



Cykelregnskab 2022

# **KØBENHAVN CYKLERNES BY**





Forord	5
Mål og nøgletal	6
Københavnerne i sadlen	8
Her cykler vi mest	10
Investeringer i verdens bedste cykelby	12
Cykelby i gult	14
Cykling i fritiden	17
Oplev København fra cykelsadlen	18
Stigende tilfredshed med cykelparkering og mikromobilitet	20
Broer binder byen sammen	22
Cykling på længere afstande	24
Tryk og sikker på cykel i København	26
Børn på skolevejene	28
Udvikling i nøgletal	30



# Forord

2022 er udpeget som Cyklens År - og samtidig er København vært for den første etape af Tour de France, der løber af stablen d. 1. juli. I den forbindelse glæder jeg mig til at fejre Københavnerens unikke cykelkultur med resten af verden.

I København arbejder vi for at gøre cyklen til det oplagte valg. Vi bygger nye cykelstier og opgraderer de eksisterende. Vi har anlagt 4.400 cykelparkeringspladser de sidste to år. Og i 2022 indvier vi fem nye supercykelstier, som skaber gode cykelforhold til Roskilde, Avedøre, Gentofte, Ørestad og på tværs af København, ligesom en ny cykelgade i Vendersgade skaber bedre forhold for både cyklister og gående. Spørger vi de københavnske cyklister er 97% tilfredse med cykelforholdene i byen. Særligt er tilfredsheden omkring cykelparkering steget de seneste ti år, fra 29% i 2012 til 47% i 2022.

På grund af de Covid19-relaterede nedlukninger af samfundet i 2020 og 2021 har Københavnerens transportmønstre set anderledes ud end de plejer. Og det afspejles i tallene. I de sidste to år er andelen af gåture således steget betydeligt, mens andelen af cykelture er faldet fra 28% i 2019 til 21% i 2021. Det samme

gælder andelen af cykelture til arbejde og uddannelse, der ligeledes er faldet fra 44% i 2019 til 35% i 2021.

Næste år vil vi kunne se, om der er tale om et generelt fald i cykelandelen eller om de fald vi har set i 2020 og 2021 kan tilskrives nedlukningerne af samfundet. Men uanset hvad, vil jeg, sammen med mine kolleger på Københavns Rådhus, fortsætte arbejdet med at gøre København til en endnu mere attraktiv by at cykle i - både for nuværende og fremtidige cyklister.

Når jeg ser ud ad vinduet fra Københavns Rådhus, er byens puls tydelig. København ville ganske enkelt ikke være den samme by uden de mange cyklende. Udover at bidrage til byliv, og mindske trængslen på vejene, er de hundredtusindvis af cyklister hver dag med til at indfri ambitionerne om en grønnere by, hvor effektiv transport, livskvalitet og sundhed går hånd i hånd.

## God læselyst og god cykelkultur!

Line Barfod  
Teknik- og Miljøborgmester

# Mål og nøgletal

I 2020 og 2021 har Københavnernes transportmønstre set anderledes ud end normalt på grund af COVID-19 nedlukningerne af samfundet, hvilket afspejler sig i de interviews og tællinger, der ligger til grund for cykelregnskabet. I 2020 og 2021 er cyklens andel af alle ture faldet, ligesom andelen af ture til arbejde og uddannelse på cykel er faldet.

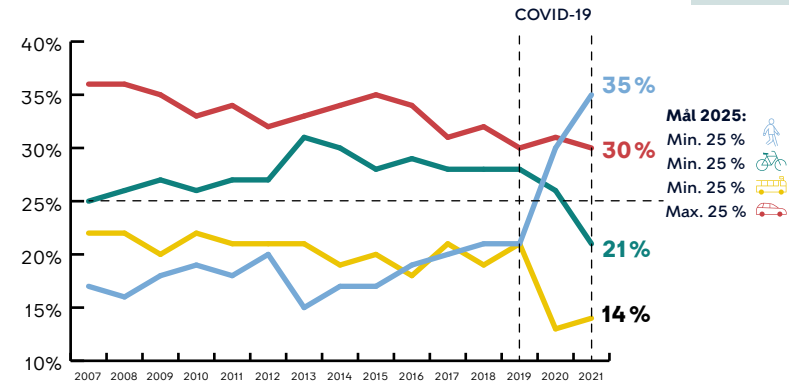
Københavns Kommune har et mål om, at cykling, kollektiv trafik og gang hver især skal udgøre mindst 25%, mens bilen højst skal udgøre 25% af alle ture i 2025. De sidste femten år har cykelandelen ligget mellem 25% og 31%. 2020 og 2021 har været præget af COVID-19 med hjemsendelser samt nedlukning af kulturlivet, hvor der oplevedes et fald i cykelandelen fra 26% til 21%, samtidig med at andelen af ture til fods steg markant. Bilens andel har ligget nogenlunde stabilt mens den kollektiv transports turandel er faldet. Tallene er behæftet med en statistisk usikkerhed på op til 5%.

**Cykelture til arbejde og uddannelse**  
Særlig ambitiøst er målet om en cykelmarkedsandel på 50% af turene til arbejde og uddannelse inden udgangen af 2025. I 2021 lå andelen på 35%, hvilket er et fald fra 42% i 2020.

København har en høj koncentration af offentlige forvaltninger og uddannelsesinstitutioner, som har været særligt omfattet af hjemsendelser i 2020 og 2021, hvilket vurderes at have haft stor betydning for andelen af cykelture til arbejde og uddannelse og en lidt mindre betydning for cyklens andel af alle ture i 2020 og 2021.



