



Cykelregnskab 2018

København Cyklernes by





Forord

København er i 2018 udnævnt som verdens bedste by at besøge af Lonely Planet. Europæiske expats har ligeledes sendt København op på førstepladsen over byer at bo i. Senest er det besluttet, at Tour de France skal starte i København i 2021, bl.a. takket være vores unikke hverdags cykelkultur.

Det er ikke kun omverdenen, der er glad for vores cykelby. Spørger vi de københavnske hverdagscyklister, er det fortsat 97 %, der er tilfredse med cykelforholdene i København.

Og det er netop de tusindvis af hverdagscyklister, der er med til at indfri ambitionerne om København som en miljø- og klimavenlig by, hvor sundhed og livskvalitet er i top, og hvor de fleste har adgang til en effektiv og billig transportform.

I 2018 er 49 % af alle ture til job og uddannelse foregået på cykel. Det er tættere end nogensinde på målet om 50 %. Samtidig er der cyklet 1,44 mio. km dagligt, hvilket er det længste, vi har registreret siden 1970.

De seneste to år har København fået flere cykelstier, Grønne Cykelruter og supercykelstier, som sammen med broer over havnen og flere cykelstativer er med til at løfte kvaliteten for hverdagscyklisterne.

Selv Rådhuspladsen har fået en cykelsti på tværs af pladsen efter mange års byggearbejde.

Vi kan være stolte, men skal ikke hvile på laurbærrerne. Med stigende cykeltrafik flytter trængslen ind på cykelstierne og i cykelstativerne. Derfor kræver det en stor indsats fremover, så vi kan skabe plads til alle, uanset om man er cykelpendler, 6 år og ny på cykel, ældre i adstadigt tempo eller lige flyttet til landet udefra.

Vi skal også sikre, at byens mest udsatte borgere får lige adgang til god og billig transport. Bedre cykel- og gangforbindelser på tværs af byen er med til at binde Københavns forskellige byområder sammen og understøtte, at københavnerne mødes og blander sig.

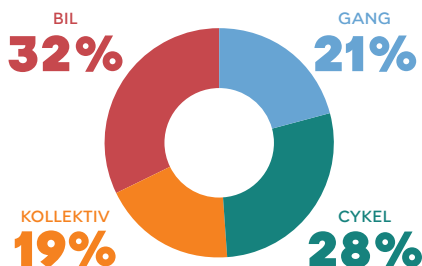
Og så er der kommet nye legekammerater i trafikken i form af el-løbehjul, speed-pedelecs og free floating udlejningscykler, der sammen med åbningen af Metro-cityringen vil påvirke transportbilledet i fremtiden. Hvordan, ved vi ikke endnu, men jeg er overbevist om, at cyklen fortsat vil spille en helt central rolle.

God læselyst og god tur

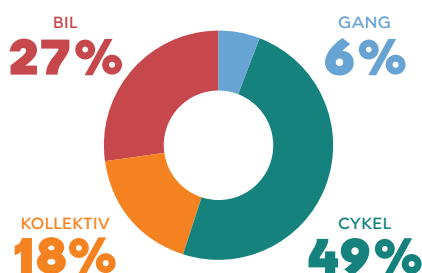
Karina Vestergård Madsen
Stedfortrædende teknik-
og miljøborgmester

Mål og nøgletal

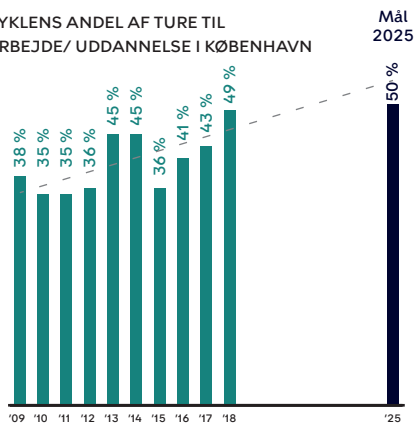
ALLE TURE TIL, FRA OG I KØBENHAVN, 2018



TURE TIL ARBEJDE OG UDDANNELSE I KØBENHAVN, 2018



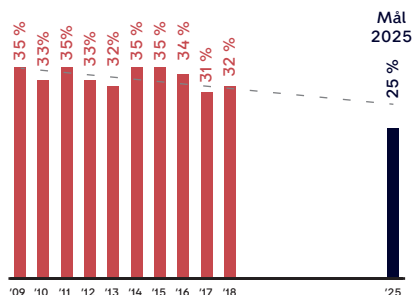
CYKLENS ANDEL AF TURE TIL ARBEJDE/ UDDANNELSE I KØBENHAVN



Cyklernes andel af ture til arbejde og uddannelse er steget fra 41 % i 2016 til 49 % i 2018. Dermed er København kun et procentpoint fra at nå målet om 50 % cykelandel i 2025.

For alle ture uanset formål står cyklen nu for 28 % og bilen for 32 %. Målet i Københavns Cykelstrategi og KBH 2025 Klimaplan er, at bilen max. skal stå for 25 % af turene i 2025. Tallene omfatter en statistisk usikkerhed på op til seks procentpoint. Dog bekræftes tendensen med en stigende cykelandel og en svagt faldende bilandel, når man ser på tallene over en tiårig periode. Ligeledes kan der ses en tilsvarende udvikling i tallene for, hvor mange km der køres hhv. i bil og på cykel på en hverdag. Her er tallet faldet fra 4,73 mio. km i bil i 2017 til 4,71 mio. km i 2018, hvor tallet for cykler derimod er steget fra 1,39 mio. km i 2017 til 1,44 mio. km i 2018.

