



Nationellt cykelbokslut 2023

Hur utvecklas cyklandet i Sverige?

Nationella cykelrådet

Utgivare: Trafikverket för Nationella cykelrådet

Dokumenttitel: Nationellt cykelbokslut 2023

Dokumentdatum: 2024-08-26

Ärendenummer: TRV 2024/83439

Kontaktpersoner: Elina Brodén och Stina Pettersson, Trafikverket

Publikationsnummer: 2024:120

ISBN 978-91-8045-337-0

Foto omslag: Finspångs kommun

Illustration: Trafikverket

Trafikverket

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Förord

Nu är det dags för ett nytt cykelbokslut, där vi summerar hur cyklandet har utvecklats på nationell nivå i Sverige 2023.

Under 2023 har Nationella cykelrådet fokuserat på en vidareutveckling med ambitionen att skapa ett bättre, enklare och mer lättillgängligt cykelbokslut. Vi hoppas att vi med detta cykelbokslut har kommit en bra bit på vägen.

Genom nya indikatorer och mått vill vi visa utvecklingen med fokus på ökad och säker cykling, och samtidigt inspirera fler till att arbeta med uppföljning och cykelbokslut.

Om du har frågor eller funderingar, tveka inte att ta kontakt med någon av medlemmarna i rådet.

Nationella cykelrådet önskar dig intressant läsning!

Linda Göransson

Ordförande, Nationella cykelrådet

Innehåll

Förord	3
Innehåll	4
Sammanfattning och överblick över utvecklingen	6
Cyklingen ser ut att minska.....	6
Brist på bra underlag	6
Överblick över utvecklingen det senaste året.....	7
Inledning	9
Förändringar sedan tidigare cykelbokslut	9
Begränsningar i underlaget.....	10
Förutsättningar för cykling i Sverige.....	10
Indikatorer	12
Indikator 1: Cykelresor.....	12
Underlag till Indikator 1	12
Mått 1.1: Resor med cykel	13
Mått 1.2: Sträcka med cykel.....	15
Mått 1.3: Färdmedelsfördelning	18
Fördjupad information om cyklister och cykelresor	18
Indikator 2: Hälsa och säkerhet för cyklister.....	24
Mått 2.1: Positiva hälsoeffekter av cykling	24
Mått 2.2: Allvarligt skadade cyklister	26
Mått 2.3: Omkomna cyklister	27
Mått 2.4: Cyklister med hjälm.....	29
Mått 2.5: Nöjdhet med trafiksäkerhet	30
Indikator 3: Cykeln som färd sätt	31
Mått 3.1: Tillgång till cykel.....	31
Mått 3.2: Nyförsäljning av cyklar	32
Mått 3.3: Cykelstölder	33
Mått 3.4: Möjlighet att ta med cykel på kollektivtrafik	35
Indikator 4: Offentliga åtgärder för cykling	37
Mått 4.1: Investeringar i det statliga cykelvägnätet.....	37
Mått 4.2: Investeringar i det kommunala cykelvägnätet.....	38

Mått 4.3: Cykelplaner och cykelstrategier	39
Mått 4.4: Tillgång till förmåncykel	40
Indikator 5: Cykelinfrastruktur	42
Mått 5.1: Kilometer cykelväg	42
Mått 5.2: Gator med högst 40 km/tim i tätort	43
Mått 5.3: Säkra GCM-passager	44
Mått 5.4: Cykelleder för rekreation och turism	45
Mått 5.5: Nöjdhet med cykelvägar	47
Mått 5.6: Nöjdhet med cykelparkeringar	49
Indikator 6: Drift och underhåll av cykelinfrastruktur	51
Mått 6.1: Driftkostnader för kommunala cykelvägar	51
Mått 6.2: Snöröjning på kommunala cykelvägar	52
Mått 6.3: Nöjdhet med skötsel och snöröjning	52
Vad har hänt inom cykling 2022–2023?	53
Om cykelbokslutet	58
Definition av cykel	58
Undersökningar, mätningar och databaser	58
Använd det nationella cykelbokslutet på lokal nivå	62
Om nationella cykelrådet	63
Referenser	64

Sammanfattning och överblick över utvecklingen

Syftet med cykelbokslutet är att följa cyklingens utveckling med fokus på ökad och säker cykling. Utvecklingen beskrivs med indikatorer och mått, och är en sammanställning av data från olika källor. Utvecklingen är på nationell nivå med förhoppningen att inspirera till lokala och regionala cykelbokslut i kommuner och regioner.

Cyklingen ser ut att minska

Cykelresor samt Hälsa och säkerhet för cyklister är nyckelindikatorer. Utfallet av indikatorerna för 2023 visar att cyklingens utveckling inte går i den önskade riktningen.

Det är färre resor totalt med cykel, och cykeln har också förlorat färdmedelsandelar gentemot andra trafikslag. Även om det ser ut att vara en svag uppgång i antalet cyklade kilometer, så ser cyklingen ut att ha minskat under 2023, men förändringarna är inom felmarginalen. Det finns dock en statistiskt säkerställd minskning av antalet cykelresor sedan 2019. Antalet omkomna cyklister ökade något under 2023, medan antalet allvarligt skadade cyklister ser ut att ha minskat.

Flera av måtten som visar investeringar och kostnader har en positiv utveckling, med ökade investeringar och ökade kostnader. Med tanke på de senaste årens inflation är det osäkert om ökningen faktiskt inneburit mer infrastruktur och bättre underhåll, eller om inflationen innebär att man endast har kunnat upprätthålla samma nivå men betalat mer.

Under 2023 syntes en tydlig ökning av antalet barn som använder cykelhjälm, och antalet anmälda cykelstölder minskade. Cyklisternas nöjdhet med cykelinfrastrukturen har också ökat något. Däremot är det en tydlig nedgång i antalet sålda cyklar för säsongen 2022/2023 och något minskad tillgång till cykel generellt, och färre kommuner och regioner har en aktuell cykelplan eller motsvarande.

Brist på bra underlag

En reflektion från Nationella cykelrådet är bristen på bra och heltäckande undersökningar, data och uppföljningar om cykling. Nationella resvaneundersökningen (RVU) har låg svarsfrekvens och merparten av förändringarna 2023 är inte statistiskt säkerställda. Den långsiktiga negativa utvecklingen i svarsfrekvensen i RVU:n riskerar att på sikt leda till ännu sämre underlag för uppföljningen av cyklingens utveckling. Bristerna i RVU:n får också




följoeffekter, till exempel att det försvårar möjligheten att följa upp positiva hälsoeffekter av cykling.

Cyklistvelometern vänder sig i första hand till cyklister, och Kommunvelometern och Kolada bygger på självrapportering, vilket betyder att uppgifter saknas från många kommuner. Det finns inget heltäckande och nationellt system för exempelvis cykelräkningar, vilket annars hade kunnat vara en tillförlitlig källa. Det innebär att det utifrån nuvarande underlag är svårt att dra slutsatser om hur cyklingen faktiskt har utvecklats. Läs mer om underlagen i avsnittet ”Undersökningar, mätningar och databaser”.

Överblick över utvecklingen det senaste året






























En nyhet i årets bokslut är tabellen som ger en överblick om utvecklingen går i rätt riktning. Symbolerna visar hur varje indikator och mått har utvecklats det senaste året, även om skillnaderna kan ligga inom felmarginalen eller måttet bygger på bristande underlag. För vissa mått visar vi flera diagram för att ge ytterligare information som har anknytning till måttet, men det vi mäter och följer upp ligger i det första diagrammet under respektive mått.

Vad symbolerna betyder

	Den gröna symbolen visar en positiv utveckling, det vill säga att utvecklingen går i den riktning som önskas för att uppnå ökad och säker cykling.
	Den röda symbolen visar en negativ utveckling, det vill säga att utvecklingen går i fel riktning för att uppnå ökad och säker cykling.
	Den blåa symbolen är neutral. Det betyder att det varken finns en positiv eller negativ utveckling för måttet eller indikatorn.

Figur A. Tabellen visar symbolerna och förklarar vad de betyder.

Överblick över utvecklingen det senaste året

Indikator	Går utvecklingen i rätt riktning?	Mått	Går utvecklingen i rätt riktning?
1. Cykelresor		1.1 Resor med cykel	
		1.2 Sträcka med cykel	
		1.3 Färdmedelsfördelning	
2. Hälsa och säkerhet för cyklister		2.1 Positiva hälsoeffekter av cykling	Data saknas
		2.2 Allvarligt skadade cyklister	
		2.3 Omkomna cyklister	
		2.4 Cyklister med hjälm	
		2.5 Nöjdhet med trafiksäkerhet	
3. Cykeln som färd sätt		3.1 Tillgång till cykel	
		3.2 Nyförsäljning av cyklar	
		3.3 Cykelstödler	
		3.4 Möjlighet att ta med cykel på kollektivtrafik	
4. Offentliga åtgärder för cykling		4.1 Investeringar i det statliga cykelvägnätet	
		4.2 Investeringar i det kommunala cykelvägnätet	
		4.3 Cykelplaner och cykelstrategier	
		4.4 Tillgång till förmåncykel	
5. Cykelinfrastruktur		5.1 Kilometer cykelväg	
		5.2 Gator med högst 40 km/tim i tätort	Data saknas
		5.3 Säkra GCM-passager	
		5.4 Cykelleder för rekreation och turism	
		5.5 Nöjdhet med cykelvägar	
		5.6 Nöjdhet med cykelparkeringar	
6. Drift och underhåll av cykelinfrastruktur		6.1 Driftkostnader för kommunala cykelvägar	
		6.2 Snöröjning på kommunala cykelvägar	
		6.3 Nöjdhet med skötsel och snöröjning	

Figur B. Tabellen visar en sammanställning av hur indikatorer och mått har utvecklats under det senaste året. Klicka på rubriken för indikatorer och mått för att komma direkt till avsnittet.

Inledning

Sveriges cykelbokslut riktar sig till alla som arbetar med eller är intresserade av cyklingens utveckling. I cykelbokslutet beskriver Nationella cykelrådet cyklandets utveckling på nationell nivå, med fokus på ökad och säker cykling.

Trafikverket har ett regeringsuppdrag att inom ramen för arbetet med det nationella cykelrådet följa upp utvecklingen inom cykling, och det gör vi genom cykelbokslutet.

Sedan 2015 har Nationella cykelrådet publicerat ett nationellt cykelbokslut årligen eller vartannat år, och detta är det sjunde i ordningen. I cykelbokslutet redovisas utvecklingen med indikatorer, och indikatorerna följs upp av mått. För att sätta resultaten i ett sammanhang redovisas statistik för flera år bakåt. I de fall det saknas data från 2023, redovisas istället data från 2022.

Förändringar sedan tidigare cykelbokslut

Under 2023 fokuserade cykelrådet på hur cykelbokslutet kan bli bättre med mer relevanta mått för uppföljning och enklare att läsa och förstå. I processen tittade cykelrådet på fler mått och indikatorer innan det mynnade ut i dessa. Trots att det både tagits bort och tillkommit nya mått har cykelrådet strävat efter en kontinuitet i vad cykelbokslutet följer upp. Cykelrådets ambition har varit att belysa olika aspekter av cykling, för att på så vis ge en helhetsbild av cyklandets utveckling.

Årets cykelbokslut har en ny struktur där måtten tillsammans visar utvecklingen för en viss indikator. Indikatorerna tillsammans visar hur utvecklingen har sett ut, utifrån ett fokus på ökad och säker cykling. En tydligare struktur på indikatorer och mått gör det enklare att visa i vilken riktning utvecklingen går.

För att bestämma utvecklingen av mått och indikator – positiv utveckling, negativ utveckling eller neutral (ingen) utveckling – är det skillnaden jämfört med året innan som ligger till grund. Utvecklingen säger därmed inget om mer långsiktiga trender.

Alla uppgifter som har använts till diagrammen finns i en egen tabellbilaga, för att skapa större tillgänglighet och underlätta för den som vill sammanställa egna jämförelser. Det finns också en bilaga i excelformat där även konfidensintervallen för vissa mått finns inlagda.

Cykelbokslutet följer upp statistik på nationell nivå, men cykelrådets förhoppning är att det ska locka kommuner och regioner att göra egna cykelbokslut.

Begränsningar i underlaget

Det finns osäkerheter och brister i många av underlagen som legat till grund för cykelbokslutet. Många förändringar ligger inom felmarginalen eller har andra osäkerheter, vilket kommenteras under respektive mått. Se också avsnittet ”Om cykelbokslutet” för en mer detaljerad genomgång av underlagen.

Ambitionen har varit att följa utvecklingen för vanlig cykel och elcykel, men då statistiken som cykelbokslutet grundar sig på i många fall följer den lagliga definitionen av cykel ingår även andra elfordon som exempelvis elsparkcykel och elrullstol i flera av måtten. Läs mer under avsnittet ”Definition av cykel”.

Förutsättningar för cykling i Sverige

Många faktorer påverkar cyklingen och valet mellan att cykla eller inte cykla. Individuella förutsättningar, som livssituation eller hälsa, har betydelse för det valet. Cyklandet påverkas av demografiska och topografiska förutsättningar, hur cykelinfrastrukturen är utformad och hur den underhålls. På en övergripande nivå har också institutionella faktorer betydelse för bland annat hur ekonomiska medel fördelas och hur trafikplaneringen och samhället ser ut i stort. Det är viktigt att hela resan fungerar och att det inte finns barriärer som gör det svårt att ta sig till målpunkten.

Faktorerna nedan är ett sätt att beskriva förutsättningarna för cykling och valet av cykeln som färdstätt. Faktorer som påverkar valet av andra färdstätt, vilket indirekt påverkar cyklandet, finns inte med i denna beskrivning.

Individuella förutsättningar

Människors individuella förutsättningar för att cykla varierar bland annat beroende på livssituation, socioekonomi, tillgång till cykel samt kunskap om cykling och färdigheter i att cykla. Valet av färdmedel påverkas även av normer och attityder till cykling. Väder, trygghet, säkerhet och den egna hälsan har också betydelse för om vi cyklar och hur mycket.

Hela-resan-perspektivet

Det ska vara attraktivt och enkelt att använda cykel för hela resan, och även i kombination med andra färdstätt. Det krävs god tillgänglighet till viktiga målpunkter jämfört med andra färdmedelsalternativ.

Geografiska och demografiska förutsättningar

Geografiska, topografiska och demografiska förutsättningar påverkar hur enkelt eller svårt det är att cykla. Topografi, klimat, befolkningstäthet och åldersstruktur

på en ort påverkar hur stor andel som cyklar där. Detsamma gäller för förekomsten av barriärer samt hur långa avstånd det är mellan start- och målpunkter.

Institutionella förutsättningar

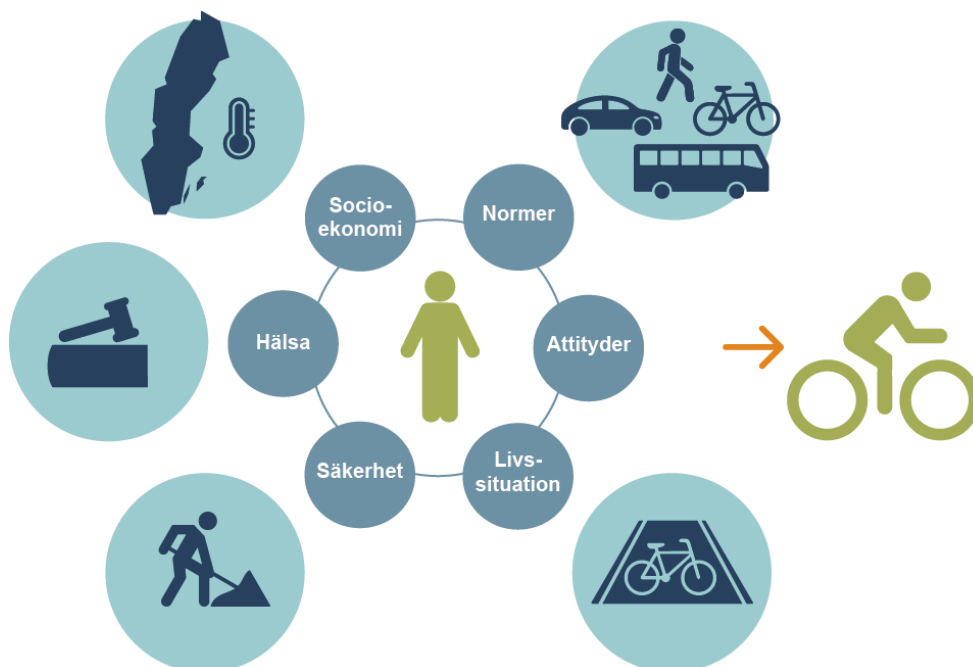
Ekonomiska styrmedel i såväl nyinvesteringar som driftsbudgetar, lagar och regler, cykelplaner och andra trafikplaner samt den politiska ambitionsnivån påverkar förutsättningarna för att välja cykeln som färdsmitt.

Användbar cykelinfrastruktur

Cykelinfrastrukturen är viktig för att det ska kännas tryggt och vara säkert att välja cykeln, i synnerhet för barn. Aspekter som framkomlighet, avstånd och komfort spelar också roll för valet att ta cykeln. Den fysiska utformningen kan innefatta cykelfält, separerade cykelvägar, cykelparkering, cykelservicestationer, cykelöverfarter, planskilda korsningar, lägre kantstenar, vägvisning med mera. Även gator med låga hastigheter eller låga flöden av motortrafik är positiva för cyklisten och en viktig del av den användbara cykelinfrastrukturen.

Drift och underhåll av cykelinfrastruktur

Hur infrastrukturen sköts har betydelse för valet mellan att cykla eller inte. Ett jämnt underlag att cykla på förbättrar förutsättningarna att välja cykeln och har stor betydelse för trafiksäkerheten. Det är därför viktigt med en god skötsel av infrastrukturen i form av exempelvis barmarksrenhållning och vinterväghållning.



Figur C. Illustrationen visar förutsättningar för valet att cykla och hur mycket. Närmast personen finns de individuella förutsättningarna. Utanför detta finns förutsättningarna i omvärlden, till exempel infrastruktur och geografi.

Indikatorer

Cykelbokslutet består av 6 indikatorer och 25 mått. Varje indikator följs upp med hjälp av flera mått. Under vissa mått finns också ytterligare bakgrundsinformation som kan vara intressant.

Indikator 1: Cykelresor

Cykelresor och cyklister är en nyckelindikator som mäter om cyklingen i Sverige har ökat under 2023 eller inte. Två av måtten visar en liten nedgång jämfört med föregående år och ett mått går svagt uppåt. Den sammantagna bedömningen är att indikatorn har en negativ utveckling. Alla förändringar jämfört med året innan är inom felmarginalen.

Underlag till Indikator 1

Myndigheten Trafikanalys har sammanställt statistik till cykelbokslutet utifrån den nationella resvaneundersökningen, RVU:n, för åren 2019–2023.

I cykelbokslutet redovisas statistik för delresor, vilket definieras som förflyttningar mellan platser där ärenden utförs. Trafikanalys själva redovisar istället huvudresor, vilket innebär att siffrorna skiljer sig åt mellan cykelbokslutet och RVU:n som den redovisas på Trafikanalys webbplats. I cykelbokslutet används för enkelhetens skull ordet resor.

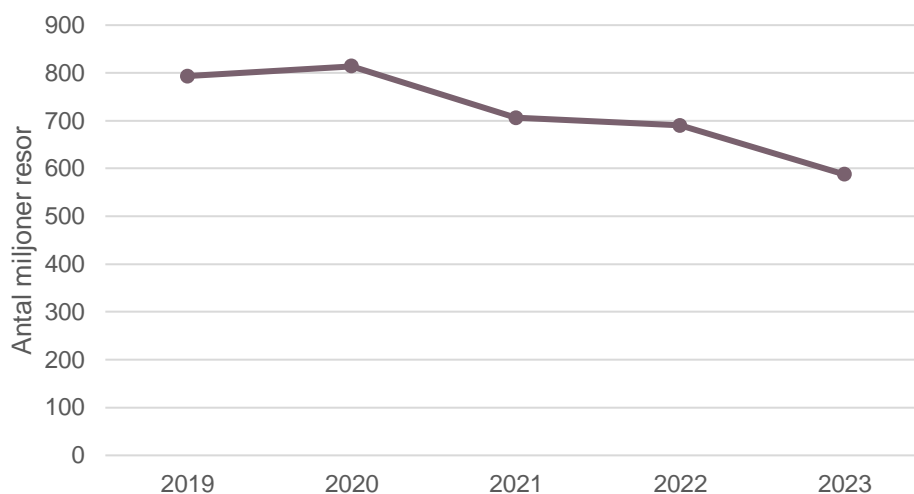
De flesta förändringarna ligger inom felmarginalen enligt Trafikanalys, som tar fram RVU:n. RVU:n har de senaste åren haft en låg svarsfrekvens (27 procent år 2023), framförallt i åldersgrupperna 15–24 år och 25–44 år, där svarsfrekvensen endast är 15 respektive 16 procent.

I måtten för indikator 1 räknas både vanlig cykel, elcykel och andra enkla elfordon som exempelvis elsparkcykel som cykel.

I tillhörande bilaga i excelformat finns konfidensintervallen för måtten i indikator 1.

Mått 1.1: Resor med cykel

Antal resor med cykel

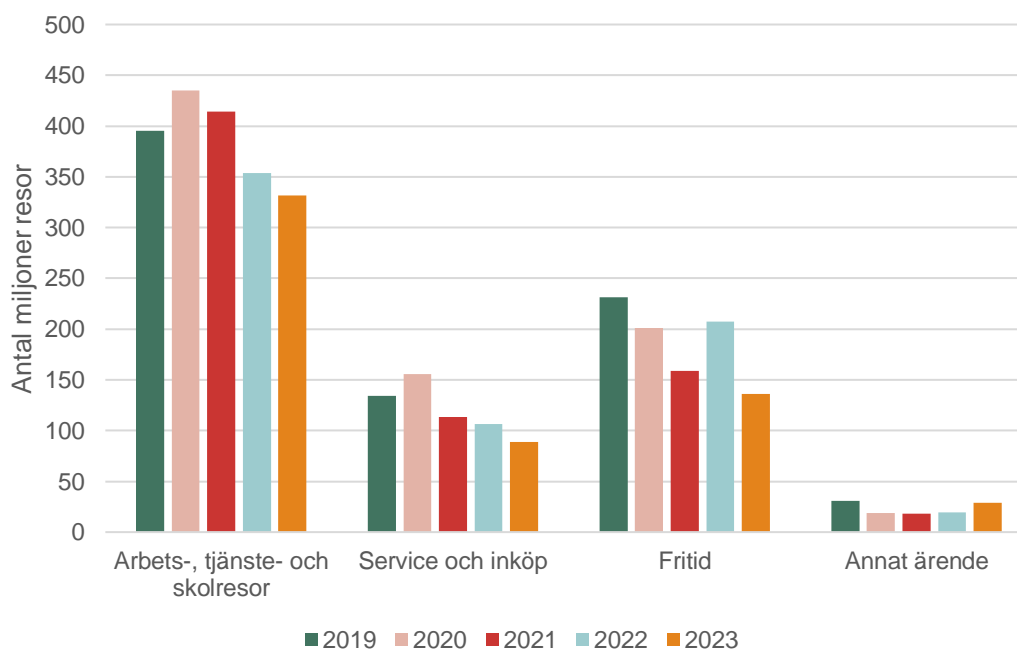


Figur 1.1.A. Diagrammet visar antalet miljoner resor per år med cykel under åren 2019 till 2023.

