



KØBENHAVN CYKLERNES BY

- Cykelregnskabet 2008



FORORD

København bliver ofte nævnt som en unik cykelby i internationale sammenhænge. Det skyldes, at det er lige så naturligt for københavnernes at tage cyklen, som det er at børste tænder. Og det skyldes, at cyklen er et helt centralt element i planlægningen af byen. Med andre ord formår vi sammen i København at vise, at cyklen er den moderne storbyes foretrukne transportmiddel. Men det er desværre en sjældenhed i en verden, hvor mange storbyer kæmper med trængsel og luftforurening.

Hvis vi fortsat vil skabe et bæredygtigt og tilgængeligt København, bliver vi også i fremtiden nødt til at prioritere, hvordan vi indretter byens trafikårer – også selvom det betyder flere fordele for nogle transportformer og færre for andre.

Cykling rummer store fordele både for det enkelte menneske og for byen. For det enkelte menneske er cyklen sund, fleksibel og hurtig. For København betyder de mange cyklister først og fremmest en mere effektiv trafikafvikling. Derudover betyder cykling også mindre CO₂-udledning og mere plads til liv i byen. Derfor har vi i løbet af de sidste år investeret massivt i at forbedre forholdene for nuværende og fremtidige cyklister.

Cykelregnskabet er i den forbindelse en vigtig publikation, som er med til at vise os, hvor vi skal sætte ind - hvis vi fortsat vil sætte handling bag ordene og skabe verdens bedste cykelby.



God fornøjelse med læsningen!

Klaus Bondam
Teknik- og Miljøborgmester

HVAD ER CYKELREGNSKABET ?

Cykelregnskabet er en evaluering af udviklingen på cykelområdet i Københavns Kommune. Regnskabet omhandler derfor både kommunens indsats på cykelområdet, københavnernes oplevelse af København som cykelby og andre forhold, der påvirker udviklingen på området.

Cykelregnskabet udkommer hvert andet år. Dette års cykelregnskab baserer sig på tal fra 2008 og bygger blandt andet på telefoninterview med 1025 tilfældigt udvalgte københavnere og Transportvaneundersøgelsen fra DTU Transport. Cykelregnskabet 2008 er det ottende cykelregnskab i rækken. Cykelregnskabet henvender sig blandt andet til københavnere, der forhåbentlig kan bruge det som en inspirerende kilde til indsigt. For Københavns Kommune er cykelregnskabet et vigtigt værktøj i arbejdet med at gøre København til en endnu bedre cykelby.

På www.kk.dk/cyklernesby kan du finde flere analyser og tal vedrørende cykling i København.



DET MENER KØBENHAVNERE PÅ CYKEL

	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008
København som cykelby <i>🚲 🚲 🚲 🚲 🚲 🚲 🚲 🚲 🚲</i>	7	8	8	8	8	8	9
Cyklisternes tryghed <i>🚲 🚲 🚲 🚲 🚲</i>	6	6	6	6	6	5	5
Mængden af cykelstier <i>🚲 🚲 🚲 🚲 🚲 🚲</i>	6	6	7	6	6	6	6
Cykelstiernes bredde <i>🚲 🚲 🚲 🚲</i>	7	7	6	5	5	5	4
Cykelstiernes tilstand <i>🚲 🚲 🚲 🚲 🚲</i>	5	5	4	5	5	5	5
Vejenes tilstand <i>🚲 🚲 🚲</i>	2	3	2	3	3	3	3
Cykelparkering generelt <i>🚲 🚲 🚲</i>	4	3	4	3	3	3	3
Kombination af cykel og kollektiv trafik <i>🚲 🚲 🚲 🚲 🚲</i>	5	4	5	5	5	6	5

De københavnere, der cykler, er blevet spurgt om, hvor tilfredse de er med forskellige forhold i København. Deres vurdering omsættes til et pointsystem, som bygger på 10 små cykler - jo flere cykler, jo bedre! 10% tilfredse cyklister udløser en cykel.

En københavnsk cyklist defineres i undersøgelsen som en person, der enten har cyklen som sit foretrukne transportmiddel eller minimum benytter cyklen en gang om ugen. 723 af de 1025 interviewede betegnes på den baggrund som cyklister i undersøgelsen.

København

De cyklende københavnernes holdning til cykelforholdene i København minder i 2008 på mange måder om den holdning, der herskede, da vi sidst spurgte i 2006. Der er dog tre afvigelser, som både dækker over fremgang og tilbagegang.

