



Forord

København har et godt image som cykelby. Næsten 80% af cyklisterne synes, at København er god at cykle i – bedre end andre storbyer.

Igen gennem alle de år, Københavns Kommune har lavet cykelregnskab, er antallet af cyklister steget. Siden sidste Cykelregnskab (2000) er antallet af cyklister, der kører til og fra Indre By, steget med 6%, og 2% flere kører ind og ud af Københavns Kommune.

Københavns Kommune er meget glad for, at så mange bruger cyklen som transportmiddel. Det er meget vigtigt, at kommunen fortsat gør en indsats for at forbedre cykelforholdene! Både for at sikre gode forhold for dem, der allerede cykler, og for at få endnu flere til at cykle.

København har i 2002 for første gang fået en Cykelpolitik. Her peges på ni indsatsområder, der skal sikre, at flere cykler, at det bliver mere sikkert og trygt at cykle, at det bliver hurtigere at komme frem på cykel, og at komforten for cyklisterne forbedres. Samtidig er Københavns Kommune ved at udarbejde en Trafik- og Miljøplan – her er forbedringer af forholdene for cyklister et vigtigt indsatsområde. Der gøres således en stor indsats fra kommunens side, og der er stor fokus på, at cyklen er et godt og vigtigt transportmiddel, der har en positiv effekt på miljøet i byen og på den enkelte cyklists sundhed.

Cykelregnskabet viser, om cyklisterne er tilfredse og gør status over indsatsen. Cykelregnskabet er et redskab til politikerne i Københavns Kommune til at holde øje med, om indsatsen er god nok i forhold til de politiske målsætninger, og om der skal "skrues på" indsatsområderne i Cykelpolitikken.

Målet er, at 40% af pendlerne til arbejdspladser i København skal cykle til arbejde i 2012. Det vil kræve en stor indsats, men jeg synes dette mål er så vigtigt at nå, at jeg vil lægge meget vægt på, at der i de kommende par år arbejdes målrettet herpå. God cykellyst!



Søren Pind, Borgmester for Bygge- og Teknikforvaltningen

CYKELREGNSKAB 2002

Udgivet i maj 2003
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 hos:
Vej & Park
Njalsgade 13, 5.
2300 København S
Tlf. 3366 3500
Email: vp-publikationer@btf.kk.dk
www.vejpark.kk.dk/CyklernesBy

Sammenfatning

Formål









Cykelregnskabet er både cyklisternes og Københavns Kommunes regnskab over indsatsen på cykelområdet. Cyklisternes del af regnskabet består af en spørgeundersøgelse, hvor Københavns cyklister beskriver, hvordan de synes, det er at cykle i byen. Kommunen bidrager med en række nøgletal, der beskriver forhold, som er vigtige for cyklisterne. Endvidere angiver måltallene, hvordan det går med at opfylde målsætningerne i Cykelpolitik. Cykelregnskabet informerer også om kommunens aktuelle planer og initiativer på cykelområdet.

Cykelregnskabet dækker en toårig periode og udkommer på både dansk og engelsk. Næste Cykelregnskab forventes at udkomme i foråret 2005.

Det mener cyklisterne

Den første del af Cykelregnskabet præsenterer cyklisternes holdninger og meninger. Som ved tidligere Cykelregnskaber er cyklisternes holdninger og meninger målt ved hjælp af en interviewundersøgelse. Resultaterne præsenteres under afsnittet "Det mener cyklisterne" og under relevante emner i regnskabet. Cyklisternes vurdering omsættes til et pointsystem, som bygger på 10 små cyklister – jo flere cyklister, jo bedre!

Sammenholdt med det foregående Cykelregnskab er der en nogle forskydninger. Fem steder er ændringene så store, at det har påvirket antallet af "små cyklister" i 2002:

-  København som cykelby: 8
Uændret vurdering.
-  Cyklisternes tryghed: 6
Uændret vurdering.
-  Cykelstiernes mængde og bredde: 5
Lavere vurdering.
-  Vedligeholdelse af cykelstier: 5
Højere vurdering.
-  Vedligeholdelse af veje: 3
Højere vurdering.
-  Mulighed for at kombinere cykel og offentlig transport: 5
Uændret vurdering.
-  Cykelparkering: 3
Lavere vurdering.
-  Kommunens information om trafikplanlægning: 4
Højere vurdering.

Nøgletal

Cykelregnskabet indeholder også en række nøgletal, som er udpeget som vigtige af cyklisterne i forbindelse med det første Cykelregnskab. Nogle få nøgletal er gået ud i tidens løb, mens enkelte nye er kommet til.

- Cykeltrafikken er steget med 6%, så der nu cykles 1 mio. km i København hver dag.
- Biltrafikken er kun steget med 1%.
- Længden af cykelstier er steget med 16 km til 323 km.
- Længden af cykelbaner er steget med 2 km til 12 km.
- Længden af grønne cykelruter er steget med 1 km til 32 km.
- Til vedligeholdelse af cykelstier blev der i 2000 brugt 9,1mio. kr., mens der i 2002 kun er brugt 6,8 mio. kr.
- Alvorligt tilskadekomne cyklister er steget med 4, så der i 2002 kom 172 cyklister alvorligt til skade.
- Lyskryds med tiltag for cyklister er øget fra 28% af krydsene til 36% af krydsene i 2002.

Cykelpolitiske måltal

Som noget nyt i dette Cykelregnskab er der fem måltal, der direkte forholder sig til målsætningerne i Cykelpolitik 2002-2012. Disse måltal beskriver, hvorledes det går med at realisere målene i Cykelpolitikken:

- Andelen, der cykler til arbejdspladser i København er nu 32%. Dette er et svagt fald i forhold til sidste Cykelregnskab. Målsætningen er, at 40% skal cykle på arbejde i 2012.
- Cyklisternes risiko er nu 0,46 alvorligt tilskadekomne pr. 1 mio. cykelkilometer. Udviklingen gennem 1990'erne, hvor cyklisternes risiko allerede er blevet halveret én gang, fortsætter med et svagt fald (4%). Målet er en 50% reduktion i 2012.
- 56% af cyklisterne føler sig trygge på cykel i Københavns trafik. Der har ikke i de sidste par år kunnet spores en udvikling i den rigtige retning. Der arbejdes frem mod, at hele 80% skal føle sig trygge i 2012.
- Cyklisternes rejsehastighed på ture over 5 km skal forbedres med 10% inden 2012. Denne målsætning kan ikke evalueres endnu, da der først skal udarbejdes en målemetode.
- Målsætningen om, at max. 5% af cykelstistrækningerne har utilfredsstillende belægning, er nået i 2002.