1,44 mio. km blev cyklet dagligt i 2019 inden COVID-19-pandemien - **I 2021 var det 1,45 mio. km**

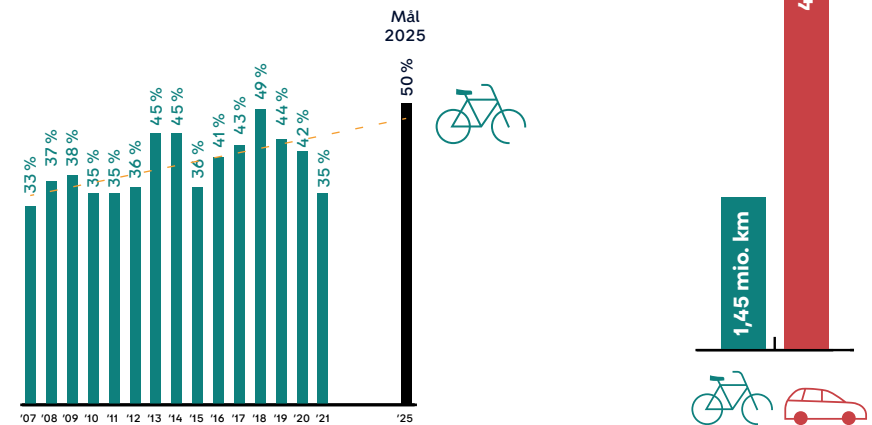


↑ Udvikling i turfordeling for alle ture de sidste 15 år baseret på TU-data



↑ Alle ture med start og/eller stop i København i 2021 baseret på TU-data. Den inderste cirkel viser målene for 2025

↑ Ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune i 2021 baseret på TU-data. Den inderste cirkel viser målet for 2025



↑ Cyklens andel af ture til og fra arbejde og uddannelse i København de sidste 15 år baseret på TU-data

↑ Cyklede og kørte kilometer i København pr. hverdag i 2021, baseret på forvaltningens egne tællinger



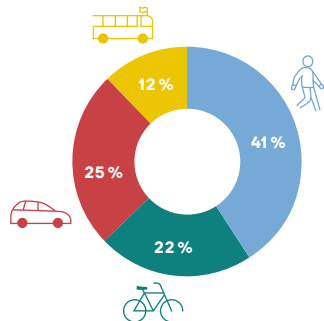
# Københavnerne i sadlen

Omkring halvdelen af københavnernes angiver, at cyklen generelt er deres mest anvendte transportmiddel, og 62% cykler mindst et par gange om ugen. Københavnerne grunde til at vælge cyklen er, at den er nem, hurtig og giver god motion. Siden 2020 er antallet af el- og ladcykler fordoblet, og cykling og gang udgør tilsammen mere end hver anden tur blandt københavnernes.

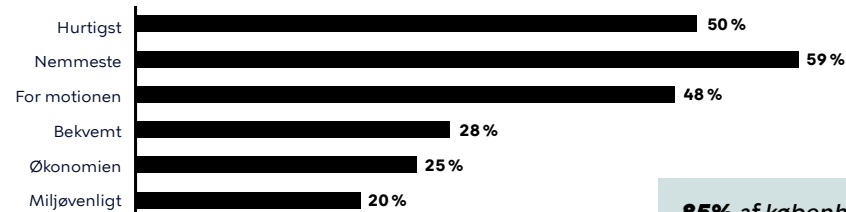
**48%** af københavnernes angiver cyklen som deres mest anvendte transportmiddel

**97%** af cyklende københavnere er generelt tilfredse med København som cykelby

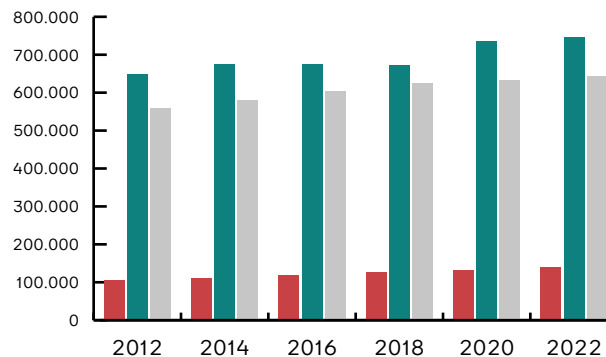
**75%** af københavnernes oplever, at cykelkulturen bidrager positivt til bylivet i København



↑ Københavnerne ture fordelt på transportmidler baseret på TU-data 2021



↑ Københavnerne grunde til at vælge cyklen 2022



↑ Udviklingen af cykler, biler og indbyggere i København over tid

**85%** af københavnernes har adgang til en cykel

Københavnerne ejer i alt 745.800 cykler, hvilket er **over fem gange flere cykler end biler**

Københavnerne ejer ca. 40.000 ladcykler, hvilket er **over dobbelt så mange som i 2020**

Københavnerne ejer ca. 26.800 elcykler, hvilket er **12 gange flere elcykler end elbiler**

# Her cykler vi mest

Cykeltrafikken er særligt koncentreret omkring byens broer, der krydser Søerne og Inderhavnen. Her færdes lige så mange cyklister, som der kører biler på store motorvejsbroer andre steder i landet.

## Cyklerne dominerer i Indre By

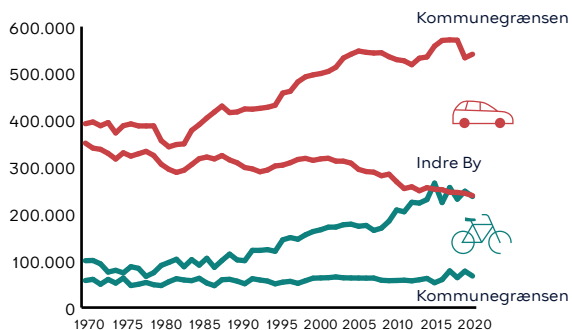
Udviklingen siden 1970 viser, at der bliver cyklet markant mere i Indre By (+137%), og kørt mindre i bil (-32%), så der nu bliver talt omtrent lige mange cykler og

biler. I samme periode er trafikken over kommunegrænsen steget både i bil (+38%) og på cykel (+17%), mens der dog stadig tælles ca. otte gange flere biler end cykler.

