Nationellt cykelbokslut 2025

Cyklingens utveckling i Sverige – uppföljning av indikatorer och mått

Nationella cykelrådet

Utgivare: Trafikverket för Nationella cykelrådet
Dokumenttitel: Nationellt cykelbokslut 2025
Dokumentdatum: 2026-07-29
Ärendenummer: TRV 2026/75064
Kontaktpersoner: Christer Strömberg, Rikard Nilsson och Elina Brodén, Trafikverket

Publikationsnummer: 2026:095
ISBN 978-91-8045-601-2

Foto omslag: Helsingborgs stad, Barntrafikskolan
Illustration: Trafikverket

Trafikverket
Postadress: 781 89 Borlänge
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Förord

Cykling har en viktig roll i utvecklingen av ett hållbart, tillgängligt och hälsosamt transportsystem. För många människor är cykling ett enkelt och effektivt sätt att ta sig till arbete, skola, service och fritidsaktiviteter. Samtidigt bidrar cykling positivt till bättre folkhälsa, minskad klimatpåverkan samt mer attraktiva och levande livsmiljöer.

Det nationella cykelbokslutet ger en samlad bild av hur cyklingen utvecklas i Sverige och vilka förutsättningar som finns för ökad och säker cykling. Genom indikatorer och mått följer vi utvecklingen inom bland annat resande, trafiksäkerhet, investeringar, infrastruktur samt människors upplevelser av att cykla.

Årets bokslut visar en utveckling som på flera områden är stabil där förändringarna är små jämfört med föregående år. Samtidigt finns både positiva signaler och tydliga utmaningar. Investeringarna i cykelinfrastrukturen fortsätter och nöjdheten med flera delar av våra cykelmiljöer har förbättrats. Samtidigt visar rapporten att utvecklingen mot ökad cykling inte är självklar och att det fortsatt finns behov av långsiktigt arbete, samverkan och bättre kunskapsunderlag. En återkommande slutsats i årets bokslut är behovet av mer tillförlitliga och heltäckande data om cykling. För att kunna följa utvecklingen över tid och prioritera rätt åtgärder behövs bättre möjligheter att mäta såväl resande som effekter av olika insatser.

Förhoppningen är att cykelbokslutet ska bidra med kunskap och ge stöd till fortsatt utveckling av arbetet med ökad och säker cykling i hela landet. Arbetet kräver engagemang från många aktörer – nationellt, regionalt och lokalt – och utvecklingen sker genom långsiktig samverkan och stegvisa förbättringar över tid.

Nationella cykelrådet vill rikta ett varmt tack till alla myndigheter, organisationer och andra aktörer som bidragit med underlag, analyser och kunskap till årets cykelbokslut.

Vi önskar dig en intressant läsning!

Johan Folkesson

Ordförande, Nationella cykelrådet

Innehåll

Förord 3

Innehåll 4

Sammanfattning 6

Överblick över utvecklingen 7

Inledning 9

Syftet med cykelbokslutet och definitionen av cykel 9

Brist på bra underlag 9

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 16

Mått 1.3: Färdmedelsfördelning 19

Indikator 2: Hälsa och säkerhet för cyklister 22

Mått 2.1: Positiva hälsoeffekter av cykling 22

Mått 2.2: Allvarligt skadade cyklister 24

Mått 2.3: Omkomna cyklister 26

Mått 2.4: Cyklister med hjälm 28

Mått 2.5: Nöjdhet med trafiksäkerhet 29

Indikator 3: Cykeln som färdsätt 30

Mått 3.1: Tillgång till cykel 30

Mått 3.2: Nyförsäljning av cyklar 31

Mått 3.3: Cykelstölder 32

Mått 3.4: Möjlighet att ta med cykel på kollektivtrafik 34

Indikator 4: Offentliga åtgärder för cykling 36

Mått 4.1: Statliga investeringar i cykelinfrastruktur 36

Mått 4.2: Kommunala investeringar i cykelinfrastruktur 37

Mått 4.3: Cykelplaner och cykelstrategier 38

Mått 4.4: Tillgång till förmånscykel 40

Indikator 5: Cykelinfrastruktur 41

Mått 5.1: Kilometer cykelväg 41
Mått 5.2: Hastighetsgränser inom tättbebyggt område 42
Mått 5.3: Säkra GCM-passager 43
Mått 5.4: Cykelleder för rekreation och turism 44
Mått 5.5: Nöjdhet med cykelvägar 46
Mått 5.6: Nöjdhet med cykelparkeringar 48
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 2024–2025? 54

Undersökningar, mätningar och databaser 59

Om nationella cykelrådet 62

Referenser 63

Bilaga 1: Fördjupad information om cyklister och cykelresor 67

Bilaga 2: Tabeller 74

Sammanfattning

Det nationella cykelbokslutet följer cyklingens utveckling i Sverige med fokus på ökad och säker cykling. Rapporten bygger på sex indikatorer: cykelresor, hälsa och säkerhet, cykeln som färdsätt, offentliga åtgärder, cykelinfrastruktur samt drift och underhåll.

Den tidigare minskningen av cyklandet i Sverige ser ut att ha avstannat även om förändringarna det senaste året inte är statistiskt säkerställda. Arbets- och skolresor utgör fortsatt den största delen av cykelresorna enligt den nationella resvaneundersökningen, och cykeln används främst för kortare resor.

Regelbunden cykling bidrar till ökad fysisk aktivitet, bättre psykisk och fysisk hälsa samt samhällsekonomiska vinster genom minskad sjukdom och bättre livskvalitet. Trots detta saknas fortfarande tillräckligt robusta nationella data för att kunna följa cyklingens hälsoeffekter.

När det gäller trafiksäkerhet är bilden blandad. Antalet allvarligt skadade cyklister ligger på ungefär samma nivå som tidigare år, men antalet allvarligt skadade elsparkcyklister har däremot ökat kraftigt. Antalet omkomna cyklister har minskat något men det handlar om ett fåtal personer så det är svårt att dra någon större slutsats. En stor del av de allvarliga olyckorna utgörs av singelolyckor, vilket understryker betydelsen av säker och väl underhållen infrastruktur.

Utvecklingen av cykeln som färdsätt visar på både styrkor och utmaningar. Majoriteten av befolkningen har fortsatt tillgång till cykel, men nyförsäljningen av cyklar har minskat markant under det senaste decenniet. Däremot har elcyklar fått en allt större marknadsandel under samma tid. Antalet polisanmälda cykelstölder minskar, men stölder är fortfarande ett omfattande problem med mycket låg uppklaringsgrad.

Samtidigt syns ökade offentliga investeringar i cykelåtgärder och fortsatt satsning på statliga och kommunala cykelvägar. Inflation och ökade kostnader gör det dock svårt att avgöra i vilken utsträckning som investeringarna faktiskt har bidragit till en bättre infrastruktur. Cyklisternas nöjdhet med cykelvägar och trafiksäkerhet har ökat något, men många kommuner saknar fortfarande aktuella cykelplaner och möjligheterna att kombinera cykel och kollektivtrafik upplevs som begränsade.

En viktig slutsats i rapporten är att data om cykling behöver stärkas. Den nationella resvaneundersökningen har låg svarsfrekvens och flera indikatorer bygger på ofullständiga eller självrapporterade data.

Överblick över utvecklingen

Tabellen på nästa sida ger en överblick över i vilken riktning utvecklingen har gått. Symbolerna i form av pilar illustrerar hur varje indikator och mått har utvecklats det senaste året som data finns tillgängligt, även om skillnaderna kan ligga inom felmarginalen eller om måttet baseras på ett bristande underlag. Om skillnaden det senaste året är väldigt liten visas en horisontell pil som betyder en bedömd oförändrad utveckling.

För olika mått är det olika år som data finns tillgänglig. Det är skillnaden jämfört med uppgiften innan som ligger till grund för det pilen visar. Det vill säga, om data finns för varje år fram till 2025 är det förändringen från 2024 till 2025 som pilen illustrerar. Om data finns för 2022 och 2024 är det förändringen från 2022 till 2024 som pilen illustrerar. Pilarna säger ingenting om mer långsiktiga trender.

För en del mått finns flera diagram för att ge ytterligare information som har anknytning till måttet, men det är det första diagrammet under respektive mått som bestämmer vilken pil måttet får.

I vissa fall finns separat statistik för vanlig cykel och elcykel jämfört med elsparkcykel, då är det utvecklingen för vanlig cykel och elcykel som pilen visar, inte elsparkcykel.

Vad symbolerna betyder

	Pil uppåt visar en bedömd positiv utveckling, det vill säga att utvecklingen går i den riktning som önskas för att uppnå ökad och säker cykling.
	Pil nedåt visar en bedömd negativ utveckling, det vill säga att utvecklingen går i fel riktning för att uppnå ökad och säker cykling.
	Horisontell pil visar en bedömd oförändrad utveckling.
	Symbolen betyder att det inte finns tillräckliga data för att göra en bedömning.

Tabell 1. Tabellen visar symbolerna för utvecklingen och förklarar vad de betyder.

Överblick över utvecklingen det senaste året där data finns tillgänglig

Indikator	Indikatorns utveckling	Mått	Måttets utveckling
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	---
		2.2 Allvarligt skadade cyklister	→
		2.3 Omkomna cyklister	↗
		2.4 Cyklister med hjälm	---
		2.5 Nöjdhet med trafiksäkerhet	→
3. Cykeln som färdsätt	→	3.1 Tillgång till cykel	↘
		3.2 Nyförsäljning av cyklar	↘
		3.3 Cykelstölder	↗
		3.4 Möjlighet att ta med cykel på kollektivtrafik	→
4. Offentliga åtgärder för cykling	↗	4.1 Statliga investeringar i cykelinfrastruktur	↗
		4.2 Kommunala investeringar i cykelinfrastruktur	→
		4.3 Cykelplaner och cykelstrategier	↗
		4.4 Tillgång till förmånscykel	↗
5. Cykelinfrastruktur	↗	5.1 Kilometer cykelväg	↗
		5.2 Hastighetsgränser inom tättbebyggt område	↗
		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	↗

Tabell 2. Tabellen visar en sammanställning av hur indikatorer och mått har utvecklats under det senaste året.

Inledning

Det nationella cykelbokslutet vänder sig till alla som arbetar med eller är intresserade av cyklingens utveckling i Sverige. I rapporten beskriver Nationella cykelrådet hur cyklandet utvecklas på nationell nivå, med fokus på ökad och säker cykling. Utvecklingen beskrivs med indikatorer och mått, och är en sammanställning av data från olika källor.

Trafikverket har ett regeringsuppdrag att följa upp cyklingens utveckling inom ramen för arbetet i Nationella cykelrådet. Denna uppföljning görs genom det nationella cykelbokslutet.

Sedan 2015 har Nationella cykelrådet publicerat ett nationellt cykelbokslut årligen eller vartannat år, och detta är det åttonde i ordningen. I cykelbokslutet redovisas utvecklingen med indikatorer som följs upp genom olika mått. För att sätta resultaten i ett sammanhang redovisas statistik för flera år bakåt. I de fall data saknas för 2025, redovisas istället uppgifter för 2024.

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

Alla uppgifter som har använts till diagrammen som visas i cykelbokslutet finns som tabeller i Bilaga 2, för att skapa större tillgänglighet och underlätta för den som vill sammanställa egna jämförelser. För de diagram som har data från nationella resvaneundersökningen, RVU:n, finns dessutom konfidensintervall, de finns i Bilaga 3 som är en separat excelfil.

Syftet med cykelbokslutet och definitionen av cykel

Syftet med cykelbokslutet är att följa utvecklingen av ökad och säker cykling, där begreppet cykel avser vanlig cykel och elcykel med trampor. Med vanlig cykel avses trampcykel med två eller flera hjul som inte är elassisterad. Då statistiken som cykelbokslutet grundar sig på i många fall följer den lagliga definitionen av cykel ingår även andra cykelfordon i vissa mått. I den mån det är möjligt redovisas vanlig cykel och elcykel separat från övriga cykelfordon såsom elsparkcykel. I måtten som utgår från nationella resvaneundersökningen ingår elsparkcykel i begreppet cykel.

Den lagliga definitionen av cykel enligt lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner omfattar också till exempel elsparkcykel, elrullstol, elscooter och självbalanserande fordon.

Brist på bra underlag

Det finns osäkerheter och brister i flertalet av underlagen som legat till grund för cykelbokslutet. Många förändringar ligger inom felmarginalen eller har andra

osäkerheter, vilket även kommenteras under respektive mått. Bland annat har nationella resvaneundersökningen (RVU) låg svarsfrekvens och merparten av förändringarna 2025 är inte statistiskt säkerställda.

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 nationellt. Läs mer om underlagen i avsnittet ”Undersökningar, mätningar och databaser”.

Förutsättningar för cykling i Sverige

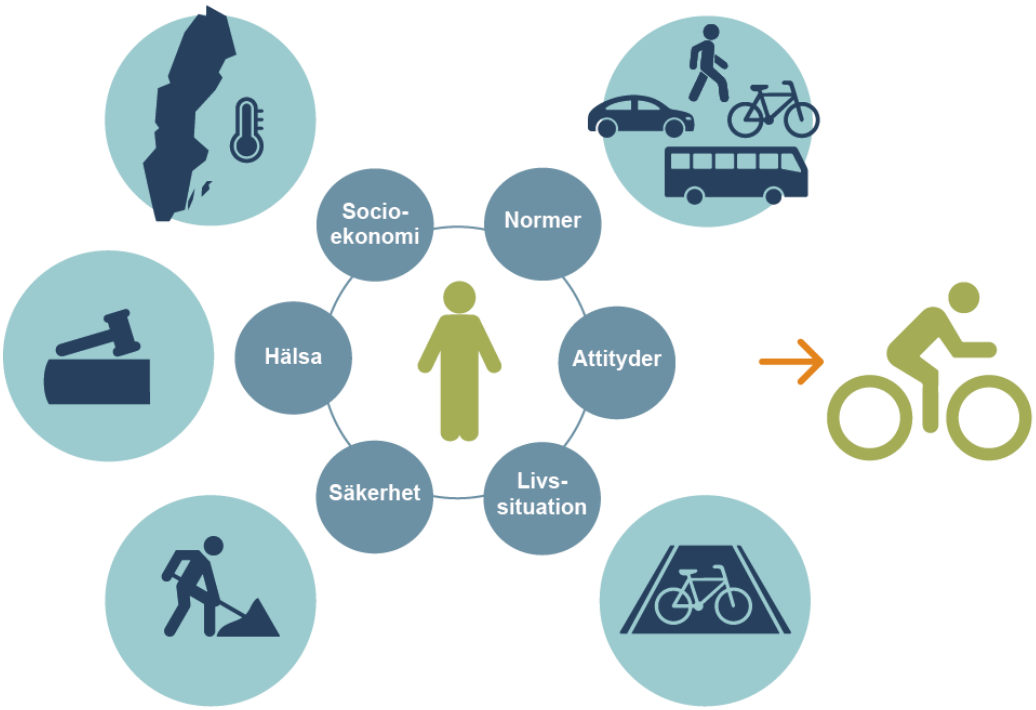
Cyklingens omfattning och utveckling i Sverige påverkas av ett flertal faktorer på individ-, samhälls- och systemnivå. Individuella förutsättningar såsom livssituation, hälsa, socioekonomiska villkor, tillgång till cykel samt kunskap och färdigheter är centrala för möjligheten att välja cykeln som färdmedel. Även normer, attityder, upplevd trygghet och säkerhet samt väderförhållanden har betydelse för människors beteende.

Samhällets fysiska och geografiska förutsättningar är också påverkande faktorer. Topografi, klimat, avstånd mellan start- och målpunkt samt förekomsten av fysiska barriärer påverkar både cykelpotentialen och hur enkelt det är att genomföra cykelresor. God tillgänglighet till centrala målpunkter och möjligheten att kombinera cykling med andra färdsätt är avgörande för att cykeln ska utgöra ett konkurrenskraftigt alternativ.

Institutionella och strukturella faktorer formar i hög grad de övergripande förutsättningarna för cykling. Ekonomiska styrmedel, lagar och regler, trafikplanering samt politiska prioriteringar påverkar hur resurser fördelas mellan trafikslag och därmed möjligheterna att utveckla och underhålla cykelinfrastruktur.

En trygg, säker och sammanhängande cykelinfrastruktur är särskilt viktig för barn och andra grupper med högre sårbarhet. Centrala kvaliteter är framkomlighet, komfort och korta avstånd. Infrastruktur kan omfatta cykelfält, separerade cykelvägar, cykelparkeringar, servicestationer, cykelöverfarter, planskilda korsningar, sänkta kantstenar och tydlig vägvisning. Gator med låga hastigheter och begränsad motortrafik bidrar också till goda cykelförhållanden.

Skötsel och underhåll av infrastrukturen är avgörande för att cykeln ska vara ett funktionellt transportmedel året runt. Jämna beläggningar förbättrar både framkomlighet och trafiksäkerhet, medan effektiv drift och underhåll är nödvändigt för att upprätthålla god standard under alla årstider.



Figur 1. Illustrationen visar förutsättningar för valet att cykla. Närmast personen finns de individuella förutsättningarna. Utanför detta finns förutsättningarna i omvärlden, till exempel infrastruktur och geografi. Illustrationen är framtagen av Trafikverket.

Indikatorer

Cykelbokslutet omfattar totalt sex indikatorer och 25 mått. Varje indikator följs upp genom flertalet mått som visar utvecklingen mer i detalj. För vissa mått finns också ytterligare bakgrundsinformation som ger extra sammanhang.

Indikator 1: Cykelresor

Indikatorn Cykelresor följer utvecklingen av cyklandet i Sverige genom mått som beskriver antalet cykelresor, den cyklade sträckan och cykelns andel av det totala resandet. Under 2025 visar måtten sammantaget en i huvudsak oförändrad utveckling, med vissa tecken på återhämtning efter nedgången 2023. Samtidigt ligger förändringarna jämfört med föregående år inom felmarginalerna, vilket innebär att resultaten bör tolkas med försiktighet.

Underlag till Indikator 1

Myndigheten Trafikanalys har sammanställt statistik till cykelbokslutet utifrån den nationella resvaneundersökningen, RVU:n, för åren 2019–2025.

