

BYLIVSREGNSKAB

► TENDENSER I DET
KØBENHAVNSKE BYLIV 2010

2 FLERE GÅR MERE

95 % af københavnere synes, det er vigtigt eller meget vigtigt, at byen tilbyder et levende og varieret byliv.* Et godt byliv har stor betydning for københavnernes livskvalitet og er et af Københavns gode kort på hånden i konkurrencen med andre storbyer.

København har derfor en vision om at være en metropol for mennesker. En by med et mangfoldigt og unikt byliv for alle. Vi har sat os tre mål for bylivet frem mod 2015: Mere byliv for alle, Flere går mere og Flere bliver længere.

Dette hæfte stiller ind på det andet af de tre mål: Flere går mere. Hæftet viser et øjebliksbillede af, hvor og hvor meget københavnere går, og hvornår vi vælger at gå i stedet for at tage cyklen, bilen eller bussen. På den baggrund forsøger vi at give en overordnet status på fodgængertrafikken i København og at beskrive nogle tendenser for udviklingen.

* Kilde: Catinet

BILAG 2 31/3 2011



**SAMMEN
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

INDHOLD

METODE

Bylivsregnskabet er sammensat af tal fra en række forskellige undersøgelser, heriblandt tællinger af fodgængere og ophold på gader, pladser og i parker, to spørgeskemaundersøgelser foretaget af Catinét, en spørgeskemaundersøgelse foretaget af Megafon, transportvaneundersøgelse fra Danmarks Tekniske Universitet, samt en lang række andre tal og statistikker fra Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune. De fleste tal er fra 2010, men enkelte går tilbage til 2008 og 2009.

Nogle af undersøgelserne er behæftet med en vis statistisk usikkerhed. De steder, usikkerheden især er markant, er det bemærket med en note.

En del af det rå datamateriale er tilgængeligt på www.kk.dk Her findes flere oplysninger og tal om bylivet i København end de historier, som er hentet frem i hæftet her.



1 KØBENHAVNERNE TIL FODS

En god by er en by, hvor mange går
Københavnerne går mere end gennemsnitsdanskere
Københavns 2015-mål
Hver fjerde tur er til fods
Lettest at komme frem som fodgænger

2 HVOR, HVORNÅR OG HVORFOR VI GÅR

Hvor vi går
Indre by er blevet en stor fodgængerzone
Hvornår på døgnet vi går
Hvorfor vi går
Bydelsmæssige forskelle i begrundelser for ikke at gå
Tilfredshed med fortove og snerydning

3 STRØGGADER

Så mange fodgængere er der på strøggaderne i timen
Vi går mest på strøggader om efteråret
Vi går mest på strøggader om fredagen

4 TRYGHED FOR ALLE FODGÆNGERE

Fodgængersikkerhed og -tryghed
Oplevelse af sikkerhed
Kønsmæssige forskelle ved utryghed:
Kvindegader og mandegader
Forældre går helst til skole med deres børn

1. KØBENHAVNERNE TIL FODS

EN GOD BY ER EN BY, HVOR MANGE GÅR

Fodgængere bidrager til en levende by. Jo mere folk går, jo mere liv er der mellem bygningerne, og liv gør byen attraktiv. Grønne, smukke og livlige - men ikke støjende - gader og byrum får os til oftere at vælge benene som transportmiddel. Samtidig er en by af fodgængere en tryk by. Skolebørn til fods er et tegn på, at byen opleves tryk.

At gå er nemt, sundt og gratis. Bevæger vi os til fods gennem byen, er vi kropsligt i direkte forbindelse med det fysiske miljø, og kropslig kontakt giver både kendskab, tilknytning og ejerskab. Vi kan med sanserne gå på opdagelse i omgivelserne, møde andre mennesker, eller bare deres blikke. Vi kan få øje på og udforske kroge i byen, og vi kan stoppe op og slå os ned, når vi støder på mennesker, steder eller begivenheder, der indbyder til det.

København er med i en større international undersøgelse, WALK 21, hvor fodgængervaner sammenlignes i fire storbyer. De tre øvrige byer er London, Barcelona og Canberra. De første resultater fra undersøgelsen forventes i løbet af 2011. Se mere på www.walk21.com.

