

Cykeltrafik

- En beskrivelse ud fra transportvaneundersøgelsen

Juni 2002

Johan Nielsen
Transportrådet

Arbejdsnotat nr. 02-02

Forord

Cykling spiller en stor rolle i persontransporten i Danmark sammenlignet med de fleste andre lande. Omfanget og udviklingen i cyklingen er imidlertid vanskelig at måle og der foreligger kun begrænset statistik herom. Transportrådet besluttede derfor i efteråret 2001 at iværksætte et større projekt om cykeltrafikken og dens udvikling. Regeringens beslutning om at nedlægge Transportrådet har imidlertid betydet at projektet i det væsentligste blev stoppet. Kun en analyse af de data der foreligger i trafikvane-undersøgelsen (TU) om cykeltrafik er gennemført.

Notatet har til formål at præsentere den eksisterende viden fra TU i en tilgængelig form. Der er således lagt vægt på at præsentere de relativt omfattende data så detaljeret, at interesserede kan anvendes oplysningerne til egne analyser. Herudover er der draget en række sammenfattende konklusioner som præsenteres indledningsvis i notatet.

Transportrådet, juni 2002

Indholdsfortegnelse

SAMMENFATNING.....	2
1. INDLEDNING.....	8
2. UDVIKLINGEN I CYKELTRAFIKKEN	11
3. CYKLENS BETYDNING I FORHOLD TIL ANDRE TRANSPORTMIDLER	16
4. BESKRIVELSE AF CYKLISTERNE.....	20
5. HVILKE TURE CYKLES.....	26
6. BØRNS OG UNGES CYKLING.....	31
7. KVINDENS CYKLING.....	32

Sammenfatning

Danmark er et af de europæiske lande hvor der cykles mest. På det tidspunkt hvor man i andre lande holdt op med at anvende cyklen som andet end en fritidsbeskæftigelse, blev danskerne ved med at cykle. Den danske cykeltradition risikerer imidlertid at blive brudt nu, hvor der er stadig større bilejerskab. Flere voksne tager bilen, også på korte ture. Bilister peger selv på vejrforhold og dovenskab som nogle af de vigtigste grunde til ikke at cykle. Det er forhold som vanskeligt lader sig regulere gennem traditionelle trafikpolitiske tiltag. Spørgsmålet er derfor om cyklen kan fastholde sin store anvendelse i et samfund præget af ønsket om større og hurtigere mobilitet.

Ønske om øget cykeltrafik

Der er både statslige og kommunale målsætninger om at styrke cykeltrafikken. I Trafik 2005 er en af målsætningerne, at cykeltrafikken skal stige med 1/3, svarende til at hver dansker skal cykle 200 km mere om året inden 2005. I den reviderede handlingsplan for CO₂ er sat et mindre ambitiøst mål om at øget cykeltrafik skal medvirke til at nedbringe CO₂ emissionerne fra transportsektoren med 0,5%. Det svarer til at cirka 1/10 af de korte bilture under 5 km skal overflyttes til cykel. Lokalt har flere kommuner målsætninger om at øge cykeltrafikken, bl.a. København og Odense.

Der er flere grunde til at gøre vilkårene for cyklisterne bedre og søge at øge cykeltrafikken. Trafikalt er det en fordel med flere cyklister, da det mindsker antallet af de øvrige vejtrafikanter, hvilket især i byerne er en fordel for kapacitet og fremkommeligheden. Hvis mange af de voksne cyklister skifter til bil, vil det give store kapacitetsproblemer i myldretiden i byerne. Gode vilkår for cyklisterne er også vigtigt, da cyklen for mange er et nødvendigt transportmiddel i dagligdagen på grund af alder, geografi eller økonomi. Miljømæssigt vil et fald i antal cyklister medføre øget støj, luftforurening og forringelse af bymiljøet. Endelig kan cykling medvirke til øget sundhed i befolkningen. Antallet af overvægtige danskere er stigende, og der er en generel accept af, at motion fremmer en bedre sundhedstilstand og et mindre sygefravær i befolkningen. En norsk undersøgelse konkluderer, at anlæg af cykelstier er samfundsøkonomisk rentabel, da bl.a. de sparede udgifter til sygdom og fravær på arbejdspladsen er større end omkostningerne. Det skal dog samtidig nævnes, at cykling er en transportform med høj ulykkesrisiko pr km. Ved øget cykeltrafik må derfor alt andet lige forventes flere ulykker som involverer cyklister.

Udvikling nationalt

Der er imidlertid en modsætning mellem på den ene side fordelene ved øget cykling og de politiske ønsker herom og på den anden side den fak-

tiske faldende cykeltrafik. På landsplan er antal cyklede kilometer faldet kraftigt. Statistikken over udviklingen i cykeltrafikken er imidlertid be- hæftet med en vis usikkerhed. Niveauet for cykeltrafikken er baseret på trafikvaneundersøgelserne (TU), som er en interviewundersøgelse. Den omfatter alle ture over 300 meter. Der er dog en tendens til at kortere ture bliver glemt ved interview. Den historiske udvikling er baseret på Vejdi- rektoratets tællinger, som kun omfatter relativt få målestationer. Fra 1990 til 2001 er antal kilometer, der er cyklet, faldet med næsten 30%. Da cykeltrafikken steg fra begyndelsen af 1980'erne og til starten af 1990'erne er faldet dog mindre målt i forhold til f.eks. 1985. Måles cy- kelkilometer i forhold til det samlede antal personkilometer er udviklin- gen endnu mere dramatisk. Cykeltrafikken er faldet fra at udgøre 5% af det samlede antal personkilometer til at udgøre 3%, hvilket blandt andet skyldes, at befolkningens samlede transport er steget kraftigt gennem perioden.

Tabel 1 - Udvikling i trafikken, personkm

År	Cykel	Personbil	I alt
Mio personkm			
1980	-	37777	45958
1985	2731	41540	58865
1990	3217	49907	68701
1995	2824	53596	73188
2000	2355	60723	* 80750
2001	* 2274	* 60541	
Indeks 1990=100			
1990	100	100	100
1995	88	107	107
2000	73	122	118
2001	71	121	
Procent			
1990	5%	73%	100%
1995	4%	73%	100%
2000	3%	75%	100%

Anm. Cykel omfatter cykel og alm. knallert ekskl. knallert 45 *skønnet

Kilde: Danmarks Statistik og Vejdirektoratet

I samme periode er antallet af familier med én bil steget 20% og med to biler 70% (sidstnævnte dog fra et væsentligt lavere niveau) og alle under- søgelser viser, at personer med bilrådighed gennemsnitligt cykler mindre end personer uden adgang til bil. Samtidig tyder alt på, at bilejerskabet vil fortsætte med at stige. Der er derfor stor risiko for, at cykeltrafikken vil falde yderligere, medmindre der sker nogle væsentlige ændringer. Det kan være holdningsændringer, bl.a. knyttet til det sunde i at cykle. Men mere sandsynligt er det, at det vil kræve en kombination af gulerod og pisk. Bedre forhold for cyklisterne omfatter både bedre fremkommelig- hed, bedre cykelstier og mindre ulykkesrisiko. Men udviklingen vil næp- pe vende medmindre forholdene for de øvrige trafikanter, især bilisterne,

bliver dårligere. Det kan bl.a. ske som konsekvens af langsommere hastigheder på grund af øget trængsel eller ved øget pris på transport, f.eks. ved øgede parkeringsafgifter eller indførelse af kørselsafgifter.

De specifikke sundhedsaspekter ved at cykle er ikke kendte. De fleste undersøgelser vedrører effekterne af motion i almindelighed. Der er derfor behov for specifikke analyser af sundhedsaspekterne ved øget cykeltrafik. Ligesom der er behov for analyser af de samfundsøkonomiske konsekvenser af den faldende cykeltrafik og af de indsatser der kan gøres, bl.a. bygning af flere cykelstier, for at øge cykeltrafikken.

Udviklingen lokalt

Selvom cykeltrafikken er faldet på nationalt niveau er cykeltrafikken steget i nogle lokale områder. Og der er en række steder i landet, hvor der gøres en stor indsats for cykeltrafikken. I hovedstadsregionen er cykeltrafikken eksempelvis steget til næsten det dobbelte siden 1980, mens biltrafikken er steget noget mindre. I Københavns Kommune er cykeltrafikken steget 32% siden 1995. Københavns Kommune har bl.a. øget længden af og forbedret belægningerne på cykelstierne.