I cykelbokslutet redovisas statistik för delresor, vilket definieras som förflyttningar mellan platser där ärenden utförs. Trafikanalys själva redovisar istället huvudresor, som är följder av förflyttningar med ett eller flera färdsätt där ett eller flera ärenden uträttas och som slutar när man når sin arbetsplats, skola, bostad eller annan övernattningsplats. Därför skiljer sig siffrorna åt mellan cykelbokslutet och RVU:n som den redovisas på Trafikanalys webbplats. I cykelbokslutet används för enkelhetens skull ordet resor.

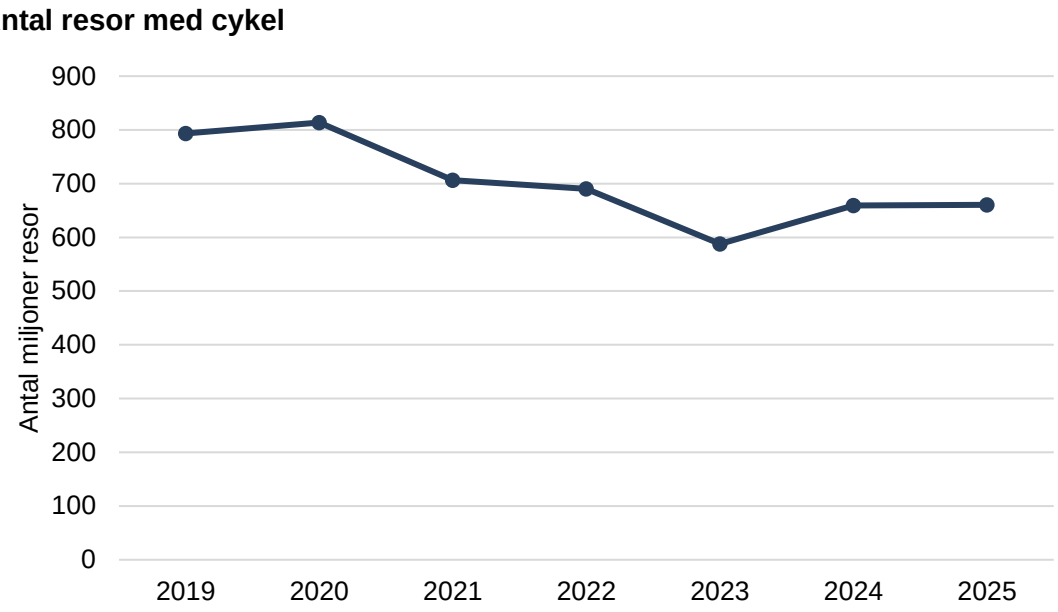
De flesta förändringarna i måtten för indikator 1 ligger inom felmarginalen. RVU:n har de senaste åren haft en låg svarsfrekvens (26 procent år 2025), framförallt i åldersgrupperna 15–24 år och 25–44 år, där svarsfrekvensen endast är 15 respektive 14 procent.

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

I Bilaga 1 finns fördjupad information om cyklister och cykelresor med data som också kommer från RVU:n.

I tillhörande Bilaga 3 i excelformat finns konfidensintervallen för måtten i indikator 1.

Mått 1.1: Resor med cykel

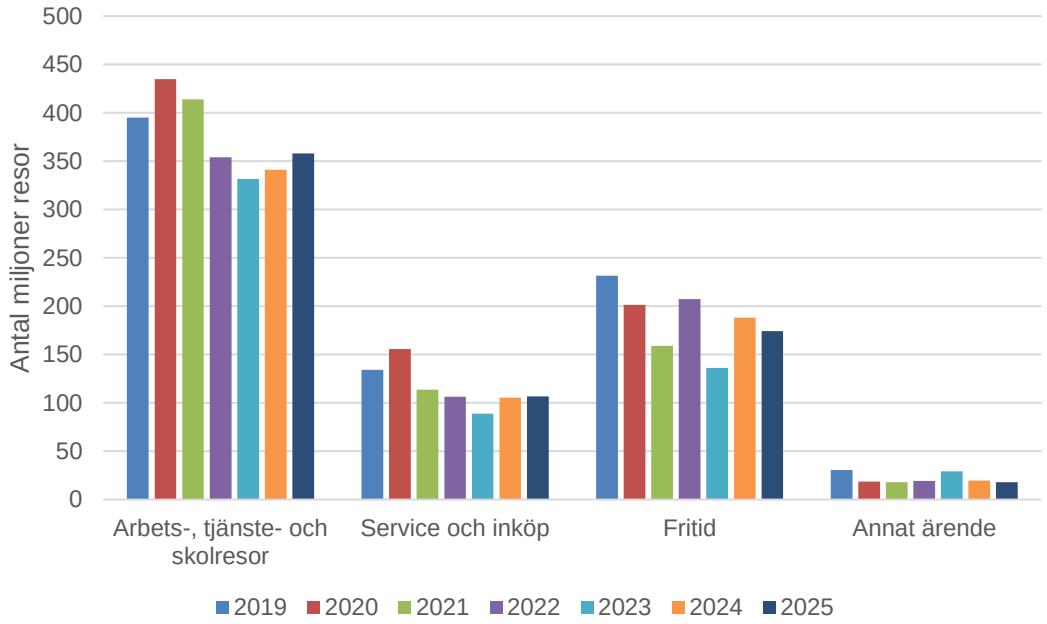


Figur 1.1.A. Diagrammet visar antalet miljoner resor per år med cykel under åren 2019 till 2025.

Utifrån nationella resvaneundersökningen beräknas 660 miljoner resor ha gjorts med cykel i Sverige under 2025. Efter sin lägsta skattning 2023 har cyklingen återhämtat sig något och har de två senaste åren legat på en nivå strax under den 2022. De enda skillnaderna som inte ligger inom felmarginalen är att antalet cykelresor var färre under 2023 än under åren 2019 och 2020.

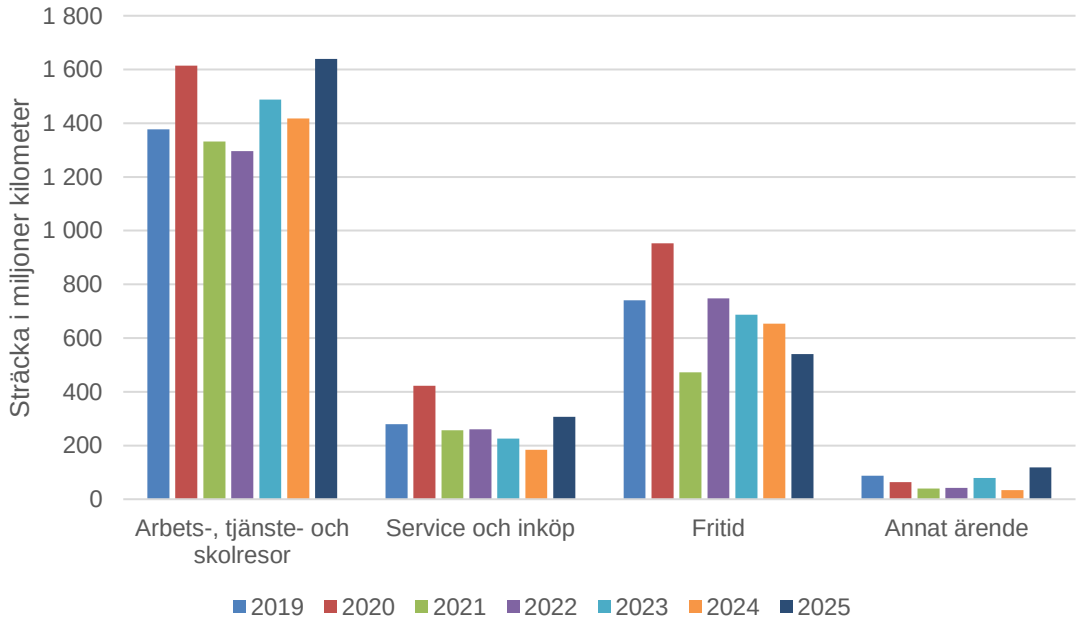
Uppgifterna kommer från RVU 2019–2025.

Ärendetyp för cykelresor (antal resor)



Figur 1.1.B. Diagrammet visar antal miljoner resor med cykel efter huvudsakligt ärende under åren 2019 till 2025.

Ärendetyp för cykelresor (kilometer)



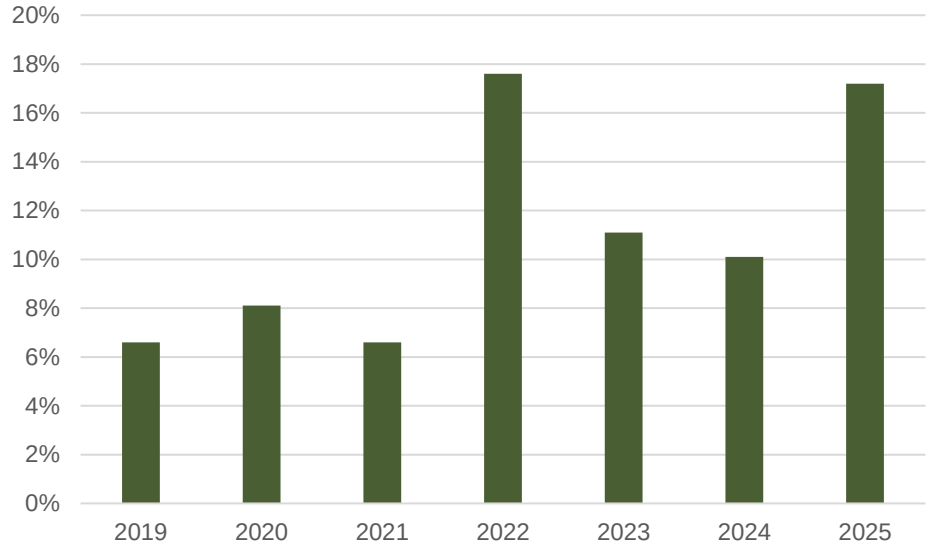
Figur 1.1.C. Diagrammet visar sträcka i miljontals kilometer med cykel efter huvudsakligt ärende under åren 2019 till 2025.

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 2025 ökade både antalet resor och sträckan som har cyklats till arbete och skola. Det syns också en ökning för sträckan för service och inköp, medan antal resor i

stort sett är oförändrat. Samma sak gäller annat ärende medan resor för fritid visar på en svag minskning både vad gäller antal resor och i sträcka.

Förändringarna över åren är inom felmarginalen. Uppgifterna kommer från RVU 2019–2025.

Elcykelns inklusive elsparkcykelns andel av cykelresorna



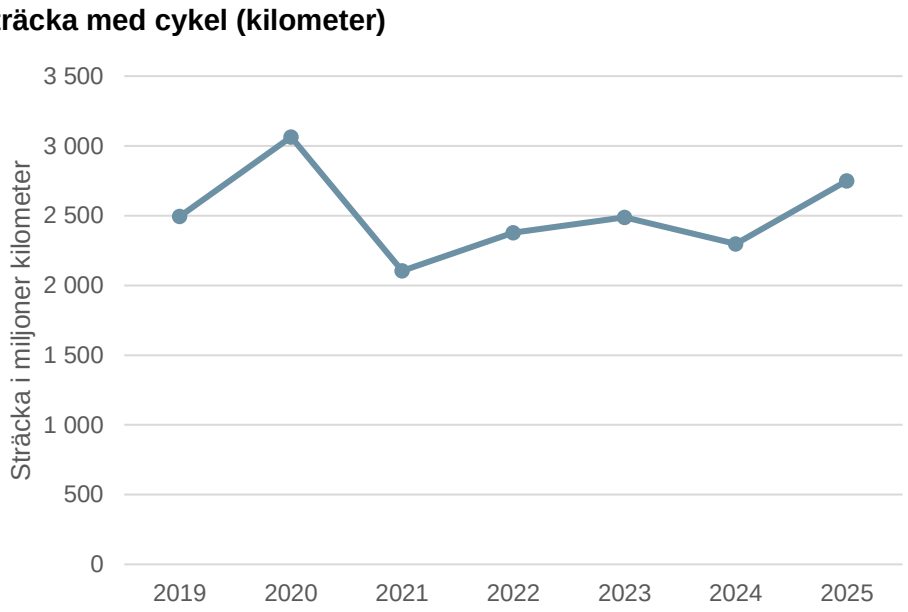
Figur 1.1.D. Diagrammet visar elcykelns andel av det totala antalet cykelresor under åren 2019 till 2025. I kategorin elcykel ingår i detta mått även enkla elfordon, som till exempel elsparkcykel.

I resvaneundersökningen görs skillnad på elcyklar och cyklar utan elassistans, men som elcykel räknas även andra enklare elfordon som till exempel elsparkcykel, se även avsnittet ”Syftet med cykelbokslutet och definitionen av cykel”.

En stor majoritet av alla cykelresor gjordes med vanlig cykel, det vill säga en cykel utan elassistans. Antalet cykelresor med elcykel har ökat de senaste åren, och under 2025 visade elcykel på sin näst högsta andel, nästan i nivå med hur det såg ut 2022. Andelen resor för dessa år var signifikant högre än 2019–2021. Övriga skillnader ligger inom felmarginalen.

Uppgifterna kommer från RVU 2019–2025.

Mått 1.2: Sträcka med cykel



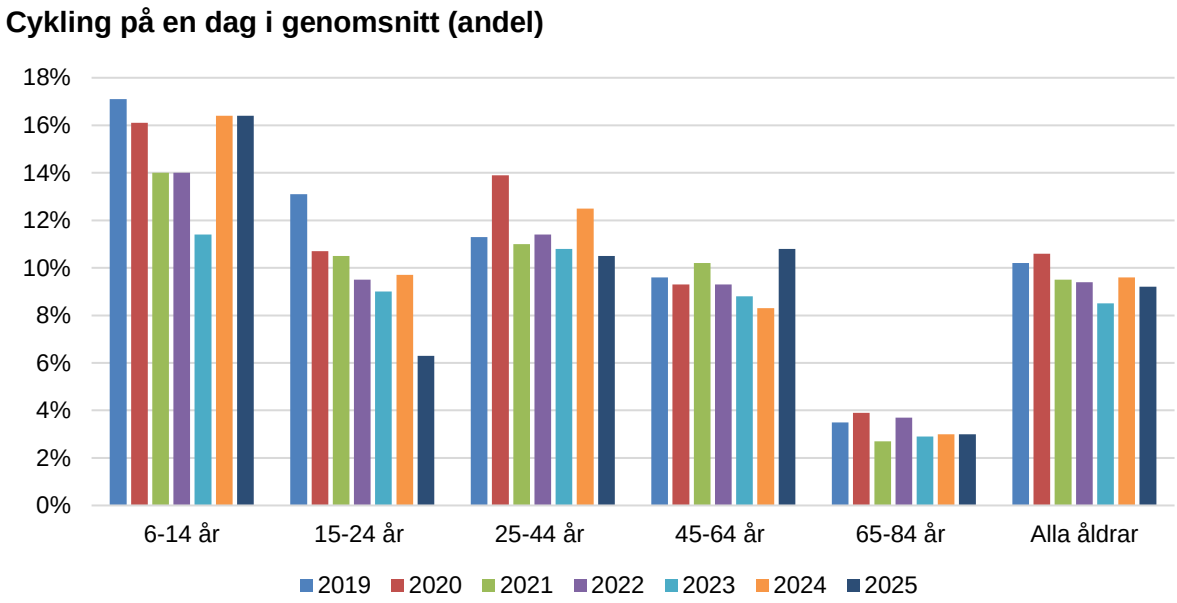
Figur 1.2.A. Diagrammet visar sträckan med cykel, mätt i miljoner kilometer för åren 2019 till 2025.

Under 2025 cyklades 2,7 miljarder kilometer i Sverige. Det är en ökning sedan året innan, även om siffrorna ligger inom felmarginalen. År 2020 var det en tydlig men tillfällig uppgång i antalet kilometer med cykel, som sannolikt beror på covid-19-pandemin. Uppgifterna kommer från RVU 2019–2025.

Motions- och landsvägscykling

Att färdas med cykel utan ärende räknas inte som att genomföra en resa i RVU:n och ingår därför inte i statistiken över cykelresor. Uppgifterna i RVU:n speglar därför inte omfattningen av exempelvis motions- och landsvägscykling.

En studie av träningscykling på landsväg som genomförts av Koucky & Partners i samarbete med Svenska Cykelförbundet uppskattar att det finns cirka 200–400 tusen motions- och landsvägscyklister i Sverige. Siffrorna är osäkra, men studien tyder på att mängden träningscykling på landsväg i Sverige utgör i storleksordningen 400–650 miljoner cyklade kilometer per år. I RVU:n motsvarar detta 15–24 procent av den uppskattade totala årliga cykeldistansen i Sverige.

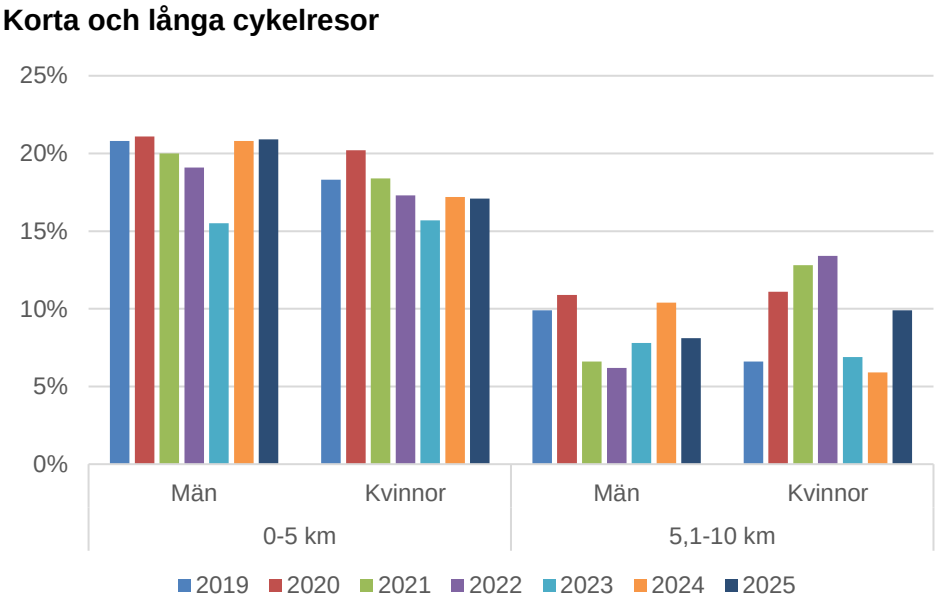


Figur 1.2.B. Diagrammet visar hur stor del av befolkningen som cyklade under en genomsnittlig dag fördelat på ålder samt sammanslaget för alla åldrar under åren 2019 till 2025.

