

KØBENHAVN • CYKLERNES BY



CYKELREGNSKAB • 2006

København - cyklernes by!

København skal være verdens bedste cykelby. Vi er allerede i verdensklasse, men vi kan stadig gøre mere. Derfor har vi de seneste år givet cykelområdet et ekstra løft. Vi har i de seneste to budgetforlig afsat 110 mio. kr. til etablering af flere cykelstier, cykelruter og cykelparkeringer, og københavnernes er ifølge Cykelregnskab 2006 rigtig glade for udviklingen. Det er lykkedes os at reducere cyklisternes risiko for at komme til skade, men der kan stadig gøres mere for at få cyklisterne til at føle sig trygge i trafikken, ikke mindst for de yngste trafikanter. Derfor investerer vi i endnu flere cykelstier og bedre kryds. Også en stor adfærdskampagne skal få cyklisterne til at passe bedre på hinanden, skal hjælpe til at mindske utrygheden og gøre trafikmiljøet mindre råt.

Et af de områder, som trænger til et løft, er cykelparkering. Manglen på cykelparkeringsmuligheder er udtalt, så her vil vi i den kommende tid sætte ind med flere og bedre faciliteter. Samtidig vil vi arbejde hårdt for, at cyklisterne vil parkere deres cykel mere hensynsfuldt, så tilgængeligheden forbedres for fodgængerne, kørestolsbrugere, barnevogne mm.

Selvom vi allerede gør det godt på cykelområdet, vil vi altså nu gøre det endnu bedre. I foråret 2007 har vi sat os nye mål for udviklingen af København som "Verdens bedste cykelby".

I år 2015 skal mindst 50% tage cyklen på arbejde eller til uddannelse i København. Når vi når det mål, sparer vi 80.000 ton CO₂ om året.

Antallet af alvorligt tilskadede cyklister i trafikken skal halveres i forhold til i dag, og mindst 80% af de københavnske cyklister skal føle sig trygge i trafikken. For at nå disse mål, skal der sættes handling bag ordene. Jeg har derfor foreslået, at vi doubler den seneste cykelpakke på 75 mio. kr. op, så vi over de næste tre år får cykelforbedringer for 150 mio. kr. Og vi spørger i den forbindelse københavnernes, hvordan vi kan gøre København bedre og mere tryk at cykle i.

Dette er mine mål for 2015. Jeg håber, du vil være med.



Klaus Bondam, Borgmester for Teknik- og Miljøforvaltningen

Hvad er Cykelregnskabet?

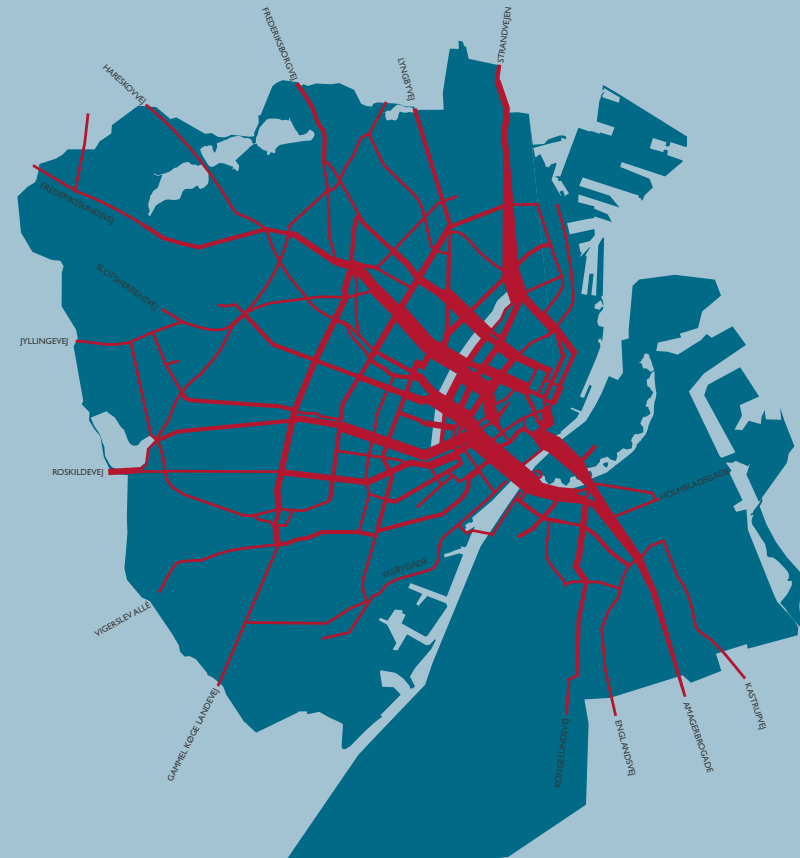
Kort fortalt er cykelregnskabet en evaluering af indsatsen på cykelområdet rettet mod både borgere og kommunen. Over for borgerne er det informationskilden til alle, der er interesserede i Københavns status som cykelby. Internt i kommunen er det et redskab, som hjælper med at planlægge og skabe forbedringer for cyklisterne.