Det mener cyklisterne

Siden 1995 har et uafhængigt analysefirma foretaget fem repræsentative spørgeundersøgelser blandt københavnske cyklister i forbindelse med Cykelregnskabet. Den seneste undersøgelse – hvor knap 400 cyklister deltog – er foretaget i efteråret 2002. De interviewede cyklister cykler alle mindst én gang om ugen og de fleste næsten hver dag.

10 små cyklister

Cyklisternes holdninger opgøres oversigtligt med op til 10 små cyklister. 10% tilfredse cyklister udløser én cyklist, og kun hvis alle eller næsten alle cyklister er tilfredse, gives 10 cyklister. I den følgende oversigt vurderes udviklingen siden Cykelregnskabet for 2000.

I forhold til tidligere år er opgørelsen af cyklisternes tryghed ændret. Tidligere blev antallet af cyklister beregnet ud fra, hvor mange der svarede "Ja" eller "Delvis" til spørgsmålet om, de føler sig trygge. Nu er det kun dem, der svarer klart "Ja", der medregnes. Det sker for at bringe vurderingen i overensstemmelse med målet for cyklisternes tryghed i Københavns Kommunes Cykelpolitik.

Hvem er cyklisterne i København?

Cyklisterne i København er forholdsvis unge, idet to tredjedele er under 40 år. Der er flere kvinder på cykel i København end mænd – 63% af de adspurgte er kvinder. Erhvervsmæssigt tilhører de fleste cyklister grupperne funktionærer (42%) og studerende (27%). Mænd cykler længere end kvinder. Hver femte mand angiver at cykle mere end 100 km på en uge.

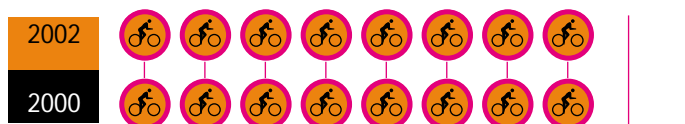
Hvorfor cykle?

Undersøgelsen viser, at cyklen oftest bliver brugt til og fra arbejde, til udflugt, besøg o.l. og til indkøb og andre ærinder. Den vigtigste grund til at vælge cyklen er, at det er det hurtigste og nemmeste – eller for motionens skyld. Der er sket et fald i andelen af cyklister, som nævner, at de cykler, fordi det er det nemmeste. Økonomien og at cyklen er bekvem tæller med hos mange af cyklisterne. Når cyklisterne ind imellem ikke cykler, siger knap halvdelen, at det er på grund af dårligt vejr.

Andre trafikanters dårlige opførsel er blevet en stor gene

Som noget nyt er dårlig opførsel fra andre trafikanter blevet den største gene, der nævnes af 34% af cyklisterne som noget, de er særligt generet af. Andre væsentlige gener er "for mange biler" (31%), "for mange cyklister" (22%), "manglende cykelstier" (15%) og "for smalle cykelstier" (12%).

København som cykelby



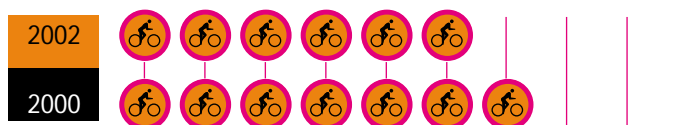
Næsten fire ud af fem cyklister mener, at København er meget god, god eller rimelig at cykle i. I forhold til 2000 er cyklisterne blevet lidt mindre tilfredse, idet der sket en forskydning fra god til rimelig. Mænd er noget mere tilfredse med at cykle i København, end kvinder er.

Cyklisternes tryghed



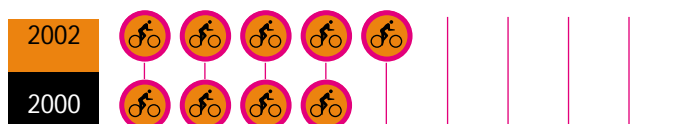
Cyklisternes følelse af tryghed ved at cykle i København har ikke ændret sig væsentligt siden sidste Cykelregnskab. 56% af cyklisterne føler sig trygge ved at cykle i byen, og cirka en fjerdedel (24%) delvist trygge. Mændene føler sig lidt mere trygge end kvinderne. Når cyklisterne føler sig utrygge, er de vigtigste årsager bilerne (64%), de andre cyklister (43%) og busserne (26%).

Cykelstiernes mængde og bredde



58% af cyklisterne er tilfredse eller meget tilfredse med længden af cykelstinet, mens kun 45% er tilfredse eller meget tilfredse med cykelstiernes bredde. Det sidste er meget lavere end i 2000. Mere end hver tredje cyklist er utilfreds eller meget utilfreds med cykelstiernes bredde. Mændene er mere tilfredse med både mængde og bredde, end kvinderne er.

Vedligeholdelse af cykelstier



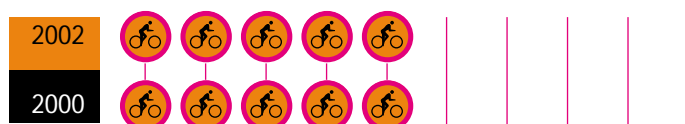
45% af cyklisterne er tilfredse eller meget tilfredse med vedligeholdelsen af cykelstier. Det er lidt flere end i 2000.

Vedligeholdelse af veje



Andelen af cyklister (28%), der er tilfredse med vedligeholdelsen af veje uden cykelstier, er steget lidt siden 2000.

Mulighed for at kombinere cykel med offentlig transport



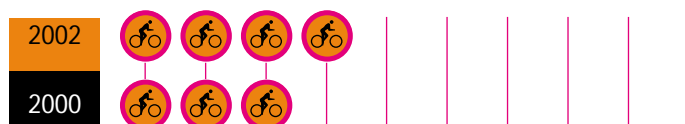
Cirka halvdelen af cyklisterne (51%) er tilfredse med mulighederne for at kombinere cyklen med den offentlige transport, hvilket er nogenlunde det samme som i 2000. Lidt færre (46%) svarer, at de rent faktisk kombinerer cykling med offentlig transport, og heraf anfører halvdelen, at det kun sker sjældent. Kvinderne kombinerer oftere end mændene cykling med offentlig transport.

Cykelparkering



Tilfredsheden med cykelparkeringsmulighederne i byen er faldet i forhold til 2000, så 27% nu er tilfredse og 55% er utilfredse. Dette svarer nogenlunde til tilfredsheden med cykelparkeringsmulighederne ved stationer.