På den positive side stiger København fra otte til ni små cykler i københavnernes overordnede vurdering af København som cykelby. Det kan ses som et udtryk for, at københavnere påskønner de sidste års investeringer på cykelområdet.

Cykelstier

På den negative side falder tilfredsheden med cykelstiernes bredde fra fem til fire små cykler. Undersøgelsen giver ikke konkrete bud på, hvad den faldende tilfredshed dækker over. Men et oplagt bud er, at den generelle vækst i cykeltrafikken, og ikke mindst væksten i antallet af ladcykler, fører til øget trængsel på de københavnske cykelstier. I det lys kan den faldende tilfredshed både ses som et positivt problem og som en udfordring for byens planlæggere.

Cykel & tog

Tilfredsheden med at kombinere cyklen med kollektiv trafik er dalet fra seks til fem små cykler, og er dermed tilbage på niveauet fra 2004. Kombinationen af cykel og tog rummer et betydeligt potentiale som alternativ til privatbilen, og Københavns Kommune vil derfor fortsat være i dialog med DSB og Metro om, hvordan mulighederne for at kombinere cyklen med tog kan forbedres.



MÅL OG NØGLETAL



MÅL I MILJØMETROPOLEN	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008
Andel, der cykler til arbejde og uddannelse(%)	30	30	34	32	36	36	37
Alvorligt tilskadekomne cyklister (antal pr. år)	252	173	146	152	124	92	121
Andel cyklister, der er trygge (%)	60	58	57	56	58	53	51
ANDRE NØGLETAL							
Cyklede km (mio. km pr. hverdag)	0,93	0,92	1,05	1,11	1,13	1,15	1,17
Cyklede km mellem hver alvorlig ulykke (mio. km)	1,2	1,8	2,4	2,4	3,0	4,2	3,2
Cyklisternes hastighed (km/t)				15,3	16,0		16,2
Cykelstier (km)	294	302	307	323	329	332	338
Cykelbaner (km)		6	10	12	14	17	18
Grønne cykelruter (km)	29	30	31	32	37	39	41
Cykelparkeringspladser på veje og fortove (1000 stk.)					29,5		34,8

Tabellen på side 6 giver et overblik over udviklingen inden for vigtige cykelområder i København. De tre første emner forholder sig til de politiske målsætninger for 2015, som indgår i Københavns Kommunes miljøpolitiske vision "Miljømetropolen - vores vision CPH 2015".

Arbejde & uddannelse

I 2008 valgte 37% af alle, der arbejder eller studerer i København, at tage cyklen til jobbet eller uddannelsen. Dermed er der tale om en svag fremgang i forhold til 2006, hvor tallet var 36%. Der er således stadig et stykke til målet på 50%, som Københavns Kommune har sat for 2015.

Set i et større perspektiv er udviklingen dog flot. Ifølge Danmarks Statistik er det cyklede antal kilometer i Danmark faldet omkring 23% i løbet af de seneste 15 år. Derimod er antallet af cyklede kilometer i København alene i perioden 1996-2008 steget med 26%, så der i dag cykles 1.170.000 kilometer om dagen.

Tilskadekomne cyklister

Antallet af alvorlige ulykker, der involverer cyklister, er reduceret væsentligt

gennem de seneste 10 år. Udviklingen er imidlertid gået i den forkerte retning de sidste par år. Antallet af alvorligt tilskadekomne cyklister lå i 2008 på 121. Målet er i 2015 at nå ned på højst 59, som er halvdelen af de cyklister, der kom alvorligt til skade i 2005. Kommunen har lavet en indsatsplan for cyklisters trafik-sikkerhed og forbedrer løbende farlige kryds og strækninger. Tallene tyder dog på, at det vil kræve øget opmærksomhed på trafiksikkerheden, hvis målet skal nås.

Tryghed i trafikken

Tendensen fra 2006 med et svagt fald i de cyklende københavnernes oplevelse af tryghed fortsætter. I 2008 følte 51% af de cyklende københavnere sig trygge i trafikken. En markant styrket indsats er derfor nødvendig, hvis 80% af cyklisterne skal føle sig trygge i 2015.

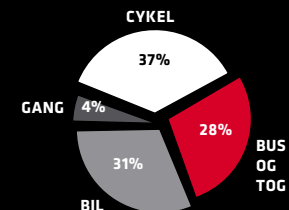


DE TRE CYKELMÅL FRA "MILJØMETROPOLEN - VORES VISION CPH 2015"

- Mindst 50% cykler til arbejde eller uddannelse i København.
- Antallet af alvorligt tilskadekomne københavnske cyklister er mere end halveret i forhold til 2005.
- Mindst 80% af de københavnske cyklister føler sig trygge i trafikken.