Ud over det faste indhold i cykelregnskabet, der omfatter den seneste undersøgelse af trafikanter – især cyklister – i København, nøgletal og cykelpolitiske måltal, fokuserer cykelregnskabet i år på sundhed og økonomi.

Cykelregnskabet udgives hvert andet år, og Cykelregnskab 2006 er det syvende i rækken. Det er således muligt at følge udviklingen i cyklisternes mening om cykelforholdene samt en række nøgletal og cykelpolitiske måltal helt tilbage fra 1995.

Følg med i den nyeste udvikling på www.kk.dk/cyklernesby, som hele tiden opdateres med informationer om forbedringer for cyklisterne i København.

Cykeltrafikstrømme 2006



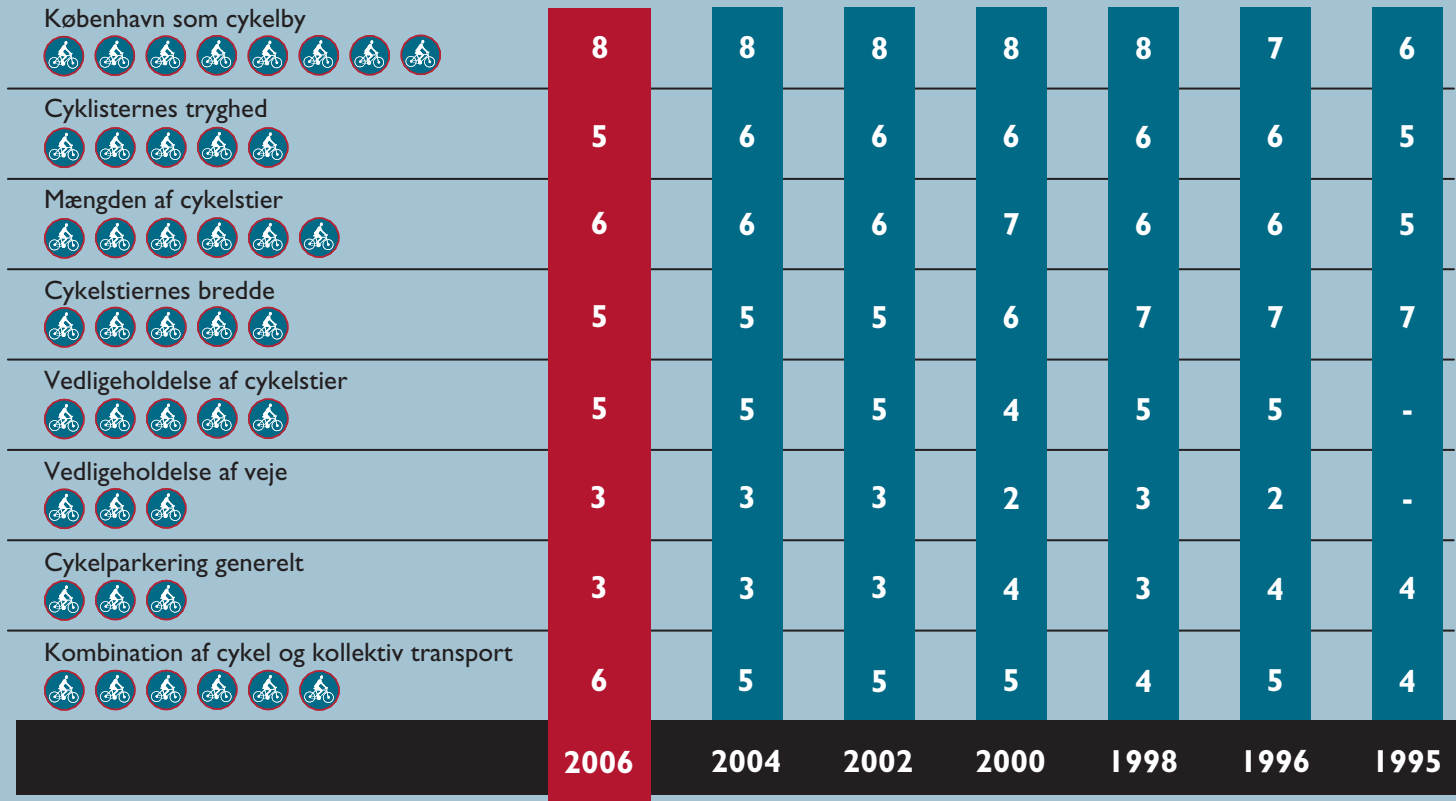
Antal cykler og knallerter på en hverdag mellem kl. 06.00 og 18.00