KØBENHAVNS 2015-MÅL

I 2015 ER FODGÆNGERTRAFIKKEN STEGET
MED 20% I FORHOLD TIL I DAG

2010-STATUS

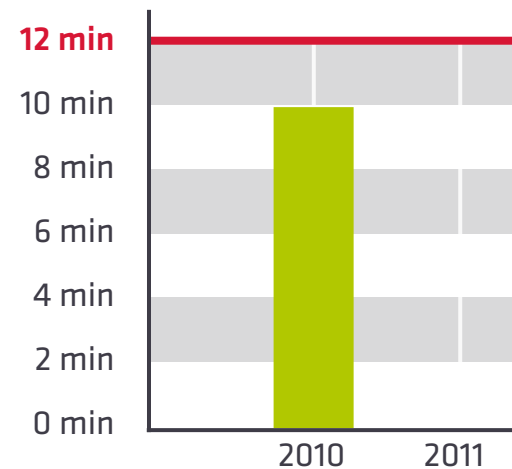
**I 2010 GIK KØBENHAVNEREN 9,86 MINUTTER OM DAGEN.
TURE, SOM INKLUDERER ANDRE TRANSPORTMIDLER,
ER IKKE MEDREGNET.**

**DET ER MÅLET, AT KØBENHAVNEREN I 2015 GÅR 12
MINUTTER OM DAGEN.**

2015-MÅLSÆTNING

Ambitionen med 2015-målet er at få københavnere til at gå 20% mere end i 2010. Med fodgængerstrategien er opkridtet en vej til, hvordan det mål skal nås, blandt andet ved at udvikle gåkulturen, skabe fodgængerruter og mødesteder, forbedre strøggaderne og opgradere trafikknudepunkterne.

Målet for 2015 12 min



Kilde: DTU



2010-STATUS

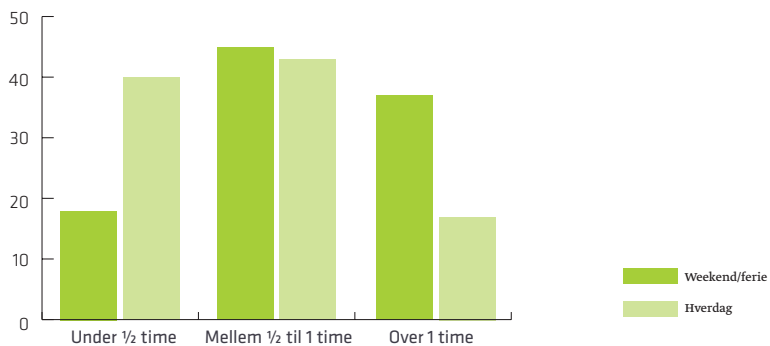
KØBENHAVNERNE GÅR MERE END GENNEMSNITSDANSKEREN

Københavnseren går 9,86 minutter om dagen og tilbagelægger derved 0,93 km. Det er toethalvt minut og 240 meter mere end gennemsnitsdanskeren, som kun går 7,37 minutter, svarende til 0,63 km, om dagen. Tallene dækker at hele turen foretages til fods.

	min/dagen	km/dagen
københavnseren går	9,86 min/dagen	0,93 km/dagen
danskeren går	7,37 min/dagen	0,63 km/dagen

Kilde: DTU transportvaneundersøgelse

Hvis man tæller alle de ture, som københavnserne går, også hen til cyklen, bilen og bussen, så går 40% mellem en halv og en hel time dagligt.



Kilde: Catinét

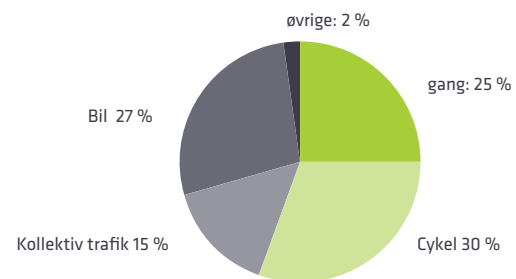
- 15% af københavnsernes ture til arbejde og uddannelse foregår til fods.
- 30% af københavnsernes ture til sport/underholdning/arrangementer foregår til fods.
- 57% af københavnsernes ture til park, naturområde, havnebad eller strand foregår til fods.

Kilde: Catinét

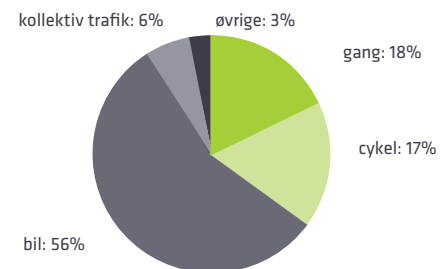
HVER FJERDE TUR ER TIL FODS

Gennemsnitligt 25% af alle københavnseres ture sker til fods, både til arbejde eller uddannelse, om der er tale om et ærinde eller fritidsaktiviteter. Københavnerne foretrukne transportmiddel er cyklen, som bruges til 30% af alle ture, mens 27% af turene sker i bil.

