

KØBENHAVN CYKLERNES BY

CYKELREGNSKABET 2010



2010

— FORORD

Når vi siger, at København skal være en af verdens bedste byer at leve i, betyder det også, at København skal være Verdens Bedste Cykelby. Vi tror på, at der er en tæt sammenhæng mellem gode cykelforhold og et levende og mangfoldigt byliv, hvor mennesker trives og nyder deres by. Vi ved også, at cykling er et fremragende middel til renere miljø, sikrere trafik og mindre trængsel og ikke mindst en bedre folkesundhed.

I København har vi førertrøjen på og ligger forest i feltet blandt alverdens storbyer. Fra New York til Australien 'copenhagener' man byerne i et forsøg på at leve op til Københavns forbillede. Vi ligger i top på internationale målinger og er blevet kåret af den internationale cykelunion som den første UCI Bike City i verden. Det er flot, men vi er ikke i mål. Skal vi leve op til vores høje ambitioner for cykelbyen København, skal vi fortsat og vedholdende forkæle cyklisterne med nye investeringer og initiativer. Det arbejder vi på.

Med cykelregnskabet følger vi hele tiden op på, hvor langt vi er nået i forhold til vores målsætninger. Årets cykelregnskab viser, at de københavnske cyklister føler sig tryggere end tidligere i trafikken, og at der er god grund til det. Cykelhjulene snurrer 4,4 millioner kilometer – eller 110 gange rundt om jorden – mellem hver alvorligt tilskadekommet cyklist. Der er en høj sikkerhed og ro i maven hos de forældre, der sender deres børn afsted på cykel til skole og en følelse af tryghed hos alle cyklister. København har et fantastisk brand som en af verdens bedste cykelbyer – det skal vi værne om og gøre endnu bedre!



Ayfer Baykal
Teknik- og miljøborgmester



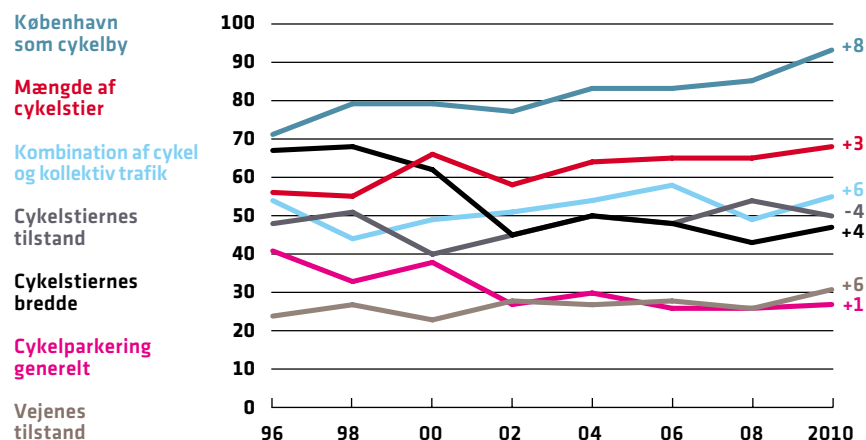
INDHOLD

| | |
|---------------------------------|----|
| FORORD | 2 |
| STATUS | |
| DET MENER KØBENHAVNERE PÅ CYKEL | 4 |
| MÅL OG NØGLETAL | 6 |
| TRYGHED, SIKKERHED OG ADFÆRD | 8 |
| TILTAG | |
| NETTET BREDES UD | 10 |
| SERVICE OG INNOVATION | 12 |
| FREMTIDENS CYKLISTER | 14 |
| FORDELE | |
| EN SUNDERE OG RENERE BY | 16 |
| CYKLING I KRONER OG ØRE | 18 |
| BIDRAG TIL GRØN VÆKST | 20 |
| FREMTIDENS CYKELBY | 22 |

DET MENER KØBENHAVNERE PÅ CYKEL

TILFREDSHED I PROCENT

UDVIKLING 08-10



↑ De københavnere, der cykler, er blevet spurgt om, hvor tilfredse de er med forskellige forhold i København. Ovenfor kan du se, hvor mange procent der har svaret, at de var tilfredse eller meget tilfredse.

En københavnsk cyklist defineres i undersøgelsen som en person, der enten har cyklen som sit foretrukne transportmiddel eller som minimum benytter cyklen en gang om ugen. 718 af de 1025 interviewede betegnes på den baggrund som cyklister i undersøgelsen.



KØBENHAVNERNES GRUNDE TIL AT CYKLE

| | |
|---------------------------------|------|
| Det er hurtigst | 55 % |
| Det er det mest bekvemme | 33 % |
| Det er sundt | 32 % |
| Det er billigt | 29 % |
| Det giver en god start på dagen | 21 % |
| Har fået kortere til arbejde | 10 % |
| Af miljø- / klimahensyn | 9 % |

DET SÆTTER KØBENHAVNERNE PRIS PÅ VED AT CYKLE

| | |
|-------------------------|------|
| Jeg føler mig veltilpas | 26 % |
| Det er afstressende | 20 % |
| Jeg opdager byen | 19 % |
| De mange cykelstier | 18 % |
| Jeg oplever årstiderne | 18 % |

OVERORDNET TILFREDSHED MED CYKELBYEN

De københavnske cyklisters tilfredshed er steget på næsten alle områder siden 2008. Den største stigning med otte procentpoint gælder den overordnede tilfredshed med København som cykelby. Her synes hele 93 %, at byen er meget god, god eller rimelig at cykle i.