Under en genomsnittlig dag cyklade cirka 886 000 personer i åldrarna 6–84 år, eller drygt 9 procent av befolkningen. Dessa cyklade i genomsnitt 8,4 kilometer var, fördelat på drygt 2 resor. Detta innebär att en genomsnittlig cykelresa var 4,1 kilometer.

För de allra yngsta, 6–14 år, har andelen ökat från sin absoluta bottennivå 2023 och ligger nu på ungefär samma nivå som 2019 och 2020. Personer 45–64 år visar på sin högsta andel. Däremot har personer 15–24 år en nedåtgående trend medan de äldsta 65–84 år inte visar på några större förändringar. De enda signifikanta skillnaderna som finns är för 6–14-åringar som cyklat en genomsnittlig dag har minskat från 2019 till 2023 och 15–24-åringarna som minskat från 2019 till 2025, 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 2019–2025.



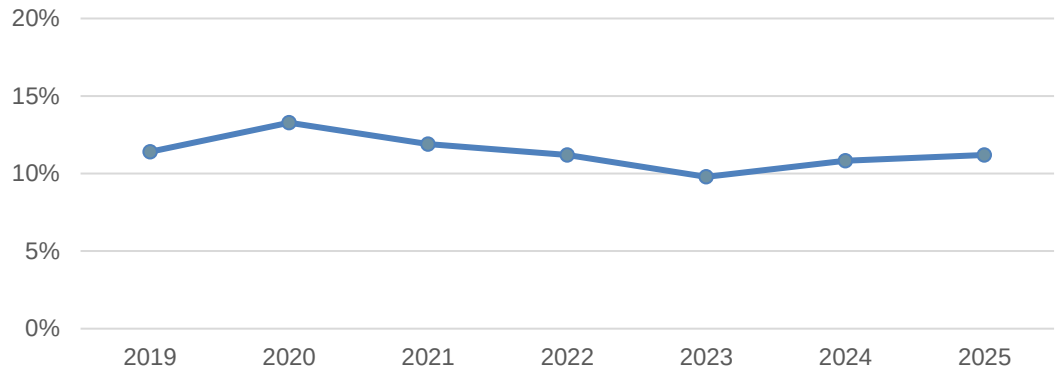
Figur 1.2.C. Diagrammet visar andelen resor med cykel i procent av samtliga resor med längden 0–5 km respektive 5,1–10 km, uppdelat på män och kvinnor under åren 2019 till 2023.

Cykel används framförallt på kortare resor. På resor upp till 5 km gjordes knappt var femte resa med cykel, och på resor mellan 5,1 och 10 km var ungefär var elfte 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 2019–2025.

Mått 1.3: Färdmedelsfördelning

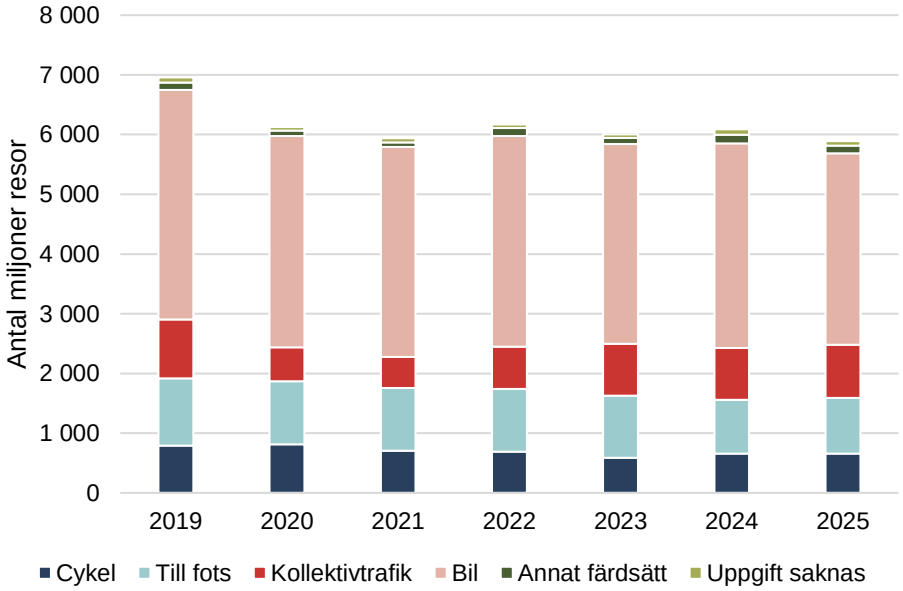
Färdmedelsandel för cykling



Figur 1.3.A. Diagrammet visar andelen cykling som huvudsakligt färdsätt i procent, år 2019 till 2025.

För ungefär 11 procent av resorna var cykel huvudsakligt färdsätt under 2025. Skillnaden mellan åren ligger inom felmarginalen.

Färdmedelsfördelning utifrån huvudsakligt färdsätt



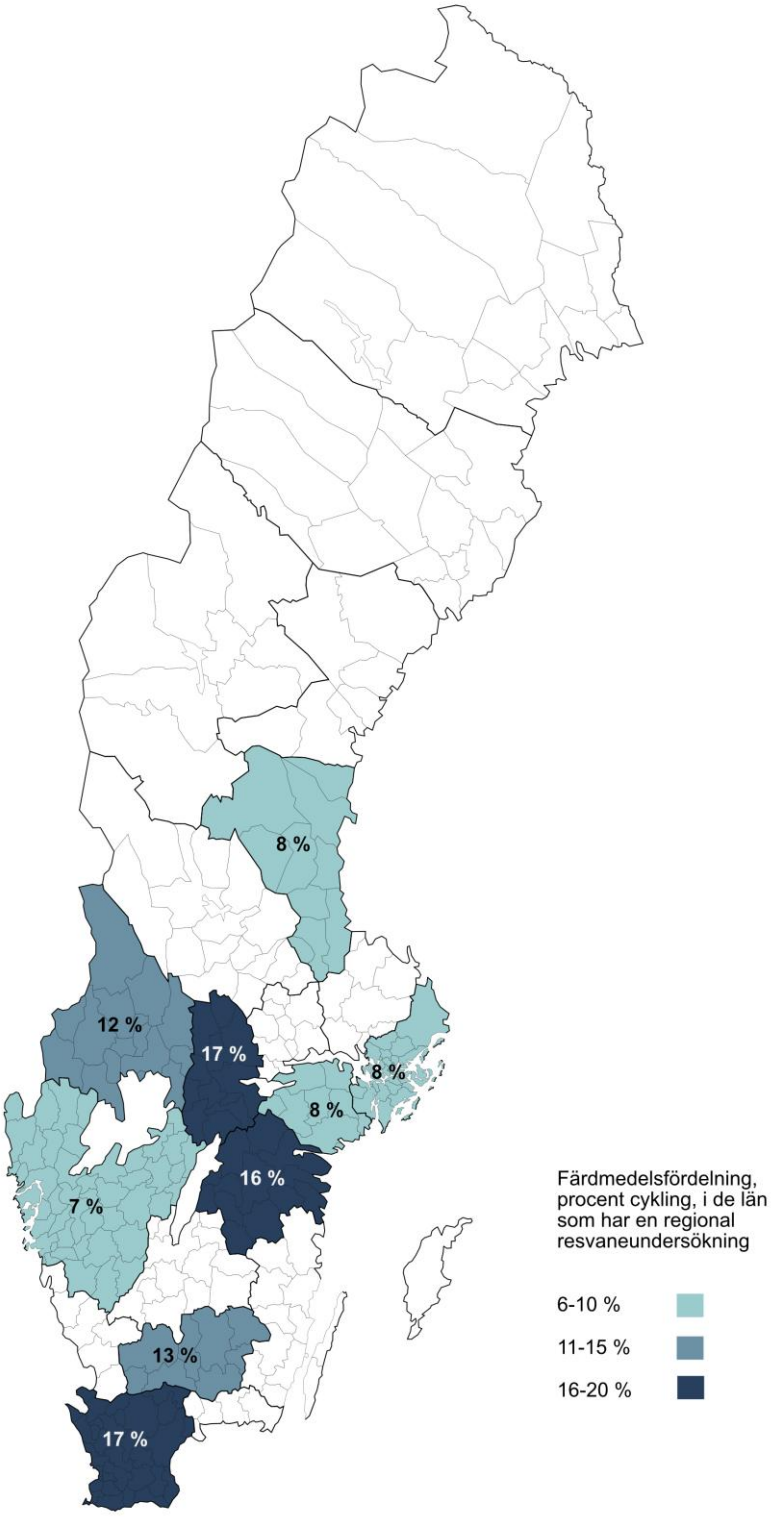
Figur 1.3.B. Diagrammet visar antalet miljoner resor fördelat på huvudsakligt färdsätt under åren 2019 till 2023.

Diagrammet visar hur många resor som gjordes till fots, med cykel, med kollektivtrafik, med bil eller med andra färdsätt. Under 2025 gjordes var nionde resa med cykel. De två senaste åren har det skett en ökning och nivån är åter på samma nivå som 2022 men ligger fortfarande under nivån för tidigare år. Skillnaden mellan åren ligger dock inom felmarginalen.

”Annat färdsätt” omfattar bland annat färdtjänst, taxi, flyg och sjöfart.

Uppgifterna kommer från RVU 2019–2025.

Färdmedelsfördelning i olika län



Figur 1.3.C. Kartan visar andelen cykling i procent av totala resandet, i de regioner som har en resvaneundersökning från de senaste fem åren.

Andelen cykling varierar mellan olika län, från 7 till 17 procent i de regioner som har gjort en regional resvaneundersökning de senaste fem åren. Hänvisning till undersökningarna finns under Referenser. Undersökningarna har gjorts olika år och med olika metod så de är inte helt jämförbara med varandra. Kartan ger ändå en bild av variationen i de län som finns med. Det kan också vara stor variation av cykelandel mellan olika delar inom ett län, som inte framkommer i kartan.

Indikator 2: Hälsa och säkerhet för cyklister

Indikatorn Hälsa och säkerhet för cyklister följer både cyklingens positiva effekter för hälsan och utvecklingen av skadade, dödsfall, hjälmanvändning och upplevd trafiksäkerhet. Underlaget visar att cykling har tydliga hälsofördelar, men att det fortfarande saknas tillräckligt robusta data för att kvantitativt följa dessa effekter över tid. Måtten för trafiksäkerhet visar sammantaget en i huvudsak oförändrad utveckling, med små förändringar i antalet allvarligt skadade och en minskning av antalet omkomna 2025.

Mått 2.1: Positiva hälsoeffekter av cykling

Positiva hälsoeffekter av fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet ger betydande hälsovinster för både individ och samhälle. Den stärker såväl fysisk som psykisk hälsa och kan förebygga flera vanliga sjukdomar, såsom hjärt- och kärlsjukdom, typ 2-diabetes, cancer, demens, artros och depression. Samtidigt medför stillasittande och otillräcklig fysisk aktivitet stora samhällskostnader och mänskligt lidande, vilket understryker vikten av att öka aktivitetsnivån i befolkningen.

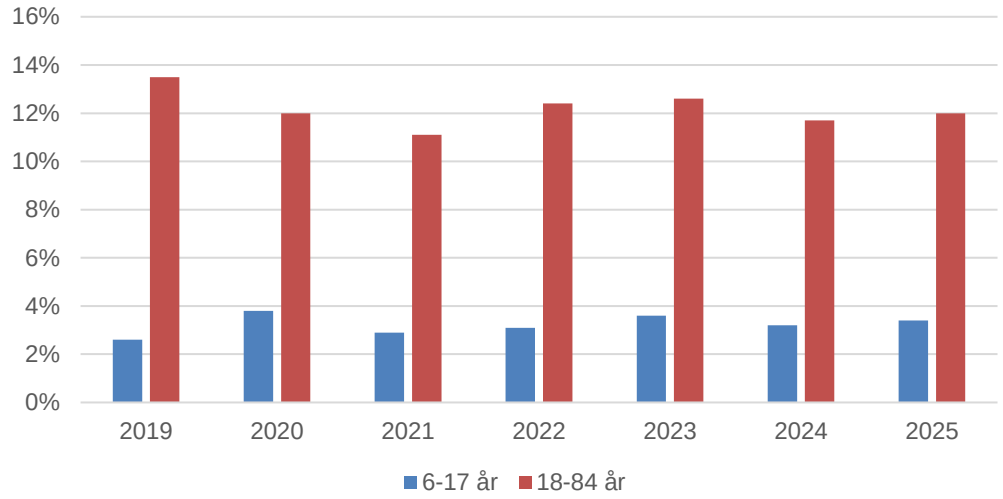
Effekterna av fysisk aktivitet ses i alla åldrar, och även små ökningar i aktivitetsnivå ger tydliga effekter. När aktiviteten sker utomhus eller i naturen förstärks ofta effekterna ytterligare, bland annat genom minskad stress, förbättrad återhämtning och ökad kognitiv förmåga. Ökad fysisk aktivitet bidrar därför till högre välbefinnande, fler friska levnadsår och ett starkare samhälle.

Rekommendationer för fysisk aktivitet

Folkhälsomyndigheten har rekommendationer för fysisk aktivitet och stillasittande där huvudbudskapet är att all rörelse räknas. Barn och ungdomar (6–17 år) bör ägna sig åt pulshöjande fysisk aktivitet i genomsnitt minst 60 minuter per dag, medan vuxna rekommenderas minst 150–300 minuter pulshöjande aktivitet per vecka. Rekommendationerna för vuxna motsvarar minst en halvtimmes fysisk aktivitet per dag. Långa perioder av stillasittande bör brytas med rörelse.

Dagliga resor, som gång och cykel, är en viktig del av vardagsaktiviteten. Om man översätter tiden som rekommenderas till sträckor för gång och cykel, motsvarar en timmes fysisk aktivitet 5 kilometer till fots eller 15 kilometer med cykel och en halvtimmes fysisk aktivitet 2,5 kilometer till fots eller 7,5 kilometer med cykel.

Andel som uppnår rekommendationer för fysisk aktivitet utifrån gång och cykling



Figur 2.1. Diagrammet visar andelen barn och vuxna som går och cyklar i den omfattning att de utifrån enbart gång och cykling uppnår rekommendationerna för fysisk aktivitet, år 2019–2025.

Trafikanalys resvaneundersökning visar att andelen av befolkningen som genom gång och cykel når rekommenderad nivå av fysisk aktivitet är liten.

För barn 6–17 år var andelen som nådde upp till rekommendationen utifrån enbart gång och cykling drygt 3 procent, medan andelen för personer 18–84 år var 12 procent. Det har hållit sig relativt stabilt över tid. Den enda signifikanta skillnaden är att den fysiska aktiviteten var högre 2019 än 2021 för personer 18–84 år.

Uppgifterna kommer från Trafikanalys resvaneundersökning. Underlaget är alltför begränsat för att redovisa enbart cykel, därför redovisas även gång.

Annan typ av pulshöjande fysisk aktivitet än cykling och gång räknas inte med i diagrammet, vilket innebär att fler än vad som syns i diagrammet uppnår rekommendationerna genom annan fysisk aktivitet.

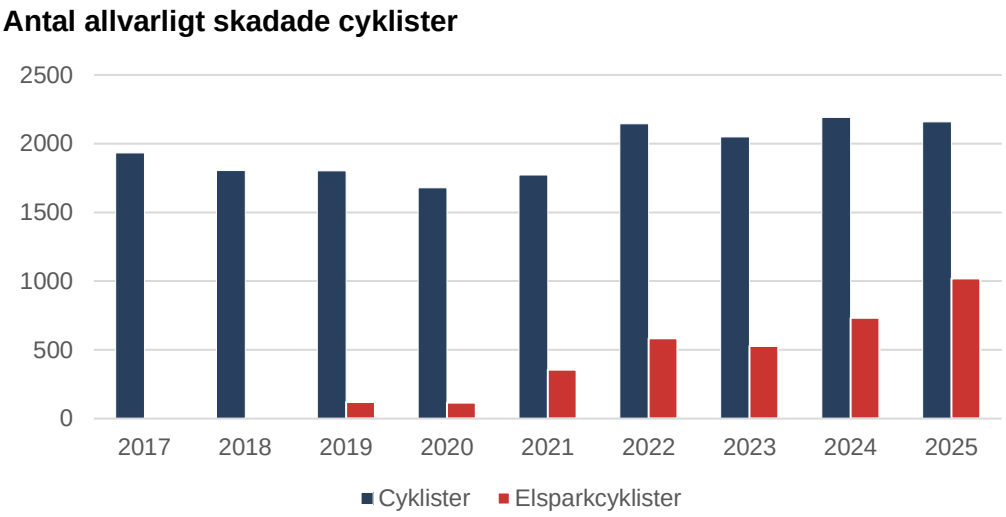
Kopplingen mellan cykel och hälsa

Aktivt resande har tydliga positiva effekter på människors hälsa. Forskning visar att regelbunden fysisk aktivitet i vardagen är viktigare för hälsa och välbefinnande än man tidigare trott. Därför lyfter Folkhälsomyndigheten fram cykling och gång som några av de mest effektiva formerna av vardagsmotion. Även WHO betonar betydelsen av aktivt resande, både för att öka den fysiska aktiviteten och förbättra folkhälsan, samt för de samhällsekonomiska vinster som följer av minskad ohälsa.

När cykling och gång ersätter motordrivna färdsätt uppstår ytterligare positiva effekter, som minskat buller, bättre luftkvalitet och tryggare trafikmiljöer, vilket gynnar både individens hälsa och samhällets livskvalitet. Potentialen för ökat

cyklande är stor – enligt Statistiska Centralbyrån (SCB) har nästan en tredjedel av Sveriges arbetande befolkning möjlighet att cykla till arbetet på 15 minuter. Beräkningar visar att dagens aktiva resor förhindrar cirka 3 000 förtida dödsfall och motsvarar 70 000 DALY per år i Sverige. DALY (Disability Adjusted Life Years) är ett mått som används för att beskriva hälsopåverkan på populationsnivå, inklusive både förtida död och funktionsnedsättning.

