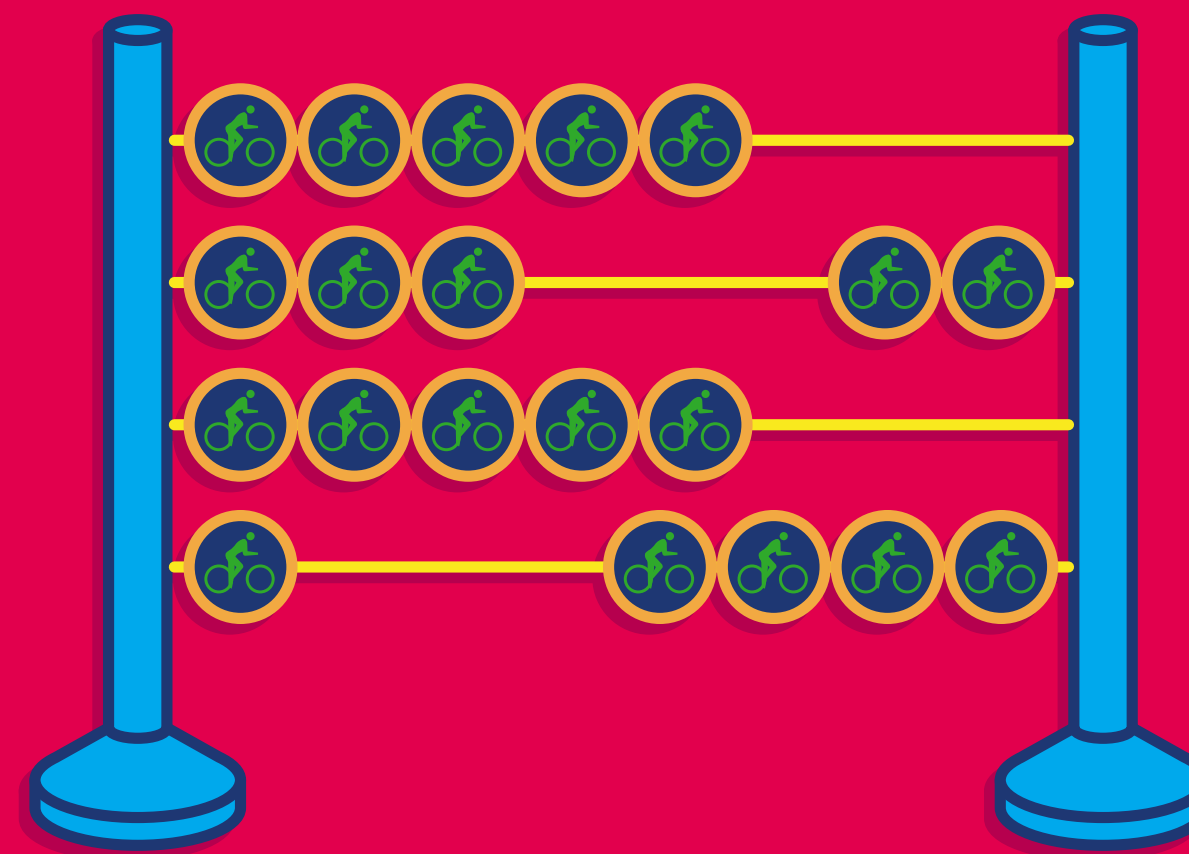




INDHOLD

Forord	2
Hvad er et cykelregnskab	3
Nøgletal	4
Profil af trafikanter i København	14
Det mener cyklisterne	15
Hvad kan få bilister til at cykle mere	18
Københavns Kommunes cykelpolitik	20
Andre trafikanter om cyklister	22
Resumé	23



Forord

København lever op til sit navn som Cyklernes By.

Siden det første cykelregnskab udkom i 1996 – med tal for 1995 – er antallet af cyklister steget med 31% og andelen der cykler til arbejde er steget fra 28% til 34%. I samme periode har der været en faldende tendens i resten af landet.

I København tror vi på, at det er vores indsats for at forbedre forholdene for cyklisterne, der har givet resultater. Der er uændret ca. 80% af cyklisterne, der er tilfredse med København som cykelby, eller i hvert fald finder den rimelig. Andelen af tilfredse er igen steget siden sidste regnskab. De udgør nu 48%.

I efteråret 2000 blev der sat en massiv indsats i gang for at forbedre belægningerne på de dårligste cykelstier. Indsatsen fortsætter i de kommende år. I det næste cykelregnskab, der udkommer om 2 år, håber vi at kunne aflæse den ekstraordinære indsats gennem en højere tilfredshed. Den forøgede indsats er en følge af, at Borgerrepræsentationen har vedtaget en Handlingsplan for trafikafvikling i København 2000-2005, hvor der er afsat ekstra midler til at fremme arbejdet med at forbedre forholdene for bl.a. cyklister. I planen indgår en delplan for fremme af cykeltrafik. Den vil senere på året blive udgivet som Københavns Cykelpolitik.

Der er en markant stigning i tilfredsheden med antallet af cykelstier i byen, men en let faldende tilfredshed med bredden af dem. Det illustrerer meget godt, at der er blevet flere om at dele pladsen.

Københavns Kommune er glad for de mange cyklister. Vi ved også, at der fortsat skal ydes en indsats for at holde de nuværende cyklister i sadlen og få stadig flere nye cyklister. Cyklisternes tilbagemelding sikrer, at det er de rigtige indsatsområder, vi prioriterer.

Fortsat god cykeltur

Søren Pind
Borgmester for Bygge- og Teknikforvaltningen

Hvad er et cykelregnskab?

Cykelregnskabet er både Københavns Kommunes og cyklisternes regnskab. Kommunens del af regnskabet er en status over de forhold, som cyklisterne anser for at være de vigtigste, beskrevet gennem nøgletal. Områderne er udpeget i samarbejde med en gruppe cyklister i forbindelse med den første udgave af cykelregnskabet, der dækkede 1995. Det er samtidig en information til cyklisterne om de planer, kommunen har på de aktuelle områder og om de initiativer, der er iværksat siden sidste cykelregnskab udkom. Cykelregnskabet dækker en to-årig periode.

I dette cykelregnskab har vi udbygget oplysningerne om andre trafikanter og deres opfattelse af cyklister. Resultatet fremgår dels af afsnittet: Andre trafikanter om cyklister, dels af teksten i forbindelse med nøgletallene.

Nøgletal og mål

Regnskabet består nu af 10 nøgletal. Hvert nøgletal er ledsaget af en kort beskrivelse af, hvordan det fremkommer samt kommunens målsætning for området. Målsætningen kan være mere eller mindre konkret. Nøgletallene bruges til at måle, om det går frem eller tilbage for København som cykelby.

Årets cykelregnskab afspejler også, at vi lever i et samfund med mange ændringer. Der er oplysninger, som vi ikke mere kan skaffe (sammenlignelige målinger af luftforureningen) og oplysninger, der er vanskelige at sammenligne på grund af ændrede registreringsmåder. Det gælder især uheldstallene, hvor politiets registreringsform er ændret. For at kunne sammenligne over årene, har det været nødvendigt at udelukke de lettere tilskadedkomne og kun sammenligne tallene for alvorligt tilskadedkomne.

På andre områder har vi forbedret statistikgrundlaget. Fremover kan vi erstatte antallet af cyklister, der krydser hhv. kommunegrænsen og Søsnittet med et tal for cyklisternes trafikarbejde. Indtil videre er cykeltrafikarbejdet kun beregnet på det vejnet, biltrafikarbejdet er beregnet på, men der arbejdes fortsat på at få et mere fyldestgørende tal, der også omfatter lokalgaderne.

Hvad mener cyklisterne?

Hvis kommunen skal leve op til målsætningen om at få flere til at tage cyklen, skal cyklisterne også føle, at kommunen gør en indsats for at forbedre forholdene. Cyklisternes holdninger og meninger måles gennem en interviewundersøgelse, som gennemføres i forbindelse med hvert cykelregnskab. Den seneste undersøgelse er gennemført i oktober 2000. Cyklisternes mening bliver dels præsenteret undervejs i regnskabet, dels er udmeldingerne omkring de udvalgte emner samlet op i afsnittet: Det mener cyklisterne. Cyklisternes vurdering omsættes til et pointsystem, som bygger på 10 små cyklister: jo flere cyklister jo bedre.