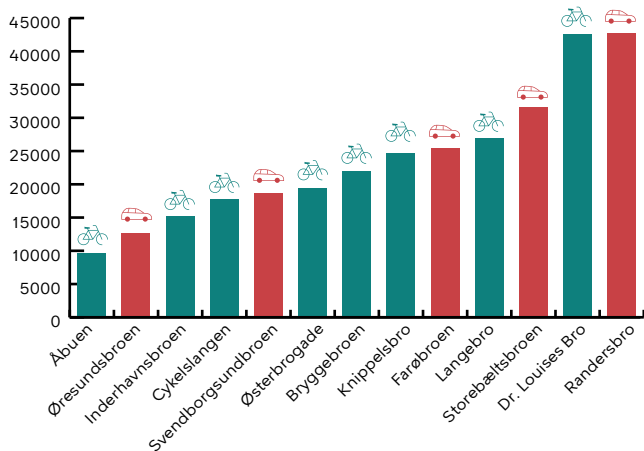
**48%** af cyklende københavnere oplever, at der ikke er plads nok på cykelstierne i myldretiden

Den beregnede gennemsnitshastighed for cyklister er **16,2 km/t** i 2021, hvilket er det samme som i 2020

Hver dag cykler **42.600** over Dronning Louises Bro, hvilket er mere end tre gange så mange biler der krydser Øresundsbroen



↑ Udvikling i antal cykler og biler på tværs af Indre By og kommunegrænsen baseret på forvaltningens egne tællinger 1970-2021



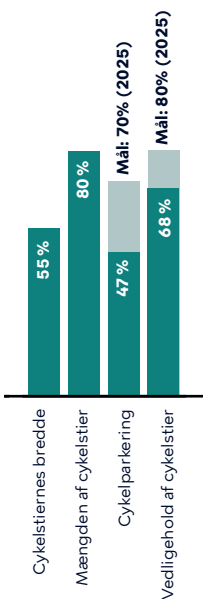
↑ Antal cykler og biler på udvalgte strækninger per hverdag 2021



↑ Simulering af cykeltrafik i København via trafikmodellen COMPASS. De orange og røde linjer viser de største cykeltrafikmængder på hverdage, som toppes på Torvegade, over Knippelsbro, langs Gothersgade, på Dronning Louises Bro og langs Nørrebrogade

# Investeringer i verdens bedste cykelby

København investerer hvert år i udbygningen af cykelinfrastrukturen. Det bidrager til en sammenhængende og bedre cykeloplevelse gennem byens gader. De sidste 10 år har Københavns Kommune samlet investeret 0,84 mia. kr. i at forbedre cykelforholdene i byen.

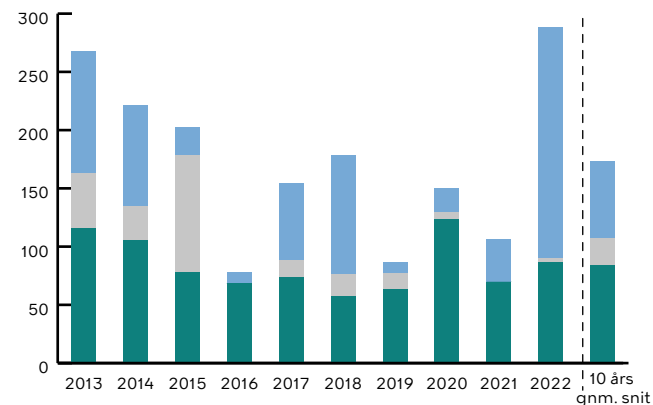


De sidste 10 år er der i gennemsnit blevet investeret 84 mio. kr. årligt til cykelinitiativer, samt 89 mio. kr. til øvrige trafikale tiltag, der forbedrer strøggader, skoleveje, trafikikkerhed med videre, som samlet set bidrager til at udvikle København som verdens bedste cykelby.

## Anlæg af ny cykelinfrastruktur

Siden 2020 er en ny cykel- og gangbro over Folehaven blevet anlagt, og flere strækninger har fået nye eller bredere cykelstier, bl.a. cykelstien ved Lygten i Nordvest der er blevet udvidet i år. I 2022 anlægges også en cykelgade på Vendersgade, hvor cyklister og fodgængere får bedre fremkommelighed, mere cykelparkering og opgraderede byrum. Desuden åbnes fem nye supercykelstier i 2022.

↑ Cyklende københavneres tilfredshed med cykelinfrastrukturen 2022



→ Investeringer til cykelområdet og relaterede indsats (mio. kr.)

■ Cykelinitiativer ■ Eksterne investeringer ■ Sikre skoleveje, trafikikkerhed, strøggader cykel- og gangbroer mv.

## I Københavns Kommune vil der i 2022 være anlagt:

- 388 km Cykelstier
- 33 km Cykelbaner
- 65 km Grønne Cykelruter
- 60 km Supercykelstier

Cykel- og biltrafikken er størst om morgenen mandag til onsdag - her er ca. **dobbelt så mange cyklister** som biler.

Lørdag og søndag er der **flere biler end cyklister** på vejene



↑ Nyanlagt cykelinfrastruktur i København 2019-2022



## Cykelby i gult

I sommeren 2022 kommer verdens største cykelløb til verdens bedste cykelby. København er værtsby for Grand Départ, som er enkeltstarten og første etape af Tour de France. Enkelstarten er en ca. 13 km lang rute og køres fredag den 1. juli.

### Tour de København for alle

I forbindelse med Tour'en holder København cykelfestivalen FestiVélo i Fælledparken den 1.-2. juli, hvor alle borgere er velkomne. Én af de helt store begivenheder er Tour de København, hvor enkeltstartsruten åbnes for alle dagen efter, at cykelrytterne har kørt enkeltstarten. Her er ruten afspærret for den øvrige trafik. Københavns Kommune er hovedarrangør med flere samarbejdspartnere.

### 2022 er Cyklens år

Regeringen har udråbt 2022 til at være Cyklens År. Det betyder, at der vil være særligt fokus på fordelene ved at cykle, og at få flere til at cykle. Københavns Kommune er i den forbindelse vært for et politisk cykeltopmøde forud for Tour'en, som skal sætte fokus på hverdagscyklung og fremtidens Cykel-Danmark.