Mått 2.2: Allvarligt skadade cyklister



Figur 2.2.A. Diagrammet visar antalet allvarligt skadade personer på vanlig cykel/elcykel respektive elsparkcykel, per år under åren 2017–2025.

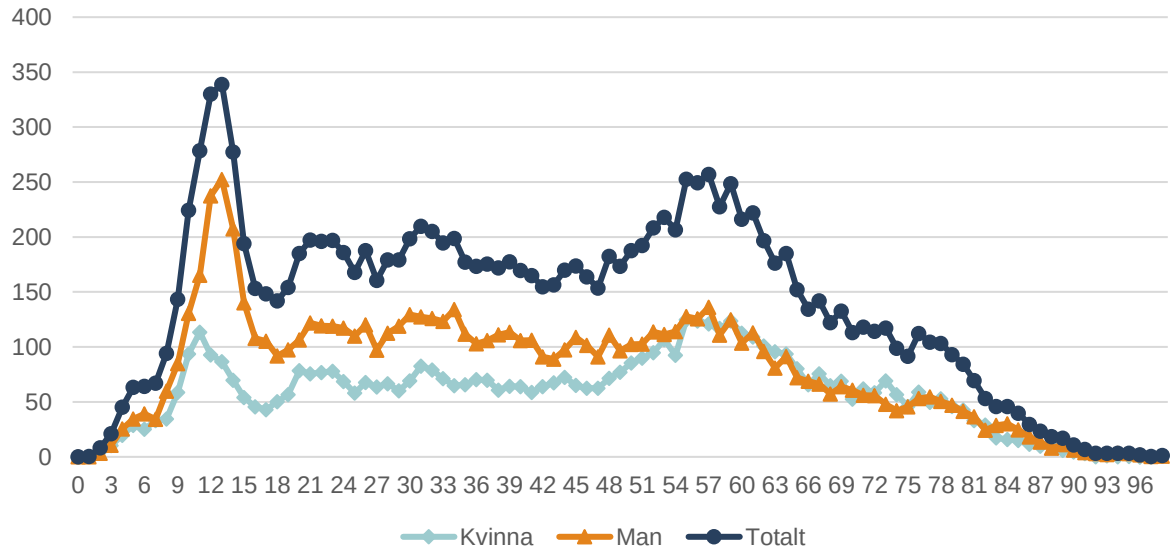
Som allvarligt skadad definieras den som i samband med en vägtrafikolycka fått en skada som riskerar att ge minst 1 procents medicinsk invaliditet, och tas fram genom en beräkning baserat på sjukvårdens rapportering av skadade. År 2021 infördes en lag som gör det obligatoriskt för sjukhus med akutvård att rapportera trafikskadade. Utvecklingen bör tolkas med försiktighet, eftersom det troligen funnits en större underrapportering innan lagens tillkomst.

Drygt hälften av alla som skadas allvarligt i vägtrafikolyckor är cyklister eller elsparkcyklister. Antalet allvarligt skadade i denna grupp fortsatte sammantaget öka under 2025. Utvecklingen skiljer sig dock väsentligt åt mellan vanlig cykel och elsparkcykel.

Elsparkcyklar fick ett stort genomslag i flera svenska städer några år före pandemin och användningen har fortsatt öka sedan dess. Detta har medfört en stor årlig ökning av personskadeolyckor för elsparkcyklister. Samtidigt har antalet allvarligt skadade personer på vanliga cyklar eller elcyklar legat på en tämligen oförändrad nivå under senare år. Eftersom denna redovisning fokuserar på vanlig cykel bedöms utvecklingen därför som oförändrad.

Antalet allvarligt skadade personer i olyckor på cykel uppgick 2025 till cirka 2 160 personer, jämfört med cirka 2 190 personer år 2024. Motsvarande uppgifter för elsparkcyklister var cirka 1 020 allvarligt skadade år 2025 och cirka 730 år 2024.

Allvarligt skadade cyklister fördelat på ålder och kön



Figur 2.2.B. Diagrammet visar beräknat antal allvarligt skadade på cykel (inklusive elsparkcykel) fördelat på ålder och kön, sammantaget för åren 2021–2025.

De grupper där flest personer skadas allvarligt i olyckor med cykel (inklusive elsparkcykel) är barn respektive personer i åldern 55 år och äldre. Fler män än kvinnor skadas allvarligt, i synnerhet bland yngre personer. Detta trots att män och kvinnor cyklar ungefär lika mycket, både sett i antal resor och cyklade kilometer.

Allvarligt skadade i singelolyckor

Cirka 80 procent av alla allvarligt skadade cyklister (inklusive elsparkcykel) skadas i singelolyckor. Under 2025 skadades totalt nästan 2 600 personer allvarligt i singelolyckor med olika typer av cyklar.

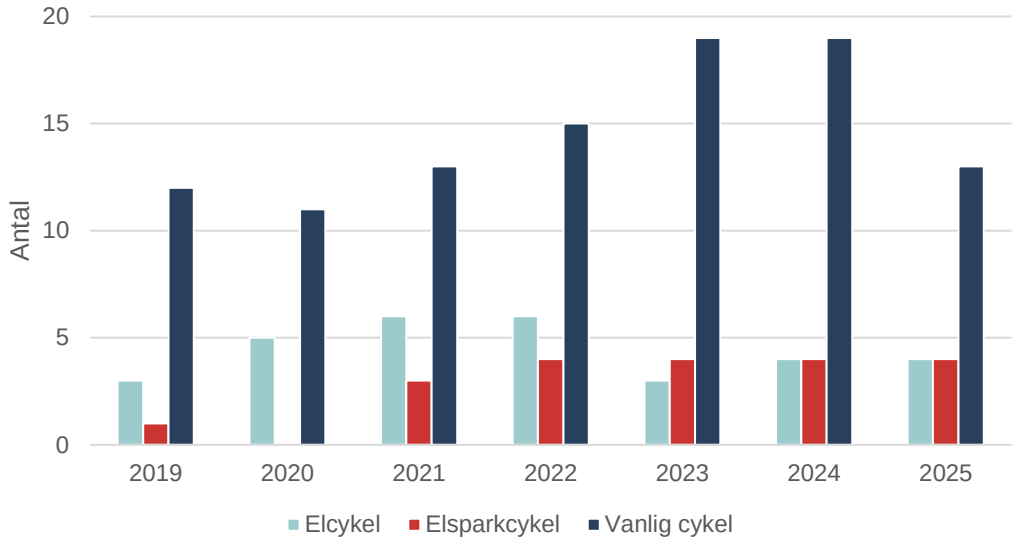
Utvecklingen av allvarligt skadade i singelolyckor visar tydliga skillnader mellan cyklister och elsparkcyklister, både vad gäller nivåer och förändringstakt. För cyklister noteras totalt sett en liten minskning av antalet allvarligt skadade under 2025 jämfört med 2024, motsvarande cirka 2 procent.

För elsparkcyklister är utvecklingen desto mer negativ. Totalt sett har antalet allvarligt skadade i singelolyckor ökat kraftigt, med cirka 40 procent mellan 2024 och 2025.

Uppgifterna om allvarligt skadade cyklister kommer från Trafikverkets rapport Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2025, samt kompletterande uppgifter från Transportstyrelsens olycksdatabas Strada.

Mått 2.3: Omkomna cyklister

Antal omkomna cyklister

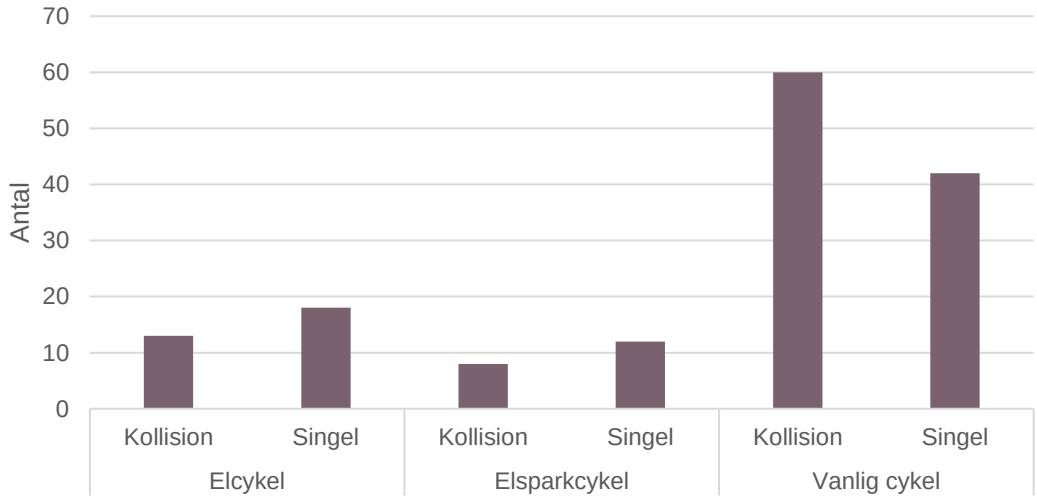


Figur 2.3.A. Diagrammet visar antalet omkomna cyklister i cykelolyckor per år och cykeltyp för åren 2019–2025.

Under 2025 omkom 17 personer i olyckor med vanlig cykel eller elcykel, jämfört med 23 personer under 2024.

Statistiken över skadade och omkomna innefattar även elsparkcyklister inom kategorin cykel. Sedan elsparkcykeln börjat användas i större utsträckning i Sverige så har i genomsnitt 4 personer omkommit årligen i olyckor med elsparkcykel.

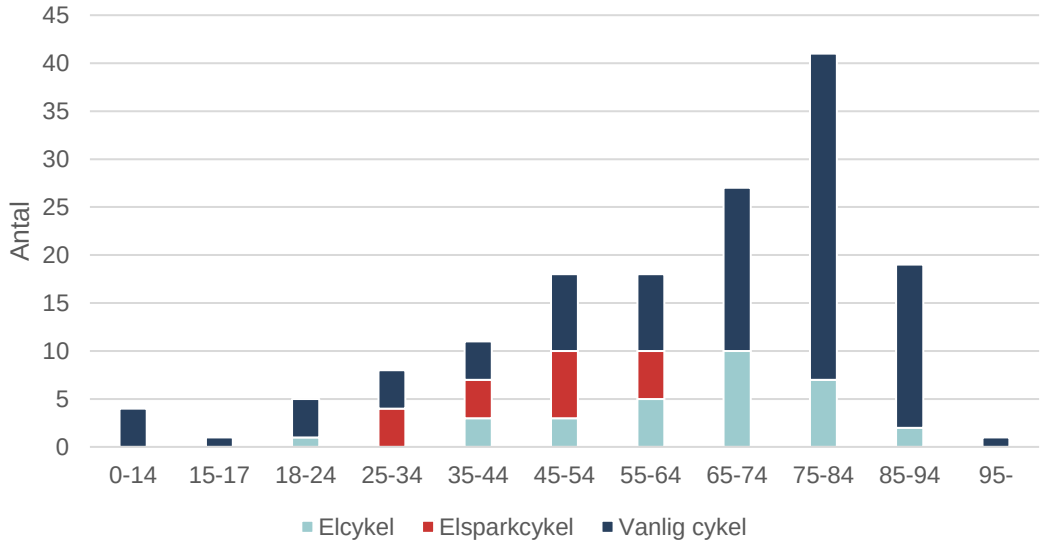
Omkomna cyklister per olyckstyp och cykeltyp



Figur 2.3.B. Diagrammet visar antalet omkomna cyklister per olyckstyp och cykeltyp, sammantaget för åren 2019–2025.

Drygt hälften av de cyklister som omkommer i trafiken gör det i kollision med ett annat fordon (huvudsakligen motorfordon), medan knappt hälften omkommer i singelolyckor. Under perioden 2019–2025 var andelen singelolyckor med dödlig utgång högre bland elcyklister och elsparkcyklister. Övriga cyklister omkom främst i kollisionsolyckor.

Omkomna cyklister per åldersgrupp och cykeltyp



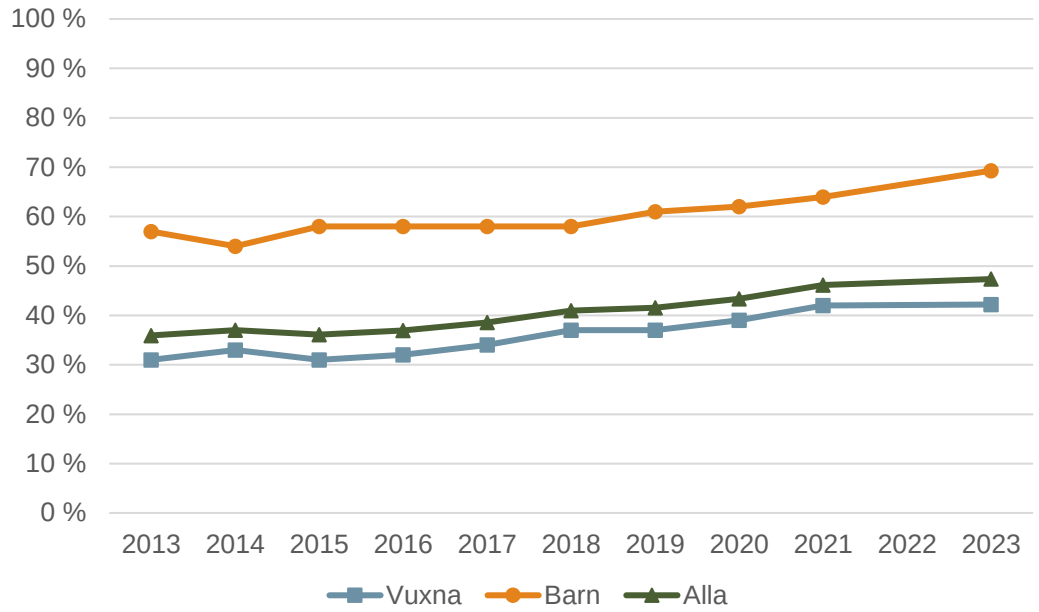
Figur 2.3.C. Diagrammet visar antalet omkomna cyklister per åldersgrupp och cykeltyp, sammantaget för åren 2019–2025.

Flest omkomna cyklister är 65 år eller äldre. I gruppen elsparkcyklister är däremot en större andel omkomna yngre personer. Under perioden 2019–2025 var de som omkom i olyckor på elsparkcykel i åldrarna 25–64 år. Omkomna på elcykel var främst i åldrarna 55–84 år under samma period. Cirka 8 av 10 omkomna cyklister var män.

Uppgifterna om omkomna kommer från Trafikverkets djupstudier. Uppgifterna preciseras efter hand och kan variera mellan olika källor.

Mått 2.4: Cyklister med hjälm

Andel cyklister med hjälm



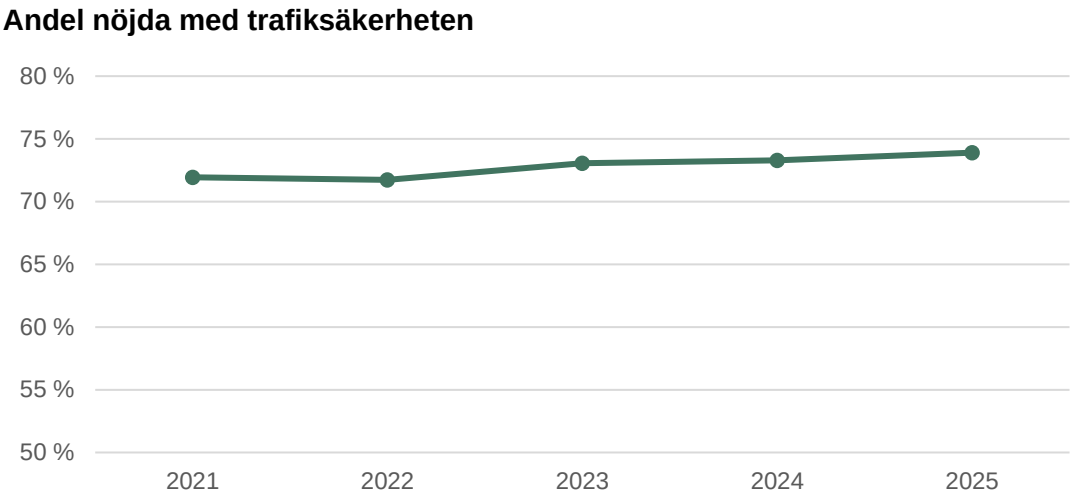
Figur 2.4. Diagrammet visar andelen cyklister, inklusive elsparkcyklister, som har observerats med hjälm, fördelat på barn, vuxna och alla sammanslaget, åren 2013 till 2023.

År 2023 var den observerade sammantagna cykelhjälmsanvändningen 47 procent. För vuxna var den 42 procent och för barn under 16 år var den 69 procent. Observationerna gjordes på cykelstråk och vid grundskolor.

Elsparkcyklister är den grupp cyklister som blir allt vanligare i den svenska trafikmiljön. Totalt registrerades 7 100 elsparkcyklister i mätningen från 2023. Den sammanvägda hjälmanvändningen för elsparkcyklister uppgick till 30 procent, medan användningen bland barn under 16 år var 45 procent. Bland elsparkcyklister i åldern 16–64 år var hjälmanvändningen 17 procent.

Uppgifterna kommer från Trafikverkets rapport ”Analys av trafiksäkerhets-utvecklingen 2025”. Inga mätningar har genomförts under 2024 eller 2025.