Kommunens information om trafikplanlægning



Som i 2000 er der omkring en fjerdedel af cyklisterne, der ikke besvarer spørgsmålet om, hvordan de vurderer Københavns Kommunes information om trafikplanlægning. Men der er en tendens til, at flere end tidligere synes, at informationen er god, meget god eller rimelig. 10% svarer, at de kender eller har hørt om Københavns Kommunes Cykelpolitik. Blandt cyklisterne tror halvdelen, at det nytter noget at komme med ønsker til Københavns Kommune. Blandt bilister og de kollektive trafikanter er det kun en fjerdedel hhv. en tredjedel, der tror, at det nytter.

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 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 har flest børn i husstanden. Mens 45% af bilisterne har børn, gælder det kun 19% af dem, der kører i bus eller tog, og 29% af cyklisterne.

Husstandsindkomst og erhverv

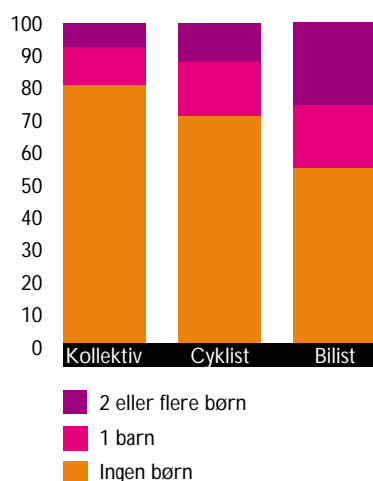
Bilisterne har generelt en høj indtægt. Derimod fordeler cyklisterne sig jævnt på alle indkomstgrupperne. Cyklen er således et transportmiddel, der appellerer til såvel rig som fattig. De offentlige transportmidler er ikke attraktive for de velstillede, idet kun 18% af de kollektive trafikanter har en husstandsindkomst på over 400.000 kr.

Såvel bilister som cyklister har typisk en længerevarende uddannelse, og de fleste er funktionærer eller tjenestemænd. Blandt cyklisterne er der også mange studerende, elever og lærlinge. Næsten halvdelen af de personer, der benytter offentlige transportmidler, har en uddannelse på folkeskoleniveau eller lignende.

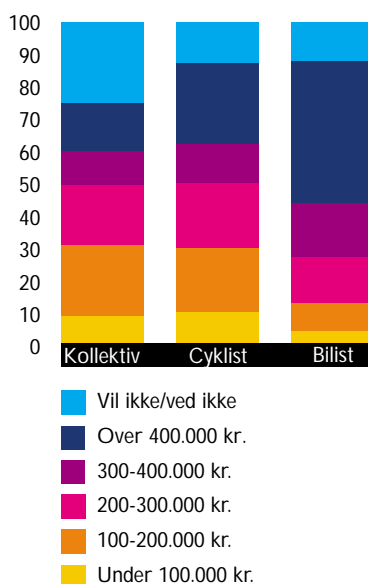
Alder

Halvdelen af brugerne af offentlig transport er over 50 år, hvilket kun gælder 29% af bilisterne og 19% af cyklisterne. 67% af cyklisterne er under 40 år.

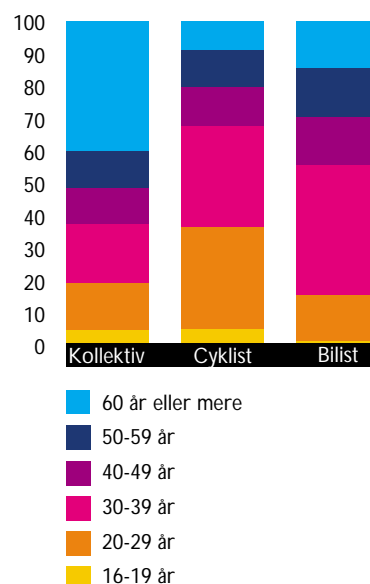
Børn i husstanden



Husstandsindkomst



Alder



De andre trafikanter og cyklen

På spørgsmålet "Hvad kunne få dig til at cykle eller cykle mere, i stedet for at tage bil eller bruge offentlig transport?" svarer 38% "intet i denne verden". Det er flere end i 2000, hvor det kun var 32%, der kom med dette svar. Derudover svarer 15% af bilisterne og de kollektive trafikanter "ved ikke" til spørgsmålet.

Halvdelen af bilisterne og de kollektive trafikanter har altså en holdning til, hvad der kan få dem til at cykle (mere). Blandt disse bilister er der flest, der nævner flere cykelstier (26%) eller bedre cykelstier (20%). Mange (20%) nævner kortere afstand mellem hjem og arbejde, selv om denne svarmulighed ikke er nævnt på forhånd fra intervieweren. Blandt de kollektive trafikanter nævner flest bedre trafikultur (18%), og færre biler (14%), flere cykelstier (14%) og bedre cykelstier (12%). Både blandt bilister og kollektive trafikanter er der en del (ca. 10%), der nævner, at bedre vejr er det, der skal til!

Københavnerne prioriterer forbedrede cykelforhold

I arbejdet med Trafik- og Miljøplan 2003 for Københavns Kommune er der gennemført en analyse af københavnernes holdninger til forskellige trafikale tiltag. Denne undersøgelse viser en klart positiv holdning til flere cykelstier, bredere cykelstier, bedre vedligeholdelse af cykelstier og bedre cykelparkeringsmuligheder ved S-togsstationer og i Indre By. Herudover nævner mange bedre håndhævelse af færdselsregler samt forbedrede forhold for cyklister i lyskryds.

Hvad skal der til for at få de andre trafikanter til at vælge cyklen?

Ovenstående viser, at nogen bilister og kollektive trafikanter vil cykle mere, hvis der kommer flere og bedre cykelstier og andre forbedringer for cyklisterne. En bedre trafikultur (herunder at flere overholder færdselsreglerne) vil virke i samme retning. Der er imidlertid en stor gruppe bilister og kollektive trafikanter, som det vil være meget svært at få til at cykle. Transportplanlægning i virksomheder, hvor medarbejderne får hjælp til at planlægge transporten mellem hjem og arbejde, vil få flere til at se cykling som en mulighed – i hvert fald på en del af rejsen. Bedre forhold for cyklisterne på arbejdspladserne (som fx badefaciliteter) vil påvirke holdningen til, hvor langt og i hvilket vejr det kan lade sig gøre at cykle på arbejde.

Det mener de andre trafikanter om cyklisterne

I Cykelregnskabet bliver bilisterne og de kollektive trafikanter stillet et par spørgsmål om deres holdning til cyklisternes adfærd. Halvdelen er enige eller nærmest enige i, at de ofte bliver generet af cyklister. Ca. 70% mener, at cyklister sjældent overholder færdselsreglerne, og ca. 65% at cyklister ofte er skyld i farlige situationer.