Et andet eksempel er Odense kommune, som har iværksat et projekt "Odense - Danmarks nationale cykelby" og har gennemført en række foranstaltninger for at øge cykeltrafikken. Odense illustrerer imidlertid også vanskelighederne ved at øge cykeltrafikken. Der er sket en stigning i cykelture i perioden fra før Odense projektets start (1993-1997) og til nu (1998-2000) på 6%. Det anslås samtidig at cykelprojektet har øget antallet af cykelture med 10-15%, idet der nationalt har været en tilbagegang i cykeltrafikken i samme periode og Storebæltsbroen har ændret det samlede trafikmønster. I forhold til antal kørte km er km pr person i samme periode faldet fra 2,5 km til 2,1 km pr dag, på trods af det øgede antal ture. Igen ville faldet dog have været større uden den særlige indsats for cykling i Odense. Da Odense projektet endnu ikke er afsluttet, er der tale om resultaterne af en midtvejsevaluering. Men det er således endnu ikke lykkedes Odense at modvirke det nationale fald i cykeltrafikken, målt i kilometer.

Cyklens betydning i forhold til andre transportmidler

Tabel 2 - Andel der bruger transportmiddel efter antal km kørt i alt dagen før

Andel af personer	Antal km med transportmiddel i alt dagen før		
	Bruger som % af befolkning	Km i gennemsnit af befolkning 1)	Km pr person, der har anvendt transportmidlet
Cykel	16%	1,2	7,7
Gang	12%	0,4	3,5
Bil	54%	24,9	45,9
Kollektiv trafik	14%	4,9	33,9
Andet	4%	1,9	44,5
Alle transportmidler	77%	33,1	43,2

1) Inkl. personer, der ikke har haft nogen tur

16% af hele befolkningen har cyklet og 12% har gået i løbet af en dag ifølge transportvaneundersøgelsen (TU). Cykel og gang spiller således en stor rolle i det samlede transportbillede. Imidlertid har kun 77% af befolkningen overhovedet har foretaget en tur (på over 300 meter) dagen før ifølge undersøgelsen. 21% af de, der har haft en tur i løbet af dagen, har derfor cyklet og 16% gået. De som har cyklet har cyklet 7,7 km i gennemsnit og de, som har gået, har gået 3,5 km, dvs. ganske langt. Set i forhold til den gennemsnitlige transport på 33,1 km har cykel og gang imidlertid ikke stor betydning. Kun 5% af den samlede transport er ifølge TU data foretaget med cykel eller gang. Det er naturligvis bilen, som betyder mest, når transporten ses i forhold til antal km.

Hvem cykler

Sandsynligheden for at en person cykler afhænger først og fremmest af, hvor langt den enkelte transporterer sig den enkelte dag. Hvis den samlede transport på en dag er 10 km eller derunder afhænger cykelbrug af alderen, idet de unge cykler mest og de ældre mindst. Er den samlede transport over 10 km den foregående dag falder cykelandelen og brug af cykel afhænger af bilrådighed.

Børn og unge cykler mest. Blandt børn og unge mellem 10-17 år cykler 34% i løbet af dagen, mens 22% af de 18-25 årige cykler. Blandt personer mellem 26-65 år cykler kun 14%. De ældre over 65 år cykler væsentligt mindre, kun 6% cykler. Børn og unge og de ældre, som cykler, cykler lidt kortere end de øvrige aldersgrupper, men alligevel er det børn og unge der cykler længst i forhold til befolkningen som helhed.

Tabel 3 - Andel der cykler efter alder og bilrådighed i familien

Andel af personer	10-17 år	18-65 år	Over 65 år	I alt
Ingen bil	31%	32%	7%	26%
1 bil	35%	13%	5%	14%
2 el. flere biler	32%	4%	-	8%
I alt	34%	15%	6%	16%

Anm.: Tabel fortolkes således: 31% af alle 10-17 årige i familier uden rådighed over bil har cyklet dagen før

For børn og unge og de ældre afhænger brug af cykel overraskende nok næsten ikke af bilrådighed i familien. Derimod er bilrådighed afgørende for de 18-65 åriges cykling. Har de 18-65 årige ikke rådighed over bil cykler 32% i løbet af dagen, mens kun 13% cykler hvis der er rådighed over én bil i familien og så lidt som 4% hvis der er rådighed over 2 biler.

Der er en lige stor andel af mænd og kvinder, som cykler, men mændene cykler generelt lidt længere end kvinder. Samtidig cykler personer i byerne mere end personer på landet. I Hovedstaden cykler 24% i løbet af dagen, i de større byer 21%, mens kun 9% i byer under 2000 indbygger og 7% på landet cykler. Der er imidlertid ikke så stor forskel på, hvor langt de, der cykler, cykler. Beboerne i hovedstaden, s forstæder og de store provinsbyer, men også beboere på landet cykler langt, mellem 8,3 og 9,5 km pr dag for de der faktisk har cyklet. Ses på hvor meget befolkningen i gennemsnit cykler stiger den gennemsnitlige længden imidlertid kraftigt efter urbanisering, da andelen af cyklister øges. I byerne cykler således mange langt og på landet få, men også langt.

Ture fordelt efter formål og længde

Ved at betragte de enkelte ture i stedet for den samlede transport dagen før, kan det vises på hvilke typer ture cyklen især bliver brugt.

Cyklen bliver anvendt på 17% af alle de foretagne ture. Det er en noget lavere andel end den andel af personer, der havde foretaget en tur, og som brugte cyklen i løbet af dagen (21%) som blev omtalt i forrige afsnit. Forskellen skyldes, at cyklisterne har færre ture end befolkningen i gennemsnit.

Den største andel af ture, der er cyklet, er mellem hjem og arbejde /uddannelse, hvor der er anvendt cykel på 27% af alle turene. Desuden er cyklen anvendt på 15% af turene mellem hjem og fritid og på 12% af turene mellem hjem og indkøb.

Tabel 4 - Cykelture som % af alle ture efter formål og bilrådighed

Andel af ture	Hjem - arbejde	Hjem - indkøb	Hjem - fritid	Andre kombinationer	Total
Ingen bil	48%	33%	29%	33%	35%
1 bil	26%	9%	12%	8%	14%
2 el flere biler	12%	3%	9%	3%	7%
Total	27%	12%	15%	11%	17%

Anm.: Tabellen fortolkes således: 48% af de ture, personer uden bil foretager mellem hjem og arbejde, foretages på cykel.

Hvor stor en andel af turene der er foretaget på cykel afhænger, ligesom hvor mange der bruger cyklen, af familiens bilrådighed. Det er især arbejds/uddannelsesturene, der cykles selvom der er bilrådighed. Har familien ingen bilrådighed, er der benyttet cykel på 35% af det samlede antal ture, og på 48% af arbejdsturene. Har familien rådighed over 1 bil benyttet bil på 14% af det samlede antal ture og på 26% af arbejdsturene. Har familien 2 eller flere biler bruges cykel kun på 7% af turene og på 12% af arbejdsturene. Det er dog i høj grad børn og unge som cykler i familier med to biler. Blandt de 18-65 årige med rådighed over to biler cykler kun 3% i løbet af dagen og kun 5% cykler til arbejde.

1. Indledning

Danmark er et af de europæiske lande hvor der cykles mest. Cyklen har i Danmark stadig stor betydning for mange menneskers daglige transport, hvor den i mange andre lande i højere grad er en fritidsbeskæftigelse. Imidlertid er danskerne begyndt at cykle mindre, bl.a. på grund af det stigende antal der har bil. Flere bruger bilen også til kortere ture. Bilister peger selv på bl.a. vejrforhold og dovenskab som nogle af de vigtigste grunde til ikke at cykle. Det er forhold som vanskeligt lader sig regulere gennem traditionelle trafikpolitiske tiltag. Ikke desto mindre er der alligevel et ønske fra politikerne om at cykeltrafikken øges.

Der er både statslige og kommunale målsætninger om at styrke cykeltrafikken. Det skyldes et ønske om at mindske miljøbelastningen fra trafikken. I trafik 2005 er anført, at regeringen vil arbejde for at 4% af transportarbejdet med bil overflyttes til cykel og gang inden 2005. Det svarer ifølge planen til at fremme cykeltrafikken med 1/3 eller at hver dansker skal cykle 200 km mere om året. Det svarer også til at 1/3 af alle ture med bil på 3 km og derunder overflyttes. I den reviderede handlingsplan for CO₂ er sat som mål, at øget cykeltrafik skal medvirke til at nedbringe CO₂ emissionerne fra transportsektoren med 0,5%. Det svarer til at cirka 1/10 af de korte bilture under 5 km skal overflyttes til cykel. Det er et mindre ambitiøst mål end i Trafik 2005. Det er imidlertid ikke den vej udviklingen er gået. Der er også kommuner der har en målsætning om at øge andelen af cykeltrafik, bl.a. København og Odense.

