

Status på Københavnernes mobilitetsvaner



Foto Københavns Kommune

Opsummering

Statusarket giver overblik over forskellige københavneres mobilitetsvaner. Viden om specifikke målgrupper kan blandt andet bruges til gruppebaserede indsatser. I dette statusark dykkes ned i nogle af de forskelle, der adskiller københavnernes mobilitetsvaner, med særligt henblik på køn og alder.

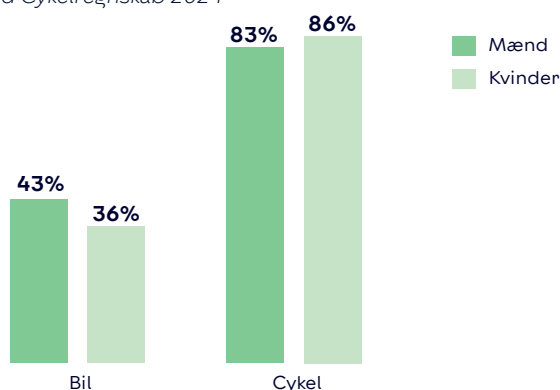
Dette statusark bygger på data fra flere kilder; analysen *Bilejerskab og brug af bil i Københavns Kommune* udarbejdet i 2023, forvaltningens egen undersøgelse i forbindelse med cykelregnskabet, som udarbejdes hvert andet år og en mobilitetsanalyse i Københavns Kommunes borgerpanel fra 2023 med 6.500 respondenter. Desuden fremlægges resultater om brugerne fra evalueringen af supercykelstien Avedøreruten, en ny supercykelsti, der blev lanceret i 2023, og som forbinder Hvidovre og København.

Forskelle i mobilitetsvaner fordelt på køn

I København har mænd og kvinder næsten samme rådighed over en cykel. Nyeste data viser, at 86 % af

Figur 1 Mænd og kvinders rådighed over bil og cykel

Kilde: Forvaltningens egen spørgeundersøgelse i forbindelse med Cykelregnskab 2024



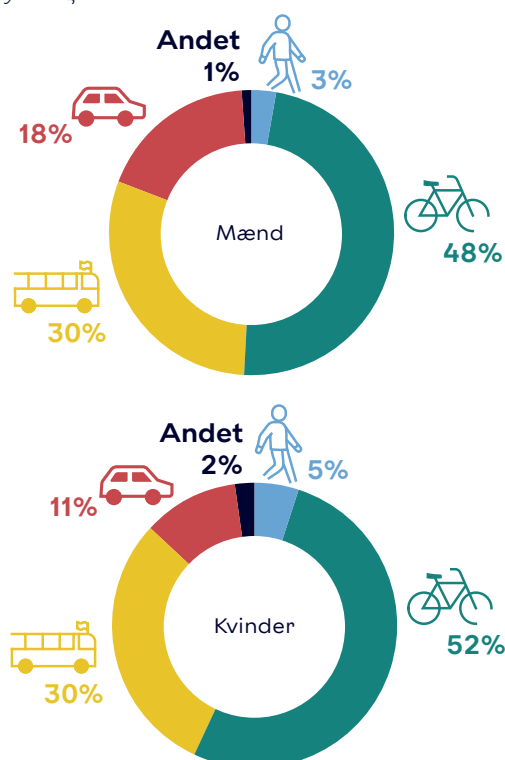
de københavnske kvinder og 83 % mænd råder over en cykel. Forskellen er større ved mænd og kvinders rådighed over bil. På figur 1 ses at 43 % af mændene har rådighed over en bil til daglig transport, hvor det for kvinder er 36 %.

Spørger man københavnerne hvor ofte de cykler er andelen af hverdagscyklister samlet steget med otte procentpoint fra sidste opgørelse til 57 %. Det er samtidig den næsthøjeste andel siden 2008. Det er 60 % af de københavnske kvinder, som svarer at de cykler "hver dag/næsten hver dag", og 54 % af de københavnske mænd. Der kan godt være uoverensstemmelser med virkeligheden, da resultaterne er baseret på respondenternes egen opfattelse af, hvor meget de cykler, som ikke nødvendigvis er realiteten.

Fordelingen i forhold til mænd og kvinders mest benyttede transportform ses på figur 2. Cyklen er både for københavnske mænd og kvinder den mest benyttede transportform, og lige så mange kvinder som mænd benytter kollektiv transport. I forhold til brug af bil ses en større forskel, hvor 18 % af de københavnske mænd bruger bil sammenlignet med 11 % af kvinderne. Dette er for mændene et mærkbart fald fra opgørelsen i 2022, hvor tallet lå på 26 % og 10 % for kvinderne.

Figur 2 Mænd og kvinders mest benyttede transportform på ture af mere end 5 min.

