

Status på cykelbyen

Opsummering

Det er Københavns Kommunes ambition at være verdens bedste cykelby. *Københavns cykelstrategi 2011-2025* indeholder målsætningen, at 50 % af turene til arbejde og uddannelse inden udgangen af 2025 foretages på cykel. Desuden skal det være trygt, sikkert og komfortabelt for alle at cykle i København uanset alder, køn, fysiske og psykiske forudsætninger.

Status på Cykelbyen uddyber status for mål og indsatser på cykelområdet i 2023, fremhæver relevante resultater og præsenterer *Cykelfokus 2024*, som indeholder Københavns Kommunes vejledende retningslinjer for cykel- og vejprojekter.

Målsætninger på cykelområdet

Målsætningerne på cykelområdet er vedtaget i *Kommuneplan 2019*, *Københavns cykelstrategi 2011-2025* og *Fællesskab København 2025* (afløses af den nye vision *Vores København*). Tabel 1 viser status på disse målsætninger. I *Mobilitetsredegørelse 2024* er opgørelsesmetoden for ture ændret, så den nu defineres som transport fra et formål til et andet. Fordelingen efter turformål afspejler derfor de enkelte ophold undervejs. Data er fra DTUs Transportvaneundersøgelse 2023, og ændringen af opgørelsesmetoden er beskrevet nærmere i hovedredegørelsen.



Foto Københavns Kommune

Tabel 1 Status på målsætninger for cykelområdet

Kilde: DTUs Transportvaneundersøgelse, politiets registrerede ulykker, forvaltningens egne opgørelser

Målsætninger for cykelområdet	2020	2021	2022	2023	Mål 2025
Andel af alle ture på cykel	26 %	21 %	27 %	27 %	> 25 %
Andel af ture til arbejde/uddannelse i København på cykel	42 %	34 %	43 %	45 %	50 %
Ingen dræbte og alvorligt tilskadekomne på cykel (antal per år)	4/78	3/99	2/108	⁻¹	0/0
Andel af PLUS-nettet med tre baner	21 %	21 %	22 %	22 %	80 %
Andel af cyklende københavnere der føler sig trygge på cykel	79 %	⁻²	79 %	76 % ³	90 %
Andel af cyklende københavnere der er tilfredse med vedligeholdelsen af cykelstier	73 %	⁻²	68 %	72 % ³	80 %
Andel af københavnere der mener, at cykelkulturen bidrager positivt til atmosfæren og bylivet	75 %	⁻²	75 %	71 % ³	80 %

¹ Tal for 2023 gøres først op senere i 2024

² Data ikke opgjort

³ Data fra 2024

Cykelinfrastruktur

Cykelinfrastrukturen i København udbygges løbende for at understøtte københavnernes cykelvaner. Tabel 2 viser status for udbygningen. Målsætningerne for udbygning af cykelinfrastruktur stammer fra *Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025*, *Visionsplan for Supercykelstierne 2045* og *Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025*.

Tabel 2 Udbygning af cykelinfrastruktur

Kilde: Forvaltningens egne opgørelser

Udbygning af cykelinfrastruktur	2020	2021	2022	2023	Mål 2025
Cykelstier i alt (km)	386	388	392	397	423
Cykelbaner i alt (km)	33	33	33	33	18
Grønne Cykelruter i alt (km)	64	65	65	66	115
Supercykelstier i Københavns Kommune, i alt (km)	35	35	55	64	136 ⁴
Supercykelstier i Region Hovedstaden, i alt (km)	169	177	228	244	850+ ⁵
Cykelsti genoprettet/renoveret (km per år)	9	6	19	5	-
Cykelparkeringspladser anlagt (antal per år)	2.600	1.800	1.100	1.140	37.000-72.000*
Ladcykelparkering anlagt (antal per år)				60	

Drift, vedligehold og renhold

Afdelingen Parker, Kirkegårde og Renhold sørger for at holde København ren og grøn, og får byen til at fungere hver eneste dag ved at tømme skraldespande, pleje de grønne og blå områder samt feje og rydde fortove, cykelstier og veje for sne. I vinterperioden, når temperaturen kan komme under frysepunktet, skal Vintertjenesten holde sig klar. Trykkes der på udkaldsknappen, kan 143 køretøjer rykke ud for at salte og rydde sne. Vintertjenesten salter omkring 800 km fortove, 600 km cykelsti og 700 km kørebaner, så københavnere trygt kan gå, cykle og køre i sne og frost.