Et andet stort indsatsområde i forhold til cyklister er at mindske antallet af ulykker. Uheldsrisikoen pr km er væsentlig større for cyklister end for bilister. Færdselskommissionen mål er at reducere antallet af dræbte og alvorligt tilskadede cyklister med 40% i perioden 1998 til 2012. Den konkrete statslige og kommunale indsats går blandt andet ud på at sikre forholdene for cyklisterne i kryds og bygge cykelstier. Der er imidlertid på landsplan en modsætning mellem de politiske ønsker om at fremme cykeltrafik og den faktiske faldende cykeltrafik. I nogle områder, bl.a. i København og Odense er brugen af cyklen dog stigende. Hvad skyldes udviklingen og kan den ændres? Det er spørgsmål, der er centrale, idet man kan risikere at mange af dagens cyklister med tiden flytter over til bil og dermed øger trængslen på vejene. Formålet med dette arbejdsnotat er at beskrive brugen af cykler i Danmark først og fremmest på nationalt plan. Det har dels været hensigten at belyse hvem der bruger cyklen og dels på hvilke ture den bruges.

Notatet vil kun kunne belyse disse spørgsmål mere overordnet. Ønskes et grundlag for at vurdere, hvordan de politiske formål om øget cykling kan

tilgodeses, er behov for en mere grundig analyse af brugen af cyklen og af cyklisternes motiver, som kun kan indsamles ved interview.

Mange af de der vælger at cykle, synes de kan spare tid og at det er behageligt at cykle. Ifølge en undersøgelse fra Vejdirektoratet (1995) valgte de voksne cyklister at cykle på ture under 10 km af følgende årsager:

- Afstand
- Tidsbesparelse
- Motion (frisk luft)
- Behagelighed/magelighed
- Vane

Skal det lykkes at få flere til at cykle som det er de officielle mål, er det nødvendigt at flere oplever cyklen som mere hensigtsmæssigt at bruge end andre transportmidler. Det er vanskeligt i en tid, hvor flere transporterer sig længere og hastigheden har stadig større betydning. En nødvendig men ikke tilstrækkelig forudsætning er, at vilkårene for cyklisterne bliver bedre og mere sikre og der laves kampagner for øget cykling. Det vil især være i form af lokale tiltag. Men det er formentlig også en forudsætning at forholdene for de øvrige trafikformer bliver ringere - enten på grund af øget trængsel for bilisterne og forringelser for de kollektive trafikanter - eller at de øvrige transportmidler bliver markant dyrere at anvende. Dette antyder også, hvorfor det er så vanskeligt at gennemføre en politik, som sikrer at målene om øget cykeltrafik bliver realiserede.

Statistiske kilder

Den statistiske viden om brug af cyklen er ikke så sikker, som det kunne ønskes. Der er især to kilder som anvendes: transportvaneundersøgelsen (TU) og Vejdirektoratets tællinger over udviklingen. De er imidlertid begge behæftet med svagheder i forhold til opgørelsen af cykeltrafikken.

TU undersøgelserne er baseret på interview med den enkelte trafikanter, som er spurgt om deres ture over 300 meter dagen før. Det betyder, at TU alene kan beskrive transportmønsteret dagen før, men ikke kan sige om det er et typisk transportmønster for den enkelte. Desuden er der en tendens til, at især de korte ture, som typisk er cykel og gang, glemmes ved interviews. Det betyder, at det må antages at cykling og gang er en del undervurderet i statistikken.

Udviklingen i cykeltrafikken kan belyses ved hjælp af Vejdirektoratets trafikindeks, da de dækker en længere periode. Cykeltrafikken varierer meget i forskellige områder og omfanget af Vejdirektoratets tællinger af cykeltrafik er ret begrænset. Tallene er derfor behæftet med en vis usikkerhed.

På baggrund af TU er det samlede trafikarbejde beregnet og udviklingen heri er opgjort ved hjælp af Vejdirektoratets trafikindeks.

Der er i beregningerne kun medtaget ture over 300 meter. For at sikre et tilstrækkeligt antal interviews er TU for 1998-2000 analyseret. Alle mellem 10 og 84 år er omfattet af undersøgelsen. Der er set på gennemsnittet af ture på hverdag og i weekenden. Til trods for at interviews for 3 år er anvendt, medfører det relativt lille antal interviews at det er begrænset, hvor detaljerede analyser der kan foretages med tilstrækkelig statistisk sikkerhed.

2. Udviklingen i cykeltrafikken

National udvikling

I dette kapitel belyses udviklingen i cykeltrafikken på nationalt niveau. Vejdirektoratet har foretaget opgørelsen ved en kombination af TU data om trafikniveauet og Vejdirektoratets trafikindeks over udviklingen. Beregningen er præget af en vis usikkerhed.

Der må skelnes mellem den generelle udvikling på nationalt plan, hvor cykeltrafikken er faldende og udviklingen i nogle byer, hvor cykeltrafikken enten stiger eller i alt fald falder mindre end på nationalt plan. Cykeltrafikken nationalt er faldet næsten 30% fra 1990 til i dag. I samme tidsrum er biltrafikken steget med 21%. Cykeltrafikken udgør derfor en kraftigt faldende del af den samlede trafik. Målt i forhold til persontrafikken udgjorde cykeltrafikken 5% i 1990 og 3% 2000. Da cykeltrafikken steg fra 1985 til 1990 er faldet dog mindre målt i forhold til 1985.

Tabel 2-1 Udvikling i trafikken, personkm

År	Cykel	Personbil	I alt
	Mio personkm		
1980	-	37777	45958
1985	2731	41540	58865
1990	3217	49907	68701
1995	2824	53596	73188
2000	2355	60723	* 80750
2001	* 2274	* 60541	-
	Indeks 1990=100		
1990	100	100	100
1995	88	107	107
2000	73	122	118
2001	71	121	-
	Procent		
1990	5%	73%	100%
1995	4%	73%	100%
2000	3%	75%	100%

Anm. Cykel omfatter cykel og alm. knallert eskl. knallert 45
*skønnet/beregnet

Kilde: Danmarks Statistik og Vejdirektoratet

Cykeltrafikken er således faldet i samme periode som den generelle mobilitet og biltrafikken er steget. Omfanget af cykling afhænger stærkt af bilrådigheden i familien, jf. tabel 2-2. Mens 32% af befolkningen mellem 18 og 65 år uden biladgang har cyklet, er det kun henholdsvis 13% og 4% af personer med adgang til henholdsvis 1 og 2 biler. Til gengæld er der ikke så stor forskel på, hvor langt de der cykler i løbet af en dag. De har alle i gennemsnit cyklet omkring 8 km uafhængig af bilrådighed.

Dog cykler personer med rådighed over mere end to biler væsentligt mindre og også kortere.

Tabel 2-2 Andel der cykler efter bilrådighed hos de 18-65 årige

Andel af personer		Antal km cyklet	
		Km i gennemsnit af befolkning	Km pr person, der har cyklet
Rådighed over bil i familien	Cyklister som % af befolkning		
Ingen	32%	2,0	9,0
1 bil	13%	0,8	7,7
2 biler	4%	0,4	8,8
> 2 biler	-	-	-
I alt	15%	1,0	8,3

Anm.: Tabel læses således: 32% af alle personer uden rådighed over bil har cyklet dagen før.

- betyder få observationer

Spørgsmålet er naturligvis om faldet i cykeltrafikken vil fortsætte eller om tendensen vil ændre sig. Bilejerskab ikke er den eneste faktor der har betydning for udviklingen i cykelomfanget. Den generelt øgede mobilitet med længere afstande mellem bolig og arbejde, fritidsaktiviteter og indkøb har betydning ligesom omkostningerne ved de øvrige transportformer og ikke mindst holdningen til cykling. Alligevel kan udviklingen i bilbestanden tages som et vigtigt element i udviklingen af cykeltrafikken. I perioden 1992-2000 har bilejerskabet været steget stærkt, jf. tabel 2-3.