Mått 2.5: Nöjdhet med trafiksäkerhet



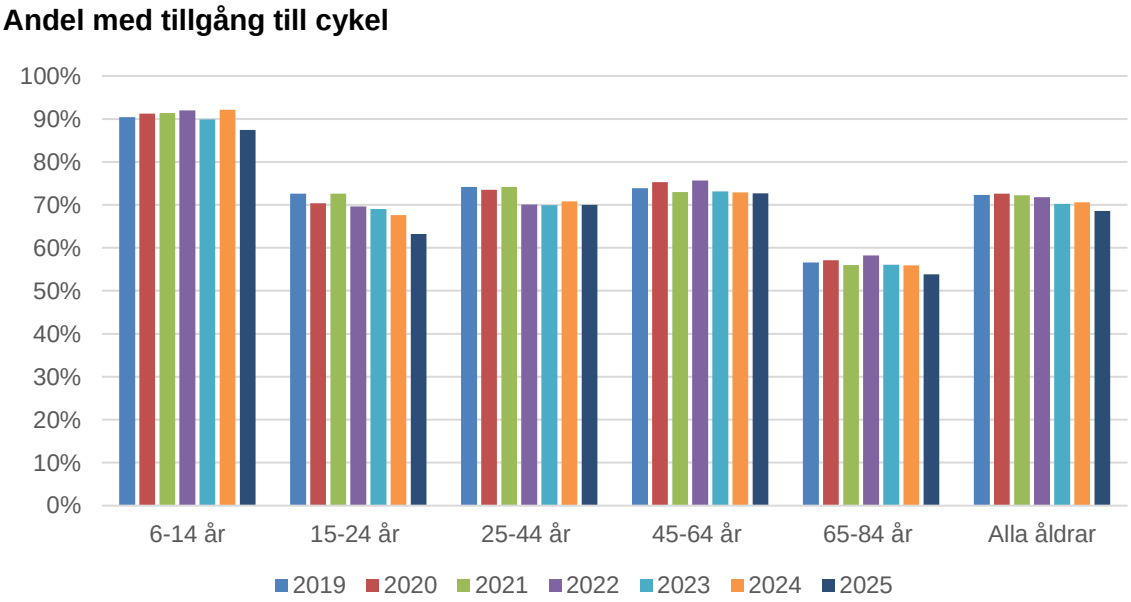
Figur 2.5. Diagrammet visar andelen invånare som har svarat att säkerheten på gång- och cykelvägar i kommunen är mycket bra eller ganska bra, åren 2021–2025.

Andelen invånare som har svarat att säkerheten på gång- och cykelvägar i kommunen är mycket bra eller ganska bra var 74 procent år 2025. Det är en marginell ökning jämfört med tidigare, och ökningen är inte statistiskt säkerställd. Statistiken kommer från SCB:s medborgarundersökning och visar ”ovägt medel”, som är ett genomsnitt för Sveriges kommuner. Det är olika kommuner som är med i undersökningen olika år.

Indikator 3: Cykeln som färdsätt

Indikatorn Cykeln som färdsätt beskriver förutsättningarna att välja cykel i vardagen genom mått om tillgång till cykel, nyförsäljning, cykelstölder och möjligheten att kombinera cykel med kollektivtrafik. Måtten visar på både styrkor och utmaningar. Tillgången till cykel är fortsatt hög, samtidigt som nyförsäljningen av cyklar har minskat och möjligheterna att ta med cykel i kollektivtrafiken upplevs som begränsade. Sammantaget bedöms utvecklingen vara oförändrad.

Mått 3.1: Tillgång till cykel



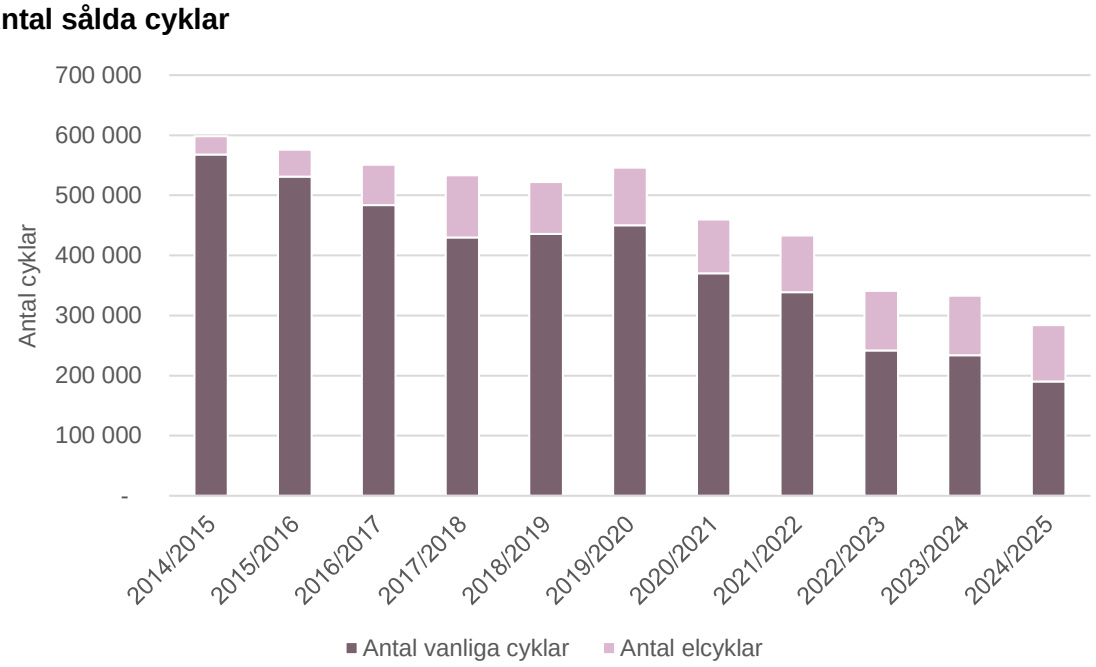
Figur 3.1. Diagrammet visar andelen personer som har tillgång till cykel, och som använt den under senaste året. Tillgången är fördelad efter ålder samt totalt för alla åldrar och visas per år för åren 2019–2025.

Tillgången till cykel har varit ungefär densamma de senaste sju åren, men med en svag nedgång under 2025.

Totalt 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 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 2019–2025.

Mått 3.2: Nyförsäljning av cyklar



Figur 3.2. Diagrammet visar en uppskattning av 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 försäljningsår, år 2014/2015 till 2024/2025.

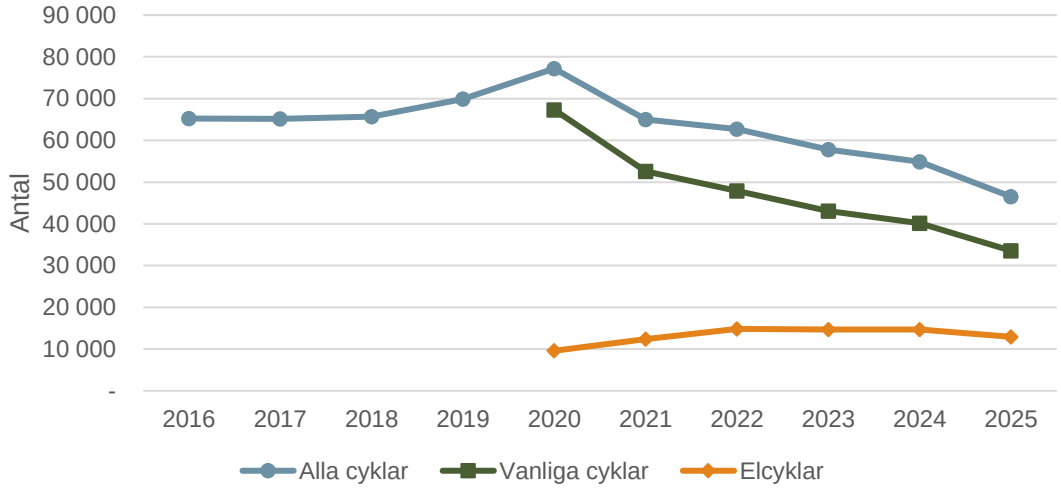
Antalet sålda cyklar har minskat varje år de senaste tio åren, bortsett från första pandemiåret som innebar en svag ökning. År 2024/2025 såldes totalt ca 284 000 cyklar, vilket är mindre än hälften så många som såldes år 2014/2015.

Försäljningen av elcyklar har legat på en ganska stabil nivå sedan 2017/2018. Eftersom antalet sålda vanliga cyklar har minskat drastiskt har marknadsandelen för elcyklar ökat ordentligt. Under 2024/2025 var 33 procent av de sålda cyklarna elcyklar.

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

Mått 3.3: Cykelstölder

Antal polisanmälda cykelstölder

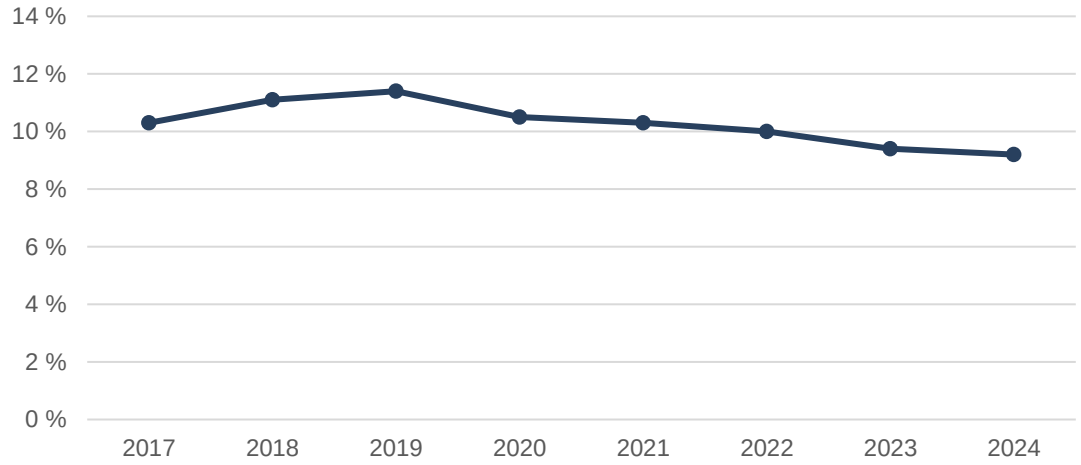


Figur 3.3.A. Diagrammet visar antalet polisanmälda cykelstölder under åren 2016–2025. Från 2020 är det uppdelat på elcyklar och vanliga cyklar.

Under 2025 polisanmäldes 46 496 cykelstölder i Sverige. Det är en minskning med 15 procent jämfört med 2024. De senaste tio åren har antalet anmälda cykelstölder minskat med nästan 30 procent. 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

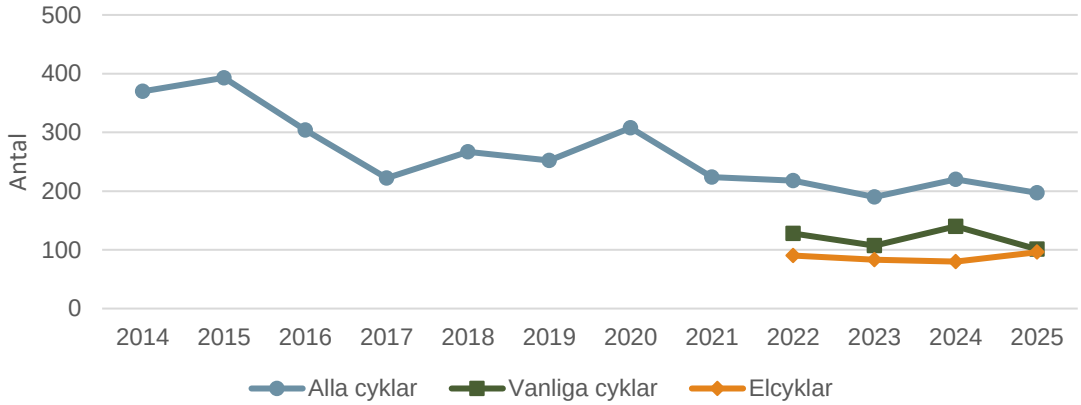


Figur 3.3.B. Diagrammet visar andel hushåll utsatta för cykelstöld, per år 2017–2024.

I knappt en tiondel av de hushåll som ägde en cykel 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 2019. 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.

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

Antal uppklarade cykelstölder



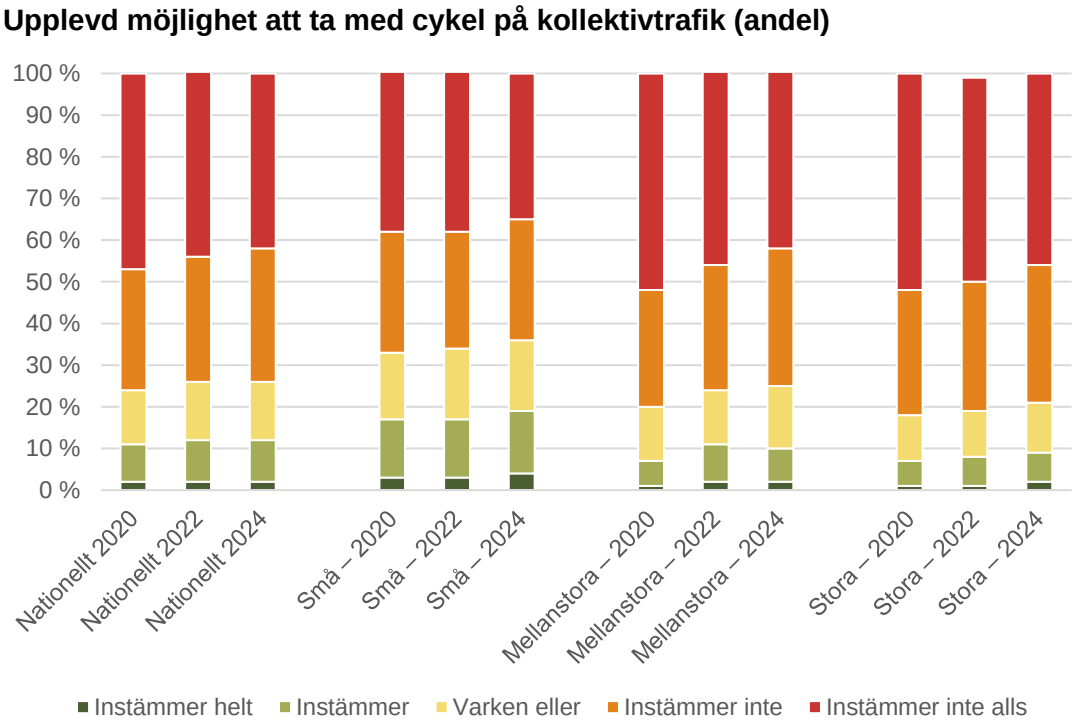
Figur 3.3.C. Diagrammet visar antalet fall där en person över 15 år har blivit lagförd för en cykelstöld under året, för åren 2014 till 2025.

Under 2025 lagfördes 197 personer för cykelstöld.

Cykelstölder är det vanligaste egendomsbrottet. Det är statistiskt sett nästintill riskfritt att begå en cykelstöld, andelen cykelstölder som lagförs är nära noll procent.

Uppgifterna kommer från Brå och finns tillgängliga på deras webbplats.

Mått 3.4: Möjlighet att ta med cykel på kollektivtrafik

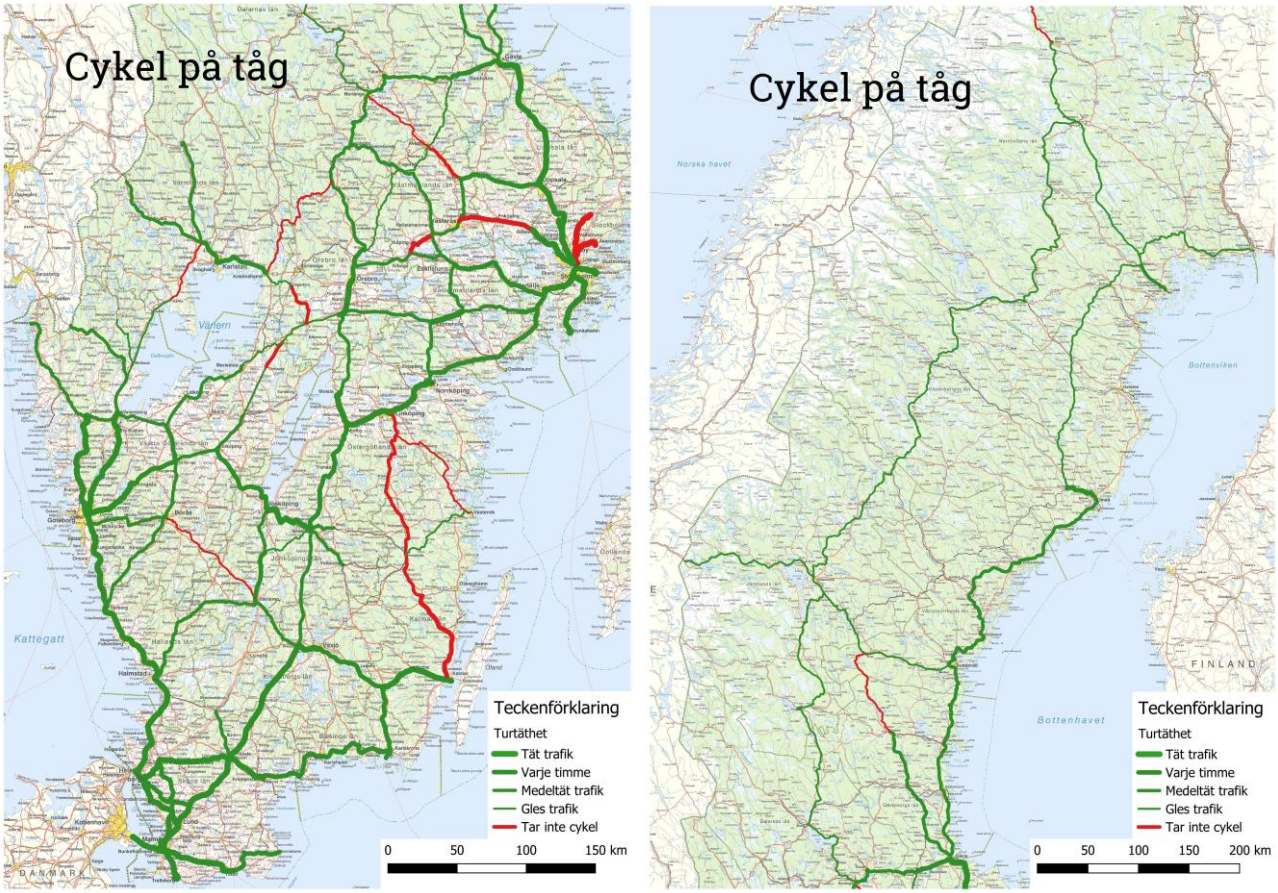


Figur 3.4.A. Diagrammet visar cyklisters svar på påståendet att det finns en bra möjlighet att ta med cykeln i kollektivtrafiken. Svaren fördelar sig från ”instämmer helt” till ”instämmer inte alls”, uppdelat på små, mellanstora och stora kommuner samt nationellt, för åren 2020, 2022 och 2024.