Endnu flere cyklister

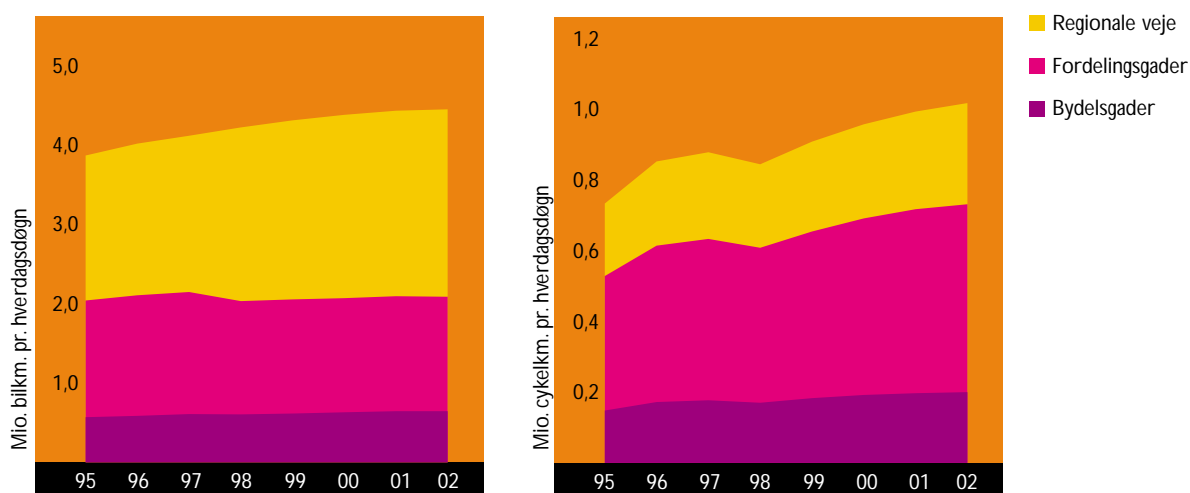
Siden sidste Cykelregnskab er cykeltrafikken steget i København. Gennem Kommunegrænsen er antallet af cyklister på en hverdag steget med knap 2%, mens antallet gennem Søsnettet (den ring omkring Indre By, der tegnes af Søerne) er steget med knap 6%. Således er stigningen størst i den indre del af København.

Biltrafikken er kun steget med 1,5% både i Kommunegrænsen og Søsnettet siden år 2000.

Stigning i cykeltransportarbejdet

Transportarbejdet er antal cyklede eller kørte kilometre. Transportarbejdet for cykler og biler beregnes på baggrund af tællinger på det overordnede vejnet (regionale veje, fordelingsgader og bydelsgader). Cykeltransportarbejdet er steget 6% siden sidste Cykelregnskab, mens biltransportarbejdet kun er steget med 1%. Siden første Cykelregnskab 1995 er cykeltransportarbejdet steget med hele 40%, mens biltransportarbejdet er steget med 16%.

Lokalgaderne – dvs. alle de gader, der ikke hører til det overordnede vejnet, som er beskrevet ovenfor – indgår endnu ikke i beregningerne af transportarbejdet. "Blæksprutten" overfor illustrerer, hvor cyklisterne færdes på det overordnede vejnet.



NØGLETAL

Cykeltrafik

2002	1,02 mio. km pr. dag
2000	0,96 mio. km pr. dag

Biltrafik

2002	4,54 mio. km pr. dag
2000	4,43 mio. km pr. dag

Cykler til arbejde

2002	32%
2000	34%

78% mener, at København er meget god, god eller rimelig at cykle i (det samme som i 2000), mens 22% synes, den er dårlig eller meget dårlig. En fjerdedel, mest mænd, har prøvet at cykle i andre storbyer i udlandet, og af dem synes 81%, at København er bedre at cykle i end de udenlandske storbyer.



En tredjedel cykler stadig til arbejde

Siden Cykelregnskab 2000 er andelen, der cykler til og fra arbejde, faldet en smule fra 34% (1999) til 32% (2001). Dette på trods af at cykeltrafikken er steget i byen. En forklaring kan være, at antallet af ture til og fra arbejdspladser i København er steget. Stigningen i antallet af ture er primært sket ved, at der er flere, der er begyndt at køre i tog (især i 2000 steg togtrafikken i Hovedstadsområdet). Selvom antallet af dem, der cykler til og fra arbejde, er det samme som i 2000, er andelen, der cykler, altså faldet svagt.

Målet i kommunens Cykelpolitik er, at andelen af mennesker, der cykler til arbejdspladser i København, øges til 40% i 2012. Set i forhold til udviklingen siden det første Cykelregnskab fra 1995, hvor 31% cyklede til arbejde, er målet ambitiøst, og det vil kræve en kraftig indsats at realisere det.

Nye cykler i gadebilledet

Cykelbudene har længe været en del af det københavnske gadebillede, og de har betydning for trafikmiljøet i København, fordi de mange ture fortrinsvis gennemføres i de tættest bebyggede dele af byen - ture som formentlig ellers ville have været udført med taxa og varebiler. I de tidligere Cykelregnskaber har der været et nøgletal for, hvor mange ture cykelbudene kørte. Dette nøgletal udgår af dette cykelregnskab, fordi det er vanskeligt at fremskaffe troværdige tal, og fordi der skal være plads til andre, mere aktuelle nøgletal.

I 2001 er der kommet et nyt alternativ til taxakørslen, idet der nu også kører cykelrickshaws på de Københavnske veje og cykelstier. Cykelrickshaws kører både almindelig taxakørsel og varekørsel og bidrager hermed også til et bedre trafikmiljø. De giver dog nogle steder problemer på grund af deres størrelse, idet de kan være vanskelige at passere på smalle cykelstistrækninger.



Cykelstier og forstærkede cykelbaner anlagt i 2001 og 2002:

Classensgade

H.C. Andersens Boulevard ved Rådhuspladsen og Tivoli

Jernbane Allé

Lytten

Tietgensgade

Toftegårds Allé

Vindebrogade

Islands Brygge

Østrigsgade

Ørestads Boulevard

Grønjordsvej

Arne Jacobsens Allé

Klaksvigsgade

Weidekampsgade

Bedre cykelinfrastruktur

Længden af cykelstinet

Cyklisterne er i stigende grad tilfredse med længden af cykelstinet, men der kan stadig gøres en indsats. Københavns Kommunes cykelstier, der er bygget i løbet af 100 år, giver gode muligheder for at finde en sikker og tryk rute, fx til arbejde. Der planlægges flere cykelstier og cykelbaner. Cykelstiprioriteringsplan 2002-2016 blev vedtaget i 2001. Planen omfatter 51 km nye cykelstier, forstærkede cykelbaner mv. Ideen er hurtigst muligt at etablere forholdsvis billige, forstærkede cykelbaner som en midlertidig løsning de steder, hvor det kan lade sig gøre. På de mest problematiske strækninger skal der hurtigst muligt etableres rigtige cykelstier. Korte strækninger, der kan skabe sammenhæng i cykelstinet, og strækninger med mange cyklister prioriteres højt.