BILENS ANDEL AF ALLE TURE TIL, FRA OG I KØBENHAVN



1,40 → 1,44 mio.stigning i antal cyklede
km pr. hverdag fra 2016-2018**41% → 49%**stigning i cyklens andel af ture til
arbejde og uddannelse i København
fra 2016-2018POLITISKE MÅLSÆTNINGER I KØBENHAVNS CYKELSTRATEGI 2011-2025,
KBH 2025 KLIMAPLAN OG FÆLLESSKAB KBH 2025

'08	'10	'12	'14	'16	'18	'25	Målsætninger
37	35	36	45	41	49	50	Andel, der cykler til arbejde/ uddannelse i Kbh. (%)
51	67	76	74	76	77	90	Andel af cyklende københavnere, der er trygge (%)
121	91	102	92	94	81*	0	Alvorligt tilskadekomne på cykel (antal per år)
-	-	17	19	20	20	80	Andel af PLUSnettet med tre baner (%)
-	-	-	7	6	9	15	Reduktion i rejsetid på cykel (%)
54	50	61	63	71	73	80	Tilfredshed med cykelstiernes tilstand (%)
-	67	73	70	71	72	80	Tilfredshed med cykelkulturens påvirkning på bylivet (%)
26	27	29	33	37	37	70	Tilfredshed med cykelparkering generelt (%)

*2017

ØVRIGE NØGLETAL

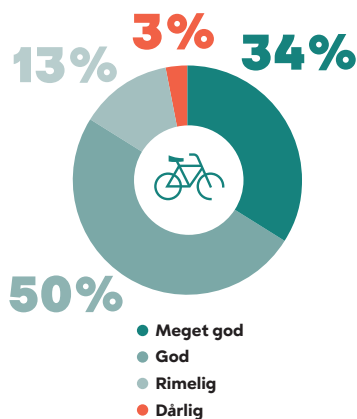
'08	'10	'12	'14	'16	'18	
1,17	1,21	1,27	1,34	1,40	1,44	Cyklede kilometer (mio. km pr. hverdag)
3,2	4,4	4,2	4,9	4,9	5,7*	Cyklede kilometer mellem hver alvorlig ulykke (mio. km)
16,2	15,8	15,5	16,4	16,3	16,9	Cyklisternes hastighed (km/t)
338	346	359	368	375	382	Cykelstier (km)
18	23	24	28	33	33	Cykelbaner (km)
41	42	43	58	61	63	Grønne Cykelruter (km)
-	-	17	38	52	167	Supercykelstier i Region Hovedstaden (km)
-	-	-	-	-	179*	Off. tilgængelige cykelparkeringspladser (1.000)

*2017

Det mener københavnernerne

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

CYKLISTERNES VURDERING AF KØBENHAVN SOM CYKELBY



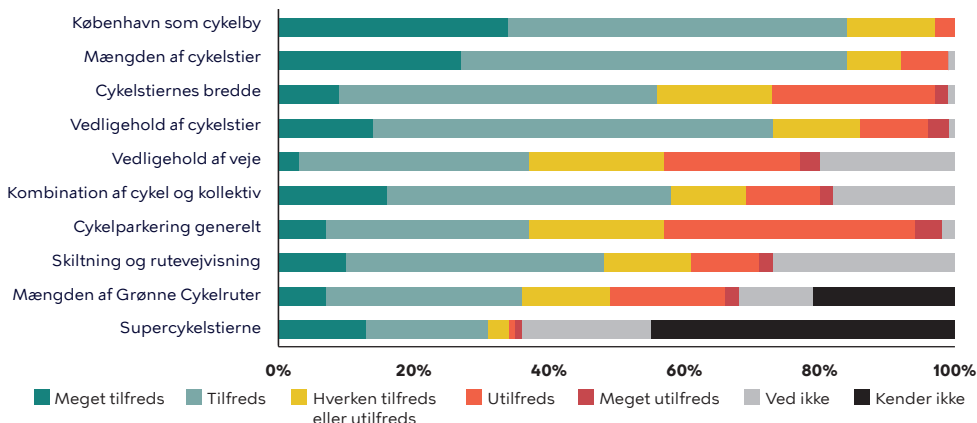
Stigende tilfredshed over 10 år

Cyklisternes generelle tilfredshed med cykelbyen har været stigende gennem de seneste ti år. Siden 2016 har tilfredsheden ligget stabilt på 97 %. Tilfredsheden med mulighederne for at kombinere cykel og kollektiv transport er steget med 5 procentpoint, hvorimod tilfredsheden med både mængden og cykelstiernes bredde er faldet med hhv. 3 og 6 procentpoint.

Manglende kendskab til supercykelstier og grønne ruter

31 % er tilfredse med supercykelstierne, mens kun 2 % er utilfredse. Hvad angår mængden af Grønne Cykelruter er tilfredsheden på 37 %. Når tilfredsheden fremstår relativt lav, skyldes det bl.a., at mange cyklister ikke kender disse typer cykelstier. 45 % kender ikke til supercykelstierne, og 20% kender ikke de Grønne Cykelruter. Der er derfor et stort potentiale i at styrke kendskabet til disse ruter.

KØBENHAVNSKE CYKLISTERS TILFREDSHED 2018



Utilfredshed med cykelparkering og stibredde

Cyklisterne er mest utilfredse med cykelparkering og med cykelstiernes bredde. Henholdsvis 41 % og 26 % er decideret utilfredse. Begge områder antyder, at den stigende cykeltrafik skaber pladsproblemer både på cykelstierne og i cykelstativerne.

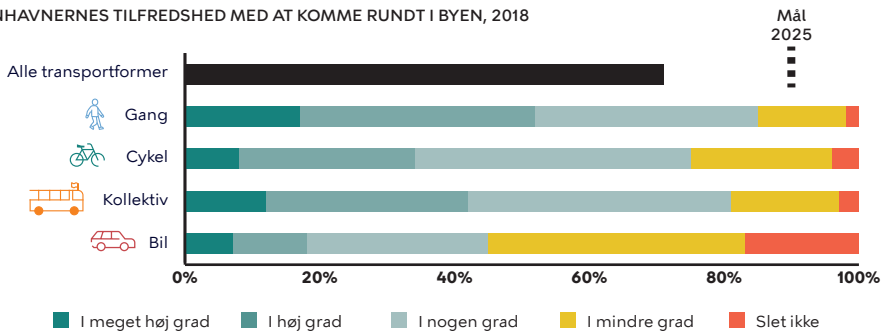
Københavnernes tilfredshed med at komme rundt byen

I Teknik- og Miljøforvaltningens vision Fællesskab København indgår et mål om, at 90 % af københavnernes skal være tilfredse med at komme rundt i byen i 2025.

I 2018 var den generelle tilfredshed på 71 %, men dette tal dækker over varierende tilfredshed, når der spørges ind til specifikke transportmidler.

Her ligger gang, cykel og kollektiv trafik alle tæt på 80 %, mens tilfredsheden med at komme rundt i bil ligger på ca. 45 %. Dette stemmer overens med Københavns overordnede mål om at gøre det mere attraktivt at vælge cykel, gang og kollektiv transport. De tre transportformer står samlet set for 68 % af alle ture til, fra og i København.