Foto Ursula Bach, Københavns Kommune

Tabel 3 Drift, vedligehold og renhold

Kilde: Forvaltningens egne opgørelser

Drift, vedligehold og renhold	2020	2021	2022	2023
Renhold af cykelstier (timer per år)	26.740	20.210	21.020	31.300
Saltning og snerydning (mio. kr.)	2,75	2,75	2,75	- ⁶
Oprydning i parkerede cykler samt opmærkning og afhentning af efterladte cykler (mio. kr.)	4,3	3,8	4,8	4,5
Indsamlede efterladte cykler (antal per år)	20.140	11.670	14.920	16.240

⁴ Statusmål for 2025 fra Visionsplan - Supercykelstier

⁵ Mål for 2045

⁶ Data ikke opgjort for 2023 og fremadrettet

Cykelparkering

Gode cykelparkeringsforhold har betydning for cyklisters komfort og tilfredshed. I *Fællesskab København 2025* indgår der derfor et mål om, at 70 % af de cyklende københavnere er tilfredse med de generelle cykelparkeringsmuligheder i 2025. Status for denne målsætning fremgår af tabel 4. I 2023 blev 60 ladcykelstativer etableret ved udvalgte stationer og busstoppesteder. De skal gøre det lettere at parkere ladcyklen og køre videre med den kollektive transport. Flere ladcykelstativer kommer til i 2024 på de fem nye metrostationer Havneholmen, Enghave Brygge, Sluseholmen, Mozarts Plads og København Syd. Ladcykelparkering bliver også udbredt i Middelalderbyen i fremover.



Foto Troels Heien, Københavns Kommune

Tabel 4 Cyklende københavnernes tilfredshed med cykelparkeringsmuligheder (andel tilfredse)

Kilde: Forvaltningens spørgeskemaundersøgelse

Cyklende københavnernes tilfredshed med cykelparkeringsmuligheder	2020	2022	2024	Mål 2025
I byen generelt	44 %	47 %	44 %	70 %
Ved arbejdsplads / uddannelse	79 %	77 %	78 %	-
Ved stationer	43 %	47 %	36 %	-
Ved butikker	33%	35%	33 %	-
Ved bolig	80 %	76 %	82 %	-
Ladcykelparkering generelt i byen	-	39 %	34 %	-
Ladcykelparkering ved boligen	-	-	77 %	-

Cykelejerskab

I København er der flere cykler end indbyggere, og bestanden af elcykler og ladcykler er vokset over de seneste år. Der er over fem gange så mange cykler som biler. Cykelbestanden i København vises i tabel 5. I forhold til tidligere opgørelser har forvaltningen lagt tallene for cykelbestanden sammen for to år, for at mindske den statistiske usikkerhed.

Tabel 5 Cykelejerskab i København (antal private cykler ejet af indbyggere i Københavns Kommune)

Kilde: Forvaltningens spørgeskemaundersøgelse

Cykelejerskab i København	2018/2020	2022/2024	Andel 2022/2024
Cykelbestand, alle cykler	713.800	744.500	100 %
Heraf elcykler	15.500	33.200	4 %
Heraf ladcykler og elladcykler ⁷	22.500	39.000	5 %

Ladcyklerne vinder forsat frem

I 2023 udgør ladcykler ca. 5 % af den samlede cykelbestand i København.

21 % af københavnernes, der råder over en ladcykel fortæller, at ladcyklen er en erstatning for bilen og 6 % oplyser, at ladcyklen erstatter bil nummer to, som ofte benyttes til transport af børn eller varer.

Leje og dele

De seneste år er udlejningscykler og abonnementer til udlejningscykler blevet mere udbredte. Udlejningscykler og abonnementscykler kan være et fleksibelt supplement til traditionelle privatejede cykler. Da det offentlige areal til opstilling af udlejningscykler er begrænset, giver Teknik- og Miljøforvaltningen hvert år tilladelse til, hvilke cykeloperatører der må opstille hvor mange udlejningscykler, som kan ses i tabel 6.

