅ CYKEL I KØBENHAVN



122

gange rundt om Jorden eller 4,9 mio. cyklede kilometer mellem hver alvorlig ulykke.

23%

flere km cycles mellem hvert alvorligt uheld i 2016 sammenlignet med i 2006.

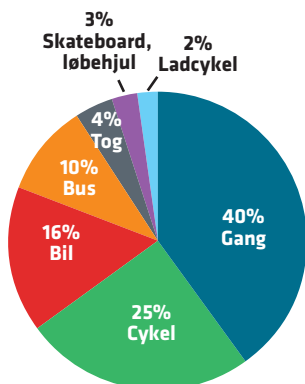
Trafiksikkerhed

Det samlede antal dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne cyklister var i 2016 150, heraf fire dræbte. Risikoen for at komme til skade, målt som cyklede kilometer mellem hver alvorlig ulykke, er mindsket med mere end 23 % det seneste årti. Antallet af cykelulykker i perioden er dog ikke faldet i samme grad som for andre trafikantgrupper, hvorfor cyklisternes andel af de samlede ulykker med personskade er steget.

I Københavns Cykelstrategi 2011-2025 indgår et mål om at nedbringe antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne med 70 % fra 2005-2025. Som opfølgning på det løbende arbejde med trafiksikkerhed udarbejder Københavns Kommune i efteråret 2017 et udkast til en "nul-vision plan", der kommer med anbefalinger til yderligere at reducere omfanget af personskadeuheld i trafikken.



KØBENHAVNSKE SKOLEBØRNS TRANSPORTVANER 2017



Skolebørns transportvaner

I forsommeren 2017 er der foretaget en undersøgelse af københavnske skolebørns transportvaner. Ca. 12.000 elever på 80 skoler har svaret på, hvordan de kom i skole. 70 % benytter aktiv transport, og 30 % bliver kørt i bil eller med kollektiv transport. 25 % benytter cyklen, og 40 % går, hvilket sandsynligvis skyldes, at der generelt er kort til skole i København. Der er dog betydelige udsving mellem de enkelte skoler, og særligt elever på privatskoler har generelt en højere bilandel end gennemsnittet.

Der sker relativt få ulykker, der involverer børn, og disse sker hovedsageligt om eftermiddagen. Målt henover en 10-årig periode forekommer kun 23 % af uheldene inden kl. 11, mens 77 % forekommer fra kl. 11-22.

Sikker Cykelby

I 2015-2016 afholdt Københavns Kommune adfærdskampagnen Sikker Cykelby. Fra 1. runde til 2. runde af kampagnen steg kendskabet til indsatsen fra 42 % til 80 %. Borgernes opmærksomhed på egen adfærd som følge af kampagnen steg fra 27 % til 41 %. Generelt oplever 95 % af københavnere, at de cykler hensynsfuldt, og 92 % bakker op om flere informationsindsatser om hensynsfuld cykeladfærd.

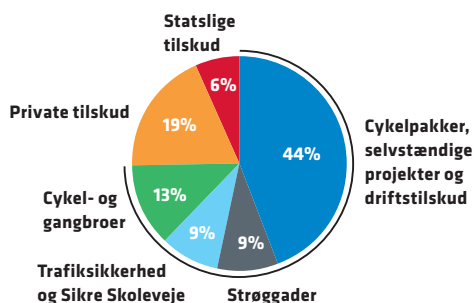


INVESTERINGER OG ANLÆG

Siden 2004 er der samlet set investeret ca. 2 mia. kr. i cykelrelaterede tiltag i København. Investeringerne har betydet, at cykelinfrastrukturen i dag er udvidet, og at flere vælger cyklen til gavn for den enkelte og samfundet.