CYKLEN MED I TOGET - JA TAK!

Der er også stigende tilfredshed med muligheden for at kombinere cykler med kollektiv trafik. Her er 55 % tilfredse eller meget tilfredse mod 49 % i 2008. Stigningen på seks procentpoint hænger sandsynligvis sammen med, at DSB i 2010 gjorde det gratis at tage cykler med i S-toget.

FLERE CYKLISTER FYLDER OP

Det eneste område, hvor tilfredsheden er faldet siden 2008, er cykelstiernes tilstand. Her er en mulig årsag de hårde vintre, der har taget hårdt på cykelstibelægningen mange steder. Selvom tilfredsheden generelt er steget siden 2008, er der yderligere et par områder, hvor tilfredsheden generelt er lav og endda er faldet, siden vi begyndte at måle i 1996, nemlig cykelparkering og cykelstiernes bredde. Dette skyldes sandsynligvis, at der er kommet flere cyklister i byen, som fylder cykelstativer og cykelstier op.

MÅL OG NØGLETAL

HÅRDE VINTRE SÆTTER SINE SPOR

Cyklens andel af ture til arbejde og uddannelse i København er faldet fra 37 % i 2008 til 35 % i 2010. Dette skyldes primært de hårde vintermåneder først og sidst i 2010, hvilket understreges af, at tallet for det samlede antal kilometer, der cykles er steget. Cykelandelen opgøres nemlig på baggrund af hele årets trafik, mens det samlede antal kilometer, der cykles, bliver opgjort ud fra tællinger på vejene i foråret og efteråret. Ser man bort fra vintrene, blev der med andre ord cyklet mere i 2010 end i tidligere år. Ud over de 35 % der cykler hele turen til arbejde eller uddannelse, er der desuden et procentpoint af de 32 %, der bruger kollektiv transport, som cykler det sidste stykke af deres tur.

TRYGGERE OG SIKRERE I TRAFIKKEN

Trygheden er steget markant fra 51 % i 2008 til 67 % i 2010, hvorved det er lykkedes at vende en ellers entydigt negativ udvikling med faldende tryghed siden 1996. Kun 5 % af byens cyklister svarer i dag, at de føler sig meget utrygge. Samtidig er sikkerheden for cyklister historisk høj med 92 alvorligt tilskadede cyklister i 2010 mod 252 i 1996. Denne positive udvikling skyldes en struktureret indsats for at forbedre sikkerheden og trygheden i trafikken. Tilbagetrukne stopstreger og fle-

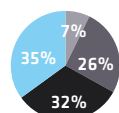
re og bredere cykelstier har gjort det sikrere og tryggere at færdes på cykel i trafikken. Det kræver dog en fortsat skærpet indsats at nå målet om, at 80 % af byens cyklister skal være trygge i 2015.

NÆSTEN ALLE CYKLER

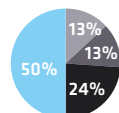
Blandt københavnere har 84 % adgang til en cykel, og 68 % cykler mindst en gang om ugen. Selv blandt dem, der angiver bil eller offentlig transport som foretrukket transportmiddel, cykler 15 % mindst en gang om ugen. Af københavnere, der arbejder eller studerer i København, tager hele 50 % cyklen for at komme til arbejde eller uddannelse.

FORDELING AF TURE I 2010

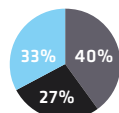
GANG / BILER / BUS, TOG OG METRO / CYKEL



Alle ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune



Ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune foretaget af borgere i Københavns Kommune



Alle ture med start og/eller slut i Københavns Kommune



DE TRE CYKELMÅL FRA 'MILJØMETROPOLEN - VORES VISION CPH 2015'

- Mindst 50 % cykler til arbejde eller uddannelse i København.
- Antallet af alvorligt tilskadede københavnske cyklister er mere end halveret i forhold til 2005.
- Mindst 80 % af de københavnske cyklister føler sig trygge i trafikken.

| | 96 | 98 | 00 | 02 | 04 | 06 | 08 | 10 | 15 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|----|
| MILJØMETROPOLEN - MÅL | | | | | | | | | |
| Andel, der cykler på arbejde (%) | 30 | 30 | 34 | 32 | 36 | 36 | 37 | 35 | 50 |
| Alvorligt tilskadede cyklister (antal pr. år) | 252 | 173 | 146 | 152 | 125 | 97 | 121 | 92 | 59 |
| Andel cyklister, der er trygge (%) | 60 | 58 | 57 | 56 | 58 | 53 | 51 | 67 | 80 |
| ØVRIGE NØGLETAL | | | | | | | | | |
| Cyklede kilometer (mio. km pr. hverdag) | 0,93 | 0,92 | 1,05 | 1,11 | 1,13 | 1,15 | 1,17 | 1,21 | |
| Cyklede km mellem hver alvorlig ulykke (mio. km) | 1,2 | 1,8 | 2,4 | 2,4 | 3,0 | 4,0 | 3,2 | 4,4 | |
| Cyklisternes hastighed (km/t) | | | | | 15,3 | 16,0 | 16,2 | 15,8 | |
| Cykelstier (km) | 294 | 302 | 307 | 323 | 329 | 332 | 338 | 346 | |
| Cykelbaner (km) | | 6 | 10 | 12 | 14 | 17 | 18 | 23 | |
| Grønne cykelruter (km) | 29 | 30 | 31 | 32 | 37 | 39 | 41 | 42 | |
| Cykelparkeringspladser på veje og fortov (1000 stk)* | | | | | | 42 | 47 | 48 | |

