

Tag cyklen til arbejde

Sundt, nemt og sikkert

Supercykelstierne i hovedstadsregionen

Supercykelstierne i hovedstadsregionen er et sammenhængende net af cykelstier i høj kvalitet, der tilbyder alle fordelene ved regional infrastruktur kombineret med de fysiske og mentale fordele ved at cykle.

Nettet af supercykelstier er planlagt, så ruterne forbinder arbejdspladser, uddannelser og boligområder på tværs af kommunerne i regionen.

Ruterne er lette at orientere sig på, sikre og nemme at bruge. Og med færre stop for et bedre flow, gør de det lettere at vælge cyklen som transportmiddel til den daglige pendling – både på kortere og længere ture.

De første 16 supercykelstier har en intern rente på 17 %¹. Det svarer til et samfundsøkonomisk overskud på 6 mia. kr. over en 50-årig periode.

Det gør supercykelstierne til et af Danmarks mest rentable infrastrukturprojekter. 65 % af gevinsterne kommer fra sundhedsgevinster, og størstedelen af gevinsterne tilfalder staten.

Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen har en vision om at etablere over 60 ruter svarende til over 850 km supercykelsti inden 2045.

Effekter

Baseret på data fra *de første 16 supercykelstier*² og *Supercykelstisamarbejds brugerundersøgelse 2024*³.



52 %

stigning i cykeltrafikken, når en rute opgraderes til supercykelsti



43 %

af brugerne har hjemmeboende børn



12 km

12 km

cykler brugerne i gennemsnit pr. tur



64 %

af brugerne, der har bil til rådighed, pendler altid på cykel



40 %

af dem, der er helt nye cyklister, tog før bilen



53 %

af brugerne pendler lige meget på cykel sommer og vinter



17 %

samfundsøkonomisk overskud svarende til 6 mia. kr. over 50 år



71 %

af brugerne er mindre stressede i hverdagen, når de cykler



Supercykelsti -samarbejdet består af 27 kommuner

Visionen er
over **60 ruter**
svarende til mere
end **850 km**
supercykelsti

55 % af alle
pendlere i Region
Hovedstaden har
under 10 km til
arbejde. **76 %** har
under 20 km⁴

Hvis ingen
cyklede til arbejde
i Region
Hovedstaden, ville
der være **33 %**
flere pendlerture i
bil⁵

Cykling fremmer fysisk og mental sundhed

Supercykelstjerne hjælper til at gøre motion til en fast del af hverdagstransporten og understøtter effekterne af sunde og glade medarbejdere.

Verdenssundhedsorganisationen WHO anbefaler mindst 30 minutters fysisk aktivitet om dagen, men 51 % af den voksne danske befolkning lever ikke op til den anbefaling¹².

Vi har flere stillesiddende aktiviteter, bilejerskabet stiger, og vi får længere til arbejde, hvilket giver os mere transporttid. I en travl hverdag kan det derfor være svært at prioritere tid til den daglige motion.

At cykle til og fra arbejde er en tidseffektiv måde at få motion i hverdagen, som samtidig giver frisk luft og alenetid, så man er klar til dagens gøremål.

Regelmæssig cykling er stærkt forebyggende mod forskellige sygdomme og reducerer blandt andet risikoen for demens, type 2-diabetes, kræft, hjertekarsygdomme og depression¹³. Samtidig aktiverer cykling hormoner, der skaber en naturlig lykkefølelse og reducerer stress-niveauet¹⁴.



Den anbefalede daglige fysiske aktivitet svarer til at cykle 3 km hver vej til og fra arbejde

63 % af borgerne i Region Hovedstaden har mere end **8 timers** stillesiddende aktiviteter på en hverdag¹⁵

Sundhed og samfundsøkonomi



Hver gang der cykles 1200 km, reduceres én sygedag. Det svarer til, at hver medarbejder, der cykler 3-4 km til og fra arbejde hver dag, har én mindre sygedag om året¹⁶.



Hvis cykeltrafikken i Region Hovedstaden stiger med 10 % vil antallet af sygedage falde med 72.000, hvoraf 43.000 vil være arbejdsdage. Det svarer til en lønbesparelse på 94.000 mio. kr. pr. år¹⁶.



Hver gang der cykles én kilometer, sparer samfundet ca. 8 kr., på en almindelig cykel og 6,5 kr. på elcykel på grund af sundhedsgevinsterne¹⁷.

Cykling er super effektiv motion – også på elcyklen

En undersøgelse viser, at cykling er en super effektiv aktivitet, fordi du rent faktisk bevæger dig og bliver let forpustet det meste af tiden, du bruger på at cykle.

Sammenligner man cykling som fysisk aktivitet med de fleste former for idræt, så er cykling typisk langt mere tidseffektivt.