Investeringer

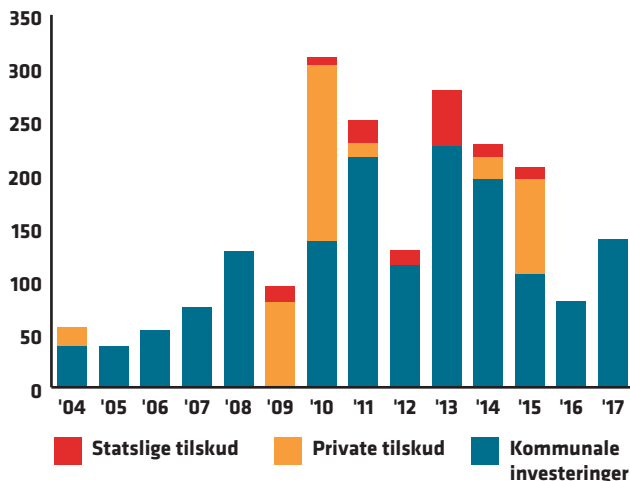
Siden 2004 har Københavns Kommune samt staten og private fonde investeret i at forbedre cykelforholdene i byen. Samlet set er der investeret ca. 2 mia. kr. til cykelpakker, selvstændigt bevilgede cykelprojekter, trafikssikkerhedstiltag, Sikre Skoleveje-tiltag, cykel- og gangbroer og strøggadeprojekter. Heraf udgør statslige tilskud ca. 130 mio. kr., og private tilskud til cykel- og gangbroer 369 mio. kr., i alt ca. 25 % af det samlede beløb.



Fordeling af samlede investeringer 2004-2017.

Den sorte linje markerer kommunale investeringer.

INVESTERINGER I CYKELRELATEREDE TILTAG 2004-2017

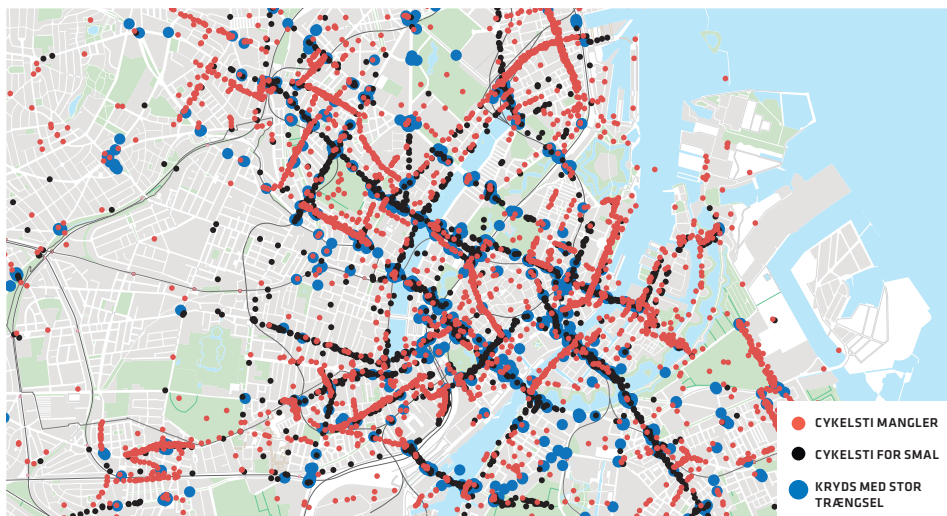


2,07 mia.

kroner er der samlet investeret i cykelinfrastruktur, trafikssikkerhed, cykel- og gangbroer mv. siden 2004.

295 kr.

per indbygger er gennemsnitligt investeret per år i cykelrelaterede tiltag siden 2004.



Fremtidens cykelby

Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025 kvalificerer de fremtidige investeringer på cykelområdet. Her fremgår, hvor der er brug for at etablere nye cykelstier og -ruter, udvide eksisterende cykelstier eller forbedre lyskryds frem mod 2025. Planen tager højde for beregnede stigninger i cykeltrafikken og vil være central for, at København også fremover er verdens bedste by at cykle i. Initiativerne i planen udgør 70 % af det samlede investeringsniveau, som vurderes nødvendigt for at nå de politiske målsætninger på cykelområdet. Det svarer til 1,6-2,6 mia. kr. fra 2016-2025.