Oversigt 1995 - 2006

Det mener cyklisterne

Cyklisterne er blevet spurgt om, hvor tilfredse de er med forskellige forhold for cyklisterne i København. Deres vurdering omsættes til et pointsystem, som bygger på 10 små cyklister – jo flere cyklister, jo bedre! 10% tilfredse cyklister udløser én cyklist. Undersøgelsen er baseret på 661 telefoninterview med cyklister.



Oversigt 1995 - 2006

Nøgletal og cykelpolitiske måltal er beregnet af Teknik- og Miljøforvaltningen, bortset fra oplysninger om ulykker (politiet) og andel der cykler på arbejde (Danmarks Transportforskning).

Nøgletal

Cykeltransportarbejde (mio. km pr. dag)	1,15	1,13	1,11	1,05	0,92	0,93	0,80
Længde af cykelstier (km)	332	329	323	307	302	294	293
Længde af cykelbaner (km)	17	14	12	10	6	-	-
Længde af grønne cykelruter (km)	39	37	32	31	30	29	29
Til vedligeholdelse af cykelstier (mio. kr.)	7,3	9,9	6,8	9,1	5,3	4,7	3,9
Alvorligt tilskadekomne cyklister (antal)	92	124	152	146	173	252	231
Alvorligt tilskadekomne cyklister i lyskryds (antal)	33	38	52	57	54	88	81
Cykelparkeringspladser på vejareal (1.000 stk.)	29,5	20,5	-	-	-	-	-

Cykelpolitiske måltal

Andel, der cykler på arbejde (%)	36	36	32	34	30	30	31
Cyklisternes risiko (alvorligt tilsk. pr. mio. cykelkm)	0,22	0,30	0,38	0,38	0,52	0,74	0,79
Cyklisternes tryghed (%)	53	58	56	57	58	60	51
Cyklisternes rejsehastighed (km/t)	16,0	15,3	-	-	-	-	-
Cyklisternes komfort (utilfredsstillende belægning i %)	7	2	5	10	-	-	-
	2006	2004	2002	2000	1998	1996	1995

Økonomi

De midler, der i forbindelse med budgetforligene for 2006 og 2007 er afsat til forbedringer af cyklisternes forhold i København, betyder, at der for årene 2006, 2007, 2008 og 2009 er hhv. 33, 25, 25 og 25 mio. kr. ekstra til rådighed. På Investeringsplanen er der ligeledes afsat midler – i gennemsnit 55 mio. kr. pr. år – til cykelinfrastrukturprojekter. De omfatter bl.a. en bro over Ågade, enkelte cykelstier og andre projekter, hvor forbedringer for cyklister indgår. Når disse tal lægges sammen, er de årlige investeringer på området ca. 165 kr. pr. indbygger.