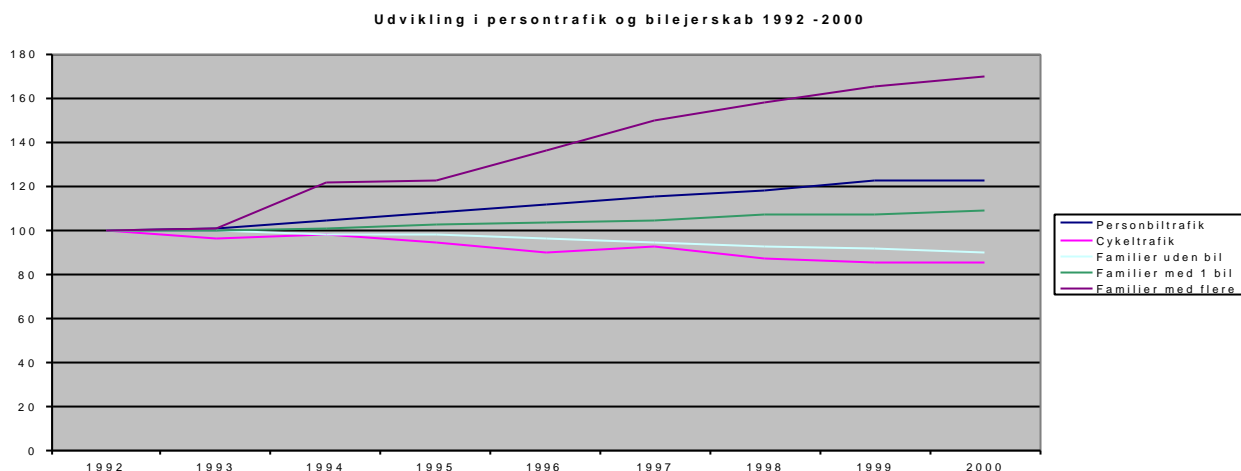
Tabel 2-3 Udvikling bilbestand, indeks 1992=100

	Familier uden bil	Familier med bil i	Familier med 1 bil	Familier med flere
1992	100	100	100	100
1995	98	105	103	123
2000	90	117	109	170

Kilde: Transport 2000

I tabel 2-4 er udviklingen i kørsel på cykel og i bil vist sammen med bilrådigheden. Figuren viser, at udviklingen i antal familier uden bil svarer til udviklingen i cykling. Udviklingen i cykling hænger dog som nævnt også sammen med en række andre faktorer, bl.a. lokalisering, turlængder og kvaliteten af den kollektive trafik.

Tabel 2-4 Udvikling i persontrafik og bilejerskab 1980 - 2000



Konklusion

Alt tyder på, at bilejerskabet vil fortsætte med at stige. Det forventes at bilejerskabet vil øges med 20-25% frem til 2020, hvis den nuværende udvikling fortsætter (Scenarier for biltrafik 1996-2020, Transportrådet 2000). Det må derfor også forventes, at cyklingen både absolut og relativt vil fortsætte med at falde på nationalt niveau, medmindre der foretages særlige tiltag for at vende denne udvikling. En forudsætning for at flere cykler er forbedrede forhold for cyklisterne og mere sikre cykelveje. Men udviklingen vil næppe vende, medmindre vilkårene for de øvrige trafikformer bliver forringede, f.eks. på grund af øget trængsel eller ved at det bliver dyrere at køre i bil eller med kollektiv transport.

Desuden kan føres kampagner for det sundhedsfremmende ved at cykle. Antallet af overvægtige danskere er stigende, og der er en generel accept af, at motion er fremmende for en bedre sundhedstilstand og mindre sygefravær i befolkningen. En norsk undersøgelse viser, at en række konkrete cykelprojekter er samfundsøkonomisk rentable, idet gevinsten ved mindsket sygelighed og sygefravær opvejer investeringsudgifterne til cykelstier. Selvom undersøgelsens opgørelser er usikre, viser de, at gevinsten både for den enkelte og for samfundet ved øget motion og dermed forbedret sundhedstilstand er store.

Udviklingen lokalt

Ovenfor er udviklingen på nationalt plan beskrevet. Der er imidlertid en række lokale områder, hvor der er gjort en stor indsats for cykeltrafikken, og hvor cykeltrafikken er steget. Der er både store og mindre kommuner som har gjort en indsats for cykeltrafikken.

Københavns Kommune har for eksempel opstillet mål for udviklingen i cykeltrafikken. Målsætningen er bl.a. at antallet af pendlere, der bruger

cyklen til arbejdspladser i København skal øges fra 34% til 40% i perioden 2000-2012. Desuden skal cyklisterens risiko for at blive dræbt eller komme til skade reduceres med 50% i forhold til antal kørte kilometer. Cykeltrafikken i kommunen er steget 32% siden 1995. Kommunen har bl.a. øget længden og forbedret belægninger på cykelstierne. København har desuden spurgt bilisterne, hvad der kunne få dem til at skifte til cykel. 2/3 af hverdagsbilisterne giver udtryk for, at de kan overtales til at lade bilen stå, hvis en række forhold for cyklisterne bliver forbedret. De vigtigste forhold der nævnes er:

- bedre og flere cykelstier
- prioritering af cykelstier
- bedre trafikultur og
- færre biler.

I hovedstadsregionen samlet er cykeltrafikken næsten steget til det dobbelte siden 1980, mens biltrafikken er steget noget mindre.

Et andet eksempel som kan nævnes er Odense kommune. Odense har iværksat et projekt "Odense - Danmarks nationale cykelby" og har gennemført en række foranstaltninger for at øge cykeltrafikken. Målet med projektet er bl.a. at øge antal cykelture i Odense kommune med 20% frem til 2003 i forhold til 1996/97 og i samme periode at reducere antallet af dræbte og kvæstede cyklister i uheld som involverer flere trafikanter med 20%. Ifølge en midtvejsevaluering af projektet er antallet af cykelture steget 6% fra før projektets start (1993-1997) og til nu (1998-2000). Det vurderes at cykelprojektet har fremmet antallet af cykelture med 10-15%, idet der nationalt har været en tilbagegang i cykeltrafikken i samme periode og der er sket en ændring af trafikmønsteret på grund af Storebæltsbroen. Set i forhold til antal kørte km er km pr person faldet fra 2,5 km til 2,1 km pr dag. Faldet ville dog have været større uden den særlige indsats for cykling i Odense. Også andre kommuner har gjort en indsats for at forbedre vilkårene for cyklisterne.

Cykeltrafikken kan have stor betydning for trafiksituationen lokalt. Eksistensen af cyklister er afgørende for fremkommeligheden i byerne. Effekten af, at cykeltrafikken mindskes kraftigt, kan løseligt illustreres ved, at cykeltrafikken f.eks. i København på nogle strækninger af brogaderne udgør 50-80% af biltrafikken. Skulle disse cyklister skifte til andre transportmidler og 1/3 f.eks. skiftede til bil ville det medføre en øgning i biltrafikken på 15-25%, hvilket vejnettet slet ikke ville kunne klare (hvis cykelstierne blev nedlagt samtidig ville det naturligt ændre billedet).

Men det er usandsynligt at de lokale tiltag for cykeltrafikken der hidtil er foretaget er tilstrækkelige til at løse de lokale trængselsproblemer i byerne.

Det vil kræve at vilkårene især for bilerne forringes eller fordyres væsentligt, f.eks. på grund af øgede trængselsproblemer eller ved en politisk beslutning om skærpede parkeringsrestriktioner eller indførelse af kørselsafgifter.

3. Cyklens betydning i forhold til andre transportmidler

I dette kapitel belyses befolkningens anvendelse af cyklen i forhold til anvendelse af bil og kollektiv trafik. Data stammer fra TU undersøgelserne og er som nævnt et gennemsnit for årene 1998-2000.

Tabel 3-1 Andel der bruger transportmiddel. Efter antal km kørt i alt dagen før

Andel af personer	Bruger som % af befolkning	Antal km med transportmiddel i alt dagen før		Samlet længde transportmidlet er brugt dagen før			
		Km i gennemsnit af befolkning 1)	Km pr person der har anvendt transportmidlet	1-4 km	5-10 km	11 km og derover	I alt
Cykel	16%	1,2	7,7	45%	34%	21%	100%
Gang	12%	0,4	3,5	80%	18%	2%	100%
Bil	54%	24,9	45,9	9%	16%	75%	100%
Kollektiv trafik	14%	4,9	33,9	9%	21%	69%	100%
Andet	4%	1,9	44,5	20%	24%	56%	100%
Mindst ét transportmiddel	77%	33,1	43,2	15%	18%	67%	100%

1) Inkl. personer, der ikke har foretaget nogen tur

Tabel 3-1 viser befolkningens brug af de enkelte transportmidler ud fra TU-data. Tabellen viser, at kun 77% af befolkningen overhovedet har foretaget en tur (på over 300 meter) i løbet af en dag. Da mange bruger flere transportmidler i løbet af en dag er summen af brugen af de enkelte transportmidler naturligvis større end den andel der overhovedet har foretaget en tur (de 77%). 16% af befolkningen cykler og 12% går. I forhold til de, som har foretaget en tur i løbet af dagen, svarer det til at 21% cykler og 16% går. Cykel og gang spiller således en stor rolle målt i antal ture.

Tabellen viser også hvor langt danskerne samlet har transporteret sig med de enkelte transportmidler på en dag, f.eks. cykler og går befolkningen i gennemsnit 1,6 km eller ca. 5% af det samlede antal km folk transporterer sig. Tabellen viser desuden hvor langt de, der faktisk har brugt det pågældende transportmiddel, i alt har gået eller kørt med transportmidlet. F.eks. cykler de cyklende 7,7 km i gennemsnit og de gående går 3,5 km. De personer, som har foretaget en tur, går eller kører i alt 43 km.