* Ny opgørelsesmetode, hvorfor tallene er justeret i forhold til cykelregnskaberne fra 2006 og 2008.



TRYGHED, SIKKERHED OG ADFÆRD

TRYGHED VS. SIKKERHED

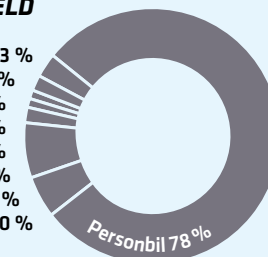
Københavns Kommune skelner mellem sikkerhed og tryghed i trafikken. Sikkerheden er de faktuelle tal på, hvor mange cyklister der kommer alvorligt til skade i København. Trygheden er den enkeltes subjektive oplevelse af, hvor sikkert det er at cykle. Begge forhold er vigtige i indsatsen for at blive verdens bedste cykelby.

HISTORISK SIKKERT AT CYKLE

I 2010 blev antallet af alvorligt tilskadekomne cyklister reduceret til 92 om året, heraf 3 dødsulykker. Sammenlignet med 1996, hvor der var 252 alvorligt tilskadekomne cyklister, er antallet nu mere end halveret, samtidig med at der er kommet flere cyklister på vejene. Dermed er den aktuelle risiko for den enkelte cyklist reduceret med trefjerdedele og er nu nede på, at der er 4,4 mio. cyklede km pr. alvorlig ulykke.

KILDER TIL UHELD

| | |
|----------|-----|
| Knallert | 3 % |
| Cykel | 2 % |
| Andet | 1 % |
| Bus | 1 % |
| Lastbil | 2 % |
| Varebil | 7 % |
| Taxa | 5 % |
| MC | 0 % |



Modpart i uheld med cykler i Københavns Kommune i 2009 fordelt på % (fodgængere ikke medtaget)

HVAD VILLE FÅ KØBENHAVNERNE TIL AT FØLE SIG MERE TRYGGE OG DERMED CYKLE MERE?

| | Ikke-cyklister | Cyklister |
|---|----------------|-----------|
| Mere plads på cykelstien | 33 % | 37 % |
| Mere hensyntagen fra cyklister | 55 % | 35 % |
| Mere hensyntagen fra bilister | 29 % | 34 % |
| Flere almindelige cykelstier | 29 % | 31 % |
| Mere adskillelse mellem biler og cykler | 21 % | 29 % |
| Mere cyklistvenlige lyskryds | 14 % | 26 % |
| Færre huller i cykelstier og veje | 10 % | 19 % |

HVAD KAN ANDRE CYKLISTER GØRE FOR AT GENERE MINDRE?

| | |
|-------------------------------------|------|
| Give tegn | 40 % |
| Holde til højre | 32 % |
| Respektere rødt lys | 24 % |
| Lade være med at bruge mobiltelefon | 23 % |
| Holde sig til cykelstien | 21 % |
| Bruge ringeklokken | 21 % |
| Køre i den rigtige side af vejen | 20 % |

HVAD SKABER TRYGHED?

22 % af alle, der har adgang til en cykel, ville cykle mere, hvis de følte sig mere trygge som cyklister. Når vi spørger dem, hvad der ville gøre dem mere trygge, er svaret primært bredere cykelstier, men mere hensyntagen i trafikken er også vigtigt. Specielt folk, der ikke er cyklister i dag, savner mere hensyntagen fra cyklister.

PLADS TIL FLERE

I takt med at flere københavnere benytter cyklen, bliver mangfoldigheden på cykelstierne også større, og byen skal kunne rumme alle. Især børn, ældre og nye cyklister kan være sårbare i trafikken og kræver særligt trygge forhold. En anden konsekvens af de mange cyklister i byen er trængsel på cykelstierne, hvilket både stiller krav til byens infrastruktur og medcyklister, ikke mindst i myldretiden. For eksempel mener mere end hver tredje cyklist, at det i nogen eller høj grad er vigtigt at kunne cykle to og to og tale sammen på cykelstien, og 39 % angiver, at bedre muligheder for 'samtalecycling' vil gøre det til en bedre oplevelse generelt at cykle i byen.