Siden 2000 er der anlagt knap 2 km cykelbaner og 16 km cykelstier. En stor del af de nye cykelstier ligger i Ørestad og på Ny Tøjhusgrund. Cykelstierne i de to byudviklingsområder indgår ikke i Cykelstiprioriteringsplanen.

Nogle af de strækninger, der indgår i Cykelstiprioriteringsplanen, og som er anlagt i resten af byen, er ret korte. De har dog løst nogle væsentlige problemer for cyklisterne og har bragt strækninger til at hænge bedre sammen. Det gælder fx et kort stykke cykelsti på H.C. Andersens Boulevard ved Rådhuspladsen.

I 2003/2004 planlægges en del nye cykelstier og forstærkede cykelbaner med hovedvægten på Indre By: Slotsholmen, Vindebrogade, Gothersgade, Enghavevej, Backersvej og Vermlandsgade.

Cykelstiernes bredde

Køer på enkelte cykelstier i myldretiden kan være årsagen til, at cyklisterne i Cykelregnskabet er mindre tilfredse med bredden af cykelstierne. Cykeltrafikken er især steget i de centrale dele af København, og en første analyse viser, at der i myldretiden er kapacitetsproblemer på 2-3 km cykelsti i de tætte byområder. Det er den inderste del af Nørrebrogade og Østerbrogade, Frederiksborggade, Torvegade og måske enkelte andre steder. Problemerne skyldes, at en "tosporet" cykelsti på 2,2 m's bredde kun kan afvikle ca. 2.000 cyklister pr. time. På den inderste del af Nørrebrogade er der i morgenmyldretiden ca. 2.300 cyklister. Kapacitetsgrænsen er således overskredet, og det giver køer eller meget langsom kørsel. En "tresporet" cykelsti (der er ca. 3 m bred) vil kunne afvikle 3.500 cyklister i "spidstimen", hvilket må formodes at give en god kapacitet flere år frem i tiden.

Grønne cykelruter

Grønne cykelruter skal være et nyt tilbud til cyklisterne om at cykle i mere fredelige omgivelser, både søndagsudflugten og de daglige ture til og fra arbejde. Planen for grønne cykelruter, der omfatter 100 km, skal på lang sigt sikre, at cykelruterne kan etableres.

Længden af grønne cykelruter er siden 2000 steget med godt 1 km, idet udbygningen af Nørrebro-ruten er fortsat. Således findes der 32 km grønne cykelruter i 2002.

Nørrebro-ruten udbygges efter den politisk vedtagne etapeplan. Det foreslås i Cykelpolitikken, at der udarbejdes en tilsvarende etapeplan for Amagerruten. En etape af Amagerruten anlægges i forbindelse med bebyggelsen af Ny Tøjhusgrunden på Islands Brygge.

Flere af de forbindelser på tværs af havnen, som indgår i Cykelruteplanen, er blevet aktuelle i forbindelse med Operahuset, Teglværkshavnen og Fisketorvet. Det ser ud til, at disse forbindelser vil kunne finansieres i forbindelse med byudviklingen i disse områder. Der arbejdes for igangsættelse af Christianshavns-ruten, Kastrup Fort Ruten og Universitetsruten, hvor de ovennævnte forbindelser på tværs af havnen indgår.

Grønne cykelruter er et nyt nøgletal i Cykelregnskabet, idet nøgletallet hidtil har omfattet længden af grønne cykelstier i almindelighed. Fra og med dette Cykelregnskab vil nøgletallet vise kommunens samlede grønne cykelrutenet i kilometer.



NØGLETAL

Længde af cykelstier:

2002	323 km
2000	307 km

Længde af cykelbaner:

2002	12 km
2000	10 km

Længde af grønne cykelruter:

2002	32 km
2000	31 km

De fleste nye cykelstier ligger i byudviklingsområderne Ørestad og Ny Tøjhusgrund. Vejene i disse områder er indtil videre private, men de større veje – og dermed cykelstierne – bliver senere offentlige.

Bedre forhold for cyklisterne i Indre By

Indre By er et indsatsområde i Cykelpolitikken. Det skyldes, at der her færdes rigtig mange cyklister, som alle vil få glæde af forbedringerne: cykelstier, cykelforbindelser, ophævelse af ensretningerne for cyklisterne, etablering af cykelparkering mv.

Flere af de cykelstier, der er anlagt siden 2000, ligger i Indre By. I Indre By er der en række problematiske strækninger tilbage, fx Stormgade hvor der ikke umiddelbart er plads til cykelstier.

De rene cykelbaner, der på forsøgsbasis blev etableret langs seks gader i Indre By, skal ifølge Cykelstiprioriteringsplanen opgraderes til "forstærkede cykelbaner". Den første, Tietgensgade, fik rigtige cykelstier i 2002. Cykelbanen på Store Kongensgade planlægges forstærket inden for et par år ved, at der etableres korte stykker cykelsti ud for busstoppestederne. I Gothersgade og Lille Kongensgade er der, som et led i udbygningen af cykelforbindelser i Indre By, planer om at give mulighed for at cykle mod ensretningen.

I Middelalderbyen er ensretningerne blevet ophævet for cyklisterne i en del mindre gader. I Farvergade, der indgår i en fremtidig dobbeltrettet cykelforbindelse mellem Rådhuspladsen og Kgs. Nytorv, er der fx etableret en cykelbane mod ensretningen.

I Middelalderbyen er der 3.300 cykelparkeringspladser, idet der er blevet etableret 400 pladser i løbet af det sidste års tid. I resten af Indre By og de tætte Brokvarterer er der desuden etableret ca. 850 nye pladser.

Færre cyklister er tilfredse med cykelstiernes mængde og bredde. Således er 58% af cyklisterne tilfredse med mængden af cykelstier, mod 66% i 2000. 24% er nu utilfredse. Tilfredsheden med cykelstiernes bredde er faldet markant. Kun 45% er nu tilfredse med cykelstiernes bredde, mod 62% i 2000. 37% er utilfredse – i 2000 var 24% utilfredse. Denne ændring kan sandsynligvis henføres til den tidligere omtalte spidsbelastning af cykelstierne.

