Region Hovedstaden

REGION

REGION HOVEDSTADENS CYKELREGNSKAB 2016

INDHOLD UDARBEJDET AF INCENTIVE FOR REGION HOVEDSTADEN – MED EKSTERNE BIDRAG FRA SUPERCYKELSTIER, BY- OG PENDLERCYKEL FONDEN OG GATE 21.

Indhold

5 FORORD

6 REGION HOVEDSTADEN ER GLAD FOR CYKLEN

10 DE MEST TILFREDSE CYKLISTER BOR I REGION HOVEDSTADEN

12 CYKLING ER SUNDHED

14 UDLÅN AF ELCYKLER SKABER NYE VANER

16 CYKELFACTS

18 MERE CYKLING - MINDRE TRÆNGSEL

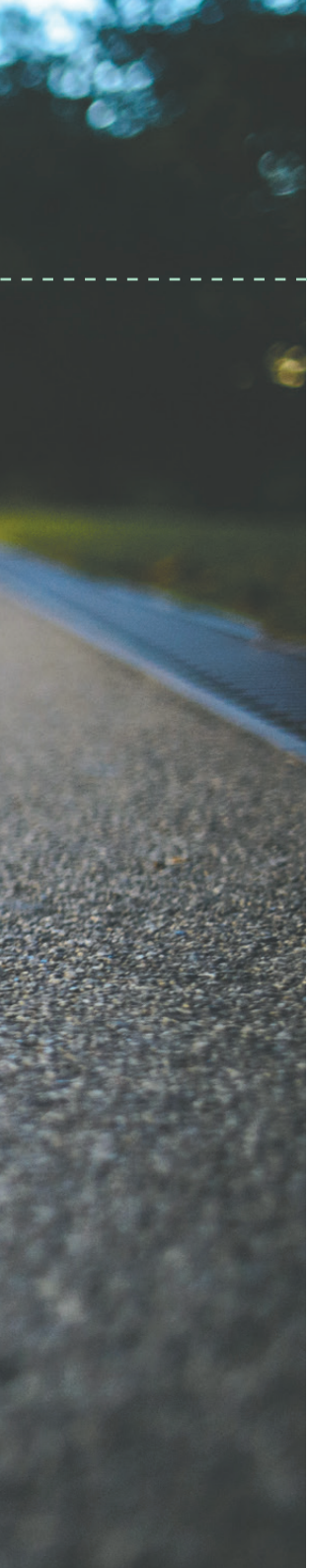
20 SUPERCYKELSTIER TIL PENDLERNE

24 CYKLEN HJÆLPER KLIMAET

26 BYCYKLEN - EN VISION OM GRØN MOBILITET

28 BEDRE LUFTKVALITET MED CYKLISME

30 REGNSKAB 2016



FORORD

Renere luft, bevægelse og mindre kø på vejene følger med, hver gang valget falder på cyklen som transportmiddel.

Vores mål i Region Hovedstaden er, at det skal være nemmere for os alle sammen at komme frem og tilbage til arbejde, uddannelse og fritidsaktiviteter uden at spilde unødig tid i trafikken – og at vi kan komme rundt på en måde, der bidrager til en sund, attraktiv og klimavenlig region. Bedre forhold for cyklisme er et vigtigt skridt på vejen for at nå det mål.

Vi ved, at cykling for mange er en del af det gode liv. Samtidig er det et af de bedste midler til at afhjælpe en række af de samfundsmæssige udfordringer, vi står overfor. Cykling giver over en million færre sygedage om året alene i hovedstadsregionen og er med til at nedbringe CO_2- udslippet. Cykling er også med til at reducere trængslen på vejene – trængsel, som hvert år koster samfundet flere mia. kr. og betyder, at bilister i vores region hvert år spilder næsten 10 millioner timer på at sidde i kø.

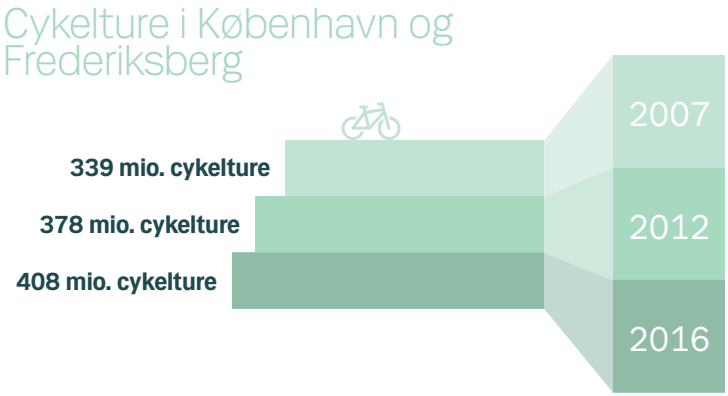
Én ud af fire pendlerture i regionen foretages med cykel, og det er vi stolte af. Men vi skal hele tiden kigge på, hvordan vi kan gøre det endnu bedre.

Vi har i regionsrådet de seneste år investeret ca. 60 millioner kr. i cyklisme. De penge går bl.a. til en række supercykelstier, som er med til at gøre cyklen til et mere reelt alternativ til bilen. Med cykelregnskabet i hånden kan vi følge udviklingen. Det giver os et praj om, hvordan de forbedrede muligheder for at cykle bliver modtaget, og hvor vi skal sætte ind fremover.

God vind på cykelstierne

Sophie Hæstorp Andersen
Regionsrådsformand

REGION HOVED-STADEN ER GLAD FOR CYKLEN

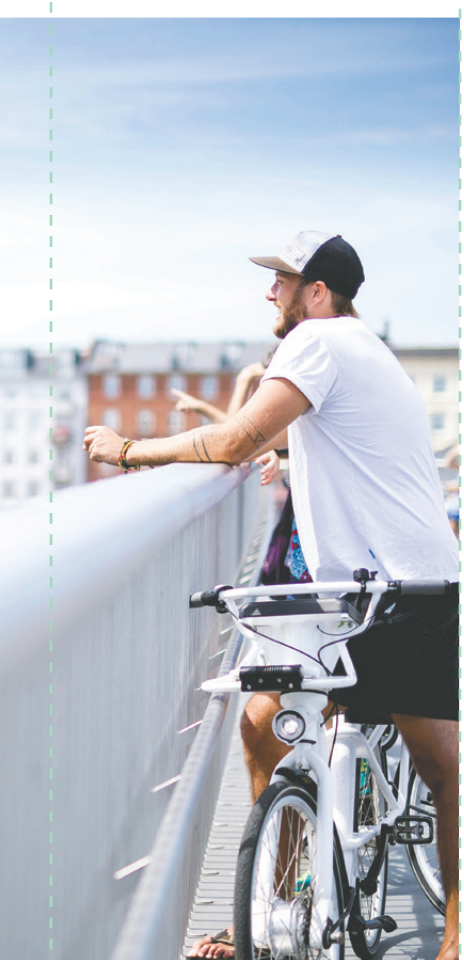


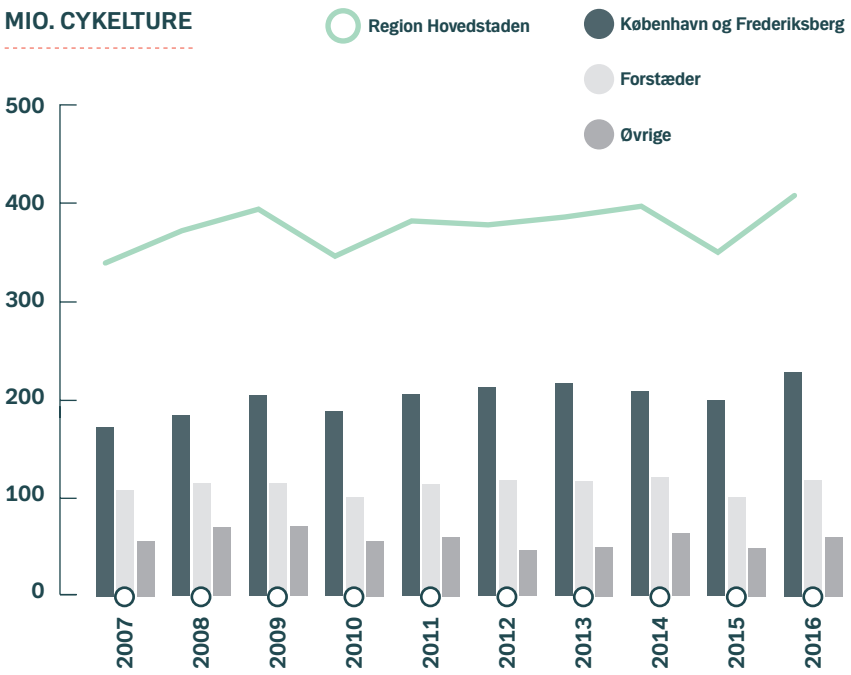
De 29 kommuner i Region Hovedstaden dækker over vidt forskellige områder fra indre by i København til det gamle fiskeleje i Gilleleje. Med mange korte ture og landets bedste kollektive trafik er cyklen relevant for en stor del af turene i København, mens vilkårene er anderledes, når man kommer uden for forstæderne. Fælles for hele regionen er dog, at cyklen hver dag hjælper til at få hverdagen til at hænge sammen for Region Hovedstadens 1,8 mio. indbyggere.