KØBENHAVNERNES TILFREDSHED MED AT KOMME RUNDT I BYEN, 2018



KØBENHAVNSKE CYKLISTERS TILFREDSHED DE SIDSTE TI ÅR

'08	'10	'12	'14	'16	'18	Mål 2025	
85	93	95	94	97	97		København som cykelby
65	68	76	80	87	84		Mængden af cykelstier
43	47	50	53	62	56		Cykelstiernes bredde
54	50	61	63	71	73	80	Vedligehold af cykelstier
26	31	32	36	44	37		Vedligehold af veje
49	55	60	60	53	58		Kombination af cykel og kollektiv trafik
26	27	29	33	37	37	70	Cykelparkering generelt
-	76	73	70	71	72	80	Cykelkulturens påvirkning af byliv og atmosfære

Sikker cykelby for store og små

Cyklisternes risiko for uheld er faldende, samtidig med at flere og flere vælger cyklen. Investeringer i infrastruktur og adfærdskampagner samt generel fredeliggørelse af trafikken har bidraget til denne udvikling.

143

gange rundt om
Jorden cykles mellem
hver alvorlig ulykke,
i 2017.

92%

af cyklister angiver,
at de ikke har været
ude for en trafikulykke
indenfor de sidste
to år.

77%

af københavnere
angiver, at de føler sig
trygge på cykel
i trafikken.

Trafiksikkerhed

Det samlede antal ulykker for cyklister var 150 i 2017, heraf 2 dræbte, 79 alvorligt tilskadekomne og 69 lettere tilskadekomne. Risikoen for at komme alvorligt til skade som cyklist går dog den rigtige vej og er mindsket med 59 % det seneste årti.

København har laveste cyklistrisiko

Tal fra International Transport Forum v. OECD viser, at København fra 2011-2015 var den by blandt 30 andre storbyer i EU og USA, der havde den laveste risiko for dødsulykker for cyklister. I 2017 blev der i gennemsnit cyklet 5,7 mio. km mellem hver alvorlig ulykke.

Pilotprojekt med ambulancedata

Mange cyklistulykker registreres ikke af politiet og indgår derfor ikke i de officielle ulykkestal. Derfor arbejder Københavns Kommune på et pilotprojekt om at bruge bl.a. ambulancedata for at skabe et mere reelt billede af cyklisternes trafiksikkerhed.

Mål: Nul trafikdræbte i 2025

I december 2017 vedtog Københavns Borgerrepræsentation en Nul-vision for trafikulykker. Visionen gælder for alle trafikanter, og målet er, at ingen bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken i 2025. I 2017 var der i alt 177 alvorligt tilskadekomne og dræbte i trafikken. Heraf udgjorde cyklister og fodgængere ca. 70 %.

Skolebørns transportvaner

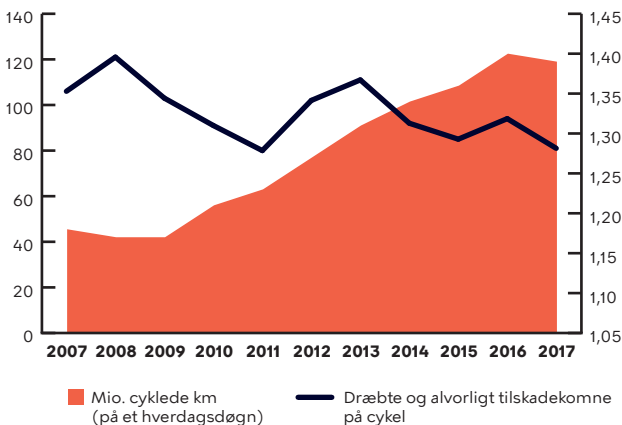
I 2018 er der gennemført en undersøgelse af ca. 15.000 skolebørns transportvaner i Københavns Kommune.

66 % bruger fysisk aktiv transport, dvs. gang, cykel, løbehjul, rulleskøjter m.m. og 34 % bil og kollektiv transport. Cyklen benyttes af 25 %, mens 38 % går i skole. Den høje andel af aktiv transport skyldes formentlig, at der generelt er kort afstand til skole i København. Privatskoler har en lavere andel af aktiv transport, nemlig 38 % sammenlignet med 74 % af folkeskolerne, bl.a. fordi privatskoleelever typisk har længere til skole.

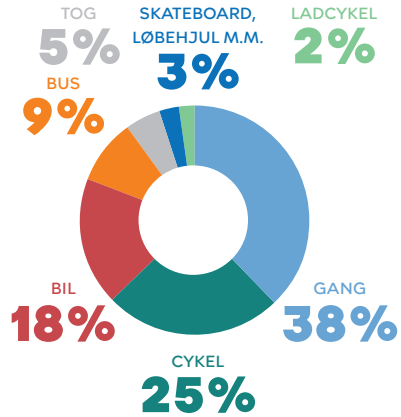
Forskel på børn og voksnes opfattelse af tryghed

Børn lader til at være mere trygge i trafikken end forældrene på deres børns vegne. Skoletransportundersøgelsen viser, at 82 % af børn, som bruger aktiv transport, opfatter skolevejen som tryk. Forældrenes opfattelse af trygheden er kun det halve. Tallene kan ikke direkte sammenlignes, da de stammer fra forskellige undersøgelser, men de antyder, at forældres manglende tryghed på børnenes vegne kan være en barriere for at få flere børn til at cykle og gå til skole.

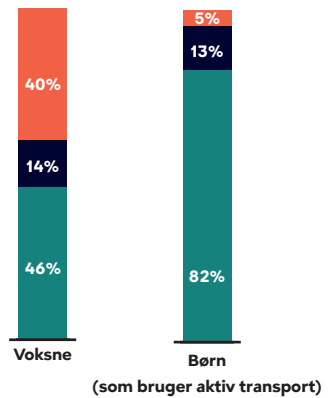
UDVIKLING I RELATIV RISIKO PÅ CYKEL I KØBENHAVN