Input fra københavnernerne

Københavnernerne besidder en unik viden om cykelforholdene i byen. For at kvalificere initiativerne i planen bad Københavns Kommune københavnernerne og andre interesserede om at pege på, hvor i byen cykelforholdene kunne forbedres. Der blev modtaget næsten 10.000 input fra borgere gennem et interaktivt kort, som er blevet brugt i udarbejdelsen af Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025. Udover københavnernerne har lokaludvalgene og Cyklistforbundet bidraget til planen.

ANLAGT I 2015 OG 2016

7 km

cykelsti anlagt i København 2015-2016.

3 km

Grønne Cykelruter anlagt i København 2015-2016.

18 km

Supercykelstier anlagt i Region Hovedstaden 2015-2016.

3.000

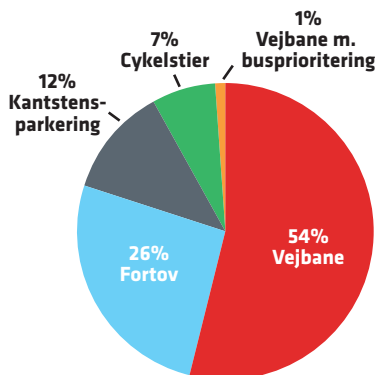
offentlige cykel-parkeringspladser anlagt i København 2015-2016.

PLADS TIL FLERE

Med en voksende befolkning og øget transportbehov er der pres på den tilgængelige plads mellem husene i København. Ved at fremme pladseffektive transportformer kan vejenes samlede kapacitet optimeres, så der bliver bedre plads til alle uanset transportmiddel.

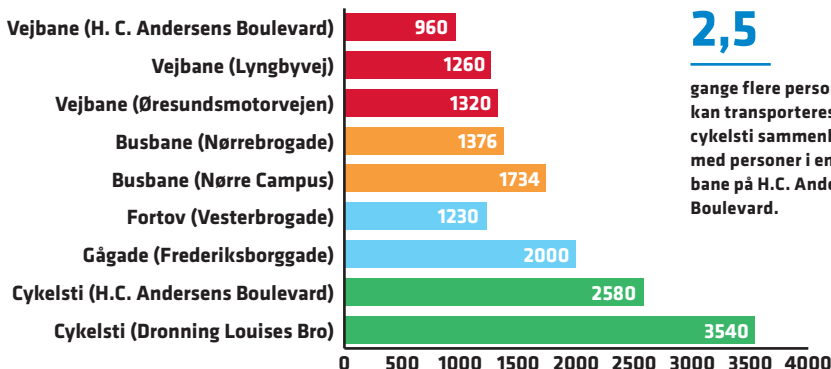
Øget pres på trafikken

I dag udgør pladseffektive transportformer som busser, cykler og gående kun en begrænset del af vejarealet. Modelberegninger af den trafikale udvikling, som følge af bl.a. befolkningsvækst, peger på, at cykeltrafikken vil stige med 25 % frem mod 2025 og i myldretiden op til 36 %. Men også den øvrige trafik vil stige, hvilket skærper behovet for at udnytte den eksisterende plads bedst muligt.



Fordeling af vejareal mellem husene i København, 2016.

PERSONER PR. RETNING PR. SPOR I SPIDSTIMEN



2,5

gange flere personer kan transporteres på en cykelsti sammenlignet med personer i en vejbane på H.C. Andersens Boulevard.