VI CYKLER MERE I REGION HOVEDSTADEN

Antallet af cykelture (enten rene cykelture eller kombiture) i Region Hovedstaden er steget med 20% siden 2007 og 8% siden det seneste cykelregnskab i 2012. Især uden for forstæderne har der været en stor stigning i antallet af cykelture siden seneste regnskab. Her var der hele 20% flere ture i 2016 end i 2012.

Siden sidste regnskab i 2012 er antallet af ture i København–Frederiksberg steget med 8%, mens cyklingen er stagneret i forstæderne. Ser vi længere tilbage – til 2007 – har forstæderne dog oplevet en stigning i cyklingen, nemlig på 8%.



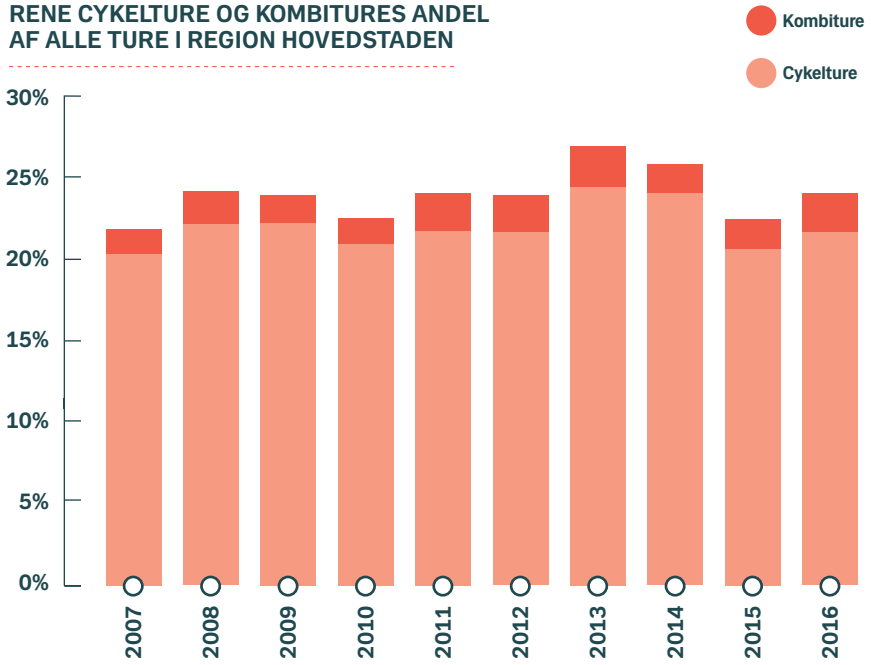


CYKLEN ER ET POPULÆRT TRANSPORTMIDDEL

På næsten 1 ud af 4 ture (24%) vælger vi cyklen — evt. i kombination med kollektiv trafik. Samlet set var cyklens andel af alle ture i 2016 øget med 2,1%-point i forhold til 2007, men dog kun 0,2%-point i forhold til 2012.

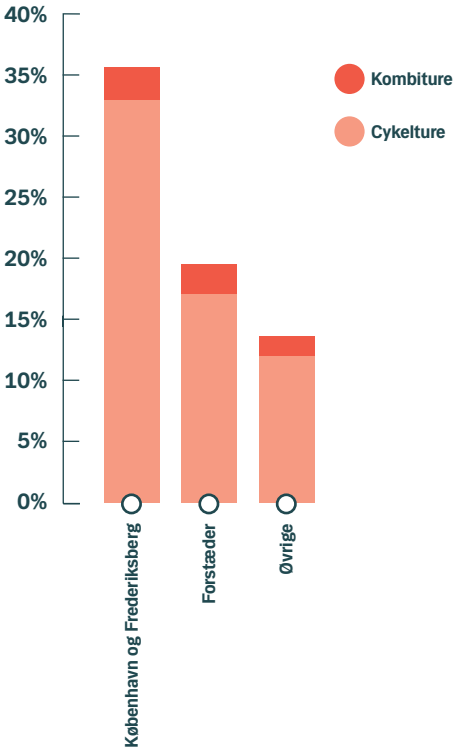
De fleste ture, der inkluderer cyklen i Region Hovedstaden, er rene cykelture. Ture, hvor cyklen kombineres med kollektiv trafik, udgør dog næsten hver 9. cykeltur.

RENE CYKELTURE OG KOMBITURES ANDEL AF ALLE TURE I REGION HOVEDSTADEN



Cyklen er en del af turen på **hver 4. tur i Region Hovedstaden**

CYKLENS OG KOMBITURENES ANDEL AF ALLE TURE (SOM PRIMÆRT TRANSPORTMIDDEL)



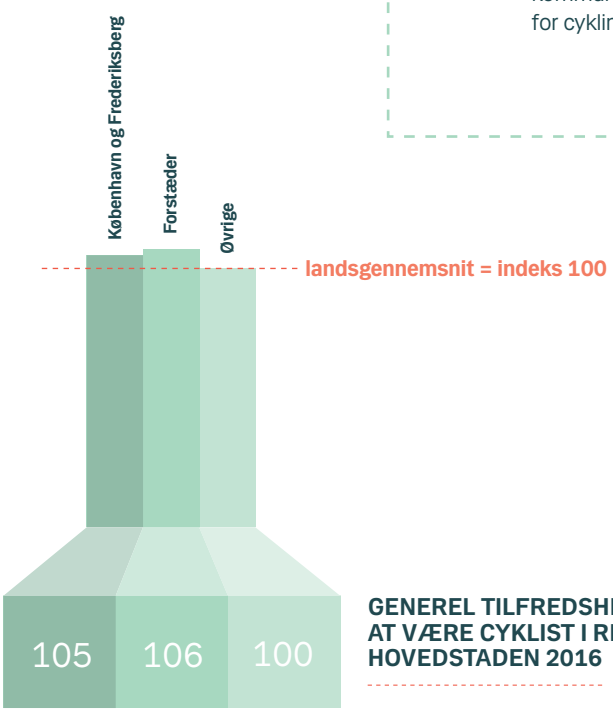
Cyklen er mest populær i de tættere befolkede områder — både når det drejer sig om rene cykelture og om kombiture. I København og Frederiksberg bliver cyklen brugt på sammenlagt ca. 35% af turene. I forstæderne gælder det ca. 19% af turene, og i de øvrige kommuner er det ca. 14% af turene.

DE MEST TILFREDSE CYKLISTER BOR I REGION HOVED-STADEN

Den nationale cyklistundersøgelse er en interviewundersøgelse, der i 2016 blev foretaget for indbyggerne i 35 af landets kommuner. Formålet med undersøgelsen er at give kommunerne et sammenligneligt og lettilgængeligt samlet overblik over, hvordan cyklister vurderer cykelforhold i landets kommuner. Det er frivilligt for kommunerne, om de vil deltage i undersøgelsen. Undersøgelsen giver for første gang indblik i de regionale forskelle på cykelområdet.

STOR TILFREDSHED MED AT VÆRE CYKLIST I REGION HOVEDSTADEN

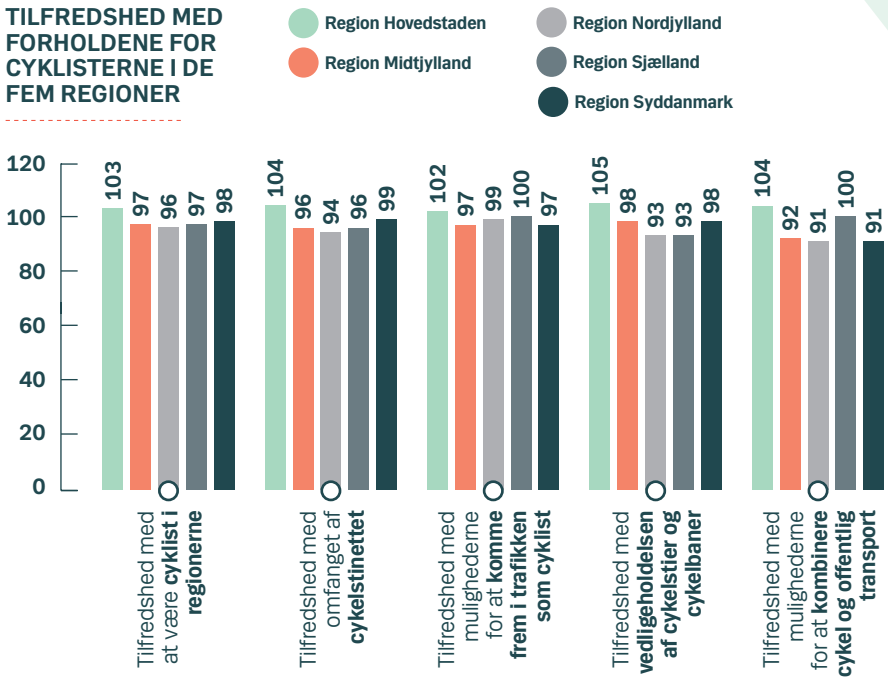
Sammenlignet med resten af landets regioner er borgerne i Region Hovedstaden godt tilfredse med at være cyklister. I København-Frederiksberg er borgerne 5% mere tilfredse end landsgennemsnittet, i forstæderne er de 6% mere tilfredse, og i de øvrige kommuner er de — på trods af vanskeligere rammer for cyklingen — lige så tilfredse som på landsplan.