Utifrån nationella resvaneundersökningen beräknas 588 miljoner resor ha gjorts med cykel i Sverige under 2023. Det är en stor minskning jämfört med 2022, men förändringen ligger inom felmarginalen. Det är däremot statistiskt säkerställt att det är en minskning av antalet cykelresor från 2019 till 2023.

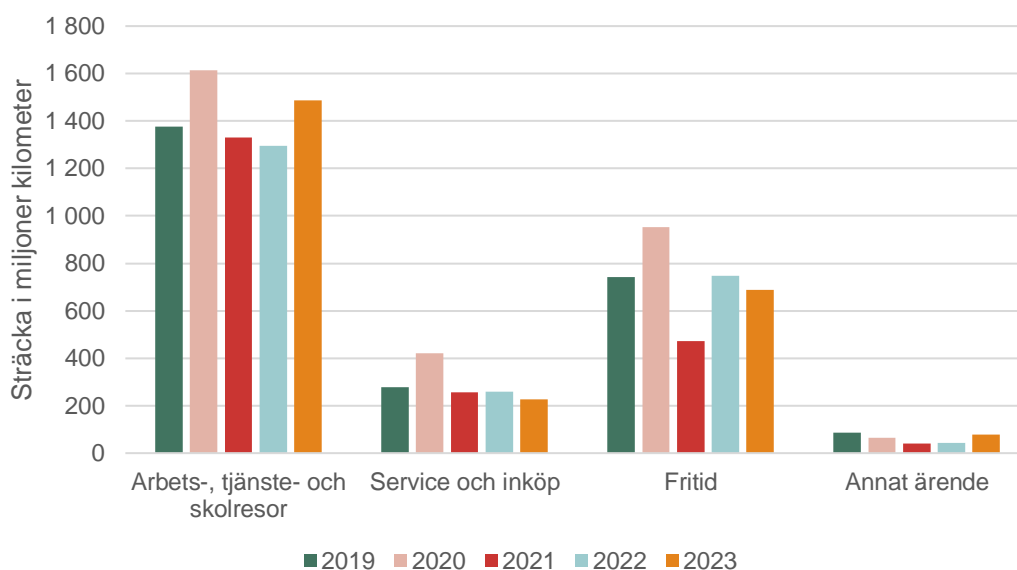
Uppgifterna kommer från RVU 2019–2023.

Ärendetyp för cykelresor (antal resor)



Figur 1.1.B Diagrammet visar antal miljoner resor med cykel efter huvudsakligt ärende.

Ärendetyp för cykelresor (kilometer)

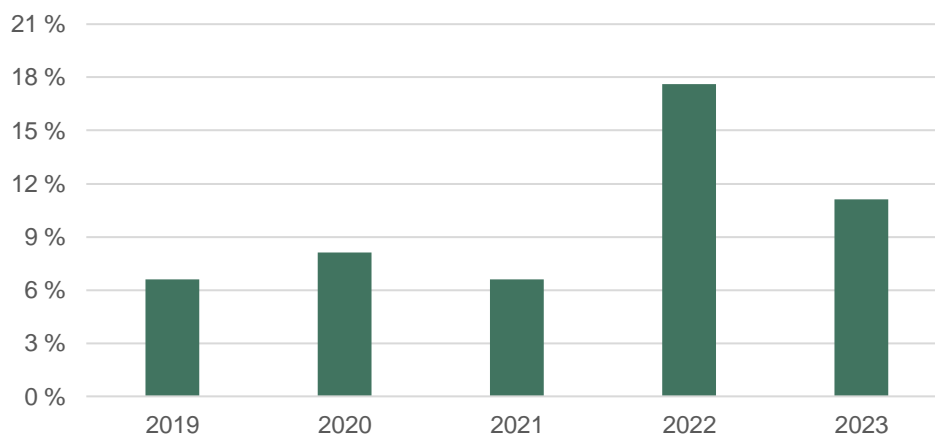


Figur 1.1.C. Diagrammet visar sträcka i miljontals kilometer med cykel efter huvudsakligt ärende.

Den absolut vanligaste typen av cykelresa är den till arbete och skola. Den utgör drygt hälften av alla cykelresor och tre femtedelar av den cyklade sträckan. Under 2023 ökade sträckan som har cyklats till arbete och skola, medan antalet resor minskade. Det syns också en svag ökning för såväl antalet som sträckan för cykelresor med annat ärende. I alla andra kategorier syns en svag minskning under 2023.

Förändringarna över åren är inom felmarginalen. Uppgifterna kommer från RVU 2019–2023.

Elcykelns andel av cykelresorna



Figur 1.1.D. Diagrammet visar elcykelns andel av det totala antalet cykelresor under åren 2019 till 2023. I kategorin elcykel ingår även enkla elfordon, som till exempel elsparkcykel.

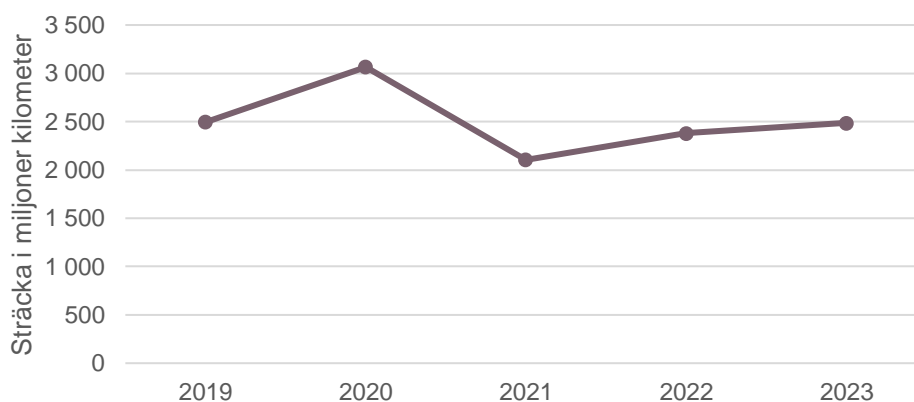
I resvaneundersökningen görs skillnad på elcyklar och cyklar utan elhjälp, men som elcykel räknas även andra enklare elfordon som till exempel elsparkcykel, se även avsnittet ”Definition av cykel”.

En stor majoritet av alla cykelresor gjordes med vanlig cykel, det vill säga en cykel utan elhjälp. Antalet cykelresor med elcykel har ökat de senaste åren, och under 2022 var andelen resor med elcykel signifikant större än tidigare år. Under 2023 minskade andelen resor med elcykel något, men där ligger skillnaden inom felmarginalen.

Uppgifterna kommer från RVU 2019–2023.

Mått 1.2: Sträcka med cykel

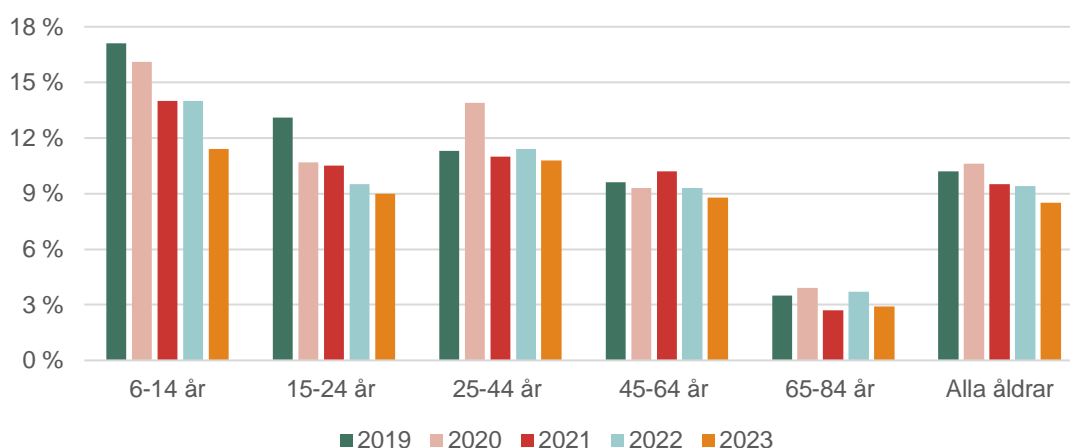
Sträcka med cykel (kilometer)



Figur 1.2.A. Diagrammet visar den cyklade sträckan, mätt i miljoner kilometer för åren 2019 till 2023.

Under 2023 cyklades 2,5 miljarder kilometer i Sverige. Det är en liten ökning sedan året innan, även om siffrorna ligger inom felmarginalen. År 2020 var det en tydlig men tillfällig uppgång i antalet cyklade kilometer, som sannolikt beror på covid-19-pandemin. Uppgifterna kommer från RVU 2019–2023.

Cykling på en dag i genomsnitt (andel)



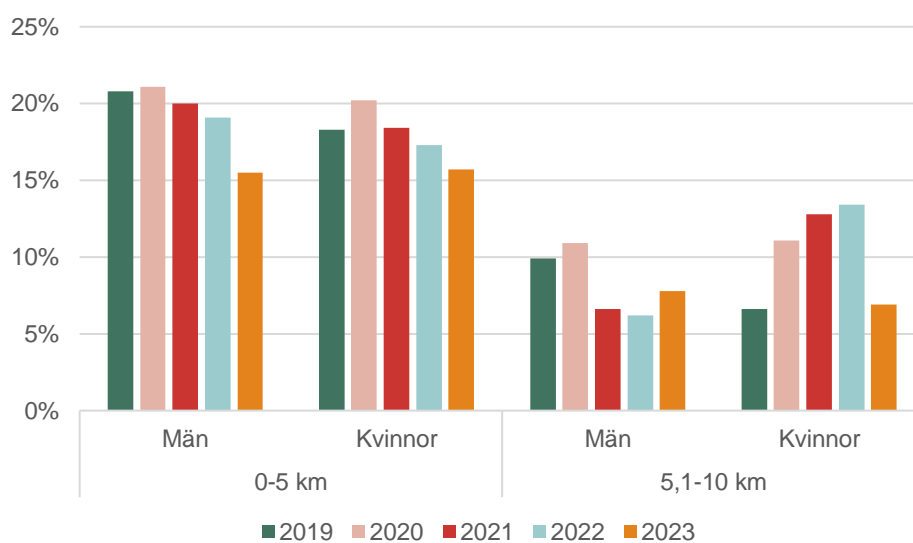
Figur 1.2.B. Diagrammet visar hur stor del av befolkningen som cyklade under en genomsnittlig dag fördelat på ålder samt sammanslaget för alla åldrar under åren 2019 till 2023.

Under en genomsnittlig dag cyklade cirka 814 000 personer i åldrarna 6–84 år, eller nästan 9 procent av befolkningen. Dessa cyklade i genomsnitt 7,9 kilometer var, fördelat på knappt 2 resor. Detta innebär att en genomsnittlig cykelresa var 3,9 kilometer.

Från föregående år har cyklingen minskat för samtliga åldersgrupper, även om siffrorna ligger inom felmarginalen. Det är dock statistiskt säkerställt att andelen 6-14-åringar som cyklat en genomsnittlig dag har minskat från 2019 till 2023, samt att alla åldrar tillsammans har minskat cyklingen en genomsnittlig dag från 2020 till 2023.

Med en genomsnittlig dag menas ett genomsnitt av alla dagar under året, eftersom svaren från RVU:n gäller en viss dag som kan vara när som helst under året. Uppgifterna kommer från RVU 2019–2023.

Korta och långa cykelresor



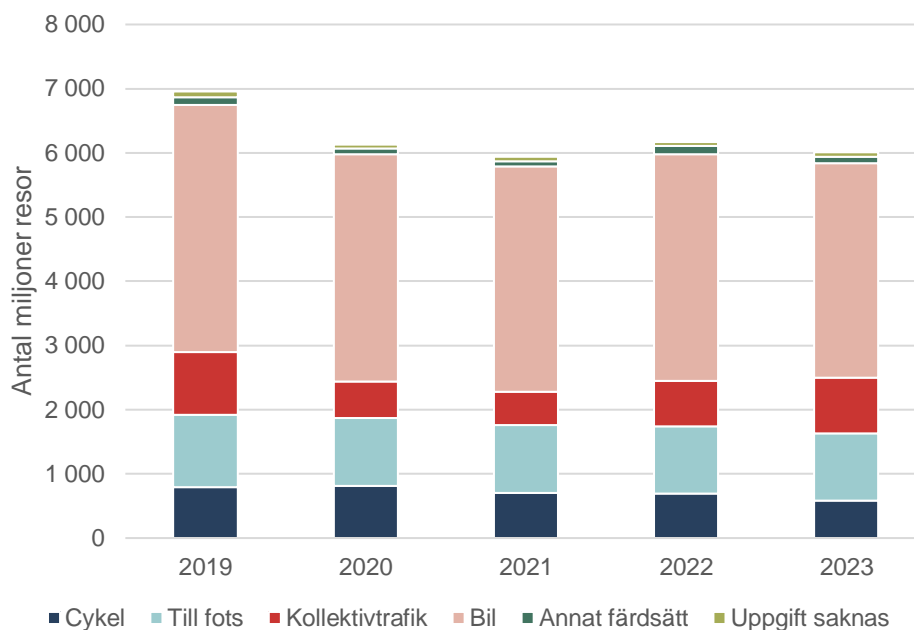
Figur 1.2.C. Diagrammet visar andelen resor med cykel i procent av samtliga resor med längden 0–5 km respektive 5,1–10 km, uppdelat på män och kvinnor under åren 2019 till 2023.

Cykel används framförallt på kortare resor. På resor upp till 5 km gjordes knappt var sjätte resa med cykel, och på resor mellan 5,1 och 10 km var cirka var trettonde resa en cykelresa. Det är mycket ovanligt med cykelresor över en mil; endast några få procent av cykelresorna är längre än så.

Skillnaderna mellan män och kvinnor samt förändringarna över tid ligger inom felmarginalen. Uppgifterna kommer från RVU 2019–2023.

Mått 1.3: Färdmedelsfördelning

Färdmedelsfördelning utifrån huvudsakligt färd sätt



Figur 1.3.A. Diagrammet visar antalet miljoner resor fördelat på huvudsakligt färd sätt under åren 2019 till 2023.

Diagrammet visar hur många resor som gjordes till fots, med cykel, med kollektivtrafik, med bil eller med andra färd sätt. Under 2023 gjordes knappt var tionde resa med cykel. Det är en minskning jämfört med tidigare år, då drygt var nionde resa gjordes med cykel. Skillnaden mellan åren ligger dock inom felmarginalen.

”Annat färd sätt” omfattar bland annat färd tjänst, taxi, flyg och sjöfart.

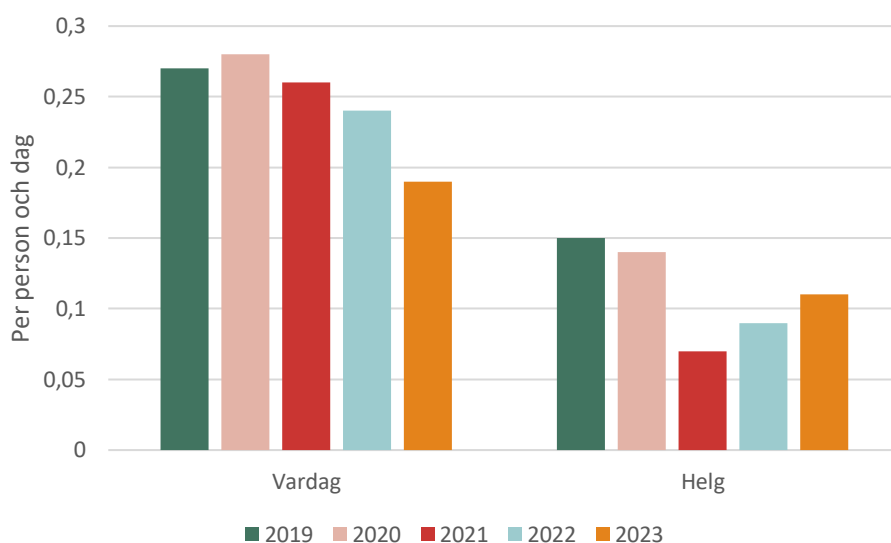
Uppgifterna kommer från RVU 2019–2023.

Fördjupad information om cyklister och cykelresor

Uppgifterna kommer från RVU:n, och eftersom antalet svarande är lågt bör man inte dra alltför stora slutsatser utifrån uppgifterna. Det är dock det bästa underlag som finns tillgängligt.

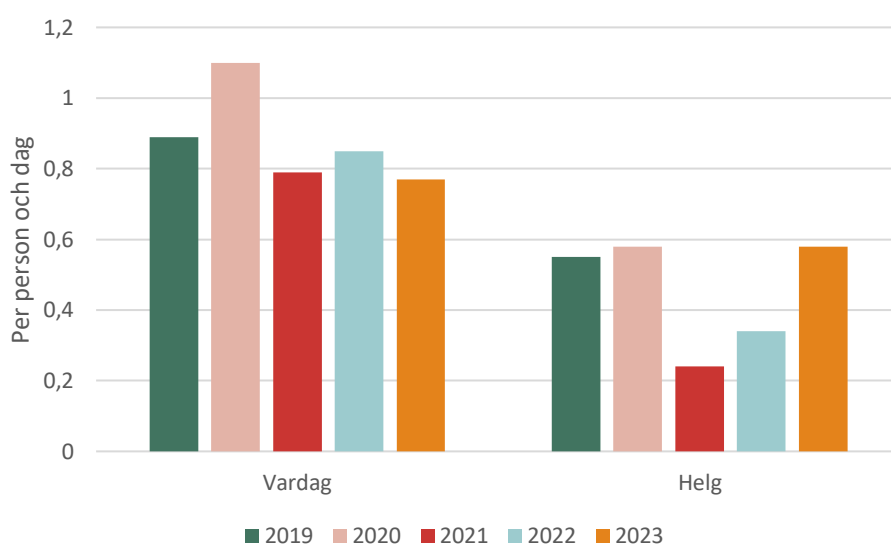
Diagrammen visar antalet resor respektive cyklad sträcka i kilometer per person och dag av alla invånare i Sverige, och inte bara av dem som cyklar. Därför är antalet resor per dag färre än 1, och sträckan är väldigt kort.

Resandets fördelning; antal resor under vardag och helg



Figur 1.A. Diagrammet visar antalet resor per person och dag med cykel, fördelat efter vardag och helg under åren 2019–2023.

Resandets fördelning; kilometer under vardag och helg

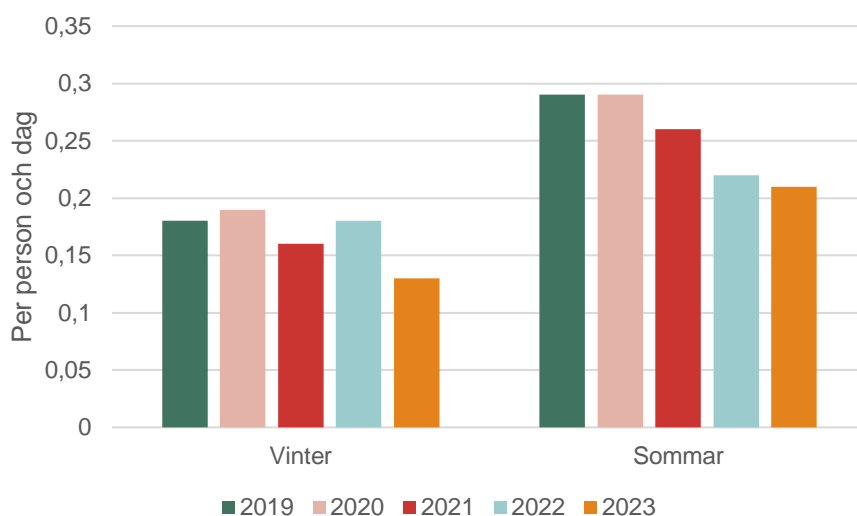


Figur 1.B. Diagrammet visar antalet kilometer per person och dag med cykel, fördelat efter vardag och helg under åren 2019–2023.

Merparten av cyklandet sker under vardagar, vilket inte är så konstigt eftersom merparten av såväl antalet resor som cyklade kilometer är till arbete och skola. Under 2023 minskade såväl antalet resor som sträckan i kilometer under vardagar, men ökade på helgerna, framför allt antalet kilometer.

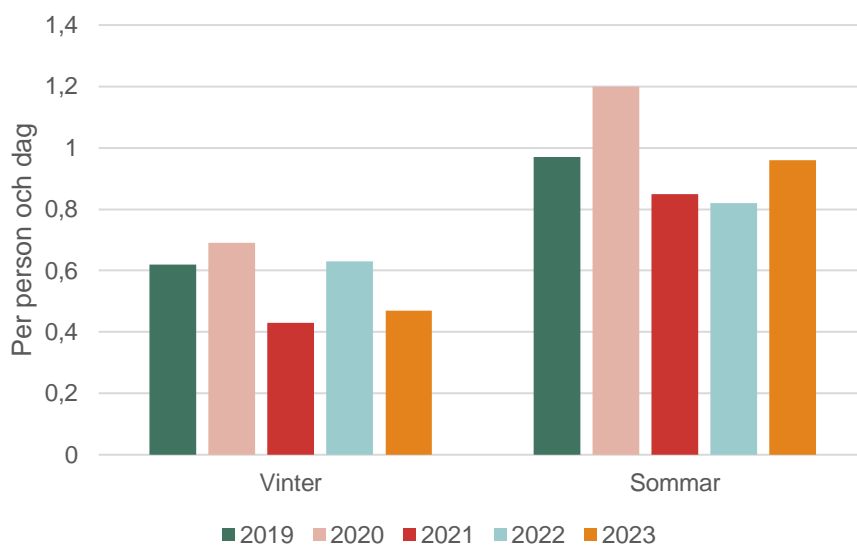
En del av variationen kan bero på slumpen och förändringarna över åren är inom felmarginalen. Uppgifterna kommer från RVU 2019–2023.

Resandets fördelning under året (antal resor)



Figur 1.C. Diagrammet visar antalet resor per person och dag med cykel under sommarhalvår jämfört med vinterhalvår under åren 2019–2023. Sommarhalvåret är april till september och vinterhalvåret oktober till mars.

Resandets fördelning under året (kilometer)



Figur 1.D. Diagrammet visar sträcka i kilometer per person och dag med cykel under sommarhalvår jämfört med vinterhalvår under åren 2019–2023. Sommarhalvåret är april till september och vinterhalvåret oktober till mars.