København: Procentvis fordeling af antallet af ture.



Hele landet: Procentvis fordeling af antallet af ture.



Kilde: DTU transportvaneundersøgelse

2. HVOR, HVORNÅR OG HVORFOR VI GÅR

HVOR VI GÅR

I juni 2010 sendte Københavns Kommune tællere ud på 80 gader i byen for at tælle en hel dag, hvor mange mennesker, der bevæger sig til fods i byen. Tallene viser, at de mest fodgængerbefærdede gader er gågaderne i indre by. På top 10 over de mest fodgængerbefærdede gader blandt de talte er der kun to, som ikke ligger i indre by.

TOP 10 OVER DE MEST BEFÆRDEDE FODGÆNGERGADER, SOM ER BLEVET TALT I KØBENHAVN I 2010

1.	Vimmelskaftet (Strøget midt)	3.128
2.	Frederiksberggade (Strøget vest)	3.083
3.	Frederiksborggade (øst for Nørre Voldgade)	2.974
4.	Østergade (Strøget øst)	1.964
5.	Vesterbrogade (ved Tivoli)	1.516
6.	Frederiksborggade (vest for Nørre Voldgade)	1.490
7.	Nørrebrogade (ved Nørrebro Station)	1.367
8.	Fiolstræde	913
9.	Nyhavn	898
10.	Kay Fiskers Plads (ved Field's)	873

Og længere nede på listen...

12.	Østerbrogade (ved Trianglen)	818
13.	Jernbane Allé	771
26.	Flintholm Station	514
28.	Nordre Frihavsgade	501
30.	Amagerbrogade (ved Hollænderdybet)	473
33.	Istedgade (ved Gasværksvej)	455
37.	Blågårdsgade	369
44.	Valby Langgade	165
45.	Emil Holms Kanal	120
49.	Sluseholmen	97



INDRE BY ER BLEVET EN STOR FODGÆNGERZONE

Historisk set har det indre København udviklet sig fra at være et område, hvor alle trafikanter kunne færdes overalt, til i større og større områder at begrænse tilgangen af især biler og motorcykler, men også cykler. Siden den første gågade, Strøget, blev etableret i 1962, er stadigt flere gader og pladser blevet omdannet til især at tilbyde fodgængere gode vilkår med høj trafiksikkerhed og ro. Parkeringspladser er fjernet fra torvene og erstattet med bænke og cafeborde med udeservering. Og asfalt er blevet erstattet af granit og andre stenflader, som fortæller, at her har fodgængere fortrinsret.

Efter indre by er blevet fodgængervenlig gennem årtiers arbejde med gader og pladser, er brokvartererne og de ydre bydele nu i fokus. Områdefornyelsesprojekter og opmærksomhed på strøggadernes betydning for bylivet sætter tilsammen fokus på forbedrede vilkår for fodgængere.

Arkitektskolen har dokumenteret den historiske udvikling af det indre København med oversigter over, hvor meget areal, der gennem tiden er blevet inddraget til fodgængerne, og har talt, hvor mange fodgængere, der bevæger sig på bestemte gader og pladser i byen.

DEN GRADVISE UDVIKLING I FODGÆNGERAREALERNE I KØBENHAVNS BYMIDTE FRA 1962-2005



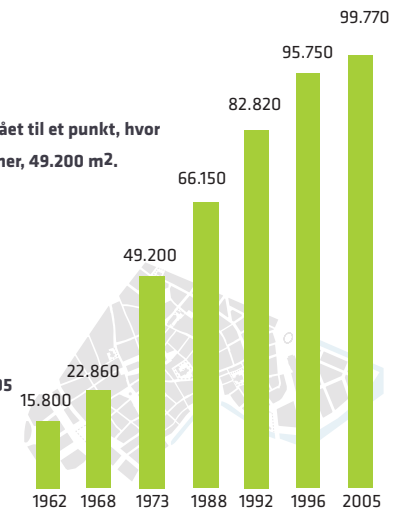
Første gågade 1962, 15.800 m².



I 1973 var udbygningen af gadesystemet nået til et punkt, hvor det forbandt bymidtens vigtigste destinationer, 49.200 m².



Netværket af bilfri gader og pladser var i 2005 99.770 m².