For ved de fleste former for idræt er man typs

Evt. Jaspers effektive motion illustreret og beskrevet på en god måde. Og måske koblet med hvad vi ved om elcyklen og det at den ikke er snyd (så længe man træder i pedalerne). + evt. en pendlerhistorie evt. i bobler.

65 % af
gevinsterne
kommer fra
sundheds-
gevinsterne¹

De første 16
supercykelstier
giver et overskud
på **6 mia. kr.** over
en 50-årig
periode¹

En sammenhængende hverdag

Pendlerne på supercykelstierne vælger cyklen, fordi det er tidseffektivt. Ved at cykle til arbejde og uddannelse, får de nemlig lagt deres daglige motion ind som en del af den nødvendige transport. De får samtidig mental velvære gennem frisk luft, en pause til hovedet og tid til at koble af.

En stor undersøgelse af supercykelstiernes brugere fra 2024 viser, at 89 % bliver gladere og 71 % er mindre stresset i hverdagen, når de cykler. Og inkorporeringen af motion og mig-tid i pendlerturen giver mere tid til familie- og fritidslivet i hverdagen, mens både hverdagslogistik og indkøb også kan klares som en del af pendlerturen. Faktisk har 43 % af brugerne på supercykelstierne hjemmeboende børn, og hele 64 % af brugerne pendler altid på cykel, selvom de har bil til rådighed.

Valget om at cykle i hverdagen afhænger af andet og mere end god regional cykelinfrastruktur. Det handler også om gode cykelmuligheder til skoler, indløbsmuligheder, stationer og gode cykelforhold på arbejdspladser.

Ved at planlægge til *hele hverdagen* bliver det muligt at skabe attraktive byer og cykelløsninger, hvor der både er plads til hverdag og fritid, og hvor det er lettere at vælge cyklen uanset alder og aktiviteter i hverdagen.

Med en hverdag, hvor man ikke er afhængig af bilen, understøttes borgernes muligheder for at skabe et godt og sundt hverdagsliv med høj mobilitetsfrihed i byer, der er attraktive at bo og leve i, uanset hvor i regionen man bor.

43 % af brugerne på supercykelstierne har hjemmeboende børn³

71 % af brugerne er mindre stressede i hverdagen, når de cykler³

89 % af brugerne på supercykelstierne er gladere i hverdagen, når de cykler³

64 % af brugerne pendler altid på cykel, selvom de har bil til rådighed³





Ifølge ClimAct er **den daglige transport** et af de sværeste områder at ændre praksis på for borgere¹¹

45 % mener, at det skal være **billigere eller nemmere** at foretage det grønne valg¹¹

Tilgængelighed af gode alternativer, økonomi, vaner og infrastruktur er **de største barrierer** for at leve mere klimavenligt¹¹

Et sammenhængende regionalt transportsystem

Hovedstadsregionen står over for en række udfordringer i de kommende år med stigende mobilitetsbehov, trængsel på vejnettet, støjgener, klimaudfordringer og et større ønske om sunde og attraktive byer. Den tværgående mobilitetsanalyse af fremtidens mobilitet i hovedstaden viser en forventet stigning på 8 % i det samlede antal daglige ture. Det svarer til ca. 800.000 flere ture om dagen i 2035.

Hvis hovedstadsregionen i fremtiden fortsat skal være attraktiv at bo, leve og drive virksomhed i, er det afgørende, at udfordringerne håndteres med rettidig omhu.

Derfor har KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden vedtaget den fælles strategi

Styrket mobilitet for et hovedstadsområde i udvikling – strategi for mobilitet og infrastruktur. Her fremhæves udbygningen af det samlede supercykelstinet og en styrket kobling mellem cyklen og den kollektive transport, som nødvendig for at trafikken i hovedstaden ikke sander til.

Et fuldt udbygget supercykelstinet i hovedstadsregionen vil, som en del af et sammenhængende transportsystem, forøge antallet af cykelture, reducere støj- og partikelforening fra biltrafikken, forbedre tilgængeligheden til og sammenhængen med den kollektive transport og kunne overflytte bilister til cyklen.

Ca. 800.000
flere daglige ture
i hovedstads-
regionen i 2035⁶

Antallet af
personbiler i
Region
Hovedstaden er
steget med **39 %**
fra 2009 til 2025⁷

45 % af
bilturene i
hovedstads-
området i 2035
forventes at være
under 5 km⁶

45 %
mener, at det
skal være
**billigere eller
nemmere** at
foretage det
grønne valg¹¹

Tilgængelighed
af gode
alternativer,
økonomi, vaner og
infrastruktur er **de
største barrierer**
for at leve mere
klimavenligt¹¹

Ifølge ClimAct er
**den daglige
transport** et af de
sværeste områder
at ændre praksis
på for borgere¹¹

Cyklen og kollektiv transport styrker hinanden

Supercykelstier er med til at mindske trængslen i hovedstadsregionen. Især hvis man sammen-tænker og kobler cykling og kollektiv transport. Det er med til at skabe et sammenhængende transportsystem i hele regionen, og er et vigtigt alternativ til bilen.