GENEREL TILFREDSHED MED AT VÆRE CYKLIST I REGION HOVEDSTADEN 2016

Selv i de tyndest befolkede områder af Region Hovedstaden er borgerne lige så **tilfredse** med at være cyklist som på landsplan

TILFREDSHED MED FORHOLDENE FOR CYKLISTERNE I DE FEM REGIONER



TILFREDSHED ER HØJERE I REGION HOVEDSTADEN PÅ DE CENTRALE OMRÅDER

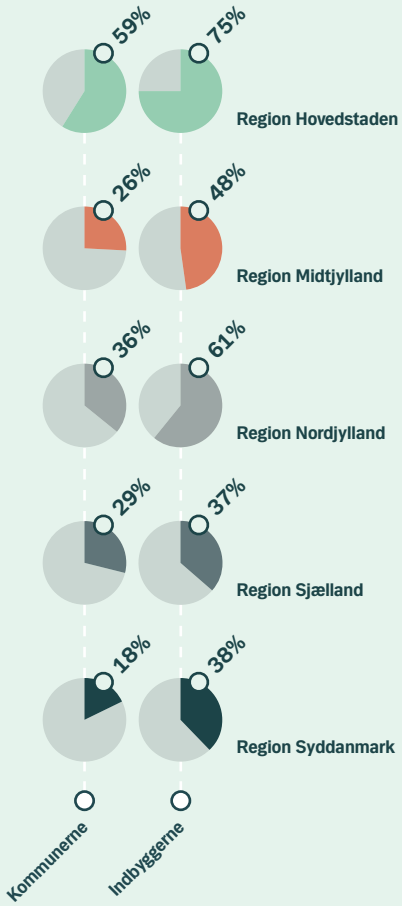
Den relativt høje tilfredshed med at være cyklist i Region Hovedstaden skyldes en generelt højere tilfredshed med forholdene for cyklisterne i Region Hovedstaden.

Borgerne i Region Hovedstaden er mellem 2% og 7% mere tilfredse end borgerne i andre regioner med forholdene på en række udvalgte områder, som Region Hovedstaden har fokus på. Fx er borgerne i Region Hovedstaden 7% mere tilfredse end borgerne i Region Midtjylland og Region Syddanmark med vedligeholdelsen af cykelstier og cykelbaner.

Borgerne i Region Hovedstaden er generelt mere tilfredse med forholdene omkring cyklingen end borgerne i de andre regioner

Region Hovedstaden er den region, der er **bedst repræsenteret** i den nationale cyklistundersøgelse

ANDEL AF KOMMUNER OG INDBYGGERE, DER ER MED I DEN NATIONALE CYKLISTUNDERSØGELSE



CYKLING ER SUNDHED

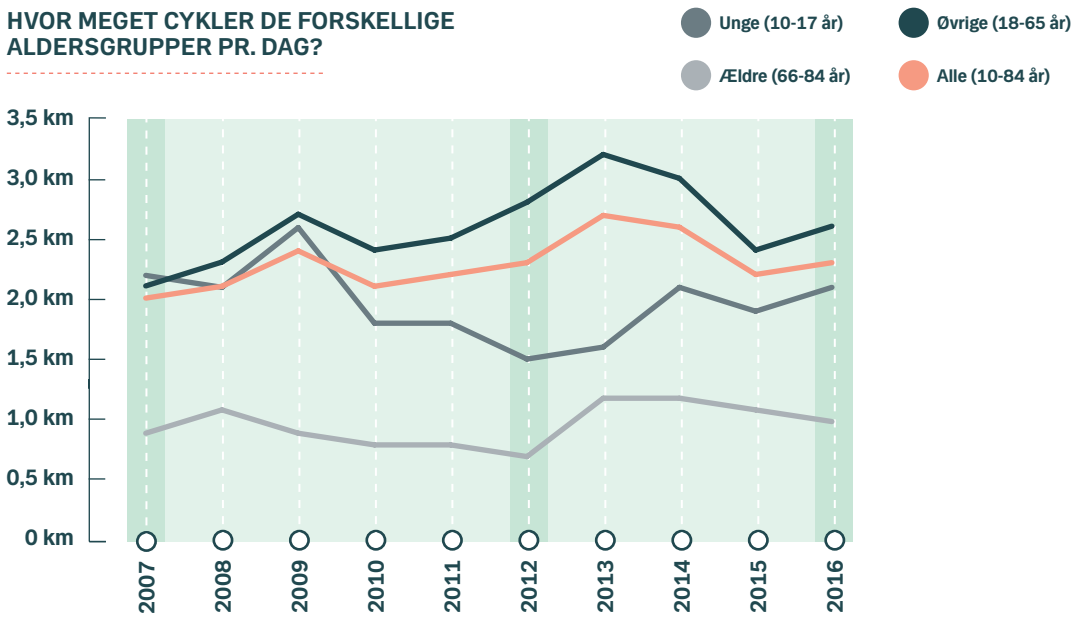
SUND PÅ CYKEL I REGION HOVEDSTADEN

I 2016 cyklede indbyggerne i Region Hovedstaden sammenlagt ca. 3,6 mio. km pr. døgn i gennemsnit. Til sammenligning cyklede vi kun 3,4 mio. km pr. døgn i 2012 (en stigning på 5%) og kun 2,8 mio. km pr. døgn i 2007 (en stigning på 29%).

Stigningen skyldes, at vi er blevet flere indbyggere i Region Hovedstaden. For faktisk cykler vi hver især næsten præcis lige så langt i gennemsnit i 2016 som i 2012. Unge og ældre er begyndt at cykle mere, mens folk i aldersgruppen 18-65 år cykler mindre end i 2012.

Vi sparede **50.000 ekstra sygedage** i 2016 i forhold til seneste cykelregnskab i 2012

HVOR MEGET CYKLER DE FORSKELLIGE ALDERSGRUPPER PR. DAG?



CYKLING GIVER FÆRRE SYGEDAGE

Regelmæssig motion er vigtigt for velværet og helbredet. Cykling er en nem motionsform, da den kan kombineres med dagens transportbehov.

Borgerne i Region Hovedstaden cyklede samlet set 60 mio. km mere i 2016 i forhold til i 2012. Og hver gang man cykler 1.200 km, reducerer man i gennemsnit antallet af sygedage med én dag. Borgerne i Region Hovedstaden sparer derfor 50.000 sygedage ekstra i 2016 sammenlignet med 2012.

1.200 km = en sygedag mindre

I alt betyder borgernes cykling 1,1 mio. færre sygedage om året i Region Hovedstaden. Sammenlignet med, hvis vi ikke cyklede.

700 km | 800 km | 900 km | 1.000 km | 1.100 km | **1.200 km** | 1.300 km | 1.400 km

1,6 mia. kr.
Så meget sparer regionen hvert år, fordi borgerne cykler

CYKLING SPARER PENGE

Borgernes cykling sparer årligt Region Hovedstaden for ca. 1,6 mia. kr. Herudover får stat og kommuner samlet 1,6 mia. kr. i ekstra skatteindtægter.

UDLÅN AF ELCYKLER SKABER NYE VANER

ELCYKLEN ER POPULÆR I REGION HOVEDSTADEN

Elcyklen er blevet et mere almindeligt syn på cykelstierne i Region Hovedstaden. Hver 10. solgte cykel er i dag en elcykel.

Region Hovedstaden har i samarbejde med en række kommuner og med støtte fra Vejdirektoratet i perioden 2013-2016 gennemført storskala-projektet Test en Elcykel. Projektet havde til formål at få flere borgere til at vælge elcykel frem for bil i deres daglige transport.