NETTET BREDES UD

INVESTERINGER I INFRASTRUKTUR

Aktivitetsniveauet på cykelområdet har været historisk højt i 2009-2010. En lang række projekter er udført, og der er alene i 2010 afsat over 150 mio. kr. til nye cykelprojekter. Nettet af cykelstier er blevet udvidet og i stigende grad tilpasset de store mængder cyklister, der især fylder godt i myldretiden. Mange krydsombygninger har forbedret cyklisternes fremkommelighed og tryghed med færdgrønt, cykelsti helt hen til krydset og tilbagetrukne stopstreger for bilerne. Cykelstierne i starten af Nørrebrogade og Østerbrogade er blevet udvidet, der er blevet anlagt ny cykelbane på steder som Vennemindevej og Danneskiold-Samsøes Allé, og der er lagt helt ny cykelsti på utrygge strækninger såsom Øresundsvej, Stormgade og Reventlowsgade.

GIV ET PRAJ

Byens cyklister ved allermost om, hvor der trænger til at blive lappet et hul og opsat en rampe - små tiltag med stor effekt for den daglige komfort. Derfor har Københavns Kommune styrket borgernes mulighed for at melde ind med praj om, hvor der er behov for mindre reparationer. Hjemmesiden 'Giv et praj' har siden oprettelsen i maj 2010 modtaget 1016 cykelrelaterede praj, hvoraf 393 er blevet udført, 52 er igangværende og 82 venter på at blive behandlet. De resterende 489 praj falder uden for kategorien for, hvad der kan løses under 'Giv et praj'-ordningen, men giver i stedet input til den overordnede prioritering, da de omfatter forslag til større løsninger som for eksempel nye cykelstier eller krydsombygninger.

Giv et praj om en mindre reparation
- gå ind på WWW.KK.DK/GIVETPAJ

BEFÆRDEDE STRÆKNINGER I KØBENHAVN PÅ ET HVERDAGSDØGN, SEPT. 2010

| | Nørrebrogade | Langebro | Amagerbrogade | Østerbrogade | Bryggebroen |
|-------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| Antal cyklister i alt | 36.000 | 30.000 | 20.000 | 18.000 | 9.000 |
| Heraf ladcykler | 670 | 270 | 172 | 360 | 140 |
| Heraf ladcykler i spidstimen | 85 | 37 | 22 | 57 | 24 |



↑ Ny cykelsti i Stormgade.

CYKELPARKERING I NYT BYGGERI

Kommuneplan 2009 definerer følgende normer for cykelparkering i nyt byggeri.

ERHVERV: 0,5 cykelparkeringsplads pr. ansat.
BOLIGER: 2,5 cykelparkeringspladser pr. 100 m².

NYE OG BREDERE CYKELSTIERS EFFEKT FOR TRYGHEDEN

STORMGADE: Ny cykelsti får trygheden til at stige fra 3,3 til 7 på en skala fra 1 til 10 point.

ØSTERBROGADE: Bredere cykelsti får trygheden til at stige fra 5,2 til 6,2 på samme skala.



En kantsensrampe som reaktion på et praj via 'Giv et praj'-ordningen.



Bredere cykelstier på Østerbrogade og på Nørrebrogade.





↻ To 'ladcykelbiler' har været opstillet som forsøg, hver med aflåst og overdækket parkering til fire ladcykler.



↻ 'Copenhagen Wheel' er et hjul, der kan lagre bremseenergi. Den første prototype er blevet udviklet i samarbejde med Massachusetts Institute of Technology (MIT).



➔ Ved fem Metro-stationer har et hold 'cykelbutlere' smurt kæder og pumpet dæk og samtidig ryddet op i de parkerede cykler, så de ikke spærrer for vigtige redningsveje.



↻ Ved fire kryds med fare for højresvingsulykker er der opsat detektorer, som med LED-lys advarer lastbilchaufføren om cyklister, der nærmer sig.



↓ Fire 'cykelskraldespande' er sat op rundt om i byen, så forbigående cyklister let kan ramme dem i forbigarten.



↻ Forsøg med stativløs parkering hjælper cyklisterne med at finde plads til deres cykler.

SERVICE OG INNOVATION



I 2009 og 2010 har Københavns Kommune introduceret en række nye tiltag, som skal gøre livet lettere for cyklisterne i byen. Ud over tiltagenes praktiske funktion har de en lige så vigtig kommunikativ funktion, nemlig at fortælle københavnere hvor meget vi sætter pris på, at de cykler.

I et unikt samarbejde mellem 18 kommuner og Region Hovedstaden er der udviklet plan og koncept for et net af 300 km såkaldte 'Cykelsuperstier' i hovedstadsområdet.

↻ 'Fodhvilere' er blevet sat op ved kryds, hvor cyklister før skulle stige ned af pedalerne, mens de ventede på grønt.

SMS-FEEDBACK OM FODHVILEREN

'Super fedt koncept for os der cykler meget. Sæt den op i hele byen, tak!'

'Man føler sig meget imødekommet og velkommen som cyklist i Kbh med sådan et tiltag, og det spreder glæde!'

'Det er for vildt. Elsker fodhvilere. Hviler på den lige nu.'



FREMTIDENS CYKLISTER - BØRN OG UNGE

Børnene er fremtidens trafikanter, og det er vigtigt, at de har trygge rammer til at lære gode cykelvaner fra starten.