Vi forventer at udgive det næste cykelregnskab i år 2003. Cykelregnskabet udkommer både på dansk og engelsk. Se Vej og Parks hjemmeside: www.vejpark.kk.dk

CYKELREGNSKAB 2000

Udgivet i juni 2001
Københavns Kommune,
Bygge- og Teknikforvaltningen,
Vej & Park
Oplag: 2000 på dansk og 1000 på engelsk
Produceret af Grinsted Public a/s
Produceret med omtanke for miljøet.
Papir: Svanemærket

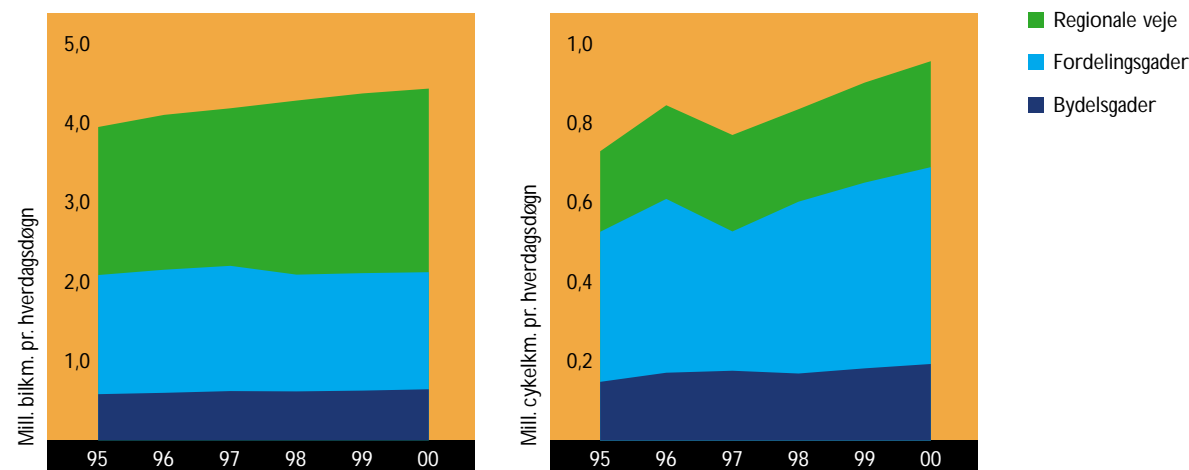
Cykelregnskabet kan fås fra:
Vej & Park
Njalsgade 13, 4
2300 Københavns S
Telefon 3366 3500
Fax 3366 7106
e-mail: Vej&park@btf.kk.dk
internet: www.vejpark.kk.dk/cykelregnskab

Hvor mange cykler?

Cykeltrafikken er steget med lidt over 14% på de sidste to år både målt som antal cyklister, der krydser kommunegrænsen og Søsnettet på en hverdag, samt målt i det beregnede trafikarbejde, der udføres af cyklister. Antallet af cyklister, der krydser de to snit, er steget fra 196.430 i 1998 til 225.120 i 2000. Stigningen stemmer godt overens med, at der nu er 34%, der bruger cyklen mellem hjem og arbejde. En stigning fra 30% til 34% over to år viser, at det er realistisk at nå kommunens målsætning om, at 40 % skal bruge cyklen mellem hjem og arbejdsplads i Københavns Kommune i 2012.

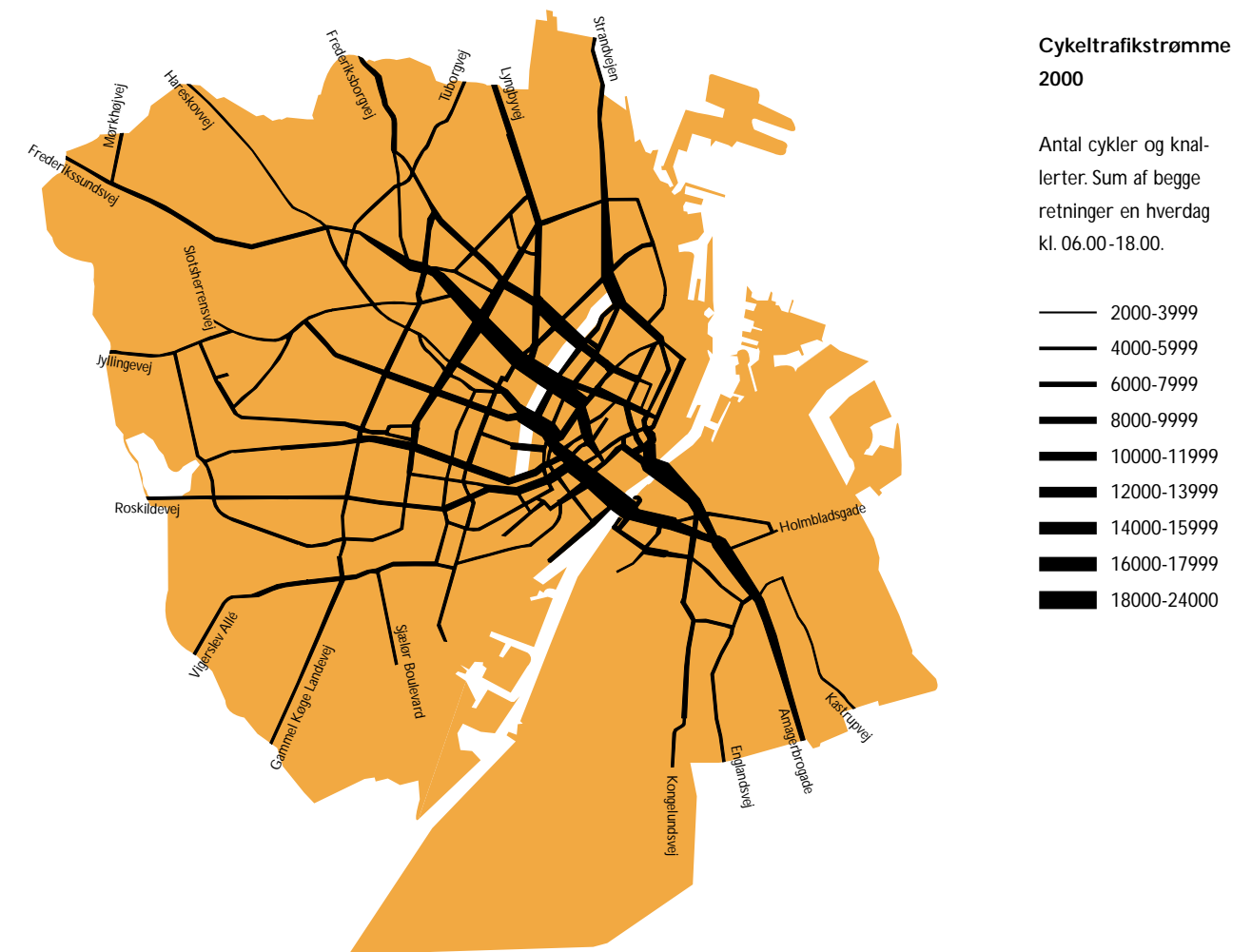
I de samme to år er biltrafikarbejdet steget med 3,5%.

Trafikarbejdet beregnes kun på det vejnet der består af: Regionale veje (som for eksempel motorveje og H.C. Andersens Boulevard), fordelingsgader (som for eksempel brogaderne) og bydelsgader (som for eksempel Istedgade og Vester Voldgade, hvor der i princippet ikke skulle være gennemkørende trafik i større omfang). De lokale bolig-gader – og andre lokal-gader – indgår ikke i beregningen.



Det giver naturligvis en skævhed i beregningen af cykeltrafikarbejdet, fordi cyklister i langt højere grad end bilister benytter sig af det lokale vejnet. Det er hensigten løbende at forbedre beregningsgrundlaget for cykeltrafikarbejdet. Tallet kan derfor endnu ikke bruges til en direkte sammenligning af hvor stor en del af det samlede trafikarbejde, der udføres af cyklister. Tallet vil dog fremover give et mere præcist udtryk for udviklingen i cykeltrafikken end tællingerne ved de to ringe (kommunegrænsen og Søsnettet), som vi tidligere har brugt som nøgletal. "Blæksprutten" nedenfor illustrerer, hvor cyklisterne færdes på det vejnet, der ligger bag beregningerne i dag.

I hele den 6-årsperiode cykelregnskaberne dækker, er cykeltrafikken steget med 31%, mens biltrafikken i samme periode er steget med 12%. Stigningen er meget forskelligt fordelt på vejnettet. Cykeltrafikken er steget nogenlunde lige meget på de tre vejtyper, mens biltrafikken stort set kun er steget på de store veje. Det er et resultat af en bevidst indsats for at friholde de mindre gader for den stigende trafik.



NØGLETAL

Procent der cykler til arbejde:

(tallene er et år ældre hhv. 97 og 99)

2000	34%
1998	30%

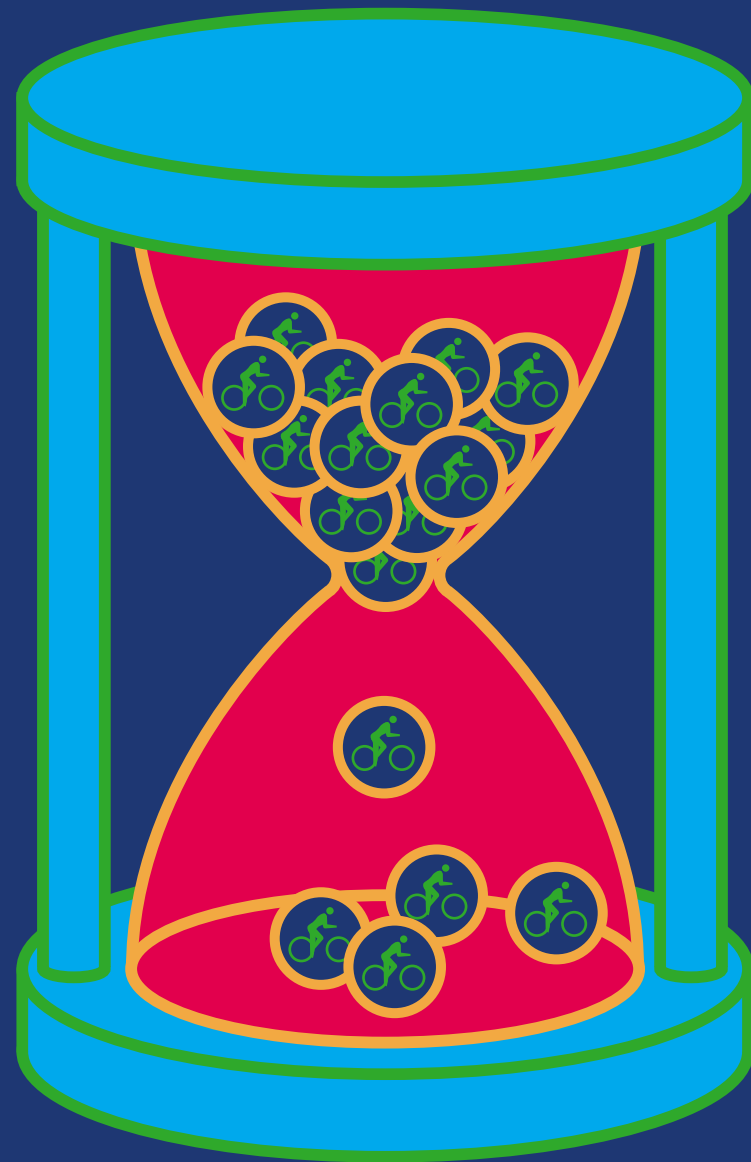
Cykeltrafik:

2000	0,96 mill. km
1998	0,84 mill. km

Biltrafik:

2000	4,43 mill. km
1998	4,28 mill. km

Cykelstier



Københavns Kommune vedtog i januar 1997 en prioriteringsplan for anlæg af cykelstier. Planen omfatter 54 km cykelsti, der skulle anlægges over 15 år. For at gennemføre planen skal der afsættes ca. 14 mill. kr. årligt til anlæg af cykelstier. Da det blev klart, at det kunne knibe med at overholde planens tidsfrister med de eksisterende bevillinger, blev der i 2000 gennemført forsøg med cykelbaner, hvor der i stedet for en rigtig cykelsti med kantsten kun blev afstribet et areal til cyklister. Forsøget, der blev gennemført i St. Kongensgade, Nørre- og Vester Farimagsgade, Kampmannsgade, Tietgensgade og Bernstorffsgade, er efterfølgende evalueret. Cyklisterne på de aktuelle strækninger blev også spurgt om deres opfattelse af cykelbanerne. På baggrund af de indhøstede erfaringer er det nu vedtaget, at en forbedret udgave af cykelbanerne, "forstærkede cykelbaner", kan anlægges på de strækninger, der ikke er for trafikalt komplicerede. Det skal dog ske som en midlertidig foranstaltning, indtil der bliver råd til at anlægge rigtige cykelstier på de strækninger, hvor der er behov for det.

Forsøgsstrækningerne blev kun afmærket med hvide striber uden yderligere støt-tepunkter. Den forbedrede udgave vil omfatte helleanlæg de steder, hvor det er nødvendigt for at sikre, at der ikke køres ind over striben, samt cykelsti på kortere strækninger for eksempel forbi busstoppesteder.

Medregnes de cykelbaner, der blev anlagt i 2000, og de planlagte cykelstier i 2001 bliver planen overholdt med hensyn til længder i den første 5-års periode. Det betyder, at det er lykkedes at gennemføre ca. 1/3 af prioriteringsplanen.

Det er imidlertid svært at spå om fremtiden. Cykelstiprioriteringsplanen er derfor under revision. Den reviderede plan skal også give et bud på hvilke strækninger, der i første omgang kan forsynes med forstærkede cykelbaner. Den samlede plans tidshorisont – år 2012 – er ikke flyttet, men nogle strækninger vil først få rigtig cykelsti på et senere tidspunkt.

Nøgletallet, der viser længden af cykelbaner, er nyt. Tallet er medtaget for at give et samlet overblik over de strækninger, hvor der sker forbedringer for cyklister.

NØGLETAL

Antal km cykelsti:

2000	307 km
1998	302 km

Antal km cykelbaner:

2000	10 km
1998	6 km

Det mener cyklisterne:

66% af cyklisterne er tilfredse med antallet af cykelstier – mod 55% i forrige regnskab. Der er kun 18% utilfredse. Der er færre, der er tilfredse med bredden af cykelstierne: 62% mod 68% i forrige regnskab.

Det mener cyklisterne:

48% mener at København er meget god eller god at cykle i (en stigning på 5 procentpoint i forhold til 1998), 31% finder den rimelig og 21% synes den er dårlig.

Knap en tredjedel af cyklisterne – flest mænd – har prøvet at cykle i andre storbyer i udlandet. 80% af denne gruppe mener at København er bedre at cykle i. Det er en stigning på 14 procentpoint i forhold til 1998.

Grønne cykelstier og cykelruter

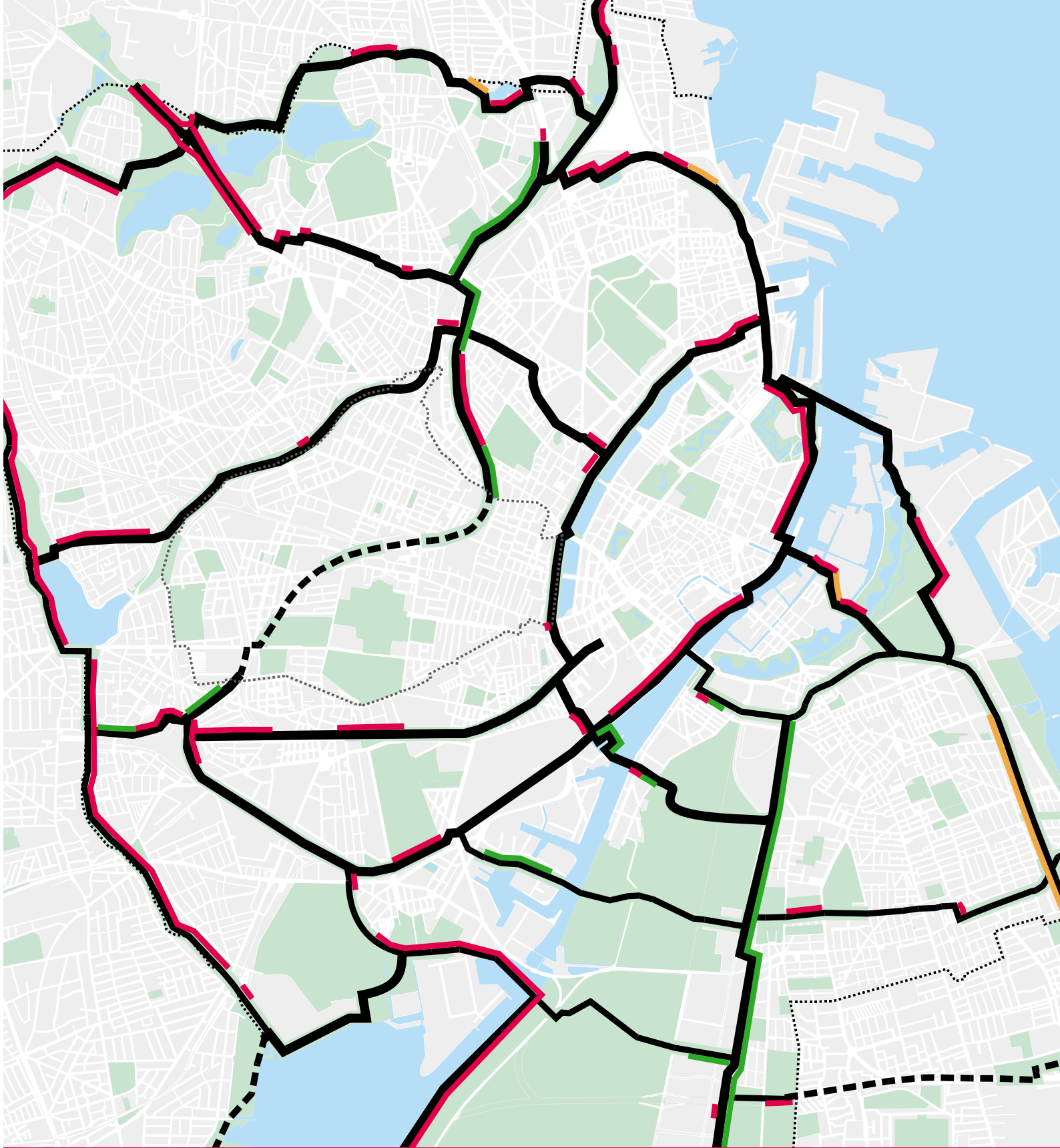
De grønne cykelstier omfatter alle de stier, der forløber gennem byens grønne områder og skønnes at kunne indgå i en bolig-arbejdsrute.

København har i dag allerede mange cyklister. Cyklisterne cykler gennemsnitligt 5-7 km hver vej mellem hjem og arbejde. Det er et mål i kommunens cykelpolitik at skabe så gode forhold for cyklister, at flere vil benytte cyklen mellem bolig og arbejde også over længere afstande. Derfor er der udarbejdet en plan for grønne cykelruter, der skal være med til at opfylde denne målsætning. Ca. 30 km af de eksisterende stier indgår i den nye plan for sammenhængende grønne cykelruter.

På kort sigt har planen størst betydning som et planlægningsværktøj. Hensigten er – på længere sigt – at skabe et attraktivt og trafiksikkert cykelrutenet, der også kan bruges over større afstande. Planen er opdelt i 21 ruter af varierende længde, fra den korteste, der er på 1,7 km, til den længste, der er på 8,7 km. Den samlede længde for alle ruterne er ca. 100 km, hvoraf de 62 km skal nyanlægges. Ruterne skal forløbe, så cyklisterne oplever så få stop som muligt og samtidig får en god oplevelse undervejs. Hele planens gennemførelse – i en høj standard – er beregnet til at koste ca. 1/2 milliard kroner. Nørrebro-ruten, der er på 6,1 km, er vedtaget og er ved at blive anlagt.