I interviewundersøgelsen blev de forskellige trafikantgrupper spurgt, om de har bemærket, at der er gjort noget særligt for cyklisterne i Indre By i de seneste par år. Knap halvdelen har bemærket denne indsats – to tredjedele har lagt mærke til, at der er etableret flere cykelstier, mens færre (mindre end 10%) har lagt mærke til, at der er etableret mere cykelparkering, og at ensretninger er ophævet for cyklister nogle steder.

Vedligeholdelse af cykelstierne

I København har der været stor fokus på vedligeholdelse af veje og cykelstier. Vedligeholdelsen har stor betydning for, om cyklisterne gider at cykle. Kritikken af den dårlige vedligeholdelse af cykelstierne i de tidligere Cykelregnskaber har medført en øget indsats. Og denne gang værdsætter cyklisterne kommunens indsats, idet flere cyklister er tilfredse med vedligeholdelsen af cykelstierne end i 2000.

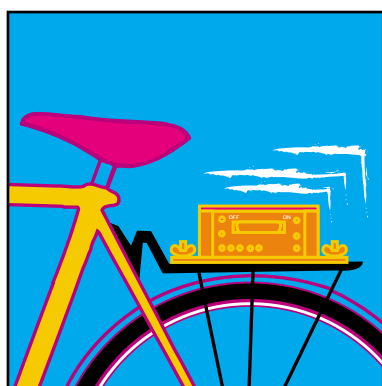
Cyklisternes komfort

I sommeren 2000 blev samtlige cykelstier gennemcyklet og vurderet ud fra belægningens kørselskomfort. Cykelstierne er i 2002 vurderet endnu en gang, og resultatet af kommunens indsats fremgår af nedenstående tabel:

	Sommer 2000	Vinter 2002
Helt ny eller fejlfri belægning	57%	79%
Ujævn men acceptabel belægning	23%	16%
Utilfredsstillende belægning til stor gene	10%	5%

Af Cykelpolitikken fremgår det, at cyklisternes komfort skal forbedres, så højst 5% af cykelstistrækningerne har utilfredsstillende belægning. Målet er nået i 2002, men det vil kræve en konstant høj indsats at holde andelen af dårlige cykelstier under 5%.

Det planlægges i 2003 at mindske antallet af meget dårlige strækninger. Til gengæld er der ikke midler til at forbedre de strækninger, der endnu ikke er helt dårlige, men som er på vej til at blive det – dvs. den forebyggende indsats mangler. Der er i 2003 afsat godt 6,8 mio. kr. til vedligeholdelse af cykelstier. En forebyggende indsats vil kræve yderligere 2,7 mio. kr. pr. år.



“Komfortometer”

De tidligere års vurderinger af cykelstiernes belægningsstandard har beroet på en grundig, men til en vis grad subjektiv rekognoscering. Kommunen har nu indkøbt et “komfortometer” udviklet i Holland, som fremover mere objektivt skal måle komforten på cykelstierne. De første målinger foretages i 2003.

Komfortometret er spændt fast på cyklens bagagebærer i en lille kasse. Under kørslen kan komfortometret måle de lodrette accelerationer, som en cykel udsættes for ved kørsel, og dermed cyklistens komfort på turen. Det giver en mere objektiv og ensartet beskrivelse af de enkelte cykelstier.



NØGLETAL

Beløb anvendt til vedligeholdelse af cykelstier:

2002	6,8 mio. kr.
2000	9,1 mio. kr.

Cyklisternes komfort: (Cykelstier med utilfredsstillende belægning)

2002	5%
2000	10%

Cyklisterne er blevet mere tilfredse med komforten. Kun 6% af cyklisterne siger, at de føler sig generet af ujævne cykelstier, mens 7% føler sig generet af ujævne veje.

I 2000 var de tilsvarende tal 13% og 9%. 45% er tilfredse med vedligeholdelsen af cykelstier – mod 40% i 2000 – mens 36% siger, at de er utilfredse. På veje, hvor der ikke findes cykelstier er kun 28% af cyklisterne tilfredse med vedligeholdelsen, hvilket dog er bedre end i 2000, hvor kun 23% var tilfredse.

Cykling sparer mange liv

Der er en væsentlig sundhedsmæssig gevinst ved moderat motion, der fx kan fås ved at cykle på arbejde. Set fra et samfundsmæssigt synspunkt overstiger den sundhedsmæssige gevinst ved cykling i form af bedre liv og reddede liv mange gange risikoen for at komme til skade eller blive dræbt i trafikken. Men også for den enkelte er sundhed og velvære et væsentligt argument for at cykle. Uanset denne gevinst må der selvfølgelig gøres alt, hvad der er muligt for at reducere antallet af ulykker. Det gøres bedst ved at opstille målsætninger, der på en gang er ambitiøse og realistiske.

Målsætninger

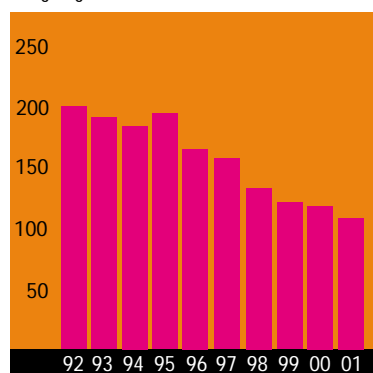
Der er to målsætninger for en reduktion af cyklistulykkerne:

- Antallet af alvorligt tilskadedekomne cyklister skal, ifølge Trafiksikkerhedsplanen for København, reduceres med 40% i perioden 2001 - 2012.
- Cyklisternes risiko (målt pr. cyklet kilometer) skal ifølge Cykelpolitikken halveres frem mod 2012.

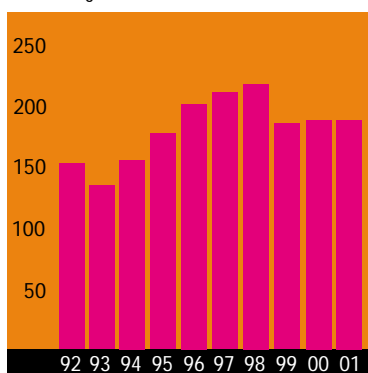
Alvorligt tilskadedekomne

I løbet af de forgangne 10 år er antallet af alvorlige cyklistulykker blevet reduceret med 25%. I 2002 registrerede politiet 172 alvorlige cyklistulykker (tallet er korrigeret). 4 cyklister blev dræbt i Københavns trafik i 2002. Fra 2000 til 2002 er der sket en 4% reduktion af cyklisternes risiko.