Derudover viser tabellen længden af den samlede daglige transport med de enkelte transportmidler. F.eks. cykler 45% af de, der cykler, i alt mellem 1 og 4 km om dagen, mens 80% af de, der går, går mellem 1 og 4 km om dagen. Det er ikke overraskende, at cykel og gangturene er korte mens turene med de øvrige transportmidler er lange. Tabellen viser også at 9% af de, der kører i bil og med kollektive transportmidler kører under

5 km i alt om dagen og 25% af de der kører i bil og 30% af kollektivbrugerne kører under 10 km i alt om dagen. Der er tale om samlet kørsel dagen før og ikke om turlængder. Det viser at der er et stort antal kortere ture, som det i mange tilfælde vil være muligt at foretage med cykel.

Tabel 3-2 Andel der bruger transportmiddel. Efter bilejerskab

Andel af personer	Ingen bil	1 bil	2 el. flere biler	Total
	Bruger af transportmiddel som % af befolkning, der har foretaget tur			
Cykel	38%	18%	10%	21%
Gang	32%	13%	8%	16%
Bil	21%	76%	86%	67%
Kollektivt transportmiddel	37%	11%	8%	15%
Andet transportmiddel	7%	5%	6%	6%

Anm.: Tabel læses således: 38% af alle personer uden rådighed over bil, og som har foretaget en tur dagen før, har cyklet. Da mange personer har brugt flere transportmidler i løbet af en dag er summen større end 100%.

Tabel 3-2 viser andelen af personer, der har brugt forskellige transportmidler efter bilrådighed. Blandt de der ikke har rådighed over bil, cykler 38% og går 32% af personerne i løbet af dagen, mens det kun er tilfældet for henholdsvis 10% og 8% af de, der har rådighed over 2 eller flere biler.

**Tablet 3-3 Ture med transportmiddel som % af alle ture.
Efter turlængde og turformål**

Andel af ture	Hjem – arbejde	Hjem - indkøb	Hjem - fritid	Andre kombinationer	Total
Total turlængde					
I alt					
Cykel	26%	12%	14%	11%	16%
Gang	8%	10%	15%	7%	11%
Bil	47%	70%	59%	69%	60%
Kollektiv	15%	6%	8%	7%	9%
Andet	4%	2%	3%	6%	4%
I alt	100%	100%	100%	100%	100%
1-4 km					
Cykel	53%	20%	27%	21%	29%
Gang	12%	16%	30%	14%	19%
Bil	27%	57%	37%	56%	44%
Kollektiv	5%	5%	3%	5%	4%
Andet	3%	2%	3%	4%	3%
I alt	100%	100%	100%	100%	100%
5-10 km					
Cykel	20%	4%	11%	7%	11%
Gang	4%	2%	6%	3%	4%
Bil	52%	84%	70%	76%	70%
Kollektiv	19%	8%	10%	8%	12%
Andet	5%	2%	4%	6%	4%
I alt	100%	100%	100%	100%	100%
11 km eller derover					
Cykel	3%	-	2%	1%	2%
Gang	5%	1%	2%	2%	3%
Bil	43%	63%	52%	52%	51%
Kollektiv	15%	5%	7%	7%	9%
Andet	34%	30%	37%	38%	35%
I alt	100%	100%	100%	100%	100%

Anm. Tabellen er opdelt efter den totale turlængde, ikke længden med de enkelte transportmiddel. Tabellen skal fortolkes således: på ture på mellem 5 og 10 km benyttes cyklen på 11% af turene (på hele eller en del af strækningen). Cykeldelen er således ikke nødvendigvis 5 km eller derover.

Tablet 3-3 viser turene foretaget i løbet af dagen, dvs. enheden i tabellen er ture og ikke personer som i 3-2. At se på ture giver mulighed for at beskrive formålet med turen. Tabellen viser, om transportmidlet har været brugt på (hele eller en del af) turen i forhold til alle de transportmidler der er brugt. 16% af turene foretages helt eller delvis med cykel, mens 27% af turene helt eller delvis foretages med cykel eller til fods. 60% køres i bil.

Det er især arbejdsturene som cykles eller går nemlig 34%, mens 47% køres i bil, og mest på de kortere ture. På ture 1-4 km cykles mere end halvdelen af arbejds/uddannelsesturene og cykel og gang står tilsammen for 1/2 af alle ture og 2/3 af arbejds/uddannelsesturene på denne distance.

Tabel 3-4 Ture efter turlængde og turformål uanset transportmiddel

Andel af ture	Hjem – arbejde	Hjem - indkøb	Hjem - fritid	Andre kombinationer	Alle ture
1-4 km	37%	56%	42%	39%	44%
5-10 km	26%	25%	25%	26%	25%
11-20 km	17%	11%	13%	16%	14%
Over 20 km	20%	8%	19%	20%	17%
I alt	100%	100%	100%	100%	100%

I tabel 3-4 er vist længden af de enkelte ture efter formålet. Lidt under halvdelen af alle ture er under 4 km og over 2/3 under 10 km. Der er således mange korte ture og derfor mange ture som potentielt kunne cykles.

4. Beskrivelse af cyklisterne

I dette kapitel beskrives hvilke grupper i befolkningen som cykler mest. Formålet er at belyse, hvilke faktorer der karakteriserer cyklisterne.

Sandsynligheden for at en person cykler afhænger først og fremmest af, hvor langt den pågældende transporterer sig i løbet af en dag. Hvis den samlede turlængde er 10 km eller derunder om dagen afhænger cykelbrug først og fremmest af alderen, idet de unge cykler mest og de ældre mindst. Derefter afhænger cykelbrug af bilrådighed.

For de personer, der transporterer sig over 10 km om dagen, afhænger cykelbrug af bilrådighed. Blandt de der ikke har bil afhænger cykelbrug mest af den tid det tager at gå til tog fra arbejde/uddannelsessted, mens cykelandelen for de der har rådighed over personbil afhænger af alderen.

16% af de 10-84 årige cykler i løbet af dagen. Da en del danskere slet ikke er uden for en dør i løbet af dagen, udgør de der cykler en endnu større del af de personer som foretager en tur, nemlig 21%. Ses kun på befolkningen i den arbejdsaktive alder (18-65 år) cykler lidt færre, nemlig 15%.

Det relativt set ringe omfang af cykeltrafikken giver imidlertid ikke et realistisk billede af cykeltrafikkens betydning. Dels er mange grupper afhængige af cyklen i deres daglige transport, ikke mindst børn og unge, men også mange voksne som ikke har bil eller som ikke kan eller vil køre eller have bil. Samtidig betyder cykeltrafikken ikke mindst i de større byer en aflastning af vejnettet, der er præget af trængsel og af kollektivtrafikken, som i myldretiderne er overfyldt en del steder.

Alder

Børn og unge cykler mest. Blandt børn og unge mellem 10-17 år cykler 34%, mens 22% af de 18-25 årige cykler. Blandt personer mellem 26-65 år cykler kun 14%. De ældre cykler væsentligt mindre, kun 6%. Børn og unge og de ældre, som cykler, cykler lidt kortere end de øvrige aldersgrupper, men alligevel er børn og unge den befolkningsgruppe der samlet set cykler længst.

Tabel 4-1 Andel der cykler efter alder

Andel af personer	Antal km cyklet			Samlet længde cyklet dagen før			
	Cyklister som % af befolkning	Km i gennemsnit af befolkning	Km pr person der har cyklet	1-4 km	5-10 km	11 km og derover	I alt
10-17 år	34%	2,1	6,1	53%	34%	12%	100%
18-25 år	22%	1,8	8,1	39%	37%	24%	100%
26-65 år	14%	1,2	8,4	41%	34%	24%	100%
Over 65 år	6%	0,4	6,9	55%	45%		100%
I alt	16%	1,2	7,7	45%	34%	21%	100%

I gennemsnit cykler de danskere der cykler 7,7 km om dagen, men ses på hvor langt alle danskere i gennemsnit cykler er det kun 1,2 km. 21% cykler under 2 km om dagen mens 45% cykler under 4 km og 80% under 10 km om dagen.

Tabel 4-2 Andel der cykler efter alder

Andel af personer	Cyklister som % af befolkning
10-11 år	32%
12-15 år	39%
16-18 år	27%
19-21 år	20%
22-24 år	25%
25-28 år	20%
29-57 år	14%
58-64 år	10%
65-79 år	7%
80-84 år	3%
I alt	16%

I tabel 4-2 ses, at andelen af befolkningen der cykler falder med alderen. I tabellen er aldersgrupperne opstillet, så den nogenlunde afspejler de aldersgrænser hvor cyklingen reduceres/ændres.

Betydning af bilrådighed

Andelen af befolkningen som cykler afhænger meget af om der er bilrådighed i familien. I de tilfælde, hvor familien ikke har bil cykler 26%, mens det kun er tilfældet for 14% af de familier, der har rådighed over bil. I familier, der råder over 2 eller flere biler, cykler væsentlig færre, nemlig henholdsvis 9% og 4%. Der er overraskende nok ikke så stor forskel på, hvor langt de personer som faktisk cykler, cykler. I gennemsnit cykles 7,7 km om dagen i alt. Personer i familier, som ikke råder over bil, cykler 8,6 km om dagen og personer i familier med mere end 2 biler 6,8 km.