Et væsentligt problem er imidlertid at sikre, at de arealer, der skal indgå i ruterne, ikke bliver blokeret af byggeri, og her har planen allerede vist sin styrke. Der er mange store bebyggelsesplaner, der er ved at blive ført ud i livet i disse år. Med planen for de grønne cykelruter i hånden, har det været muligt for kommunen at sikre, at disse byggerier bliver tilrettelagt således, at de grønne ruter kan kombineres med nyanlæggene. Som eksempler på de længere strækninger kan nævnes ruterne gennem Ørestaden og ruten langs Amagers østkyst, der er "tænkt sammen" med metroens 3. etape til lufthavnen.

Med planen på bordet er det også lettere at anlægge små delstrækninger i forbindelse med andre anlægsarbejder eller at anlægge delstrækninger, der hæfter flere eksisterende strækninger sammen.



CYKELRUTER

- Det samlede cykelrutenet.
- Strækninger udenfor kommunen.
- Eksisterende stier eller lokalgader, der indgår i nettet
- Strækninger, der er vedtaget eller aftalt gennemført
- Strækninger, der i øvrigt er sikret gennem lokalplaner

På kortet, der viser det samlede grønne net af cykelruter, er det angivet hvilke eksisterende strækninger, der indgår i nettet. Kortet illustrerer hvilke strækninger, der er besluttet at udføre i praksis, samt hvor ruterne forløber sikret til fremtidige anlæg i forbindelse med lokalplaner og bebyggelsesplaner.

NØGLETAL

Længde af grønne cykelstier:

2000	43 km
1998	42 km

Vedligeholdelse

10 mill.kr. ekstra til nye belægninger

Når vi spørger cyklisterne, hvad de mener er det vigtigste for dem, så svarer næsten alle: Flere, bedre og bredere cykelstier, som skal være bedre vedligeholdte.

Samtidig er der stor tilfredshed med antallet af cykelstier, men ret stor utilfredshed med vedligeholdelsen af dem. Derfor er der gjort meget for at forbedre vedligeholdelsen, siden det første cykelregnskab udkom. Det er imidlertid endnu ikke lykkedes at hæve tilfredsheden væsentligt.

I sommeren 2000 blev samtlige cykelstier igen gennemkørt og vurderet ud fra belægningens kørselskomfort. Undersøgelsen viste, at

- 57% af stierne havde en helt ny og perfekt, eller fejlfri, belægning
- 23 % af stierne havde en belægning, der var ujævn, men acceptabel, og
- 10% af stierne havde en klart uacceptabel belægning.

Arbejdet med at forbedre belægningen på de 10% dårligste strækninger startede i efteråret 2000 og fortsætter til alle strækninger har en komfortabel standard. Pengene til arbejdet er sikret gennem bevillingerne til Handlingsplan for trafikafviklingen i København. Her er afsat 10 mill.kr. ekstra over 3 år til et standardløft af cykelstibelægninger. Det er et stort spring frem mod bedre cykelstier. Effekten vil meget snart blive synlig. Det er planlagt at bruge 11,6 mill. kr. til vedligeholdelse i 2001.

I fremtiden forventes det at blive lettere at holde øje med belægningernes standard, fordi man undersøger, om der findes et anvendeligt måleinstrument, der kan måle belægningens komfort. Herved kan den fremtidige indsats prioriteres bedre.

Også på renholdelsesområdet er der foretaget en systematisk gennemgang af forholdene. Der er en ny strategi for renholdelse undervejs. Den forventes blandt andet at indebære, at brogadernes cykelstier bliver fejlet hyppigere.

Sikkerhed og tryghed

Ny målsætning

Den sikkerhedspolitiske målsætning har indtil i år været at nedsætte ulykkestallet med 40% fra 1988 til 2000. Som i sidste cykelregnskab er dette mål hverken nået for cyklister eller bilister, mens antallet af tilskadede fodgængere er faldet 40% i perioden.

Københavns Kommune har som følge af Færdselssikkerhedskommissionens anbefalinger fra 2000 revideret den sikkerhedspolitiske målsætning. Målet er for cyklister at nedbringe antallet af dræbte og alvorligt tilskadede cyklister med 40% fra 1998 til 2012. I næste cykelregnskab vil denne målsætning slå igennem.

Nøgletallet for skadede cyklister er i år ændret fra at omfatte alle tilskadede til kun at omfatte dræbte og alvorligt tilskadede. (Den mildeste alvorlige skade er hjernerystelse). Det skyldes for det første, at politiet har ændret indberetningsmetode, så en korrekt og samlet opgørelse af alle tilskadede er vanskelig at fremskaffe. For det andet omfatter den overordnede målsætning fremover kun alvorligt tilskadede.

Siden sidste cykelregnskab er antallet af alvorligt tilskadede cyklister steget en smule, men efter vi udarbejdede det første cykelregnskab i 1995, er antallet faldet 9%. Samtidig skal vi holde os for øje, at cykeltrafikarbejdet i samme periode er steget 31%, dvs. at uheldsrisikoen for den enkelte cyklist er faldet mere end tallene viser.

Indsatsen i kryds

Cyklisterne er en særligt udsat gruppe i trafikken. De kommer hovedsageligt til skade i kryds, hvilket er tilfældet for lidt over halvdelen af de tilskadede cyklister. Kryds er derfor et vigtigt indsatsområde, og i de næste fire år er der afsat 0,5 mio.kr. årligt til gennemgang og forbedring af cyklisternes forhold i kryds. Det er et af elementerne fra Handlingsplan for trafikafviklingen i København 2000 – 2005. Figuren på næste side viser det indbyrdes forhold mellem uheldssituationerne. Det er målet, at samtlige kryds bliver gennemgået.

NØGLETAL

Beløb anvendt til vedligeholdelse af cykelstier:

2000	9,1 mill. kr.
1998	5,3 mill. kr.

Det mener cyklisterne:

13% af cyklisterne siger, at de føler sig generet af ujævne cykelstier, men der er kun 40%, der er tilfredse med vedligeholdelsen af stierne. 44% er utilfredse. Det er en udvikling i den forkerte retning, men noget af forklaringen skal nok ses i det stigende antal cyklister, samt at byen i efteråret 2000 var meget præget af vejarbejder og andre anlægsarbejder. Utilfredsheden afholder dog ikke cyklisterne fra at cykle, idet der kun er 2% der siger, at en bedre vedligeholdelse kunne få dem til at cykle mere.

NØGLETAL

Antal alvorligt tilskadede cyklister:

2000 (1999)	211
1998	197

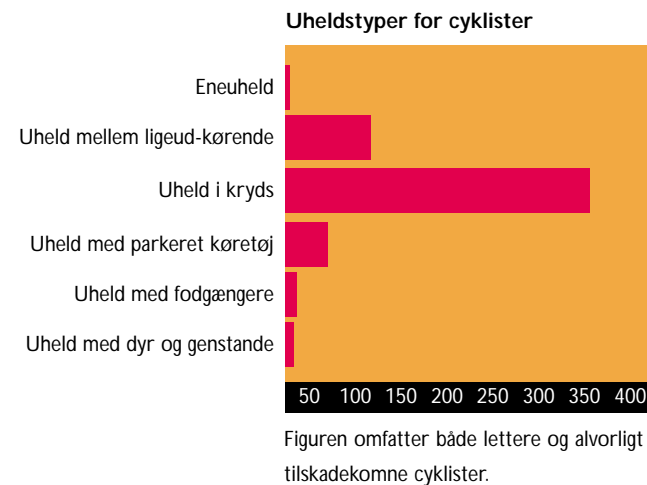
Det mener cyklisterne:

57% af cyklisterne føler sig trygge ved at cykle i København. Hertil kommer 24%, som føler sig delvist trygge. Kun 18% føler sig utrygge som cyklist, hvilket svarer nogenlunde til sidste cykelregnskab fra 1998.

Andel af lyskryds med cyklistprioritering:

2000	28%
1998	26%

Cykelparkering



Mange af de uheld, cyklister er indblandet i, bliver erfaringsmæssigt ikke registreret af politiet. Spørger man cyklisterne selv, er knap en tredjedel af uheldene eneheld eller uheld, hvor modparten er en anden cyklist. Ved den type uheld bliver politiet sjældent indblandet. Det er således vanskeligt at få det fulde overblik over, hvad der skal forbedres, før alle cyklister føler sig trygge ved at færdes i byen.

Føles det trygt at cykle?