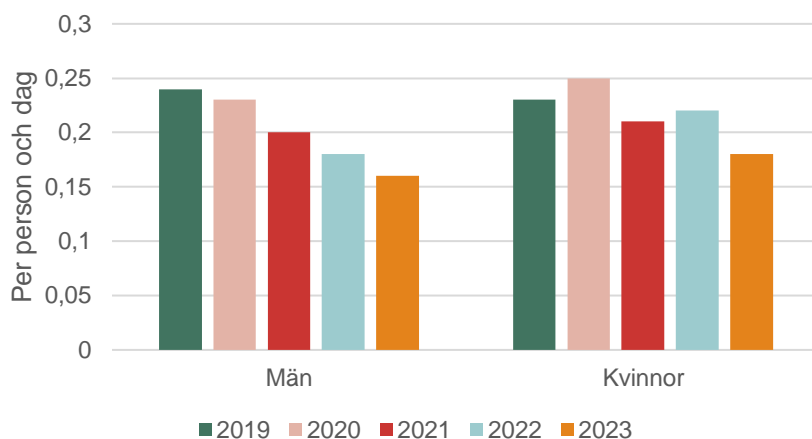
Större delen av cyklandet sker under sommaren. Under 2023 minskade antalet resor mer under vinterhalvåret (oktober – mars) än under sommarhalvåret (april – september). Sträckan i kilometer minskade under vinterhalvåret 2023, men ökade under sommarhalvåret. Förändringarna är dock inom felmarginalen.

Under de senaste fem åren har cykelresorna i snitt varit 56 procent fler och sträckan 68 procent längre under sommarhalvåret jämfört med vinterhalvåret. Det verkar

alltså som att cykelresorna inte bara är fler, utan också längre under sommarhalvåret.

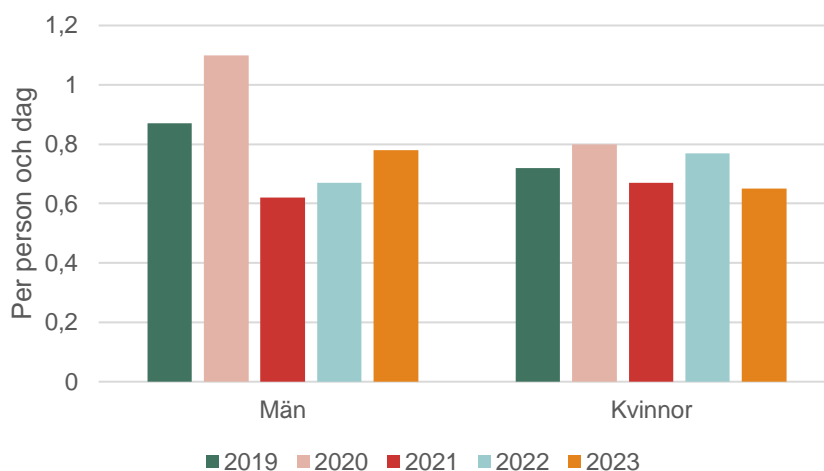
Uppgifterna kommer från RVU 2019–2023.

Resandets fördelning utifrån kön (antal resor)



Figur 1.E. Diagrammet visar antal resor per person och dag med cykel efter kön under åren 2019–2023.

Resandets fördelning utifrån kön (kilometer)

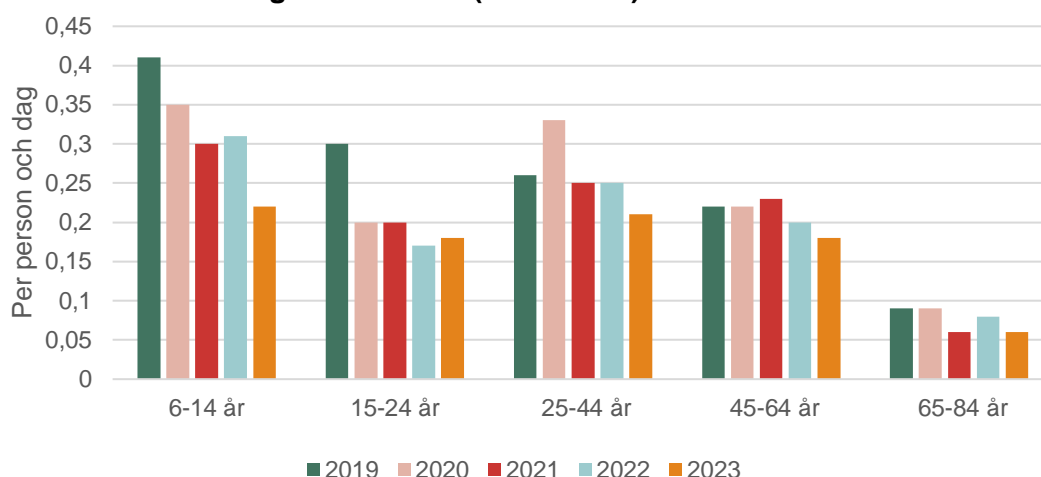


Figur 1.F. Diagrammet visar sträcka i kilometer per person och dag med cykel efter kön under åren 2019–2023.

Det är ganska små skillnader mellan män och kvinnor när det gäller både antalet resor och antalet cyklade kilometer. Under 2023 fanns en antydning till att kvinnor gör något fler cykelresor, medan männen cyklar något längre sträckor. Skillnaderna ligger dock inom felmarginalen.

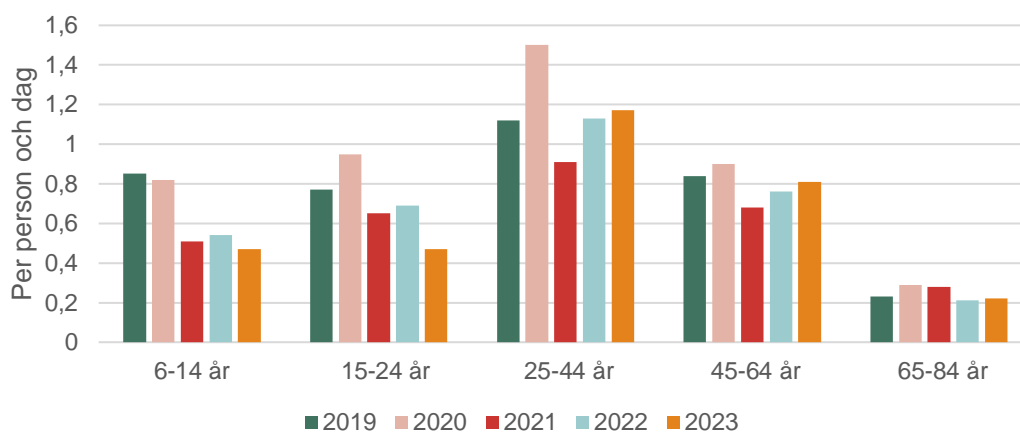
Uppgifterna kommer från RVU 2019–2023.

Resandets fördelning utifrån ålder (antal resor)



Figur 1.G. Diagrammet visar antal resor per person och dag med cykel efter ålder under åren 2019–2023.

Resandets fördelning utifrån ålder (kilometer)



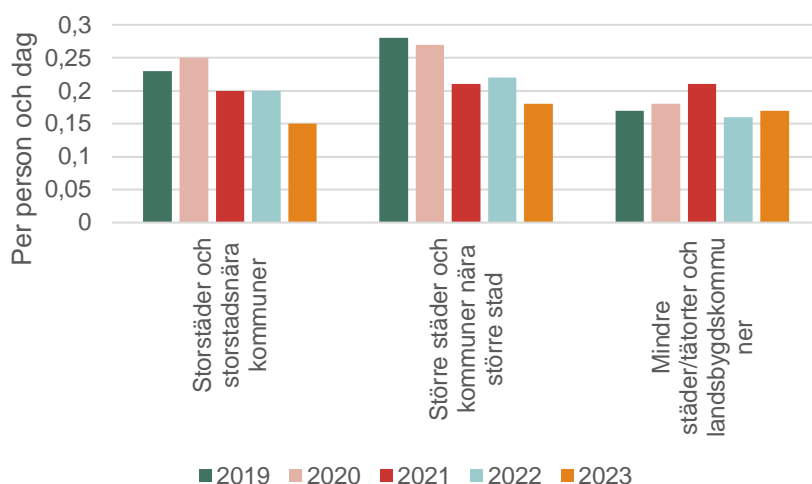
Figur 1.H. Diagrammet visar sträcka i kilometer per person och dag med cykel efter ålder under åren 2019–2023.

Personer över 65 år cyklar mindre än yngre. Övriga åldersgrupper gör ungefär lika många cykelresor. Det finns större skillnader i cyklad sträcka; framförallt cyklar personer 25–44 år längre än övriga åldersgrupper. De flesta skillnaderna ligger inom felmarginalerna, men det är statistiskt säkerställt att 65–84-åringar gör färre resor med cykel och cyklar kortare sträcka än övriga åldersgrupper, och att 25–44-åringar cyklar längre sträcka än yngre åldersgrupper.

Under 2023 minskade antalet cykelresor per person och dag för alla åldersgrupper utom 15–24-åringar. Den cyklade sträckan ökade något för personer över 25 år, men den minskade i de yngre åldersgrupperna. Förändringarna sedan 2022 ligger dock inom felmarginalen, men däremot är det statistiskt säkerställt att antalet cykelresor har minskat för åldersgrupperna 6–14 år respektive 25–44 år, från 2019 respektive 2020 till 2023.

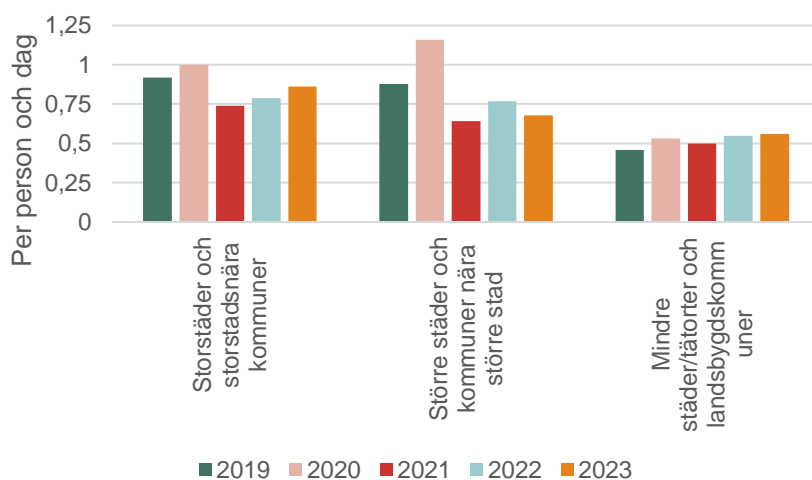
Uppgifterna kommer från RVU 2019–2023.

Resandets fördelning utifrån kommungrupp (antal resor)



Figur 1.I. Diagrammet visar antal resor per person och dag med cykel efter SKR:s kommungruppsindelning 2023 under åren 2019–2023.

Resandets fördelning utifrån kommungrupp (kilometer)



Figur 1.J. Diagrammet visar sträcka i kilometer per person och dag med cykel efter SKR:s kommungruppsindelning 2023 under åren 2019–2023.

Antalet resor med cykel skiljer sig inte så mycket mellan olika typer av kommuner.

Skillnaderna mellan kommungrupperna och många av förändringarna över åren är inom felmarginalen. Det är dock statistiskt säkerställt att antalet resor med cykel i storstäder och storstadsnära kommuner samt större städer och närliggande kommuner har minskat från 2019/2020 till 2023.

Med storstadsnära kommun menas en pendlingskommun där minst 40 procent av nattbefolkningen pendlar till arbete i en storstad eller storstadsnära kommun. Uppgifterna kommer från RVU 2019–2023.

Indikator 2: Hälsa och säkerhet för cyklister

Hälsa och säkerhet för cyklister är en nyckelindikator. Cykelrådet hade en önskan om att kvantitativt mäta och följa upp de positiva hälsoeffekterna av cykling, men nådde inte ända fram i det här cykelbokslutet. Därför finns istället en kvalitativ beskrivning av de positiva hälsoeffekterna av att cykla. Arbetet med att finna ett lämpligt kvantitativt mått fortsätter till kommande bokslut, och därför saknas det en redovisning av utvecklingen.

Antalet omkomna har ökat under 2023 jämfört med 2022, medan det finns en positiv utveckling för övriga mått. Därför är den samlade bedömningen en neutral utveckling för indikator 2, det vill säga att utvecklingen varken är positiv eller negativ.

Mått 2.1: Positiva hälsoeffekter av cykling

Inom ramen för olika regeringsuppdrag arbetar Trafikverket och Folkhälsomyndigheten tillsammans med andra myndigheter och aktörer, dels för att säkra rätt bakgrundsdata om cykling, dels för att om möjligt beräkna hälsoeffekterna av aktiva resor såsom cykling. Ambitionen är att i nästa bokslut kunna redovisa ett kvantitativt mått för de positiva hälsoeffekterna av cykling.

Positiva hälsoeffekter av fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet bidrar till bättre fysiskt och psykiskt välbefinnande, förebygger ohälsa och kan lindra eller bota många fall av psykisk ohälsa, smärta i rörelseorganen samt välfärdssjukdomar såsom hjärt-kärlsjukdomar, demens och cancer. Även en liten ökning av fysisk aktivitet kan ge stora hälsovinster på både kort och lång sikt, både för individen och samhället i stort.

Rekommendationer för fysisk aktivitet

Folkhälsomyndighetens riktlinjer för fysisk aktivitet och stillasittande ger rekommendationer för alla befolknings- och åldersgrupper i Sverige, oavsett kön, kulturell bakgrund, socioekonomisk status eller funktionsnedsättning. Det övergripande budskapet är att all rörelse räknas.

För alla åldrar rekommenderas pulshöjande aktiviteter; för barn 6–17 år i genomsnitt 60 minuter varje dag, och för vuxna samt äldre 150–300 minuter per vecka. Att redan som barn få in rutiner för fysisk aktivitet kan skapa förutsättningar för hälsosamma levnadsvanor som vuxen.

Befolkningen i Sverige uppnår inte rekommendationerna

Bland barn och unga uppges omkring två av tio att de är fysiskt aktiva minst en timme om dagen, och drygt två tredjedelar av den vuxna befolkningen uppges att de

är fysiskt aktiva minst 150 minuter per vecka. Mätningar av fysisk aktivitet genomförs oftast genom olika självskattningar, vilket kan leda till osäkra värden. När man jämför självskattade värden med uppmätta värden genom rörelsemätare ser man ofta stora skillnader. Faktiska mätningar i Sverige visar att femåriga barn sitter stilla cirka nio timmar per dag, ungdomar tio timmar per dag, män och kvinnor i övre medelåldern nio till tio timmar per dag och friska hemmaboende äldre lika länge. Hälsoundersökningar inom företagshälsovården visar att andelen vuxna med nedsatt kondition har nästan fördubblats från 27 till 46 procent från 1995 till 2017.

Kopplingen mellan cykel och hälsa

Aktivt resande har positiva effekter på människors hälsa. Forskning visar att rörelse varje dag har större betydelse för hälsan och välbefinnandet än man tidigare har trott, och Folkhälsomyndigheten anser därför att gå eller cykla är en av de viktigaste formerna av fysisk aktivitet. Även WHO framhåller aktiva transporter som en effektiv åtgärd för att öka den fysiska aktiviteten och få en bättre folkhälsa. De framhåller också samhällsekonomiska vinster med ökade aktiva transporter.

Om cykel och gång ersätter motordrivna transportsätt uppnås också positiva hälsoeffekter genom bland annat minskat buller och bättre luftkvalitet. Minskad andel motordriven trafik skapar också en tryggare och säkrare trafikmiljö.

Genom aktiva resor, såsom cykling och gång, kan den enskilda individen relativt enkelt öka sin fysiska aktivitet i vardagen.

Att mäta hälsoeffekter av cykling

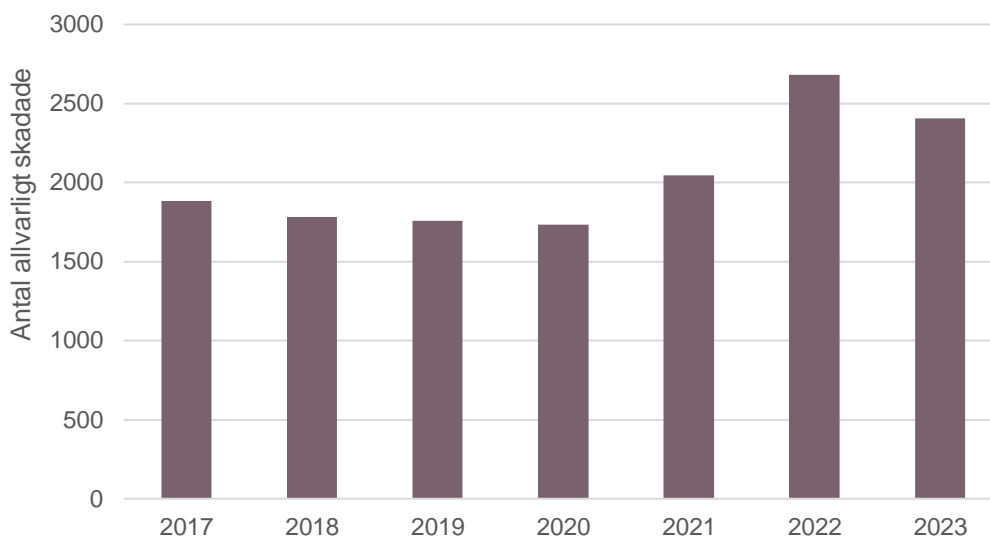
Det finns olika metoder för att beräkna hälsoeffekter av cykling och gång. Resultaten kan användas som underlag vid prioriteringar av åtgärder i stads- och trafikplaneringen, men också som ett sätt att följa upp utvecklingen av aktiva resor.

HEAT (Health Equity Assessment Tool) är ett verktyg som WHO tagit fram och estimerar det samhällsekonomiska värdet av minskad dödlighet som är resultatet av en viss mängd gång eller cykling. HEAT tar också hänsyn till hälsoeffekterna av trafikolyckor, luftföroreningar och effekterna av koldioxidutsläpp.

DALY är ett mått för att mäta funktionsjusterade levnadsår (disability-adjusted life years). DALY är ett sätt att kvantifiera hur stor påverkan på hälsan är på populationsnivå, där hänsyn tas till både för tidig död och funktionsnedsättning. QALY står för kvalitetsjusterade levnadsår (quality adjusted life years) och är ett alternativt mått som istället mäter förbättrad livskvalitet.

Mått 2.2: Allvarligt skadade cyklister

Antal allvarligt skadade cyklister



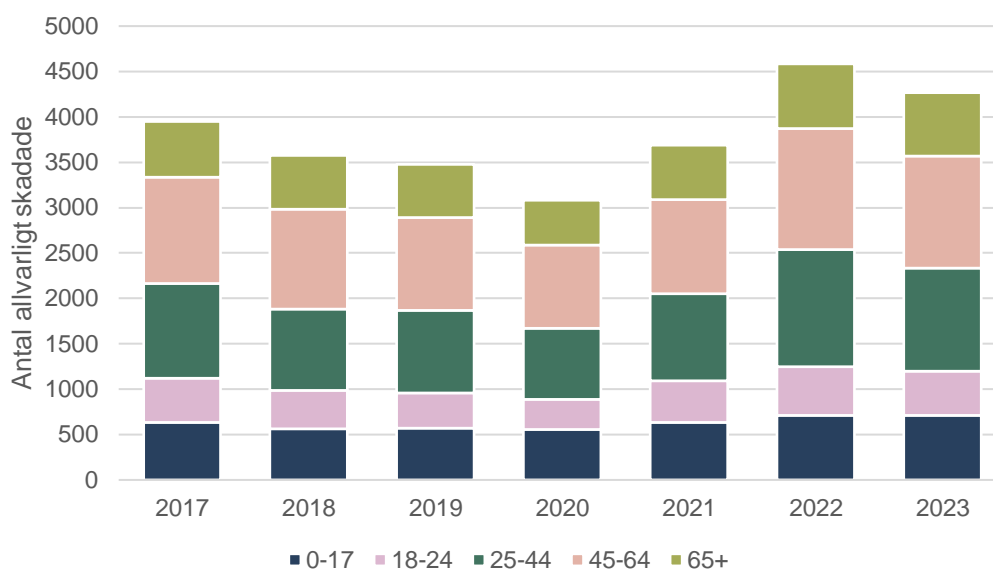
Figur 2.2.A. Diagrammet visar antalet allvarligt skadade cyklister per år under åren 2017–2023.

Som allvarligt skadad definieras den som i samband med en vägtrafikolycka fått en skada som riskerar ge minst 1 procent medicinsk invaliditet, och tas fram genom en beräkning baserat på sjukvårdens rapportering av skadade. I statistiken för cykel ingår bland annat vanlig cykel, elcykel, elsparkcykel och eldriven rullstol.

Antalet allvarligt skadade personer i olyckor på cykel ser ut att ha minskat under 2023 jämfört med 2022, men det finns en osäkerhet i siffran för 2023. Under 2023 skadades 2 405 personer allvarligt i cykelolyckor, mot 2 680 personer år 2022.

Cirka 2 000, eller 83 procent, av personerna som blev allvarligt skadade blev det i en singelolycka, det vill säga utan att kollidera med en annan trafikant. 15 procent skadades i en olycka med en annan trafikant (fotgängare, cykel, moped eller motorfordon) och 2 procent räknas som övrigt.

Ålder på allvarligt skadade cyklister

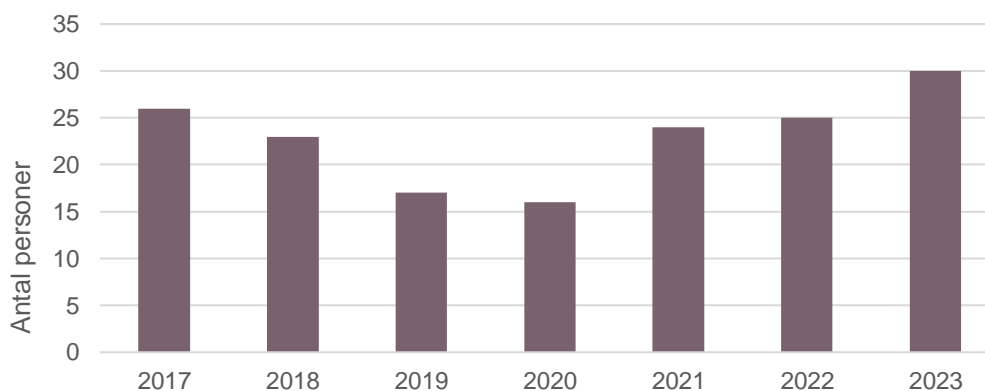


Figur 2.2.B. Diagrammet visar antalet allvarligt skadade cyklister, utifrån ålder för åren 2017–2023.