KØBENHAVNSKE SKOLEBØRNS TRANSPORTFORM TIL SKOLE



VOKSNES OPFATTELSE AF TRYGHED VED SKOLEVEJEN FOR BØRN



- Utryk/ meget utryk
- Hverken eller
- Meget tryk/ tryk

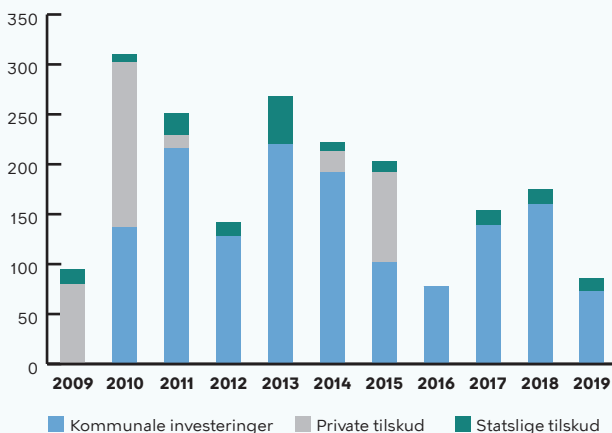
Investeringer og anlæg

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

Investeringer

Siden 2009 har Københavns Kommune, staten og private fonde investeret i at forbedre cykelforholdene i byen. Der er investeret ca. 2 mia. kr. i såkaldte "cykelpakker", selvstændigt bevilgede cykelprojekter, trafikikkerheds-tiltag, Sikre Skoleveje, cykel- og gangbroer og strøgga-deprojekter. Heraf udgør eksterne tilskud ca. 27 % af det samlede beløb, inkl. bl.a. statslig puljestøtte, tilskud til cykelparkering ved stationer samt private tilskud til cykel- og gangbroer. Senest, i forbindelse med kommunens budget for 2018 og 2019, er der blevet afsat 265 mio. kr., inkl. eksterne tilskud på 32 mio. kr.

INVESTERINGER I CYKELRELEREDE TILTAG 2009-2019 (MIO. KR.)



Cykelprojekter i 2017 og 2018

I 2017 fik Amagerbrogade udvidet 1,4 km cykelsti, ligesom der blev opsat 395 nye cykelparkeringspladser, 96 nye træer, 45 nye bænke og 42 nye affaldskurve.

I 2018 blev ensretningen i Kronprinsessegade vendt for biler på strækningen fra Gothersgade til Sølvgade, hvilket gav mulighed for en modstrømscykelsti, så cyklisterne nu kan cykle i begge retninger. Kort efter åbningen er allerede talt 8.800 cykler på Kronprinsessegade, hvilket svarer til en samlet stigning i cykeltrafikken på 70 % siden 2016.

I perioden er der desuden etableret etaper af de Grønne Cykelruter, Svane-mølleruten og Amagerruten, sidstnævnte som et kombineret cykel- og klimaprojekt. I Sydhavnen er Alfred Nobels Bro, der vil være bilfri frem til 2024, blevet indviet.

Endelig er fire nye supercykelstier i København blevet indviet, ligesom der er etableret lovligt højresving for rødt for cyklister i tre kryds.

Fremtidige anlæg

De sidste to år er Københavns overordnede plangrundlag for cykelinvesteringer blevet opdateret med to nye planer.

I Cykelstiprioriteringsplanen 2017-2025 indgår etablering af 40-50 km nye cykelstier, 30-40 km Grønne Cykelruter og 62 km supercykelsti.

Prioriteringsplan for cykelparkering 2018-2025 er den første af sin art, og ifølge den bør der etableres i alt ca. 22-55.000 cykelparkeringspladser, bl.a. i form af stativer og konvertering af bilparkering, til i alt 100-217 mio. kr. Større anlæg i konstruktion med plads til 4.000-15.750 cykler til 0,5-2,5 mia. kr. er desuden nødvendige, hvis pladsproblemerne i Indre By og ved de største stationer for alvor skal imødegås. Investeringsniveauet forudsætter en høj grad af ekstern finansiering.

Investeringsniveauet for planerne ligger på ca. 2,35 mia. kr., som er et gennemsnit af et min./max-scenarie på 1,7 og 3. mia. kr. og forudsætter ekstern finansiering af cykelparkering. Herudover kan komme yderligere statslig og privat medfinansiering af cykelinfrastruktur, som det er set de sidste ti år.

Anlagt i 2017 og 2018

7 km	Ny cykelsti langs vej
2 km	Grønne Cykelruter
115 km	Supercykelstier i Region Hovedstaden
26 km	Supercykelstier anlagt i Københavns Kommune
4.100	Cykelparkeringspladser



Pavillon

Alsing





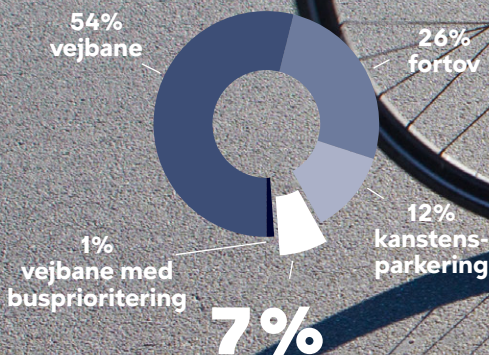
I 2018 blev Kronprinssegade åbnet for cykling i begge retninger, og 8.800 cyklister benytter allerede gaden dagligt.

Fakta om cyklernes by



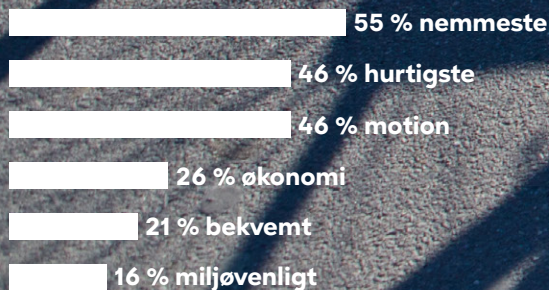
4 ud af 5

københavnske
husstande har adgang
til en cykel.



cykelstiernes vejareal af
det samlede vejareal
mellem husene
i København, 2016

Københavnernes grunde til
at vælge cyklen, 2018.



26%

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



30%

reduktion af dødelighed
er der for voksne, der cykler
30 min. dagligt.

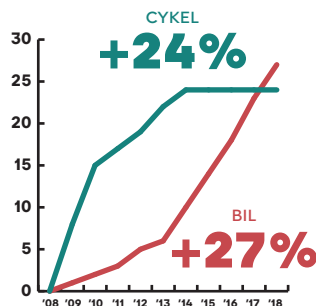
Mest trafikerede cykelstrækninger
på hverdage, 2018



Cykelparkering

Tilfredsheden med cykelparkering er relativt lav i København, særligt ved stationer og ved butikker. Det kræver derfor en styrket indsats at nå målet om, at 70 % af københavnernes er tilfredse med cykelparkering generelt i 2025.