Kilde: Forvaltningens egen spørgeundersøgelse i forbindelse med Cykelregnskab 2024

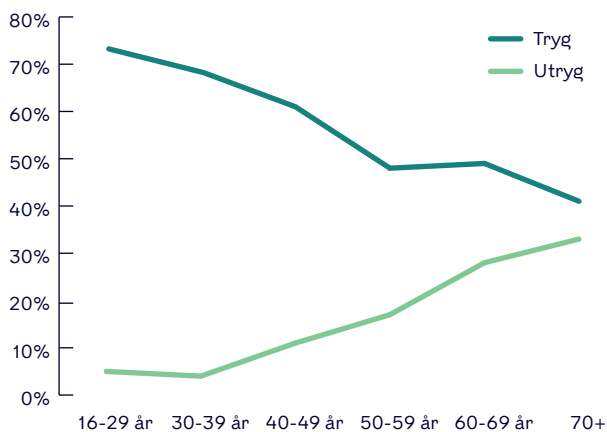


Oplevet tryghed er afgørende for valg af transport

Københavns målsætning om at 90 % af cyklende københavnere i 2025 skal føle sig trygge på cykel er et godt stykke fra at blive opnået. Andelen er faldet fra 79 % i 2022 til 76 % i 2024. Mænd (72 %) er generelt mere trygge, når de cykler i København i forhold til kvinder (54 %). Samtidig er det særligt tydeligt, at den oplevede tryghed på cykel, falder med alderen. De helt unge er dem, som oplever det mest trygt at cykle i København.

Figur 3 Tryghed på cykel i forhold til alder

Kilde: Forvaltningens egen spørgeundersøgelse i forbindelse med Cykelregnskab 2024



De mest udbredte grunde til utryghed på cykelstier er:

1. Andre cyklister, der ikke kører hensigtsmæssigt (21 %)
2. Andre cyklister, der kører hurtigt (17 %)
3. For smalle cykelstier (13 %).

Besvarelser fra borgerpanelsundersøgelsen fra 2023 giver indblik i at oplevelsen af utryghed i mange tilfælde beror på omstændigheder ved byens fysiske rammer, som for eksempel en følelse af mangel på plads på fortovet eller på cykelstierne:

"[Det er] utrygt at cykle i København pga. andre cyklister. Cykelstierne bør være bredere."

"Jeg tør ikke længere cykle. Jeg kan ikke overskue kaoset på cykelstierne."

"Trængsel på smalle cykelstier, gør det utrygt og stressende at cykle."

Mens oplevelser af utryghed på vejene i København er påvirket af byens fysiske rammer, er den enkeltes bevægelighed også en faktor. Fx om man er i stand til at følge med et højt tempo på cykelstien kan være afgørende for, om man synes det er trygt at cykle.

Som det ses i citaterne ovenfor, nævner flere respondenter en manglende følelse af tryghed, på grund af andre trafikanters ageren, samt et højt tempo og begrænset plads på cykelstierne.

Begrænsninger for valg af mobilitetsform

Mens mobilitetsvalg for mange i høj grad afhænger af hverdagens mange og forskellige gøremål og ærinder, så er det ikke alle københavnere der har samme forudsætninger for mobilitet grundet forskellige fysiske og psykiske forudsætninger. Altså er mobilitetsvaner ikke kun et udtryk for frie valg, hvor personlige præferencer som fx pris, fart eller bekvemmelighed er afgørende, men kan også være grundet mangel på et godt alternativ eksempelvis på grund af byens og infrastrukturens indretning.

"Bussen ville være det hurtigste alternativ for mig, men jeg bliver noget svimmel i busser, så det vil jeg helst ikke. Jeg ville foretrække metro eller tog, selvom det nogle gange er ret overfyldt og ikke særlig behageligt"

Borgerpanelsundersøgelsen fra 2023 giver indblik i, hvordan byens fysiske rammer og forskellige mobilitetsformer ikke er lige tilgængelige for alle københavnere, og at byen og mobilitetsformerne opleves meget forskelligt pga. individuelle barrierer, der kan begrænse den enkeltes mobilitet. Særligt fremhæves fysiske begrænsninger og mentalt overskud i forklaringer for begrænsninger af mobilitetsvalg.

"Der mangler rulletrapper ved metro".

"Det er for farligt at cykle og der er for langt at gå."

"Jeg kan ikke forstå køreplaner".

"Jeg kan ikke cykle mere. I øvrigt er cykeltrafikken alt for voldsom".

I samme undersøgelse er majoriteten af respondenterne tilfredse eller meget tilfredse med forholdene, når de cykler eller går i København, men der er en betydelig andel af respondenter, der giver udtryk for, at infrastruktur, transport og deres egne omstændigheder afgør hvordan og hvor (u) frit, de kan bevæge sig i København.