*I København bliver der cyklet ca. **400 Tour de France-løb** på en hverdag*



↑ Enkelstartsruten for Tour de France i København



## Cykling i fritiden

Det er ikke kun til og fra arbejde og uddannelse, at cyklen bruges som transportmiddel. Næsten 9 ud af 10 københavnere cykler i deres fritid, og byens mange Grønne Cykelruter er oplagte som et roligt afbræk fra hverdagens trafikmylder.

77% af københavnere cykler et par gange om ugen eller mere i deres fritid, og 24% bruger cyklen som motion i fritiden, enten alene eller med en cykelklub. Københavnernes tre hyppigste grunde til at vælge cyklen i fritiden er:

- Transport til fritidsaktiviteter (44%)
- Transport til besøg hos venner eller familie (42%)
- For at være ude i frisk luft (26%).

Københavnerne angiver, at følgende kan få dem til at cykle mere i fritiden:

- Flere grønne cykelruter
- Bedre vejrforhold
- Bredere cykelstier.

### Grønne og rekreative cykelruter

København har et net af 24 cykel- og gangruter kaldet Grønne Cykelruter, der primært forløber væk fra biltrafik og langs grønne og blå områder. I alt 65 km af de planlagte 115 km Grønne Cykelruter er anlagt i dag. 53% af københavnere er tilfredse med mængden af grønne cykelruter.



# Oplev København fra cykelsadlen

Hvis du vil udforske Københavns cykelinfrastruktur på egen hånd, er her et forslag til en rute, der inkluderer nogle af byens mest bemærkelsesrige løsninger.

- 1** **Københavns Rådhusplads** er turens første stop. I toppen af Richs-huset på højre side af Vesterbrogade er den gyldne skulptur "Vejrpigerne" fra 1936, som tidligere fungerede som barometer, hvor den cyklende kvinde drejede frem ved godt vejr.
- 2** **Åbuen** fører dig over den trafikerede Åboulevard og forbinder Frederiksberg- og Københavns Kommune.
- 3** **Forsat langs Nørrebroparken via den Grønne Cykelrute til Den Røde Plads** og **Superkilen**, som er farverige urbane pladser med skaterbaner, legepladser, springvand og palmer, med klare referencer til områdets multikulturelle profil.
- 4** **Via Nørrebrogade**, der fra 2008-2014 gennemgik en trafikal omdannelse, kommer du til Dronning Louises Bro, som er den travleste cykelsti i København – måske endda i hele verden! Broen emmer af liv, og hvis du er heldig, kan du få en plads på bænkene i solen.
- 5** **Nørreport Station** er Danmarks mest befærdede station. Her finder du de karakteristiske "cykelbede" til cykelparkering, der friholder udsigten over pladsen og leder regnvand væk fra fortovet.
- 6** Kør langs Kongens Have via Nyhavn og nyd udsigten fra **Inderhavnsbroen**, en populær gang- og cykelrute mellem Indre By og Christianshavn.
- 7** **Cirkelbroen** er designet af den dansk-islandske kunstner Olafur Eliasson og er inspireret af skibsmaster fra havnens maritime fortid. Her kan du se Det Kongelige Bibliotek, også kaldet Den Sorte Diamant, spejle sig i vandet.
- 8** **Lille Langebro** binder Christianshavn og Islands Brygge sammen med Indre By. På den anden side af broen kan du se BLOX-bygningen og Christians IV Bryghus. Fortsæt langs Islands Brygge Havnepark og nyd det mangfoldige byliv.
- 9** Via **Bryggebroen** fortsættes cykelruten gnidningsfrit til **Cykelslangen**, som er byens måske mest ikoniske cykelbro. Forløbet forbinder Vesterbro med Amager.

**10** Fortsæt ad Dybbølsbro, som har byens bredeste dobbeltrettede cykelsti – 10 m i alt, til Vesterbro, hvor du finder **Sønder Boulevard**. Et charmerende grønt gadestrøg, som også udgør den Grønne Cykelrute Carlsberg-ruten, og byder på både boldspil og en kop kaffe i solen.

**11** På **Københavns Hovedbanegård** kan cyklen kombineres med tog, bus og metro. Reventlowsgade blev ombygget i 2020 og har fået 730 nye cykelparkeringspladser.



↑ Forslag til cykeltur rundt i København med fokus på fremtrædende cykelinfrastruktur

# Stigende tilfredshed med cykelparkering og mikromobilitet

Flere københavnere er tilfredse med cykelparkeringen i byen. Mikromobilitet i form af by- og delecykler bliver brugt af næsten hver 10. københavnere, og el-løbehjul har fået nye faste parkeringspladser.



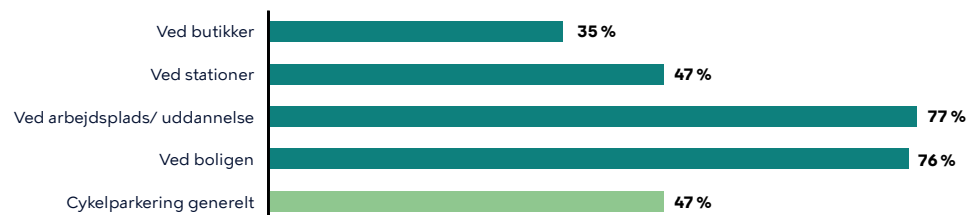
↑ Jægersborggade på Nørrebro inden genopretningsprojektet

## Bedre mulighed for at parkere cyklen

Gode cykelparkeringsforhold har betydning for cyklister komfort og tilfredshed. Derfor er det kommunens mål, at 70% af københavnere er tilfredse med cykelparkeringsmulighederne i 2025. Vi er stadig ikke i mål, men 47% af københavnere er tilfredse med cykelparkeringen i 2022. Dette er en markant stigning fra kun 29% tilfredse i 2012. I samme periode har Københavns Kommune anlagt 14.200 nye cykelparkeringspladser. 60% af københavnere med adgang til cykel har oplevet af få stjålet en cykel.