CYKLING TIL ARBEJDE OG UDDANNELSE - TAL OG PERSPEKTIVER

Transportform til arbejde eller uddannelse i København (ture):



De, der alene cykler til/fra en station, registreres under "Bus og tog".

55.000 mere...

37% af alle, der arbejder eller studerer i København, tager cyklen til job og uddannelse i byen. Tallet dækker både over københavnere og folk fra andre kommuner, der arbejder eller tager uddannelse i København. Med andre ord ankommer ca. 150.000 mennesker hver morgen på cykel til arbejde eller uddannelse i København. Skal den politiske målsætning om, at 50% i 2015 skal tage cyklen til arbejde eller uddannelse i København, nås, svarer det i absolutte tal til, at yderligere 55.000 mennesker skal vælge cyklen.

Se vi udelukkende på mennesker med bopæl i Københavns Kommune, som arbejder eller studerer i byen, har cyklen en markedsandel på 55%. Københavnerne er generelt mere tilbøjelige til at tage cyklen end personer bosat i omegnskommunerne – uanset afstanden til arbejde.

Arbejdspladser

De arbejdspladser, der registreres flest cykelture til i Københavns Kommune, er Rigshospitalet og Bispebjerg Hospital. Det hænger naturligvis sammen med arbejdspladsernes størrelse. Derudover er mennesker, der beskæftiger sig med offentlig administration, uddannelse og sundhed, med 45% den branchegruppe, der har flest cyklister. Til sammenligning er det 27% af de ansatte inden for handels-, hotel- og restaurationsbranchen, der tager cyklen til og fra arbejde.

Nye tiltag

Hvis målet om, at 50% i 2015 skal tage cyklen til arbejde eller uddannelse i København, skal nås, handler det om fortsat forbedring af cykelinfrastrukturen, kampagner og byudvikling, der konsekvent tilgodeser cyklen. Både de københavnere, der cykler, og de, der ikke gør, fremhæver flere cykelstier og færre biler som de vigtigste forudsætninger for at øge cyklingen. En forudsætning for at nå målet er desuden restriktioner af biltrafikken i form af trængselsafgifter. Det lovgivningsmæssige grundlag for trængselsafgifter er dog endnu ikke på plads.



SIKKERHED -TAL OG PERSPEKTIVER

Flere cyklister, mere sikkerhed!

Det er sikrere at cykle i København end i de fleste andre storbyer. Det er der to årsager til. For det første er infrastrukturen tilpasset cyklister - blandt andet i form af et omfattende cykelstinet og cyklistvenlige kryds. For det andet betyder de mange cyklister i København, at byens øvrige trafikanter er vant til at tage hensyn til cyklisterne i gadebilledet.

Arbejdet fortsætter

Københavns Kommune arbejder til stadighed på at forbedre trafiksikkerheden gennem fysiske ombygninger af kryds og strækninger. Dét arbejde blev i 2008 fortsat blandt andet med ombygningen af de store ulykkesbelastede kryds, hvor H.C. Andersens Boulevard krydser Farimagsgade og Jarmers Plads. Samtidig blev hastighedsgrænsen på H.C. Andersens Boulevard sænket fra 60 til 50 kilometer i timen.

Københavns Kommune indledte i 2008 et større projekt, der sætter fokus på,

hvordan København kan forebygge højresvingsulykker, hvor lastbiler og cyklister kolliderer. Tung trafik er blevet forbudt i Vester Voldgade, og yderligere tiltag på området vil blive iværksat i 2009.

Bløde trafikanter

Tilsammen udgør de bløde trafikanter - cyklister, fodgængere og knallertkørere - 74% af de dræbte eller alvorligt tilskadekomne i den københavnske trafik. I 2008 var der 121 alvorlige ulykker med cyklister, mens tallene for fodgængere og knallertkørere var henholdsvis 66 og 34. Af de 121 alvorligt tilskadekomne cyklister i 2008 blev fem cyklister slået ihjel. Heraf indtraf fire af dødsfaldene i forbindelse med højresvingende lastbiler.

Som tidligere nævnt er udviklingen over en længere periode gået den rigtige vej. I 1996 var der således 252 alvorligt tilskadekomne cyklister i den københavnske trafik. Inden for de sidste par år er der dog tale om en stigning i antallet af alvorligt tilskadekomne cyklister.