Øget kapacitet og byliv på Nørrebrogade

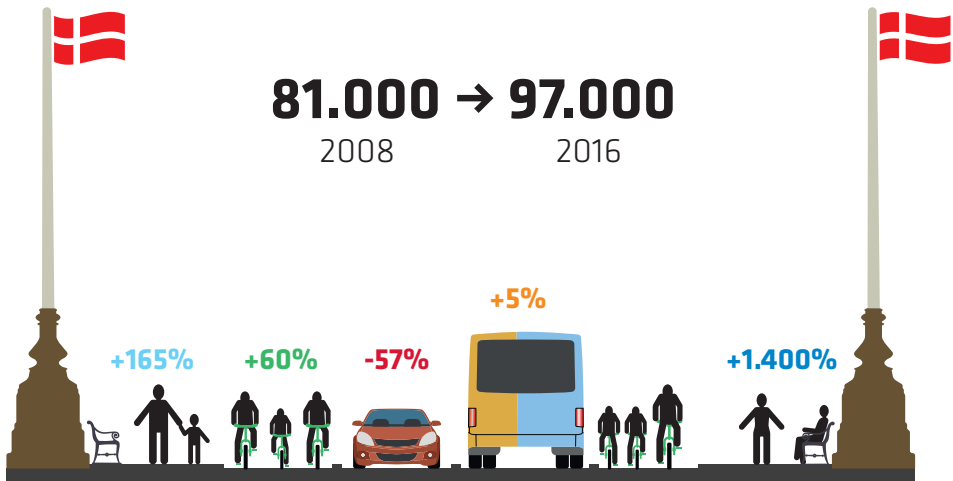
Fra 2009-2013 blev Nørrebrogade redesignet med fokus på bredere cykelstier og fortove, bedre busforhold og attraktive opholdsmuligheder. Det samlede antal personer, der bevæger sig igennem gaden på Dronning Louises Bro, er steget fra 81.000 i 2008 til 97.000 i 2016. Det er en stigning på 20 %.

48.400

cykler på Dronning Louises Bro på en hverdag i 2016.

1.400%

stigning i personer der opholder sig på Dronning Louises Bro.



Vækst i personer per transportform på Dronning Louises Bro fra 2008-2016.

BROER BINDER BYEN SAMMEN

Hurtige genveje og smukke kig ud over byen. Dette er nogle af de vigtigste gevinster ved Københavns mange broer, som gør det attraktivt at cykle på tværs af vand og vejtrafik.

Københavns mange broer

På byens centrale broer koncentreres cykeltrafikken. Eksempelvis har Dronning Louises Bro verdens højeste koncentration af cykeltrafik med næsten 50.000 daglige cyklister. En række bilfri broer er blevet anlagt de seneste ti år, heraf ti siden 2014. De er i kraft af deres æstetiske kvaliteter blevet visuelle ikoner, som eksempelvis Cykelslangen og Cirkelbroen, og benyttes også som udfugtsmål i sig selv, bl.a. Inderhavnsbroen, som er indrettet med panorama- og opholdspladser.

Stort set alle broer har haft en kraftig vækst i antallet af cyklister og gående undtagen Knippelsbro, som har fået konkurrence fra Inderhavnsbroen i 2016. På eksempelvis Bryggebroen er cykeltrafikken steget fra en hverdagsdøgnstrafik på 3.400 i 2006 til 23.800 i 2016.

I 2016 blev Havneringen langs Københavns Inderhavn lanceret som en 13 km lang oplevelsesrute på cykel, til fods og til vands. Lanceringen blev omtalt i 135 internationale medier, og ruten er allerede meget besøgt.

.....

Cykelslangen

I juni 2014 åbnede Cykelslangen, der forbinder Dybbølsbro med Bryggebroen. Cykelslangen har allerede oplevet en markant stigning i cykeltrafikken. I 2016 benyttede 20.700 cyklister broen dagligt, hvilket er en stigning på 80 % siden 2014. En ny samfundsøkonomisk analyse af projektet viser en positiv nettonutidsværdi på 44 mio. kr. over 20 år, bl.a. takket være en gennemsnitlig daglig tidsbesparelse på 380 timer samt 1.400 færre km kørt i bil pr. døgn.

9%

er det samfundsøkonomiske afkast af investeringen.

59%

oplever øget tryghed som følge af Cykelslangen.