## Fra bilparkering til cykelparkering i Jægersborggade

Jægersborggades butikker og restauranter tiltrækker mange besøgende på cykel. De mange uhensigtsmæssigt parkerede cykler har dog været et problem, da mangel på stativer medførte en belægningsprocent på 523%. Med ønske fra besøgende, beboere og det lokale



↑ Københavnernes tilfredshed med cykelparkering 2022

handelsliv får Jægersborggade derfor i 2022 et løft af cykelparkeringen i forbindelse med genopretning af gaden. I alt bliver 25 parkeringspladser omdannet til 250 nye cykelparkeringspladser, samt mere plads til byliv.

## Ny parkering til el-løbehjul

By- og udlejningscykler såvel som el-løbehjul opstilles rundt om i byen af

forskellige udbydere. 37% af københavnere føler sig generet af el-løbehjul, hvilket er et fald fra 53% i 2020. Dette kan hænge sammen med de nye regler for opstilling af el-løbehjul, som skal parkeres i en af de 240 faste parkeringsområder. El-løbehjulene kan køre over hele byen, og kan parkeres midlertidigt, mens taxameteret kører. Brugere af el-løbehjulene skal desuden have hjelm på, når de kører.

*Inden for det seneste år har 8% af københavnere anvendt bycykler og udlejningscykler, og 10% har benyttet el-løbehjul*

*6% af københavnere forventer at bruge bycykler, udlejningscykler eller el-løbehjul i fremtiden*

*København har i 2022: 1.400 bycykler 5.200 udlejningscykler (Donkey Republic, Lime og Tier) 2.400 udlejnings el-løbehjul (VOI, Lime og BOLT)*





## Broer binder byen sammen

Inden Bryggebroen over Inderhavnen åbnede i 2006, var der kun tre broer over Københavns havneløb, og der var gået 50 år fra åbningen af den sidste. Siden da har København fået 18 cykel- og gangbroer, som smutveje over vandet og de mest trafikerede veje.

### Københavns ikoniske broer

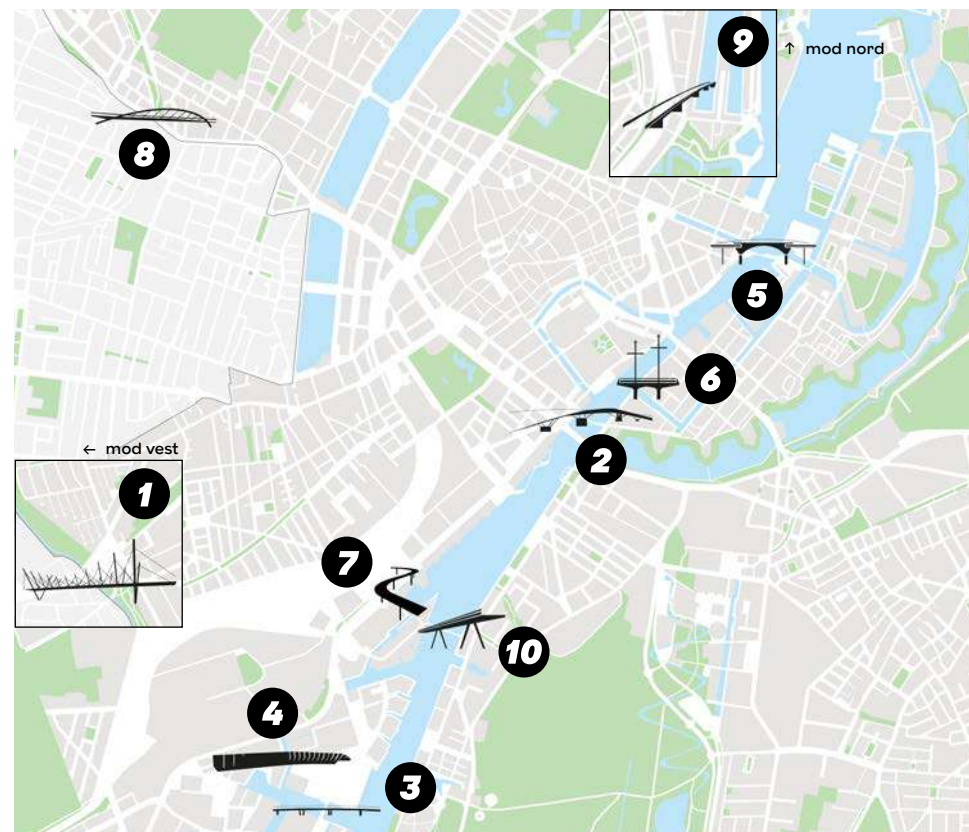
På illustrationen ses 10 af Københavns mest ikoniske cykel- og gangbroer.

Udover at øge fremkommeligheden for cyklisterne har flere af broerne også en

høj æstetisk værdi, og fungerer som lokale pejlemærker.

Mange af cykel- og gangbroerne er så populære, at de bliver brugt af mange flere end først estimeret.

### ↓ 10 af Københavns mest ikoniske cykel- og gangbroer



- |   |  |   |
|---|--|---|
| <p><b>1 Folehavebroen (2020)</b><br/>Cykler: 1.500 i døgnet<br/>Fodgængere: 300</p>     | <p><b>5 Inderhavnsbroen (2016)</b><br/>Cykler: 15.200 i døgnet<br/>Fodgængere: 4.600</p> | <p><b>8 Åbuen (2008)</b><br/>Cykler: 9.700 i døgnet<br/>Fodgængere: 1.100</p>         |
| <p><b>2 Lille Langebro (2019)</b><br/>Cykler: 17.300 i døgnet<br/>Fodgængere: 3.700</p> | <p><b>6 Cirkelbroen (2015)</b><br/>Cykler: 2.700 i døgnet<br/>Fodgængere: 2.000</p>      | <p><b>9 Langeliniebroen (2006)</b><br/>Ingen aktuelle tællinger</p>                   |
| <p><b>3 Alfred Nobels Bro (2018)</b><br/>Cykler: 3.900 i døgnet<br/>Fodgængere: 900</p> | <p><b>7 Cykelslangen (2014)</b><br/>Cykler: 17.700 i døgnet<br/>(kun for cyklister)</p>  | <p><b>10 Bryggebroen (2006)</b><br/>Cykler: 22.000 i døgnet<br/>Fodgængere: 3.200</p> |
| <p><b>4 Belvederebroen (2016)</b><br/>Cykler: 1.500 i døgnet<br/>Fodgængere: 400</p>    |  |   |