Denne saltvandsindsprøjtning skal forbedre cykelinfrastrukturen i København. Forbedringerne omfatter cykelstier og grønne cykelruter, men i stigende grad også kryds og cykel-parkering. Der er også afsat et større beløb til adfærdskampagner rettet mod cyklisterne.

Der er ufinansierede planer om yderligere 65 km cykelstier og 71 km grønne cykelruter, svarende til investeringer på 1,0 mia. kr.

Nutidsværdien af den eksisterende infrastruktur er 3,0 mia.:

332 km cykelsti à 8 mio. kr. 2,7 mia. kr.

39 km grøn cykelrute à 8 mio. kr. 0,3 mia. kr.

Hvorfor cykle?

I København er fremkommeligheden for alle trafikanter i fokus. Det er derfor vigtigt at kende årsagerne til, hvorfor der cykles – og ikke mindst hvorfor der ikke cykles. Målsætningen er hele tiden, at byens cyklister skal føle sig så trygge og godt tilpas som muligt.

Det er nemt og hurtigt at cykle – det nævner 54% af cyklisterne som primær årsag til at cykle. Dernæst kommer motion med 19%. Økonomi og bekvemmelighed anføres som primær årsag af henholdsvis 6% og 7%, mens 1% cykler af miljømæssige årsager.

Samlet set giver dette et billede af, at cyklen primært opfattes som et praktisk transportmiddel. Det motionsmæssige aspekt er sekundært, og de miljømæssige overvejelser må siges at være langt nede på listen over de individuelle årsager til at cykle.

CO₂-besparelser ved cykling er imidlertid et godt eksempel på ekstragevinster for samfundet ved øget cykling. Den nuværende cykeltrafik i København sparer atmosfæren for 90.000 ton CO₂ pr. år i forhold til, hvis alle disse kilometer blev kørt i bil.



Nye broer og grønne cykelruter

Bryggebroen blev indviet i 2006. Broen forbinder Vesterbro (ved Fisketorvet) med Amager og de rekreative arealer på Amager Fælled. Broen blev finansieret af kommunale og private investeringer og har i alt kostet 56 mio. kr. Allerede en uge efter broens åbning blev den brugt af 3.000 cyklister hver dag.

En ny bro på tværs af Ågade er under opførelse. Den skal forbinde Nørrebro og Frederiksberg, og det forventes, at den vil få endnu flere brugere end Bryggebroen.

Begge broer indgår i planerne for de grønne cykelruter. Liggende forbindelser, fx på tværs af havnen ved Operaen og Holmen, vil i de kommende år give nye cykelmuligheder i København.

Der er i 2006 vedtaget en rækkefølgeplan for de grønne cykelruter. Det er valgt at prioritere en central og sammenhængende del af cykelrutenettet, som vil komme rigtig mange cyklister til gode. Cykelruterne skal, ud over at være et rekreativt tilbud, også sikre, at pendlere fra byens yderområder og omegnskommunerne får et godt alternativ til at tage bilen til arbejde og uddannelse.

Der cykles 1,2 million kilometer hver dag

I forhold til Cykelregnskab 2004 cykler hver enkelt cyklist i gennemsnit et uændret antal kilometer. Omkring 50% cykler op til 50 kilometer om ugen. Dertil er der en gruppe på 15%, som cykler mere end 100 kilometer om ugen.

Tallene for cyklister, der cykler op til 30 kilometer om ugen, tegner et interessant billede: 34% cykler op til 30 kilometer om ugen i forbindelse med arbejde. 68% cykler op til 30 kilometer om ugen i forbindelse med andre ærinder end arbejde, mens 17% cykler op til 30 kilometer om ugen alene for rekreationens/motionens skyld. 73% cykler ikke rekreativt.