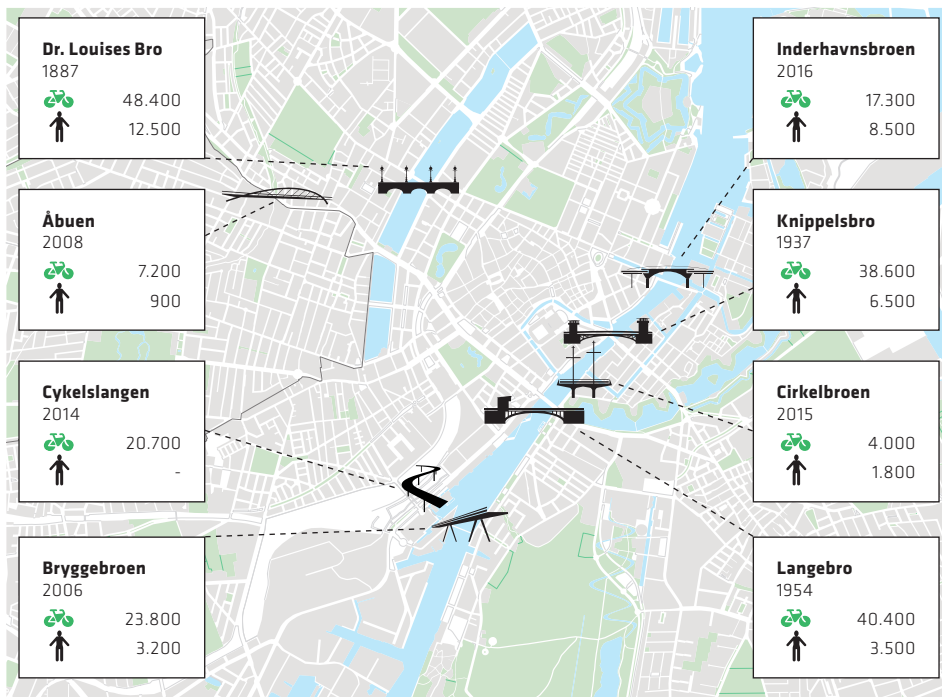
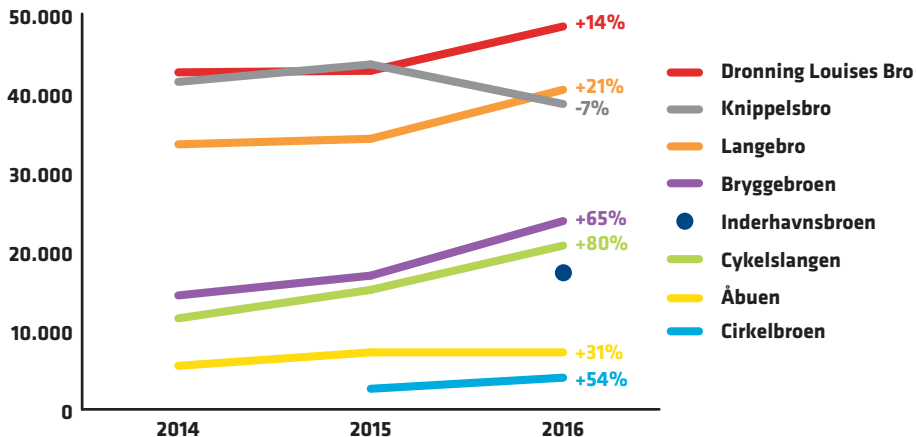
44 mio.

er den samfundsøkonomiske effekt af Cykelslangen.

72%

oplever øget komfort som følge af Cykelslangen.

UDVIKLINGEN I CYKELTRAFIKKEN PÅ BROER 2014-2016 (HVERDAGSDØGNSTRAFIK)

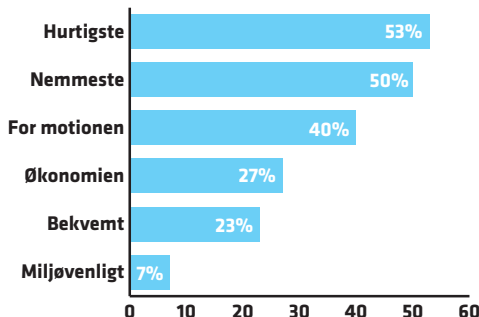


Cykeltallene er målt i hverdagsdøgns trafik, og fodgængertallene er talt mellem kl. 7-19.