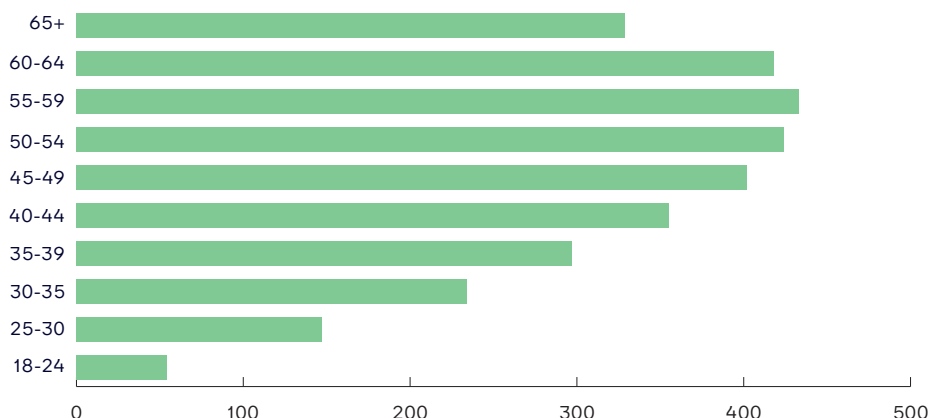
Med Teknik- og Miljøforvaltningens vision Vores København skal Københavns Kommune frem mod 2035 arbejde for en mangfoldig og inkluderende by, hvor muligheder og fællesskaber for alle københavnere sikres uafhængigt af hvem man er, hvor man bor, og hvad man tjener. Det dækker også mobilitet ligesom uddannelse, indkomst, kultur mm.

Bilejerskab vokser med alder og indkomst

Bilejerskabet i København er markant mindre for de laveste indkomstgrupper. Analysen *Bilejerskab og brug af bil i Københavns Kommune* viser, at for hver 1.000 indbyggere over 18 år, som tjener under 100.000 kr. om året, er der 56 privatbiler. Det svarer til, at omkring hver syttende i indkomstgruppen ejer en bil. Det er markant lavere end bilejerskabet på tværs af alle indkomstgrupper, hvor der i 2023 var 267 privatbiler for hver 1.000 indbyggere, hvilket svarer til, at omkring hver fjerde voksen i København har bil. Bilejerskabet er større for de højere indkomstgrupper, og er samtidig højere for de ældre aldersgrupper særligt blandt de 55 til 59-årige. Se figur 4 og figur 5 herunder.

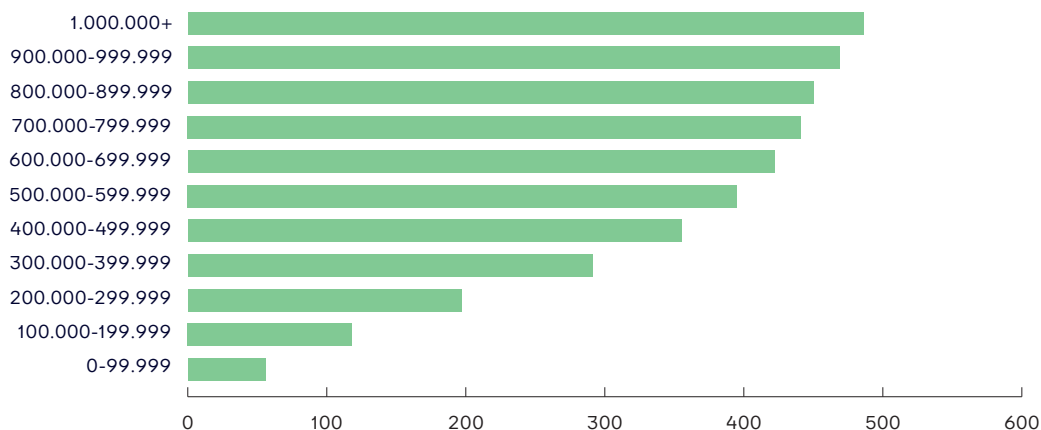
Figur 4 Bilejerskab i København i forhold til alder

Kilde: Analyse om bilbrug og bilejerskab 2022/2023



Figur 5 Bilejerskab i København i forhold til indkomst

Kilde: Analyse om bilbrug og bilejerskab 2022/2023



Case

Hvem er brugerne af supercykelstien Avedøreruten?

I 2023 blev supercykelstien Avedøreruten indviet og er efterfølgende også evalueret. Evalueringen giver mulighed for at sammenligne ruten fra før og efter opgraderingen til supercykelsti, samt giver indblik i hvem cyklisterne, der benytter ruten, er.

Resultaterne fra evalueringen af Avedøreruten viser en overvægt af mandlige brugere på hele 60 % og 40 % kvinder. Det er atypisk med så markant en kønsforskel på Supercykelstierne. Gennemsnitsalderen for cyklister på ruten er 50 år, og der er overvægt af cyklende fra Københavns Kommune (49 %).

Den gennemsnitlige turlængde for brugerne af Avedøreruten er 17,5 km, men en stor andel af dem, der cykler på Avedøreruten, cykler længere end 20 km på deres tur. Det medfører også en markant stor andel af elcykler (29 % inklusiv speedpedelec og elladcykel) og racercykler (20 %).

Størstedelen af cyklisterne på Avedøreruten bruger strækningen til at komme til og fra arbejde (76 %), mens den anden hyppigste grund til at cykle på strækningen er motion (18 %). Avedøreruten er altså en vigtig del af brugernes hverdagsmobilitet.



Avedøreruten, foto Sekretariatet for Supercykelstier