Søjlediagrammet viser udviklingen af fodgængerarealer i m² i Københavns Indre By fra 1962 til 2005.

Illustration: Gehl Architects

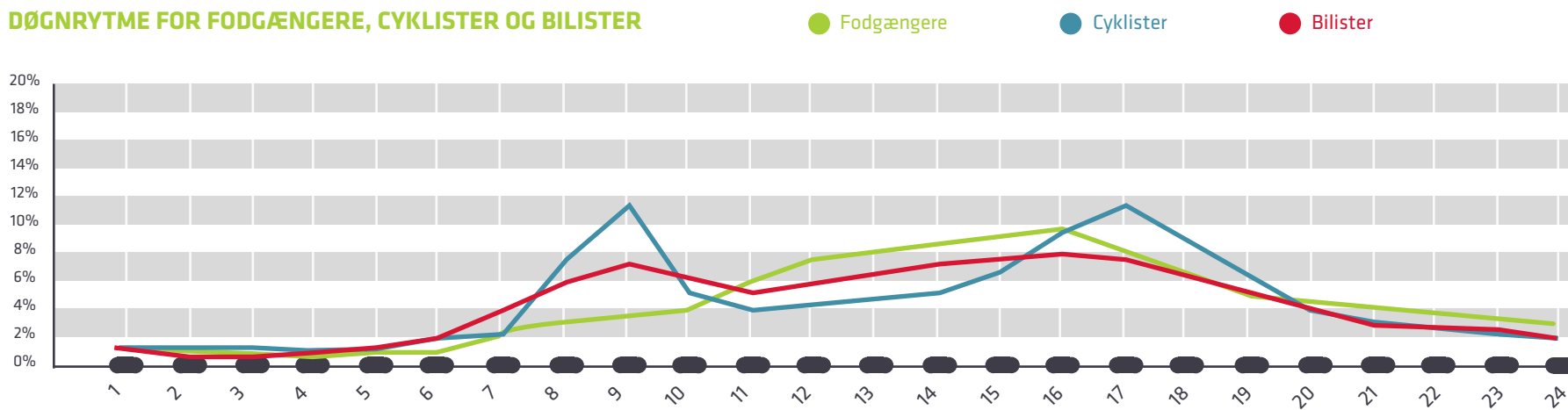


HVORNÅR PÅ DØGNET VI GÅR

Kigger vi på trafikmønstre for strøggader, springer det i øjnene, at fodgængere fordele sig mere jævnt hen over dagen end cyklister og bilister. Med et eksempel fra Amagerbrogade, hvor vi har talt fodgængere gennem hele 2010, bliver forskellene synlige.

Forskellen i døgnmønsteret mellem fodgængere og de øvrige trafikanter afslører, at fodgængertrafik ikke hænger sammen med myldretid. Hvor der er langt flest biler og cykler omkring kl. 9 og kl. 17, er intensiteten af fodgængere støt voksende i løbet af formiddagen og eftermiddagen. Mønsteret understøtter svar fra en spørgeskemaundersøgelse, som fortæller, at mange københavnere går for at kigge butikker og for bare at gå en tur, ikke kun for at transportere sig til og fra arbejde. Spadsereture er i forhold til cykelture og bilture primært rekreative og indebærer en oplevelse af at have god tid.

DØGNRYTME FOR FODGÆNGERE, CYKLISTER OG BILISTER



Kilde: Center for trafik, Københavns Kommune

HVORFOR VI GÅR

De fleste trafikanter er fodgængere på et tidspunkt i løbet af en tur. Hvis ikke de går hele vejen, er de typisk gået til og fra bilen, cyklen eller busstoppestedet.

Kun 15% af københavnernes går hele vejen til og fra arbejde, men fodsålerne er til gengæld den foretrukne transportform, når vi skal i parken, luften, dyrke motion, på torvet, og når vi køber ind. Skal vi på restaurant eller café, vælger vi lige så ofte at gå som at tage cyklen. Og vi går med vores børn. Turen til legepladsen sker næsten fire gange så ofte til fods som på cykel for københavnernes, mens skolevejen især tilbagelægges på cykel, men næsten lige så ofte til fods.

Der er altså et klart mønster i, at gang er tæt forbundet med fritidsaktiviteter, med motion, afslapning og hverdagens små ærinder. Københavnerne primære grund til at gå i stedet for at benytte andre transportformer er, at vi nyder at være udendørs. Vi går, fordi vi vil have frisk luft.