Tabel 4-3 Andel der cykler efter bilrådighed hos de 10-84 årige

Andel af personer	Cyklister som % af befolkning	Antal km cyklet		Samlet længde cyklet dagen før			
		Km i gennemsnit af befolkning	Km pr person der har cyklet	1-4 km	5-10 km	11 km og derover	I alt
Ingen	26%	2,2	8,6	39%	36%	25%	100%
1 bil	14%	1,0	7,2	48%	34%	18%	100%
2 biler	9%	0,6	7,2	51%	33%	17%	100%
> 2 biler	4%	0,3	6,8	57%	18%	25%	100%
I alt	16%	1,2	7,7	45%	34%	21%	100%

Tabel 4-3 viser forholdene for de 10-84 årige. Ses på andelen af cyklende blandt 18-65 årige, dvs. den gruppe, som kan have kørekort og hvor de fleste er erhvervsaktive eller under uddannelse, er det en lidt mindre del af befolkningen der cykler. Her cykler 15% mod 16% af de 10-84 årige.

Samtidig cykler væsentlig flere personer uden bilrådighed, idet 32% cykler i løbet af dagen mod 26% af befolkningen som helhed. Blandt personer med rådighed over flere biler cykler kun 4%. Samtidig cykler de personer, som faktisk cykler, i aldersgruppen 18-65 årige lidt længere end gruppen 10-84 årige, nemlig 8,3 km om dagen. Blandt personer med rådighed over mere end to biler cykler meget få og de cykler også kort.

Det må antages at dette mønster vil blive fulgt af familier som anskaffer 1 eller 2 biler. Der risikeres derfor et endog kraftigt fald i cykeltrafikken fremover, jf. kapitlet om udvikling i cykeltrafikken.

Tabel 4-4 Andel der cykler efter bilrådighed hos de 18 - 65 årige

Andel af personer	Cyklister som % af befolkning	Antal km cyklet		Samlet længde cyklet dagen før			
		Km i gennemsnit af befolkning	Km pr person, der har cyklet	1-4 km	5-10 km	11 km og derover	I alt
Ingen	32%	2,0	9,0	36%	37%	27%	100%
1 bil	13%	0,8	7,7	45%	34%	21%	100%
2 biler	4%	0,4	8,8	46%	31%	23%	100%
> 2 biler	-	-	-	-	-	-	-
I alt	15%	1,0	8,3	41%	35%	24%	100%

Andelen af unge og ældre som cykler varierer ikke ret meget efter om der er bilrådighed i familien. Derimod er de 18-65 åriges cykling som, nævnt stærkt afhængig af bilrådighed.

Tabel 4-5 Andel der cykler efter alder og bilrådighed

Andel af personer	10-17 år	18-65 år	Over 65 år	I alt
ingen bil	31%	32%	7%	26%
1 bil	35%	13%	5%	14%
2 el. flere biler	32%	4%	-	8%
I alt	34%	15%	6%	16%

Køn

Der er en lige stor andel af mænd og kvinder, som cykler i løbet af en dag, men mændene cykler generelt lidt længere 8,7 km end kvinderne 6,9 km.

Tabel 4-6 Andel der cykler efter køn

Andel af personer		Antal km cyklet		Samlet længde cyklet dagen før			
		Km i gennemsnit af befolkning	Km pr person der har cyklet	1-4 km	5-10 km	11 km og derover	I alt
Mand	16%	1,4	8,7	42%	33%	25%	100%
Kvinde	16%	1,1	6,9	47%	36%	17%	100%
I alt	16%	1,2	7,7	45%	34%	21%	100%

Urbanisering

En af de afgørende faktorer for, hvor meget der cykles, er bopælen. Personer i byerne cykler mere end personer på landet. I byerne cykler 24% i løbet af dagen, i de større byer 21%, mens kun 9% i byer under 2000 indbyggere og 7% på landet cykler, jf. tabel 4-7. Der er imidlertid ikke så stor forskel på, hvor langt de, der cykler cykler. Beboerne i, s forstæder og de store provinsbyer, men også beboere på landet cykler langt, mellem 8,3 og 9,5 km pr dag for de der faktisk har cyklet. Ses på hvor meget befolkningen i gennemsnit cykler stiger længden imidlertid kraftigt efter urbanisering. I byerne cykler mange langt og på landet få, men også langt. I gennemsnit cykles kun 1/4 på landet af hvad der cykles i byen.

Tabel 4-7 Andel der cykler efter bymønstre

Andel af personer	Urbaniseringsgrad for bopæl	Antal km cyklet dagen før		Samlet længde cyklet dagen før				
		Km i gennemsnit af befolkning	Km pr person der har cyklet	1-4 km	5-10 km	11km og derover	I alt	
	Cyklister som % af befolkning							
	Hovedstaden	24%	2,3	9,5	31%	37%	31%	100%
	Hovedstad forstæder	16%	1,3	8,3	46%	30%	24%	100%
	Byer over 100.000 indb.	21%	1,8	8,5	37%	36%	27%	100%
	Byer 10-99.999 indb.	20%	1,4	6,8	48%	38%	14%	100%
	Byer 2-9.999 indb.	15%	1,0	6,4	58%	29%	13%	100%
	Byer 200-1.999 indb.	9%	0,6	6,8	53%	28%	19%	100%
	Landdistrikter	7%	0,6	8,3	35%	42%	23%	100%
	I alt	16%	1,2	7,7	45%	34%	21%	100%

Der er flere forklaringer på dette mønster: Biltætheden er lavere i byerne og der bor flere unge, især studerende som cykler mere end gennemsnittet af befolkningen. I tabel 4.6 ses, at selvom andelen der cykler er højest i , er antallet der cykler og som ikke har bil ikke tilsvarende højere end f.eks. i de store provinsbyer. Derimod cykler personer med to biler relativt meget i og i de mellemstore provinsbyer.

Tabel 4-8 Andel der cykler efter bymønstre og bilerådighed

Andel af personer	Urbaniseringsgrad for bopæl							I alt
	Hovedstaden	Hovedstadens forstæder	Byer over 100.000 indb.	Byer 10-99.999 indb.	Byer 2-9.999 indb.	Byer 200-1.999 indb.	Landdistrikter	
Ingen bil	31%	24%	31%	26%	18%	11%	-	26%
1 bil	17%	15%	16%	19%	16%	10%	7%	14%
2 el. flere biler	12%	9%	-	11%	9%	6%	5%	8%
Total	24%	16%	21%	20%	15%	9%	7%	16%

Indkomst

I tabel 4-9 er vist sammenhængen mellem cykelhyppighed og indkomst for de 18-65 årige. Omfanget af cykling er ikke overraskende afhængig af indkomsten. I grupper med en årlig indkomst på under 100.000 kr cykler 22% i løbet af dagen, mod 10% i gruppen med indkomst over 400.000 kr. I grupperne imellem cykler mellem 13% og 16%. Cykelhyppigheden er stort set ikke afhængig af om der ses på de 10-84 årige eller de 18-65 årige.

Tabel 4-9 Andel der cykler efter indkomst hos de 18-65 årige

Andel af personer	Cyklister som % af befolkningen	Antal km cyklet dagen før		Samlet længde cyklet dagen før			
		Km i gennemsnit af befolkning	Km pr person, der har cyklet	1-4 km	5-10 km	Over 11 km	I alt
Under 99.999	22%	0,7	7,9	40%	38%	22%	100%
100.000-199.999	16%	1,1	7,9	42%	35%	22%	100%
200.000-299.999	16%	1,3	8,3	42%	34%	24%	100%
300.000-399.999	13%	1,2	9,7	39%	31%	31%	100%
Over 400.000	10%	1,9	10,6	36%	29%	35%	100%
I alt	15%	1,0	8,3	41%	35%	24%	100%

I tabel 4-10 er cykelhyppigheden opdelt efter indkomst og bilrådighed. Det ses at cykelhyppigheden i højere grad er afhængig af bilrådighed end af indkomst. Den større cykelhyppighed i lavindkomstgrupperne skyldes således i højere grad mindre bilhold end indkomsten i sig selv.

Tabel 4-10 Andel der cykler efter indkomst og bilrådighed hos de 18-65 årige

Andel af personer	Cyklister som % af befolkningen			
	Ingen bil	1 bil	2 el. flere biler	I alt
Under 99.999	35%	16%	9%	22%
100.000-199.999	31%	12%	4%	16%
200.000-299.999	36%	14%	4%	16%
300.000-399.999	35%	13%	3%	13%
Over 400.000	39%	12%	3%	10%
I alt	32%	13%	4%	15%

Variation efter årstid

Der er ikke så stor sæsonvariation i cykling, som man kunne tro. Men ikke overraskende er cyklernes andel dog lavest om vinteren.