UDVIKLING I PRIVATEJEDE BILER OG CYKLER 2008-2018 (2008 = INDEX 100)



Mange cykler

Københavnerne ejede i 2018 ca. 672.000 cykler. Det er ca. fem gange så mange cykler som biler, men mens udviklingen af cyklejerskabet i de seneste år har været stabilt, så er bilejerskabet stigende. Frem mod 2025 vurderes befolkningsvæksten at medføre 100.000 flere cykler og 20.000 flere biler blandt københavnernes.

Der mangler plads til de mange cykler

De mange cykler øger behovet for cykelparkering. I de seneste ti år har Københavns Kommune opsat 12.400 nye cykelparkeringspladser. Det svarer til 7% ud af det samlede antal offentligt tilgængelige cykelparkeringspladser i byen.

Efterladte cykler

Fjernelse af efterladte cykler er en anden effektiv måde at få plads til flere cykler på. I 2018 blev der indsamlet 15.000 efterladte cykler. I alt vurderes det, at efterladte cykler optager 14 % af pladsen i de offentlige cykelstativer.

Hver 2. cykel parkeres uden for stativ

Mangel på cykelstativer betyder, at mange cykler parkeres langs husmure og på fortove til gene for andre cyklister og gående. I sommeren 2017 blev der optalt ca. 100.000 cykler parkeret uden for stativ i hele byen.

14%

af parkeringspladserne vurderes at være optaget af efterladte cykler

115%

er belægningsprocenten for cykelparkering i København

Det svarer til, at hver anden cykel står parkeret uden for stativ. Et tilsvarende antal er parkeret i stativ, og derudover er ca. 80.000 pladser i stativ ledige. Det skyldes bl.a., at stativerne kan være uhenigtsmæssigt placeret, og at behovet for cykelparkering varierer på tværs af byen.

Prioriteringsplan for cykelparkering 2018-2025

Den første strategiske plan for cykelparkering fra 2018 giver et overblik over den samlede cykelparkeringsindsats, som vurderes nødvendig. Initiativerne i planen er vurderet til at koste mellem 0,6-2,7 mia. kr., bl.a. afhængig af ekstern finansiering og mængden af anlæg i konstruktion versus billigere opsætning af stativer på overfladen.

Tilfredsheden er lav ved stationer og butikker

Målet er, at 70 % af københavnernes skal være tilfredse med cykelparkeringen i København i 2025. I 2018 lå tilfredsheden på 37 %, hvilket er en stigning på 11 procentpoint siden 2008. Tilfredsheden ligger især højt ved boligen og ved arbejdspladser, hvor tilfredsheden er steget med 8 procentpoint siden 2008.

Gode cykelparkeringsmuligheder på arbejdspladsen er vigtigt for at få flere til at cykle til arbejde.

Derimod halter det stadig ved butikker og stationer. Ved stationerne er tilfredsheden dog samlet set steget med 13 procentpoint de seneste ti år, så den nu er på 35 %. Cykelparkering ved stationer spiller en vigtig rolle for tilfredsheden med at kombinere cykel og offentlig transport, og her ligger tilfredsheden på 58 % i 2018.

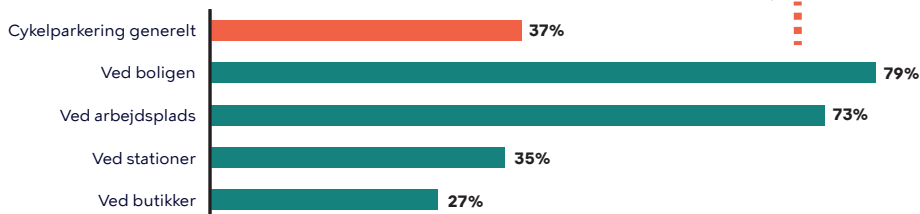
Cykelparkering giver plads til mere handel

En ny undersøgelse fra Frederiksberg Kommune viser, at 74 % af de besøgende på handelsstrøgene i Frederiksberg kommer på cykel (38 %) eller til fods (36 %). Besøgende i bil udgør kun 15 %, og 11 % kommer med kollektiv transport.

Undersøgelsen påpeger, at én bilparkeringsplads kan konverteres til minimum seks cykelparkeringspladser. Dette vil i princippet kunne generere mere omsætning, idet en bilist i gennemsnit bruger ca. 600 kr. i forbindelse med indkøb på handelsstrøgene, men seks cyklister i gennemsnit bruger ca. 2.100 kr.

KØBENHAVNERNES TILFREDSHED MED CYKELPARKERING, 2018

Mål 2025
for cykelparkering
generelt



Supercykelstier og samfundsøkonomi

Supercykelstierne i Region Hovedstaden er et samarbejde mellem 26 kommuner og Region Hovedstaden. Formålet er at skabe sammenhængende cykelruter på tværs af kommunegrænserne for at få flere til at cykle på de længere ture.

Evalueringerne af de i alt otte etablerede ruter viser, at tiltagene har god effekt i forhold til at få flere til at cykle:

+23%

flere cyklister, når en rute opgraderes til supercykelsti

14%

af de nye cyklister er tidligere bilister

30%

så meget ville antallet af bilpendlerture stige i Region Hovedstaden, hvis ingen cyklede.

Fra land til by

Supercykelstierne forbinder land og by og skal gøre det let, fleksibelt og trygt at vælge cyklen til og fra arbejde. I dag er otte supercykelstier færdige og otte mere på vej. I 2045 vil der være 746 km supercykelsti fordelt på 45 ruter. I 2018 var en fjerdedel af de planlagte ruter, der ligger i Københavns Kommune, realiseret.

Supercykelstier betaler sig

Supercykelstierne er ét af Danmarks mest rentable infrastrukturprojekter: Det samlede net af supercykelstier på 746 km har et samfundsøkonomisk afkast på 11 %, hvilket svarer til 5,7 mia. kr. Et samlet supercykelstinet på 45 ruter vil give 1 mio. færre bilture og 6 mio. flere cykelture årligt, hvilket vil medføre 40.000 færre sygedage og 1.500 ton mindre CO₂ årligt.