## Cykling på længere afstande

57% af københavnere pendlere til/fra arbejde og uddannelse som en aktiv del af deres motion

59% af københavnere har kendskab til supercykelstierne

17% cykler på en elcykel på supercykelstierne

13% af de nye cyklister på supercykelstier er tidligere bilister

9% af københavnere kombinerer cykel og offentlig transport dagligt

I alt er der planlagt 145 km Supercykelstier i København frem mod 2045

Københavns mål om, at flere skal tage cyklen til arbejde og uddannelse afhænger af gode forhold for cykelpendlerne, ikke kun indenfor kommunens grænser men i hele regionen. Også elcykler og kombinationsrejser med kollektiv trafik muliggør længere ture på cykel.

### Supercykelstier - sundt, nemt og sikkert

Københavns Kommune deltager i et samarbejde med 30 andre kommuner og Region Hovedstaden om at lave et net af supercykelstier, der giver gode cykelforhold for pendlere på tværs af kommunegrænser. I dag er der i alt 15 supercykelstiruter i Region Hovedstaden, 11 af disse ruter løber igennem København.

I 2022 åbner fem nye supercykelstier i København, svarende til 25 nye km: Københavnruten, Roskilderuten, Ørestadsruten, Lyngbyruten og Avedørruten, som giver Københavns Kommune 60 km supercykelstier i alt.

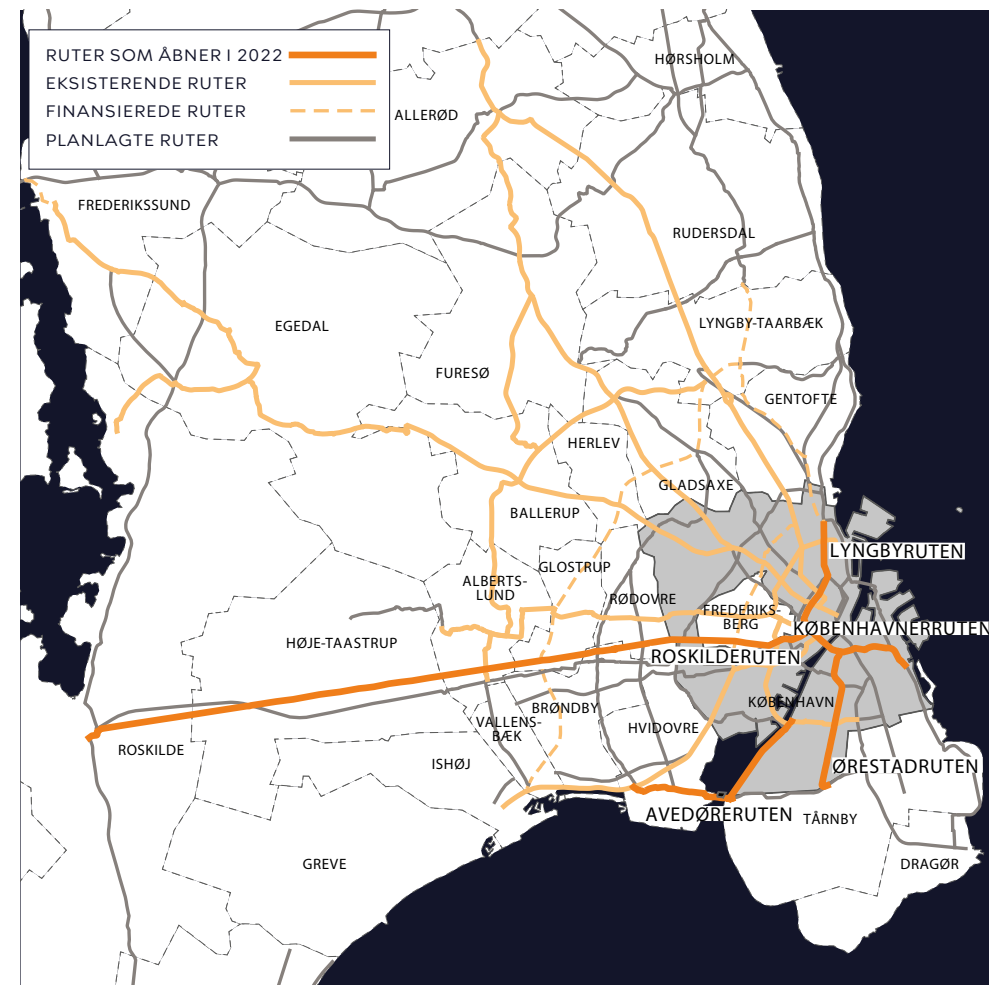
### Elcyklen gør det nemmere at køre langt

Der er store samfundsgevinster ved at få flere til at cykle, især på grund af sundhedsfordelen på almindelig cykel såvel som på elcykel. 15% af københavnere overvejer at købe en elcykel inden for de næste 12 måneder, bl.a. fordi hjælpemotoren gør det både nemmere og mere behageligt at cykle over længere afstande. Prisen er dog en årsag til, at københavnere tøver med at købe elcykler.

↓ De samfundsøkonomiske gevinster eller tab pr. 1 km kørt på cykel, elcykel, i elbil og bil. Transportministeriets Regnearksmodel 2022



### Supercykelstier i Region Hovedstaden 2022



# Tryk og sikker på cykel i København

København skal være en tryk og sikker by at cykle i. Målet i Københavns Nul-vision for trafikikkerhed er, at ingen bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken i 2025. I Budget 2022 er afsat 28 mio. kr. til sikre skoleveje og forbedringer for trafikikkerheden, ligesom hastigheden på næsten alle veje reduceres.