Uppgifterna om allvarligt skadade cyklister kommer från Trafikverkets rapport *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2023*, samt kompletterande uppgifter från Trafikverket. I analysen uppges att siffrorna för 2023 inte var kompletta när den togs fram på grund av eftersläpning i sjukvårdens rapportering. En förklaring till att allvarligt skadade i bland annat cykelolyckor ökat efter pandemin kan vara att sjukvården tidigare prioriterat bort att rapportera den typen av olyckor. År 2021 infördes en lag som gör det obligatoriskt för sjukhus med akutvård att rapportera trafikskadade. Utvecklingen bör tolkas med försiktighet, eftersom det troligen funnits en större underrapportering tidigare.

Mått 2.3: Omkomna cyklister ↓

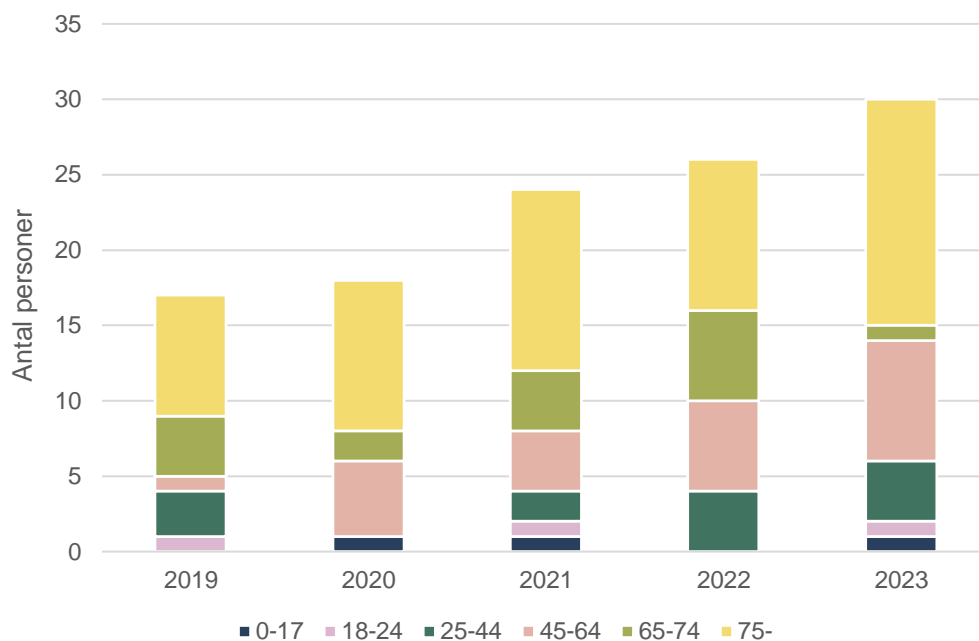
Antal omkomna cyklister



Figur 2.3.A. Diagrammet visar antalet omkomna cyklister i cykelolyckor per år för åren 2017–2023.

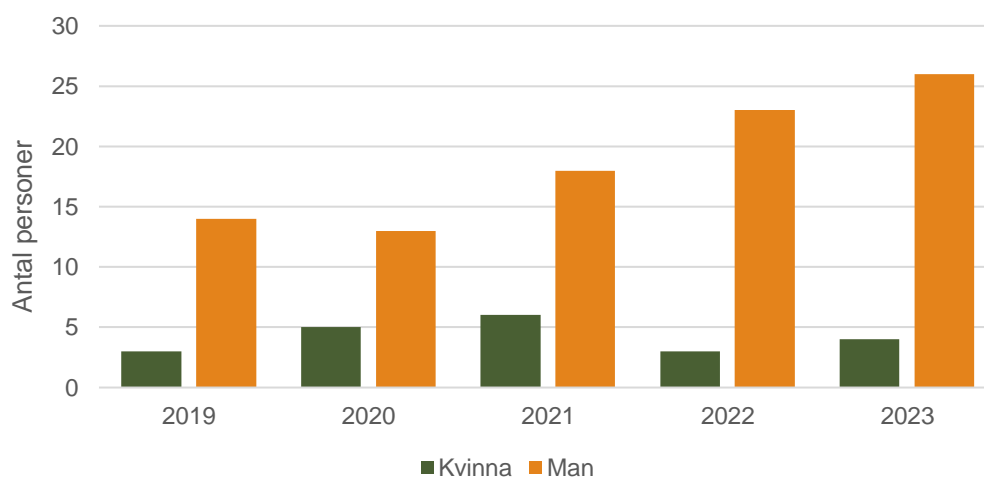
Antalet omkomna i cykelolyckor ökade under 2023, med 30 omkomna cyklister år 2023 jämfört med 25 omkomna år 2022. Antalet omkomna cyklister minskade från 2017 till 2020, men därefter har siffrorna vänt och antalet omkomna år 2023 är den högsta noteringen under perioden.

Ålder på omkomna cyklister



Figur 2.3.B. Diagrammet visar antalet omkomna cyklister i cykelolyckor, utifrån ålder för åren 2019–2023.

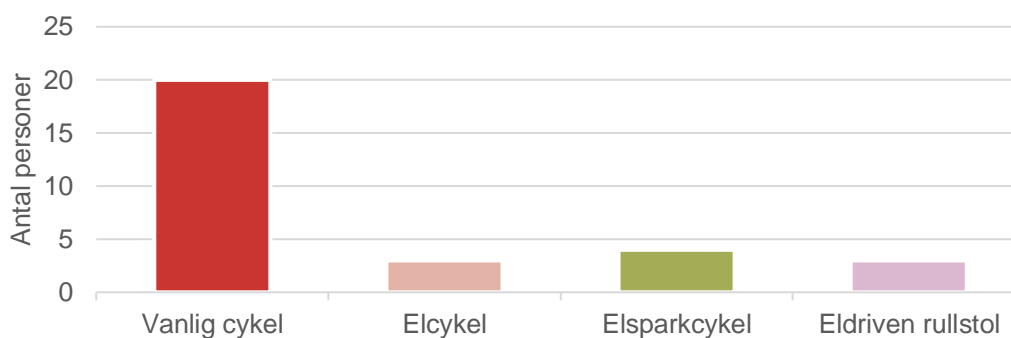
Kön på omkomna cyklister



Figur 2.3.C. Diagrammet visar antalet omkomna cyklister i cykelolyckor, utifrån kön för åren 2019–2023.

50 procent av de omkomna var över 75 år, och 87 procent av de omkomna var män.

Typ av cykel vid olyckor med dödlig utgång



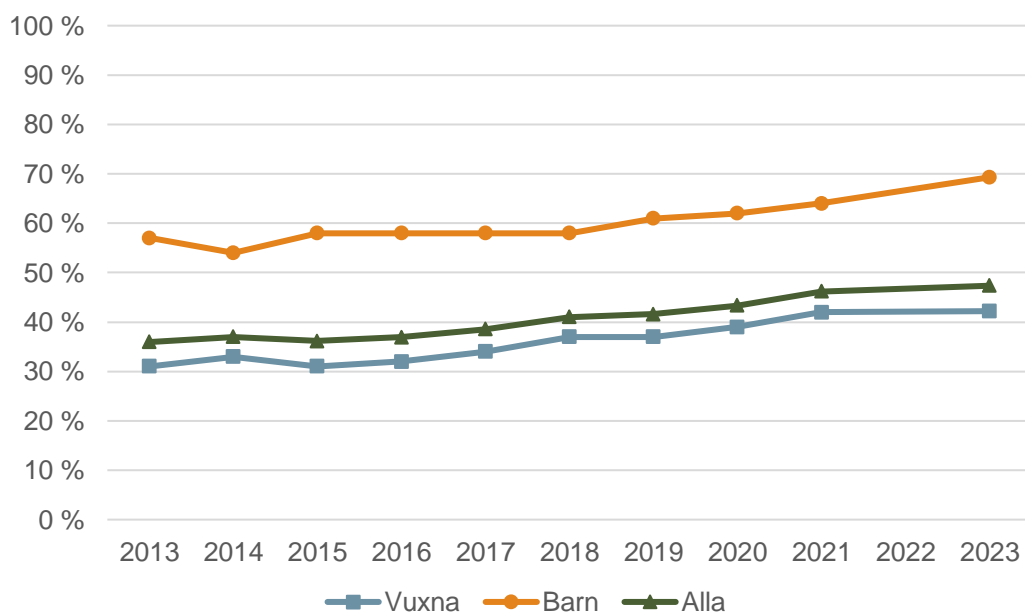
Figur 2.3.D. Diagrammet visar antalet omkomna cyklister utifrån typen av cykel år 2023.

I statistiken för cykel ingår bland annat vanlig cykel, elcykel, elsparkcykel och eldriven rullstol eftersom alla dessa klassas som cykel enligt lagen (2021:559) om vägtrafikdefinitioner. Två tredjedelar av de omkomna färdades på vanlig cykel.

Uppgifterna kommer från Trafikverkets rapport ”Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2023” och Trafikverket.

Mått 2.4: Cyklister med hjälm

Andel cyklister med hjälm



Figur 2.4. Diagrammet visar andelen cyklister som har observerats med hjälm, fördelat på barn, vuxna och alla sammanslaget, under åren 2013 till 2023.

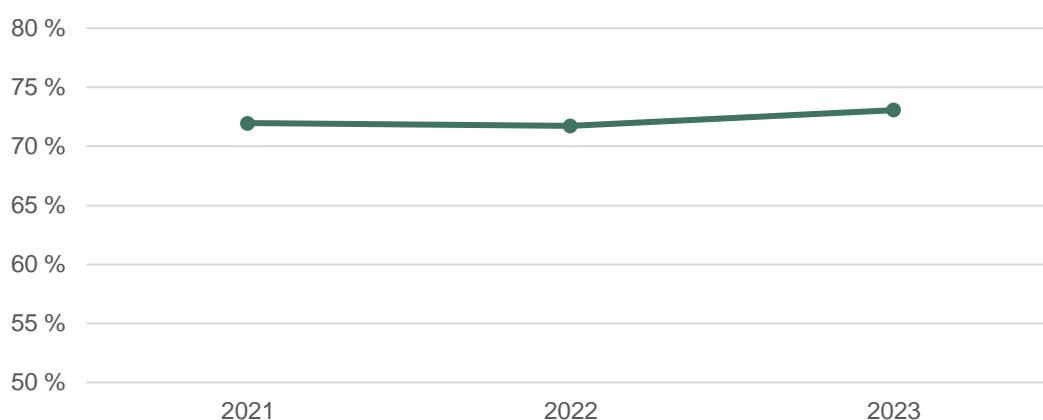
Andelen vuxna på cykelstråk och vid grundskolor som observerades med cykelhjälm år 2023 var 42 procent. Den siffran är densamma som år 2021.

Av barn under 16 år som cyklar och som observerats vid skolor och på cykelstråk använde 69 procent hjälm, jämfört med 64 procent för 2021.

År 2023 var den observerade sammantagna cykelhjälmsanvändningen 47 procent, vilket är en ökning med 1 procentenhet jämfört med 2021. Uppgifterna är baserade på NTF:s observationer under åren 2013–2021 och Trafikias observation 2023, som återges i ”Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2023”. Kompletterande uppgifter kommer från Trafikverket.

Mått 2.5: Nöjdhet med trafiksäkerhet

Andel nöjda med trafiksäkerheten



Figur 2.5. Diagrammet visar andelen invånare som är nöjda med trafiksäkerheten på gång- och cykelvägar, åren 2021–2023.

Andelen invånare som har svarat att säkerheten på gång- och cykelvägar i kommunen är mycket bra eller ganska bra var 73 procent år 2023. Det är en liten ökning jämfört med tidigare, men ökningen är inte statistiskt säkerställd. Statistiken kommer från SCB:s medborgarundersökning.

Indikator 3: Cykeln som färdssätt

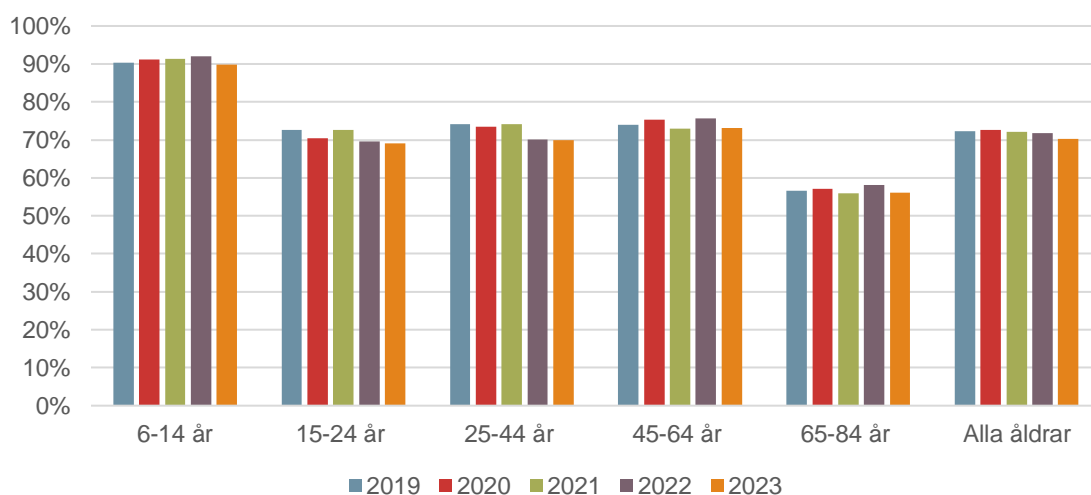
I denna indikator redovisas både de individuella förutsättningarna för att cykla utifrån tillgång till cykel och hela-resan-perspektivet i form av kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik.

Trots minskad nyförsäljning av cykel har majoriteten av befolkningen tillgång till cykel.

De olika måtten inom indikatorn visar både en positiv och en negativ utveckling, men sammantaget är bedömningen att indikatorn går i negativ riktning.

Mått 3.1: Tillgång till cykel

Andel med tillgång till cykel



Figur 3.1. Diagrammet visar andelen personer som har tillgång till cykel, och som använt den under senaste året. Tillgången är fördelad efter ålder samt totalt för alla åldrar och visas per år för åren 2019–2023.

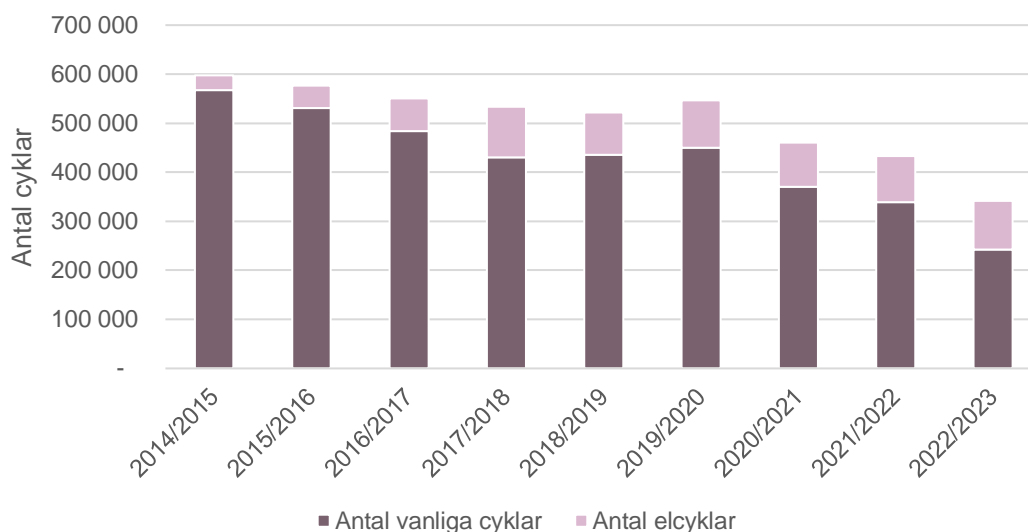
Tillgången till cykel har varit ungefär densamma de senaste fem åren, men med en svag nedgång i de flesta åldersgrupperna under 2023.

Totalt sett har sju av tio personer tillgång till en cykel som de använt någon gång under det senaste året. Framförallt har barn (6–14 år) tillgång till cykel i stor utsträckning; nio av tio. I den äldsta åldersgruppen (65–84 år) är det bara knappt sex av tio som har tillgång till cykel.

Skillnaderna mellan åldersgrupperna är statistiskt säkerställda enbart för den yngsta och äldsta åldersgruppen. Skillnaderna över åren ligger inom felmarginalen. Uppgifterna kommer från RVU 2019–2023.

Mått 3.2: Nyförsäljning av cyklar

Antal sålda cyklar



Figur 3.2. Diagrammet visar antalet cyklar som har sålts till återförsäljare. Det motsvarar på ungefärlig nivå antalet cyklar sålda till kunder. Diagrammet visar antalet vanliga cyklar och elcyklar och är fördelat per cykelår, år 2014/2015 till 2022/2023.

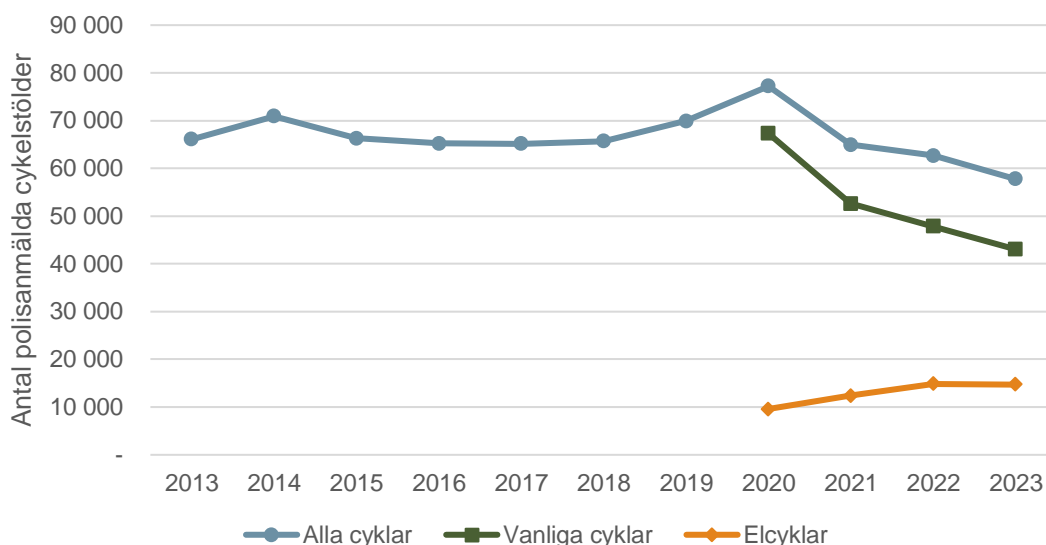
Antalet sålda cyklar har minskat varje år de senaste 10 åren, bortsett från första pandemiåret som innebar en svag ökning. Det senaste året har antalet sålda vanliga cyklar minskat väsentligt med ungefär 100 000 mellan 2021/2022 och 2022/2023, vilket är en minskning på nästan 30 procent. Minskningen beror bland annat på en svag krona som leder till högre priser och lågkonjunktur.

Försäljningen av elcyklar har legat på en ganska stabil nivå sedan 2017/2018. De två senaste åren har antalet sålda elcyklar ökat med cirka 10 procent. Eftersom antalet sålda vanliga cyklar har minskat drastiskt har marknadsandelen för elcyklar ökat ordentligt. Under 2022/2023 var 29 procent av de sålda cyklarna elcyklar jämfört med 22 procent året innan.

Siffrorna kommer från Cykelbranschens marknadsuppskattning och baseras på cykelåret som löper 1 september till 31 augusti. Siffrorna gäller hela Sverige och alla återförsäljare av nya cyklar.

Mått 3.3: Cykelstölder

Antal polisanmälda cykelstölder

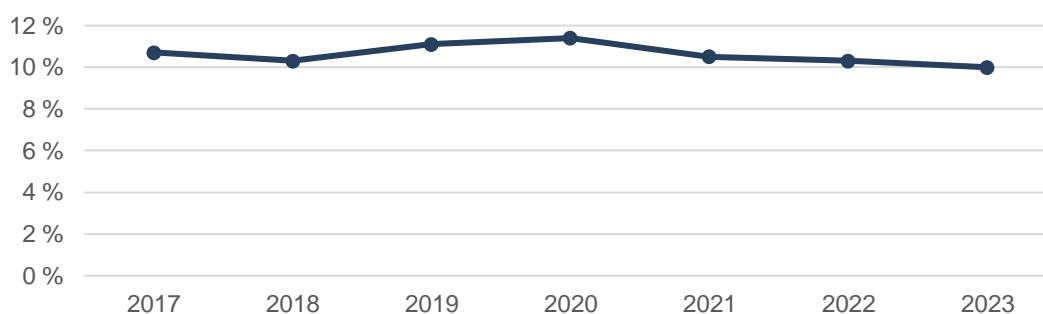


Figur 3.3.A. Diagrammet visar antalet polisanmälda cykelstölder 2013–2023. Från 2020 är det uppdelat på elcyklar och vanliga cyklar.

Under 2023 polisanmäldes 57 765 cykelstölder i Sverige. Antalet anmälda cykelstölder har legat relativt stabilt de senaste tio åren, runt 65 000, men man kan ana en svagt minskande trend sedan 2020. År 2023 var antalet anmälda cykelstölder det lägsta på 10 år. Förutsatt att siffrorna återspeglar brottsutvecklingen i stort, är det positivt med färre anmälningar.

Uppgifterna kommer från Brottsförebyggande rådet (Brå) som är den officiella myndigheten för kriminalstatistik.

Andel hushåll utsatta för cykelstöld



Figur 3.3.B. Diagrammet visar i hur många procent av hushållen någon säger sig ha blivit utsatt för cykelstöld, per år under åren 2017–2023.

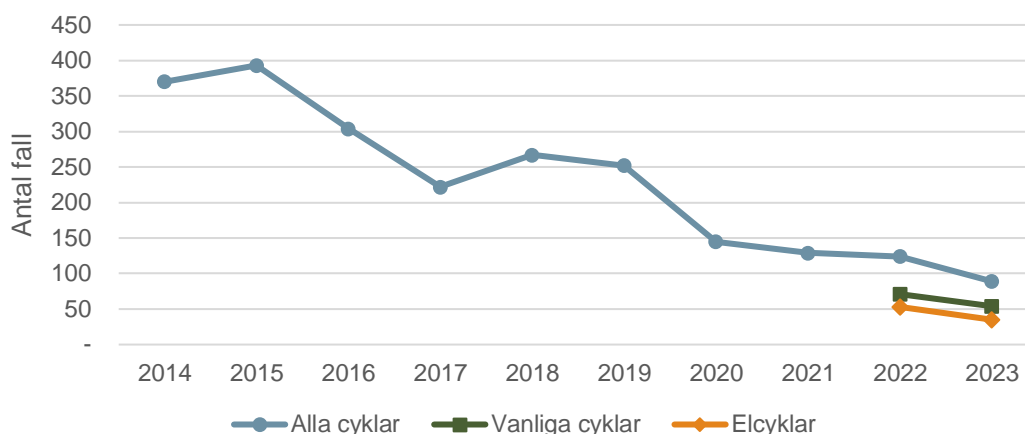
I ungefär 10 procent av hushållen har någon fått minst en cykel stulen det senaste året. Man kan se en svagt minskande trend i antalet självskattade stölder i nationella trygghetsundersökningen (NTU) sedan toppen 2020. Detta tyder på att

stölderna faktiskt minskar i antal. Men det kan även vara ett tecken på att färre använder sina cyklar, vilket skulle vara negativt.