Bara 12 procent av de som svarade på frågan 2024 anser att det finns bra möjligheter att ta med sig cykeln i kollektivtrafiken i landet som helhet. Andelen är oförändrad jämfört med 2022. I små kommuner är det fler, 19 procent, som instämmer i påståendet att det är lätt att ta med sig cykeln, jämfört med i mellanstora eller stora kommuner där 10 respektive 9 procent instämmer.

Uppgifterna kommer från Cykelfrämjandets Cyklistvelometer.

Faktisk möjlighet att ta med cykel på tåg



Figur 3.4.B-C. Lunds Naturskyddsförenings 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 2025.

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

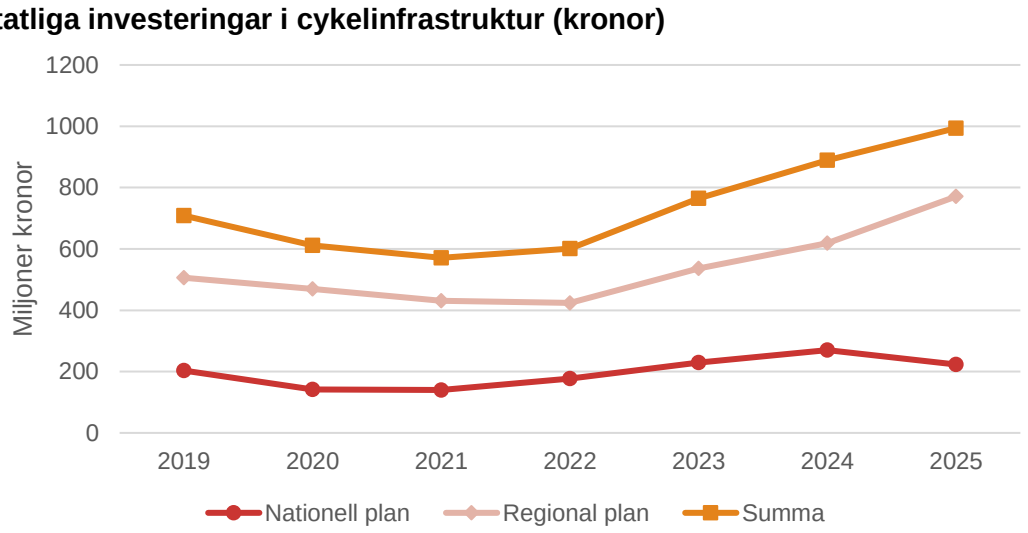
I de flesta län kan man ta med sin cykel på de regionala tågen. Det går också att ta med cykeln på pendeltåg, men då kan det vara begränsat till att enbart gälla under lågtrafik. På många tåg finns det bara plats för ett fåtal cyklar. På SJ:s fjärrtåg går det endast att ta med sin cykel på resan om den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

Jämfört med 2023 har en ny tågsträcka tillkommit där det nu är möjligt att ta med cykeln på tåget, det är delen av Norge-Vänerbanan mot Norge.

Indikator 4: Offentliga åtgärder för cykling

Indikatorn Offentliga åtgärder för cykling följer samhällets satsningar på cykling genom mått om investeringar, planering och olika former av stöd och styrning. Måtten visar sammantaget en positiv utveckling, med ökade investeringar och fortsatt arbete med cykelplaner och andra cykelfrämjande åtgärder. Samtidigt påverkar inflation och varierande kostnadsutveckling möjligheten att bedöma hur stora effekterna blivit i form av faktisk utbyggnad och förbättring av infrastrukturen.

Mått 4.1: Statliga investeringar i cykelinfrastruktur



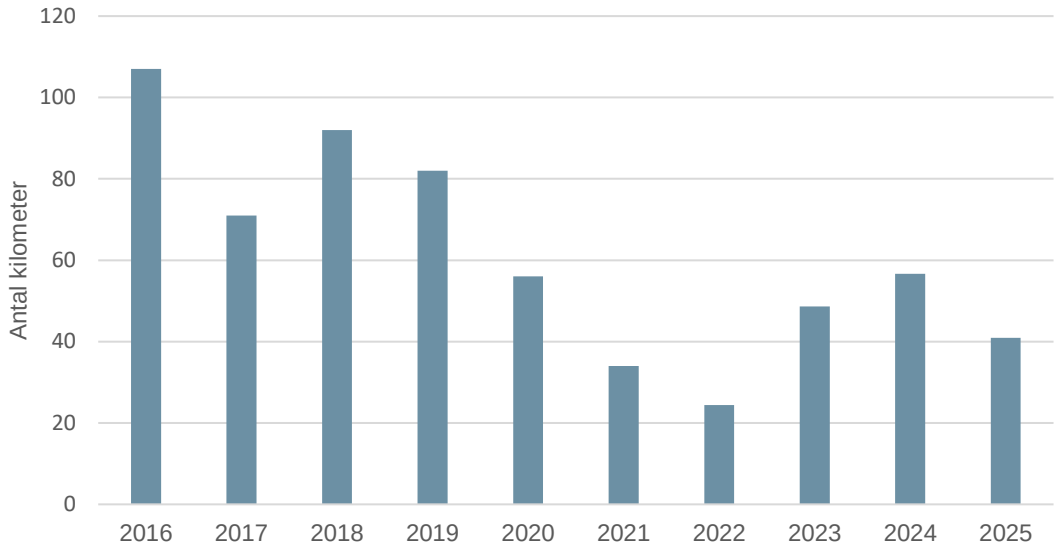
Figur 4.1.A. Diagrammet visar statliga investeringar i cykelinfrastruktur per år under åren 2019–2025, i miljoner kronor och uppdelat efter om åtgärderna ingår i nationell eller regional plan.

Under åren 2019–2025 har totalt cirka 7,3 miljarder kronor investerats i cykelfrämjande åtgärder längs det statliga vägnätet, eller som statlig medfinansiering till det kommunala vägnätet. Cykelåtgärder längs det statliga vägnätet kan ingå antingen i den nationella planen för transportinfrastrukturen eller i de regionala planerna för transportinfrastruktur. Sedan 2021 har den totala investeringen ökat årligen.

Investeringar i cykelfrämjande åtgärder kan omfatta exempelvis cykelvägar, planskilda cykelpassager samt utbetalning av statlig medfinansiering av 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.

Nybyggda statliga gång- och cykelvägar (kilometer)



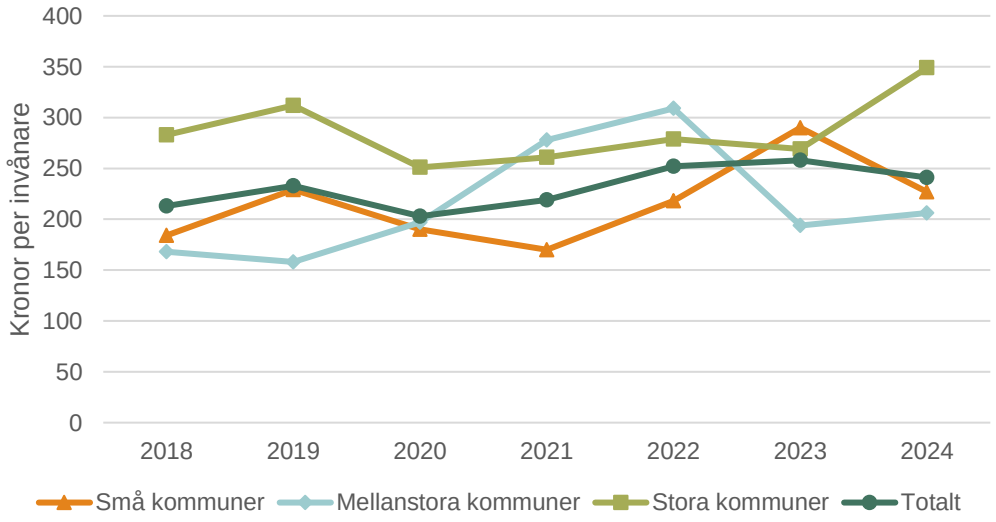
Figur 4.1.B. Diagrammet visar antal kilometer gång- och cykelvägar som Trafikverket har byggt, per år för perioden 2016–2025. Det avser hela det statliga vägnätet, utifrån både nationell plan och länsplaner.

Det varierar över åren hur många kilometer statlig gång- och cykelväg som Trafikverket bygger. Under 2025 färdigställdes 41 kilometer, vilket är en minskning jämfört med året innan.

Uppgifterna kommer från Trafikverkets årsredovisningar.

Mått 4.2: Kommunala investeringar i cykelinfrastruktur

Kommunala investeringar i cykelinfrastruktur (kronor per invånare)

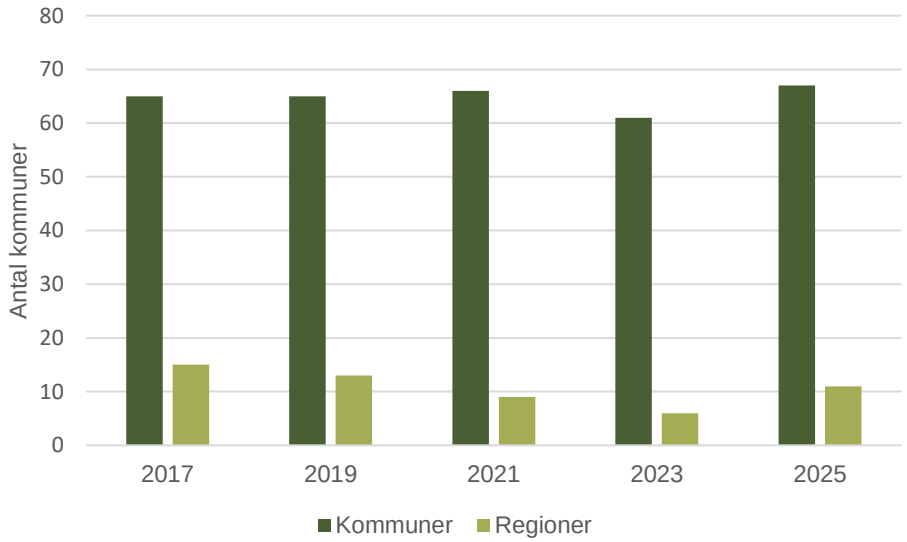


Figur 4.2. Diagrammet visar ett genomsnitt av ett antal kommuners investeringar i ny cykelinfrastruktur. Det redovisas som ett genomsnitt av antalet kronor per invånare per år under åren 2018–2024, uppdelat på små, mellanstora och stora kommuner samt totalt.

De kommunala investeringarna i ny cykelinfrastruktur varierar över åren och även mellan olika storlekar på kommuner. Uppgifterna bygger på självrapportering från de kommuner som deltagit i Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2019 till 2025, och gäller för året innan. Det betyder att kommuner som var med i Kommunvelometern 2025 rapporterade in investeringar för 2024, och syns i diagrammet för 2024. 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 eller liknande, högst 5 år gamla



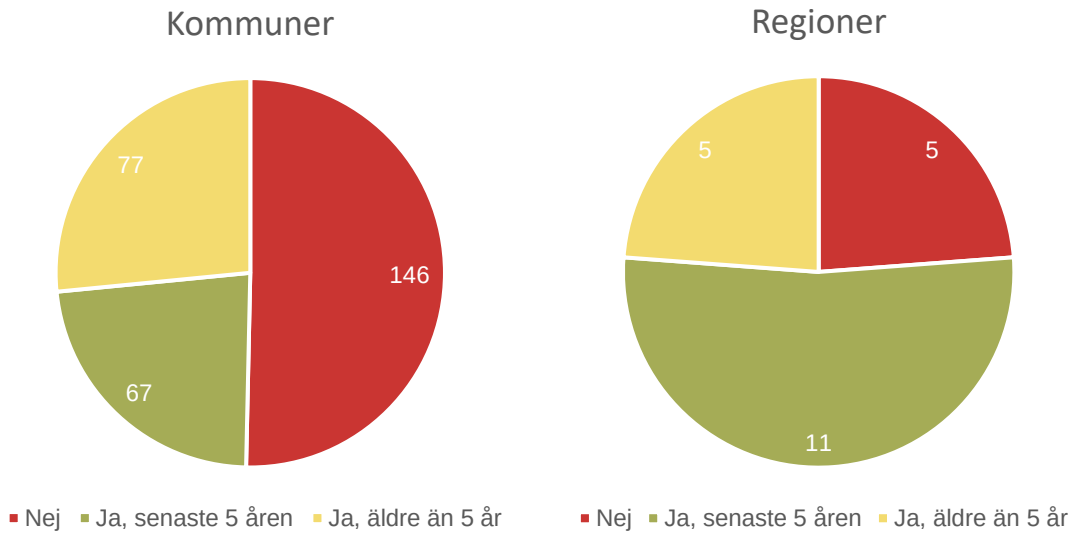
Figur 4.3.A. Diagrammet visar antalet kommuner och regioner som har en cykelplan, cykelstrategi eller motsvarande som är maximalt 5 år gammal, åren 2017–2025.

År 2025 hade 67 av landets 290 kommuner en cykelplan, cykelstrategi eller motsvarande dokument som var högst 5 år gammalt, vilket är en ökning jämfört med 2023. Sedan 2017 har antalet legat relativt stabilt mellan 61 och 67 kommuner.

Även fler regioner har cykelstrategier eller cykelplaner: 11 av landets 21 regioner hade ett sådant dokument år 2025 jämfört med 6 regioner år 2023.

Det finns också många kommuner och regioner som har äldre cykelstrategier eller cykelplaner, se nästa figur.

Kommuner och regioner med eller utan cykelplaner eller liknande

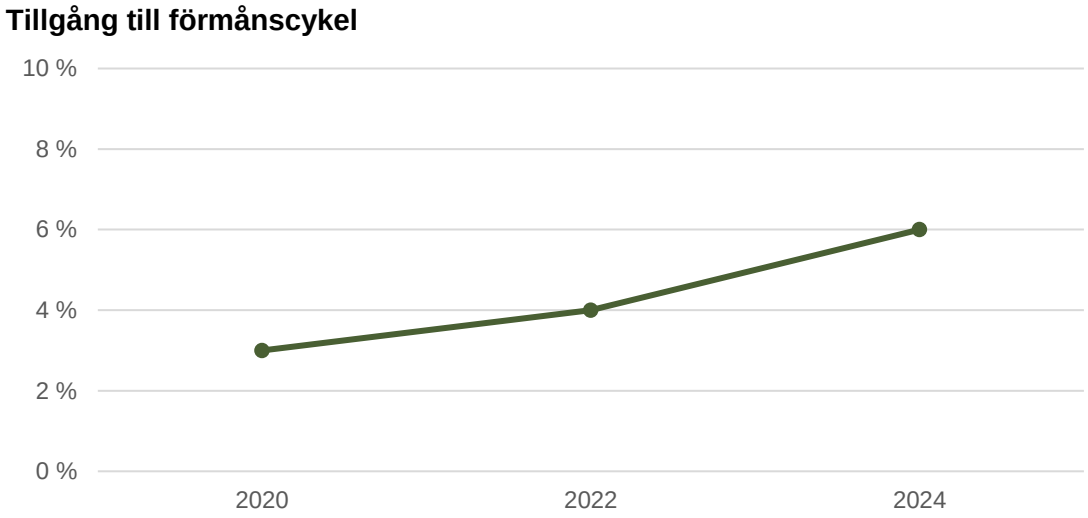


Figur 4.3.B-C. Diagrammen visar hur många av Sveriges kommuner respektive regioner som har eller inte har en cykelplan, cykelstrategi eller motsvarande. De som har en sådan är uppdelade efter hur gammal den är. Siffrorna i diagrammen anger antalet kommuner respektive regioner med eller utan cykelplan, cykelstrategi eller motsvarande år 2025.

Siffrorna är baserade på en genomgång av kommuners och regioners webbplatser under våren 2026, samt tidigare års cykelbokslut. Trafikverket gjorde genomgången för att identifiera hur många kommuner och regioner som har politiskt fastställda dokument som specifikt avser cykling på lokal och regional nivå, fastställda senast 2025. Det är vanligare att kommuner har en cykelplan, medan regioner oftare har en cykelstrategi.

Utöver cykelstrategier och cykelplaner har även trafikstrategier och andra dokument med ett betydande fokus på cykling räknats med.

Mått 4.4: Tillgång till förmånscykel



Figur 4.4. Diagrammet visar andelen som svarat ja på frågan om de har en så kallad förmånscykel, det vill säga en cykel som man leasar genom bruttolöneavdrag från arbetsgivaren, år 2020, 2022 och 2024.

Sex procent av de respondenter som svarade på Cykelfrämjandets Cyklistvelometer 2024 uppgav sig ha tillgång till en förmånscykel. Det är en ökning från tidigare års undersökningar då fyra (år 2022) respektive tre procent (år 2020) uppgav att de då hade tillgång till förmånscykel.