Dette understreger, at cyklen primært bruges i forbindelse med ærindekørsel og arbejde, men ikke bevidst som motionskilde. At det samtidig giver motion, anføres som vigtigste årsag til at cykle af 19%, mens 38% i alt nævner motionen blandt årsagerne. Til sammenligning nævner 51% nemmest og 45% hurtigst blandt årsagerne.

I 2006 cyklede 36% til arbejde. Målsætningen i Cykelpolitikken om, at 40% skal cykle til arbejdspladser i Københavns Kommune er blevet hævet til, at 50% skal cykle til arbejdspladser og uddannelse. Ud over bedre cykelinfrastruktur, vil kørselsafgifter og styring af cykelparkeringen være nødvendige for at nå de ambitiøse 50%.





Tryghed og gener for cyklister

Københavns cyklister er blevet mindre trygge siden Cykelregnskab 2004. 53% svarer, at de er trygge mod 58% i 2004. Dette medfører et fald fra 6 til 5 små cyklister i Cykelregnskab 2006.

Af de cyklister, der ikke føler sig trygge, mener 57%, at bilerne skaber utryghed. Tilsvarende føler 45% (med overvægt af kvinder), at de øvrige cyklister gør dem utrygge. 23% føler, at busserne er med til at skabe utryghed. Henholdsvis 36% og 33% af de utrygge cyklister mener, at flere cykelstier og bredere cykelstier vil være med til at gøre København mere tryk at færdes i på cykel.

Cyklisterne mener generelt, at tre forhold er specielt generende i trafikken: 27% generes af dårlig opførsel fra andre trafikanter, 25% af for mange cyklister og 24% af for mange biler.

Der er således både en infrastrukturel og en kommunikativ opgave, der skal løses for at øge trygheden. En adfærdskampagne rettet mod cyklisterne gennemføres i 2007, 2008 og 2009.

Kommunens mål er, at mindst 80% af cyklisterne skal føle sig trygge i trafikken. Dette mål skal nås bl.a. ved at gøre cykelstierne bredere de steder, hvor dette er nødvendigt, samt ved at påvirke cyklisternes adfærd med kampagner. Målet om at halvere antallet af ulykker indgår også i Trafiksikkerhedsplanen.

Ny viden om sikkerhed og tryghed

Når Københavns Kommune bygger nye cykelstier på en gade-strækning, kommer der ca. 20% flere cyklister og ca. 10% færre biler. Cykelstierne øger desuden både cyklisternes tryghed og sikkerhed på strækninger mellem krydsene. Dette er nogle af de vigtigste resultater af en undersøgelse, som blev gennemført af konsulentfirmaet Trafitec for Københavns Kommune i 2006.

Undersøgelsen viste desværre også, at sikkerheden ved cykelbaner er dårlig. Derfor vil dette billige alternativ til traditionelle cykelstier blive brugt med større forsigtighed i fremtiden.

Undersøgelsen bekræfter, at der er en tendens til, at cykelstier medfører en stigning i krydsulykkerne. Derfor skal der gøres en særlig indsats for at give krydsene en sikker udformning.

Blå cykelfelter er et af de midler, der er satset på i de senere år. Undersøgelsen viste, at ét enkelt blå cykelfelt per kryds giver en bedre sikkerhed, mens flere blå cykelfelter – overraskende – giver en dårligere sikkerhed.

Det er vigtigt, at cyklisterne er synlige for bilisterne i krydsene og omvendt, at cyklisterne er opmærksomme på bilerne – især lastbiler er et stort problem. Et middel til at øge trafikanternes gensidige opmærksomhed er at bringe dem fysisk tættere på

hinanden. Et andet middel er at få cyklisterne placeret foran bilisternes synsfelt, noget der fx kan opnås ved at trække bilernes stopstreg 4-5m tilbage. Der skal arbejdes med flere forskellige løsninger. Aktuelt bliver en hollandsk inspireret model, hvor cyklisterne holder direkte foran bilerne ved rødt, afprøvet.