I NTU svarar en betydande del att de blivit bestulna på mer än en cykel. Siffrorna tyder på att det sker över en halv miljon cykelstöld i Sverige varje år. Mörkertalet är i så fall närmare 90 procent om man jämför med antalet anmälda cykelstöld.

Uppgifterna kommer från NTU – en enkätstudie som Brå gör årligen. Resultaten finns på Brås webbplats och går att se för enskilda lokalpolisområden.

Antal uppklarade cykelstöld



Figur 3.3.C. Diagrammet visar antalet fall där en person över 15 år har blivit lagförd för en cykelstöld under året, för åren 2014 till 2023.

Siffrorna visar att antalet som lagförs har minskat de senaste åren, från knappt 400 år 2015 till 89 år 2023.

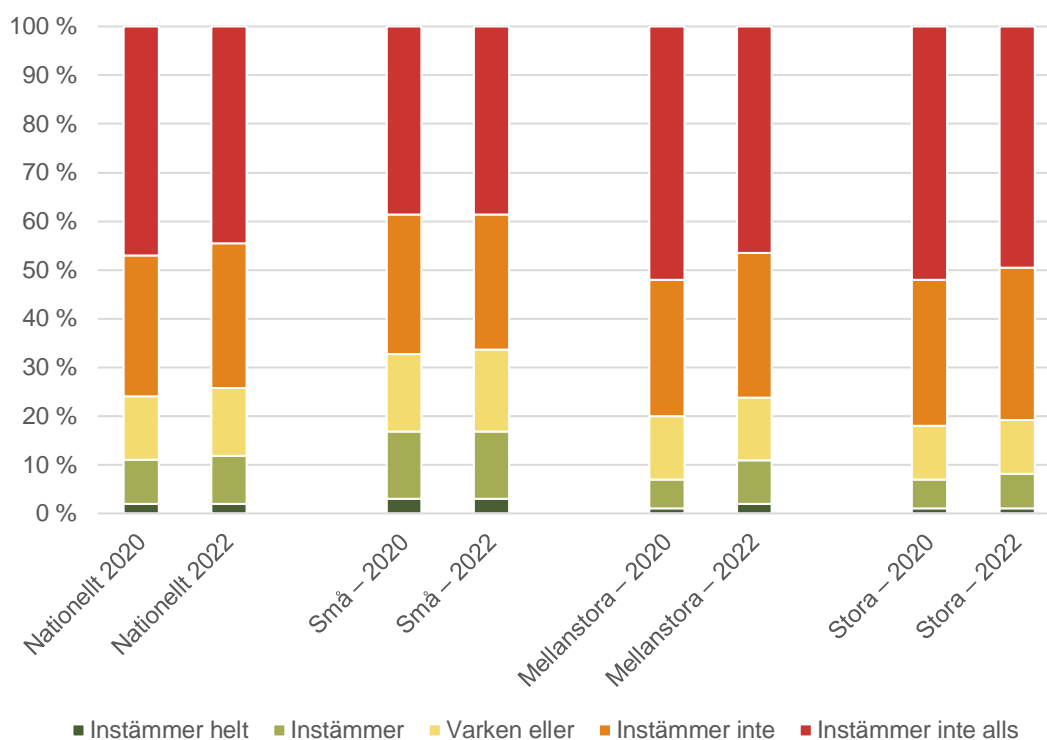
Cykelstöld är det vanligaste egendomsbrottet, och med tanke på det är minskningen i antalet lagförda problematisk. Det är statistiskt sett nästintill riskfritt att begå en cykelstöld. Andelen cykelstöld som lagförs är nära noll procent.

Det är värt att notera att antalet lagförda personer minskat med mer än 75 procent sedan 2015, om än från redan låga nivåer.

Uppgifterna kommer från Brå och finns tillgängliga på deras webbplats.

Mått 3.4: Möjlighet att ta med cykel på kollektivtrafik

Upplevd möjlighet att ta med cykel på kollektivtrafik (andel)



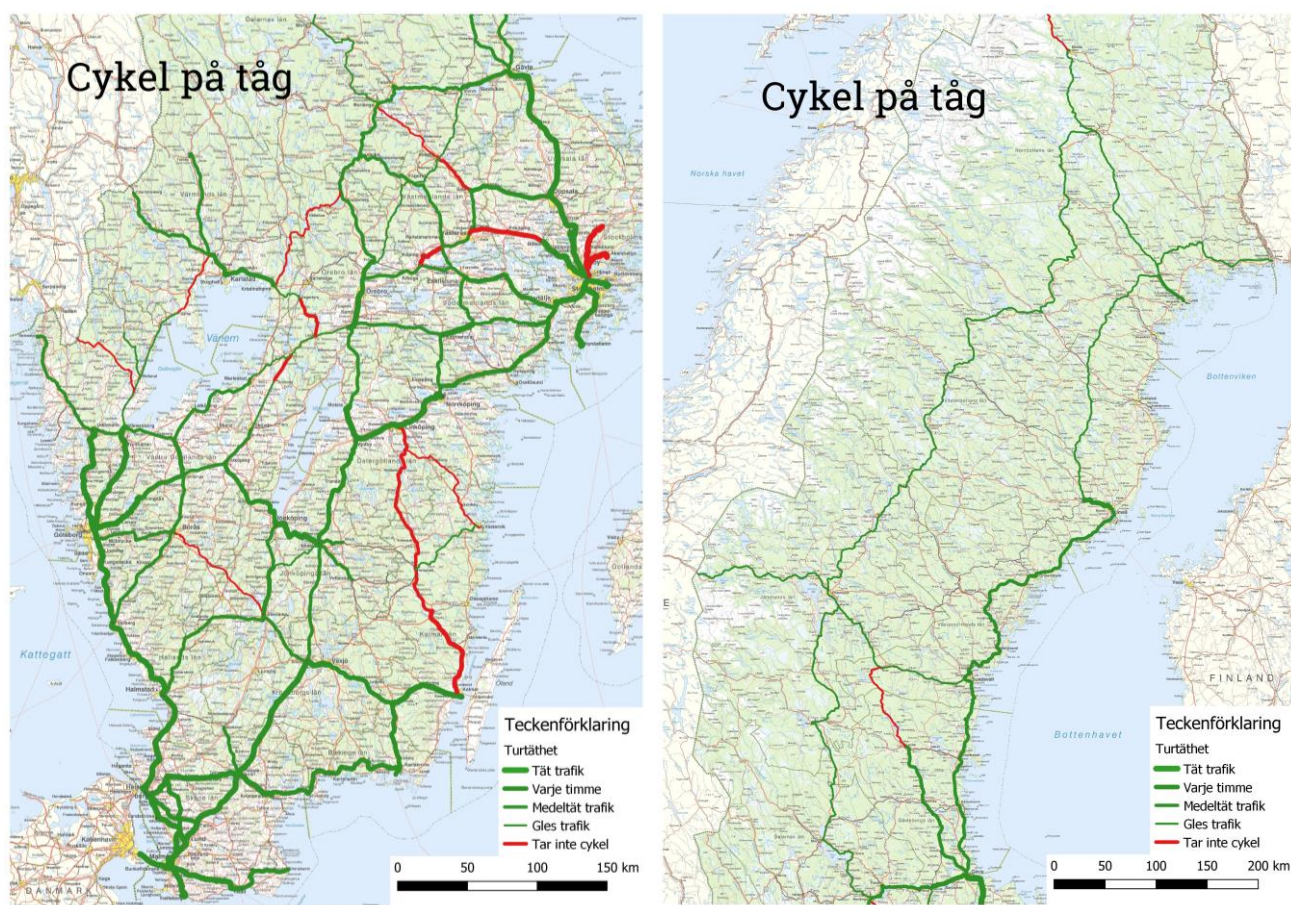
Figur 3.4.A. Diagrammet visar cyklisters svar på påståendet att det finns en bra möjlighet att ta med cykeln i kollektivtrafiken. Svaren fördelar sig från "instämmer helt" till "instämmer inte alls", uppdelat på små, mellanstora och stora kommuner samt nationellt, för åren 2020 och 2022.

Bara 12 procent av de som svarat på Cyklistvelometern anser att det finns bra möjligheter att ta med sig cykeln i kollektivtrafiken. I små kommuner är det fler, 17 procent, som instämmer i påståendet att det är lätt att ta med sig cykeln, jämfört med i mellanstora eller stora kommuner där 11 respektive 8 procent instämmer.

Jämfört med 2020 har antalet som instämmer i att det finns bra möjlighet att ta med cykeln i kollektivtrafik ökat i mellanstora och stora kommuner, om än från en låg nivå. För små kommuner ser man inte samma skillnad mellan 2020 och 2022.

Siffrorna kommer från Cykelfrämjandets Cyklistvelometer 2020 och 2022.

Faktisk möjlighet att ta med cykel på tåg



Figur 3.4.B-C. Naturskyddsföreningens kartor visar vilka sträckor som det är möjligt att ta med sig cykel på tåg, i grönt, och sträckor där det inte går i rött, under 2023.

På en stor majoritet av tåglinjerna i Sverige är det möjligt att ta med cykeln. Det visar en sammanställning som Naturskyddsföreningen i Lund har gjort, där de på kartor visar var det är möjligt att ta med sig cykeln på tåget.

I de flesta län kan man ta med sin cykel på de regionala tågen. Det går också att ta med cykeln på pendeltåg, men då kan det vara begränsat till att enbart gälla under lågtrafik. På många tåg finns det bara plats för ett fåtal cyklar. På SJ:s fjärrtåg går det endast att ta med sin cykel på resan om den monteras ner eller fälls ihop och förvaras i väska.

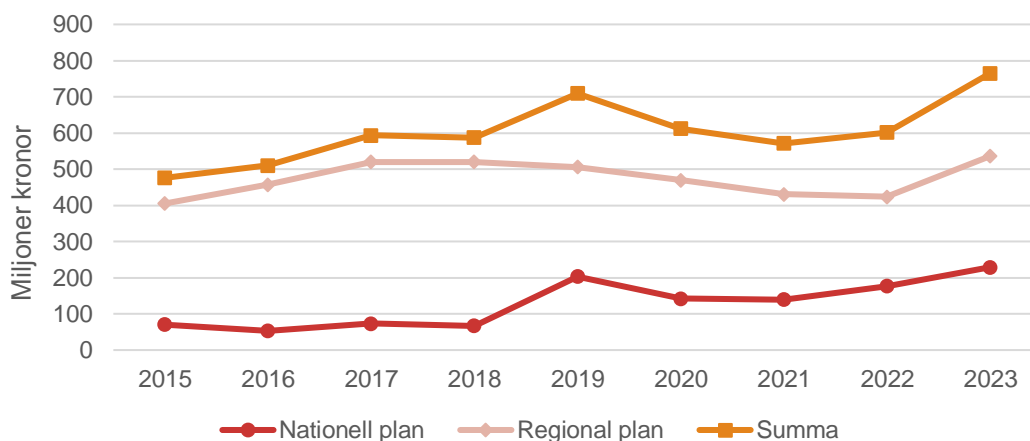
Indikator 4: Offentliga åtgärder för cykling

Offentliga åtgärder i form av ekonomiska styrmedel, exempelvis investeringar i cykelvägnätet, och den politiska ambitionsnivån, som framgår genom exempelvis cykelplaner och cykelstrategier, påverkar förutsättningarna att cykla. Det redovisas i denna indikator. Då tre av fyra mått visar en positiv utveckling är bedömningen att indikatorn går i önskvärd riktning.

Under 2023 har investeringarna ökat. Det är en positiv utveckling för cyklingen, men de senaste årens inflation har påverkat kostnaderna med en negativ effekt på investeringarna. Storleken på den negativa effekten är inte klarlagd. Det är därför oklart om de ökade investeringarna enbart har inneburit en jämförbar nivå mot tidigare år, eller om investeringarna också har lett till mer cykelvägnät än tidigare. Många gånger är det svårt att särskilja åtgärder för cykel eftersom de ofta är inbakade i infrastruktursatsningar i stort. Kostnaderna för infrastruktur skiljer sig också åt över landet.

Mått 4.1: Investeringar i det statliga cykelvägnätet

Investeringar i det statliga cykelvägnätet



Figur 4.1. Diagrammet visar investeringar under 2015–2023 i cykelfrämjande åtgärder längs det statliga vägnätet i miljoner kronor, uppdelat på om åtgärderna ligger i nationell eller regional plan.

Under åren 2015–2023 har cirka 5,4 miljarder kronor investerats i cykelfrämjande åtgärder längs det statliga vägnätet, samt som statlig medfinansiering till det kommunala vägnätet. Från 2019 beräknas kostnaderna på ett nytt sätt som även inkluderar uppskattad medelförbrukning från namngivna objekt i den nationella planen.

Cykelåtgärder på det statliga vägnätet kan ingå antingen i den nationella planen för transportinfrastrukturen eller i de regionala planerna för transportinfrastruktur.

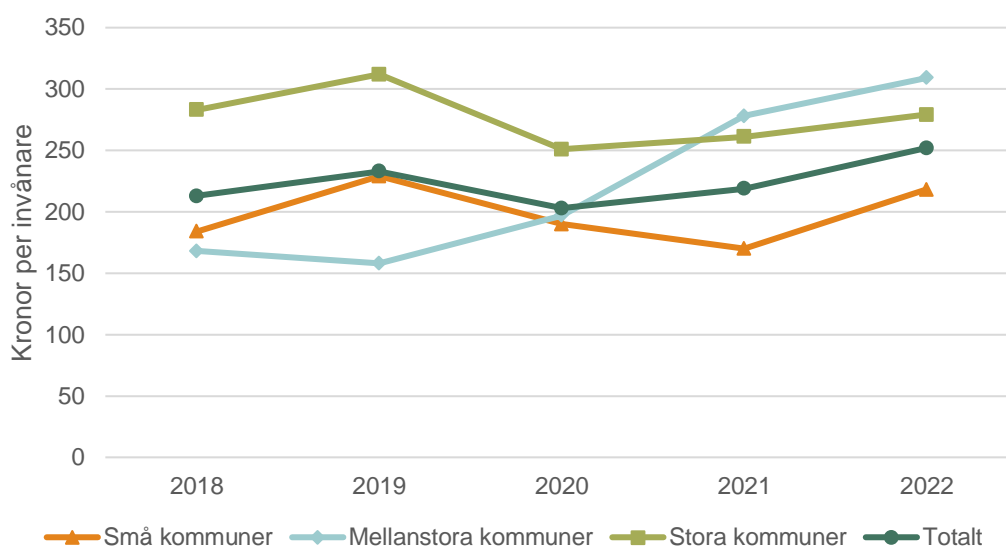
Utvecklingen av investeringar i cykelfrämjande åtgärder bedöms vara positiv jämfört med tidigare år, för både den nationella planen och de regionala planerna.

Investeringar i cykelfrämjande åtgärder kan vara till exempel cykelbanor och planskilda cykelpassager samt utbetalning av statlig medfinansiering till cykelåtgärder på det kommunala vägnätet. Cykelåtgärder kan också ingå i andra vägprojekt inom den nationella planen och regionala planer utan att vara utpekade som cykelprojekt. Det finns därför en schablon för dessa inkluderad i uppgifterna.

Uppgifterna kommer från Trafikverket.

Mått 4.2: Investeringar i det kommunala cykelvägnätet

Investeringar i det kommunala cykelvägnätet (kronor per invånare)



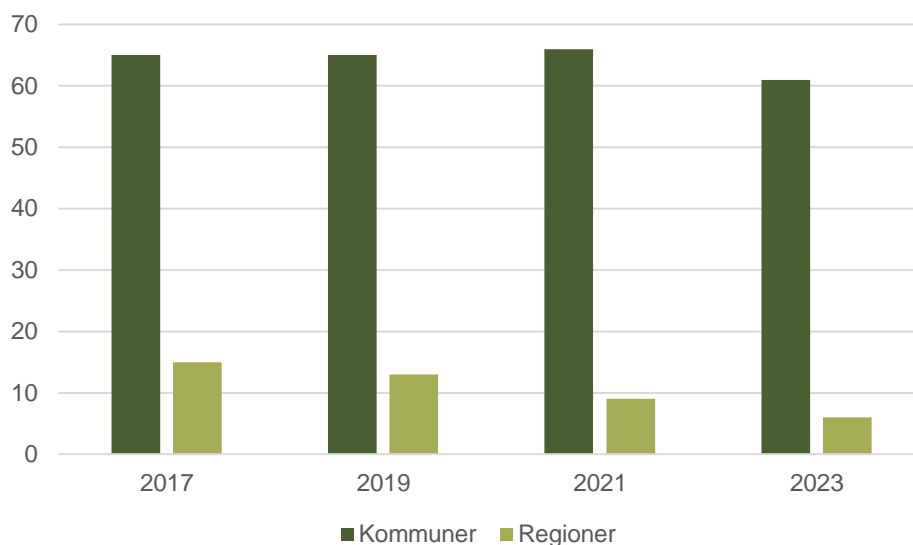
Figur 4.2. Diagrammet visar ett genomsnitt av ett antal kommuners investeringar i ny cykelinfrastruktur. Det redovisas som ett genomsnitt av antalet kronor per invånare per år under åren 2018–2022, uppdelat på små, mellanstora och stora kommuner samt totalt.

De kommunala investeringarna i ny cykelinfrastruktur ökade 2022 jämfört med 2021. Ökningen gäller för alla kommuner, oavsett storlek. I genomsnitt har kommunerna investerat 252 kronor per invånare i ny cykelinfrastruktur.

Uppgifterna bygger på självrapportering från de kommuner som deltagit i Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2019 till 2023, och gäller för året innan. Det betyder att kommuner som var med i Kommunvelometern 2023 rapporterade in investeringar för 2022, och syns i diagrammet för 2022. Eftersom olika kommuner kan delta i Kommunvelometern olika år, kan värdena öka eller minska utan att det motsvaras av förändringar i landet som helhet.

Mått 4.3: Cykelplaner och cykelstrategier

Kommuner och regioner med cykelplaner max 5 år gamla

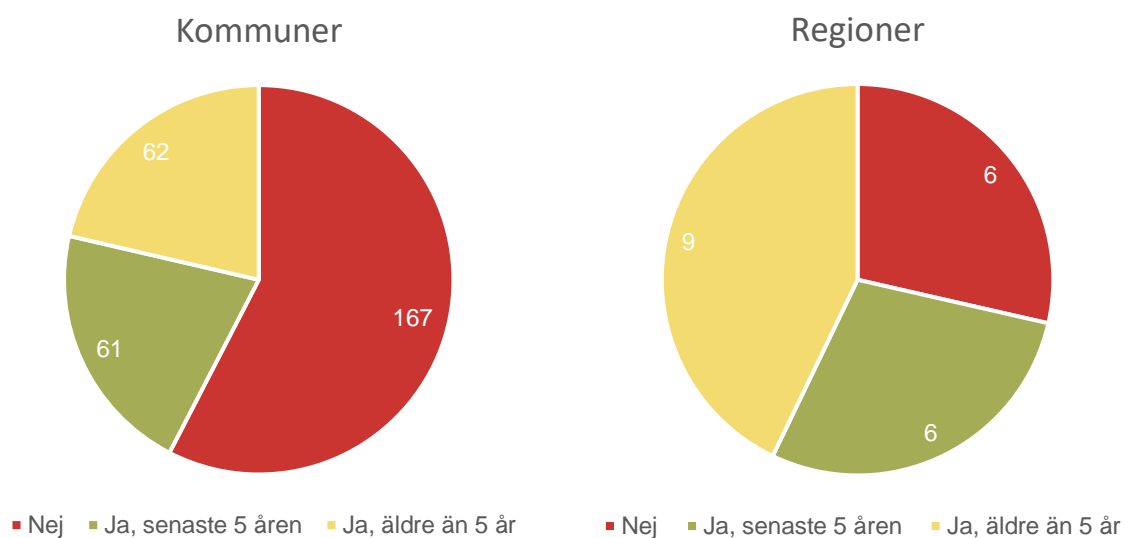


Figur 4.3.A. Diagrammet visar antalet kommuner och regioner som har en cykelplan, cykelstrategi eller motsvarande som är maximalt 5 år gammal, åren 2017–2023.

År 2023 hade 61 kommuner en cykelplan, cykelstrategi eller motsvarande dokument som var maximalt 5 år gammalt. Det är en minskning jämfört med tidigare år, till exempel 66 kommuner år 2021. Även regioner har färre cykelstrategier eller cykelplaner: endast 6 stycken år 2023 jämfört med 9 stycken år 2021. Det är däremot ett stort antal regioner, men även en del kommuner, som har en cykelplan eller cykelstrategi som är äldre än 5 år.

Det finns 290 kommuner och 21 regioner i Sverige.

Kommuner och regioner med eller utan cykelplaner

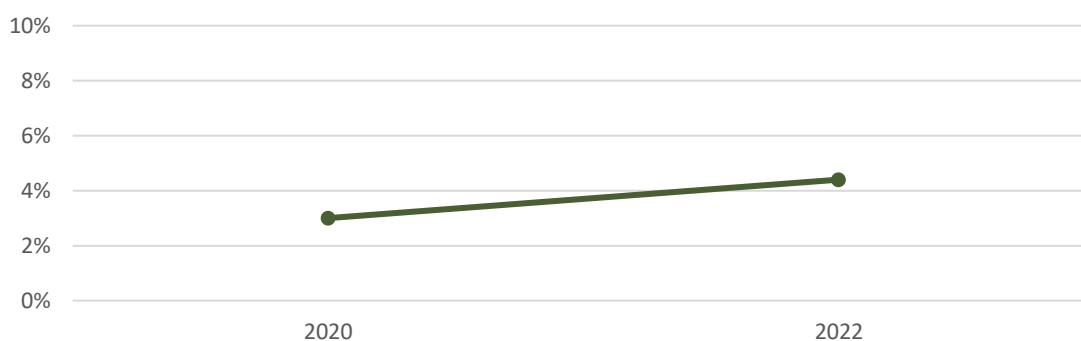


Figur 4.3.B-C. Diagrammen visar hur många av Sveriges kommuner respektive regioner som har eller inte har en cykelplan, cykelstrategi eller motsvarande. De som har en sådan är uppdelade efter hur gammal den är. Siffrorna i diagrammen anger antalet kommuner respektive regioner med eller utan cykelplan, cykelstrategi eller motsvarande år 2023.