— BØRN CYKLER TIL SKOLE

96 % af de københavnske skolebørn har en cykel. Omkring 55 % af alle skolebørnene cykler jævnligt enten selv eller med en forælder til skole. Når børnene har 1-2 km til skole, cykler de oftest. Når de har kortere, går de. Og når de har længere, bliver de kørt i bil eller bruger offentlig transport.

De fleste børn i 0. og 1. klasse bliver fulgt til skole af en forælder. Alderen er derfor også afgørende for, om barnet selv cykler eller følges med en forælder. I 0. klasse cykler 6 % selv jævnligt, og fra 3. til 4. klasse sker der en drastisk stigning fra 13 % til 30 %. Sammen med en forælder cykler 46 % af børnene i 0. klasse jævnligt til skole. I 3. klasse falder tallet til 33 %, mens det kun er 2 % i 9. klasse.

Ladcykler og anhængere bruges mest til de yngste skolebørn. 30 % af børnene i 0. klasse bliver jævnligt transporteret i ladcykel og anhængere, mens tallet falder til 14 % i 1. klasse, 7 % i 2. klasse og 1 % i 3. klasse.

— OPLEVELSE AF SKOLEVEJEN

Forældre er en vigtig faktor for skolebørns transportvalg. 25 % af forældre til skolebørn finder, at deres barns skolevej er sikker, og kun 8 % angiver, at deres barn føler sig usikker i trafikken.

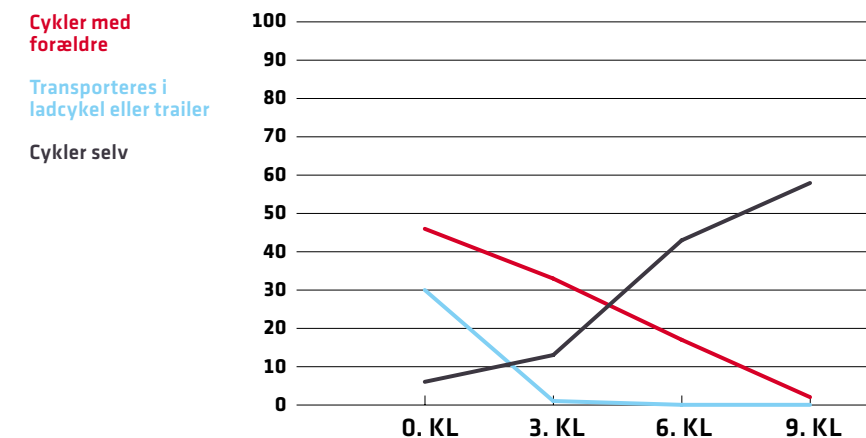
Forældre opfatter i højere grad deres barns skolevej som sikker, hvis det har under en km til skole, end hvis det har længere til skole. Barnets alder er også afgørende for trygheden. Jo ældre barnet bliver, jo mere tryk er forælderen ved, at barnet cykler alene.

— SIKRE SKOLEVEJE PRIORITERES

København satser på at gøre det endnu mere trygt og sikkert for børnene at cykle og gå til skole og investerer derfor 50 mio. kr. frem til 2012 i projekt 'Sikre Skoleveje'. De første 39 ud af ca. 100 anlægsprojekter, der forbedrer skolevejene, er klar til skolestart 2011.



HVOR MEGET CYKLER KØBENHAVNS SKOLEBØRN? I PROCENT



Da den enkelte families transportvaner varierer, er det muligt at angive flere svar.

EN SUNDERE OG RENERE BY



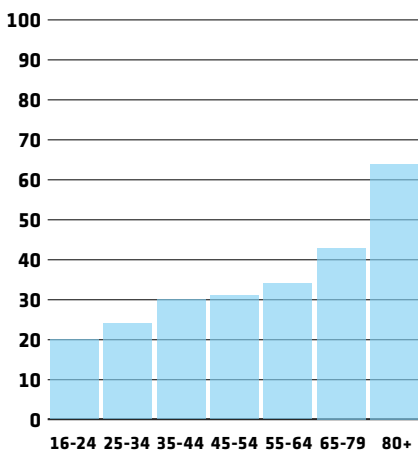
30 MINUTTER OM DAGEN ER NOK

Sundhedsstyrelsen anbefaler 30 minutters fysisk aktivitet dagligt, og det vil en stor del af københavnere kunne opfylde alene ved at cykle til og fra arbejde. Ved at leve op til Sundhedsstyrelsens anbefalinger kan man forvente at leve fem år længere og tilmed have flere leveår uden belastende sygdom. Selv moderat fysisk aktivitet har stor effekt på sundheden. Et studie viser, at dødeligheden reduceres med 30 % for voksne, der cykler til og fra arbejde hver dag. På grund af de store sundhedsfordele ved cykling indgår bedre cykelforhold som element i Københavns Kommunes nye sundhedspolitik 2011-2014, Længe Leve København.