En lovende løsning er at erstatte det sidste stykke cykelsti frem til krydset med en smal cykelbane. Denne forlænges med et blå cykelfelt, og bilernes stopstreg trækkes tilbage. En sådan udformning vil gøre cyklisterne mere synlige, og cyklisterne vil samtidig blive mere opmærksomme på bilerne. Løsningen findes kun enkelte steder i Københavns Kommune, men bruges allerede meget på Frederiksberg.

Antallet af cyklistulykker med dræbte og alvorligt tilskadekomne er fra 2004 til 2006 reduceret fra 124 til 92 (inkl. 6 dræbte pr. år). Den konstante reduktion i ulykkestallet over en 10-årig periode viser, at det kan lade sig gøre at reducere antallet af cyklistulykker drastisk. Cyklisternes risiko for at komme ud for en alvorlig ulykke er faldet endnu kraftigere, fordi der samtidig med faldet i ulykker har været en stor stigning i cykeltrafikken. Desværre slår denne ”objektive” set gunstige udvikling ikke igennem i cyklisternes ”subjektive” opfattelse af deres tryghed i trafikken.

Cyklisternes adfærd – i et andet perspektiv

Ét er, hvordan cyklisterne opfatter deres egen færden og trafikken omkring dem. Noget andet er, hvordan de andre trafikanter opfatter cyklisterne. En sammenligning af disse opfattelser kan være en vigtig kilde til skabelse af gensidig forståelse mellem trafikanterne og dermed øget tryghed.

I forhold til Cykelregnskab 2004 er der en markant stigning i antallet af bilister, der ofte eller indimellem føler sig generet af cyklister. Stigningen fra 49% til 63% indikerer, at der ligger en cykelkulturel udfordring. Tilsvarende føler 53% af de kollektive trafikanter sig generet af cyklisterne.

89% af bilisterne og 82% af de kollektive trafikanter mener, at cyklisterne ofte eller til tider undlader at overholde færdselsreglerne. I samme forbindelse mener henholdsvis 86% og 74%, at cyklister ofte eller til tider er skyld i farlige situationer i trafikken.

De andre trafikanters opfattelse af cyklister er samlet set blevet en smule forværret i forhold til Cykelregnskab 2004 og påpeger således, at cyklistopdragelse skal tages alvorligt, hvis København fortsat skal forbedres som cykelby.

Regnvejr - nej tak!

Der er ingen tvivl om, at regnvejr er den primære årsag til at lade cyklen stå. Det mener 33% af cyklisterne,

Store afstande er den næstmest brugte årsag, hvor 13% af cyklisterne nævner det som én af flere årsager.

Selv om cyklisterne ikke bryder sig om regnvejr, må de grundlæggende siges at være tro mod deres transportform. De anvender kun til nød alternativer. Hvis en cyklist ikke cykler hver dag, kan det – ud over regn og store afstande – have at gøre med mulighed for anden transport (8%), almindelig dovenskab (7%) eller mere voldsomme vejrforhold som glatføre/sne (7%).

Selv om 33% af cyklisterne angiver regnvejr som årsag til ikke at cykle, så kan oplysninger fra Danmarks Meteorologiske Institut måske overbevise nogle skeptikere om, at problemet ikke er helt så stort. DMI har nemlig observeret, hvor ofte det egentlig regner over 0,4 mm på under en halv time, hvilket karakteriseres som let regn – og dermed grund til at lade cyklen stå. På sine 498 ture fra september 2002 til og med august 2003 var det kun 17 gange, at DMIs fiktive person Cassandra måtte cykle i regn. Det er 3,5% af turene eller i gennemsnit 1 ½ gang pr. måned.



Cykling – for bedre sundhed

Fysisk aktive personer lever ca. 5 år længere end fysisk inaktive. Samtidig er de fysisk inaktive belastet af langvarig sygdom i 4 leveår mere end fysisk aktive.

Cykling har samme indvirkning på sundheden som andre typer af motion og bevægelse. Fire timers cykling om ugen eller ca. 10 km cykling om dagen er et passende niveau, der for mange også svarer til den daglige cykeltur til og fra arbejde.