Siffrorna är baserade på en genomgång av kommuners och regioners webbplatser under våren 2024, samt tidigare års cykelbokslut. Trafikverket gjorde genomgången för att se hur många kommuner och regioner som har politiskt fastställda dokument som specifikt avser cykling på lokal och regional nivå. Dokumenten skulle vara fastställda senast 2023. Det är mer vanligt att kommuner har en cykelplan, medan regioner istället har en cykelstrategi.

Mått 4.4: Tillgång till förmåncykel

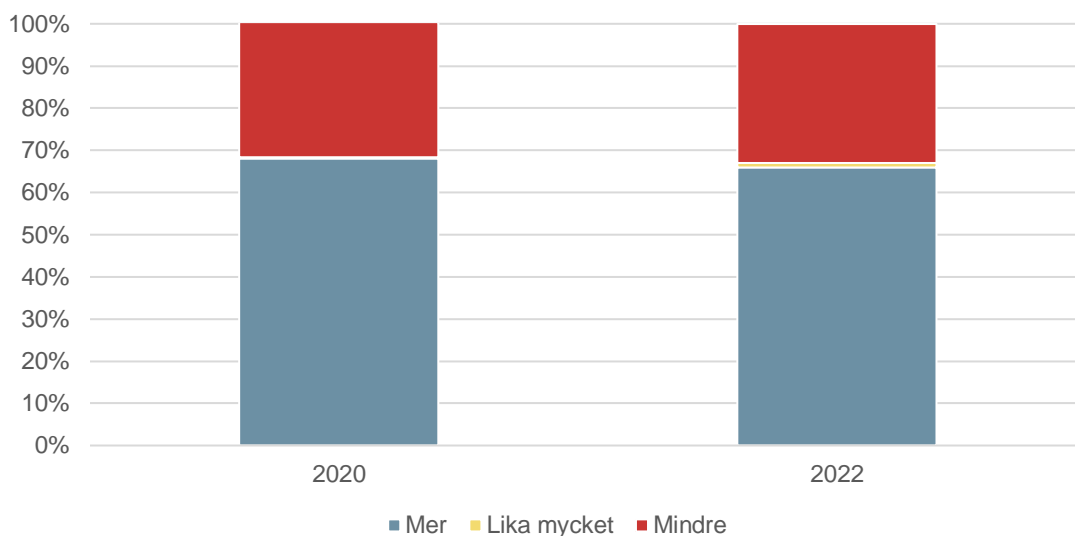
Tillgång till förmåncykel (andel)



Figur 4.4.A. Diagrammet visar andelen som svarat ja på frågan om de har en så kallad förmåncykel, det vill säga en cykel som man leasar genom bruttolöneavdrag från arbetsgivaren, år 2020 och 2022.

Mellan 2020 och 2022 har andelen som har förmånscykel ökat från 3,0 till 4,4 procent av dem som svarade på Cykelfrämjandets Cyklistvelometer. Det är en stor ökning i procent men från låga nivåer.

Hur cyklandet förändrats med förmånscykel



Figur 4.4.B. Diagrammet visar andel som svarat "mer", "lika mycket" respektive "mindre" på frågan "Har du cyklat mer efter att du fått din förmånscykel?", år 2020 och 2022. De som svarat "lika mycket" är 1 procent eller mindre, och därför syns de nästan inte i diagrammet.

Andelen som cyklar mer efter att ha fått en förmånscykel ligger fortsatt högt, på ungefär två tredjedelar av de som har en sådan cykel.

Det är dock en liten minskning för de som svarat att de cyklat mer efter att de fått en förmånscykel, från 68 procent år 2020 till 66 procent år 2022.

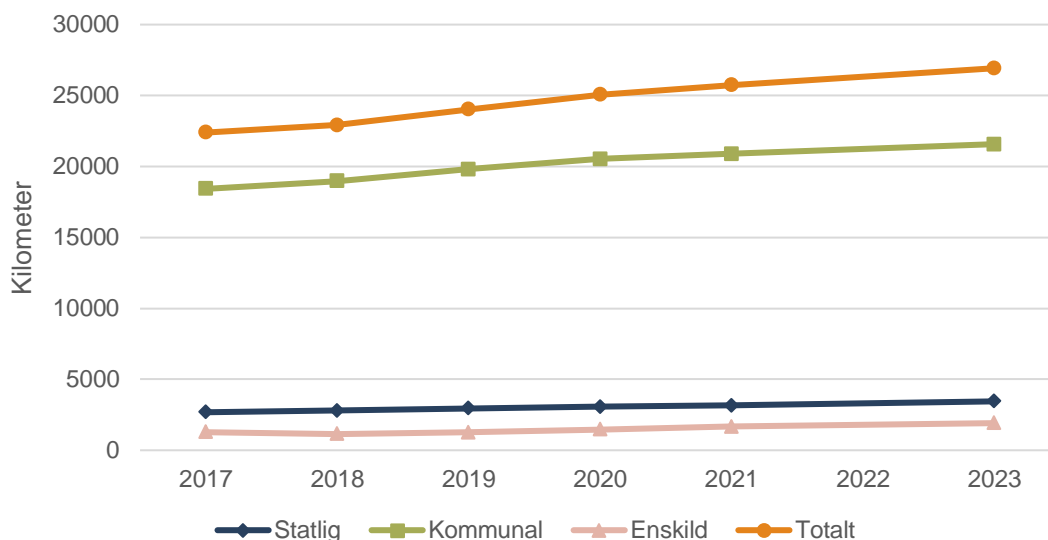
Källa är Cykelfrämjandets Cyklistvelometer 2020 och 2022 samt Cykelfrämjandet.

Indikator 5: Cykelinfrastruktur

En god cykelinfrastruktur är nödvändig för att kunna erbjuda trygg och säker cykling. Måtten redovisar både utvecklingen av den fysiska infrastrukturen och hur den upplevs av cyklisterna. Under 2023 har indikatorn utvecklats i rätt riktning, även om det är en långsam utveckling för vissa mått.

Mått 5.1: Kilometer cykelväg

Antal kilometer cykelväg



Figur 5.1. Diagrammet visar antal kilometer cykelväg per väghållare och år som är registrerat i den nationella vägdatatabasen år 2017–2023.

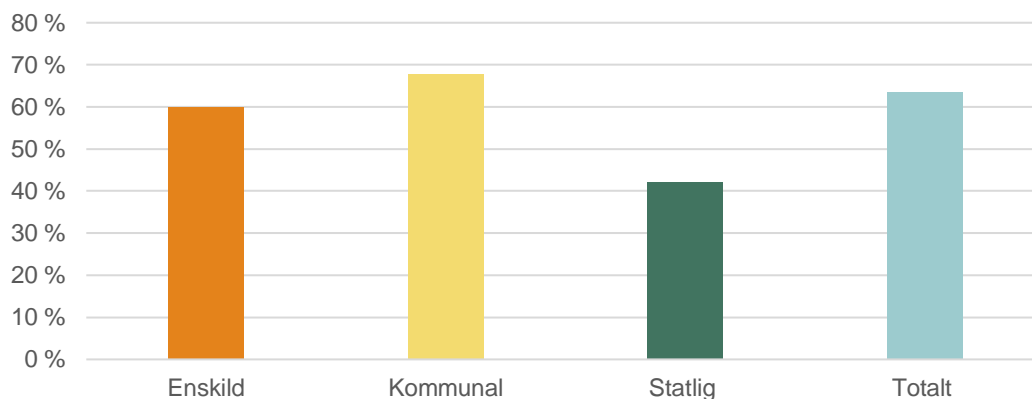
Det totala cykelvägnätet, oberoende av väghållare, omfattade 26 922 kilometer vid årsskiftet 2023/2024 enligt den nationella vägdatatabasen, NVDB. Det är en ökning med 1 192 kilometer registrerad cykelväg jämfört med det föregående nationella cykelbokslutet; från 25 730 kilometer år 2021 till 26 922 kilometer år 2023. År 2023 var 3 446 kilometer cykelväg registrerat på statligt vägnät, 21 573 kilometer på kommunalt vägnät och 1 913 kilometer på enskilt vägnät.

Den sammanlagda längden kommunala cykelvägar varierar kraftigt mellan kommuner och län. För många mindre kommuner kan det handla om någon eller några kilometer, medan det i de större kommunerna kan handla om mer än 500 kilometer cykelväg.

Uppgifterna kommer från NVDB. Förändringen som ses från år till år bygger på nya registreringar i NVDB. Uppgifterna säger ingenting om när cykelvägen faktiskt är byggd, utan när den har registrerats.

Mått 5.2: Gator med högst 40 km/tim i tätort

Andel gator med högst 40 km/tim i tätort



Figur 5.2. Diagrammet visar den procentuella andelen av vägar i tätort som tillåter högst 40 km/tim, uppdelat efter väghållaransvar, år 2023.

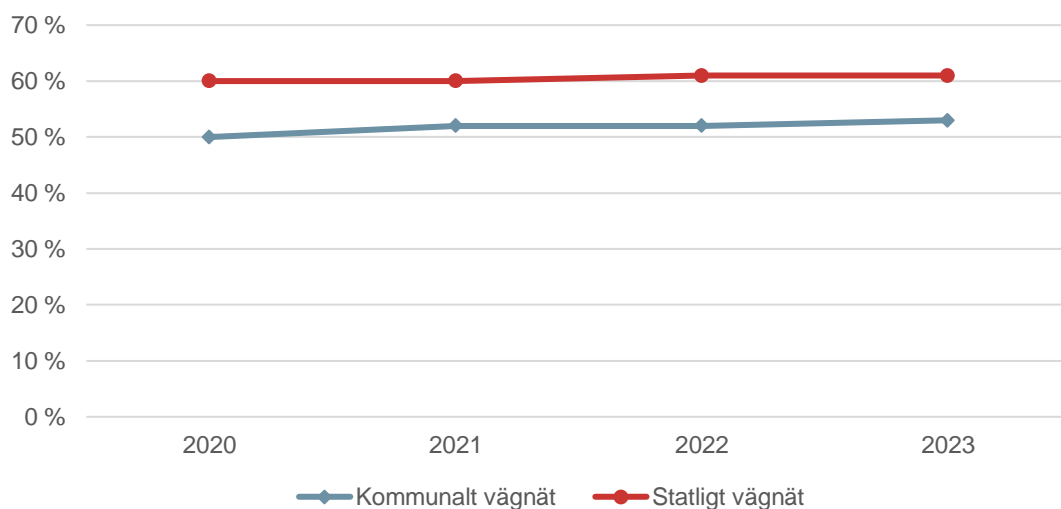
Lägre hastigheter är positivt för personer som cyklar, både vad gäller trafiksäkerhet, attraktivitet och tillgänglighet. Därför har myndigheten Trafikanalys föreslagit att en ny bashastighet på 40 km/tim ska införas i tätort. Trafikverket menar att det är en grundförutsättning för att nå en säker stadsmiljö.

År 2023 var 63 procent av vägnätet i tätort registrerat med 40 km/tim som högsta tillåtna hastighet. Den största andelen vägar med 40 km/tim i tätort finns registrerade på det kommunala vägnätet. Där har 68 procent hastighetsbegränsningen 40 km/tim eller lägre. Motsvarande siffror är 60 procent på det enskilda vägnätet och 40 procent på det statliga vägnätet.

Måttet sammanställs utifrån de data som finns registrerade i NVDB. Uppgifterna är möjliga att ta fram på länsnivå. Det har inte varit möjligt att ta fram uppgifter från tidigare år och därför finns ingen symbol för utvecklingen.

Mått 5.3: Säkra GCM-passager

Andel säkra GCM-passager



Figur 5.3. Diagrammet visar andelen säkra GCM-passager på kommunalt respektive statligt vägnät för åren 2020–2023.

61 procent av GCM-passagera (gång, cykel och moped) på statligt vägnät beräknades vid årsskiftet 2023/2024 vara säkra, vilket är en oförändrad nivå jämfört med 2022/2023. På det kommunala vägnätet var andelen passager som var säkra 53 procent vid utgången av 2023, jämfört med föregående år då andelen var 52 procent.

En GCM-passage anses vara säker när den har definitionen god eller mindre god trafiksäkerhetsstandard. En GCM-passage definieras ha god trafiksäkerhetsstandard om den är planskild, eller om 85 procent av bilisterna passerar i maximalt 30 km/tim. För mindre god standard krävs hastighetsgränsen 30 km/tim, 40 km/tim med signalreglering eller avsmalning inom 15 meter.

Uppgifterna bygger på inrapportering till NVDB där passagera sedan klassas utifrån uppställda kriterier, samt Trafikverkets rapport Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2023.

Mått 5.4: Cykelleder för rekreation och turism

Antal cykelleder för rekreation och turism



Figur 5.4.A. Diagrammet visar antal cykelleder för rekreation och turism som är kvalitetssäkrade av Trafikverket, år 2015–2023, uppdelat på nationella och regionala leder.

År 2023 fanns det 12 kvalitetssäkrade cykelleder för rekreation och turism i Sverige.

Den första kvalitetssäkrade leden var Kattegattleden som invigdes 2015, och därefter har det blivit fler och fler. År 2023 invigdes Göta kanalleden, Hylteleden och Cykelleden Skåne. Cykelleden Skåne är tre regionala leder under ett namn, och redovisas här som tre leder. Därmed fanns det år 2023 totalt 7 nationella och 5 regionala leder.

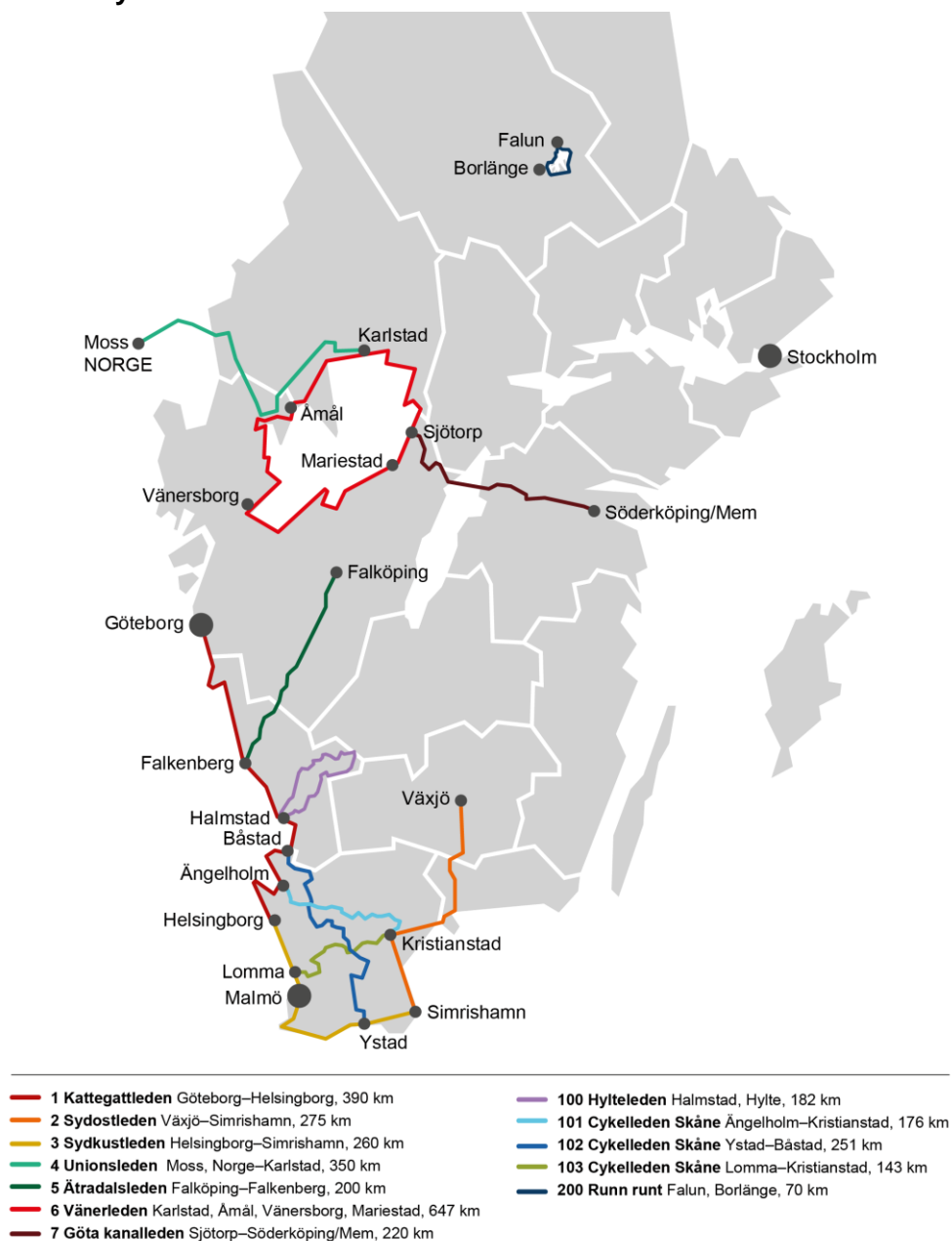
Kommuner, regioner och andra organisationer kan ansöka hos Trafikverket om att märka ut en ny nationell eller regional cykelled för rekreation och turism. Trafikverket bedömer ansökan tillsammans med en nationell referensgrupp för cykelturism. Skillnaden mellan regionala och nationella leder är längden. En nationell led ska vara minst 200 km lång.

För att en led ska bli kvalitetssäkrad av Trafikverket ska den uppfylla ett antal kriterier. Det handlar om förankring, tillstånd, tillgänglighet, trafiksäkerhet, trafikmiljö, attraktivitet, kommunikation och kvalitetssäkring.

Utöver de cykelleder för rekreation och turism som är kvalitetssäkrade av Trafikverket och redovisas här, finns det en stor mängd äldre cykelleder med varierande standard.

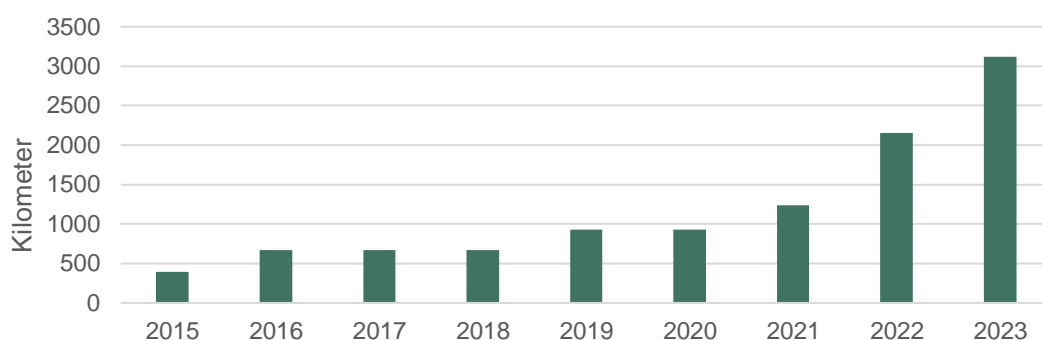
Uppgifterna kommer från Trafikverket.

Karta över cykelleder för rekreation och turism



Figur 5.4.B. Kartan visar de cykelleder för rekreation och turism som fanns år 2023 och är kvalitetssäkrade av Trafikverket.

Kilometer cykelleder för rekreation och turism



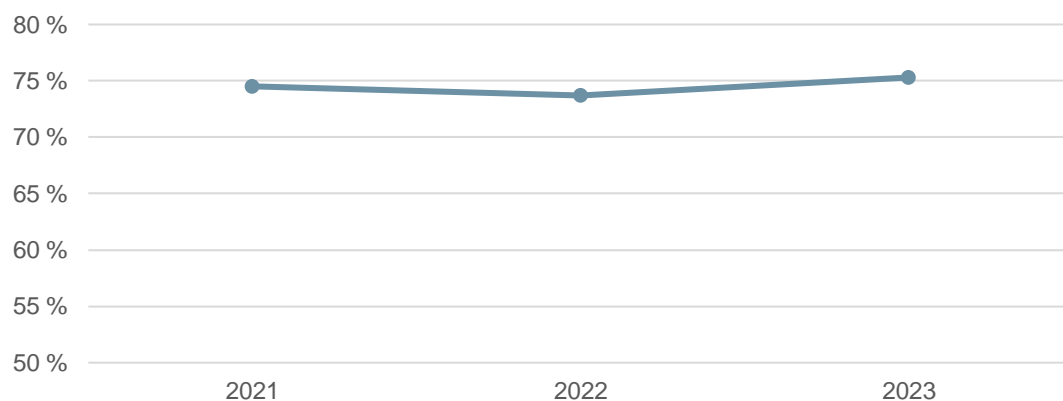
Figur 5.4.C. Diagrammet visar antal kilometer kvalitetssäkrade cykelleder för rekreation och turism, år 2015–2023.

År 2023 hade de 12 cykellederna en total sträcka på cirka 3 100 km. En cykelled för rekreation och turism går längs olika typer av vägar, och det är inte separerade cykelvägar som visas här. En ny cykelled eller fler kilometer cykelleder betyder inte att det har tillkommit fler cykelvägar, utan cykellederna går på befintlig infrastruktur.

Uppgifterna kommer från Trafikverket och respektive ledhuvudman.

Mått 5.5: Nöjdhet med cykelvägar

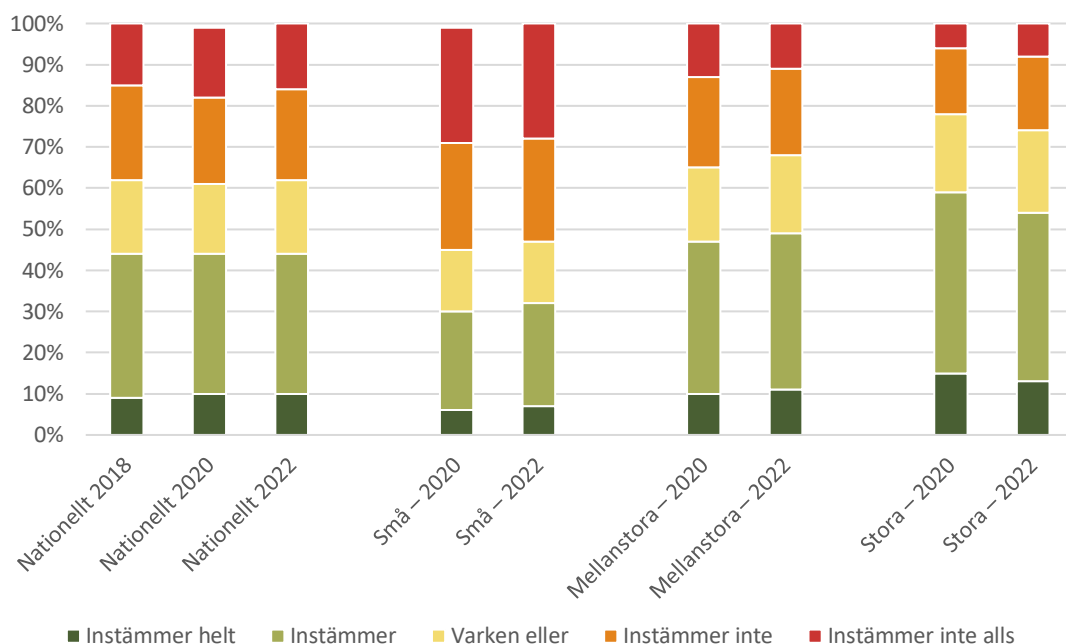
Andel nöjda med utbudet av gång- och cykelvägar



Figur 5.5.A. Diagrammet visar andelen invånare som är nöjda med utbudet av gång- och cykelvägar år 2021–2023.