ÆLDRE ER MEST FYSISK INAKTIVE

Som det fremgår af faktaboksen, er ældre relativt mindre fysisk aktive, og der er derfor et stort potentiale i at få ældre til at cykle mere. Cykling øger ældres mobilitet, ikke blot i form af bedre kondition, fysisk funktionsniveau og bedre mental sundhed, men også ved at cyklen kan bringe den ældre fra A til B. Cykling kan altså gøre det lettere for ældre at leve et aktivt liv – både fysisk, psykisk og socialt.

BORGERE, SOM ER FYSISK AKTIVE I MINDRE END 30 MIN. OM DAGEN REGION HOVEDSTADEN - I PROCENT



STØJ- OG LUFTFORURENING

Ud over CO₂-besparelser er cyklerne med til at mindske støjniveauet og luftforureningen i København. Støj fra trafikken øger risikoen for søvnforstyrrelser, stress, forhøjet blodtryk og hjerte-kar-sygdomme. Der er p.t. 50.000 stærkt støjbelastede boliger i København, og på landsplan estimeres mellem 120 og 500 for tidlige dødsfald pr. år på grund af trafikstøj. Også partikelforurening fra lastbiler og store varebiler er skadelig for københavnere. En reduktion af luftforurening fra trafikken vil mindske københavnernes risiko for at udvikle kroniske luftvejssygdomme. For eksempel anslås det, at indførelsen af miljøzonen i København vil medføre 150 færre dødsfald pr. år som følge af reduceret partikelforurening.

CO₂-UDLEDNING FORDELT PÅ TRANSPORTMIDLER PR. PASSAGER (2005)

| | gram CO ₂ pr. km |
|------------|-----------------------------|
| Personbil | 170 |
| Bus | 118 |
| S-tog | 20 |
| Metro | 45 |
| Cykel/gang | 0 |

LUFTFORURENING IKKE GRUND TIL AT STOPPE MED AT CYKLE

Modsat hvad mange tror, indånder man mindre forurening på en cykel, end når man sidder inde i et køretøj, og sundhedseffekten ved at cykle opvejer både faren for luftforurening og for trafikuheld.

'Motionsgevinsten ved cyklen mere end opvejer skadevirkningerne af luftforureningen. Derfor må man endelig ikke holde op med at cykle. Desuden udsættes bilister også for luftforurening, der kan fanges inde i kabinen, hvorved bilisterne kan risikere at indånde meget mere luftforurening end cyklisten', siger ekspert i luftforurening Kåre Press-Kristensen, civilingeniør, Ph.D., HD(A) fra Det Økologiske Råd.

KLIMANEUTRAL KBH 2025

København har som ambition at blive verdens første klimaneutrale hovedstad i 2025. Transport udgør p.t. 22% af Københavns samlede CO₂-udledning, i alt 549.000 tons. Hvert år sparer Københavns cyklister byen for 90.000 tons CO₂, idet cykling sammen med gang er den eneste 100 % klimaneutrale transportform. At få flere til at cykle er derfor en væsentlig del af målsætningen om at blive klimaneutral.

CYKLING I KRONER OG ØRE



CYKELKULTUR GIVER GODT BYLIV

67 % af alle borgere synes, at cykelkulturen påvirker bylivet og atmosfæren i København positivt eller meget positivt. Kun 9 % synes, at cykelkulturen har en negativ eller meget negativ indvirkning på bylivet.

OFFICIELLE NØGLETAL

Københavns Kommune tog i 2008 initiativ til at udvikle en metode til samfundsøkonomisk analyse af anlægsprojekter for cykelinfrastruktur. Analysen er baseret på principperne i Transportministeriets manual for samfundsøkonomiske analyser og beregner omkostninger og gevinster forbundet med en kilometer foretaget på cykel. Her opgøres fordele og ulemper både for samfundet og for den enkelte bruger.

Analysens resultater kan således bruges til meget andet end at vurdere anlægsprojekter, for eksempel ved en beregning af konsekvenserne ved en stigning eller et fald i cykeltrafikken og helt ned på specifikke ture og enkeltpersoners transportvaner.

EFFEKT FOR DEN ENKELTE OG FOR SAMFUNDET

En række faktorer indgår i regnestykket såsom kørselsomkostninger, tryghed, komfort, branding/turisme, transporttid og sundhed. Når alle faktorer regnes sammen, ender samfundet med at tjene 1,22 kr. pr. cyklet kilometer. Til sammenligning har samfundet et nettotab på 0,69 kr. pr. kilometer kørt i bil.

Det er især i forbindelse med sundhed, at cykling har en markant samfundsøkonomisk effekt. Ved at cykle sparer vi os selv og samfundet for helbredsomkostninger, bl.a. sparede omkostninger til behandling og øgede skatteindtægter som følge af mindre sygdom. Omvendt er der også en risiko for at komme til skade, når man er aktiv, hvorfor uheldsomkostninger i form af omkostninger til behandling og tabte skatteindtægter modregnes sundhedsgevinsterne.