Spørges københavnernes, hvorfor de i nogle tilfælde vælger cyklen eller bilen frem for at gå, lyder nogle af de hyppigste svar, at det er svært at transportere indkøb, eller at det tager for lang tid. På spørgsmål om, hvad der kan få københavnernes til at gå mere, svarer langt de fleste, at grønt og rent bymiljø motiverer bedst, hvilket forstærker fornemmelsen af, at gåture især er en rekreativ aktivitet.

TOP 5 OVER KØBENHAVNERNES GRUNDE TIL AT GÅ I STEDET FOR AT BENYTTE ANDRE TRANSPORTFORMER

1. Fordi jeg nyder at være udendørs (70%)
2. Fordi jeg kan lide at kigge mig omkring og nyde miljøet (fx naturen, bygninger, områder, osv.) (69%)
3. Fordi motion er godt for mig (68%)
4. Fordi jeg finder det afslappende (fx fra stress på arbejdspladsen, stress derhjemme, psykiske problemer osv.) (56%)
5. Fordi det er mere praktisk (44%)

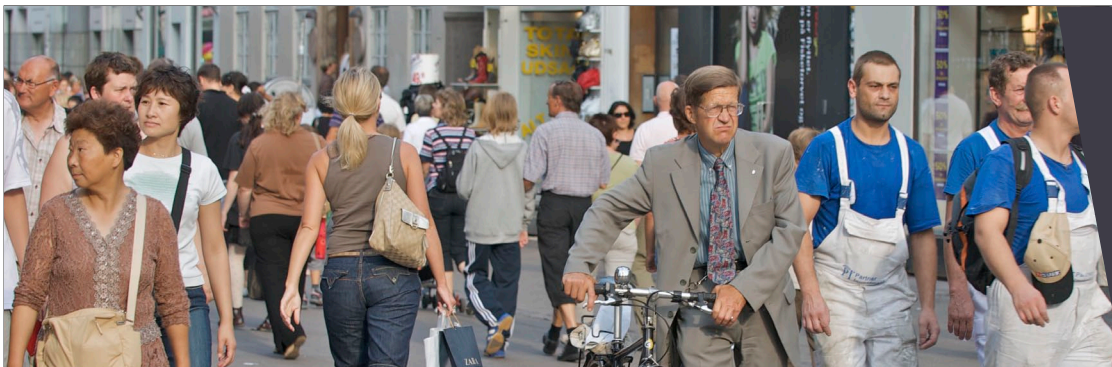
TOP 5 OVER KØBENHAVNERNES PERSONLIGE GRUNDE TIL IKKE AT GÅ

1. Jeg foretrækker at cykle (33%)
2. Jeg finder det svært, når jeg skal transportere indkøb mv. (29%)
3. Det tager for lang tid (18%)
4. Jeg har normalt for travlt (16%)
5. Jeg er doven (6%)

Listerne rummer en vis statistisk usikkerhed.

Kilde: Catinét





TOP 5 OVER KØBENHAVNERNES MILJØMÆSSIGE GRUNDE TIL IKKE AT GÅ

1. Der er for meget trafik (17%)
2. Området er snavset / indbyder ikke til gåture (14%)
3. Der er for meget luftforurening (12%)
4. Fortovene er for ujævne (12%)
5. Området er dårligt belyst (11%)

TOP 5 OVER, HVAD KØBENHAVNERNE VURDERER, KAN FÅ DEM TIL AT GÅ MERE

1. Flere grønne ruter og stier (61%)
2. Grønnere omgivelser (60%)
3. Hvis byen blev renere (49%)
4. Bedre luftkvalitet (48%)
5. Hvis byen generelt blev mere egnet til fodgængere (45%)

Listerne rummer en vis statistisk usikkerhed.

Kilde: Catinét





BYDELSMÆSSIGE FORSKELLE I BEGRUNDELSER FOR IKKE AT GÅ

Tal fra Københavns forskellige bydele tyder på, at der fra bydel til bydel er ganske store forskelle i begrundelserne for ikke at gå. At fortovene er for smalle er især et problem på Nørrebro, mens beboerne i Amager Øst i højere grad end andre københavnerne vælger ikke at gå, fordi området er dårligt belyst.

"FORTOVENE ER FOR UJÆVNE!"

- Brønshøj-Husum

"DER ER FOR MEGEN STØJ!"

- Vanløse

"DER ER FOR MEGET TRAFIK!"

- Indre by

"OMRÅDET ER DÅRLIGT BELYST!"

- Amager Øst

"DER ER FOR MEGET LUFTFORURENING!"