Test en Elcykel viste, at elcyklen især har potentiale hos dem, der har lidt længere til arbejde, og som ønsker at cykle flere dage om ugen. Muligheden for at afprøve en elcykel har dog også motiveret flere til at cykle videre på en almindelig cykel et par gange om ugen. I alt har 50% af deltagerne ændret vane og cykler nu til arbejde mindst en gang om ugen.

1700 tidligere inkarnerede bilpendlere har tilsammen cyklet **884.000 kilometer** - det svarer til, at deltagerne tilsammen har cyklet til månen og tilbage igen

34% cykler til arbejde minimum tre dage om ugen et år efter testperioden

Deltagerne reducerede i gennemsnit deres body age med **1,6 år** og tabte **0,8 kilo** fedt

50% af deltagerne har ændret vaner og cykler nu til arbejde ugentligt

Deltagerne har nedbragt CO_2-udledning fra pendling med **154 ton** i testperioden

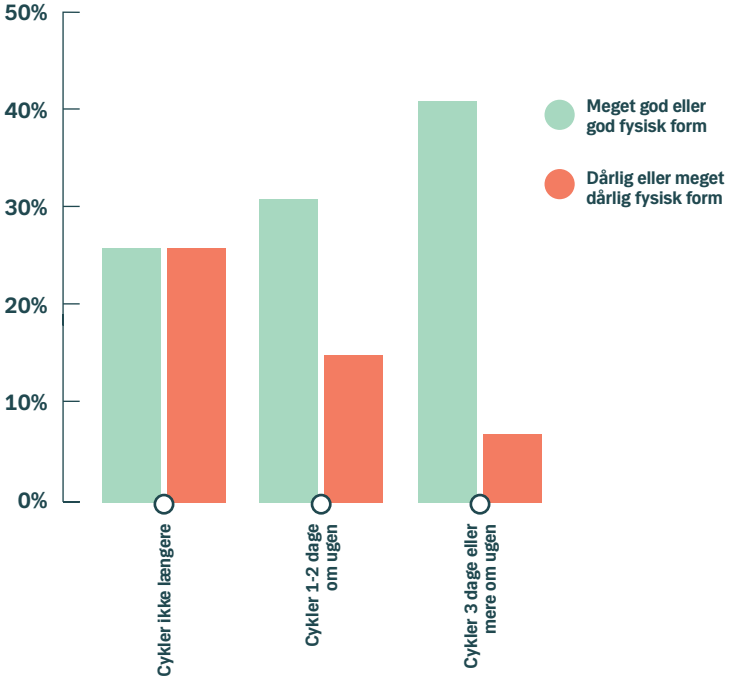
1/4 af deltagerne har købt en ny cykel – enten almindelig eller med elmotor

ELCYKLEN BIDRAGER TIL AT FORBEDRE SUNDHEDEN

Når indbyggerne i Region Hovedstaden cykler, gavner det folkesundheden, men bliver sundheden også forbedret, hvis cyklen har en hjælpemotor? Ifølge resultaterne fra Test en Elcykel er svaret ja.

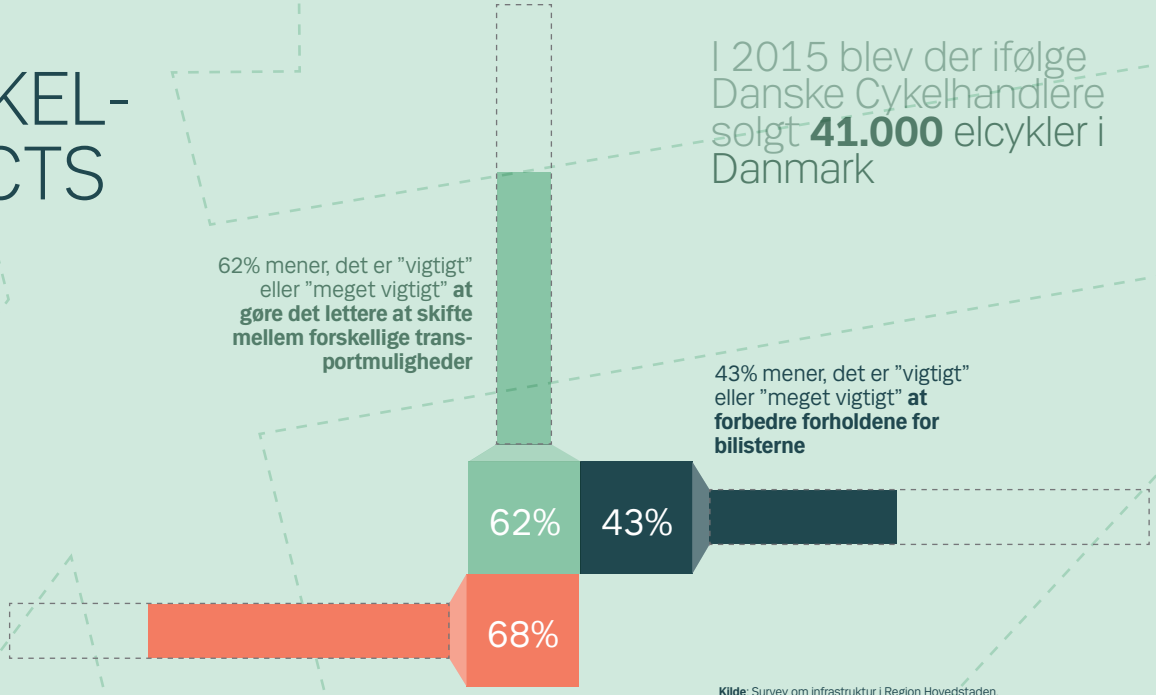
41% af de deltagere, der fortsætter med at cykle tre dage eller mere om ugen efter endt testperiode, oplever efter tre måneder at være i god eller meget god fysisk form. Af dem, der stopper helt med at cykle efter testperioden, gælder det kun 26%. Dette resultat bakkes op af en sundhedstest, som blev gennemført blandt 56 testpersoner i projektet. Sundhedstesten viste, at det at cykle på elcykel havde positive effekter på blandt andet deltagernes body age og fedtprocent. I gennemsnit reducerede deltagerne deres body age med 1,6 år og tabte 0,8 kilo fedt.