SUNDHEDSEFFEKTER VED CYKLING – KRONER PR. CYKLET KILOMETER

| | Effekt for samfundet | Effekt for cyklisten | I alt |
|------------------------|----------------------|----------------------|-------|
| Sundhedsgevinster | 1,74 | 3,77 | 5,51 |
| Uheldsomkostninger | 0,54 | 0,25 | 0,79 |
| Sundhedseffekter i alt | 1,20 | 3,52 | 4,72 |

STOR SUNDHEDSGEVINST

Med en sundhedsgevinst på i alt 5,51 kr. pr. km er den årlige gevinst ved københavnernes sunde cykelvaner ca. 2,0 mia. kr. værd. Når vi fraregner udgifterne til uheldsomkostninger, er den samlede sundhedseffekt på 4,72 kr. pr. km. i alt 1,7 mia. kr. værd. Hvis det lykkes at nå den politiske målsætning om, at 50 % skal cykle til og fra arbejde i 2015, vil den rene sundhedsgevinst alene ved disse ekstra ture være omkring 500 mio. kr. og den samlede sundhedseffekt vil være ca. 440 mio. kr.

CYKELINFRASTRUKTUR ER EN GOD FORRETNING

Samfundsøkonomiske analyser af to cykelrelaterede anlægsprojekter, nemlig Bryggebroen og en ombygning af krydset i Gyldenløvesgade til forbedring af trafiksikkerheden for cyklister, har vist, at begge investeringer har givet et stort samfundsøkonomisk afkast.

BRYGGEBOEN

9.000 cyklister krydsede Bryggebroen på en gennemsnitlig hverdag i 2010 og sparede dermed i gennemsnit 3,31 km svarende til omkring 12 minutters transporttid i forhold til situationen før, broen blev bygget. De 12 minutter hver cyklist sparer, bliver på et år til over en ½ million timer.

For de cyklister, der nu bruger Bryggebroen som genvej, har Bryggebroen en negativ effekt på sundheden, da de nu cykler kortere, end de ellers ville have gjort. Når man cykler kortere og er adskilt fra biltrafikken, er risikoen for uheld til gengæld mindre. Samtidig har Bryggebroen også genereret nye cyklister, hvis sundhed er blevet forbedret af at begynde at cykle.

Den samlede samfundsøkonomiske effekt af Bryggebroen - vel at mærke eksklusiv gevinsten for fodgængere - er meget positiv og svarer til en forrentning af samfundets ressourcer på 12,6 %, hvilket er markant over statens minimumskrav på 5 % for infrastrukturprojekter.



LADCYKLEN ER KOMMET FOR AT BLIVE

I København har mere end hver sjette af alle børnefamilier en ladcykel eller en cykelanhænger. Det skønnes, at der p.t. er 19.000 ladcykler i København, svarende til en nyværdi af 285 mio. kr.

I udlandet er der stigende efterspørgsel efter danske ladcykler. Den københavnske ladcykelproducent Nihola sælger blandt andet ladcykler til USA, Canada, Spanien, Frankrig, Tyskland og Holland.



BIDRAG TIL GRØN VÆKST

Den høje cykelandel i København udgør ikke kun en direkte samfundsøkonomisk gevinst. En afledt effekt af byens gode cykelforhold er omsætning og arbejdspladser knyttet til de mange virksomheder, der sælger og producerer cykler, eller som på anden vis udnytter deres medarbejders øgede mobilitet på cykelstierne.

— SALG I CYKLER

Hvad angår salg og reparation af cykler, er der registreret 309 virksomheder i Storkøbenhavn, heraf 267 cykelhandlere, 22 firmaer, der forhandler cykler engros samt 20 firmaer, der fremstiller, designer

og sælger cykler. Disse virksomheder genererer omkring 650 fuldtidsstillinger og en samlet omsætning, der anslås til 1,3 mia. kr. om året.

Hertil kommer andre firmaer såsom cykeludlejningsfirmaer, cykeltaxaer, cykelbude og virksomheder med medarbejdere, der benytter cykel i arbejdstiden som for eksempel postbude, politi og hjemmehjælpere. Endelig anskaffer flere og flere firmaer medarbejdercykler til brug i arbejdstiden.

Investeringer i cykelinfrastruktur med mere er grundlaget for, at Københavns borgere og virksomheder kan drage nytte af cyklen i byen. Pendlere sparer tid, budfirmaer, kaffecykler, Post Danmark med flere sparer omkostninger og kan give deres kunder et bedre produkt, og medarbejdere kommer hurtigt til og fra eksterne møder uden uforudsete forsinkelser i trafikken.

— CYKELBYEN KØBENHAVN – ET VÆRDFULDT BRAND

København er ikke verdens bedste cykelby endnu – men vi er blandt de bedste i verden. Vores gode cykelforhold skaber opmærksomhed i udlandet og er et effektivt redskab til markedsføring af København som en moderne, sund og attraktiv storby. For eksempel gav Times Magazine København en 5. plads som verdens mest attraktive

turistattraktion i 2010, blandt andet på grund af de gode cykelforhold. Ligeledes kårede det amerikanske livsstilsmagasin Monocle i både 2009 og 2010 København som verdens 2. mest attraktive by at bo i, med byens cykelkultur som en af grundene.

Det er svært at fastsætte den præcise økonomiske værdi ved Københavns førerposition på cykelområdet, men byens stærke cykelbrand vurderes bl.a. at have positiv effekt på at få internationale konferencer til byen, på at tiltrække højtuddannede tilflyttere og i forhold til antallet af overnattende gæster.