- Østerbro

"FORTOVENE ER FOR SMALLE!"

- Nørrebro

Kilde: Catinét

TILFREDSHED MED FORTOVE OG SNERYDNING

Der er forskel på, hvor tilfredse beboerne er med fortovenes tilstand i forskellige bydele. I Amager Øst er andelen højst af beboere, som er tilfredse med fortovenes vedligeholdelse. I en spørgeskemaundersøgelse svarer 78% af beboerne i Amager Øst, at de i nogen eller høj grad er tilfredse. I Vanløse er færrest beboere, nemlig kun 61%, tilfredse med fortovenes vedligehold.

På Nørrebro er flest tilfredse med snerydning og saltning af gågader og pladser i bydelen. Her svarer 76%, at de i nogen eller høj grad er tilfredse. Mindst tilfredshed findes på Bispebjerg, hvor 64% er tilfredse med snerydning og saltning af gågader og pladser.

BYDELE MED STØRST OG MINDST TILFREDSHED

	😊 Størst tilfredshed:	😞 Mindst tilfredshed:
Hvor tilfreds er du med fortovenes vedligeholdelse	Amager Øst	Vanløse
Hvor tilfreds er du med snerydning og saltning af gågader og pladser	Nørrebro	Bispebjerg

Kilde: Megafon



3. STRØGGADER

STRØGGADER

De mest fodgængerintense områder i København er på gågaderne i indre by. Men i alle bydele findes travle gader, hvor især strøggaderne tiltrækker masser af fodgængere. Der er 11 strøggader i København, og de ligger både i brokvartererne og i de ydre bydele. Bispebjerg er den eneste bydel i København uden strøggade.

Strøggaderne er handelsgader med en koncentration af butikker, caféer, restauranter og andre attraktioner. Der er typisk store mængder af alle slags trafikanter på strøggader. Strøggaderne er nogle af hverdagens vigtigste offentlige rum, som mange københavnere besøger ofte.

København har ambitioner om at opgradere strøggaderne, bl.a. ved at forbedre forholdene for fodgængere. Blandt andet skal bredere fortove med god belægning sikre gåmulighederne. Kommuneplanen i København har udpeget 11 gader til at være strøggader. Strøggaderne ligger både i de ydre og de indre bydele.

SÅ MANGE FODGÆNGERE ER DER PÅ STRØGGADERNE I TIMEN

Torvegade (Chr. Havn)	907
Nørrebrogade	794
Jernbane Allé	771
Østerbrogade	602
Nordre Frihavnsgade	501
Istedgade	493
Amagerbrogade	428
Frederikssundsvej	331
Borgbjergsvej	303
Holmbladsgade	289
Valby Langgade	165

I juni 2010 er der talt fodgængere på alle Københavns strøggader. Tallet er antal forbi passerende i timen. På flere af strøggaderne er der talt flere forskellige steder, og det samlede tal udgør et gennemsnit. Eksempelvis er der gennemsnitligt 1367 fodgængere i timen på Nørrebrogade ved Nørrebro station og kun 442 ved Assistens Kirkegård. Nørrebrogade er talt i alt fire steder, og gennemsnittet udgør 794 fodgængere i timen.

Kilde: Center for trafik, Københavns Kommune

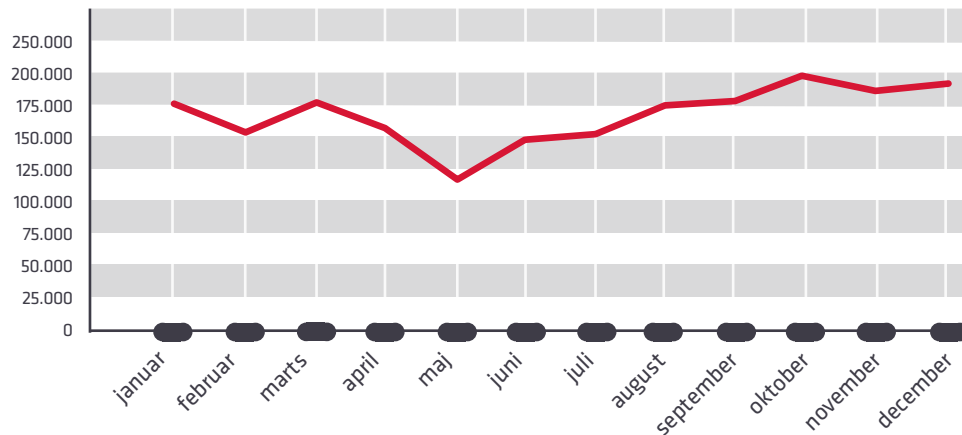




VI GÅR MEST PÅ STRØGGADER OM EFTERÅRET

Man kunne måske tro, at københavnernes strømmer ud i strøggaderne og går i butikker, når solen skinner om foråret og sommeren. Men faktisk er maj og juni de to måneder på hele året med færrest fodgængere, viser en tælling på Amagerbrogade gennem hele året. I stedet er der flest fodgængere på strøggaderne i oktober, november og december.