Tidseffektiv transport

Den gennemsnitlige turlængde på supercykelstierne er 11 km (pr. tur). Brugere af supercykelstierne cykler altså langt, også selvom cyklen ikke nødvendigvis er det hurtigste transportmiddel på de længere distancer. Pendlernes primære motivation til at tage cyklen er ønsket om at få lagt motion ind i deres daglige transport. Det er samlet set det mest tidseffektive i forhold til at få en travl hverdag til at hænge sammen.

Bilen populær på ture ind og ud af byen

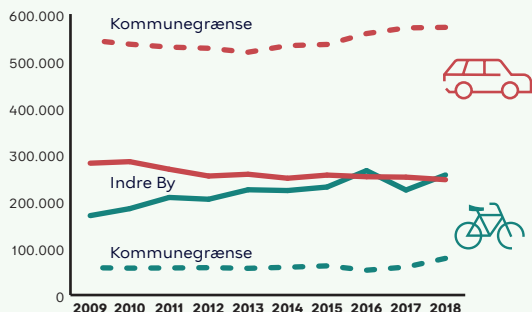
De seneste ti år er antallet af cykler i Indre By steget med 51 %. Antallet, der cykler over kommunegrænsen, er steget med 34 %.

Samtidig viser tællingerne, at selvom biltrafikken ind og ud af byen kun er steget med 5 % i samme periode, dominerer den fortsat. Bilen står for ca. syv gange flere ture end cyklen. 40 % af bilturene har københavnere ved rattet, på vej ud af byen, mens 60 % er besøgende, som kører ind i byen.

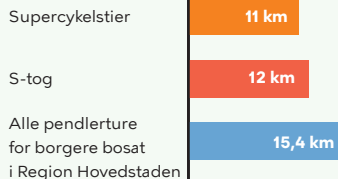
Alternativer til bilen på de længere ture

Cyklen er ikke et realistisk alternativ til bilen for alle på de længere ture. Dog viser supercykelstierne, at god, sammenhængende infrastruktur kan få pendlere til at cykle længere end ellers. Ligeledes kan elcykler øge rækkevidden markant, uden at det går ud over komfort eller forlænger rejsetiden. Her viser hollandske erfaringer, at elcykler kan øge turlængden med 40 % i forhold til almindelige cykler. I Holland er 40 % af nye solgte cykler i dag elcykler, mens det i Danmark er 13 %. Ca. 2 % af københavnske husstande har adgang til elcykler. Endelig kan kombinationen af cykel og tog være en oplagt mulighed på de længere ture.

TURE OVER KOMMUNEGRÆNSEN OG GENNEM INDRE BY



GENNEMSNITSLÆNGDE FOR PENDLERTURE I REGION HOVEDSTADEN



97%

af bilpendlerture over kommunegrænsen har én person i bilen.

65%

af bilpendlerture over kommunegrænsen har gratis parkering.

30%

af bilture over kommunegrænsen er pendlerture.

38%

af bilture over kommunegrænsen er fritidsture.

Cykelpendlere giver stor gevinst

467

mio. kr.

i sundhedsgevinster, hvis cykling i Hovedstadsregionen øges med 10 %.

4,80 kr.

er den samfundsøkonomiske gevinst for hver ekstra km kørt på cykel i København.

10,09 kr.

er den samfundsøkonomiske gevinst for hver ekstra km overflyttet fra bil til cykel i København.

5,28 kr.

er den samfundsøkonomiske udgift for hver ekstra km kørt i bil i København.

30 minutters daglig cykling bidrager til 30 % reduceret dødelighed, eller samme sundhedseffekt som moderat fitness. Det gavner både os selv og arbejdsgiverne.

Øget cykeltrafik giver færre sygedage

I 2018 offentliggjorde Dansk Industri en analyse, der værdisætter gevinsterne ved øget cykelpendling i hovedstadsområdet. Analysen har regnet på konsekvenserne af henholdsvis 10 % mere cykeltrafik versus 10 % mindre cykeltrafik med fokus på sundhed og trængsel.

Øges cykeltrafikken i hovedstaden med 10 %, vil pendlernes sundhed forbedres så meget, at der årligt vil afholdes 109.000 færre sygedage. Besparelserne for private virksomheder vil ligge på 60 mio. kr. årligt, og 28 mio. kr. årligt for den offentlige sektor. Den samlede samfundsøkonomiske gevinst er på 467 mio. kr. årligt, når man indregner fordelene for den enkelte borger og sparede udgifter til behandling.

Cykler frem for biler giver mere plads til alle

Cykler er pladsbesparende sammenlignet med biler. Derfor vil overflytning af ture fra bil til cykel give mere plads til den øvrige trafik. Analysen viser, at 10 % øget cykeltrafik i Hovedstaden vil reducere den samlede trængsel med 6 %, svarende til et samfundsøkonomisk overskud på 184 mio. kr. årligt. 2/3 af de bilture, der vil få forkortet rejsetid som følge af den reducerede trængsel, vil være bilture med pendling og erhverv som formål.

177 ton/år

er CO₂-udledningen fra
Teknik- og Miljøforvaltningens
transport reduceret med fra
2009-2016

Københavns Kommunes medarbejdere cykler

Københavns Kommunes egen transport indgår som del af KBH 2025 Klimaplanens mål om, at København skal være CO₂-neutral i 2025.

Teknik- og Miljøforvaltningen har 2.500 medarbejdere. Her er der fra 2011-2017 arbejdet målrettet med en intern transportplan, der bl.a. omfatter bedre muligheder for låncykler, cykelparkering, Vi Cykler Til Arbejde-kampagner, indkøb af el- og brintbiler, afskaffelse af taxabon-ordning mv.

Flere medarbejdere cykler, og færre kører bil

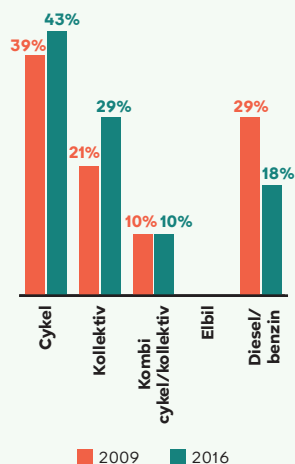
Fra 2009 til 2016 er det lykkedes at øge brugen af cykel og kollektiv transport både til og fra arbejde og i arbejdstiden. På trods af et stigende antal medarbejdere er antallet af km kørt i bil også reduceret, og omfanget af kørsel i benzin- og dieslbiler i arbejdstiden er halveret.

