

Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen



Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen er et tværkommunalt samarbejde mellem 27 kommuner, som i fællesskab arbejder for at udvikle og udbygge et sammenhængende regionalt net af højklassede cykelforbindelser på tværs af kommunegrænserne. Samarbejdet blev etableret i 2009 af kommunerne og Region Hovedstaden med det formål at få flere at pendle på cykel også på tværs af kommunegrænserne og på de regionale distancer. Samarbejdet har siden 2009 skabt markante resultater, herunder en 52 % stigning i cykeltrafikken på de etablerede ruter, der har bidraget til at flytte pendling fra bil til cykel. Resultaterne på næste side bekræfter, at det virker.

En ny situation for samarbejdet

Efter 16 års velfungerende samarbejde mellem kommunerne og Region Hovedstaden, er rammerne for Supercykelstisamarbejdet ændret. Som følge af Sundhedsreformen fra 2024 kan Region Hovedstaden fra 2026 ikke længere støtte samarbejdet økonomisk på samme måde som hidtil. I 2026 fortsætter samarbejdet med støtte fra den statslige Cykelpulje, men denne medfinansiering gælder kun ét år. Fra 2027 og frem er der endnu ikke fundet en samlet løsning på finansieringsudfordringen. Det betyder, at samarbejdet står over for en ny fase. De ændrede rammer giver anledning til, at samarbejdskommunerne i fællesskab beslutter, hvad den langsigtede plan for Supercykelstisamarbejdet skal være. Samtidig skal der findes en anden finansieringsmodel for samarbejdet til at erstatte den hidtidige model, hvor kommunerne og Region Hovedstaden sammen sikrede samarbejdet.

Imens der arbejdes på en langsigtet plan og finansieringsmodel for samarbejdet er der også behov for at finde en midlertidig løsning, der sikrer stabilitet for samarbejdet i en overgangsperiode (2027), mens medlemskommunerne beslutter samarbejdets fremtidige fokus og ambitioner. For at sikre stabilitet foreslås det, at kommunernes medlemsbidrag midlertidigt forhøjes til 2,4 kr. pr. borger i 2027. I 2026, hvor Cykelpuljen medfinansierer samarbejdet, er kommunernes medlemsbidrag 1,20 kr. pr. borger. Forhøjelsen skal sikre, at samarbejdet kan fortsætte uændret i overgangsperioden, samtidig med at der arbejdes på at fastlægge en langsigtet plan og finansieringsmodel for Supercykelstisamarbejdet.

Samarbejdet skaber rammerne for effektiv og god kommunal planlægning

Supercykelstisamarbejdet er et godt eksempel på, hvordan kommuner kan opnå bedre resultater gennem et koordineret samarbejde end gennem individuelle indsatser på cykelområdet.

Evalueringer af samarbejdet viser, at kommunerne får betydelig værdi gennem det fælles sekretariat og den tværkommunale organisering. Sekretariatet sikrer udvikling, fremdrift og sammenhæng i arbejdet og understøtter kommunernes arbejde med cykelfremme både lokalt og regionalt. For eksempel ved, at:

- Tilbyde hjælp og rådgivning til at skabe et sammenhængende regionalt cykelnetværk med højere standarder og af høj kvalitet.
- Sikre effektiv planlægning og anlæg af cykelinfrastruktur gennem specialiseret rådgivning og bred erfaringsudveksling.
- Tilbyde hjælp og rådgivning til at udarbejde ansøgninger til statslige cykelpuljer.
- Skabe et fælles sprog, datagrundlag og koncept for cykelplanlægning.
- Indsamle data og dokumentation systematisk, som styrker kommunernes beslutningsgrundlag.
- Sikre stærkere koordinering og vidensdeling på tværs af kommuner.
- Tilbyde vejledning og redskaber til at formidle resultaterne af supercykelstierne til brug i planlægning, beslutninger og kommunikation.
- Løfte ambitionsniveauet for cykelinfrastruktur generelt i kommunerne.
- Sikre en stærk fælles stemme i den nationale udvikling af cykelinfrastruktur.
- Varetage kommunernes interesse og sikre optimale rammer og betingelser for udviklingen af cykelområdet.



Supercykelstisamarbejdets nøgletal og resultater

Baseret på data fra 8-16 supercykelstier og Supercykelstisamarbejdets brugerundersøgelse 2024



16 ruter svarende til 244 km supercykelsti er etableret

28 % af det planlagte net er dermed realiseret

+622 km supercykelsti mere anlægges frem mod 2045



52 % stigning i cykeltrafikken i gennemsnit, når man opgraderer til supercykelsti

6 % yderligere stigning om året i gennemsnit efter opgradering til supercykelsti

17 % samfundsøkonomisk overskud på de første 16 ruter svarende til 6 mia. kr. over 50 år



12 km cykler brugerne i gennemsnit pr. tur

20 % af brugerne cykler på elcykel

40 % af dem, der er nye cyklister kørte før i bil



43 % af brugerne har hjemmeboende børn

67 % af brugerne har bil til rådighed

64 % af brugerne med bil til rådighed vælger altid cyklen



53 % pendler lige meget på cykel sommer og vinter

89 % af brugerne er gladere i hverdagen, når de cykler

71 % af brugerne er mindre stressede i hverdagen, når de cykler

En investering, der betaler sig

De 16 etablerede supercykelstier har kostet ca. 340 mio. kr. at anlægge og har et samfundsøkonomisk afkast på 17 %. Når alle gevinster og omkostninger lægges sammen over en 50-årig periode, giver de 16 eksisterende supercykelstier et overskud på 6 mia. kr. opgjort i nutidsværdi i 2026. 65 % af gevinsterne kommer fra sundhedsgevinster.

Supercykelstierne hjælper til at gøre motion til en fast del af hverdagstransporten og understøtte borgernes fysiske og mentale sundhed. Et tværkommunalt netværk af supercykelstier er samtidig et væsentligt redskab til at skabe en sammenhængende region med grøn mobilitet, der kan imødekomme eksisterende og fremtidige trængsels-, klima- og støjfordringer både lokalt og regionalt.

Udbygning af det samlede supercykelstinet er en prioriteret infrastrukturindsats i KKR Hovedstaden og Region Hovedstadens fælles strategi *Styrket mobilitet for et hovedstadsområde i udvikling – strategi for mobilitet og infrastruktur*. Strategiens ambition er at understøtte en sammenhængende hovedstadsregion, der er et godt sted at bo, leve og drive virksomhed i.