OPLEVET FORM BLANDT TESTDELTAGERNE TRE MÅNEDER EFTER TESTPERIODENS AFSLUTNING AFHÆNGIGT AF, HVOR MEGET DE CYKLER



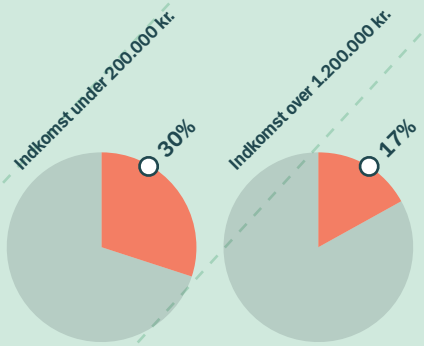
CYKEL-FACTS

I 2015 blev der ifølge Danske Cykelhandlere solgt **41.000** elcykler i Danmark



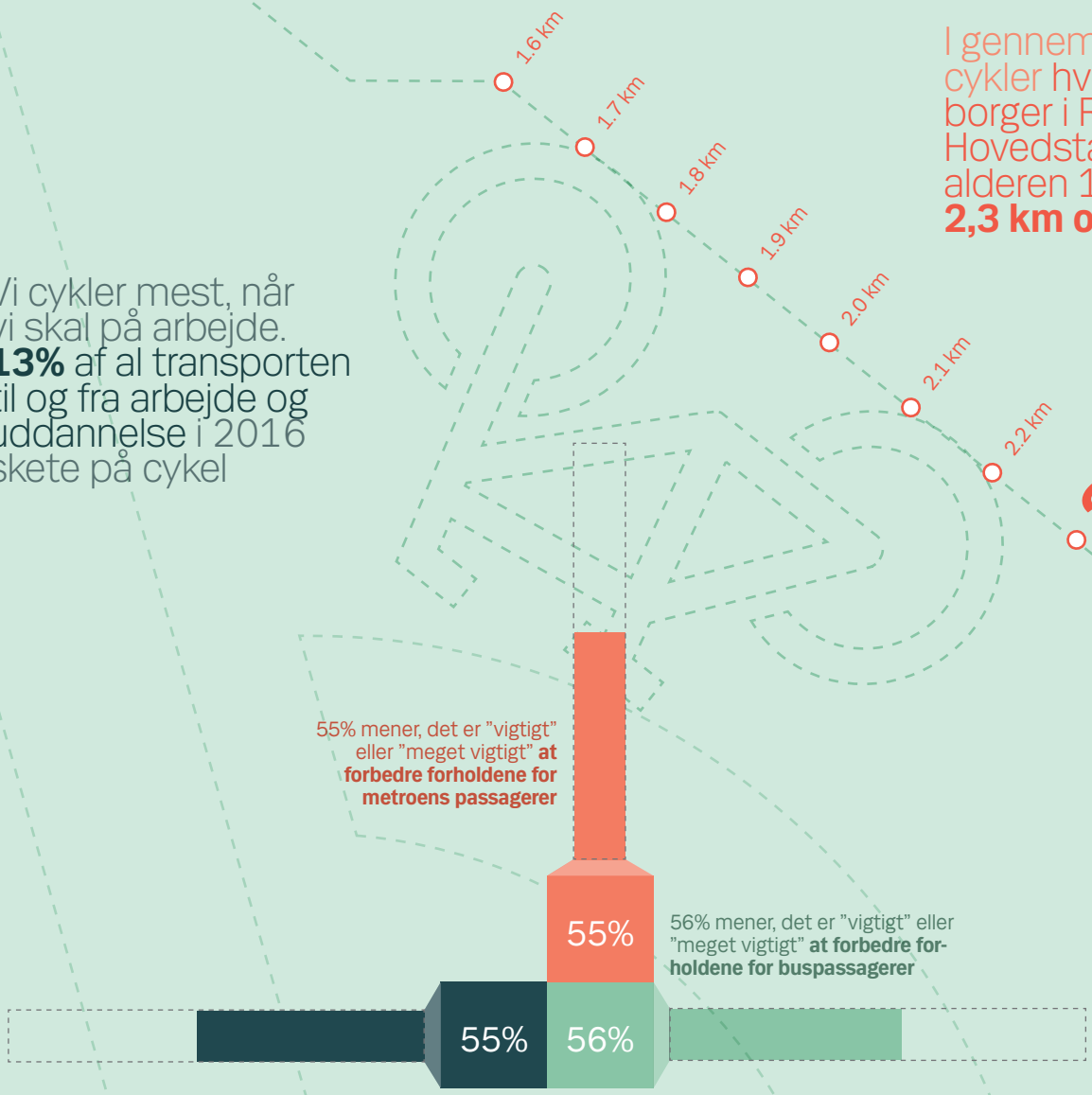
Kilde: Survey om infrastruktur i Region Hovedstaden, Operate/Userneeds, marts 2016.

Jo højere husstandsindkomsten er, jo mindre cykler man. I husstande med en indkomst under 200.000 kr. foregår **30%** af den samlede transport på cykel. I husstande med en indkomst på over 1.200.000 kr. er det kun **17%** af transporten, der er på cykel



I gennemsnit cykler hver borger i Region Hovedstaden i alderen 10-84 år **2,3 km om dagen**

Vi cykler mest, når vi skal på arbejde. **13%** af al transporten til og fra arbejde og uddannelse i 2016 skete på cykel



Kilde: Survey om infrastruktur i Region Hovedstaden, Operate/Usermeeds, marts 2016.

MERE CYKLING - MINDRE TRÆNGSEL

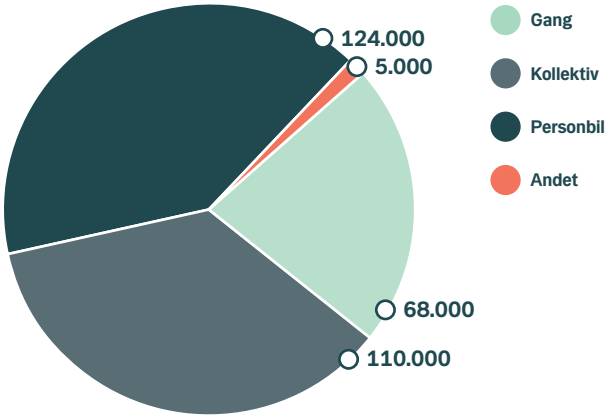
MASSER AF TRÆNGSEL – MEN IKKE PÅ CYKELSTIEN

Hver dag bruger bilpendlerne i hovedstadsregionen over 130.000 timer på at sidde i kø. Den samfundsøkonomiske værdi af forsinkelsestimerne svarer til ca. 8,5 mia. kr., og tabet af timer kan omregnes til godt 22.000 fuldtidsstillinger på årsbasis.

Der er til gengæld kun ganske lidt trængsel på cykelstierne, og det udnytter flere og flere pendlere til gavn for bilisterne. Pendlernes cykling betyder, at der i 2016 dagligt blev kørt 124.000 færre bilture i myldretiden. I 2012 var det kun 112.000.

51% af alle pendlerture under 10 km i Region Hovedstaden blev i 2016 foretaget på cykel

FORDELING AF CYKLISTER PÅ ANDRE TRANSPORTMIDLER, HVIS INGEN CYKLEDE, ANTAL TURE PR. DØGN I 2016



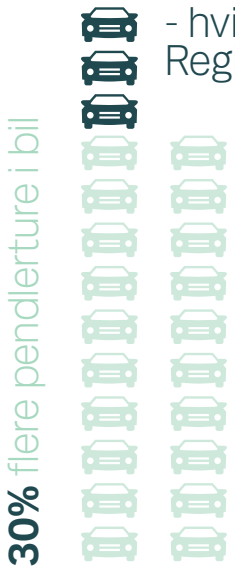
HVIS VI IKKE CYKLEDE

Hvordan ville vi komme frem uden cyklen? Vi ville især skifte de helt korte cykelture på mellem 0 og 2 kilometer ud med gang. Men nogle af disse ture ville også blive erstattet af bilture eller ture med offentlig transport.

På de lidt længere ture ville vi primært skifte cyklen ud med bil eller med kollektiv transport. Og dermed bidrage til trængslen.

De pendlere, der tager cyklen, bidrager derfor til at reducere antallet af bilture og dermed trængslen. Hvis ikke de cyklede, ville der være 124.000 ekstra bilture i døgnet, og det ville især være de korte bilture, der kom flere af. 53% af de ekstra bilture ville være under 5 km.

Hvis cykelpendlerne stillede cyklen og skiftede til andre transportmidler, ville der komme 30% flere bilpendlerture i Region Hovedstaden.



- hvis vi ikke cyklede i Region Hovedstaden

SUPER-CYKELSTIER TIL PEND-LERNE

ET UNIKT SAMARBEJDE - ET FÆLLES PROJEKT

Supercykelstierne er et sammenhængende net af cykelpendler-ruter af høj kvalitet i hovedstadsregionen. Ambitionen er at skabe bedre forhold for cyklister og dermed skabe et konkurrencedygtigt transportalternativ til særligt bilen på ture over 5 kilometer. 23 kommuner arbejder sammen med Region Hovedstaden om at fremme antallet af pendlere på to hjul på tværs af kommune-grænser.

Ruterne er tilrettelagt, så de forbinder trafikknudepunkter, boligområder, uddannelsesinstitutioner og områder med mange arbejdspladser. Samtidig er de planlagt, så de løber den mest direkte vej med så få stop som muligt.

Indsatsen kan potentielt give mere end 30% flere cykelpendlere i regionen sammenlignet med i dag. Når pendlere skifter passiv transport ud med aktiv transport, har det en række gevinster for trængslen, klimaet og sundheden. Det samlede samfundsøkonomiske overskud ved at realisere det samlede net af supercykelstier er beregnet til 7,3 milliarder kroner som følge af blandt andet 34.000 færre sygedage årligt.

33 % af alle pendlerture i Region Hovedstaden er i dag på cykel

6%-point flere pendler i dag på cykel i super-cykelstikommunerne end i 2012

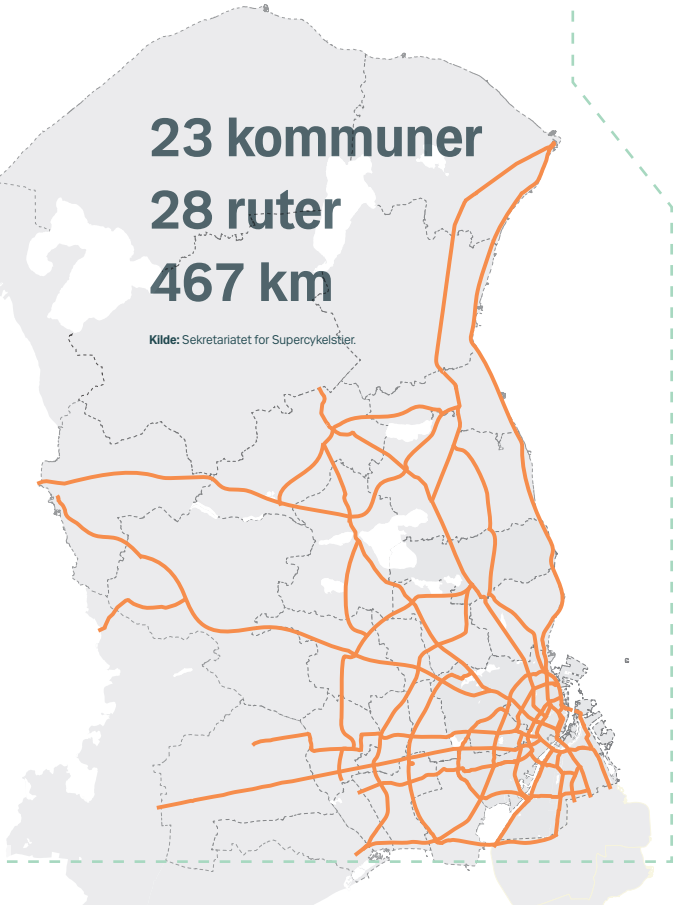
SUPERCYKELSTIER

REALISERING AF RUTENETTET

Det samlede rutenet består af 28 ruter og samlet set 467 km supercykelsti. I foråret 2012 åbnede Danmarks første supercykelsti: Albertslundruten. I dag består nettet af otte supercykelstier med yderligere fem ruter på vej.

