

København gør det lettere at suse gennem byen med det største cykelbudget nogensinde.

En enig borgerrepræsentation har vedtaget det største cykelbudget nogensinde.

By Verdensmålene

4 min. read · [View original](#)

En enig borgerrepræsentation har vedtaget det største cykelbudget nogensinde. Over 600 millioner kroner skal gå til alt fra sikre skoleveje til nye cykelbroer – og det er både godt for københavnernes, men også for klimaet og statskassen.

Udgivet den 12 oktober, 2025 – Af Julie Thodsen Toft

København har længe haft ry som en af verdens bedste byer at cykle i, men i virkeligheden er vi sakket en smule bagud vores europæiske naboer. [Senest har vi selv skrevet om, at Paris nu er den mest sikre by for børn at gå og cykle i.](#) Og både Paris, Antwerp og Amsterdam slår os med længder, når det kommer til sikre skoleveje og veje, hvor fartgrænsen er 30 kilometer i timen eller mindre.

Men løbet er ikke kørt endnu, hvis vi gerne vil beholde vores ry som Europas cykelhovedstad. Alle partier og løsgængere på Københavns Rådhus har nemlig indgået en bred aftale om Københavns Kommunes budget for 2026.

Det er endt med at blive det største cykelbudget nogensinde på over 600 millioner kroner, som i de kommende år vil blive investeret i en række projekter, der skal gøre det både lettere, hurtigere og mere sikkert at vælge cyklen, når man skal gennem byen.

”Der er flere penge til sikre skoleveje, grønne bølger for cyklister og cykelforbindelser, der gør det nemmere og mere trygt at cykle i København. Det er ekstremt vigtigt, fordi flere cykler betyder, at vi

passer bedre på klimaet og kan skabe en by med mere grønt og færre bilkøer,” udtaler teknik- og miljøborgmester, Line Barfod.

Cyklen er god for både klima og pengepung

Der er mange gevinster at hente, hvis man forbedrer dagligdagen for cyklisterne.

Når flere vælger cyklen, gavner det nemlig ikke kun den enkelte, men hele byen – og faktisk både vores fælles klimaregnskab og statskassen, som kan spare mange penge.

Hvis vi tager klimaet først, så udleder man hele 92 procent mindre CO₂ ved at tage cyklen i stedet for bilen på turer op til 7,5 kilometer, viser tal fra Cyklistforbundet.

Der bliver også mindre trængsel i byen, hvis vi lykkedes med at få 10 procent flere til at sætte sig op på sadlen, i stedet for ind i deres bil. Mindre trængsel på vejene gør, at vi reducerer de omkostninger, den tabte tid i trafikken medfører med det, der svarer til 184 millioner kroner årligt.

En større pose penge på cykelbudgettet handler derfor ikke kun om flere bedre forhold på cykelstierne, men om en samlet indsats for at skabe en grønnere og sundere by.

Det pointerer Michael Szell, der er lektor ved IT-Universitetet i København, og forsker i bæredygtig mobilitet og cykelnetværk.

“Når man investerer i cykling, så gør man byen bedre at leve i, og så giver det enorme økonomiske gevinster – især for sundhedsvæsenet.”

De økonomiske besparelser er da også til at tage at føle på. For hver kilometer, der bliver cyklet i stedet for kørt, så sparer samfundet penge – især på udgifter til sundhedsvæsenet. Helt konkret er besparelsen på 8,39 kr./km, hvis man vælger en almindelig cykel – på en elcykel er det 5,36 kr./km.

For den enkelte københavnere er den daglige cykeltur på arbejde altså godt for helbredet, men det gavner hele vores sundhedsvæsen, hvis flere sætter sig i sadlen.

En rapport fra University of Glasgow viser nemlig, at når man sammenligner cyklister med dem, der tager bilen eller bruger offentlig transport, så har de 46 procent lavere risiko for at udvikle

hjertesygdomme og 45 procent lavere risiko for at udvikle kræftsygdomme.

Cykelhovedstaden lever endnu

København har en stolt og stærk cykeltradition, der er værd at værne om. Ifølge kommunens seneste mobilitetsredegørelse foregår 29 procent af alle ture i København også på cykel, og når man kigger på pendlerturene, er det lige knap halvdelen, der tager cyklen. Det er en andel, som de fleste andre storbyer i verden kun kan drømme om.

Men selvom mange allerede hopper på cyklen i dag, peger Michael Szell på, at der stadig er potentiale for at få flere til at vælge den tohjulede frem for bilen. Og netop her kan investeringer i bedre infrastruktur gøre en forskel.

“Ud fra et byplanlægningsperspektiv er det tiltrængt, at København øger sit cykelbudget. Særligt vigtigt er det, at en del af pengene bruges på børns sikkerhed. Det område har byens transportpolitik i mange år forsømt – det mærker jeg selv hver morgen i det skræmmende trafik-kaos foran min 7-årige datters skole,” fortæller han.

Han hilser de nye projekter velkommen, men påpeger, at København stadig mangler den politiske vilje, som det vil kræve, hvis vi for alvor skal ændre måden, vi transporterer os på:

“København er stadig grundlæggende bil-centreret. Vi skal huske, at biltrafikken stadig får et budget, der er mange gange større end cyklens. Flere penge på cykelbudgettet er derfor et vigtigt skridt, men det er slet ikke nok. Det kræver, at vi gentænker vores transportvaner og vores byliv, og ikke mindst, at der er politisk mod nok til at ændre det.”