Grøn og sund på elcykel

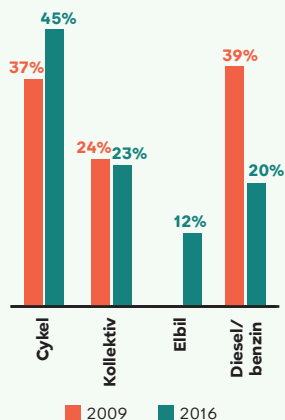
Selv elbiler kan med fordel skiftes ud med elcykler. Det er byens parkeringsvagter et godt eksempel på. I 2018 blev der indkøbt nye elcykler, så medarbejderne kunne bytte elbilen ud med en elcykel. Elcyklerne er lettere at komme rundt i byen på, de er nemmere at parkere og giver mere fysisk aktivitet end at sidde i en elbil.

TAL FRA TMF'S TRANSPORTPLAN

MEDARBEJDERES TURE FRA BOLIG
OG TIL ARBEJDE



MEDARBEJDERES TURE
I ARBEJDESTIDEN







I 2018 fik parkeringsvagterne i Københavns Kommune skiftet deres elbiler ud med nye elcykler, så de har lettere ved at komme rundt i byen.

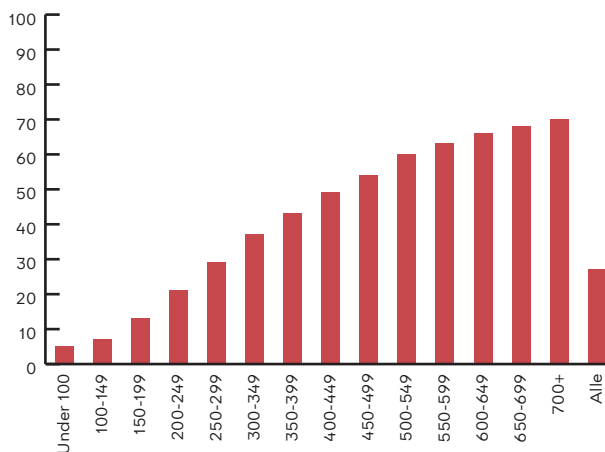
Lige muligheder for transport

Jo bedre muligheder borgerne har for at bevæge sig frit rundt i byen, jo bedre bliver den enkeltes livskvalitet og samfundet som helhed. Her kan cyklen være et attraktivt tilbud for mange borgere uafhængigt af indkomst og sociale eller geografiske tilhørsforhold.

Indkomst og transportvalg

27 % af københavnske cyklister peger på de lave omkostninger som en af de vigtigste årsager til at vælge cyklen. Cyklen er da også en af de billigste transportformer udover gang, og i de tilfælde, hvor den kan erstatte bil og kollektiv transport, kan cyklen frigøre penge til andre formål.

ANDEL FAMILIER I LICENZONEN MED BILRÅDIGHED EFTER DISPONIBEL INDKOMST (1000 KR.), 2017



Der er en klar sammenhæng mellem bilejerskab og indkomst for borgere i Københavns Kommune. I gennemsnit har 27 % rådighed over en bil, men for familier med en samlet disponibel indkomst under 100.000 kr. er dette tal kun 5 %. For familier med en disponibel indkomst på 700.000 kr. eller derover har 70 % adgang til en bil.

Cykel- og gangforbindelser åbner byen op

I en række udsatte byområder er flere og bedre cykelstier og gangforbindelser et centralt greb i forhold til at åbne områderne op og styrke sammenhængen til omverden. Beboerne får større bevægelsesfrihed og bedre byrum, og så øger det samspillet med borgere fra de omkringliggende områder.

Den Grønne Cykelrute Nørrebro-ruten er et godt eksempel. Den forbinder velstående områder på Frederiksberg, populære bylivs- og handelsområder omkring Stefansgade og Nørrebrogade samt alment boligbyggeri og udsatte byområder nordpå.

Indgang til arbejdsmarkedet

En række sociale indsatser bruger cyklen som aktiverings- og netværksaktivitet blandt beboere i udsatte boligområder. Cykelværksteder kan fx give unge lyst til at lære mere om mekanik og gør-det-selv med mulighed for senere at komme i arbejde som cykelmekaniker.

Tal fra forvaltningens projekt 'Flere indvandrere på cykel' fra 2012 peger på, at 48 % af københavnere med baggrund i lande uden en stærk cykelkultur aldrig cykler, heraf flest kvinder (56 %), bl.a. fordi de ikke kan eller er utrygge (59 %), om end mange gerne vil lære at cykle (60 %).

Cykelkurser er meget efterspurgt både som del af frivillige indsatser og bl.a. på Fælledparkens trafiklegeplads. Udover at lære at cykle, bidrager kurserne også til netværksdannelse, øgede beskæftigelsesmuligheder og bedre sundhed.





Den Grønne Cykelrute Nørrebro-ruten forbinder velstående områder på Frederiksberg, populære bylivs- og handelsområder omkring Stefansgade og Nørrebrogade samt alment boligbyggeri og udsatte byområder nordpå.

Fremtidens cykelby

I disse år sker en rivende udvikling indenfor transportens verden. Nye teknologiske og samfundsmæssige muligheder vil forme fremtidens cykelby.

Mikromobilitet

I 2018 indførte Transportministeriet en forsøgsordning, der gør det lovligt at benytte 'speed pedelecs', dvs. elcykler, der kan køre op til 45 km/t. I starten af 2019 blev endnu en forsøgsordning indført, som tillader brug af elektriske løbehjul, hoverboards, monowheels, skateboard mv. på cykelstierne.

Disse nye mindre køretøjer går under navnet 'mikromobilitet' og kan udgøre et attraktivt alternativ til bilen, men også til de almindelige cykler. Det vides endnu ikke, om de for alvor vil flytte på turfordelingen, eller om de vil være til alvorlig gene for de øvrige cyklister. Øgede variationer i rejsehastigheder og uforudsigelige accelerations- og bremsemanøvrer kan skabe problemer for trafikikkerheden, men effekten kendes ikke på forhånd.



Eje, leje, dele

Københavns officielle by- og pendlercykel har 1.860 cykler i bycykelstativer. Herudover er der fra 2017 og frem opstillet en ny type fritstående udlejningscykler, som fra 2018 er blevet suppleret af elektriske udlejningsløbehjul. Også her kan der være potentiale for, at disse udlejningsløsninger kan udgøre et fleksibelt supplement til mere traditionelle mobilitetsløsninger som privatejede cykler, biler, gang og kollektiv transport.

