

STATUS PÅ VERDENS BEDSTE CYKELBY

Opsummering

Københavns Kommunes ambition er at være verdens bedste cykelby. Københavns cykelstrategi 2011-2025 indeholder en målsætning om, at 50% af turene til arbejde og uddannelse inden udgangen af 2025 skal foretages på cykel. Desuden skal det være trygt, hurtigt og komfortabelt for alle at cykle i København, uanset hvor rutineret en cyklist man er. Cykelstrategien omfatter også PLUS-nettet, der er et hovedstinet med særligt høje krav til cykelstibredde, vedligehold og snerydning.

Dette bilag giver en uddybende status for Københavns Kommunes mål og indsats på cykelområdet i 2022.

Målsætninger for cykelområdet

Målsætningerne for cykelområdet er vedtaget i Kommuneplan 2019 og/eller Københavns cykelstrategi 2011-2025. Tabel 1 nedenfor viser status på disse målsætninger.

Tryghed og adfærd

I Københavns Cykelstrategi 2011-2025 indgår to målsætninger vedrørende tryghed og adfærd, nemlig at 90% af cyklende københavnere skal føle sig trygge i trafikken og 80% af københavnere skal synes, at cykelkulturen påvirker bylivet og atmosfæren positivt.

Figur 1 Status på målsætninger, 2022



Tabel 1 Status på målsætninger på cykelområdet

	2020	2021	2022	Mål 2025
Andel af alle ture på cykel	26%	21%	26%	>25%
Andel af ture til arbejde/uddannelse i Kbh på cykel	42%	35%	45%	50%
Dræbte og alvorligt tilskadekomne på cykel (antal pr. år)	4/78	3/99	- ¹	0/0
Andel af PLUS-nettet med tre baner	20%	20%	20%	80%

Kilde: Transportvaneundersøgelse, politiets registrerede ulykker, forvaltningens egne opgørelser

Tabel 2 Status på den oplevede tryghed og tilfredshed for cykelbyen København over tid

	2018	2020	2022	Mål 2025
Andel af cyklende københavnere der føler sig trygge på cykel	77%	79%	79%	90%
Andel af københavnere der mener, at cykelkulturen bidrager positivt til atmosfæren og bylivet	72%	75%	75%	80%
Andel af cyklende københavnere der generelt er tilfredse med København som cykelby	97%	97%	97%	-

Kilde: Forvaltningens spørgeskemaundersøgelse ifm. Cykelregnskab 2022

¹ Seneste data er fra 2021.

Cykelinfrastruktur

Cykelinfrastrukturen i København er afgørende for, at københavnernes oplever byen som mere tryk, sikker og fremkommelig at cykle i.

I Cykelstiprioriteringsplanen 2017-2025 og Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025 er der udpeget en række initiativer til udbygning af cykelinfrastrukturen. Disse initiativer skal understøtte de politiske mål, der er sat for cykelinfrastrukturen i Københavns cykelstrategi 2011-2025. Status for disse mål fremgår af tabel 3.

Status på københavnernes tilfredshed med cykelinfrastruktur og cykelforhold fremgår af tabel 4.



Cykelgade i Vendersgade, foto Nadia Horsted

Tabel 3 Udbygning af cykelinfrastruktur

	2020	2021	2022	Mål 2025
Cykelstier i alt (km)	386	388	392	423
Cykelbaner i alt (km)	33	33	33	18
Grønne Cykelruter i alt (km)	64	65	65	115
Supercykelstier i Københavns Kommune, i alt (km)	30	35	55	145
Supercykelstier i Region Hovedstaden, i alt (km)	169	176	228	877
Cykelsti genoprettet/renoveret (km per år)	9,5	5,8	19	-
Cykelparkeringspladser anlagt (antal per år)	2.600	1.800	1.100	37.000-72.000*
Indsamlede efterladte cykler (antal per år)	20.140	11.670	14.920	-
Oprydning i parkerede cykler samt opmærkning og afhentning af efterladte cykler (mio. kr.)	4,3	3,8	4,8	-

*Mål fra samlede initiativer i Prioriteringsplan for cykelparkering 2018-2025
Kilde: Forvaltningens egne opgørelser

Tabel 4 Cyklende københavnernes tilfredshed med cykelforholdene i København

	2018	2020	2022	Mål 2025
Mængden af cykelstier	84%	84%	80%	-
Cykelstiernes bredde	56%	56%	55%	-
Vedligeholdelsen af cykelstier	73%	73%	68%	80%
Vedligeholdelsen af veje hvor der ikke findes cykelstier	37%	38%	38%	-
Mængden af grønne cykelruter	53%	51%	53%	-
Skiltning og rutevejvisning for cyklister i København	66%	63%	64%	-
Regionale supercykelstier	86%	76%	72%	-
Mulighed for at kombinere cykel med kollektiv trafik	58%	58%	55%	-