*79% af cyklende københavnere føler sig trykke på cykel – målet er 90% i 2025*

*89% af cyklende københavnere angiver, at de ikke kommet til skade i en trafikulykke inden for de seneste to år*

*47% af cyklende københavnere angiver, at de bruger cykelhjelm*

## Faldende risiko for ulykker

Cyklisters risiko for at komme til skade i trafikken er faldet efter en stigning i 2018 og 2019, så der i 2020 blev cyklet 5,48 mio. km mellem hver alvorlig cyklistulykke. Dog udgør cyklister stadig op til ca. 55% af alle dræbte og tilskadekomne i trafikken. I 63% af ulykkerne med en alvorligt skadet cyklist er en personbil modpart. I 2020 registrerede politiet 78 alvorlige cyklistulykker.

## Københavnerne cykeladfærd

I efteråret 2021 gentog Københavns Kommune kampagnen "Sikker Cykelby" for at sætte fokus på mere hensynsfuld adfærd på cykelstien. Her blev københavnere spurgt om, hvad der er god cykeladfærd.

God cykeladfærd ifølge københavnere:

- At orientere sig bagud, inden man overhaler
- At holde til højre på cykelstien
- At give tegn, når man stopper eller drejer.

Ca. halvdelen af københavnere mener, at kampagnen skærpede opmærksomheden på at cykle sikkert og hensynsfuldt.

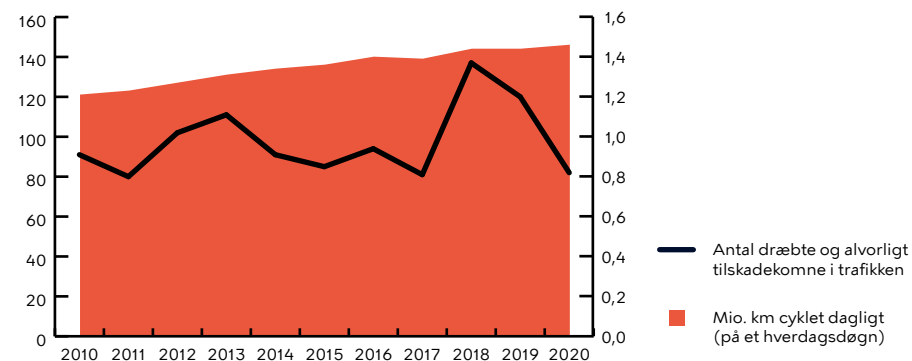


8 ud af 10 københavnere mener desuden, at det er en god idé, at Københavns Kommune prioriterer kampagner med fokus på god cykeladfærd.

## Hastigheden bliver sat ned på vejene

Det er politisk besluttet at sænke hastigheden for biler med 10 km/t på hele kommunens vejnet samt på udvalgte regionale veje, fx Vejlands Allé, Ågade og Roskildevej, hvor hastigheden reduceres til 50 km/t.

Sænkes hastigheden for bilister vil det føre til færre alvorligt tilskadekomne og dræbte. Den sænkede hastighed forbedrer også den oplevede tryk for cyklister og fodgængere, ligesom byrum og byliv får bedre vilkår, da støjen fra bilerne ligeledes nedbringes.



↑ Udvikling i trafikulykker og antal km cyklet i København 2010-2020

# Børn på skolevejene

I dag cykler eller går 7 ud af 10 københavnske skolebørn til skole, mens omkring en femtedel bliver kørt af deres forældre i bil eller på cykel, eller tager kollektiv transport. Skolebørnene oplever generelt selv deres skolevej som tryk, og 41% af forældrene til børn som selv cykler, er tilfredse med kommunens indsats for en tryk skolevej.



## Cykling på skoleskemaet

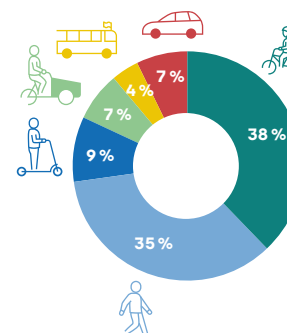
Skolerne i København bidrager til at gøre børnene til kompetente trafikanter. I 2020 afholdt næsten hver anden af folkeskolerne i Københavns Kommune gåprøver i 0.-1. klasse og hver femte skole afholdt cyklistprøver i 5.-6. klasse. Også skolernes trafikpolitik kan bidrage til at påvirke transporten til og fra skole, for både elever, forældre og ansatte. 18% af kommunens folkeskoler og 16% af privatskolerne har pt. en trafikpolitik.

## Undersøgelse af forældre og børns tryk

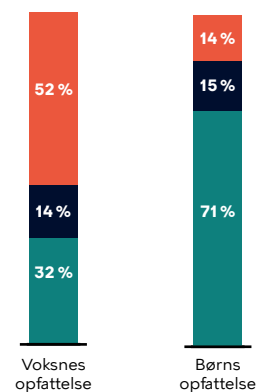
I 2020 gennemførte Københavns Kommune en undersøgelse på kommunale og private skoler. Her blev forældre til børn i 0.-9 klasse og elever i 6.-9. klasse bedt om at markere utrykge steder på et kort. Kommunen modtog i alt 7.000 besvarelser og 13.600 stedspecifikke inputs. Trykhedskortlægningen giver et billede af, hvor og hvordan forældre og ældre børn oplever utryk ved børnes transport til skole og fritid.

På baggrund af kortlægningen er Københavns Kommune ved at udvikle retningslinjer for udformning af gode cykel- og gangforhold ved Københavns skoler, idræts- og fritidstilbud.