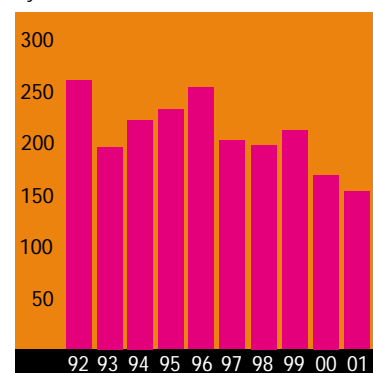
Fodgængere



Bilister og MC



Cyklister



NØGLETAL

Antal alvorligt tilskadedekomne cyklister

2002	172
2000	168

Lyskryds med tiltag for cyklister:

2002	36%
2000	28%

Nøgletallet om lyskryds viser den andel af de signalregulerede kryds, hvor der er sket en særlig regulering af cyklisternes sikkerhed, tryghed og fremkommelighed. Nøgletallet giver ikke længere et særligt godt billede af hvilke forbedringer, der er sket for cyklisterne i de signalregulerede kryds.

Med kommunens Trafiksikkerhedsplan er der rettet særlig fokus mod cyklisterne, idet reduktion i antal cyklistulykker er udpeget som indsatsområde, jf. målsætning ovenfor.

Omtrent to tredjedele af alle alvorligt tilskadekomne cyklister kommer til skade i kryds. Derfor gøres der en særlig indsats i krydsene. Status i 2002 er, at der i 36% af krydsene i kommunen er udført sikkerhedstiltag. I 2001 og 2002 er der udført mange blå cykelfelter. En af udfordringerne i krydsene er både at forbedre cyklisternes sikkerhed og tryghed uden at forringe fremkommeligheden for cyklisterne. I forbindelse med næste Cykelregnskab overvejes det at ændre nøgletallet for indsatsen i kryds, så denne problemstilling bedre illustreres.

Risikoen for at komme til skade

Risikoen for som cyklist i København at komme til skade eller blive dræbt i trafikken er næsten blevet halveret i løbet af de sidste 10 år. En del af effekten må tilskrives forbedringer af cyklisternes trafikmiljø i løbet af perioden, men det kan også skyldes, at når antallet af cyklister stiger, reduceres risikoen for den enkelte cyklist væsentligt.

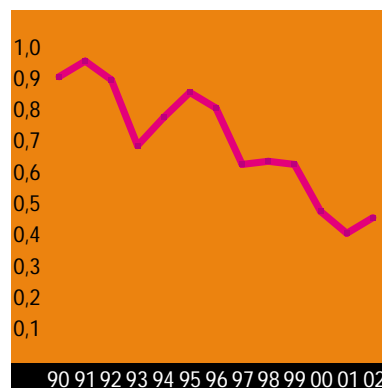
Tryghed

Tryghed er cyklisternes subjektive fornemmelse af risikoen for at blive kørt ned. Opfattelsen kan være baseret på erfaringer med farlige situationer i trafikken eller blot være en fornemmelse.

Jo mere man cykler, jo større tryghed føler man. Kun halvdelen af de trafikanter, der sjældent cykler, er trygge ved at cykle. Denne utryghed kan have været medvirkende til, at de har valgt cyklen fra.

Kampagner som "Vi cykler til arbejde" kan være med til at give nye individuelle erfaringer og flytte holdninger, så endnu flere vil cykle i København.

Risiko: Antal alvorligt tilskadekomne cyklister pr. 1 mio. cykelkm.



NØGLETAL

Cyklisternes risiko:

(Antal alvorligt tilskadekomne pr. 1 mio. cykelkm)

2002	0,46
2000	0,48

Cyklisternes tryghed:

2002	56%
2000	57%

56% af cyklisterne føler sig trygge ved at cykle i København, mens yderligere 26% føler sig delvis trygge. Kun 18% føler sig ikke trygge. Det svarer nogenlunde til sidste Cykelregnskab 2000.

Det er særligt bilerne (64%), der får cyklisterne til at føle sig utrygge, men også de øvrige cyklister (43%) og busserne (26%) spiller en rolle. 13% af cyklisterne siger, at de inden for de seneste to år er kommet til skade ved et trafikuheld.

Når vi vores mål?

Københavns Kommune udgav i 2002 for første gang en Cykelpolitik med målsætninger og indsatsområder. Samtidig er kommunen ved at udarbejde en Trafik- og Miljøplan. Cykelregnskabet evaluerer Cykelpolitikens måltal og giver mulighed for at justere indsatsen.

Cykelpolitik

Cykelpolitik 2002-2012 synliggør cykling som en miljøvenlig og effektiv transportform og koordinerer indsatsen på cykelområdet. Der er opstillet kvantitative målsætninger om, at flere skal cykle, risikoen halveres, trygheden forbedres, rejsehastigheden og komforten øges. Indsatsen udmøntes i ni indsatsområder.

Udarbejdelsen af Cykelpolitikken har været en god lejlighed til at tænke bredere over cyklisterne forhold. Det er ikke nok at etablere cykelstier langs veje. Der skal etableres et sammenhængende tilbud til cyklisterne med udgangspunkt i transportkvalitet: Sikkerhed, tryghed, rejsehastighed, sundhed, komfort og oplevelse.

Opfølgning på mål og indsatser i Cykelpolitikken

Cykelregnskabet bruges til at holde et vågent øje med, at der arbejdes i retning af at nå målene i Cykelpolitikken. Indsatsen skal tilpasses undervejs for at skabe de bedste rammer for cyklisterne inden for de afsatte ressourcer.

De cykelpolitiske måltal i Cykelregnskabet følger, hvorledes det går med at realisere målene i Cykelpolitikken.

- Andelen, der cykler til arbejdspladser i København var 32% i 2001. Dette er et svagt fald i forhold til sidste Cykelregnskab, hvor andelen var 34% (1999). Dette er desværre en udvikling i den forkerte retning.
- Cyklisternes risiko var 0,46 alvorligt tilskadekomne pr. 1 mio. cykelkilometer i 2002. Tages udgangspunkt i risikoen i 2000, er der i 2002 sket en 4% reduktion af risikoen. Udviklingen gennem 1990'erne, hvor cyklisternes risiko er blevet halveret én gang, fortsætter således.

DE FEM MÅL I CYKELPOLITIKKEN:

- Andelen af mennesker, der cykler til arbejdspladser i København, øges fra 34% til 40%.
- Cyklisternes risiko for at komme til skade eller blive dræbt i trafikken reduceres med 50%. Det svarer til 84 alvorligt tilskadekomne cyklister.
- Andelen af københavnske cyklister, der synes, det er trygt at cykle i byen, øges fra 57% til 80%.
- Cyklisternes rejsehastighed på ture over 5 km forbedres med 10%.
- Cyklisternes komfort forbedres, så max. 5% af cykelstistrækningerne har utilfredsstillende belægning.