FACTS OM ULYKKER I KØBENHAVN

I dag sker der én alvorlig ulykke for hver 3,2 mio. cyklede kilometer i København. Til sammenligning var det tilsvarende tal i 1996 én ulykke pr. 1,2 mio. cyklede kilometer. Risikoen for som cyklist at blive involveret i en alvorlig ulykke er således reduceret med 65% i perioden fra 1996 til 2008.

TRYGHED -TAL OG PERSPEKTIVER

Tryghed vs. sikkerhed

51% af københavnere føler sig trygge, når de cykler i København, 36% føler sig delvist trygge, og 13% svarer nej til, at de føler sig trygge på cykel i byen.

Københavnske cyklisters følelse af tryghed i trafikken er både kompliceret at måle og forandre. Mange faktorer kan have indflydelse på resultatet af målingen. Eksempelvis kan man forestille sig, at et massivt mediefokus på en voldsom højresvingsulykke kan have lige så stor indflydelse på den enkelte cyklists opfattelse af tryghed som cyklisterens egne erfaringer fra den daglige cykeltur. Faktum er i hvert fald, at det statistisk set er blevet sikrere at cykle i København, samtidig med at følelsen af tryghed daler.

Øget trængsel på cykelstien

Et andet interessant forhold er, at *bredere cykelstier* i Cykelregnskabet 2008 næsten når flere cykelstier som det forhold, flest københavnere nævner, når de bliver spurgt om, hvad der kunne gøre dem til mere trygge cyklister. Det kan ses som en naturlig følge af den stigende cykeltrafik og dermed øgede trængsel på cykelstierne.

Selvom de adspurgte cyklister forholder sig til begrebet utryghed, er målingen ikke udtømmende i forhold til, hvad den enkelte cyklist forbinder med tryghed eller utryghed. Københavns Kommune har derfor fokus på at opnå større viden om københavnernes oplevelse af tryghed.



KILDER TIL UTRYGHED

Direkte adspurgt angiver gruppen af københavnere, der ikke føler sig trygge i trafikken, følgende årsager til utryghed:

- 58% bliver utrygge af bilister.
- 43% bliver utrygge af andre cyklister.
- 17% bliver utrygge af busser.

KILDER TIL TRYGHED

Direkte adspurgt angiver gruppen af københavnere, der ikke føler sig trygge i trafikken, følgende forhold, der kunne gøre dem mere trygge:

- 37% ville blive mere trygge af flere cykelstier.
- 36% ville blive mere trygge af bredere cykelstier.
- 14% ville blive mere trygge af mere cyklistvenlige lyskryds.

HVOR DER ER VILJE, ER DER VEJ

Åbuen

Københavns Kommune har siden sidste cykelregnskab investeret i at forbedre forholdene for cyklister i byen. Fælles for investeringerne er, at de bidrager til at skabe en sikrere, tryggere og mere effektiv cykelby.

Et af de tydeligste eksempler på en investering, som både skaber øget trykthed, sikkerhed og fremkommelighed i byen, er broen Åbuen. Åbuen blev indviet i juni 2008 og forbinder Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune over den stærkt trafikerede Ågade. Allerede i den første uge benyttede mere end 1.700 cyklister broen i dagtimerne. Og tre måneder senere var tallet steget til mere end 3.000 cyklister.

De Grønne Bølger

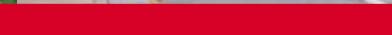
Tidligere var københavnske lyskryds i stort omfang programmeret til fordel for biler og busser. Nu er lyskrydsene på flere af de vigtigste trafikårer i byen indstillet, så de københavnske cyklister – med en gennemsnitsfart på 20 kilometer i timen – kan køre gennem trafikken uden at

sætte en fod til jorden. De Grønne Bølger for cyklister er således gode eksempler på billige og effektive tiltag, der kan lade sig gøre, fordi de københavnske politikere har prioriteret cyklisterne i trafikken. De Grønne Bølger fungerer i dag på Nørrebrogade og dele af Amagerbrogade, Østerbrogade og Farimagsgade.

Cyklen frem i krydset

Et andet indsatsområde har i de forgangne år været at gentænke mange af de københavnske lyskryds, så de i højere grad tilgodeser de cyklende københavnere. Det er eksempelvis sket ved at trække stopstregerne for bilister fem meter tilbage i 117 københavnske kryds. På den måde bliver cyklisterne mere synlige i krydset – blandt andet fordi de kan nå at komme helt ud i krydset, inden bilerne begynder at dreje til højre.