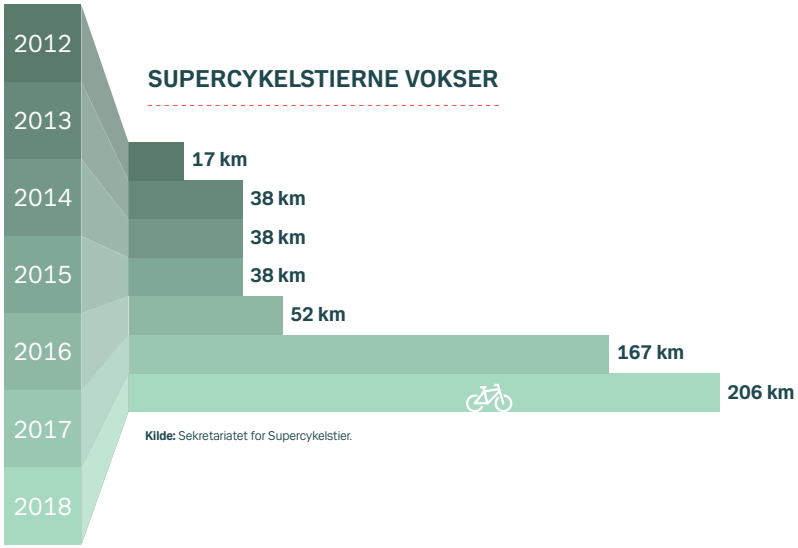
Der er investeret cirka 400 mio. kroner i de første 206 km af rutenettet. Staten har heraf givet 176 mio. kroner i tilskud, mens kommuner har finansieret resten. Staten har altså finansieret godt 44% af ruterne, der var finansieret ved udgangen af 2016. Af de samlede samfundsøkonomiske gevinster ved et udbygget rutenet tilfalder 70% af gevinsterne staten, mens 30% tilfalder kommunerne.

SUPERCYKELSTINETTET



Kilde: Sekretariatet for Supercykelstier.

SUPERCYKELSTIERNE VOKSER



Kilde: Sekretariatet for Supercykelstier.

SUPERCYKELSTIERNE HAR MEDVIND

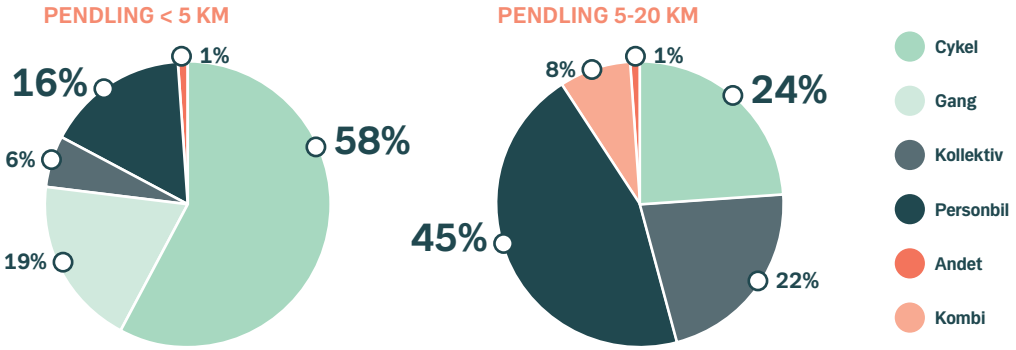
De fleste cykelture i regionen er korte ture på under 5 km. Men supercykelstierne rykker på de mellemlange og lange ture op til 20 km, hvor mange ellers vælger bilen. På Farumruten er en gennemsnitlig tur fx 14,7 km.

34% mere cykeltrafik på Albertslundruten

61% mere cykeltrafik på Farumruten

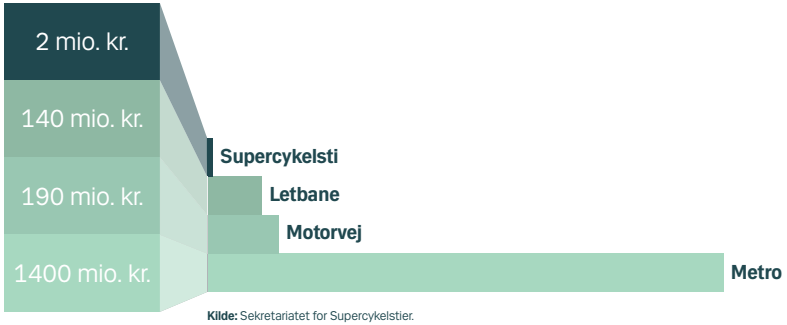
Der er et stort **uudnyttet potentiale** for flere pendlerture på cykel mellem **5-20 km**, hvor bilen i dag har den største andel

Cyklens markedsandel blandt borgerne i regionen er **58%** for pendlerture under 5 km, og **24%** for pendlerture mellem 5 og 20 km.



SUPERCYKELSTIERNE ER EN GOD INVESTERING (KILOMETERPRIS MIO. KR.)

Sammenlignet med andre investeringer i infrastruktur er supercykelstier væsentligt billigere. Rutenettet har en samfundsøkonomisk forrentning på 19%, hvor den for fx Metro Cityringen er 3,1%.



Kilde: Sekretariatet for Supercykelstier.

SUPERCYKELSTIER I EN FREMTID MED MERE TRAFIK

Trafikfremskrivninger viser, at trafikken i regionen fortsat vil stige for alle transportmidler. Det vil skabe større pres på den eksisterende infrastruktur. Her er særligt cyklen en vigtig spiller, og den kræver kun begrænset plads.

Når det samlede supercykelstinet med 28 ruter er færdigt, er de årlige effekter:

720.000
færre bilture

3.000.000
flere cykelture

55.000
sparede timer i bilkø

34.000
færre sygedage

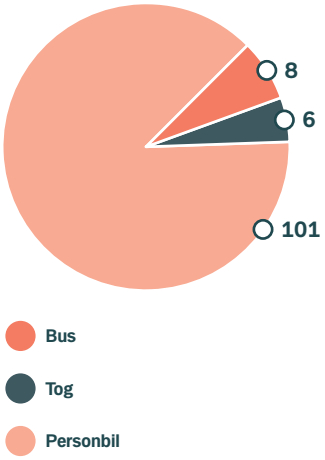
856 tons sparet
CO_2 – svarende til 100 danskeres årlige udledning

CYKLEN HJÆLPER KLIMAET

Transporten i hovedstadsregionen udledte i 2016 ca. 2,5 mio. tons CO_2. Det er en stigning på 15% siden 2012. Cyklen udleder ikke CO_2, så det er altså positivt for klimaet, når borgerne vælger cyklen frem for bil, bus eller tog.

Hvis ikke borgerne cyklede og i stedet benyttede bil, bus eller tog, ville CO_2-udledningen fra transporten være 109.000 tons (4%) højere i Region Hovedstaden. Der ville blive udledt 101.000 tons ekstra CO_2 fra biler, 8.000 tons ekstra fra busser og 6.000 tons ekstra fra tog. Samlet set svarer det til næsten 15.000 personers årlige CO_2-udledning.