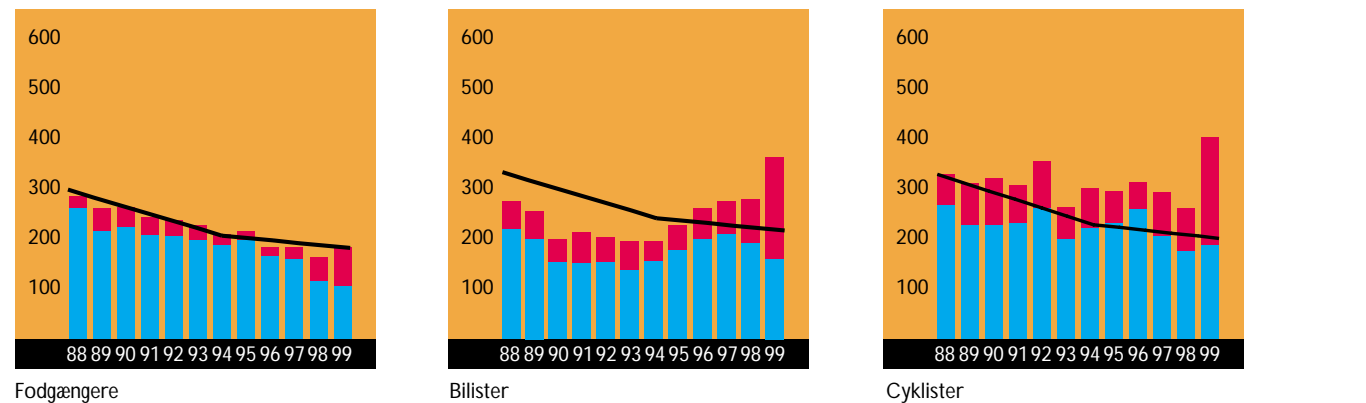
Det er bemærkelsesværdigt, at cyklisterne føler sig mere trygge ved at cykle rundt i København end bilisterne og dem, der kører med kollektiv trafik. Omkring tre fjerdedele af cyklisterne føler sig trygge eller delvist trygge, mens kun godt halvdelen af de øvrige trafikanter føler sig trygge ved at cykle.

Børn på cykel

I dette års undersøgelse blev der spurgt til, om børn cykler i København. Størstedelen mener, at børn under 15 år ikke cykler, men der er stor forskel på begrundelserne. Over halvdelen af de, der selv cykler meget, mener ikke, at det er af sikkerhedsmæssige hensyn, mens over 60% af bilisterne anfører, at det er af hensyn til børnenes sikkerhed. Dette billede svarer meget godt til, at cyklisterne føler sig mest trygge ved at cykle i byen.

Uheldstallene fra 1999 er ikke korrigerede i forhold til politiets nye indregistreringsmetode. Derfor omfatter figurerne flere uheld i 1999 end de øvrige år, men de kan dog stadig benyttes som sammenligningsgrundlag.

Udviklingen i antallet af uheld i København



Der er fire hovedformer for cykelparkering på offentlige arealer i byen:

- I forbindelse med kollektiv trafik
- Ved boliger og arbejdspladser
- Ved butikker og indkøbscentre
- På gadeareal i øvrigt

Det er kun den sidste kategori, som kommunen er eneansvarlig for. Der sker dog forbedringer i alle kategorierne. Cykelparkering i forbindelse med kollektive trafik anlæg udføres i samarbejde mellem Københavns Kommune, DSB og HT/HUR. Det nye cykelparkeringsanlæg ved Vesterport Station er et eksempel på samarbejdet. I forbindelse med planlægningen af S-togsforbindelsen: Ringbanen, der løber fra Hellerup Station til Ny Ellebjerg, er der planlagt etablering af omfattende cykelparkering ved stationerne.

Cykelparkering ved boliger og arbejdspladser er et privat anliggende. Kommunen har dog i stigende omfang tilladt, at der etableres cykelparkering på gaden ud for boliger, mod at der samtidig nedlægges bilparkeringspladser. I forbindelse med boliger er denne løsning især anvendt i brokvartererne. Hovedbiblioteket i Krystalgade er dog et markant eksempel på, at løsningen også anvendes ved institutioner med stor publikumssøgning.

Ved butikker i indkøbsgader tillader kommunen opstilling af cykelstativer på fortove, hvis pladsforholdene overhovedet gør det muligt. Her er Vesterbrogade et godt eksempel på en løsningsmodel til snævre forhold. Ved større indkøbscentre er kommunens funktion, at der stilles krav om indretning af tilstrækkelig plads til cykelparkering i lighed med kravet om bilparkeringspladser.

Kommunen er meget opmærksom på, at der også er et stort behov for almindelig gadeparkering til cykler. Især ved byens pladser skal der etableres mere cykelparkering. I Indre By er der anlagt heller til cykelparkering ved mange gadehjørner, men der er endnu ikke en fyldestgørende statistik for omfanget af cykelparkering.

NØGLETAL FOR CYKELBUDE

Årligt antal cykelture med cykelbude:

2000	877.800
1998	984.100

Cykelbudene er medtaget i regnskabet, som et eksempel på en funktion, hvor samfundets voksende krav til hurtig kommunikation nemt og bekvemt kan foregå på cykel.

Aktiviteten var meget hurtigt stigende indtil 1998, men er nu faldet en smule igen. Cykelbudene har især betydning for trafikmiljøet i København, fordi de mange ture fortrinsvis gennemføres i de tættest bebyggede dele af byen. Det er vurderingen, at en væsentlig del af den transport, cykelbudene udfører, ellers ville have været udført med taxa og varebiler.

Profil af trafikanter

Interviewundersøgelsen blandt trafikanterne i København giver mulighed for at tegne et billede af de personer, der vælger at cykle, tage bilen eller køre med bus eller tog, når de skal fra a til b i København.

Hvilken trafikantgruppe interviewpersonerne tilhører defineres ud fra, hvilken transportform de selv mener, de primært benytter.

Børn i husstanden

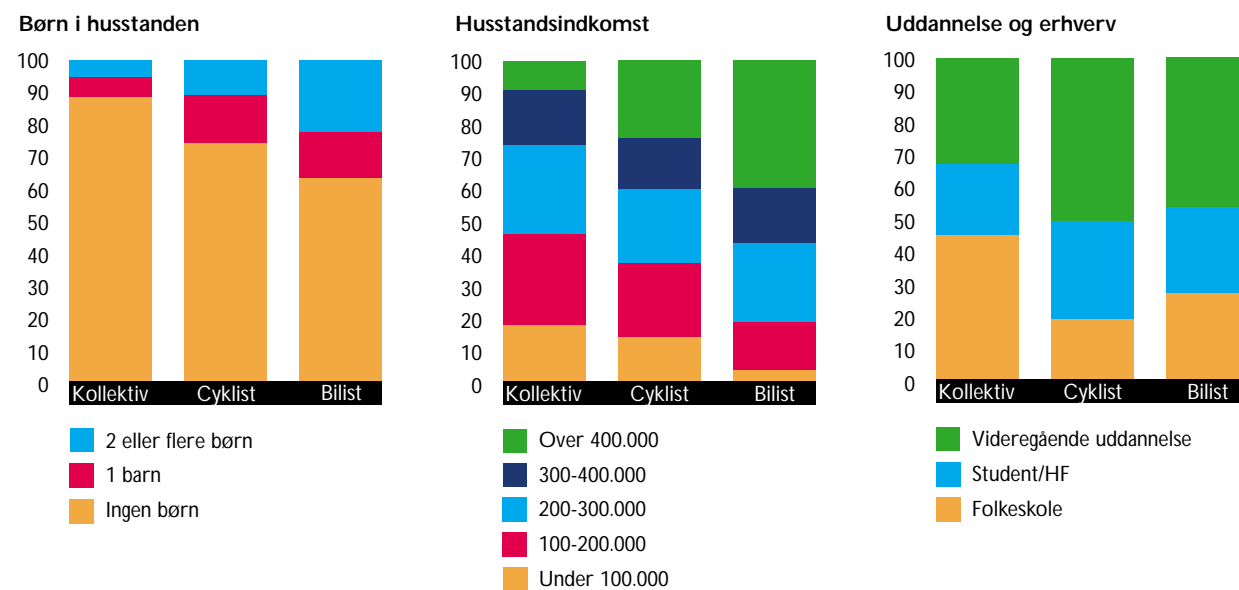
Hovedparten af de interviewede trafikanter i København har ingen børn. Bilisterne er den trafikantgruppe, der har flest børn i husstanden. Dette har sandsynligvis sin naturlige forklaring ved, at det er lettest og mest bekvemt at transportere sine børn i bil frem for på cykel eller i bus. Specielt når der er 2 eller flere børn i husstanden. Den typiske bilist befinder sig i alderen 20 – 49 år (69%), hvilket normalt er den aldersgruppe, der har små børn. 62% af bilisterne har imidlertid ingen børn, så børnene er ikke den eneste årsag til at vælge bilen.

Husstandsindkomst

Bilisterne har generelt en høj indtægt. Derimod er cyklisterne karakteriseret ved, at de fordeler sig jævnt på alle indkomstgrupperne. Cyklen er således et transportmiddel, der appellerer til såvel rig som fattig. Derimod er de offentlige transportmidler ikke attraktive for de velstillede, idet kun 8% af de trafikanter, der har en husstandsindkomst på over 400.000 kr., foretrækker bussen eller toget.

Uddannelse og erhverv

Såvel bilister som cyklister har typisk en længerevarende uddannelse. Derimod har 27% af de personer, der benytter offentlige transportmidler, en uddannelse på folkeskoleniveau, mens dette kun er tilfældet for 10% af bilisterne og 8% af cyklisterne. Brugere af offentlig transport er typisk 60 år eller ældre, og 34% er pensionister. Blandt bilister og cyklister er henholdsvis 42% og 40% funktionærer eller tjenestemænd.



Det mener cyklisterne

Siden 1996 er der foretaget fire repræsentative spørgeundersøgelser blandt københavnske cyklister i forbindelse med cykelregnskabet for Københavns Kommune. Den seneste undersøgelse – hvor knap 400 cyklister deltog – er foretaget i efteråret 2000. Disse cyklister cykler alle mindst én gang om ugen og hovedparten næsten hver dag.

10 små cyklister

I de tre tidligere udgaver af cykelregnskabet er undersøgelsens resultater vist som ringeklokker. I år har vi i stedet indført et system med 10 små cyklister for at nuancere billedet af cyklisternes meninger. 10% tilfredse cyklister udløser én cyklist, og kun hvis alle eller næsten alle cyklister er tilfredse, gives 10 cyklister. Sammenlignet med cykelregnskabet 1998 svarer to cyklister til én ringeklokke.