Endvidere er der blandt andet blevet etableret nye cykelstier på Nørre Voldgade, Folke Bernadottes Allé og i Hillerødgade.



TRAFIKFORSØGET PÅ NØRREBROGADE

Hvis man også i fremtiden vil have en bæredygtig og levende storby med en effektiv trafikafvikling, må man nogle gange gå nye veje. Et eksempel er trafikforsøget på Nørrebrogade, der blev indledt i efteråret 2008. Idéen med forsøget er at indrette Nørrebrogade, så den både tilgodeser miljøet og dem, der bruger gaden. Derfor giver forsøget ekstra plads til fodgængere, cyklister og buspassagerer. Og derfor har bilerne fået trangere kår på Nørrebrogade.

Da forsøget blev indledt, så et trafikdøgn på Nørrebrogade nogenlunde således ud:

- 33.000 cyklister.
- 40.000 buspassagerer.
- 22.000 personer i bil.
- Mange tusinde fodgængere.

Sammenligner man trafikken på Nørrebrogade fra november 2007 med tallene fra november 2008, er cykeltrafikken steget med 15%. Tallene tyder dermed på, at forsøget allerede tidligt i forsøgsfasen har medvirket til, at markant flere vælger cyklen ad Nørrebrogade.



LADCYKLEN - EN NY SPILLER PÅ BANEN

Flere ladcykler i gadebilledet

En cykeltur i den københavnske morgen- trafik viser det. Et kort ophold foran en børnehave viser det. Og kommunens tal viser det. Ladcyklen er blevet en veletableret transportform i København. Begrebet ladcykel dækker her både ladcykler og cykelanhængere. Københavns Kommune har ikke tidligere foretaget systematiske målinger af, hvor udbredt ladcyklen er. Det er ambitionen, at dette cykelregnskab bliver et springbræt til, at vi i fremtiden kan følge udviklingen for ladcykler i den københavnske trafik.

Et alternativ til bilen

I 2008 havde 6% af alle husstande i København en ladcykel. Af dem angiver 22%, at de har ladcyklen som erstatning

for en bil, mens 24% har en ladcykel som supplement til bilen. Disse tal viser, at mange af turene på ladcykel erstatter bilture.

Af dem, der har en ladcykel, angiver 40%, at de benytter ladcyklen til transport af varer. 50% siger, at de benytter ladcyklen til transport af børn. Ikke overraskende er ladcyklen derfor mere udbredt blandt børnefamilier end andre samfundsgrupper. Hele 25% af københavnske familier med to hjemmeboende børn har en ladcykel.

Nye udfordringer

Derfor giver det god mening at tilgodese ladcyklerne i det fremtidige arbejde

med at skabe en klimavenlig og levende storby med en effektiv trafikafvikling. En af de væsentligste udfordringer bliver i den forbindelse at håndtere den øgede trængsel på de københavnske cykelstier. En anden udfordring er i stigende grad at indtænke gode parkeringsforhold for ladcyklerne i byplanlægningen.

Tallene i Cykelregnskabet indikerer, at ladcyklen er bredt accepteret i de københavnske gader. Selvom utilfredsheden med cykelstiernes bredde er steget en smule siden 2006, er det kun 2% af cyklisterne i København, der føler sig særligt generet af ladcyklerne.



**"25% AF ALLE TOBØRNS-FAMILIER
I KØBENHAVN HAR EN LADCYKEL".**

HVOR TØJRER MAN HESTEN?

- CYKELPARKERING I KØBENHAVN

Flere cykler end københavnere

Københavnerne har 560.000 cykler, og der er 519.000 indbyggere i København. Hertil kommer de mange herreløse cykler, der tager ophold i det københavnske byrum, og de overnattende cykler, byens stationer har i pleje for pendlere, der ikke bor i København.

Det er et positivt tegn, at der er mange cykler i København. Men det stiller store krav til parkeringsfaciliteter. Hvis ikke parkeringsfaciliteterne for cykler er i orden, har det mindst to konsekvenser. For det første bliver livet gjort sværere for de mennesker, der cykler i byen. For det andet risikerer man, at cykler bliver parkeret alle steder - til gene for fodgængere og andre, der bruger byens rum.