Tabel 4-11 Andel der cykler efter årstid

Andel af personer	10-17 år	18-25 år	26-65 år	66-84 år	Total
Vinter	29%	20%	11%	4%	13%
Forår	36%	22%	14%	6%	16%
Sommer	35%	23%	15%	7%	17%
Efterår	37%	25%	16%	7%	18%

5. Hvilke ture cykles

Ture fordelt efter formål og længde

I dette kapitel beskrives de enkelte cykelture. Dvs. fokus er på turene og ikke som i forrige kapitel på personer, der har cyklet dag før. Ved at se på turene er det muligt at se på formålet med turen. Det er ikke muligt når personens samlede transport i løbet af en dag betragtes.

Det beskrives i dette afsnit hvor stor en del af alle ture der er foretaget på cykel og hvor lang turen har været. Cykel er anvendt på 17% af alle de ture, der er foretaget dagen før. Det er noget mindre end den andel af personer i forrige afsnit, som havde en tur og som brugte cyklen (22%). Forskellen skyldes, at cyklisterne i gennemsnit har færre ture end befolkningen i gennemsnit.

Cyklen anvendes især på ture mellem hjem og arbejde/uddannelse, her anvendes cyklen på 27% af alle turene. Desuden er cyklen anvendt på 15% af turene mellem hjem og fritid og på 12% mellem hjem og indkøb. De øvrige kombinationer, som er ture mellem arbejde og indkøb, arbejde fritid mv. udgør en mindre del af det samlede antal ture, der er oplyst i interviewene.

Tabel 5-1 Cykelture som % af alle ture. Efter formål og længde

Andel af ture	Cykelture som % af samlet antal ture 1)	Gennemsnitlig cykelturslængde (deltur)	Længde af cykeltur				
			1-2 km	3-4 km	5-10 km	Over 11km	I alt
Hjem-arbejde	27%	3,3	51%	26%	20%	3%	100%
Hjem-indkøb	12%	2,2	72%	20%	7%	1%	100%
Hjem-fritid	15%	3,6	52%	26%	18%	4%	100%
Andre kombinationer	11%	3,2	58%	23%	16%	2%	100%
I alt	17%	3,2	56%	24%	17%	2%	100%

Anm. Tabellen viser længden af turen, der er cyklet.

De enkelte ture er naturligvis kortere end den samlede strækning, der cykles i løbet af en dag. Turene der er cyklet er i gennemsnit 3,2 km, mens den samlede cyklede længde pr dag er 7,7 km for cyklisterne. 80% af cykelture er under 4 km, mens kun 2% er over 11 km. Især indkøbsturene er korte, 72% er under 2 km.

Table 5-2 Cykelture som % af alle ture. Efter formål og køn

Andel af ture	Cykelture som % af samlet antal ture			Cykelture, fordelt efter turformål		
	Mand	Kvinde	Mænd og kvinder	Mand	Kvinde	Mænd og kvinder
Hjem-arbejde	25%	29%	27%	45%	40%	42%
Hjem-indkøb	11%	13%	12%	16%	24%	20%
Hjem-fritid	16%	14%	15%	30%	25%	27%
Andre kombinationer	9%	13%	11%	9%	12%	10%
I alt	16%	17%	17%	100%	100%	100%

Det kunne ses af det tidligere afsnit at samme andel af mænd og kvinder cykler, men at mændene cykler længere end kvinderne. Der er heller ikke nogen markant forskel mellem kønnene i forhold til turformål. Kvinderne cykler dog en større andel af arbejds/uddannelses-turene, men arbejds-turene udgør en mindre andel af det samlede antal cykelture for kvinderne.

Table 5-3 Cykelture som % af alle ture. Efter formål og bilrådighed

Andel af ture	Hjem arbejde	Hjem - indkøb	Hjem - fritid	Andre kombinationer	Total
Ingen bil	48%	33%	29%	33%	35%
1 bil	26%	9%	12%	8%	14%
2 el flere biler	12%	3%	9%	3%	7%
Total	27%	12%	15%	11%	17%

Omfanget af hvor mange af turene der er foretaget på cykel afhænger af familiens bilrådighed. Har familien ingen bilrådighed, er der benyttet cykel på 48% af arbejds/uddannelses-turene og på 35% af det samlede antal ture. Har familien rådighed over 1 bil benyttet bil på 26% af arbejds/uddannelses-turene og på 14% af det samlede antal ture. Har familien 2 eller flere biler på 12% af arbejds/uddannelses-turene.

Table 5-4 Cykelture som % af alle ture. Efter formål og alder

Andel af ture	Hjem arbejde	Hjem - indkøb	Hjem - fritid	Andre kombinationer	Total
10-17 år	48%	22%	36%	27%	38%
18-65 år	24%	12%	12%	10%	15%
Over 65 år	16%	11%	10%	6%	10%
Total	27%	12%	15%	11%	17%

I tabel 5-4 er cykelturene opdelt efter cyklistens alder. De unge mellem 10 og 17 år, dvs. den gruppe som ikke kan have kørekort, cykler flest ture. De foretager 38% af alle ture på cykel. Igen cykles den største del af turene mellem hjem og uddannelse/arbejde 48%, men der cykles også meget på ture til fritidsaktiviteter. De ældre (mellem 65 og 84 år) cykler

væsentligt mindre, kun 10% af turene cykles, igen flest arbejdsture 24% af turene. Blandt de 18-65 årige med 2 eller flere biler cykles kun 5% på arbejdsturene (jf. tabel 5-6).

Kombinationer af formål, turlængde, alder og bilrådighed

Ses nærmere på kombinationer af ture fås et lidt mere nuanceret billede. Ses overordnet på, hvilke faktorer, der er afgørende for om en enkelt tur bliver cyklet er det mest afgørende turens længde, idet sandsynligheden for at cyklen anvendes er størst for de korte ture. Derefter er det for de længere ture, bilrådighed som er afgørende for hvilket transportmiddel der benyttes, mens det for de kortere ture er formål med turen, idet turen til arbejde/uddannelse oftest cykles.

Tabel 5-5 Cykelture som % af alle ture. Efter turformål, turlængde og bilejerskab

Andel af ture	Rådighed over bil	Hjem - arbejde	Hjem - indkøb	Hjem - fritid	Andre kombinationer	Total
Turlængde						
1-2 km	Ingen bil	64%	40%	37%	48%	45%
	1 bil	58%	20%	25%	19%	30%
	2 el flere biler	43%	10%	26%	9%	21%
	Total	57%	24%	29%	24%	33%
3-4 km	Ingen bil	70%	38%	44%	44%	50%
	1 bil	44%	9%	19%	12%	20%
	2 el flere biler	22%	-	14%	-	10%
	Total	47%	12%	24%	17%	25%
5-10 km	Ingen bil	44%	18%	26%	26%	30%
	1 bil	19%	3%	8%	5%	9%
	2 el flere biler	8%	-	5%	-	4%
	Total	21%	4%	11%	7%	11%
Over 11km	Ingen bil	18%	-	8%	11%	12%
	1 bil	5%	-	2%	-	2%
	2 el flere biler	2%	-	2%	-	1%
	Total	5%	1%	3%	2%	3%

Anm. Tal for alle ture er vist i tabel 5.3

Tabel fortolkes således: andel af ture med samlet længde 1-4 km, hvor cykel har været anvendt på hele eller del af turen i forhold til andel af ture med samlet længde på 1-4 km.

Tabel 5-5 viser en kombination af turformål, samlet turlængde og bilrådighed. I de mørkt skraverede felter er cyklen brugt på mere end 50% af turene, men cyklen i de lyst skraverede felter er brugt på mellem 40 og 50% af turene. Cyklen bruges mest til arbejdsture under 5 km og af personer uden rådighed over bil eller rådighed over én bil.

På de længere ture over 11 km bruges cyklen næsten kun af personer uden rådighed over bil, idet en streg i tabellen betyder, at antallet af interview har været så lille, at størrelsen er usikker.

Table 5-6 Cykelture som % af alle ture. Efter turformål, alder og bilrådighed

Andel af ture	Rådighed over bil	Hjem - arbejde	Hjem - indkøb	Hjem - fritid	Andre kombinationer	Total
10-17 år	Ingen bil	44%	-	43%	-	40%
	1 bil	50%	23%	37%	31%	40%
	2 el flere biler	43%	-	32%	18%	32%
	Total	48%	22%	36%	27%	38%
18-65 år	Ingen bil	49%	38%	32%	35%	39%
	1 bil	22%	9%	8%	7%	12%
	2 eller flere biler	5%	3%	4%	1%	3%
	Total	24%	12%	12%	10%	15%
Over 65 år	Ingen bil	-	21%	15%	-	18%
	1 bil	-	7%	8%	-	7%
	2 el flere biler	-	-	-	-	3%
	Total	-	11%	10%	-	10%

Anm. Tal for alle personer er vist i tabel 5.3.