FREMTIDENS CYKELBY



Cyklens markedsandel har været nogenlunde stabil de sidste fem år. Det er imponerende i en periode med stigende bilejerskab og åbning af Metroen. Det ændrer imidlertid ikke på, at der skal en styrket indsats til, hvis markedsandelen skal øges væsentligt.

— HVEM KAN VI FÅ TIL AT CYKLE?

For at nå den politiske målsætning om at få andelen af cyklister op fra 35 % til 50 % i 2015, skal en befolkningsgruppe på størrelse med alle indbyggere i Roskilde begynde at cykle, ca. 55.000.

Der er i dag 45.000 personer, der dagligt kører i bil mellem 2 og 10 km til arbejde i København, de fleste bosiddende uden for Københavns Kommune. Overflyttes halvdelen af de ture og en tredjedel af bilturene på 10-15 km til cykel, stiger cyklens markedsandel til ca. 45 %.

NYE CYKLISTERS GRUNDE TIL AT BEGYNDE AT CYKLE

| | |
|---|------|
| Det er hurtigt | 51 % |
| Det er det mest bekvemme | 32 % |
| Det er sundt | 31 % |
| Det er billigt | 30 % |
| Det giver velvære / en god start på dagen | 20 % |

9 % af de eksisterende cyklister er begyndt at cykle indenfor de sidste to år, og 19 % begyndte at cykle for mere end 2 år siden. 70 % har altid cyklet.

— NY CYKELSTRATEGI

I 2011 udkommer Københavns Kommunes nye cykelstrategi for 2025. Strategien udarbejdes med input fra Københavns cyklister, men allerede nu ligger den overordnede målsætning fast: Det skal være hurtigt, trygt og komfortabelt for alle at cykle i byen fra A til B.

TIDLIGERE CYKLISTERS GRUNDE TIL AT HOLDE OP MED AT CYKLE TIL ARBEJDE OG UDDANNELSE

| | | | |
|-----------------------------|------|--|------|
| Cykler kun i sommerhalvåret | 29 % | 50 % tilskud til at købe en god cykel, evt. en elcykel | 17 % |
| For langt til arbejde | 23 % | Gratis vedligeholdelse af cyklen på arbejdspladsen | 15 % |
| Fik bil | 16 % | God cykelparkering (tørt og aflåst) | 9 % |
| På grund af helbred | 10 % | Befordringsfradrag for at cykle fra 0 km | 9 % |

TIDLIGERE CYKLISTERS BUD PÅ, HVAD DER KAN FÅ DEM TIL AT CYKLE IGEN

12 % af de københavnere, der ikke cykler til arbejde eller uddannelse i dag, har gjort det inden for det sidste halve år og 19 % inden for det sidste år. 48 % af de københavnere, der er holdt op med at cykle til arbejde eller uddannelse, har gjort det inden for det sidste år.

PERSONER, DER TAGER TIL ARBEJDE ELLER UDDANNELSE I KØBENHAVN FORDELT PÅ TRANSPORTAFSTAND OG TRANSPORTMIDDEL I RUNDE TAL

| | < 2 km | 2-4,9 km | 5-9,9 km | 10-14,9 km | >15,0 km | Alle |
|-------|--------|----------|----------|------------|----------|---------|
| Gang | 30.000 | 6.000 | 0 | 0 | 0 | 36.000 |
| Cykel | 35.000 | 67.000 | 43.000 | 9.000 | 1.000 | 155.000 |
| Bil | 3.000 | 18.000 | 27.000 | 23.000 | 67.000 | 138.000 |
| Bus | 1.000 | 9.000 | 14.000 | 3.000 | 1.000 | 28.000 |
| Tog | 1.000 | 4.000 | 13.000 | 13.000 | 43.000 | 74.000 |
| Andet | 0 | 0 | 1.000 | 1.000 | 4.000 | 6.000 |
| Alle | 70.000 | 104.000 | 98.000 | 49.000 | 116.000 | 437.000 |

— 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 på tal fra 2010 og bygger blandt andet på telefoninterview med 1025 tilfældigt udvalgte københavnere og Transportvaneundersøgelsen fra DTU Transport. Cykelregnskabet 2010 er det niende cykelregnskab i rækken. Cykelregnskabet henvender sig blandt andet til københavnere, der forhåbentlig kan bruge det som en inspirerende kilde til indsigt. For Københavns Kommune er cykelregnskabet et vigtigt værktøj i arbejdet med at gøre København til en endnu bedre cykelby.

På www.kk.dk/cyklernesby kan du finde flere analyser og tal vedrørende cykling i København.

WWW.KK.DK/CYKLERNESBY

**SAMMEN
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Udgivet i maj 2011 af

KØBENHAVNS KOMMUNE, Teknik- og Miljøforvaltningen

Center for Trafik

Design TMF Grafisk Team

Foto Troels Heien, Klaus Hjerrild, Max Tomasinelli
og Gitte Lotinga

I 
CPH

KLIMAKOMPENSERET
PAPIR
www.milko.dk



Trykt på Cocoon - 100 % genbrug