I denne udgave af cykelregnskabet er cyklisternes vurdering af "luften i København" og "bycyklen" ikke medtaget. Det sker, fordi de tilsvarende nøgletal er udgået. Målingerne af luftforurening foretages nu på en måde, der ikke kan sammenlignes med tidligere år, og bycyklen har ikke fået den betydning som led i den daglige transport, som der fra starten var forventning om.

Hvem er cyklisterne i København?

Cyklisterne i København er ifølge undersøgelsen forholdsvis unge, idet 34% er mellem 20 og 30 år og 62% under 40 år. Det ser dog ud til, at de ældre cykler mere end i 1998, idet andelen af cyklister over 40 år er steget fra 25% til 38%. Der er flere kvinder på cykel i København end mænd – 60% af de adspurgte er kvinder.

Erhvervs mæssigt tilhører de fleste cyklister grupperne faglærte arbejdere (19%), funktionærer (40%) og studerende (22%). I forhold til 1998 er der sket nogle forskydninger, idet andelen af studerende udgør 7 procentpoint mindre, mens andelen af faglærte arbejdere er steget med 8 procentpoint.

Hvorfor cykle?

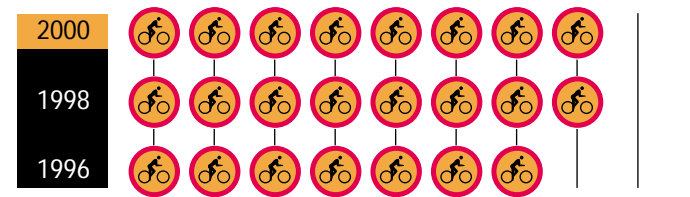
Undersøgelsen viser, at cyklen oftest bliver brugt til og fra arbejde. Den vigtigste grund til at cyklen vælges er, at det er det hurtigste og nemmeste – 53% nævner hurtigheden som en parameter. Motionen har ligeledes en betydning for cyklisterne – 49% siger, at de blandt andet vælger cyklen som transportmiddel på grund af motionen. Også forhold som økonomien og det, at cyklen er bekvem, tæller med hos mange af cyklisterne.

Bilerne stadig den største gene

Som i 1998 synes cyklisterne, at de mange biler på vejene er den største gene. Antallet, der nævner bilerne som en gene, er dog faldet fra 39% i 1998 til 33% i 2000. Derimod synes flere – 20% mod 11% i 1998 – at de mange andre cyklister er en gene. Færre (18%) fremhæver mangel på cykelstier som en gene end i 1998 (22%).

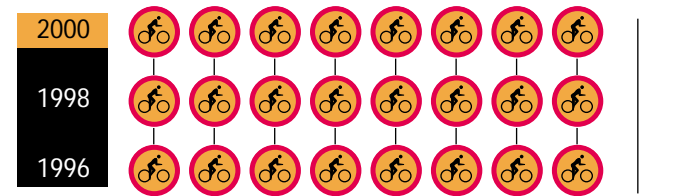
Det mener cyklisterne

København som cykelby



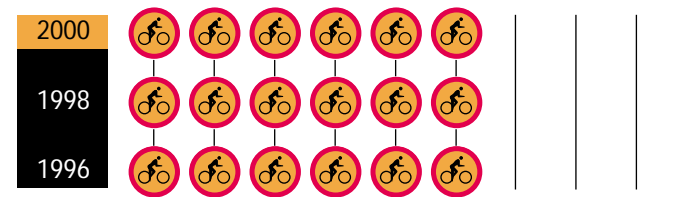
Næsten halvdelen (48%) af cyklisterne mener, at København er meget god eller god at cykle i, knap en tredjedel (31%) opfatter den som rimelig, mens omkring en femtedel (21%) mener, at København er dårlig at cykle i. Sammenlignet med det sidste cykelregnskab er andelen, som synes godt om at cykle i København, steget fra 43% til 48%.

Cyklisternes tryghed



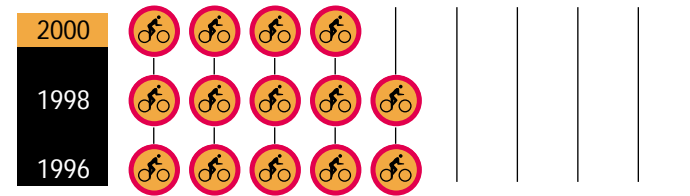
Cyklisternes følelse af tryghed ved at cykle i København har ikke ændret sig væsentligt siden sidste cykelregnskab. 57% af cyklisterne føler sig trygge ved at cykle i byen, cirka en fjerdedel (24%) delvist trygge. De vigtigste årsager til, at cyklisterne føler sig utrygge, er bilerne. Flere fremhæver også de andre cyklister (38%), busserne (36%) og forholdene i lyskryds (13%).

Cykelstiernes mængde



66% af cyklisterne er tilfredse eller meget tilfredse med mængden af cykelstier, mens 20% er utilfredse. Også i forhold til bredden på cykelstierne er de fleste tilfredse (62%), mens en fjerdedel er utilfredse. Siden sidste cykelregnskab er cyklisterne blevet mere tilfredse med mængden af cykelstier, mens flere er utilfredse med bredden på cykelstierne.

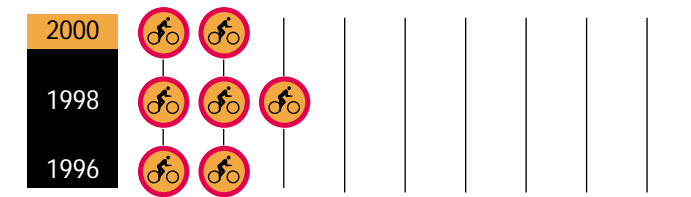
Vedligeholdelse af cykelstier



40% af cyklisterne er tilfredse eller meget tilfredse med vedligeholdelsen af cykelstier. Der er færre tilfredse cyklister i dette regnskab, idet der var 51% tilfredse i 1998. 44% er utilfredse, hvilket er en tilsvarende stigning.

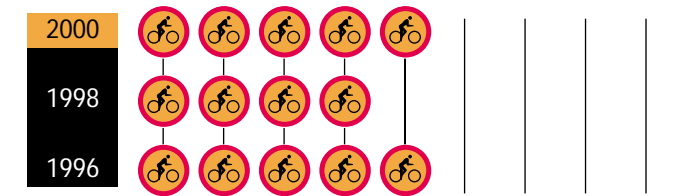
Det mener cyklisterne

Vedligeholdelse af veje



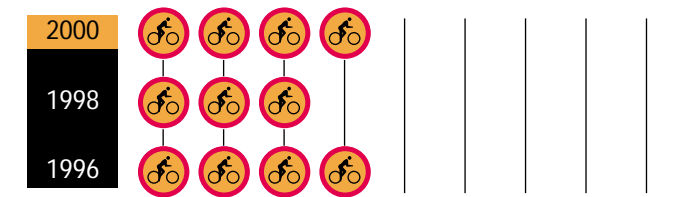
Andelen af cyklister, der er tilfredse med vedligeholdelsen af veje uden cykelstier, er faldet lidt siden 1998. 23% er meget tilfredse eller tilfredse (27% i 1998), og 55% er utilfredse (51% i 1998).

Mulighed for at kombinere cykel med offentlig transport



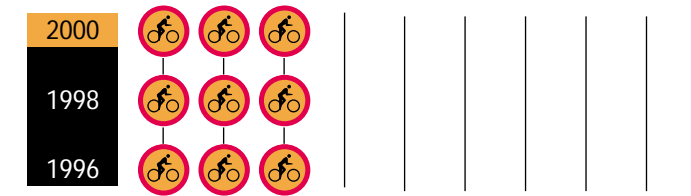
Næsten halvdelen af cyklisterne (49%) er tilfredse med mulighederne for at kombinere cyklen med den offentlige transport – mod 44% i 1998. Derimod er tilfredsheden med parkeringsmulighederne ved stationerne fortsat faldende – 29% tilfredse i 2000 mod 34% i 1998.

Cykelparkering i byen



Cyklisterne er lidt mere tilfredse med mulighederne for at stille cyklen fra sig i byen end i 1998. 38% er tilfredse med mulighederne mod 33% i 1998.

Kommunens information om trafikplanlægning



Som i 1998 er der omkring en tredjedel af cyklisterne, der ikke besvarer spørgsmålet om, hvordan de vurderer Københavns Kommunes information om trafikplanlægning. 15% mener, den er god, 17% at den er rimelig, mens 28% finder, at informationen er dårlig. Denne fordeling er stort set den samme som i 1998.

Hvad kan få bilister til at cykle mere?

Når trafikanterne har valgt at bruge bilen i den daglige transport, er det efter al erfaring en svær opgave at få dem til at skifte over til cykel. Trafikvaner bygger meget på holdninger. Det er ikke udelukkende transportbehovet, der afgør hvilken transportform, der vælges. Det blev illustreret i en undersøgelse, Danmarks Miljøundersøgelser gennemførte for nogle år siden. Her blev bilisterne opdelt i 3 grupper: Lidenskabelige bilister, hverdagsbilister og fritidsbilister. På landsplan fordelte bilisterne i de tre grupper sig med 8% lidenskabelige bilister, 44% hverdagsbilister og 48% fritidsbilister. De lidenskabelige bilister kan næsten intet flytte over til andre transportformer. Det er således især hverdagsbilisterne, der kan påvirkes til at vælge cyklen evt. kombineret med kollektiv trafik.