Der er begrænset ledigt areal til opstilling af udlejningscykler, særligt i Middelalderbyen og på større pladser og stationer. Derfor undersøges det p.t., hvordan eventuelle tilladelser kan gives, så byens behov balanceres bedst muligt med mulighederne for udbredelse af nye kommercielle mobilitetstilbud.

Smart transportplanlægning

Københavns Kommune arbejder løbende på at bruge de mange nye teknologiske muligheder til at styrke planlægningen af trafikken i byen. Her er en række forskellige tiltag, der er under udvikling.

Min Rejseplan

I samarbejde med DOT (Din Offentlige Transport) har vi udviklet en udvidet version af Rejseplanen, hvor bl.a. gang, cykling, bycykler, delebiler mv. også indgår. Hermed kan brugeren få et bredere billede af de mange forskellige kombinationsmuligheder, så man kan sammensætte sin rejse ud fra personlige præferencer. Tanken om at samle alle mobilitetsløsninger i én app kaldes i udlandet 'Mobility as a Service' (MaaS).

Dynamisk trafikafvikling og signalstyring

Med Københavns nye trafikledelsessystem, Mobimaestro, kan de forskellige transportformers flow nu detekteres og beregnes 'live'. Det gælder også cykeltrafikken, hvor rejsetiden langs udvalgte korridorer og strækninger kan optimeres og justeres løbende, afhængigt af trængsel, særlige begivenheder, vejarbejde og lignende. Hermed kan signalstyringen fremover gøres mere målrettet, og realtidsinformation kan kommunikeres direkte til cyklisterne via interaktive trafiktavler, som foreløbigt er opsat fire steder i byen.

Modellering af cykeltrafikken

Traditionelle trafikmodeller har ofte primært fokus på bil- og kollektiv trafik. Men når cykling og gang tilsammen udgør 49 % af alle ture i

København, er der brug for mere detaljerede beregninger af disse transportformer. Derfor er København ved at udvikle trafikmodellen Compass, som forventes klar i 2020. Desuden er der i 2017 udviklet et program, CyKap, til mere detaljeret simulering af mindre løsnings såsom krydsombygninger og cykelstier.

Hurtig indsats mod efterladte cykler

Københavns Kommune indsamler hvert år ca. 15.000 efterladte cykler, der fylder op i cykelstaterne. For at finde hurtigere frem til de efterladte cykler har kommunen udviklet en intelligent algoritme, som kan forudsige steder med størst sandsynlighed for efterladte cykler. Algoritmen er bl.a. baseret på data fra tidligere indsamlingsture og har bidraget til, at der nu indsamles 90 % flere cykler for de samme omkostninger sammenlignet med gennemsnittet for 2011-2017.

Målrettet saltning og snerydning

Københavns Vintertjeneste undersøger, om mobile sensorer kan give mere stedspecifikke data om vejforholdene i København. Derved kan saltning og snerydning målrettes konkrete strækninger og mindre geografisk afgrænsede områder, end det er muligt i dag. På den måde kan driftsressourcerne strække længere, og miljøet skånes mest muligt.



Udgivet: maj 2019 af Københavns

Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen,

Mobilitet

Layout: TMF Design

Foto: Troels Heien, Københavns Kommune.

Ursula Bach, Københavns Kommune.

HVAD ER CYKELREGNSKABET?

Cykelregnskabet er en evaluering af udviklingen på cykelområdet i København. Regnskabet handler både om kommunens indsats, målsætninger og resultater på cykelområdet, københavnernes oplevelse af København som cykelby og andre forhold, der påvirker udviklingen på området.

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.

Dette års Cykelregnskab baserer sig primært på tal fra 2018 og bygger blandt andet på telefoninterview med 1.013 tilfældigt udvalgte københavnere og Transportvaneundersøgelsen fra DTU Transport. Cykelregnskab 2018 er det 13. Cykelregnskab i rækken og udkommer hvert andet år i en dansk og engelsk udgave.

www.kk.dk/cyklernesby

Kilder:

- S. 6-7: Transport DTU (2019): Transportvaneundersøgelsen, Politiets registrerede cyklistulykker.
- S. 8-9: Spørgeundersøgelse ved Københavns Kommunes Borgerpanel i forbindelse med Bylivsregnskab 2018; Transport DTU (2019): Transportvaneundersøgelsen.
- S. 10-11: OECD's International Transport Forum: Safer City Streets database, Politiets registrerede cyklistulykker, Transport Laboratoriet (2018): Transport- og tryghedsundersøgelsen for skoler - Københavns Kommune.
- S. 16-17: Rambøll (2016): Formidling af strategisk viden relateret til parkering, Andersen, Schnorr & Hein (2000): All-Cause Mortality Associated With Physical Activity During Leisure Time, Work, Sports and Cycling to Work.
- S. 18-19: Danmarks Statistik (2018) særudtræk af bilbestand til Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune (2018): Indkøb og cyklisme på Frederiksbergs handelsstrøg.
- S. 20-21: Sekretariatet for Supercykelstier (2019), COWI & ViaTrafik (2012-2018): Evaluering af supercykelstierne, Incentive (2018): Samfundsøkonomisk analyse af supercykelstierne, Region Hovedstadens Cykelregnskab (2016), DSB: Tal om togrejser, Danmarks Statistik (2016): Gennemsnitlig pendlingsafstand, COWI (2018): Analyse af biltrafikken til og fra København, CBS OViN - hollandske nationale transport survey (2016) behandlet af KiM i Mobilitetsbeeld 2017, Danske Cykelhandlere (2019), RAI Vereniging/BOVAG/GfK (2019): Fietsen in de statistiek 2011 - 2018.
- S. 22-23: Dansk Industri (2018): Effekter af cykling, Realise (2018): Samfundsøkonomisk nøgletalsanalyse for fodgængertrafik i København, Københavns Kommune (2017): Transportundersøgelse for Københavns Kommunes medarbejdertransport.
- S. 26-27: Københavns Kommunes beregninger på baggrund af Danmarks Statistiks forskerservice, Voxmeter (2011): Indvandrerens cykelvaner.
- S. 30-31: By- og Pendlercykel Fonden.

Hvis ikke andet nævnt: Københavns Kommunes spørgeundersøgelse i forbindelse med Cykelregnskabet, Københavns Kommunes egne trafiktællinger, andre tællinger, målinger, opgørelser eller undersøgelser.