Af tabel 5-6 ses at cyklen anvendes mest på ture mellem hjem og bolig/uddannelsesturene blandt børn og unge uanset om der er bilrådighed i familien, og blandt de 18-65 årige uden bilrådighed. De unges cykelandel varierer relativt lidt efter om der er bilrådighed i familien. For de 18-65 årige og de ældre over 65 år falder cykelandelen kraftigt efter bilrådighed.

Table 5-7 Cykelture som % af alle ture. Efter urbaniseringsgrad for bopæl

Andel af ture	Hovedstaden	Hovedstadens forstæder	Byer over 100.000 indb.	Byer 10-99.999 indb.	Byer 2-9.999 indb.	Byer 200-1.999 indb.	Landdistrikter	I alt
Hjemarbejde	40%	25%	38%	34%	25%	15%	12%	27%
Hjemindkøb	21%	14%	16%	16%	11%	6%	3%	12%
Hjemfritid	23%	16%	18%	16%	14%	10%	8%	15%
Andre kombinationer	21%	10%	16%	13%	8%	4%	3%	11%
I alt	27%	17%	23%	20%	15%	9%	7%	17%

Brugen af cyklen afhænger også af urbaniseringsgraden. Det ses i tabel 5-7, at cykelandelen er højest i og de større byer, mindre i de mellemstore byer og s forstæder og mindst i de små byer og på landet.

Andelen af cykelture er højest for arbejds/uddannelses ture i alle geografiske områder og mindst på indkøbsture, uanset om cyklen alt i alt anvendes relativt meget eller relativt lidt.

6. Børns og unges cykling

I dette afsnit ses på børns og unges cykelmønstre. Det er allerede konstateret, at de unge cykler dobbelt så meget som befolkningen som helhed. Der er ikke nogen markant forskel mellem de 10-13 årige og de 14-17 årige cykelbrug. Det betyder ikke så om der er bil i familien. Det blev tidligere vist, at cykelandelen for de 18 - 25 årige er væsentlig lavere end de 10-17 årige (tabel 4-1).

Tabel 6-1 Andel af børn og unge der cykler efter bilejerskab i husstand

Andel af personer	10-13 år	14-17 år	Hele befolkningen
Ingen bil	30%	32%	26%
1 bil	37%	33%	14%
2 el. flere biler	33%	31%	8%
Alle	35%	33%	16%

Der ses et overraskende cykelmønster blandt børn 10-17 år, når urbaniseringsgraden betragtes. Som det er fremgået cykler generelt dobbelt så mange af børnene som af befolkningen som helhed. Det gælder imidlertid ikke, når der ses på urbaniseringsgrad. Her er andelen af børn der cykler i og i de største byer meget lavere end det kunne forventes. Cykelandelen er kun lidt højere end i de små byer og på landet.

Tabel 6-2 Andel af børn og unge (10-17 år) der cykler efter urbanisering

Andel af personer	I alt	Hele befolkningen
Hovedstaden	27%	24%
Hovedstad forstæder	37%	16%
Byer over 100.000 indb.	32%	21%
Byer 10-99.999 indb.	44%	20%
Byer 2-9.999 indb.	39%	15%
Byer 200-1.999 indb.	27%	9%
Landdistrikter	24%	7%
I alt	34%	16%

7. Kvindens cykling

I dette kapitel ses på hvor meget kvinder cykler. Det fremhæves ofte at kvinder cykler mere end mænd, og specielt at der i parforhold er en tendens til at manden kører i bilen mens kvinden benytter cykel. Disse spørgsmål belyses i dette afsnit.

Tabel 7-1 Andel der cykler efter familieforhold og køn 18-65 år

Andel af personer	Enlige uden børn			Enlige med børn		
	Mand	Kvinde	Total	Mand	Kvinde	Total
Ingen bil	33%	34%	33%	27%	32%	31%
1 bil	8%	9%	9%	13%	10%	11%
2 el. flere biler	-	-	-	-	-	-
Total	21%	26%	23%	15%	21%	19%
	Par uden børn			Par med børn		
	Mand	Kvinde	Total	Mand	Kvinde	Total
Ingen bil	34%	30%	32%	31%	28%	29%
1 bil	10%	13%	12%	15%	16%	15%
2 el. flere biler	3%	4%	4%	3%	5%	4%
Total	12%	14%	13%	12%	14%	13%

Tabel 7-1 viser, at enlige kvinder cykler lidt mere end enlige mænd, hvilket gælder både for enlige med og uden børn. Ses på cykling i forhold til bilrådighed cykler enlige mænd og enlige kvinder nogenlunde lige meget. Enlige kvinder uden bil og med børn cykler dog lidt hyppigere.

I par cykler kvinderne også mest, men forskellen er noget mindre end for enlige. I par uden bil cykler manden hyppigst, mens kvinden cykler mest, hvis parret har rådighed over én bil. I par med flere biler er der kun meget få der cykler, mellem 3 og 5%, mens enlige mænd med én bil er noget mere flittige cyklister, 8-13% cykler.

Tabel 7-2 Cykelture som % af alle ture. Efter familieforhold og køn 18 -65 årige

Andel af ture	Enlige			Par			I alt
	Mand	Kvinde	Total	Mand	Kvinde	Total	
Total turlængde							
Ingen bil							
1-4 km	50%	52%	51%	49%	48%	48%	50%
over 5 km	27%	21%	24%	29%	20%	25%	24%
Total	39%	39%	39%	39%	35%	37%	38%
1 bil							
1-4 km	18%	14%	16%	21%	25%	23%	22%
over 5 km	3%	3%	3%	5%	5%	5%	5%
Total	8%	8%	8%	11%	14%	12%	12%
2 eller flere biler							
1-4 km	-	-	-	6%	9%	8%	8%
over 5 km	-	-	-	1%	1%	1%	1%
Total	-	-	-	3%	4%	3%	3%
Alle							
1-4 km	35%	39%	38%	22%	24%	23%	27%
over 5 km	11%	12%	12%	6%	5%	5%	7%
Total	21%	26%	24%	11%	13%	12%	15%

Anm.: Tabel fortolkes således: andel af ture med samlet længde 1-4 km, hvor cykel har været anvendt på hele eller del af turen i forhold til andel af ture med samlet længde på 1-4 km

I tabel 7.2 ses på de enkelte ture. Opdeles de enlige efter om de har bil, er der ingen forskel på hvor stor en del af turen, mændene og kvinderne cykler (helt eller delvist). Set totalt cykler de enlige kvinder på flest af turene. Det skyldes, at en større del af de enlige mænd har bil. Tabellen viser også, at mændene cykler en større andel af de lange ture, hvis de ikke har bilrådighed, mens de cykler en større andel af de korte ture hvis de har bil.

I par cykler mændene lidt flere af turene hvis der ikke er bilrådighed, mens kvinderne cykler en større andel hvis der er rådighed over én bil i familien. Samtidig cykler mændene en større del af de længere ture end kvinderne, hvis der ikke er bilrådighed.

Alt i alt må det konkluderes, at kvinder i parforhold med rådighed over én bil ikke cykler væsentligt mere end manden, men de cykler dog en lidt større andel af turene.

Table 7-3 Share of people using transport means. Men and women in couples 18-65 years

Andel af personer	Bruger som % af henholdsvis mænd og kvinder i parforhold			
	Ingen bil	1 bil	2 eller flere biler	Total
Mænd i par				
Cykel	33%	13%	3%	12%
Gang	22%	8%	4%	8%
Bil	17%	65%	75%	63%
Kollektivt transportmiddel	26%	6%	3%	7%
Andet transportmiddel	8%	6%	8%	7%
Mindst ét transportmiddel	76%	81%	83%	81%
Kvinder i par	Ingen bil	1 bil	2 eller flere biler	Total
Cykel	29%	15%	5%	14%
Gang	25%	12%	7%	12%
Bil	15%	62%	78%	61%
Kollektivt transportmiddel	29%	9%	4%	10%
Andet transportmiddel	4%	2%	2%	2%
Mindst ét transportmiddel	74%	81%	84%	81%

Der kan spørges om det skyldes, at kvinder i parforhold med én bil i højere grad bruger andre transportmidler end cykel. Table 7-3 viser at der i par med én bil ikke er stor forskel på hvor mange af mændene og hvor mange af kvinderne, som har brugt bilen i løbet af dagen. Der er dog en lille tendens til at disse kvinder har brugt gang, cykel og kollektiv transport lidt mere og bil lidt mindre end mændene. Den store forskel i cykling er ikke mellem mænd og kvinder, men mellem par med og uden bil.