ÅRSVARIATION AMAGERBROGADE FODGÆNGERE 2010

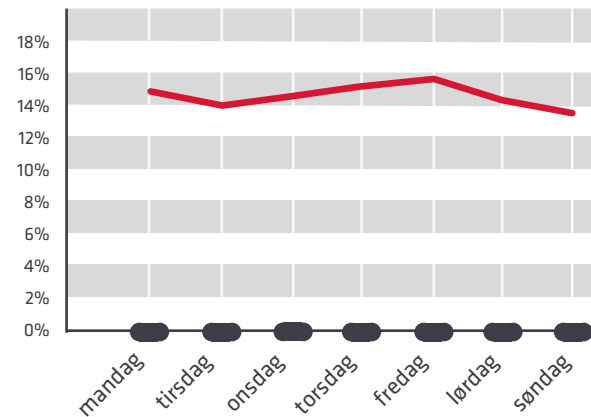


Kilde: Center for trafik, Københavns Kommune

VI GÅR MEST PÅ STRØGGADER OM FREDAGEN

I løbet af ugen går københavnernes mest på strøggader mandag, torsdag og fredag. I hele 2010 har der været opsat tællere flere steder på Amagerbrogade, og tallene herunder er gennemsnit over hele året. Om mønsteret fra strøggaden følger fodgængervaner på andre typer af gader som lokalgader, ved vi ikke. Ugemønsteret kan også have at gøre med handel og ærinder, og fx med bankers og butikkers længere åbningstider torsdag og fredag.

UGEVARIATION AMAGERBROGADE FODGÆNGERE 2010



Kilde: Center for trafik, Københavns Kommune

4. TRYGHED FOR ALLE FODGÆNGERE



FODGÆNGERSIKKERHED OG -TRYGHED

Fodgængerne i københavn føler sig i vidt omfang sikre og trygge, når de færdes i lokalområdet og i byen som helhed. Men der er væsentlige forskelle på oplevelsen af sikkerhed i dagtimerne og aften timerne, og i mænds og kvinders oplevelse af sikkerhed.

Det ene forhold vedrørende tryghed og sikkerhed, har med trafik at gøre, det andet med den generelle oplevelse af tryghed ved at færdes til fods i byen.

OPLEVELSE AF SIKKERHED

Tilsammen svarer 78% af de adspurgte københavnere, at de er tilfredse med at være fodgængere i deres lokalområde, 9% at de er utilfredse, og 14% svarer hverken/eller.

45% svarer, at der er for meget trafik i deres lokalområde, og 23% føler sig ikke sikre, når de krydser vejene i lokalområdet, og 9% er bange for at blive udsat for kriminalitet i dagtimerne.

Københavnerne føler sig dog generelt ret trygge ved at færdes i byen. 74% er generelt trygge ved at færdes efter mørkets frembrud, mens 80% føler sig sikre, når de krydser vejene i mørke.

KØNSMÆSSIGE FORSKELLE VED UTRYGHED:

JEG KAN IKKE LIDE AT FÆRDES UDE TIL FODS, NÅR DET ER MØRKT:



KVINDER



MÆND

JEG ER BANGE FOR AT BLIVE UDSAT FOR KRIMINALITET, NÅR DET ER MØRKT:



KVINDER



MÆND

Kilde: Catinét

Kilder: Catinét, Megafon

Føler mig sikker, når jeg krydser vejene om dagen	76,5%	<input type="checkbox"/>
Føler mig sikker, når jeg krydser vejene om aftenen	80%	<input type="checkbox"/>
Tryk ved at færdes i byen, når det er mørkt	74%	<input type="checkbox"/>
Tryk ved at færdes i byen, når det er lyst	89,8%	<input type="checkbox"/>
Føler at belysningen er med til at gøre det trygt at færdes ude	90%	<input type="checkbox"/>



FORÆLDRE VIL HELST GÅ TIL SKOLE MED DERES BØRN

Flest skolebørn i København bliver bragt og hentet til fods af deres forældre. At gå sammen til skolen opleves af københavnske forældre som den mest trygge transportform til og fra skole, og så længe skolen ligger mindre end 500 meter væk, er ledsaget gang den mest benyttede transportform.