De sundhedsmæssige gevinster ved cykling gavner også sundhedsvæsenets økonomi og produktiviteten i samfundet. Konsulentfirmaet Trafitec har for Københavns Kommune foretaget en beregning af forholdene i København. Undersøgelsen viser, at én ekstra cyklet km i gennemsnit udløser sundheds- og produktionsrelaterede gevinster for godt 5 kr.

Ifølge Sundhedsprofilen for København 2004 lever kun 39% af de voksne københavnere op til Sundhedsstyrelsens anbefaling om mindst 30 minutters motion hver dag. Den gennemsnitlige københavnere bevæger sig betydeligt under landsgennemsnittet. Øget cykling i København har derfor et stort potentiale i forhold til forbedring af københavnernes sundhed. I det følgende er der opstillet to scenarier, der illustrerer den positive sammenhæng mellem cykling, sundhed og økonomi.

1. Hvis der blev cyklet 10% flere kilometer om året

10% ekstra cykling blandt den nuværende befolkning i København vil svare til en forøgelse på ca. 41 mio. km cykling pr. år. De sundhedsmæssige konsekvenser som følge af den fysiske aktivitet vil sandsynligvis medføre:

- En besparelse på ca. 59 mio. kr. i sundhedsvæsenet pr. år
- En besparelse på ca. 155 mio. kr. i produktionstab pr. år
- 57.000 færre fraværssdage på arbejdsmarkedet pr. år, hvilket svarer til et fald på ca. 3,3 procent i fraværssdage
- 61.000 ekstra leveår
- 46.000 færre leveår med langvarig belastende sygdom
- 25 færre førtidspensioneringer pr. år

2. Nye cykelstier langs én kilometer vej

Anlæg af cykelstier langs én kilometer vej med 2.500 cykler og 10.000 biler i døgnet medfører 18-20% flere cyklister på vejen, 9-10% færre biler og 9-10% flere ulykker og personskader. Cykelstierne vil således give 170.000 ekstra cyklede kilometer pr. år. Samlet set vil anlæg af cykelstier medføre:

- En besparelse på ca. 246.000 kr. i sundhedsvæsenet pr. år
- En besparelse på ca. 643.000 kr. i produktionstab pr. år
- En forøgelse af ulykkesomkostninger på ca. 256.000 kr. pr. år
- Et samlet fald i sundheds-, produktions- og ulykkesomkostninger pr. år på ca. 633.000 kr.



København er bedre end de andre...

Den generelle holdning blandt cyklisterne er, at København er en god by at færdes i. 83% mener, at København er enten meget god, god eller rimelig at cykle i. Kun 16% mener, at den er dårlig eller meget dårlig. Dette udløser otte små cyklister, hvilket er uændret i forhold til Cykelregnskab 2004.

68% af cyklisterne vurderer endvidere, at det er meget nemt eller nemt at komme frem i København, mens kun 11% føler, det er svært eller meget svært.

26% af cyklisterne har prøvet at cykle i udenlandske storbyer. Blandt disse vurderer 67%, at de trafikale forhold i København er meget bedre eller bedre – kun 9% mener, at de er dårligere og 1% mener, at de er meget dårligere.

Vi er altså stolte af vores by, når vi måler os med andre. Det, at København vurderes som en væsentlig bedre cykelby, afspejler selvfølgelig et bedre kendskab, og der må også formodes at være en ”ude godt, men hjemme bedst”-effekt. Når det er sagt, så kan den grundlæggende positive holdning bruges fremadrettet, når byen skal gøres endnu bedre at færdes i.

...men kan blive endnu bedre!

Der er plads til forbedringer. 72% af cyklisterne kan nævne mindst én ting eller ét sted i København, hvor forholdene for cyklister kan forbedres. Dette er en lille stigning i forhold til Cykelregnskab 2004 og er med til at illustrere de høje krav, vi hele tiden stiller til vores by. 82% af dem, der foreslår forbedringer, hævder samtidig, at de vil cykle mere, hvis ændringerne gennemføres. Ønskerne går fx på flere og bredere cykelstier, men især på bedre vedligeholdelse af veje uden cykelstier.