FREM-KOMMELIGHED

Rejsetid er et afgørende konkurrenceparameter, når valget står mellem forskellige transportformer. Det er dog også vigtigt, at man kan cykle i sit eget tempo – uanset om man er en hurtig pendler eller en langsom nybegynder. Rejsetiden kan både nedbringes ved at styrke cykeltrafikkens flow, og ved at skabe genveje, som mindsker den samlede afstand på cykel.

KØBENHAVNERNES GRUNDE TIL AT VÆLGE CYKLEN



Københavnerne primære grunde til at vælge cyklen er, at det er den hurtigste og nemmeste måde at komme igennem byen på. Derudover cykler 40 % for motionens skyld, mens det kun er 7 %, der cykler af miljømæssige årsager.



Optimering af trafiksignaler på Østerbrogade

Københavns Kommune arbejder flere steder på at optimere trafiksignalerne i byen. Senest på Østerbrogade er trafiksignalerne blevet tilpasset cyklisterne flow. Det har bl.a. medført 70 % færre stop for cyklister og 10 % kortere rejsetid. Der er ikke registreret forsinkelser af busstrafikken som følge af optimeringen.

70%

færre stop for
cyklister.

10%

kortere rejsetid
for cyklister.

Siden 2015 er der gennemført en række tiltag, der styrker cyklisternes fremkommelighed.



Dynamiske trafiktavler for cyklister kan informere om trængsel på travle strækninger og foreslå cyklisterne alternative veje med bedre fremkommelighed. Tavlerne testes fem steder i 2017.



Overhalingsbaner er etableret som forsøg på fire strækninger. Indledende erfaringer viser, at de bidrager til bedre flow, større spredning i hastighed og øger opmærksomheden på at holde til højre.



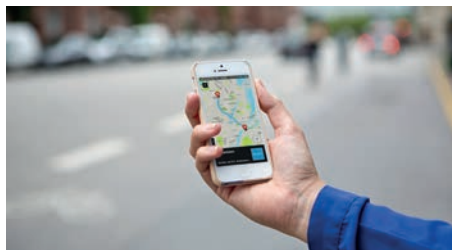
Cykelstier, der føres helt frem til stopstregen, skaber øget tryghed og plads til at få flere cyklister igennem krydset, når der er grønt lys.



Forsøg med cykelhøjresving for rødt har været testet tre steder i 2016. Forsøgene har vist, at indførelsen af skiltet ikke medfører flere konflikter mellem bløde trafikanter.



Busperroner giver bedre og mere trygge af- og påstigningsforhold. Derudover forbedres fremkommeligheden for både busser og cyklister.

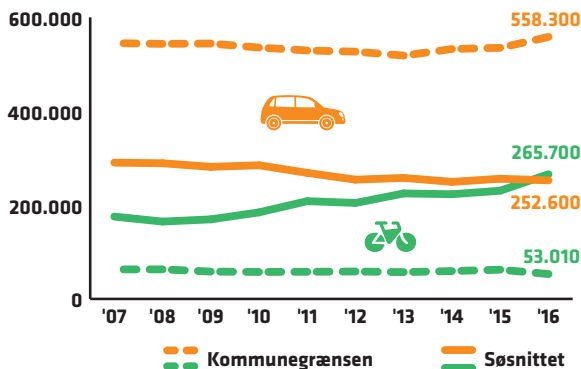


60.000 gange er ruteplaner-app'en "I bike CPH" blevet downloadet. App'en giver tips til, hvordan man kommer hurtigst fra A til B på cykel samt finder den grønne rute.