SPARET CO_2-UDLEDNING SOM FØLGE AF CYKLING I REGION HOVEDSTADEN (TUSIND TONS CO_2 PR. ÅR)



Cyklingen i Region Hovedstaden sparer CO_2 svarende til **15.000 personers årlige CO_2-udledning**

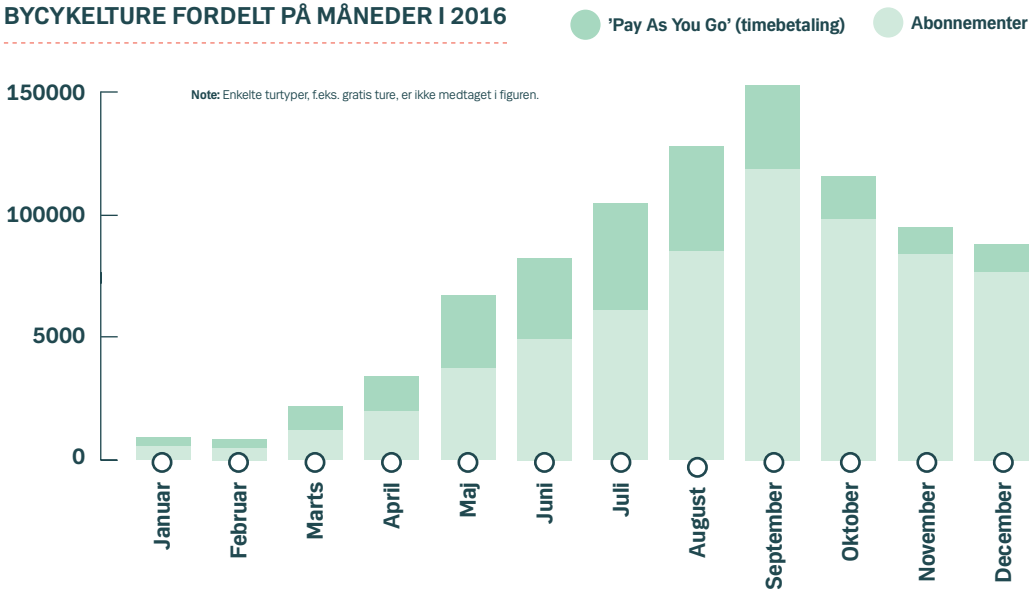
Hver gang vi cykler 1%-point mere, sparer vi klimaet for **16.500 tons CO_2** om året

Hvis vi overflyttede 1% af alle bilturene i regionen til cykel, ville vi spare **23.000 ton CO_2** om året

BYCYKLEN – EN VISION OM GRØN MOBILITET

Bycykelsystemet understøtter hovedstadsområdets trafikale infrastruktur og giver borgere og turister mulighed for at rejse på tværs af bus, tog og metronetværket. Man kan kalde bycyklerne det fjerde ben i hovedstadens offentlige transportsystem.

BYCYKELTURE FORDELT PÅ MÅNEDER I 2016



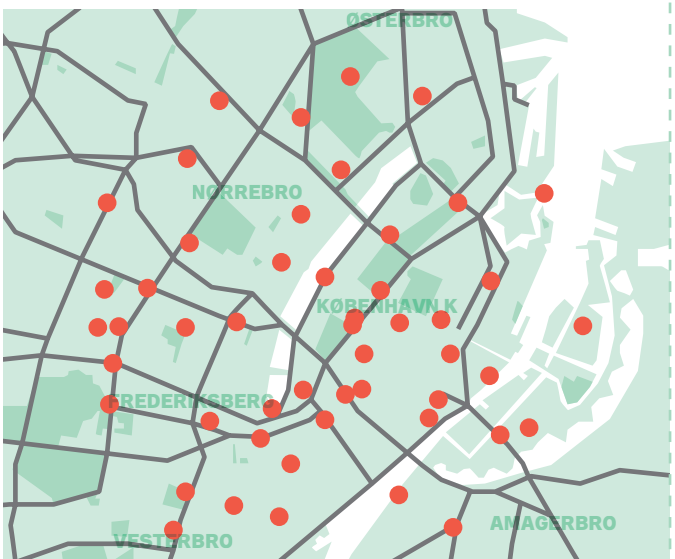
BYCYKLERNE OPLEVEDE STOR FREMGANG I 2016

Samlet set blev antallet af ture i 2016 mere end femdoblet i forhold til 2015. Alene i september 2016 blev der kørt 156.000 bycykelture. Til sammenligning blev der kørt 169.834 ture i hele 2015.

Stigningen i brugen af bycyklerne ser ud til at fortsætte, og man forventer, at Bycyklen får fremgang på mere end 50% fra 2016 til 2017. I februar 2017 har der fx været fem gange så mange ture som i februar 2016.

Bycyklerne kan også bruges i arbejdstiden, hvor den kan flytte møde- og medarbejderpendling fra biler til bycykler — og dermed bidrage til at spare tid og CO_2-udslip samt fremme medarbejdernes sundhed og trivsel.

Der er i begyndelsen af 2017 mere end **100 bycykelstationer i København/ Frederiksberg**, og desuden to bycykelstationer i Høje Taastrup



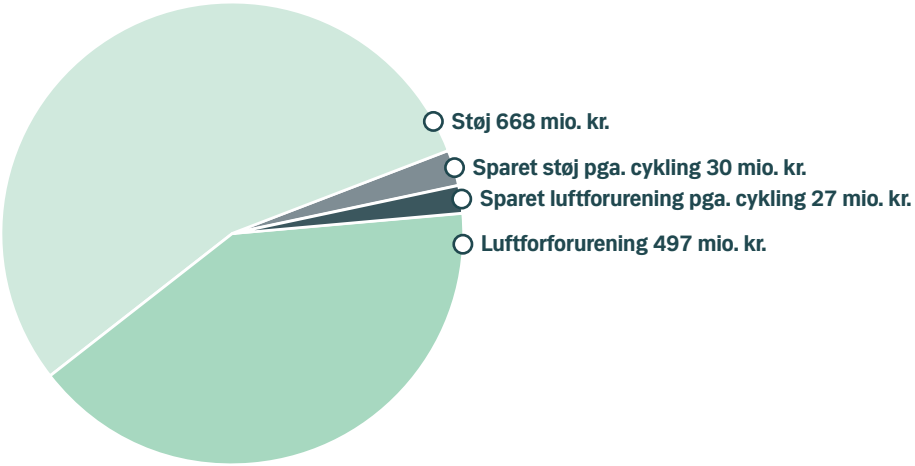
BEDRE LUFT-KVALITET MED CYKLISME

Støj- og luftforurening er sundhedsskadeligt og medfører gener for borgerne og øgede omkostninger i sundhedsvæsenet mv. Samlet set betød støj- og luftforureningen fra bil, bus og tog i Region Hovedstaden et samlet samfundsøkonomisk tab på 1,2 mia. kr. i 2016.

EN CYKEL LARMER IKKE OG BRUGER NUL BENZIN

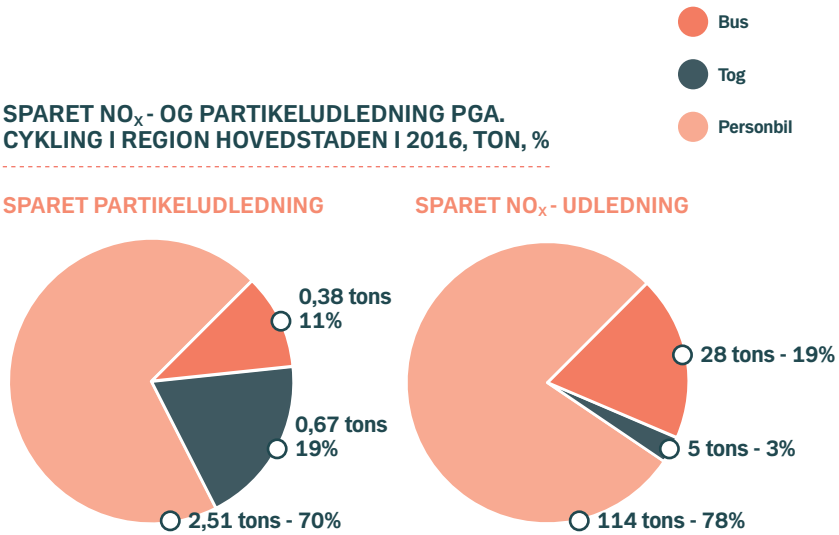
Hvis borgerne i Region Hovedstaden ikke cyklede, men i stedet benyttede bus, tog og bil, ville det samlet set forøge samfundets omkostninger relateret til støj med 30 mio. kr. pr. år og omkostningerne relateret til luftforurening med 27 mio. kr. pr. år.