I årets interviewundersøgelse har vi derfor spurgt bilisterne, hvad der kunne få dem til at cykle mere.

Ca. en tredjedel af de 705 interviewpersoner har rådighed over en bil til daglig, men kun lidt over halvdelen af dem, benytter bilen til daglig. Det passer meget godt med andre undersøgelser, der viser, at omkring halvdelen af de københavnske bilejere kun bruger bilen til fritidsformål.

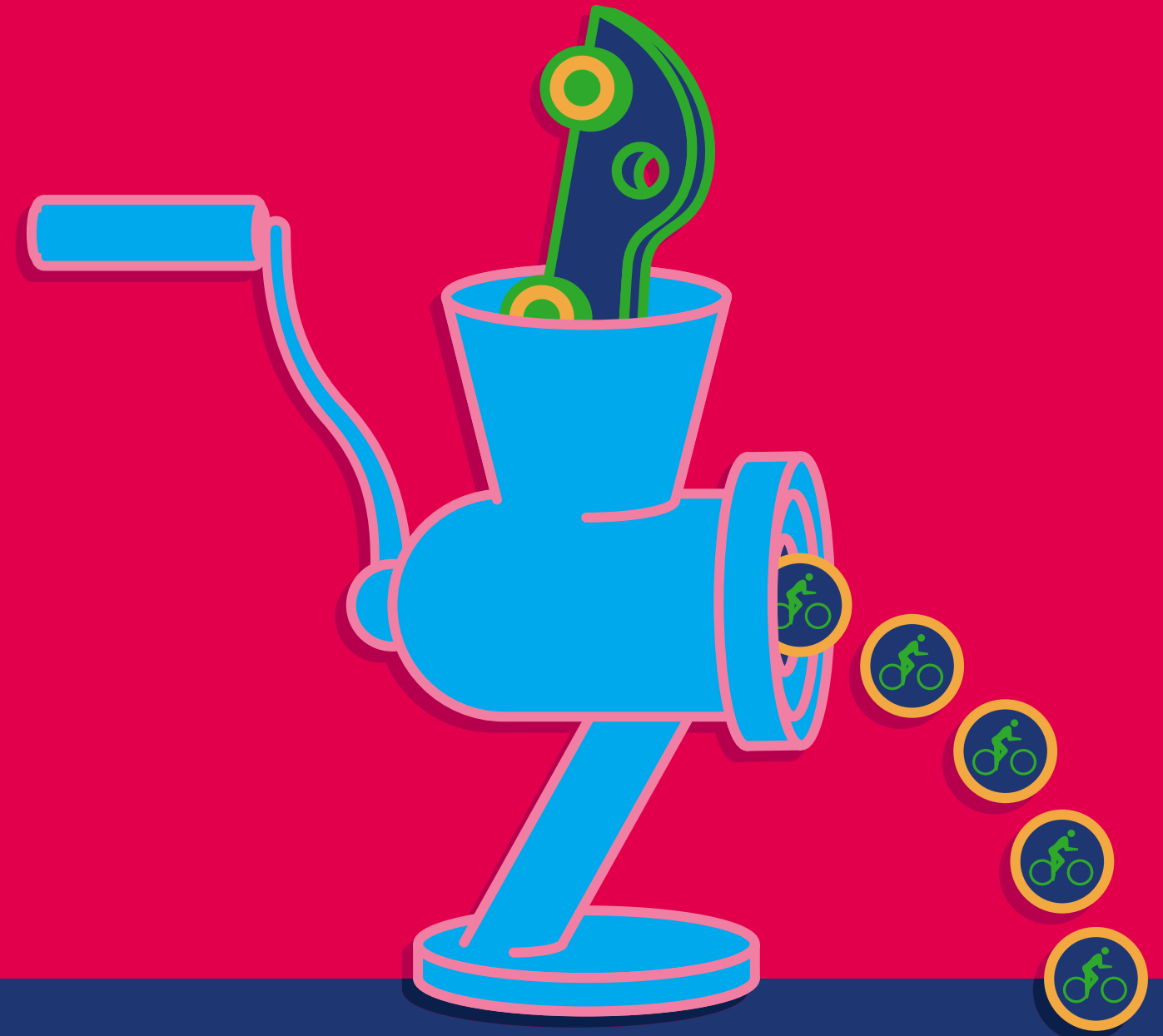
To tredjedele af hverdagsbilisterne giver imidlertid udtryk for, at de godt kan overtale til at stille bilen, hvis en række forhold for cyklister blev forbedret.

De hyppigst nævnte forhold er:

- bedre og flere cykelstier
- prioritering af cyklister
- bedre trafikkultur og
- færre biler

Derudover nævnes en række forhold som vedligeholdelse, cykelparkering, forgrønt for cyklister, nedsat hastighed, bedre kombination med bus og tog, og højere parkeringsafgifter. Dertil kommer de mere fantasifulde forslag om bedre vejr, medvind osv.

Der er faktisk ikke den store forskel på de svar, bilisterne giver, og de ønsker cyklisterne har til forbedring af forholdene for cyklister. Forskellen ligger i, at cyklisterne er mere tilfredse med forholdene. En del af opgaven er måske at lokke bilisterne til at prøve at cykle i København. Det er en væsentlig del af indholdet i den årlige "Vi cykler til arbejde" kampagne, som Københavns Kommune deltager i sammen med Dansk Cyklist Forbund.



HVAD KAN FÅ BILISTER TIL AT CYKLE MERE?

- bedre og flere cykelstier
- prioritering af cyklister

- bedre trafikkultur
- færre biler

Københavns kommunes cykelpolitik

Cykelpolitikken tager udgangspunkt i Trafik- og Miljøplanen, hvor et overordnet mål er, at stigningen i persontransportarbejdet skal tilgodeses ved øget kollektiv trafik og øget cykelbenyttelse. I Handlingsplanen for trafikafvikling i København 2000-2005 blev cykelpolitikken formuleret som en delplan, og blev hermed godkendt som udgangspunkt for kommunens indsats på cykelområdet. Cyklen skal fremover have en endnu mere central placering i Københavns trafik, for at vi kan leve op til målsætningen. Cykelpolitikken bliver udgivet særskilt i løbet af 2001.

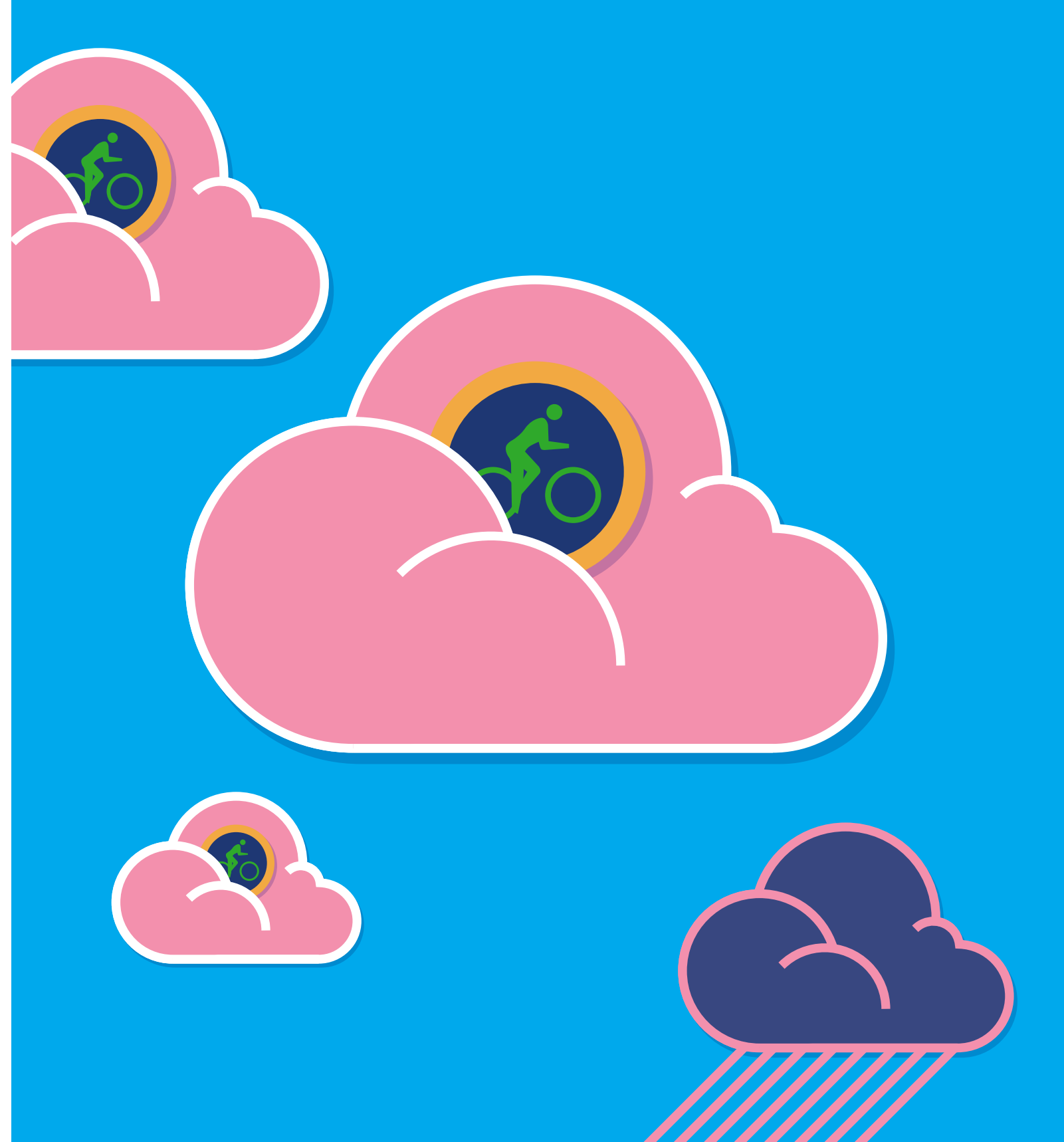
Alle der forsker i, hvordan man får flere til at cykle, er nået til den erkendelse, at det er en vanskelig opgave at flytte trafikanter fra privatbil til cykel, fordi bilen opleves så komfortabel. Information og kommunikation med brugerne er derfor en vigtig opgave. Trafikanterne skal opfordres til at vælge eller fastholde cyklen, gennem information om de gode forhold for cyklister i København, samtidig med at der fortsat gennemføres fysiske forbedringer for cyklister. Ellers får indsatsen i gaderne ikke fuld effekt. Dette cykelregnskab er en del af kommunens information om forholdene for cyklister. Derudover udgiver kommunen løbende et cykelstikort, der uddeles gratis. Af andre kampagner kan nævnes, at Københavns Kommune deltager i den årlige "Vi cykler til arbejde" kampagne sammen med Dansk Cyklist Forbund.