REGIONAL SAMMENHÆNG

Cykeltrafikken i den indre del af København har i 2016 overhalet biltrafikken. Henover kommunegrænsen falder cykeltrafikken, mens biltrafikken er stigende. Regionale Super-cykelstier kan være med til, at flere vælger cyklen på de længere afstande.

TURE PÅ TVÆRS AF SØSNITTET OG KOMMUNEGRÆNSEN



+51%

stigning i cykeltrafikken gennem Indre By 2007-2016.

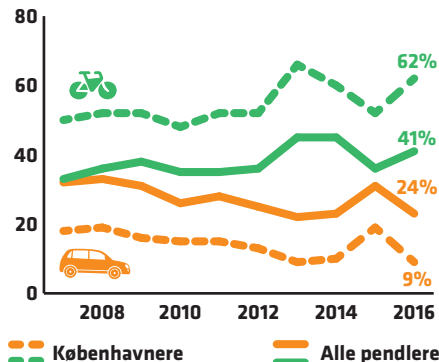
-16%

fald i cykeltrafikken over kommunegrænsen 2007-2016.

Pendlerture

Generelt dominerer cyklen ture til arbejde og uddannelse i København. Dog er cykelandelen blandt københavnere, der arbejder/uddanner sig i København markant højere end den generelle cykelandel. Derfor er det primært ind- og udpendingen til omegnskommunerne, der skal overflyttes til cykel, hvis målet om 50 % cykelandel for ture til arbejde/uddannelse skal nås i 2025.

TURE TIL ARBEJDE OG UDDANNELSE I KBH





Supercykelstier giver flere cyklister

I dag er otte Supercykelstier færdige og fem mere på vej i Region Hovedstaden. Der er planlagt næsten 500 km, hvoraf de første 206 km allerede er finansieret for ca. 400 mio. kr. Staten har givet tilskud på 176 mio. kr., mens kommunerne står for resten.

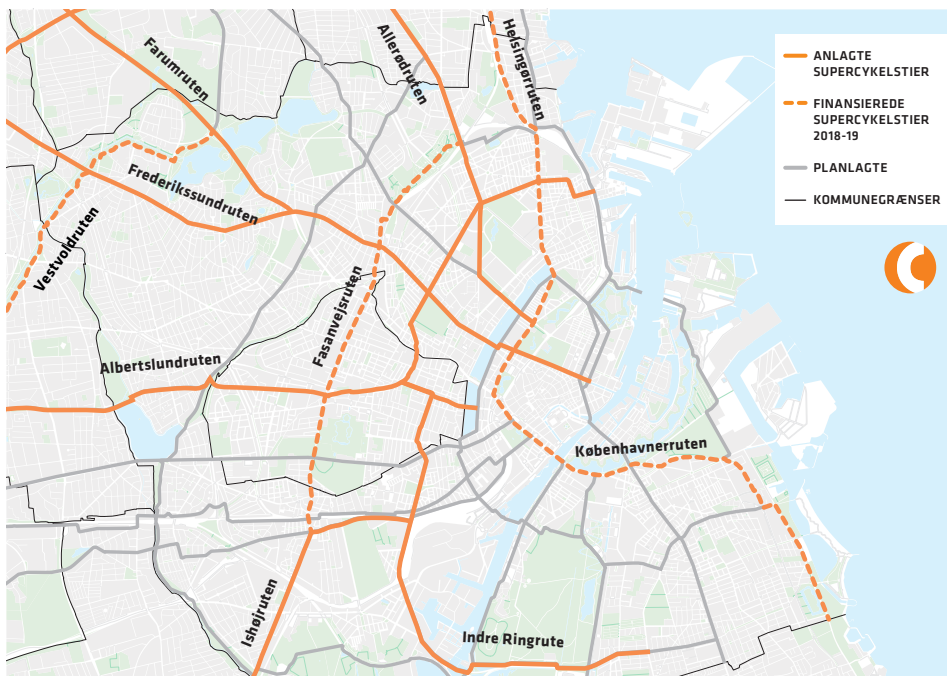
+61%

flere cyklister på Supercykelstien Farumruten siden den åbnede i 2013.