- 56% af cyklisterne sagde i 2002, at de føler sig trygge på cykel i Københavns trafik. Der kan altså ikke, i forhold til en andelen på 57% i 2000, spores en udvikling i den rigtige retning.
- Cyklisternes rejsehastighed på ture over 5 km skal forbedres med 10% inden 2012. Denne målsætning kan ikke evalueres endnu, da der først skal udarbejdes en målemetode.
- Målsætningen om, at max. 5% af cykelstistrækningerne har utilfredsstillende belægning, er nået i 2002.

Trafik- og Miljøplan 2003 sætter fokus på cykling

Til daglig kan man godt komme til at glemme, at cykeltrafikken i København bidrager væsentligt til byens forholdsvis gode miljø og trafikale situation. Mens cykeltrafikken er faldet i resten af landet, stiger den i København og i andre byer, der gør noget for cykeltrafikken.

Det har vist sig, at borgerne i København prioriterer gode cykelforhold meget højt. I den kommende Trafik- og Miljøplan forventes der at udkrystallisere sig fem forslag til indsatser til forbedringer for cykeltrafikken:

- Udbygning af cykelstier og forstærkede cykelbaner
- Udvidelse af 2-3 km cykelstier
- Udbygning af de grønne cykelruter
- Forbedring af cykelparkeringen
- Tilførsel af flere ressourcer til vedligeholdelse af cykelstierne

Forslag til Trafik- og Miljøplan forventes sendt i offentlig høring i august 2003.

DE NI INDSATSOMRÅDER I CYKELPOLITIKKEN:

- Flere cykelstier og forstærkede cykelbaner
- Flere grønne cykelruter
- Forbedring af cyklisternes forhold i Indre By
- Bedre kombinationsmuligheder af cykel og kollektiv trafik
- Mere og bedre cykelparkering
- Bedre signalregulerede kryds
- Bedre vedligeholdelse af cykelstier
- Bedre renholdelse af cykelstier
- Kampagner og information.

Indsatsen på cykelområdet frem mod Cykelregnskab for 2004

En hurtigere udbygning af cykelstier, forstærkede cykelbaner samt forbedringer af de tilhørende kryds vil kunne medvirke til, at Cykelpolitikens målsætning om, at 80% skal føle sig trygge, kan nås. Uden flere faciliteter vil de fleste af de københavnere, der ikke cykler overhovedet, stadig føle sig utrygge ved tanken om at cykle i København. Udvidelsen af de cykelstier, der har kapacitetsproblemer, vil desuden fjerne et irritationsmoment for mange cyklister.

Flere grønne cykelruter vil bidrage til en opfattelse af, at cykling er anerkendt som en selvstændig transportform i København. Cykelruterne vil med tiden give både pendlere og udflugtscyklister mulighed for at bevæge sig rundt i København i fredelige og grønne omgivelser.









Kampagner som Miljøtrafikugen (hvor trafikale løsninger afprøves i praksis, og hvor der sættes fokus på transportvaner) og "Vi cykler til arbejde" kan give flere mulighed for at prøve, hvor dejligt det er at cykle i København. På længere sigt kan kampagner medvirke til at flere tager cyklen på arbejde. Også transportplanlægning i samarbejde med virksomheder vil kunne få flere til at cykle til arbejde – i nogle tilfælde i en kombination med tog og bus.

Efter en stor indsats for at skaffe jævner asphalt på cykelstierne, er cyklisterne mere tilfredse med belægningen. Selvom cykelstiernes vedligeholdelse for øjeblikket lever op til målsætningen i Cykelregnskabet, vil det være svært at fastholde det gode resultat fremover, hvis de økonomiske midler ikke øges.

Cyklisterne er langt fra tilfredse med cykelparkeringsforholdene. Dette understreger behovet for at udarbejde den handlingsplan for cykelparkering, der indgår som indsatsområde i Cykelpolitikken.

Cyklisternes trafikale adfærd og overtrædelse af færdselsreglerne bliver et større og større problem – både for fodgængere, bilister og andre cyklister. Kampagner målrettet mod cyklisterne kunne bidrage til en bedre færdselskultur i fremtiden.

Oversigt 1995-2002

Det mener cyklisterne	2002	2000	1998	1996	1995
 København som cykelby	8	8	8	7	6
 Cyklisternes tryghed	6	6	6	6	5
 Cykelstiernes mængde og bredde	5	6	6	6	6
 Vedligeholdelse af cykelstier	5	4	5	5	-
 Vedligeholdelse af veje	3	2	3	2	-
 Mulighed for at kombinere cykel og offentlig transport	5	5	4	5	4
 Cykelparkering	3	4	3	4	4
 Kommunens information om trafikplanlægning	4	3	3	3	2
Nøgletal	2002	2000	1998	1996	1995
Cykeltransportarbejde på større veje (mio. km pr. dag)	1,02	0,96	0,84	0,85	0,73
Biltrafik på større veje (mio. km pr. dag)	4,54	4,43	4,28	4,05	3,92
Længde af cykelstier (km)	323	307	302	294	293
Længde af cykelbaner (km)	12	10	6	-	-
Længde af grønne cykelruter (km)	32	31	30	29	29
Til vedligeholdelse af cykelstier (mio. kr)	6,8	9,1	5,3	4,7	3,9
Alvorligt tilskadekomne cyklister (antal)	172	168	197	252	231
Lyskryds med tiltag for cyklister (andel)	36%	28%	26%	24%	23%
Cykelpolitiske måltal	2002	2000	1998	1996	1995
Cykler på arbejde (2001)	32%	34%	30%	30%	31%
Cyklisternes risiko (alvorligt tilskadekomne pr. 1 mio. cykelkm)	0,46	0,48	0,64	0,81	0,87
Cyklisternes komfort (cykelstier med utilfredsstillende belægning)	5%	10%	-	-	-
Cyklisternes rejsehastighed	-	-	-	-	-
Cyklisternes tryghed	56%	57%	58%	60%	51%

INDHOLD

Forord	2
Sammenfatning	3
Det mener cyklisterne	5
Profil af trafikanter	8
De andre trafikanter og cyklen	9
Endnu flere cyklister	10
Bedre cykelinfrastruktur	13
Vedligeholdelse af cykelstierne	16
Cykling sparer mange liv	18
Når vi vores mål?	20
Oversigt 1995-2002	23