Det er samtidig erfaringen, at positive tiltag for at fremme cykling (guleroden) skal kombineres med, at det bliver dyrere eller vanskeligere at bruge bilen (pisken). Midlerne til at stoppe væksten i biltrafikken kan være regulering af udbudet af parkeringspladser, betaling for parkering og kørselsafgifter.

Målene og de konkrete forventede resultater for Københavns Kommunes cykelpolitik, der skal opnås over perioden 2000-2012 svarende til kommuneplanens lange perspektiv, kan sammenfattes i:

- Cyklens andel af bolig- arbejdsstedsrejser skal øges. *Andelen af pendlere, der bruger cyklen til arbejdspladser i København, øges fra 34% til 40%.*
- Antallet af cyklistulykker skal reduceres. *Cyklisternes risiko for at komme til skade eller blive dræbt reduceres med 50% i forhold til 2000, beregnet i forhold til antal kørte km.*
- Cyklisternes tryghed skal forbedres. *Det måles ved at andelen af københavnske cyklister, der synes, det er trygt at cykle i byen, øges fra 60% til 80%.*
- Cyklisternes rejsehastighed på længere strækninger skal forbedres. *Målet er, at rejsehastighed på ture over 5 km forbedres med 10%.*
- Cyklisternes komfort skal forbedres. *Det måles ved, at max 5% af cykelstrækningerne registreres med utilfredsstillende belægning.*

En fællesnævner for de områder, der har betydning for, om folk vælger cyklen frem for bilen, er cyklisternes transportstandard. Som det fremgår af målene kan den beskrives ud fra begreberne: Sikkerhed og tryghed, effektiv rejsehastighed, sundhed, oplevelse og komfort. Disse begreber bliver mere udførligt omtalt i cykelpolitikken, ligesom indsatsen på de udvalgte områder gennemgås.



KØBENHAVNS KOMMUNES CYKELPOLITIK

- Cyklens andel af bolig- arbejdsstedsrejser skal øges.
- Antallet af cyklistulykker skal reduceres.
- Cyklisternes tryghed skal forbedres.
- Cyklisternes rejsehastighed på længere strækninger skal forbedres.
- Cyklisternes komfort skal forbedres.

Andre trafikanter om cyklister

Som en særlig nuance i cykelregnskabet er fodgængerne/brugerne af offentlig transport samt bilisternes syn på cyklisterne inddraget i undersøgelsen. Målet har været at vurdere cyklisterne blandt de andre trafikanter.

130 bilister og 206 brugere af offentlig transport/fodgængere deltog i undersøgelsen.

Generende forhold i trafikken

Når de to trafikantgrupper spørges om hvilke forhold, der er særligt generende i trafikken, signalerer svarene ikke, at det er cyklisterne, der udgør den største gene. Flere trafikanter føler sig imidlertid generet i den Københavnske trafik, end tilfældet var ved sidste undersøgelse.

For bilisterne er den megen trafik den største generende faktor i København. 42% mener, at der er for mange bilister, hvilket er en markant stigning i forhold til sidste cykelregnskab, hvor 26% var af den opfattelse. Antallet af cyklister er ligeledes generende, men her ses et svagt fald fra 27% til 25%. Til gengæld er de andre trafikanters dårlige opførsel blevet en større gene. Noget kan således tyde på, at københavnere er ved at udvikle en dårlig trafikant-kultur.

Fodgængerne/brugerne af offentlig transport føler sig ikke specielt generet af de øvrige trafikanter. Mere end en fjerdedel af denne gruppe føler sig ikke generet af noget, når de færdes i København. De trafikanter, der i denne gruppe føler sig generet, fokuserer primært på forhold ved de offentlige transportmidler. Det er således gener, der er direkte forbundet med deres egen transport. Blandt andet klages der over forsinkelser og overfyldte busser.

Hvordan opfattes cyklisterne?

Bilister og fodgængere/brugere af offentlig transport blev spurgt direkte, om de føler sig generet af cyklisterne, om de synes, cyklisterne overholder færdselsreglerne, samt om de synes, cyklisterne er skyld i farlige situationer.

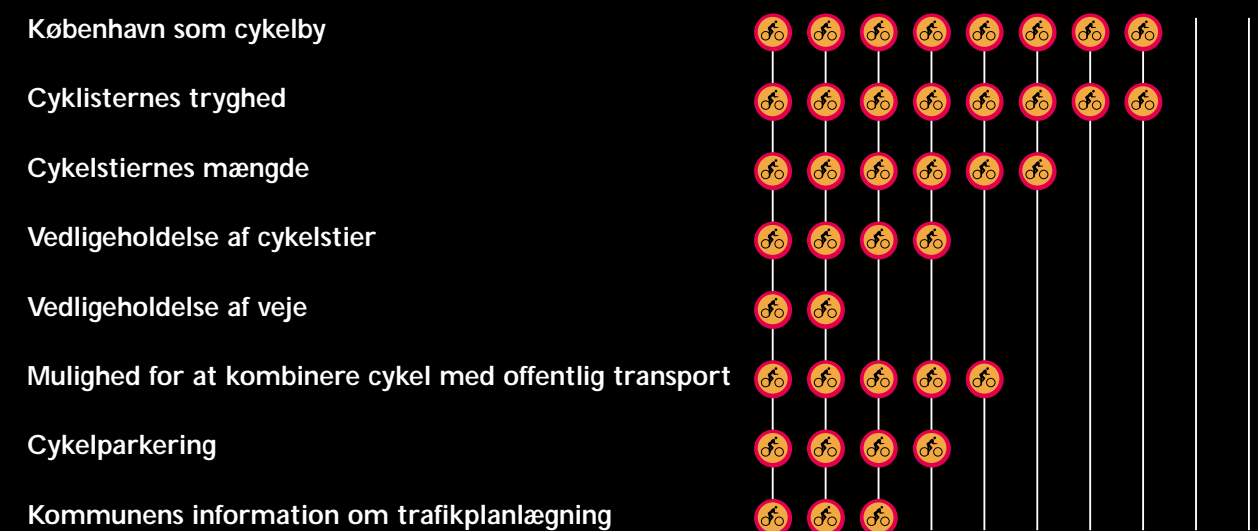
Direkte adspurgt er der flere blandt de to trafikantgrupper, der føler sig generet af cyklisterne, end det blev udtrykt i det generelle spørgsmål. Omkring halvdelen mener dog fortsat, at cyklisterne ikke er til gene. Alligevel er cyklisterne tilsyneladende dårlige til at overholde færdselsreglerne. Næsten trefjerdedele mener, at cyklisterne sjældent overholder færdselsreglerne. Samtidig mener 66% af bilisterne og 60% af fodgængerne/kollektivbrugerne, at cyklisterne ofte er skyld i farlige situationer i trafikken.

Sammenlignet med sidste cykelregnskab har cyklisterne, i de øvrige trafikanters øjne, altså ikke forbedret deres adfærd i trafikken. Derfor er det bemærkelsesværdigt, at de ikke opleves som en speciel stor gene for de andre. Med andre ord, på trods af deres opførsel, er det lykkedes cyklisterne at opretholde et godt forhold til de andre trafikanter.

Resumé

Nøgletal:	2000	1998	1996	1995
Cykeltrafik	0,96 mill. km	0,84 mill. km	0,85 mill. km	0,73 mill. km
Cykler på arbejde (99)	34%	30%	30%	31%
Biltrafik	4,43 mill.km	4,28 mill.km	4,05 mill.km	3,92 mill.km
Antal km cykelsti	307 km	302 km	294 km	293 km
Antal km cykelbaner	10 km	6 km		
Længde af grønne cykelstier	43 km	42 km	41 km	41 km
Til vedligeholdelse af cykelstier	9,1 mill.kr	5,3 mill.kr	4,7 mill.kr	3,9 mill.kr
Alvorligt tilskadekomne cyklister (99)	211	197	252	231
Lyskryds med cyklistprioritering	28%	26%	24%	23%
Cykelbude, antal årlige ture	877.800	984.100	664.800	539.200

Karakterer fra cyklisterne i 2000



Cyklisterne giver karakterer til emnerne på en skala fra 1 til 10 små cyklister, hvor 10 er det højeste.