Andelen invånare som har svarat att utbudet av gång- och cykelvägar i kommunen är mycket bra eller ganska bra var 75 procent år 2023. Det är en liten ökning jämfört med tidigare, men ökningen är inte statistiskt säkerställd. Statistiken kommer från SCB:s medborgarundersökning.

Nöjdhet med tillgång till cykelvägar



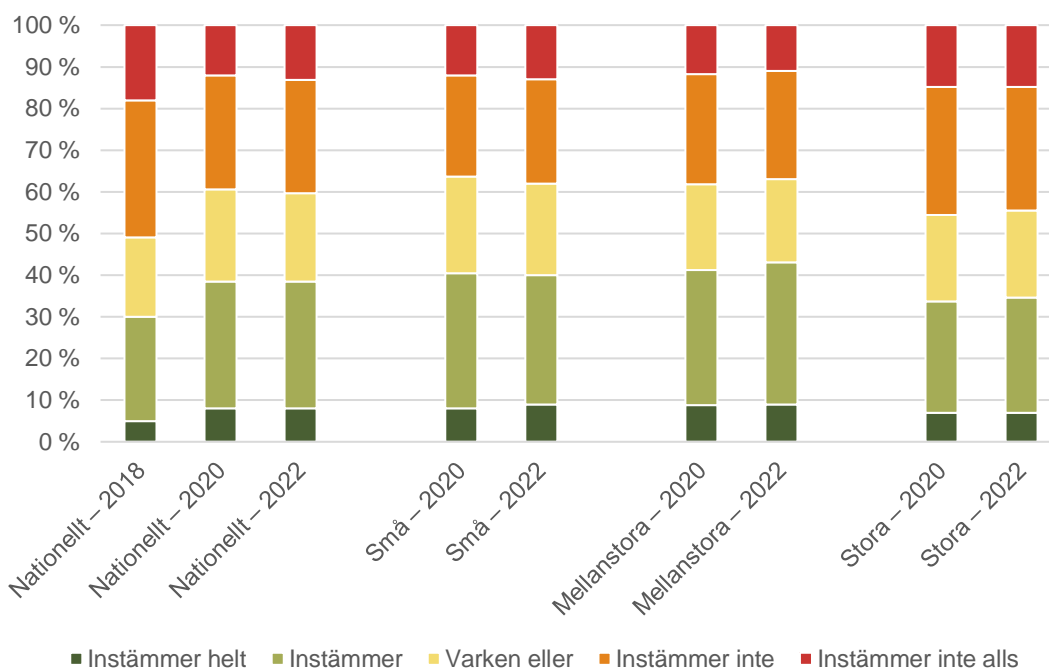
Figur 5.5.B. Diagrammet visar cyklisters svar på påståendet att det finns en god tillgång till cykelvägar. Svaren fördelar sig från "instämmer helt" till "instämmer inte alls", uppdelat på små, mellanstora och stora kommuner samt nationellt, för åren 2018, 2020 och 2022.

Nationellt anser merparten av cyklister att det finns en god tillgång till cykelvägar, vilket också stämmer in på stora och mellanstora kommuner. Diagrammet visar att ju större kommuner är, desto nöjdare är cyklisterna med utbudet av cykelvägar. På nationell nivå anser närmare 44 procent att de instämmer eller instämmer helt i att det finns en god tillgång till cykelvägar. Andelen för stora kommuner är närmare 54 procent medan andelen cyklister som tycker det finns en god tillgång till cykelvägar i små kommuner är drygt 32 procent. Jämfört med 2020 anser en liknande andel att det finns en god tillgång till cykelvägar – 44 procent (respektive 44 procent).

Uppgifterna kommer från Cykelfrämjandets Cyklistvelometer.

Mått 5.6: Nöjdhet med cykelparkeringar

Nöjdhet med cykelparkeringar

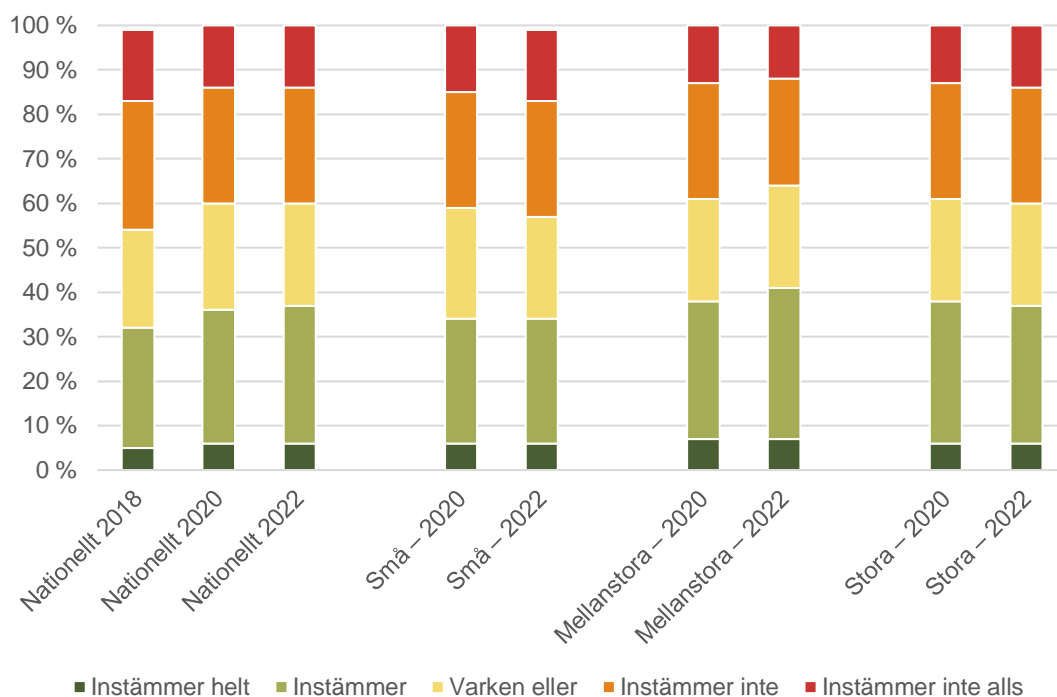


Figur 5.6.A. Diagrammet visar cyklisters svar på påståendet att det finns tillräckligt med cykelparkeringar. Svaren fördelar sig från "instämmer helt" till "instämmer inte alls", uppdelat på små, mellanstora och stora kommuner samt nationellt, för åren 2018, 2020 och 2022.

År 2022 ansåg 38 procent av de svarande att det fanns tillräckligt med cykelparkeringar. Det var inte någon större skillnad mellan stora och små kommuner, men något lägre andel ansåg att det fanns tillräckligt med cykelparkeringar i de större kommunerna. Det var inga större förändringar från 2020 till 2022. Från 2018 till 2022 ökade andelen som ansåg att det finns tillräckligt med cykelparkeringar från 30 till 38 procent och andelen som inte höll med om påståendet minskade från 51 till 40 procent, vilket innebar en klar förbättring.

Uppgifterna kommer från Cykelfrämjandets Cyklistvelometer.

Nöjdhet med möjlighet att låsa fast cykeln



Figur 5.6.B. Diagrammet visar cyklisters svar på påståendet att cykelparkeringarna ger en bra möjlighet att låsa fast cykeln på ett säkert sätt. Svaren fördelar sig från "instämmer helt" till "instämmer inte alls", uppdelat på små, mellanstora och stora kommuner samt nationellt, för åren 2018, 2020 och 2022.

År 2022 ansåg 37 procent av de svarande att cykelparkeringarna gav en bra möjlighet att låsa fast cykeln på ett säkert sätt. På dessa frågor syntes inte någon större skillnad mellan stora och små kommuner. Jämfört med 2020 var det mycket små förändringar.

Från 2018 till 2022 var det större skillnader. De som ansåg att det går att låsa fast cykeln på ett säkert sätt ökade från 32 till 37 procent, och de som inte höll med om påståendet minskade från 45 till 40 procent, vilket var en tydlig förbättring.

Uppgifterna kommer från Cykelfrämjandets Cyklistvelometer.

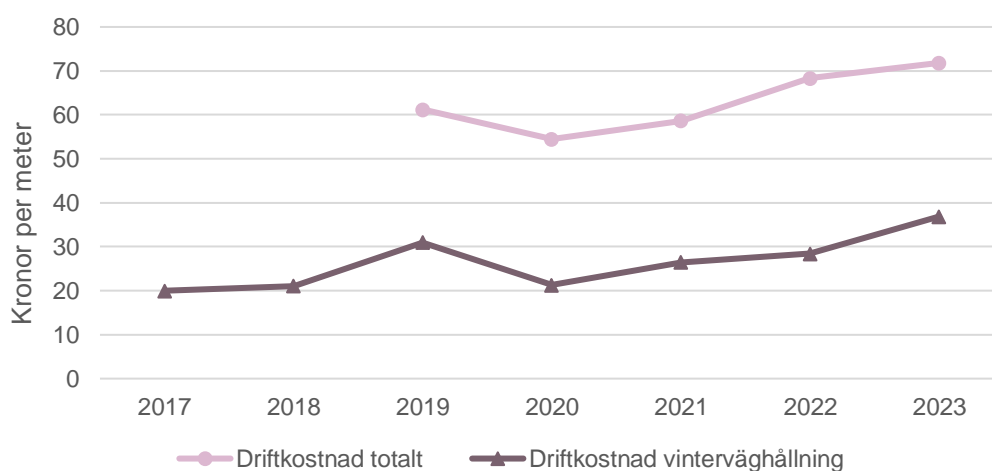
Indikator 6: Drift och underhåll av cykelinfrastruktur

Hur cykelinfrastrukturen sköts har betydelse för valet att cykla, vilket beskrivs i denna indikator. Två av måtten visar en positiv utveckling och ett mått visar en negativ utveckling. Den sammanvägda bedömningen är att indikatorns utveckling är positiv.

Även här har inflationen påverkat driftskostnaderna negativt, men utifrån tillgängligt underlag kan storleken på den negativa effekten inte bedömas.

Mått 6.1: Driftkostnader för kommunala cykelvägar

Driftkostnader för kommunala cykelvägar (kronor per meter)



Figur 6.1. Diagrammet visar summan av driftkostnaderna dividerat med meter cykelväg, och redovisas som kronor per meter. Diagrammet visar utvecklingen från 2017 till 2023 för vinterväghållning och 2019–2023 för den totala driftkostnaden.

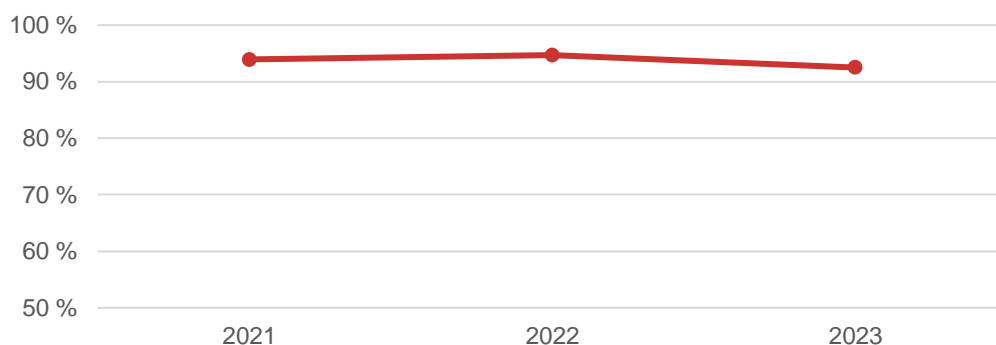
De totala driftkostnaderna för kommunala cykelvägar har ökat sedan 2020 för att 2023 ligga på i genomsnitt 71,8 kronor per meter.

När det gäller driftkostnaderna för enbart vinterväghållning för kommunala cykelvägar har en liknande ökning skett de senaste tre åren. År 2023 låg kostnaden på 36,9 kronor per meter.

Uppgifterna kommer från Gatustatistik och NVDB via Kolada.

Mått 6.2: Snöröjning på kommunala cykelvägar

Andel av kommunala cykelvägar som snöröjs

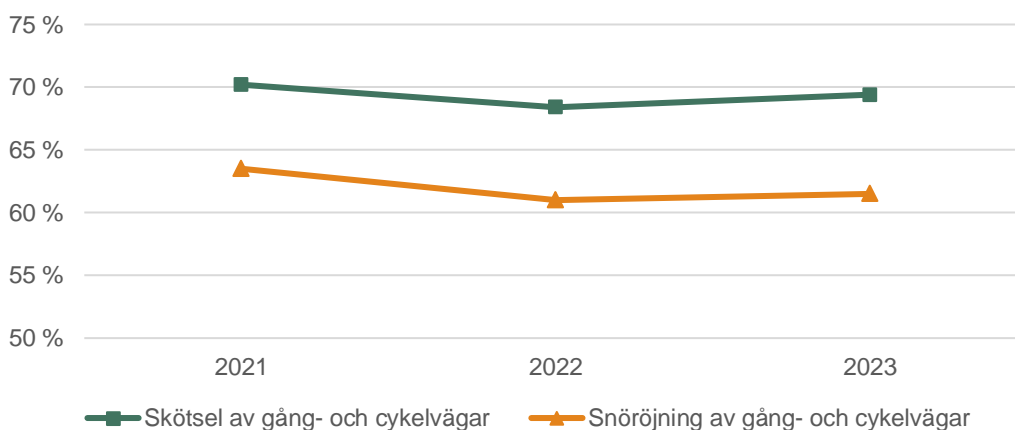


Figur 6.2. Diagrammet visar andelen kommunal cykelväg som snöröjts och halkbekämpats under åren 2021 till 2023.

Diagrammet visar andelen kommunal cykelväg som snöröjs och halkbekämpas. Andelen har sjunkit något sedan 2022 men ligger fortfarande på en hög nivå, det vill säga 92,5 procent hos de kommuner som deltog i undersökningen. Uppgifterna kommer från Gatustatistik via Kolada.

Mått 6.3: Nöjdhet med skötsel och snöröjning

Andel nöjda med skötsel och snöröjning



Figur 6.3. Diagrammet visar andelen invånare som är nöjda med skötsel respektive snöröjning av gång- och cykelvägar åren 2021–2023.

Andelen invånare som har svarat att skötsel och snöröjning av gång- och cykelvägar i kommunen är mycket bra eller ganska bra var 69 procent för skötsel och 62 procent för snöröjning år 2023. Det är små ökningarna sedan året innan men en minskning sedan 2021. Nöjdheten påverkas sannolikt av vinterns väder. Ingen av förändringarna är statistiskt säkerställda. Statistiken kommer från SCB:s medborgarundersökning.

Vad har hänt inom cykling 2022–2023?

Detta avsnitt är ett axplock av det som har skett inom cykling under 2022 och 2023, med utgångspunkt från Nationella cykelrådets medlemmar, vilket innebär nedslag och exempel från myndigheter, organisationer samt enskilda kommuner och regioner. Strukturen följer den nationella cykelstrategins fem insatsområden. Avsnittet är samtidigt redovisningen av Trafikverkets regeringsuppdrag om vilket arbete som genomförs för ökad och säker cykling hos berörda myndigheter, organisationer och kommuner.

Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen

Myndigheter

Transportstyrelsen har tagit fram föreskrifter som anger att gator och torg ska utformas utifrån gåendes och cyklandes behov, och att cykelbanor ska utformas och gestaltas så att de upplevs så trygga att de faktiskt används. Det gäller även vägar där man kan förvänta sig gång- eller cykeltrafik.

Naturvårdsverket har tagit fram en vägledning för Klimatklivet. Den innehåller verktyg för att beräkna utsläppsminskning för olika typer av åtgärder som främjar cykling.

Statistiska centralbyrån (SCB) har gjort en studie om 15-minutersstadens förutsättningar när det gäller cykling mellan bostad och arbete. Var tredje anställd i landet har högst 15 minuters cykelavstånd till arbetet.

Trafikverket har i samarbete med Sveriges kommuner och regioner (SKR) och Boverket tagit fram en handbok för trafikstrategiskt arbete. Den visar hur tillgänglighet kan hanteras i kommunal och regional planering.

Trafikverket och SKR har tagit fram handboken Mobilitet för gående, cyklister och mopedister, med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning.

Genom stadsmiljöavtalet har Trafikverket under 2022 och 2023 beviljat drygt 700 miljoner kronor i stöd till 89 rena cykelåtgärder i kommuner och regioner, och det finns ytterligare åtgärder som innehåller cykelinsatser. I åtgärderna och motprestationerna ingår sammanlagt nästan 65 kilometer nya eller förbättrade gång- och cykelvägar.

SKR och Trafikverket arrangerar årligen en nationell cykelkonferens. Temat på konferensen i Värnamo 2022 var hur cykeln kan bli en större del av resandet. I Sundsvall 2023 låg fokus på cykelns betydelse för hälsan.

Europeiska kommissionen antog en deklARATION om cykling i oktober 2023, som sedan godkändes av EU-parlamentet i april 2024.

Kommuner och regioner

Umeå kommun har byggt ut saknade länkar i cykelvägnätet för att skapa genare kopplingar och ett sammanhållet nät. Umeå har också utökat antalet cykelpumpar och digitaliserat kommunens cykelkarta.

Göteborgs stad har bedrivit ett pilotprojekt i två stadsdelar. Det går bland annat ut på att testa ”enkla, snabba” lösningar för att förbättra cyklingen. Exempelvis har man på en gata minskat gatuparkeringen för bil och där skapat cykelbanor genom målning.

Region Värmland har tagit fram en ny regional cykelplan med ett långsiktigt huvudcykelnät och prioriterade sträckor. Region Gävleborg planerar för ökade möjligheter att cykla genom fler separata cykelvägar och andra infrastrukturlösningar inom ramen för länstransportplanen. Region Gävleborg sammankallar regelbundet länets kommuner för att diskutera cykelutvecklingen i länet.

Övriga organisationer

Svenska Cykelstäder har spridit goda exempel på cykelvänlig samhällsplanering och trafikplanering genom konferenser, nyhetsbrev och sociala kanaler.

Cykelfrämjandet genomförde en valgranskning av cykelpolitik inför riksdagsvalet 2022.

Öka fokus på grupper av cyklister

Myndigheter

Folkhälsomyndigheten arbetar med ett regeringsuppdrag med syftet att skapa en målstruktur med en tydlig inriktning för det långsiktiga arbetet med att främja fysisk aktivitet, framförallt för barn och unga.

Forskare vid Luleå tekniska universitet har i samarbete med bland andra VTI tagit fram en nationell rekommendation om att barn ska cykla och gå till skolan. Trafikverket står bakom rekommendationen.

Cykelcentrum har publicerat en kunskapssammanställning om förutsättningarna för personer med funktionsnedsättning att cykla, och genomfört en litteraturstudie om cykling på landsbygd.

Kommuner och regioner

Flera kommuner jobbar med säkra skolvägar, och det gäller både fysisk infrastruktur och beteendepåverkan. Finspångs kommun har samarbetat med näringslivet om en satsning på cykelvänlig arbetsplats, med cykelpendling i fokus. Göteborgs stad har synliggjort cyklingen i en stadsdel tillsammans med olika

föreningar och fastighetsbolag. Aktiviteterna har primärt vänt sig till barn och unga samt till vuxna som inte brukar cykla eller kan cykla.

I Gävleborg jobbar regionen och kommunerna tillsammans för ökad vintercykling med fokus på arbetspendling. I Umeå har det varit flera cykelkampanjer där deltagarna har fått testa elcykel eller fått vinterdäck för vintercykling. Många av testgrupperna har varit kopplade till specifika arbetsplatser.

Övriga organisationer

Svenska Cykelstäder har bedrivit projektet Cykelvänlig skola som stöd till skolläda, kommuner och föräldrar som vill att barn ska cykla till skolan. Svenska Cykelstäder ger även ut en cykeltidning riktad till barn i medlemskommunerna. Cykelfrämjandet och Svenska Cykelstäder driver projektet Cykelvänligast, som syftar till att arbetsplatser ska bli mer cykelvänliga. Det är utvecklat med Energi- och klimatrådgivningen.

Cykelfrämjandet har bedrivit cykelkurser för bland annat kvinnor med utländsk bakgrund.

Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur

Myndigheter

Transportstyrelsen har i ett regeringsuppdrag för cykelregler lämnat förslag på utmärkning av numrerade cykelleder.

VTI har bedrivit och publicerat forskning för att främja mer funktionell och användarvänlig cykelinfrastruktur, exempelvis när det gäller breddkrav, underhållsstrategier och tillståndsbedömning av cykelvägar. VTI har också tagit fram en handbok för sopsaltning av cykelvägar och tillhörande utbildningsmaterial för att underlätta steget från forskning till praktiskt genomförande.

Trafikverket har reviderat krav och råd för cykel som ska inarbetas i "Vägars och gators utformning" (VGU) under 2024, samt tagit fram förslag på funktionella krav för underhåll av cykelvägar.

En nyhet i kommande VGU är krav och råd för supercykelvägars utformning. En supercykelväg ska ha en hög standard och möjliggöra att cykla med god framkomlighet och hög attraktivitet mellan stadsdelar eller längs med längre stråk mellan tätorter. Supercykelvägarna har en särskild vägvisning.



Figur D. Bilden visar hur vägvisningen för supercykelvägar kan se ut.

Kommuner

Under 2023 invigdes de första svenska supercykelvägarna som finns i Landskrona och Lund. De är kommunala supercykelvägar med en sträcka på 16 kilometer och byggda enligt Region Skånes standard.

Umeå kommun har påbörjat en handlingsplan för hur separeringen mellan fotgängare och cyklister kan öka. Finspångs kommun arbetar med utbyggnad och sammanlänkning av befintligt cykelvägnät, där säkra cykelparkeringar, separerade gång-och cykelvägar och tillgänglighetsanpassade passager prioriteras.

Göteborgs stad har utrett var och under vilka förutsättningar cykelgata eller cykelfartsgata kan vara en lämplig lösning. Göteborgs stad har också börjat fasa ut cykelpassager och ersätta dem med cykelöverfarter, genomgående cykelbana eller en annan lämplig lösning. Syftet är att skapa tydlighet och en trafiksäker lösning.