Det giver fleksibilitet i hverdagen at kunne tage toget ud og cyklen hjem, at kunne cykle til den næste station og undgå et skift, eller at hoppe på bus eller tog, hvis cyklen punkterer, det skal gå lidt hurtigere eller skybruddet rammer. Den sikkerhed gør det lettere at prøve cyklen første

gang eller tage cyklen til hverdag. Samtidig er cyklen allerede den primære transportform til og fra stationerne og busstoppestederne for mange passagerer i kollektiv transport.

Derfor skal supercykelstier, cykelinfrastruktur generelt og kollektiv transport ses som ét sammenhængende transportsystem med to transportformer, der understøtter hinanden.

Den kollektive transport udvider cyklens rækkevidde, og cyklen udvider den kollektive transports opland.

En grøn omstilling kræver mere cykling hængende regionalt transportsystem

Potentiale til
1-3 % flere
passagerer i
kollektiv transport
ved bedre kobling
til cykling⁸

Med cyklen som
tilbringertransport
udlignes forskellen
i rejsetid mellem
bil og kollektiv
transport drastisk⁹.

52 % af
familierne i
Region
Hovedstaden
har ikke bil til
rådighed¹⁰

Aktiv transport og i særdeleshed supercykelstinettet understøtter en mere klimavenlig transport i hovedstadsregionen og spiller en central rolle i realiseringen af de kommunale klimaplaner.

I et større perspektiv spiller cyklen en rolle i forhold til at sikre en mere bæredygtig fremtid for os alle. Faktisk kan cyklen bidrage til at nå hele 11 ud af FN's 17 Verdensmål for en

bæredygtig fremtid.

Vores transportforbrug udgør **24 %** af vores samlede CO₂-udledning. I dag udleder hver dansker **13** ton CO₂ årligt.

I 2030 skal vi ifølge FN's klimapanel ned under 3 ton CO₂ per verdensborger for at opfylde Parisaftalens målsætninger. Det gør cyklen til en vigtig spiller i klimakampen.



Noter – skal opdateres efter rettelser!

1. Ex post samfundsøkonomisk analyse af supercykelstierne, Impact Economics, (2026).
2. Ruteevalueringer fra de første 16 supercykelstier, tilgængelige på supercykelstier.dk/dokumenter.
3. Tværgående brugerundersøgelse på Supercykelstierne, Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen (2024).
4. Danmarks Statistik: AFSTB3 Beskæftigede (ultimo november) efter bopælsområde, tid og pendlingsafstand, (hentet 05.2026).
5. Region Hovedstadens Online Cykelregnskab, Region Hovedstaden (2024).
6. Tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet, fase 1, løsningsmuligheder og scenarier for 2035 samt indsatskatalog (2024).
7. Danmarks Statistik: BIL707 Bestanden af køretøjer pr. 1. januar efter område og køretøjstyper (hentet 05.2026).
8. Trafikknudepunkters potentiale for kombinationsrejser, Celis Consult og Via Trafik, (2022).
9. Sammenfatningsrapport: Trafikale scenarier for hovedstadsområdet, Region Hovedstaden, (2018).
10. Danmarks Statistik: BIL800: Familiernes bilrådighed (faktiske tal) efter område og rådighedsmønstre, (hentet 05.2026).
11. Tal fra 'ClimAct' dataobservatoriet: Er borgerne fortsat optagede af klimadagsordenen – og hvordan?, ClimAct, (2026).
12. Danskernes sundhed, Den nationale sundhedsprofil 2025, Statens Institut for Folkesundhed og SDU (2026).
13. Physical Activity: Applying All Our Health, Office for Health Improvement & Disparities, UK Government. (2022).
14. Du bliver i bedre humør, når du cykler til arbejde, vcta.dk, (hentet 05.2026).
15. Sundhedsprofil 2025, Region Hovedstaden, (2026)
16. Baggrundsnotat: Effekter af cykling, Incentive for DI Transport (2022).
17. Samfundet tjener 8,39 kr., hver gang du cykler én km frem for at tage bilen, trm.dk (hentet 05.2026).
18. Regional cykelinfrastruktur – et fælles ansvar både lokalt, regionalt og nationalt. Deklaration med anbefalinger fra Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen, KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden, (2026).