Swapfiets, der udlejer cykler på abonnement, havde ca. 14.000 abonnementer i Københavns Kommune i 2023. Swapfiets har gennemgået en mærkbar stigning over de seneste år i antallet af abonnementer. Donkey Republic, som tilbyder tre forskellige medlemskaber, havde over 5.200 aktive medlemmer i København i 2023.

Tabel 6 Udlejningscykler i 2023

Cykeloperatører	Antal tilladte udlejningscykler
Donkey Republic	2.680
Lime	1.150
Tier	1.700
Bolt	1.300
Toyota Kinto	600
Voi	30
Total	7.460

Både Donkey Republic og Swapfiets tilbyder klassiske cykler og elcykler, og de typiske brugere er mellem 25-35 år, i arbejde samt expats.

I tabel 6 ses hvilke og hvor mange udlejningscykler Teknik- og Miljøforvaltningen har givet tilladelse i 2023, hvilket er en stigning på lidt over 400 tilladelser fra 2022.

⁷ Tidligere blev ladcykler, elladcykler og cykelanhængere opgjort sammen (2022: 40.000). Cykelanhængere er nu taget ud, da disse ikke tæller med i den samlede cykelbestand.

Investeringsniveau

Ved de årlige budgetforhandlinger afsættes der midler til realisering af initiativer på cykelområdet. Det omfatter dels cykelrelaterede initiativer, som er direkte målrettet cyklister, såsom cykelstier, cykelparkering mv. Derudover er der initiativer, der også kommer fx fodgængere eller kollektiv transport til gode, heriblandt sikre skoleveje, trafiksikkerhed, strøggader og cykel- og gangbroer.

Desuden er der igennem tiden givet tilskud til cykeltiltag i København fra statslige puljer, private donorer og fra trafikselskaber, hvilket fremgår som eksterne investeringer i grafen nedenfor.

Grafen på figur 1 viser investeringsniveauet på cykelområdet de seneste 10 år samt et 10-års gennemsnit. I 2024 blev der bevilliget 154 mio. kr. til cykelrelaterede indsatser sammenlignet med 239 mio. kr. i 2023. Dermed er der i 2024 bevilliget mindre end i det 10-årige gennemsnit, som er på 171 mio. kr.

Nye retningslinjer for cykel- og vejprojekter

Cykelfokus 2024 er Københavns Kommunes retningslinjer for cykel- og vejprojekter. *Cykelfokus 2024* er med til at sikre, at udbygningen af cykelinfrastrukturen er ensartet, sikker og tryk.