Främja en säker cykeltrafik

Myndigheter

Transportstyrelsen har påbörjat en översyn av föreskrifter för att nå ökad trafiksäkerhet när det gäller krav på stänkskydd på broar som går ovanför gång- eller cykelbana, krav på utformning av cykelbanekorsningar samt rekommendationer om minimibredder på cykelbanor baserat på cykelflöden.

VTI har publicerat vetenskapliga studier inom trafiksäkerhet och cykling, bland annat en analys av cyklisters inblandning i olyckor och deras skadefall.

SKR och Trafikverket har tillsammans med några kommuner och regioner tagit fram Trafiksäkerhetslyftet, som är ett stöd till kommuners systematiska arbete med trafiksäkerhet.

Varje år genomför Trafikverket kunskapswebbinarier om säker cykling.

Trafikverket ger årligen finansiering till projekt genom Skyltfonden och till ideella organisationer. Åren 2022–2023 gavs stöd till 7 projekt inom stöd till ideella organisationer och till 18 projekt inom ramen för Skyltfonden kopplat till cykling.

Kommuner

För att underlätta för cyklister vintertid har Umeå kommun tagit fram en digital karta som presenterar vilka gång-och cykelvägar som har blivit plogade och/eller halkbekämpade.

Övriga organisationer

Svenska Cykelstäder har opinionsbildat om bland annat nationellt sänkt bashastighet samt mer användning av geofencing.

Forskning och innovationer

Myndigheter

VTI bedriver kontinuerligt forskning om cykling, och har det senaste året kraftsamlat för att ytterligare bidra till forskning, innovation och kunskapsspridning genom regeringsuppdraget Cykelcentrum. Åren 2022–2023 utvecklade VTI bland annat en cykelsimulator på fri rulle, en cykeltestbana och en instrumenterad cykelmätvagn som gör det möjligt att mäta olika parametrar i cykelinfrastrukturen.

Transportstyrelsen har medverkat i ett projekt om elsparkcyklar som drivits av RISE, Chalmers och Energimyndigheten.

Folkhälsomyndigheten har uppdaterade data från Miljöhälsoenkäten 2023 om hur befolkningen transporterar sig till arbete och fritidsaktiviteter.

Trafikverket finansierar flera FOI-projekt som handlar om cykel. Under 2022 och 2023 har det bland annat varit projekt om

- oskyddade trafikanters inblandning i olyckor
- validering av cykelflöden och cykeldata
- mätning av nästan-olyckor för singelolyckor för cyklister
- analys av elcyklings potential för hälso- och miljöeffekter hälsoeffekter vid förbättrad cykelinfrastruktur samt cykling och funktionsnedsättning – möjligheter och barriärer för ökad tillgänglighet och hälsa.

Kommuner

Göteborgs stad har 35 fasta mätstationer och gör därutöver tillfälliga mätningar av cykeltrafiken i syfte att få bättre statistik och underlag. Under 2023 gjordes cirka 120 tillfälliga mätningar. Dessutom gör man vartannat år en cykelundersökning. Under 2022 kompletterades den med fokusgruppsintervjuer för att få en djupare förståelse för vad som kan göra att fler cyklar eller cyklar mer.

Finspångs kommun har utökat antalet cykelräknare och ser att statistik via cykelräknare är ett effektivt och enkelt sätt att följa utvecklingen över åren.

Övriga organisationer

Cykelfrämjandet har genomfört sina återkommande undersökningar Kommunvelometern och Cyklistvelometern.

Om cykelbokslutet

Definition av cykel

Syftet med cykelbokslutet är att följa utvecklingen av ökad och säker cykling, där begreppet cykling avser trampcykel (vanlig cykel) och elassisterad cykel (elcykel).

Den lagliga definitionen av cykel enligt lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner omfattar också till exempel elsparkcykel, elrullstol, elscooter och självbalanserande fordon som exempelvis Segway. I flera av de underlag som används för statistiken i cykelbokslutet ingår samtliga färdmedel, och därmed är det i vissa mått inte bara vanlig cykel och elcykel som redovisas, utan även övriga färdmedel som räknas till cykel. I den mån det är möjligt urskiljs vanlig cykel och elcykel från övriga färdmedel.

Undersökningar, mätningar och databaser

Nationella cykelrådet tar inte fram egna undersökningar eller gör egna mätningar, utan bokslutet är en sammanställning av information från andra källor. Både undersökningar och mätningar har sina begränsningar, till exempel vem och hur många som har svarat på en undersökning eller när och under vilka förutsättningar mätningar har gjorts. Det är heller inte alltid möjligt att få information om huruvida materialet är statistiskt säkerställt eller om förändringar ligger inom felmarginalen. Här under beskrivs kortfattat källorna med kommentarer om eventuella brister i materialet.

Den information som visas i diagram i bokslutet finns tillgänglig i tabellform för den som önskar, se bilaga 1 Tabeller.

Nationella resvaneundersökningen (RVU)

Indikatorn för antal resor och transportarbetet med cykel hämtas från den nationella resvaneundersökningen som Trafikanalys ansvarar för. Undersökningen riktar sig till personer bosatta i Sverige i åldern 6–84 år och genomförs sedan 2019 som en kombinerad pappers- och webbenkät. Det finns även tidigare nationella resvaneundersökningar, men eftersom dessa gjordes med telefonintervjuer är de inte helt jämförbara med den senaste resvaneundersökningen. I bokslutet redovisas endast uppgifter från 2019 och framåt.

Urvalet för 2023 omfattar cirka 12 200 personer i Sverige. Svartsbortfallet i undersökningen är högt. År 2023 var svartsbortfallet 73 procent vilket innebär en svarsfrekvens på i genomsnitt 27 procent. Bortfallet är högst i åldersgrupperna 15–24 år och 25–44 år, där svarsfrekvensen endast är 15 respektive 16 procent. Det

betyder att det är 230 personer i åldern 15–24 år, och 547 personer i åldern 25–44 år som har svarat. Bortfallet är något högre bland män än bland kvinnor.

Svarsfrekvensen för tidigare resvaneundersökningar var 26 procent år 2022, 28 procent år 2021, 31 procent år 2020 och 29 procent år 2019.

Det är myndigheten Trafikanalys som för cykelbokslutets räkning har sammanställt statistiken för åren 2019–2023 med RVU:n som underlag. I cykelbokslutet redovisas statistik för delresor, vilket definieras som förflyttningar mellan platser där ärenden utförs. Trafikanalys själva redovisar istället huvudresor, vilket innebär att siffrorna skiljer sig åt mellan cykelbokslutet och RVU:n som den redovisas på Trafikanalys webbplats. I cykelbokslutet används för enkelhetens skull ordet resor.

NVDB

Möjligheten att registrera cykelvägnät i NVDB infördes 2006. Kommunerna har successivt lagt in sina cykelvägnät i NVDB, och i december 2014 beslutade NVDB-rådet att alla cykelvägar ska registreras i NVDB. Det kan finnas ytterligare vägar som inte är registrerade i NVDB och som därmed inte inkluderas i sammanställningen.

Cykelvägnätet är alla vägar som är avsedda för cykeltrafik eller gång- och cykeltrafik, och inte vägar för blandtrafik. Exempelvis kan det vara cykelbana, cykelfält, vägpassager i plan avsedda för cykeltrafik med eller utan vägmarkering samt sträckor som knyter samman vägnätet för cykel med övriga vägnätet. Vägar för blandtrafik som det är tillåtet att cykla på ingår inte i cykelvägnätet.

Den cykelinfrastruktur som kan sägas vara mer specifik för cykel registreras separat i den nationella vägdatabasen (NVDB). Infrastrukturen för cykel består bland annat av cykelvägar, cykelparkeringar, GCM-passager, trafiksignaler och cykelvägvisning. Det är möjligt att cykla på en stor del av vägnätet, men det inkluderas inte i cykelbokslutets mått.

Cyklistvelometern och Kommunvelometern

Cykelfrämjandet ansvarar för två återkommande undersökningar om cykling: Cyklistvelometern och Kommunvelometern. Siffrorna kan brytas ner för flera av landets kommuner och finns både som interaktiv infografik och i rapportform.

Cyklistvelometern

Cyklistvelometern är en nationell och återkommande nöjdhetsundersökning där Cykelfrämjandet granskar och jämför landets kommuner utifrån vad cyklisterna själva tycker. Undersökningen baseras på en självrekryterad och anonym enkät där alla cyklister i Sverige kan tycka till om cykelförutsättningarna i sin kommun. Cyklistvelometern har genomförts vartannat år sedan 2018 och gjordes senast

2022. Den möjliggörs genom finansiering av Trafikverkets bidrag till ideella organisationer.

Resultaten från Cyklistvelometern presenteras på nationell nivå samt på kommunnivå för de kommuner som har fått in ett minsta antal svar i förhållande till antal kommuninvånare:

- mindre än 50 000 invånare – minst 50 svar
- 50 000–100 000 invånare – minst 75 svar
- mer än 100 000 invånare – minst 100 svar
- Stockholm, Göteborg och Malmö – minst 200 svar

I presentationen av resultaten delas kommunerna in i storlekskategorierna stora kommuner (mer än 100 000 invånare), mellanstora kommuner (50 000–100 000 invånare) och små kommuner (färre än 50 000 invånare).

Antalet svarande cyklister i Cyklistvelometern är högt: cirka 10 000 år 2018, 19 000 år 2020 och cirka 25 000 år 2022. Undersökningen är en självrekryterad och anonym enkät där alla som cyklar i Sverige kan tycka till om sin kommun. Det är därför möjligt att mer engagerade och flitiga cyklister är överrepresenterade, eftersom de kan vara mer benägna att nås av och svara på en enkät om cyklande. Eftersom de svarande inte är slumpmässigt insamlade kan det finnas skevheter i materialet.

I några diagram där andelen visas blir summan ibland något mindre än 100 %.

<https://cykelframjandet.se/cyklistvelometern/>

Kommunvelometern

Kommunvelometern är en benchmarkingstudie som mäter och jämför kommuners insatser för cykeltrafik – det vill säga hur bra de arbetar för att främja cyklingen. Den bygger på kommunernas självrapportering av kontrollerbara uppgifter med totalt 90 möjliga poäng. Undersökningen mäter och jämför kommunernas insatser för cykling under föregående år. Syftet är att kunna jämföra nuläget i en kommun gentemot andra kommuner, att se förändringar över tid och att belysa områden där det finns förbättringspotential. Kommunvelometern har genomförts årligen sedan 2010.

Med undantag för de två första åren har 30–60 kommuner deltagit per år. De senaste åren har antalet varierat mellan 50 och 60. 11 kommuner har deltagit minst 11 gånger.

Eftersom det inte är samma kommuner som deltar varje år, får man vara försiktig med att dra slutsatser om utvecklingen. Vissa förändringar kan helt enkelt bero på

att några kommuner tillkommit och andra har slutat rapportera. Cykelfrämjandet bedömer att den generella nivån och de generella trenderna rimligen går att utläsa ändå. Det är troligt att kommuner med mer ambitiösa cykelsatsningar har en viss överrepresentation i undersökningen, men det finns också kommuner som är med i undersökningen för att få en bättre bild av vad de behöver jobba med och inte för att komma högst i rankingen.

<https://cykelframjandet.se/kommunvelometern/>

Kolada

Kolada är en öppen och kostnadsfri databas med syfte att stödja arbetet med analys, jämförelser och uppföljning i kommuner och regioner. Kolada drivs av Rådet för främjande av kommunala analyser (RKA), som är en ideell förening med uppgift att stödja den typen av arbete.

Det finns cirka 6 000 nyckeltal i databasen Kolada. De bygger i första hand på officiell statistik och ger besked om verksamheternas kostnad, omfattning och kvalitet. Men de flesta kommuner och regioner gör också en egen frivillig redovisning av kvalitet inom olika verksamheter i Koladas så kallade inmatningsfunktion.

I Kolada finns bland annat statistik från SCB:s medborgarundersökning och Gatustatistik. SCB:s medborgarundersökning är en attitydundersökning som görs på uppdrag av kommuner för att mäta hur kommuninvånare ser på sin kommun, vilket innebär att det kan vara olika kommuner som ingår olika år. Gatustatistik är SKR:s verktyg för statistik inom väghållningsområdet. Insamlingen till Gatustatistik görs genom årliga insamlingar från kommunerna, som själva rapporterar in sin statistik. Det varierar från år till år vilka kommuner som rapporterar in.

Det är stora svängningar i statistiken över åren (exempelvis för nyckeltal Driftkostnad kommunala cykelvägar, kr/meter). Enligt RKA beror det på regionala skillnader som gör att det skiljer sig mellan kommuner, både utifrån hur mycket väg kommunen har, men också utifrån hur man räknar, vilket också kan innebära skillnader mellan år om det är olika personer som gjort beräkningarna. Enligt RKA kan en annan förklaring vara att förutsättningarna för att få ut informationen från olika system skiljer sig mycket mellan kommuner. Om det dessutom är stora skillnader i hur mycket pengar kommunerna lägger på drift av cykelvägar kan det delvis bero på vilka kommuner som deltagit.

<https://www.kolada.se/>

Nationella trygghetsundersökningen (NTU)

Den nationella trygghetsundersökningen (NTU) är en enkätstudie som Brottsförebyggande rådet (Brå) gör årligen. Cirka 64 000 personer svarade på

enkäten under 2023. Resultaten finns på Brås webbplats och går att se för enskilda lokalpolisområden.

Uppgifterna kommer från Brottsförebyggande rådet som är den officiella myndigheten för kriminalstatistik. Där finns statistiken att tillgå nedbrutet på kommunnivå.

<https://bra.se/>

Trafikias mätning

Trafikias mätningar av cykelhjälmsanvändning är gjorda i landets samtliga 290 kommuner under hösten 2023. Totalt har 93 933 (110 310 cyklister 2021) cyklister observerats, varav 65 499 vuxna (65 747 vuxna 2021). Andelen vuxna är 70 procent (60 procent 2021). Antalet observerade barn var 28 434 (44 563 barn 2021). Andelen barn utgör 30 procent av det totala antalet.

Använd det nationella cykelbokslutet på lokal nivå

Cykelbokslutet redovisar cyklandet utveckling på nationell nivå. För kommuner och regioner kan det vara relevant att ta fram lokala cykelbokslut för den egna geografien. Det kan då vara en fördel att använda samma mått som vi har använt på nationell nivå. Vissa mått är betydligt enklare att ta fram på lokal nivå, till exempel antalet cyklister på en viss punkt för att på så vis följa utvecklingen av cykling, eller de egna investeringarna i cykling. Genom att använda samma mått i ett lokalt cykelbokslut kan man också jämföra med de nationella måtten i detta bokslut. De källor vi valt kan många gånger brytas ner till lokal nivå, och det gör det möjligt att jämföra den lokala nivån med statistiken för riket. För att förenkla för detta har vi valt att lägga alla data i tabellform som en bilaga till bokslutet.

Om nationella cykelrådet

Nationella cykelrådet är ett forum för samverkan inom det nationella arbetet med ökad och säker cykling. Rådet leds av Trafikverket. Omvärldsbevakning och erfarenhetsutbyte är viktiga delar i rådets arbete. Vartannat år tar rådet fram ett nationellt cykelbokslut som beskriver cyklandet utveckling på nationell nivå.

Följande organisationer och myndigheter ingår i rådet år 2024:

- Boverket
- Cykelfrämjandet
- Finspångs kommun
- Folkhälsomyndigheten
- Göteborgs stad
- Komexp (Region Värmland och Region Gävleborg)
- Naturvårdsverket
- Svensk Cykling
- Svenska Cykelstäder
- Sveriges kommuner och regioner (SKR)
- Trafikverket
- Transportstyrelsen
- Umeå kommun
- VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, samt Cykelcentrum.

Referenser

Förutsättningar för cykling i Sverige

Handy, S.L., Xing, Y. & Buehler, T.J. Factors associated with bicycle ownership and use: a study of six small U.S. cities, 2010.

Willis, D., Manaugh, K., & EL-geneidy, A. Cycling under influence, 2015.

Fernandez-Heredia, Alvaro & Jara-Díaz, Sergio & Monzón, Andrés. Modelling bicycle use intention: the role of perceptions, 2014

Illustration framtagen av Trafikverket för cykelbokslutet.

Indikator 1: Cykelresor

RVU 2019–2023; resvanor i Sverige 2019 till 2023, sammanställt av Trafikanalys för cykelbokslutet.

Rapport, kvalitetsdeklaration samt tabellverk på <https://www.trafa.se/kommunikationsvanor/RVU-Sverige/>

SKR:s kommungruppsindelning 2023:
<https://skr.se/skr/tjanster/kommunerochregioner/faktakommunerochregioner/kommungruppsindelning.2051.html>

Indikator 2: Hälsa och säkerhet för cyklister

Mått 2.1: Positiva hälsoeffekter av cykling

Folkhälsomyndigheten. Riktlinjer för fysisk aktivitet och stillasittande – Kunskapsstöd för främjande av fysisk aktivitet och minskat stillasittande (2021)

Folkhälsomyndigheten. Varje rörelse räknas – hur skapar vi ett samhälle som främjar fysisk aktivitet? SOU 2023:29 (2023)

Health economic assessment tool (HEAT) for walking and for cycling (2017)

Trafikanalys. Mer hälsa för pengarna? Slutrapport i fördjupning av de transportpolitiska målen – hälsa och livsmiljö. Rapport 2019:15 (2019)

Mått 2.2: Allvarligt skadade cyklister

Trafikverket. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2023. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030. 2024:091 (2024)

Kompletterande siffror från Trafikverket.

Mått 2.3: Omkomna cyklister

Trafikverket. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2023. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030. 2024:091 (2024)

Kompletterande siffror från Trafikverket.

Mått 2.4: Cyklister med hjälm

Trafikverket. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2023. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030. 2024:091 (2024)

Kompletterande siffror från Trafikverket.

Mått 2.5: Nöjdhet med trafiksäkerhet

SCB:s medborgarundersökning som den redovisas i Kolada.

Indikator 3: Cykeln som färd sätt

Mått 3.1: Tillgång till cykel

Resvanor i Sverige 2019 till 2023, sammanställt av Trafikanalys för cykelbokslutet.

Mått 3.2: Nyförsäljning av cyklar

Cykelbranschens marknadsuppskattning

Mått 3.3: Cykelstölder

Statistik från Brottsförebyggande rådet (Brå) och enkätstudien Nationella trygghetsundersökningen, NTU: <https://bra.se/statistik/statistik-om-brottstyper/cykelstold.html>

Flera av uppgifterna går att visa på lokalpolisområdes- eller polisregionnivå.

Mått 3.4: Möjlighet att ta med cykel på kollektivtrafik

Naturskyddsföreningen i Lund har tagit fram kartan om att ta med cykel på tåg: <https://lund.naturskyddsforeningen.se/cykling/cykel-pa-tag/>

Indikator 4: Offentliga åtgärder för cykling

Mått 4.1: Investeringar i det statliga cykelvägnätet

Siffror från Trafikverket.

Mått 4.2: Investeringar i det kommunala cykelvägnätet

Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2019, 2020, 2021, 2022 och 2023.

Mått 4.3: Cykelplaner och cykelstrategier

För att se hur många som har politiskt fastställda dokument som specifikt avser cykling på lokal, regional och nationell nivå, gick Trafikverket igenom kommuners och regioners webbplatser under våren 2024. Antalet cykelplaner, cykelstrategier och cykelpolicyer som fastställts av kommun eller region senast 2023 registrerades.

Jämförelsen med tidigare år baseras på tidigare års cykelbokslut. Tidigare år var det explicit cykelplan eller motsvarande som menades, inte trafikstrategi eller mobilitetsplan. För 2023 års bokslut har även mobilitetsplaner och trafikstrategier tagits med om de har haft stora delar om cykel, men det är enbart ett fåtal. Där kan det dock vara en skillnad jämfört med tidigare år, när det inte har ingått.

Mått 4.4: Tillgång till förmåncykel

Cykelfrämjandets Cyklistvelometer 2020 och 2022. Siffrorna kan brytas ner till många av landets kommuner och finns både som interaktiv infografik och i rapportform: <https://cykelframjandet.se/cyklistvelometern>

Kompletterande siffror från Cykelfrämjandet.

Indikator 5: Cykelinfrastruktur

Mått 5.1: Kilometer cykelväg

Uppgifterna bygger på vad som är registrerat i NVDB.

Mått 5.2: Gator med högst 40 km/tim i tätort

Trafikanalys. Sänkt bashastighet i tätort. Rapport 2017:16

Trafikverket. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2023. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030. 2024:091 (2024)

Mått 5.3: Säkra GCM-passager

Uppgifterna bygger på NVDB, dit respektive väghållare fritt kan rapportera in nybyggnation eller ombyggnation av GCM-passager. Passagera klassas sedan med hjälp av kartapplikationen ArcGIS – Trafiksäkerhetsklassade GCM-passager, utifrån uppställda kriterier.

Trafikverket. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2023. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030. 2024:091 (2024)

Mått 5.4: Cykelleder för rekreation och turism

Trafikverket. Cykelleder för rekreation och turism – klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning. 2021:175 (2021)

Mer information om de kvalitetssäkrade cykellederna finns på trafikverket.se

<https://kattegattleden.se/>

<https://sydostleden-sydskustleden.se/>

<https://www.unionsleden.com/>

<https://www.visitdalarna.se/artikel/cykla-cykelleden-runn-runt>

<https://www.westswedentrails.se/delled/atradalsleden>

<https://www.vanerleden.se/>

<https://www.hylteleden.se/>

<https://cykelledenskane.se/>

<https://www.gotakanal.se/sv/om-oss/gota-kanalleden>

Mått 5.5: Nöjdhet med cykelvägar

SCB:s medborgarundersökning som den redovisas i Kolada

Cykelfrämjandets Cyklistvelometer 2018, 2020 och 2022

Mått 5.6: Nöjdhet med cykelparkeringar

Cykelfrämjandets Cyklistvelometer 2018, 2020 och 2022

Siffrorna för 2018 finns bara nationellt, och finns inte heller uppdelade i stora, medelstora eller små kommuner. Frågan då var "Cykelparkeringarna ger en bra möjlighet att låsa fast cykeln", alltså utan fortsättningen "på ett säkert sätt".

Indikator 6: Drift och underhåll av cykelinfrastruktur

Mått 6.1: Driftskostnader för kommunala cykelvägar

Gatustatistik via Kolada.

Mått 6.1: Snöröjning på kommunala cykelvägar

Gatustatistik via Kolada samt NVDB.

Mått 6.3: Nöjdhet med skötsel och snöröjning

SCB:s medborgarundersökning som den redovisas i Kolada

Vad har hänt inom cykling 2022–2023?

Informationen i avsnittet Vad har hänt inom cykling 2022–2023 kommer från medlemmarna i Nationella cykelrådet.

Regeringskansliet. En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet. N2017.19.

Om cykelbokslutet

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/fordonsregler/Cykel/>

https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2001559-om-vagtrafikdefinitioner_sfs-2001-559/

Nationella cykelrådet

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se