Kilde: Forvaltningens spørgeskemaundersøgelse ifm. Cykelregnskab 2022

Cykelparkering

Gode cykelparkeringsforhold har betydning for cyklisteres komfort og tilfredshed. I fællesskab KBH indgår der derfor et mål om, at 70% af de cyklende københavnere er tilfredse med de generelle cykelparkeringsmuligheder i 2025. Status for denne målsætning fremgår af tabel 5 og figur 2.

Cykelejskab

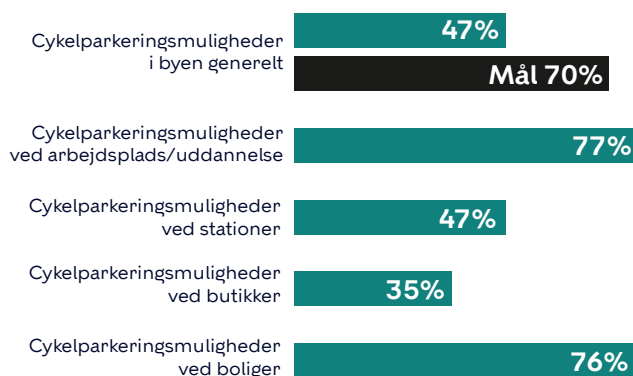
Adgangen til en cykel er en forudsætning for at cykle, og i København er der flere cykler end indbyggere. Derudover er bestanden af elcykler og ladcykler vokset de seneste år. Antallet af by- og udlejningscykler (Donkey Republic, Lime, Tier og Bolt), såvel som cykler på abonnement er ligeledes vokset de seneste år. Eksempelvis findes der omtrent 15.000 abonnementscykler fra Swapfiets, som er en abonnementsordning, københavnere kan benytte sig af.

Cykelbestanden i København vises i tabel 6, og københavnernes brug af udlejningscykler- og løbehjul fremgår af tabel 7.



Cykelparkering i Vendersgade, foto Nadia Horsted

Figur 2 Status på tilfredshed med cykelparkering, 2022



Tabel 5 Cyklende københavnernes tilfredshed med cykelparkering over tid

	2018	2020	2022	Mål 2025
Cykelparkeringsmuligheder i byen generelt	37%	44%	47%	70%
Cykelparkeringsmuligheder ved arbejdsplads / uddannelse	73%	79%	77%	-
Cykelparkeringsmuligheder ved stationer	36%	43%	47%	-
Cykelparkeringsmuligheder ved butikker	27%	33%	35%	-
Cykelparkeringsmuligheder ved bolig	79%	80%	76%	

Kilde: Forvaltningens spørgeskemaundersøgelse ifm. Cykelregnskab 2022

Tabel 6 Cykelbestand i København (antal cykler ejet af indbyggere i Københavns Kommune)

	2018	2020	2022	2022 (andel af alle cykler)
Cykelbestand, alle privatejede cykler	672.560	736.600	745.800	100%
Heraf elcykler	-	18.200	26.800	3,6%
Heraf ladcykler (inkl. el og cykelanhængere)	33.268	24.800	40.000	5,4%

Kilde: Forvaltningens spørgeskemaundersøgelse ifm. Cykelregnskab 2022

Tabel 7 Københavnernes brug af udlejningscykler og -løbehjul, 2022

	Udlejningscykler (bicykler, leje- og delecycler) 2020	Udlejnings- løbehjul (inkl. elløbehjul) 2020	Udlejningscykler (bicykler, leje- og delecycler) 2022	Udlejnings- løbehjul (inkl. elløbehjul) 2022
Andel af københavnere, der har anvendt mindre udlejningskøretøjer det seneste år	7%	22%	8%	10%
Andel af københavnere, der forventer at anvende mindre udlejningskøretøjer fremover		12%		6%
Andel af københavnere, der er generet af andres brug af mindre udlejningskøretøjer	24%	53%	19%	37%