Nye cykelparkeringspladser

Københavns Kommune har i løbet af de sidste par år fokuseret massivt på at etablere flere og bedre parkeringsforhold for de cyklende københavnere. I 2006 var der 29.500 offentlige cykelparkeringspladser i København. Alene i 2008 har kommunen etableret ca. 5.000 nye parkeringspladser til cykler, så tallet i dag er oppe på 34.800. Heraf er 1.000 pladser mobile stativpladser. Det svarer til en forøgelse af det samlede antal offentlige cykelparkeringspladser på 18%.

Cykelgribben kommer!

En del herreløse cykler tager permanent ophold i de københavnske cykelstativer. En måde at frigøre flere pladser på er derfor at fjerne de ubenyttede cykler for at skaffe plads til de cykler, der bliver brugt. Metoden er også kendt som 'grib-metoden', fordi kommunen kaster sig over de hensygnende cykel-lig i byen. Alene i 2008 er der fjernet over 8.000 herreløse cykler i København.

CYKELPARKERING

- 4000 nye stativpladser fordelt på over 100 forskellige steder i København.
- 1000 mobile stativpladser til brug ved koncerter og andre større arrangementer.
- 8000 fjernede herreløse cykler.



NYT BYGGERI = NY CYKELPARKERING

Forslaget til Københavns kommuneplan for 2009 understreger, at der i forbindelse med nybyggeri i kommunen skal tages højde for etablering af cykelparkering.

- Bolig: 2,5 cykelparkeringspladser per 100 m² boligareal (eller alternativt per bolig).
- Arbejdsplads: 1,5 cykelparkeringsplads per 100 m² kontor.
- Butik: 3 cykelparkeringspladser per 100 m² butik + 0,5 cykelparkeringsplads per ansat.
- Bolig og butik: 1 cykelparkeringsplads til pladskrævende cykel per 1000 m².



CYKLING

OG DEN SAMFUNDSØKONOMISKE GEVINST

Fordele & ulemper

En samfundsøkonomisk analyse indgår ofte i det politiske beslutningsgrundlag forud for trafikinvesteringer. Samfundsøkonomiske analyser indebærer, at der sættes værdi i kroner og øre på fordele og ulemper ved et byggeprojekt. Det gør det muligt at veje fordele (fx kortere rejsetid og mindre forurening) op imod ulemper (fx anlægsudgifter og støj).

Cykelprojekter

Transportministeriet har en manual for samfundsøkonomiske beregninger. Manualen indeholder imidlertid ikke en metode til vurdering af cykelprojekter. Og det er ikke hensigtsmæssigt i et land med en hovedstad, hvor over en tredjedel af alle ankommer til arbejde eller uddannelse på cykel. Københavns Kommune har derfor fået udarbejdet en cykelmetode baseret på principperne i manualen. Københavns Kommune

vil bruge metoden i forbindelse med kommende vurderinger af større cykelprojekter. Desuden stilles nøgletal til rådighed for Transportministeriet som et første bud på, hvordan en metode til analyse af cykelprojekter kan indarbejdes i ministeriets eksisterende manual for samfundsøkonomiske analyser.

Fornuftige investeringer

Den nye metode er indtil videre testet på to konkrete cykelprojekter i Københavns Kommune - Bryggebroen og ombygningen af krydset Gyldenløvesgade/Søgade - og konklusionen er i begge tilfælde klar: Investeringerne er i et samfundsøkonomisk perspektiv særdeles fornuftige og har en tilsvarende eller bedre forrentning end aktuelle anlægsprojekter som for eksempel udvidelsen af motorvejen rundt om Roskilde eller en ny motorvej ved Silkeborg.

CYKLING I KRONER & ØRE

- Når en person vælger at cykle, får samfundet en nettogevinst på 1,22 kr. per cyklet kilometer. Modsat har samfundet et nettotab på 0,69 kr. per kørt kilometer i bil.
- Samfundsøkonomisk er sundheds- og levetidsgevinsten ved at cykle syv gange større end ulykkesomkostningerne.
- Omkostningen til en cykel er 0,33 øre per kørt kilometer i form af køb og vedligehold. Tilsvarende er omkostningen for en bil 2,20 kr. per kørt kilometer.

CYKLING & SUNDHED

- *Børn, der cykler til skole, har næsten 10% bedre kondition end de klassekammerater, der går eller bliver kørt af forældre.*
- *Voksne, der cykler til arbejde eller bruger cyklen i hverdagen, har 30% lavere dødelighed end andre, der ligner dem på alle andre områder.*





Udgivet i juni 2009 af
Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Trafik

Foto: Troels Heien
Grafisk design: Monoline

www.kk.dk/cyklernesby

**SAMMEN
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen



**I 
CPH**