25%

af de nye cyklister på Supercykelstien Farumruten er tidligere bilister.

NYE SUPERCYKELSTIER ER PÅ VEJ

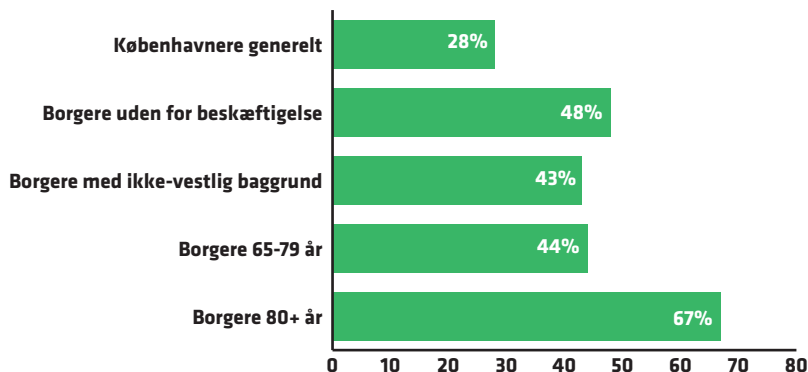


SUND TRANSPORT

Fysisk inaktivitet er et stigende samfundsproblem, og i en travl hverdag kan det være svært at finde tid til motion og sport. I 2016 var mere end hver fjerde københavnner fysisk inaktiv. For nogle grupper er det op til hver anden. Daglig cykling kan sikre de anbefa-

lede 30 minutters fysisk aktivitet, hvilket udgør markante sundhedsgevinster både for den enkelte og for samfundet i form af øget produktivitet og reducerede udgifter til behandling.

ANDEL AF KØBENHAVNERE, DER ER FYSISK INAKTIVE



Færre korte bilture

Overflytning af ture fra bil til cykel er lettere, jo kortere turen er. Derfor har Københavns Kommune arbejdet målrettet med at overflytte de korte bilture til cykel og derved øge københavnernes fysiske aktivitet. Projektet 'Indsats målrettet færre korte bilture' fra 2012-2016 bestod bl.a. af tilbud om grønne cykelmuligheder særligt målrettet bilister. Antallet af bilture under fem km er således faldet fra at udgøre hver tredje biltur i 2010/11 til hver fjerde i 2015.





Samfundsøkonomiske gevinster

Sundhedsgevinsten for hver ny km cyklet i København svarer for kommunen samlet set til 0,99 kr. pr. km i sparede sundheds-

omkostninger. Dette indbefatter øget produktivitet (60 %) og reducerede udgifter til behandling (40 %).

0,99 kr.

sparer kommunen på sundhedsomkostninger per cyklet km.



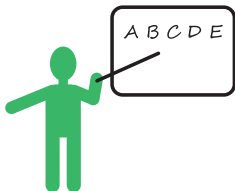
4,04 kr.

er den samfundsøkonomiske effekt af en km på cykel overflyttet fra bil i myldretiden.



4 timer

har børn, som cykler i skole, en bedre koncentrationsevne end børn, der bliver kørt i skole.



19

gange højere er sundhedsgevinsterne ved at skifte fra bil til cykel end tabene fra ulykker og luftforurening.



5-6 år

længere levetid som følge af fysisk aktiv livsstil sammenlignet med fysisk inaktivitet.



30%

reduceret dødelighed som følge af at cykle 30 minutter om dagen over en længere periode.



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 2016 og bygger blandt andet på telefoninterview med 1.008 tilfældigt udvalgte københavnere og Transportvaneundersøgelsen fra DTU Transport.

Cykelregnskabet 2016 er det 12. 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

Udgivet i september 2017 af
Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Mobilitet

TMF Design
Foto: Troels Heien, Københavns Kommune
Ursula Bach, Københavns Kommune
Sekretariatet for Supercykelstier



**SAMMEN
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

I 
CPH