SAMFUNDSØKONOMISK OMKOSTNING VED STØJ- OG LUFTFORURENING 2016



Borgernes cykling sparede i 2016 miljøet for **3,2 ton partikler og 147 tons NO_x**

SPARET NO_X- OG PARTIKELUDLEDNING PGA. CYKLING I REGION HOVEDSTADEN I 2016, TON, %

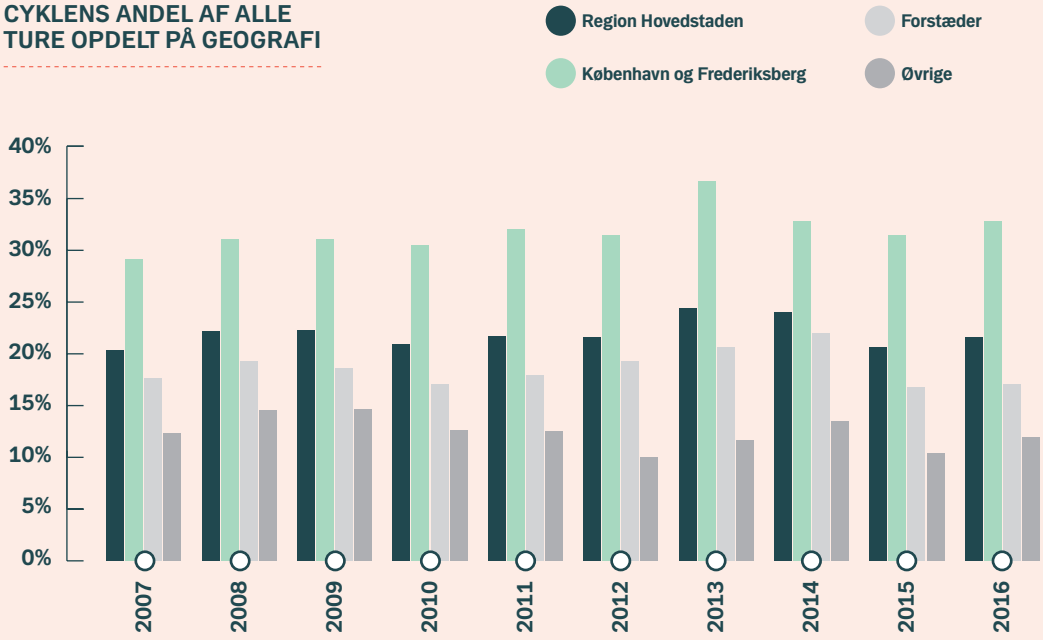


MINDRE FORURENING MED PARTIKLER OG NO_X

Cykling reducerer forureningen med partikler og NO_x fra transporten i Region Hovedstaden. Fordi vi cykler, blev der i 2016 udledt henholdsvis 3,2 ton partikler og 147 tons NO_x mindre, end hvis vi havde benyttet andre transportmidler. Langt hovedparten (75%-80%) skyldes mindre bilkørsel. Men også mindre buskørsel, eller renere buskørsel, for eksempel elbusser, bidrager til at reducere forureningen.

REGN-SKAB 2016

CYKLENS ANDEL AF ALLE TURE OPDELT PÅ GEOGRAFI



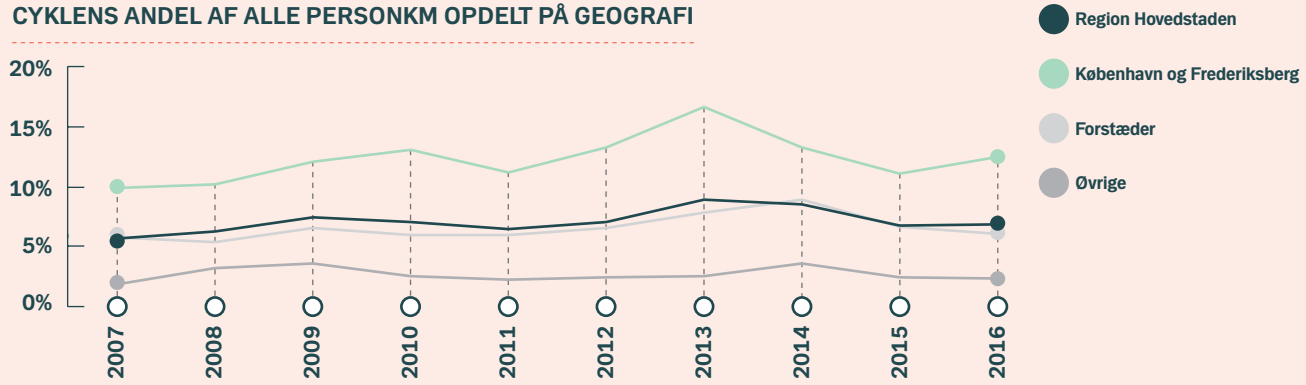
CYKLENS ANDEL AF ALLE TURE OPDELT PÅ TURLÆNGDER

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Under 2 km	29,1%	32,6%	29,7%	27,4%	28,2%	29,5%	30,7%	27,9%	25,7%	26,8%
2-5 km	31,4%	32,0%	33,7%	29,8%	33,6%	31,1%	34,9%	36,7%	31,5%	33,5%
5-10 km	17,9%	20,2%	19,2%	22,4%	21,5%	21,3%	28,7%	25,5%	21,0%	23,4%
10-25 km	4,7%	5,1%	5,7%	5,9%	4,7%	7,6%	10,2%	8,0%	7,5%	6,1%
Over 25 km	0,7%	0,3%	2,1%	0,7%	0,5%	0,9%	1,6%	1,8%	0,4%	0,8%

KM PÅ CYKEL PR. DAG OPDELT PÅ ALDERSGRUPPER

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Alle (10-84 år)	2,0	2,1	2,4	2,1	2,2	2,3	2,7	2,6	2,2	2,3
Unge (10-17 år)	2,2	2,1	2,6	1,8	1,8	1,5	1,6	2,1	1,9	2,1
Øvrige (18-65 år)	2,1	2,3	2,7	2,4	2,5	2,8	3,2	3,0	2,4	2,6
Ældre (66-84 år)	0,9	1,1	0,9	0,8	0,8	0,7	1,2	1,2	1,1	1,0

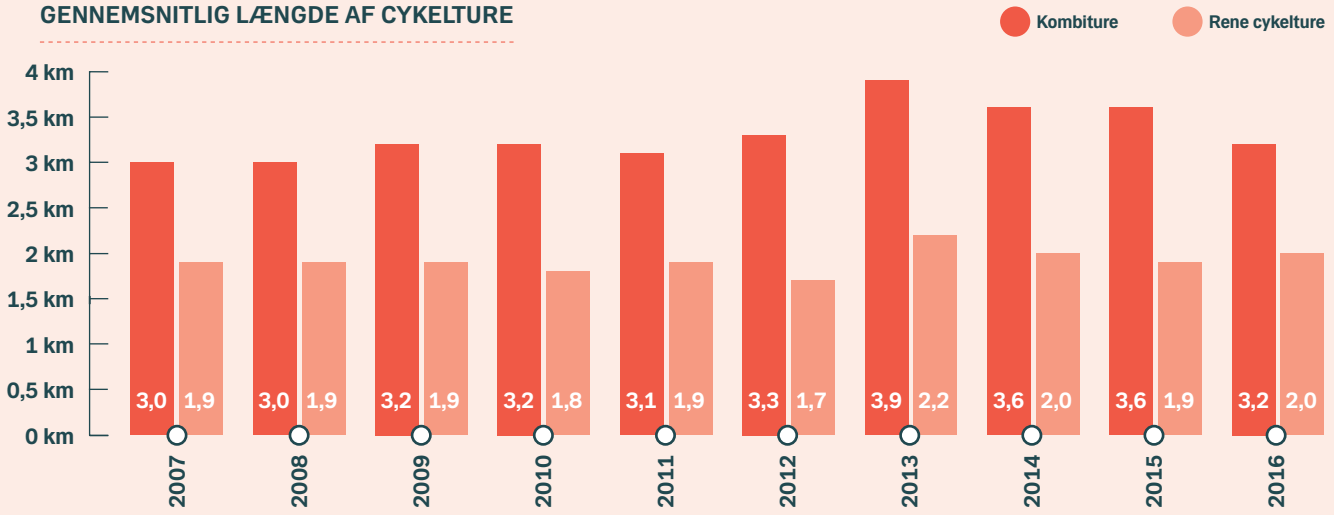
CYKLENS ANDEL AF ALLE PERSONKM OPDELT PÅ GEOGRAFI



KM PÅ CYKEL OM ÅRET OPDELT PÅ GEOGRAFI (MIO. KM)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Region Hovedstaden	1.018	1.090	1.271	1.139	1.165	1.257	1.489	1.439	1.212	1.317
København og Frederiksberg	521	571	682	663	657	697	906	714	687	751
Forstæder	370	333	387	327	372	396	436	514	370	403
Øvrige	127	186	202	149	136	163	147	211	155	163

GENNEMSNITLIG LÆNGDE AF CYKELTURE



Region Hovedstaden
Koncern Regional Udvikling
Kongens Vænge 2
3400 Hillerød

Telefon 3866 5000
E-mail: regionh@regionh.dk
www.regionh.dk

Grafisk design: RegionH Design
Foto: Leveret af Sekretariatet for Supercykelstier, By- og Pendlercykel Fonden og Gate 21 - Jon Ram Bruun-Pedersen.

Region Hovedstaden