↓ Københavnske skolebørns transportform til skole 2020. Baseret på en onlineundersøgelse blandt forældre og elever i udskolingens med 7.000 respondenter



↓ Voksnes og børns opfattelse af tryk på skolevejen 2020



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



# Udvikling i nøgletal

## Målsætninger for cykelområdet

	2012	2018	2020	2021	2025 (målsætning)
Andel af alle ture på cykel (%)	27	28	26	21	>25
Andel af ture til arbejde/ uddannelse i København på cykel (%)	36	49	42	35	50
Alvorligt tilskadedekomne på cykel (antal pr. år)	102	131	78	-1	0
Andel af PLUS-nettet med tre baner (%)	17	20	20	20	80
Reduktion i rejsetid på cykel ift. 2012 (%)	0	9	-2	-2	15

## Cyklende københavnernes tryghed og tilfredshed (andel)

	2012	2018	2020	2021 <sup>3</sup>	2025 (målsætning)
Tryghed for cykel (%)	76	77	79	79	90
Tilfredshed med vedligeholdelse af cykelstier (%)	61	73	73	68	80
Tilfredshed med cykelkulturens påvirkning på bylivet (%)	73	72	75	75	80
Tilfredshed med cykelparkering generelt (%)	29	37	44	47	70
Generel tilfredshed med København som cykelby (%)	95	97	97	97	-

## Cykelinfrastruktur

	2012	2018	2020	2021	Planlagt 2025 <sup>4</sup>
Cykelstier (km)	359	382	386	388	423
Cykelbaner (km)	24	33	33	33	18
Grønne Cykelruter (km)	43	63	64	65	115
Supercykelstier i Københavns Kommune (km)	2	30	30	35	145
Supercykelstier i Region Hovedstaden (km)	17	162	169	177	877
Cykelstier renoveret/ genoprettet (km)	- <sup>5</sup>	- <sup>5</sup>	7,0	5,8	-
Cykelparkeringspladser anlagt (antal pr. år)	1.000	600	2.600	1.800	37.000-72.000 <sup>6</sup>
Indsamlede efterladte cykler (antal pr. år)	8.230	14.533	20.140	11.670	-

## Øvrige nøgletal

	2012	2018	2020	2021
Beregnet gennemsnitshastighed for cyklister <sup>7</sup> (km/t)	15,5	15,6	16,2	16,2
Cyklede kilometer pr. hverdag (mio. km)	1,27	1,44	1,46	1,45
Cyklede kilometer mellem hver alvorlig ulykke (mio. km)	3,82	3,22	5,48	- <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Ulykker opgøres først i det efterfølgende år

<sup>2</sup> Rejsetid opgøres ikke i 2020 og 2021, metoden revideres, en ny opgørelse forventes frem til 2024

<sup>3</sup> Tal fra 2022, tilfredshed på cykelområdet opgøres hvert 2. år

<sup>4</sup> Udbygning af cykelstier, cykelbaner, grønne Cykelruter og supercykelstier i Københavns Kommune indgår i Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025. Udbygning af supercykelstier i Region Hovedstaden indgår i Visionsplan for supercykelstierne 2045. Udbygning af cykelparkering indgår i Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025.

<sup>5</sup> Ikke opgjort

<sup>6</sup> Tallene dækker over et minimum- og et maximum-scenarie for 2018-2025

<sup>7</sup> Beregning baseret på data om trafiksignalerne i de korridorer, der indgik i forvaltningens tidligere administrationsgrundlag for trafikledelse

## HVAD ER CYKELREGNSKABET?

Cykelregnskab 2022 giver en status af udviklingen på cykelområdet i København. Regnskabet beskriver Københavns Kommunes indsats og resultater, samt hvordan københavnere oplever København som cykelby. Cykelregnskabet henvender sig til københavnere og er samtidig inspiration for byer, der ønsker at få flere til at cykle. For Københavns Kommune er Cykelregnskabet et vigtigt værktøj for at gøre København til en endnu bedre cykelby.

Årets Cykelregnskab baserer sig primært på tal fra 2021 og 2022, blandt andet telefoninterviews med ca. 1.000 tilfældigt udvalgte københavnere, kommunens trafiktællinger og transportvaneundersøgelsen fra DTU. Tællinger og data er påvirkede af, at transportmønstrene i København i 2020 og 2021 har set anderledes ud en normalt på grund af forskellige nedlukninger af samfundet, som en konsekvens af COVID-19.

## En særlig årsag til at Cykelregnskabet udkommer i 2022

Cykelregnskabet 2022 er det 15. Cykelregnskab. Det første Cykelregnskab blev udgivet i 1996, og publikationen udkommer normalt hvert andet år i ulige år med tal fra det foregående år. Som noget særligt bliver dette Cykelregnskab udgivet i 2022 med tal fra 2022 og 2021, pga. Københavns værtskab for Tour de France Grand Départ i 2022 og Regeringens udpegning af 2022 som Cyklens År.

**Kilder:** Forvaltningens spørgeundersøgelse ifm. Cykelregnskabet 2022, Transportvaneundersøgelsen (TU-data) fra DTU Transport 2021, Teknik- og Miljøforvaltningens trafiktællinger 2021, forvaltningens beregnede gennemsnitshastighed 2021, forvaltningens opgørelser over anlæg af cykelinfrastruktur 2021, evalueringer af Supercykelstierne, Vejdirektorens trafiktællinger fra motorvejsbroerne, Øresundsbroens trafiktællinger, trafiktællinger for Storebælt fra Sund & Bælt Holding A/S, trafiktællinger fra Randers Kommune, Transportministeriets Regnearksmodel for Samfundsøkonomisk Analyse for transportområdet, politiets registrerede cyklistulykker 2021 samt den bydækkende tryghedskortlægning af børns cykling og gang til skole, idræt og fritid.

Læs mere på [www.kk.dk/cyklernesby](http://www.kk.dk/cyklernesby)

## Udgivet i juni 2022

af Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen

**Layout:** TMF Design.

**Foto:** Kontraframe, Troels Heien, Forvaltningens trafikmodel COMPASS, Teknik- og Miljøforvaltningens egne fotos.