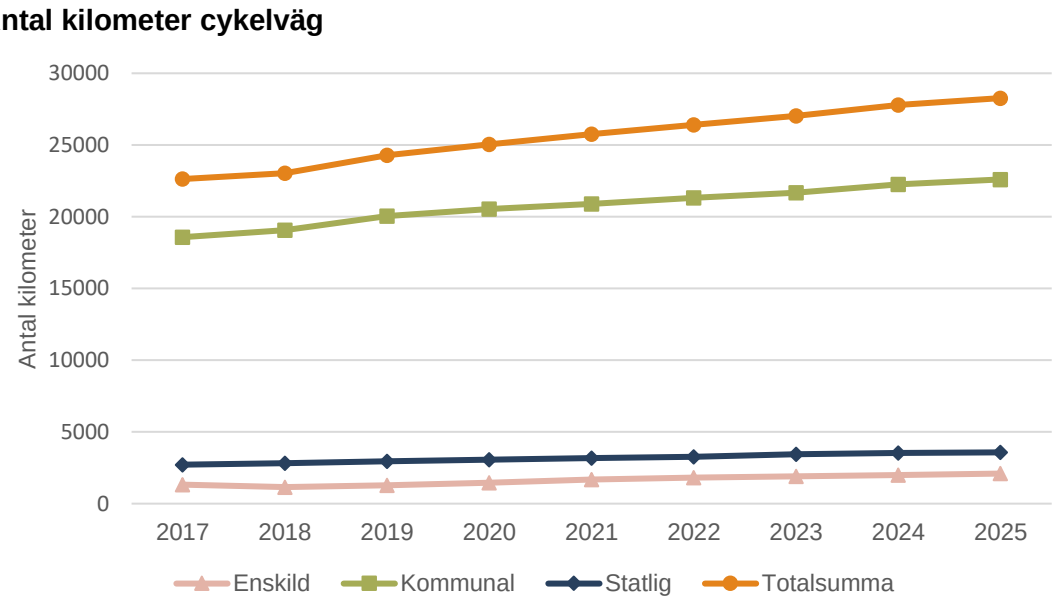
Av de som har en förmånscykel svarar två av tre att de cyklat mer efter att de fått sin förmånscykel (66 procent) vilket är en lika stor andel som under 2022.

Källa är Cykelfrämjandets Cyklistvelometer.

Indikator 5: Cykelinfrastruktur

Indikatorn Cykelinfrastruktur följer utvecklingen av den fysiska miljö som påverkar möjligheten att cykla, både genom objektiva mått och genom cyklisters upplevelser av infrastrukturen. Måtten omfattar bland annat längden på cykelvägnätet, trafikmiljöer, cykelleder samt nöjdhet med cykelvägar och parkeringar. Under 2025 visar indikatorn sammantaget en positiv men gradvis utveckling, där förbättringar sker inom flera områden samtidigt som utvecklingstakten varierar mellan måtten.

Mått 5.1: Kilometer cykelväg



Figur 5.1. Diagrammet visar antal kilometer cykelväg per väghållare och år som är registrerat i den nationella vägdatabasen år 2017–2025.

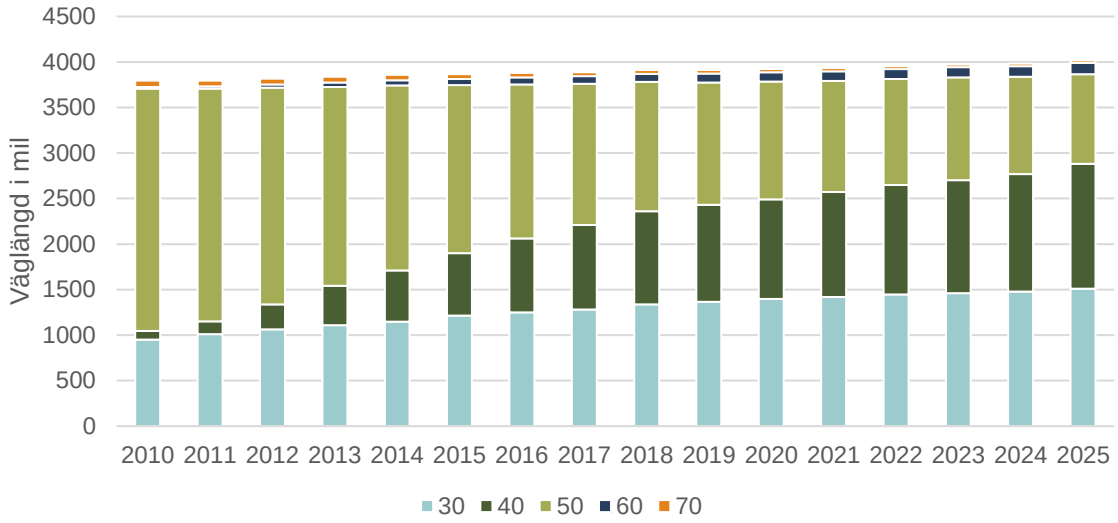
Vid årsskiftet 2025/2026 fanns det totalt 28 270 kilometer cykelväg i Sverige enligt den nationella vägdatabasen NVDB. 3 574 kilometer cykelväg var registrerat på statligt vägnät, 22 600 kilometer på kommunalt vägnät och 2 096 kilometer på enskilt vägnät.

Den sammanlagda längden kommunala cykelvägar varierar kraftigt mellan olika kommuner. För många mindre kommuner kan det handla om någon eller några kilometer, medan större kommuner kan ha 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.

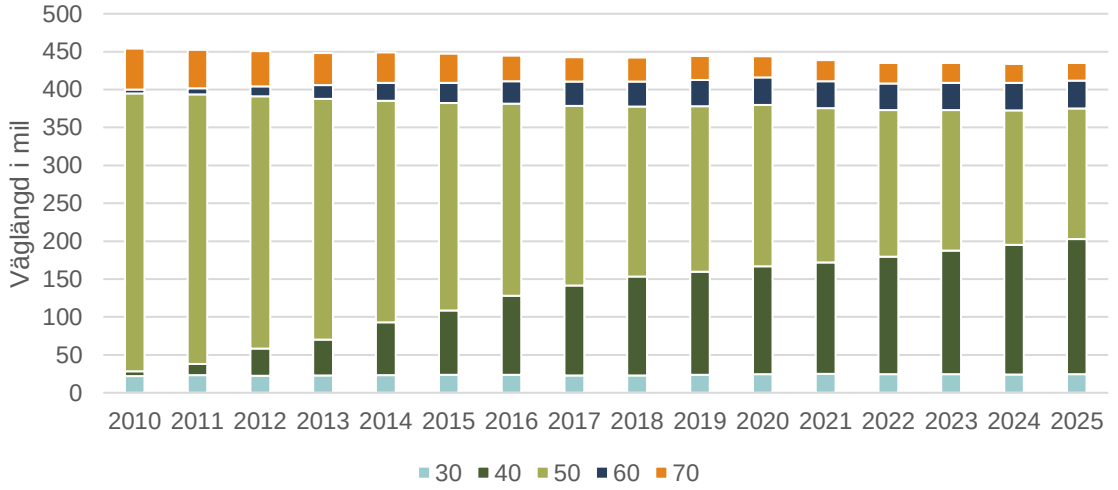
Mått 5.2: Hastighetsgränser inom tättbebyggt område

Hastighetsgränser inom tättbebyggt område, kommunalt vägnät



Figur 5.2.A. Diagrammet visar väglängd i mil för kommunalt vägnät inom tättbebyggt område med hastighetsgränser mellan 30 och 70 km/tim.

Hastighetsgränser inom tättbebyggt område, statligt vägnät



Figur 5.2.B. Diagrammet visar väglängd i mil för statligt vägnät inom tättbebyggt område med hastighetsgränser mellan 30 och 70 km/tim.

Vid en kollision mellan bil och cykel avgör hastigheten skadeutfallet. Att som cyklist bli påkörd i 50 km/tim eller mer är direkt livshotande. Vid 30 km/tim minskar hastighetsskillnaden mellan cykel och bil dramatiskt, även om det fortfarande kan vara livshotande.

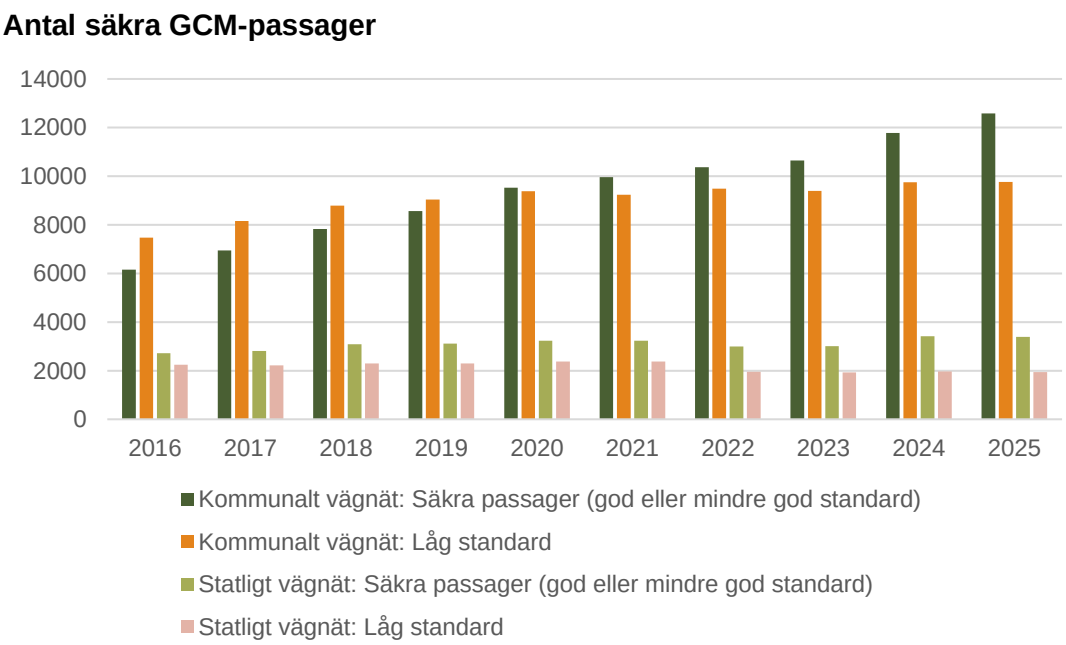
Låga hastigheter skapar bättre förutsättningar för samexistens mellan trafikslagen utan separata infrastrukturlösningar. Lägre hastigheter påverkar gaturummets

karaktär och därmed även den upplevda tryggheten, vilket kan sänka barriären för att välja cykeln som färdsätt.

Under 2025 ökade 30-vägar med 350 km, och 40-vägar med 788 km medan 50-vägar minskade med 853 km på kommunalt vägnät inom tättbebyggt område. På statligt vägnät inom tättbebyggt område ökade 30-vägar med 5 km och 40-vägar med 73 km medan 50-vägar minskade med 53 km.

Uppgifterna är sammanställda från data i NVDB.

Mått 5.3: Säkra GCM-passager



Figur 5.3. Diagrammet visar antal GCM-passager klassificerade som säkra (god standard eller mindre god standard) samt låg standard, på kommunalt respektive statligt vägnät 2016–2025.

GCM-passager (gång, cykel och moped) kategoriseras i god, mindre god respektive låg standard ur ett säkerhetsperspektiv. En GCM-passage anses vara säker när den har definitionen god eller mindre god trafiksäkerhetsstandard. En 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.

Under 2025 ökade antalet säkra passager med 775 till totalt 15 970.

Störst antal registrerade passager finns på det kommunala vägnätet. Antalet GCM-passager med god standard eller mindre god standard på det kommunala vägnätet uppgick till 12 576 vid utgången av 2025. Motsvarande uppgift för 2024 var 11 778.

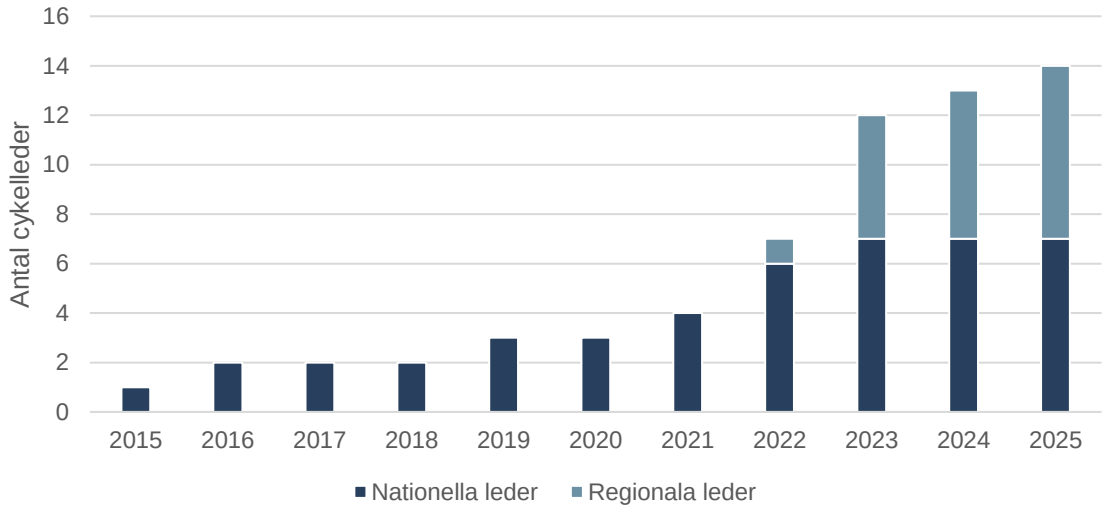
På det statliga vägnätet uppgick antalet GCM-passager med god eller mindre god standard till 3 394 vid utgången av 2025. Motsvarande uppgift för 2024 var 3 417.

Jämförelse mellan respektive år ska göras med viss försiktighet då fler passager registreras löpande.

Uppgifterna är sammanställda från data i NVDB.

Mått 5.4: Cykelleder för rekreation och turism

Antal cykelleder för rekreation och turism

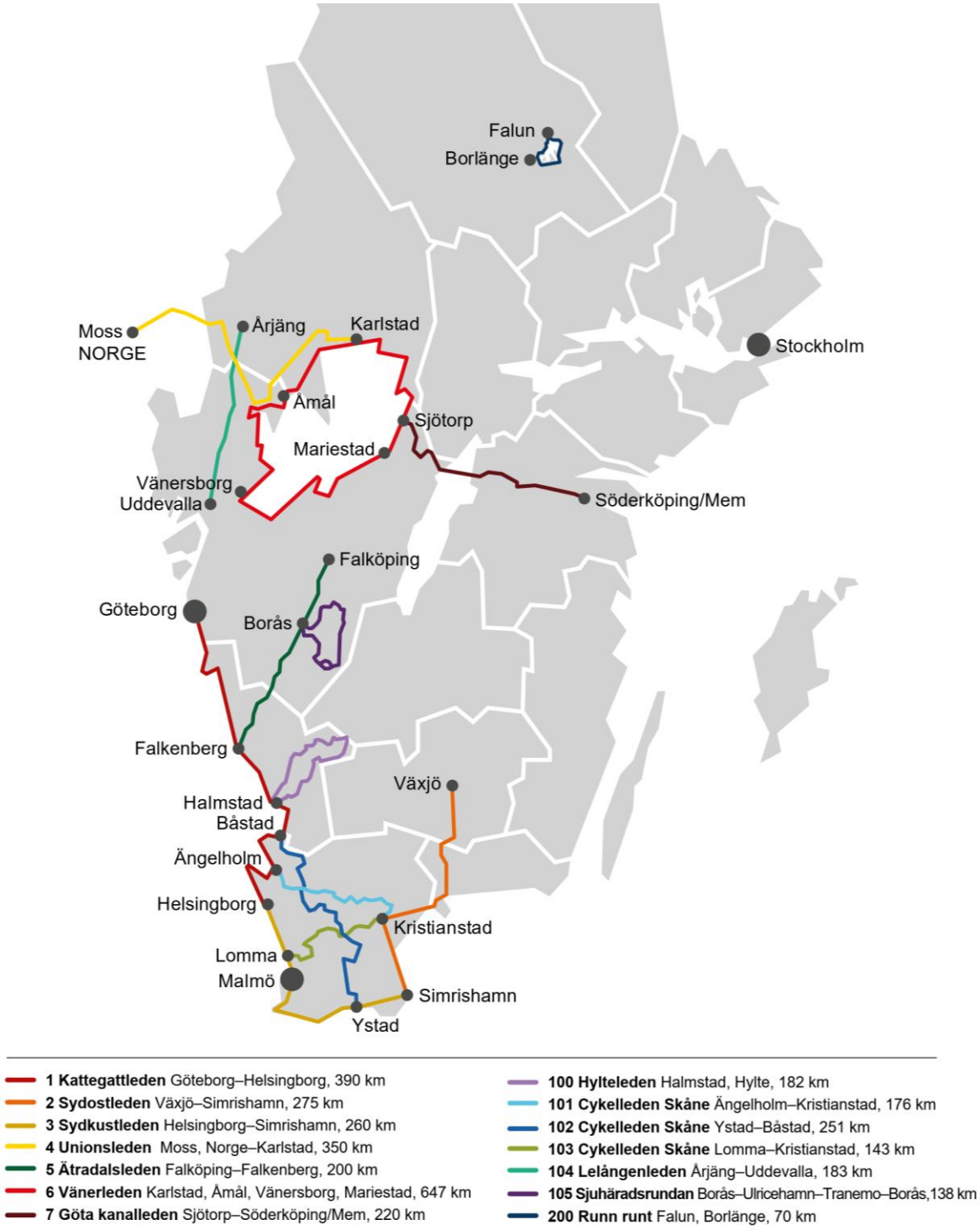


Figur 5.4.A. Diagrammet visar antal cykelleder för rekreation och turism som är kvalitetssäkrade av Trafikverket, år 2015–2025, uppdelat på nationella och regionala leder.

År 2025 fanns det 14 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 2024 invigdes Lelångenleden och 2025 invigdes Sjuhäradsrundan. Därmed fanns det år 2025 totalt 7 nationella och 7 regionala leder. Skillnaden mellan regionala och nationella leder är längden, en nationell led ska vara minst 200 km lång.

Karta över cykelleder för rekreation och turism



Figur 5.4.B. Kartan visar de cykelleder för rekreation och turism som fanns år 2025 och är kvalitetssäkrade av Trafikverket.