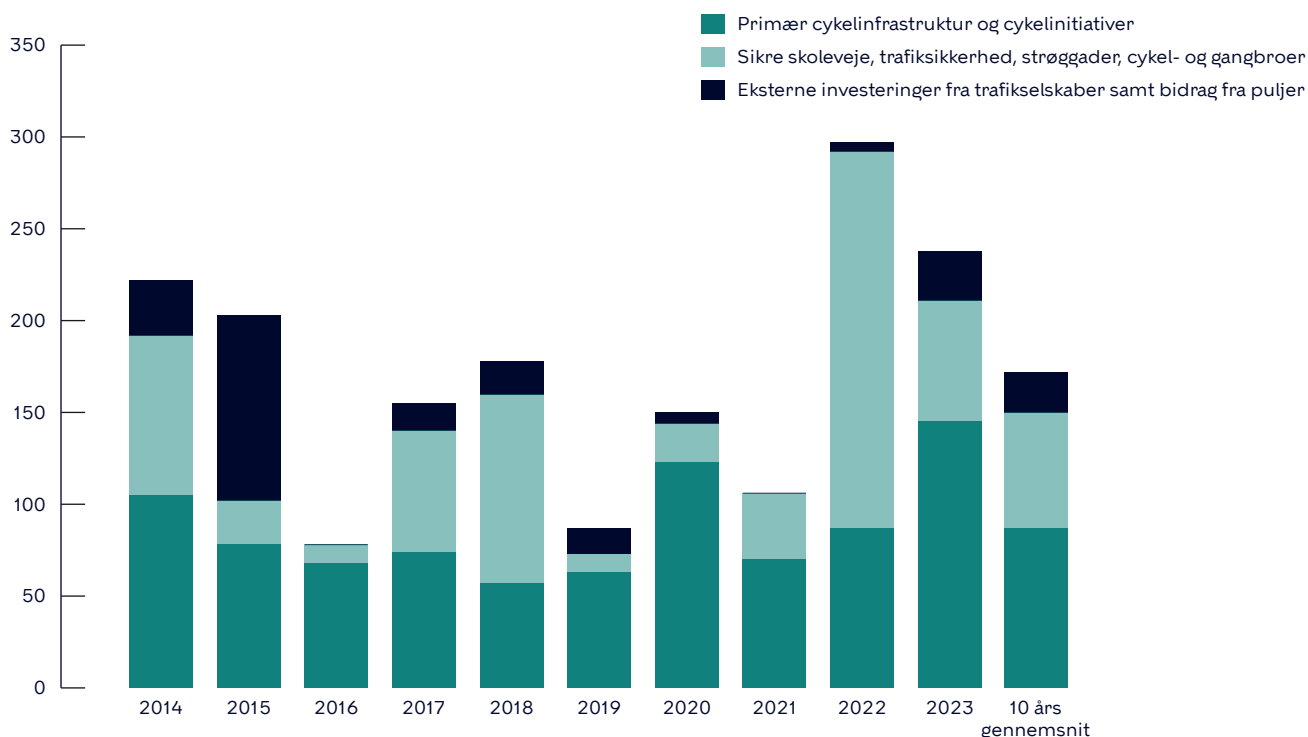
Kilde: Forvaltningens spørgeskemaundersøgelse ifm. Cykelregnskab 2022

Investeringsniveau

Ved de årlige budgetforhandlinger afsættes der midler til realisering af initiativer på cykelområdet. Det omfatter dels cykelrelaterede initiativer, som er direkte målrettede cyklister, såsom cykelstier, cykelparkering mv. Derudover er der initiativer, der også kommer f.eks. fodgængere eller kollektiv transport til gode, heriblandt sikre skoleveje, trafikikkerhed, strøggader og cykel- og gangbroer. Desuden er der igennem tiden givet tilskud til cykeltiltag i København fra statslige puljer, private donorer og fra trafikelskaber, hvilket fremgår som eksterne investeringer i grafen nedenfor.

Grafen på figur 3 nedenfor viser investeringsniveauet på cykelområdet de seneste 10 år samt et årligt gennemsnit.

Figur 3 Investeringsniveau på cykelområdet 2014-2023, samt 10 års gennemsnit



Kilde: Forvaltningens egne opgørelse

Udvidelse af "I bike Cph-konceptet"

Forud for Tour de France's ankomst til København blev det velkendte logo "I bike CPH" redesignet, så det ikke kun er ét logo, men i stedet et koncept som nemmere kan målrettes en specifik målgruppe, et event eller for en bydel. Se eksempler her:



Det gamle logo fra 2006



Den nye identitet, 2021



Tour de France 2022, foto Claudia Dons

Målinger på nyeste supercykelstier i København

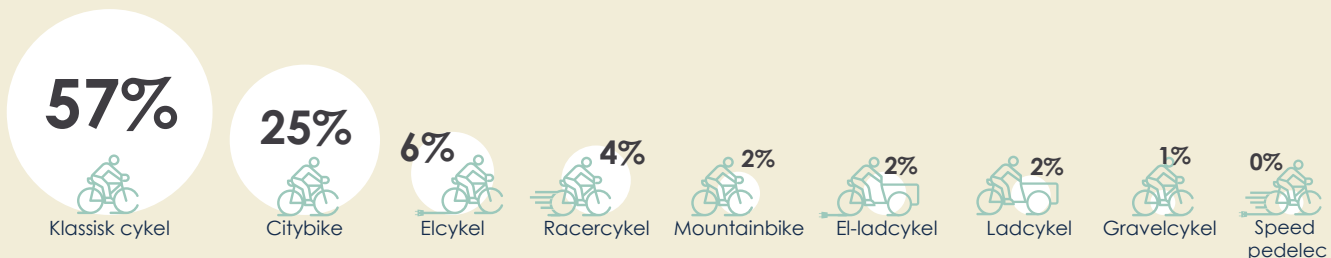
I september 2022 blev der lavet målinger på supercykelstrækningen fra Øresund St. til Svanemøllen St. Strækningen er 9,5 km lang og løber via to supercykelstier; Københavneruten og Lyngbyruten. Strækningen er en god pendlerkorridor for både københavnere og pendlere fra nabokommunerne Gentofte og Tårnby.

Der er lavet cykeltællinger to steder på strækningen, som blev sammenlignet med tællinger fra 2014. Begge steder kan man se en stor stigning i cykeltrafikken på hhv. 165 % og 87 % fra 2014 til 2022.

Samtidigt er der udarbejdet en spørgeskemaundersøgelse på baggrund af ca. 500 respondenter, hvor cyklisterne bl.a. har svaret på hvilken type cykel de benyttede, om de vil betegne sig som nye cyklister på strækningen, og hvad årsagen er til, at de har valgt at cykle på strækningen.



CYKELTYPEFORDDELING

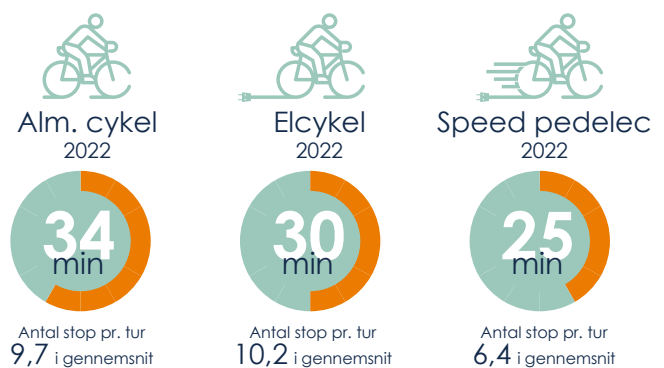
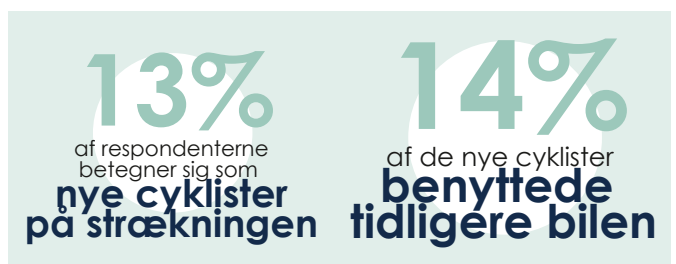


I spørgeskemaundersøgelserne angav 66 ud af 519 respondenter, svarende til 13%, at de vil betegne sig selv som nye cyklister på strækningen. Heraf benyttede 14% primært bil tidligere, 16% brugte tog eller metro og 59% cyklede i forvejen.

Årsagerne til, at de vælger at cykle på strækningen, er primært:

1. Det er den hurtigste rute (53%)
2. Det er den korteste rute (44%)
3. Bor eller har ærinde på strækningen (40%)

Der er foretaget rejsetidsmålinger på ruten i begge retninger. Ruten er gennemkørt 5 gange i myldretiden i hver retning på en almindelig cykel, en elcykel og en speed pedelec. På en almindelig cykel er det tilstræbt at opretholde en hastighed på 20 km/t. På elcykel og speed pedelec var det henholdsvis 25 og 35 km/t. Der er 29 lyskryds på de 9,5 km, og målinger viste, at man i gennemsnittet stopper 9,7 på en almindelig cykel og 10,2 gange på en elcykel.



Kilde: Evalueringsrapport 2022, Via trafik