Har børnene en til to km til skole, er cyklen den mest benyttede transportform for københavnske forældre og deres børn. Er skolevejen længere end to km, bliver børnene oftest kørt i bil til skole. Bilen opleves som den næsttryggeste transportform efter gang sammen med forældrene.

SÅ TRYGGE FØLER KØBENHAVNSKE FORÆLDRE SIG VED FORSKELLIGE TRANSPORTFORMER TIL SKOLE FOR DERES BØRN

Gang (forældre og børn sammen)	4,55
Bil	4,27
Cykle (barnesæde, ladcykel, anhænger)	4,12
Bus	3,92
Cykle (sammen på hver sin cykel)	3,91
Tog/metro	3,82
Gang (børnene alene)	3,44
Cykle (børnene alene)	2,70

Respondenterne har givet deres tryghed et tal på en skala fra 0 til 5, hvor 5 er absolut tryghed. Kilde: Optimizers.



KVINDEGADER OG MANDEGADER

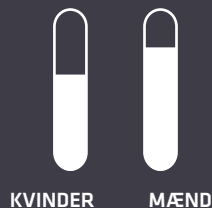
Flere kvinder end mænd færdes til fods i København. Af de manuelt optalte fodgængere i alle bydele i København i 2010 var 49% kvinder, 42% mænd og resten børn. Men mænd og kvinder færdes ikke de samme steder til fods. I nogle gader er der så stor overrepræsentation af det ene køn, at man næsten kan tale om kvindegader og mandegader.

Flest mænd er der på Istedgade i dagtimerne mellem kl. 7 og kl. 19. Her er der talt 16% flere mandlige fodgængere end kvindelige. I samme tidsrum er der talt 15% flere mandlige fodgængere end kvindelige på Kalvebod Brygge og 8% flere mandlige fodgængere end kvindelige på Nørrebrogade ved Assistens Kirkegård.

Omvendt var der 22% flere kvindelige fodgængere end mandlige på Frederiksborggade, øst for Nørre Voldgade, og 22% flere på Jernbane Allé ved Vanløse station. Også på Vesterbrogade ved Westend var der en stor overrepræsentation af kvinder, nemlig 19% flere end mænd, mens der var 17% flere kvinder ved Trianglen på Østerbro og 17% flere på Frederikssundsvej ved Husum Torv.

Om aftenen er der generelt flere mandlige end kvindelige fodgængere i København. De største kønsmæssige forskelle i tidsrummet kl. 20-24 findes i Nyhavn, hvor der er 21% flere mandlige fodgængere end kvindelige i Nyhavn, på Strøget med 17% flere og på Vesterbrogade ved Scala med 17% flere mandlige end kvindelige fodgængere.

GADER MED FLERE MANDLIGE END KVINDelige FODGÆNGERE:



ISTEDGADE: 16% FLERE MANDLIGE END KVINDelige FODGÆNGERE (DAG)

NYHAVN: 21% FLERE MANDLIGE END KVINDelige FODGÆNGERE (AFTEN)

Kilde: Catinet

GADER MED FLERE KVINDelige END MANDLIGE FODGÆNGERE:



FREDERIKSBORGGADE: 22% FLERE KVINDelige END MANDLIGE FODGÆNGERE (DAG)

VESTERBROGADE: 19% FLERE KVINDelige END MANDLIGE FODGÆNGERE (DAG)

Kilde: Catinet

BYLIVSREGNSKABET

- Tendenser i det københavnske byliv 2010

BYLIVSREGNSKABET 2010 er det første af sin art. Formålet med regnskabet er at måle på kvaliteten og tilfredsheden med byens liv. Københavns Kommune arbejder lige nu med en række strategier og indsatser for at forbedre bylivet. Mere viden om indsatserne finder du blandt andet i Metropol for Mennesker, i fodgængerstrategien Flere går mere og i By for alle.

Bylivsregnskabet er udarbejdet af
Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune

Tekst og tilrettelæggelse: Niels Bjørn
Design: Københavns Kommune, TMF Grafisk Design
Foto: Troels Heien, Gitte Lotinga, Klaus Hjerrild,
Gehl Architects, DK NEWS og Københavns Kommune

København 2011
www.kk.dk