Et andet centralt område, der kun har fået tre små cyklister, er mulighederne for cykelparkering både i byen generelt og ved stationer. I byen generelt er 57% af cyklisterne enten utilfredse eller meget utilfredse. Tallet er tilsvarende 53% ved stationer. 46% hævder at ville benytte et fremtidigt gratis cykel-parke-ringshus ved Hovedbanegården eller Nørreport, selv om de skulle gå lidt længere.

Københavns Kommune har som mål at forbedre cyklisternes rejsehastighed med 10%, og fra 2004 til 2006 er der sket en stigning på 0,7 km/t, svarende til 5%.

Et af midlerne til en yderligere øgning er grønne bølger for cyklisterne. De første to er etableret på Nørrebrogade og Nørre Farimagsgade.



Grøn bølge



Du får ikke en fod til jorden

Mange kombinerer cykel og kollektiv

Der er ikke tradition for at kombinere bil og cykel. Kun 10% kombinerer disse transportmidler minimum én gang om ugen. En del bedre ser det ud med kombination af kollektiv transport og cykel, hvor 29% kombinerer mindst én gang om ugen. Dette er en lille stigning i forhold til Cykelregnskab 2004.

Antallet af dem, der kombinerer cykling med kollektiv transport dagligt, er steget fra 8% til 12%. Samtidig er 58% enten tilfredse eller meget tilfredse med mulighederne for at kombinere cykel med kollektiv transport. Dette udløser en stigning fra 5 til 6 små cyklister inden for området "kombination af cykel og kollektiv transport". 53% af dem, der kombinerer, har en cykel stående ved S-toget/Metrostationen.

Både blandt bilister og kollektivt rejsende hævder lidt over 50%, at intet kan få dem til at cykle mere. Der er dog håb, idet de resterende næsten 50% angiver forskellige forhold, der kunne få dem til at cykle mere – 7% af de kollektivt rejsende nævner en bedre trafikultur. I forhold til Cykelregnskab 2004 har de kollektive trafikanter udviklet en mere positiv holdning til at cykle, hvorimod bilisterne stadig er mere forbeholdne.

Flere vil cykle, hvis forholdene bliver bedre

Blandt de bilister og kollektive trafikanter, der har deltaget i årets undersøgelse, har omkring halvdelen rådighed over en cykel. Omkring samme antal cykler sjældnere end én gang om ugen i København. Med andre ord er der mange, der har en cykel, som ikke bruger den af forskellige årsager. 50% af dem, der ikke har cyklen som foretrukket transportmiddel, vil dog overveje at cykle mere.

Så primært må vi forbedre cykelforholdene i København og ad den vej skabe incitament for flere til at cykle i byen. Cyklen bruges især, fordi det er hurtigt og nemt. De største udfordringer synes især at ligge i forbedret vedligeholdelse af de veje, hvor der ikke er cykelstier samt skabe flere og bedre rammer for cykelparkering i hele byen. Også cykelstiernes bredde bør øges på de forholdsvis få kilometer af cykelstinettet, hvor cykelstierne ikke har kapacitet til det stigende antal cyklister. Det vil medvirke til en øget tryghed på disse strækninger, men forhåbentlig også til en generelt mere positiv opfattelse af trygheden for cyklisterne i København.

Det er et mål i Københavns Cykelpolitik, at højst 5% af cykelsti-strækningerne har utilfredsstillende belægning. I Cykelregnskab 2006 er tallet 7%, hvilket betyder, at målet ikke helt er nået.



CYKELREGNSKAB • 2006



Udgivet i juni 2007

Grafik og layout: Teknik- og Miljøforvaltningen

Foto: Troels Heien

Spørgeundersøgelse: Public Communication as og

Jysk Analyse a/s

Trykkeri: Jønsson & NKN

Trykt på Galerie Art Gloss

ISO 14001, ISO 9002 og EMAS

Trykt som miljøproduktion



www.kk.dk/CyklernesBy

KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Center for Trafik

Postboks 450

1505 København V

3366 3455

trafik@tmf.kk.dk