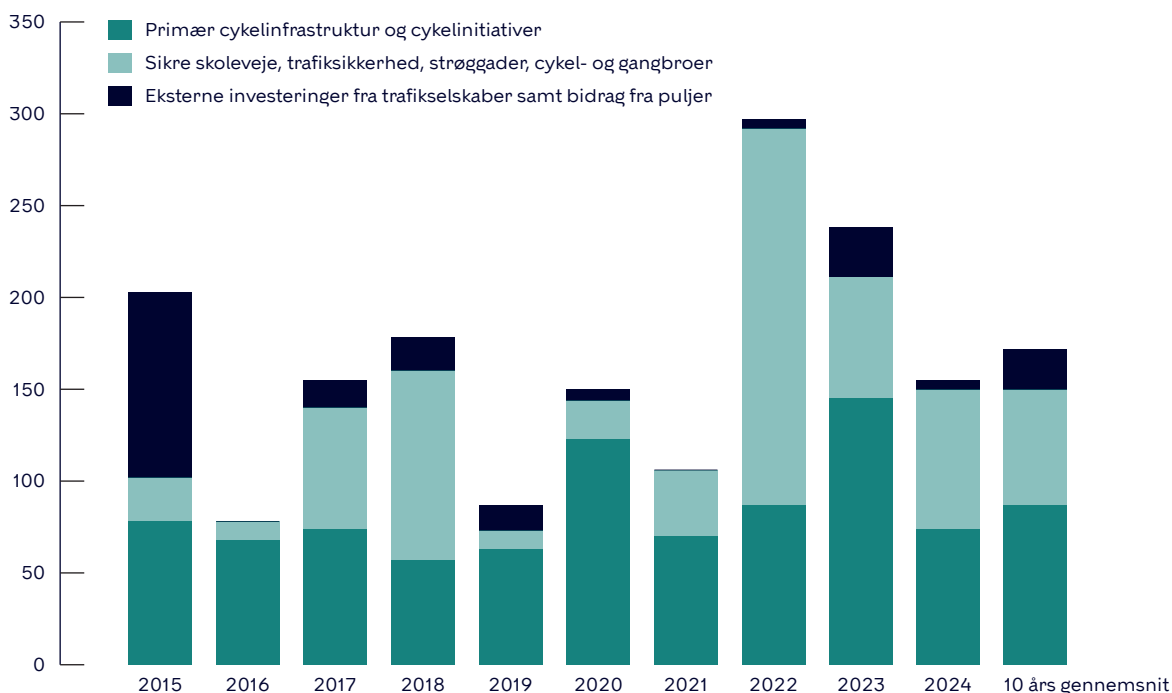
Særligt beskrivelsen af cykelgader, cykelstibredder, sammenhæng mellem cykel- og øvrig trafikinfrastruktur er blevet opdateret siden *Cykelfokus 2013*. *Cykelfokus 2024* er et værktøj til trafikplanlæggere og rådgivere, der arbejder med cykel- og vejprojekter i Københavns Kommune. Desuden sætter den standard for både udformning af strækninger, kryds og drift af cykel- og vejprojekter.

Cykelfokus 2024 følger gældende lovgivning og tager afsæt i vejreglerne og de tekniske retningslinjer for anlægsprojekter i København. Publikationen blev godkendt af Teknik- og Miljøudvalget ultimo 2023 og ligger offentlig tilgængelig på www.kk.dk/cyklernesby.



Figur 1 Investeringsniveau på cykelområdet 2015-2024, samt 10-års gennemsnit

Kilde: Forvaltningens egne opgørelse



Case

To nye supercykelstier

I 2023 åbnede to nye supercykelstier, Avedøreruten og Ryparken-Valbyruten, i København.

Avedøreruten er ni kilometer og forbinder Hvidovre og København fra Gammel Køge Landevej, parallelt med Amagermotorvejen langs Kalveboderne og nordpå indtil Vejlands Allé og Slusen. Ruten har en stor rekreativ værdi, fordi den løber i grønne omgivelser og langs vandet. Desuden er ruten i eget tracé uden lyskryds eller krydsende veje, og derfor kan man cykle uden stop og i eget tempo.

Ryparken-Valbyruten er syv kilometer og løber på tværs af København og Frederiksberg fra Ryparken Station igennem Lersøparken igennem Nordvest kvarter ad Lygten, forbi Nørrebro Station og videre igennem Frederiksberg for at ende ved Toftegårds Plads. Ruten er en ringforbindelse og passerer bolig-, erhvervs- og uddannelsesområder samt kollektive knudepunkter

mellem Valby Station og Ryparken Station. Ryparken-Valbyruten blev indviet i forbindelse med *World Bicycle Day* den 3. juni 2023.

19 af de adspurgte cyklister på Avedøreruten siger, at de betegner sig selv som nye cyklister på strækningen, hvoraf 28 % siger, at de tidligere kørte i bil. På Ryparken-Valbyruten er det 17 % af de adspurgte som betegner sig selv som nye cyklister på strækningen, og 6 % af disse nævnte, at de tidligere benyttede bilen.

I gennemsnit er cykeltrafikken på de i alt 16 supercykelstier steget med 52 %, fra før ruterne blev etableret til et år efter ruterne åbning – altså den umiddelbare effekt af etableringen af supercykelstier. Derudover viser de årlige cykeltællinger fra 2023, at effekten af ruterne over længere tid er langt større. Fra de 16 ruters respektive førmålinger til cykeltællingerne i 2023 er der målt en gennemsnitlig stigning på 75 %.



Avedøreruten, foto Sekretariatet for Supercykelstier