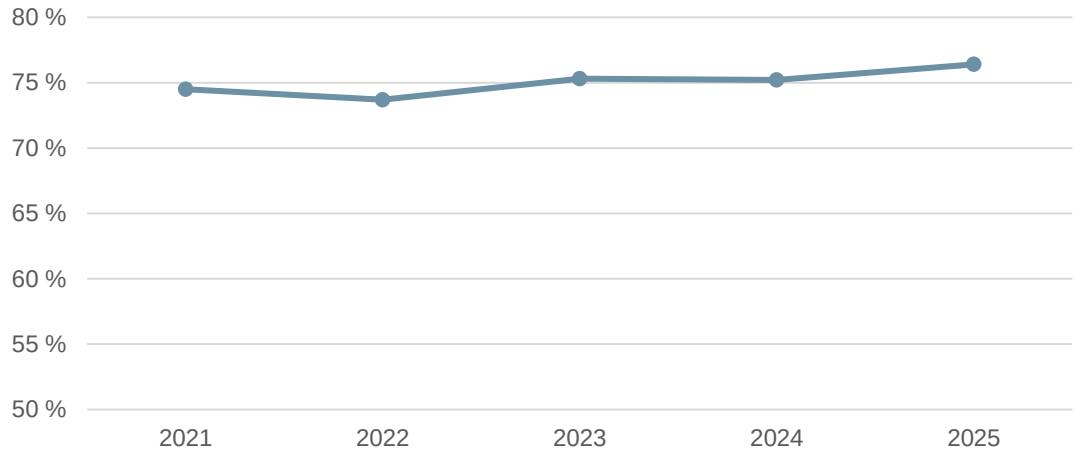
Kommuner, regioner och andra organisationer kan ansöka hos Trafikverket om att märka ut en ny nationell eller regional cykelled för rekreation och turism. För att en led ska bli kvalitetssäkrad av Trafikverket ska den uppfylla ett antal kriterier. Det handlar bland annat om förankring, tillstånd, tillgänglighet, trafiksäkerhet och trafikmiljö.

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 och respektive ledhuvudman.

Mått 5.5: Nöjdhet med cykelvägar

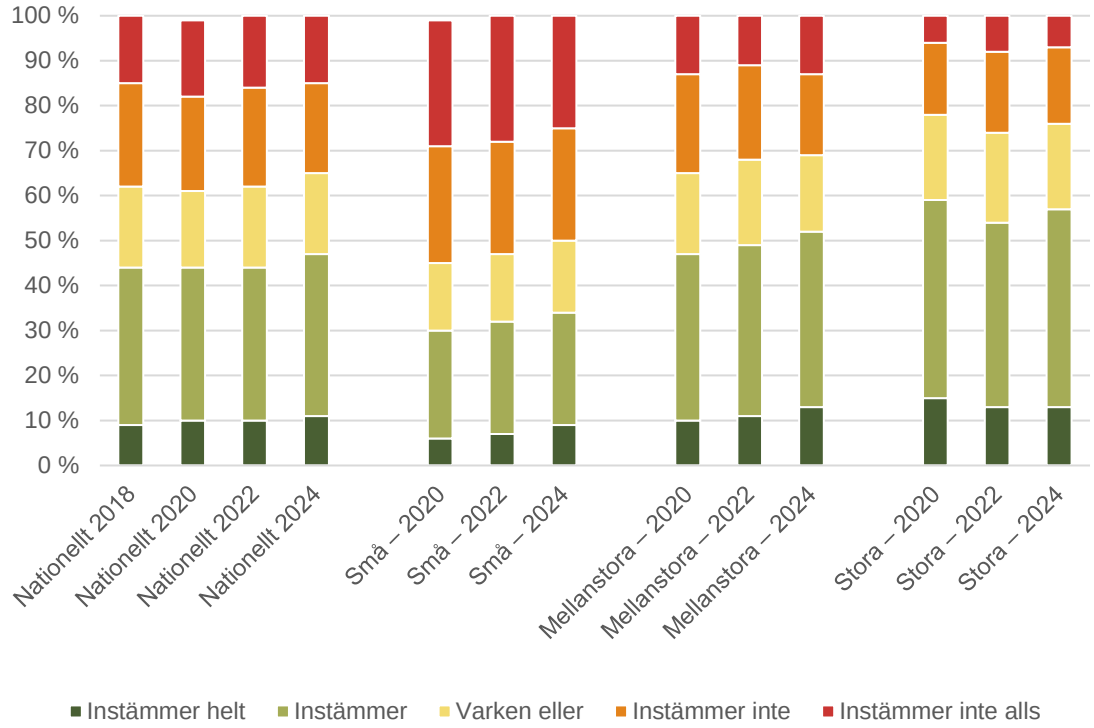
Andel nöjda med utbudet av gång- och cykelvägar



Figur 5.5.A. Diagrammet visar andelen invånare som har svarat att utbudet av gång- och cykelvägar i kommunen är mycket bra eller ganska bra, år 2021–2025.

Andelen invånare som har svarat att utbudet av gång- och cykelvägar i kommunen är mycket bra eller ganska bra var 76 procent år 2025. Det är en liten ökning jämfört med tidigare, men ökningen är inte statistiskt säkerställd. Statistiken kommer från SCB:s medborgarundersökning och visar ”ovägt medel”, som är ett genomsnitt för Sveriges kommuner. Det är olika kommuner som är med i undersökningen olika år.

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, 2022 och 2024.

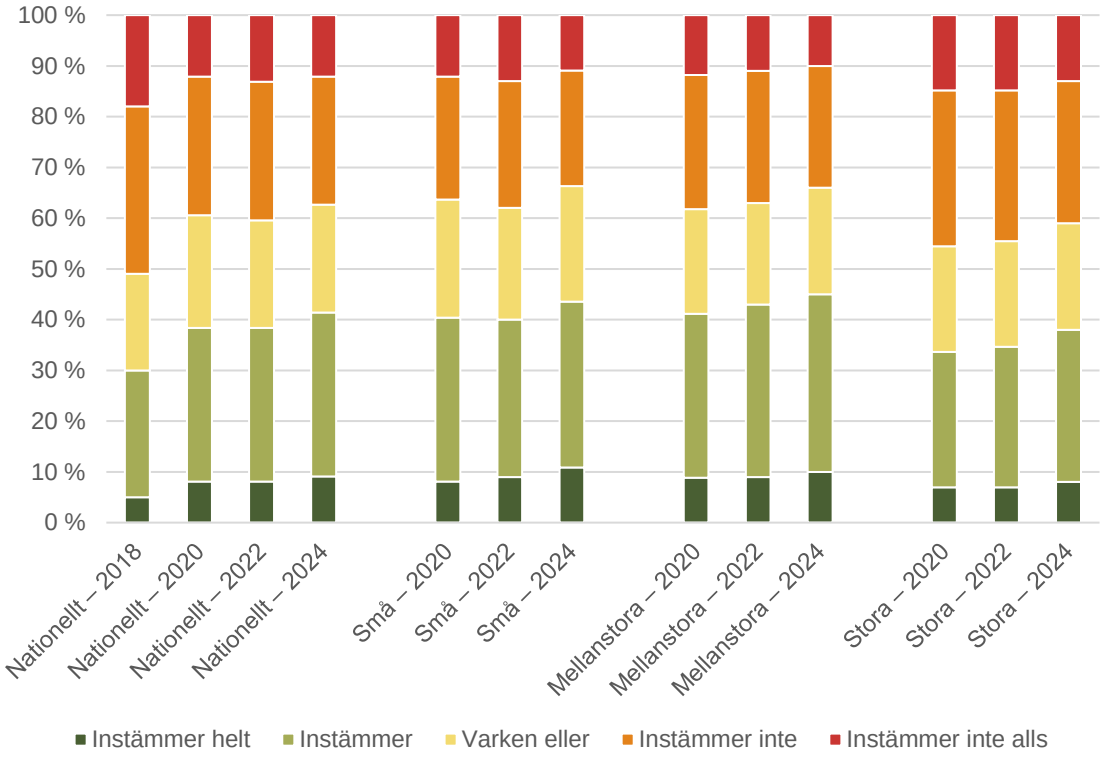
Över landet som helhet uppger 47 procent av respondenterna i Cykelfrämjandets Cyklistvelometer 2024 att de instämmer eller instämmer helt med påståendet att det finns god tillgång till cykelvägar, en ökning från 44 procent från 2022. Samtidigt uppger 35 procent av de svarande 2024 att de inte är nöjda med utbudet av cykelvägar.

Diagrammet visar att ju större kommuner är, desto nöjdare är cyklisterna med utbudet. Andelen som menar att det finns god tillgång till cykelvägar i stora kommuner är 57 procent medan den andelen i små kommuner är 34 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, 2022 och 2024.

År 2024 ansåg 41 procent av de svarande att det fanns tillräckligt med cykelparkeringar, en ökning från 38 procent år 2022 och från 30 procent 2018. Under denna period minskade andelen som inte håller med om påståendet från 51 procent 2018 till 37 procent 2024.

Andelen som anser att det finns tillräckligt med cykelparkeringar är något högre än genomsnittet i små och mellanstora kommuner, men lägre i de större kommunerna.

Uppgifterna kommer från Cykelfrämjandets Cyklistvelometer.

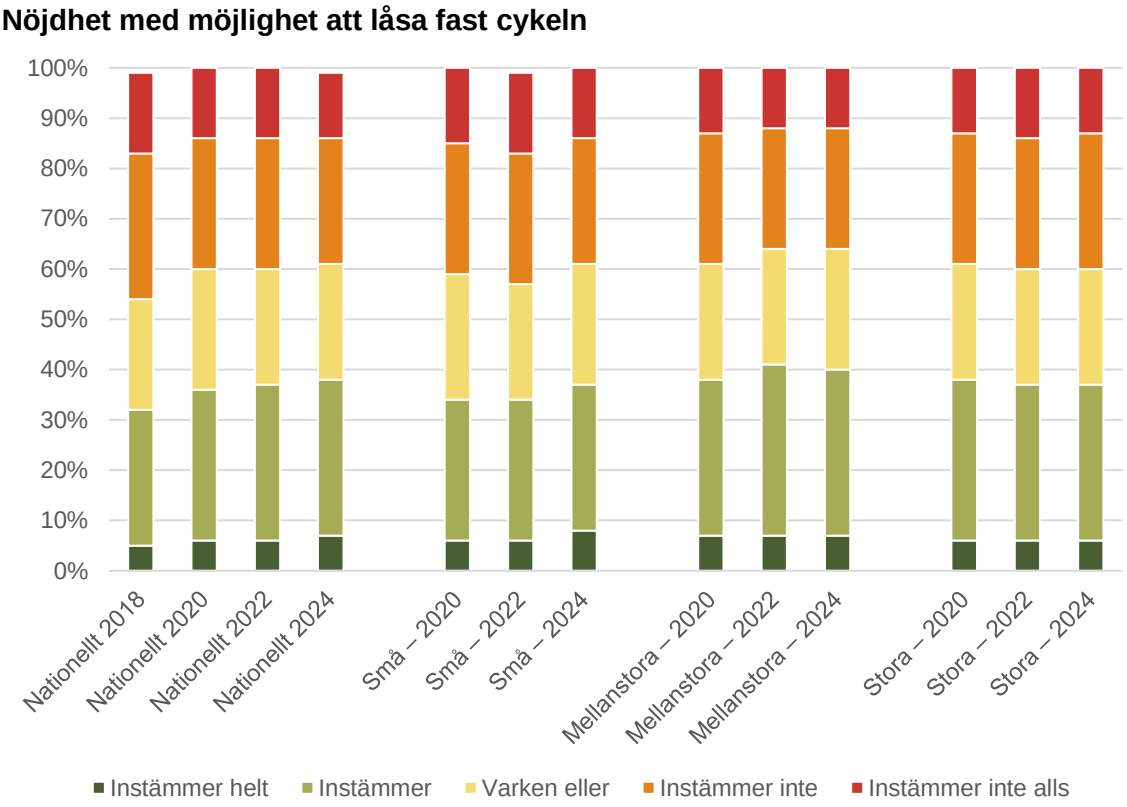
Cykelparkering vid järnvägsstationer

Cykelparkering vid kollektivtrafikens bytespunkter är en viktig förutsättning för kombinerade resor med cykel och tåg eller buss. Cykelfrämjandet kartlade våren 2026 antalet parkeringsplatser för cykel inom en radie av 200 meter från en punkt inom stationsområdet på ett antal järnvägsstationer i Sverige. Parkeringar både inom och utanför stationsområdet omfattas. Antalet parkeringsplatser inom de studerade områdena varierar stort mellan olika platser.

Uppgifterna kommer från Cykelfrämjandet och data från OpenStreetMap. Kategorisering efter resenärsvolymer kommer från Trafikverket.

Järnvägsstation	**Antal parkeringsplatser för cykel**
Större resenärsvolymer	
Uppsala C	5989
Malmö C	3841
Lund C	2782
Helsingborg C	1140
Linköping C	1121
Västerås C	822
Norrköping C	498
Gävle C	416
Örebro C	318
Göteborg C	298
Stockholm C	212
Mellanstora resenärsvolymer	
Halmstad C	899
Umeå C	495
Skövde C	370
Kristianstad C	330
Eskilstuna C	320
Karlstad C	248
Falköping C	182
Borlänge C	170
Mindre resenärsvolymer	
Nyköping C	280
Kalmar C	257
Falun C	249
Borås C	232
Vänersborg C	122
Karlskrona C	120
Motala C	120
Härnösand C	108

Tabell 5.6.B. Antal cykelparkeringsplatser inom en radie av 200 meter från en punkt inom stationsområdet i ett antal orter. Större, mellanstora respektive mindre resenärsvolymer definieras här som >1; 0,5–1 respektive <0,5 miljoner påstigande per år.



Figur 5.6.C. 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, 2022 och 2024.

År 2024 ansåg 38 procent av de svarande att cykelparkeringarna gav en bra möjlighet att låsa fast cykeln på ett säkert sätt, en liten ökning från 37 procent 2022 och från 32 procent 2018. Under denna period minskade andelen som inte håller med om påståendet från 45 procent 2018 till 38 procent 2024.

Mätningarna uppvisar inga stora skillnader i nöjdhet efter kommunstorlek. Skillnaderna mellan 2022 och 2024 inom respektive grupp är små eller försumbara.

Uppgifterna kommer från Cykelfrämjandets Cyklistvelometer.

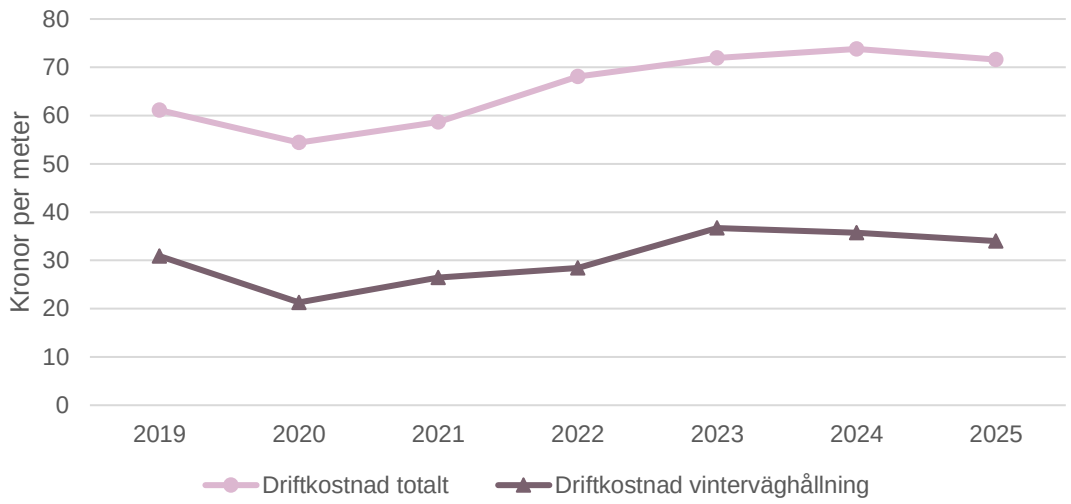
Indikator 6: Drift och underhåll av cykelinfrastruktur

Indikatorn Drift och underhåll av cykelinfrastruktur följer hur cykelvägar sköts och underhålls genom mått om driftkostnader, snöröjning och cyklisters nöjdhet med skötsel och vinterväghållning för de kommunala cykelvägarna. Dessvärre saknas mått för statligt vägnät samt underhåll av infrastrukturen.

Måtten visar sammantaget en oförändrad utveckling, även om resultaten varierar mellan olika delar av måtten. Precis som för investeringar påverkar inflationen kostnadsutvecklingen, vilket gör det svårt att bedöma hur förändrade kostnader motsvarar faktisk förbättrad standard.

Mått 6.1: Driftkostnader för kommunala cykelvägar

Driftkostnader för kommunala cykelvägar (kronor per meter)



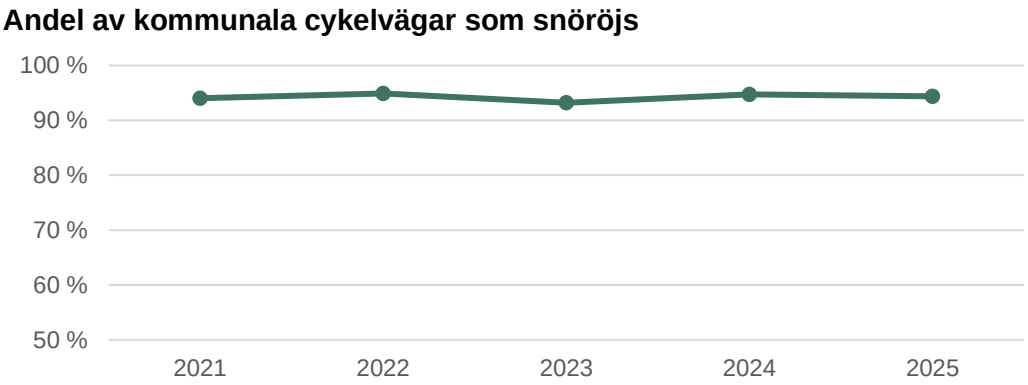
Figur 6.1. Diagrammet visar summan av driftkostnaderna dividerat med meter cykelväg, och redovisas som kronor per meter. Diagrammet visar utvecklingen från 2019 till 2025 för total driftkostnad respektive driftkostnad för enbart vinterväghållning.

De totala driftkostnaderna för kommunala cykelvägar har ökat sedan år 2020 för att år 2025 ligga på i genomsnitt 71,6 kronor per meter.

När det gäller driftkostnaderna för enbart vinterväghållning för kommunala cykelvägar har en liten minskning skett de senaste åren. År 2025 låg kostnaderna på i genomsnitt 34 kronor per meter.

Uppgifterna kommer från Gatustatistik och NVDB via Kolada med Trafikverkets bearbetning. Olika kommuner rapporterar in data olika år, vilket gör att förändringar över åren inte behöver återspeglas i verkligheten.

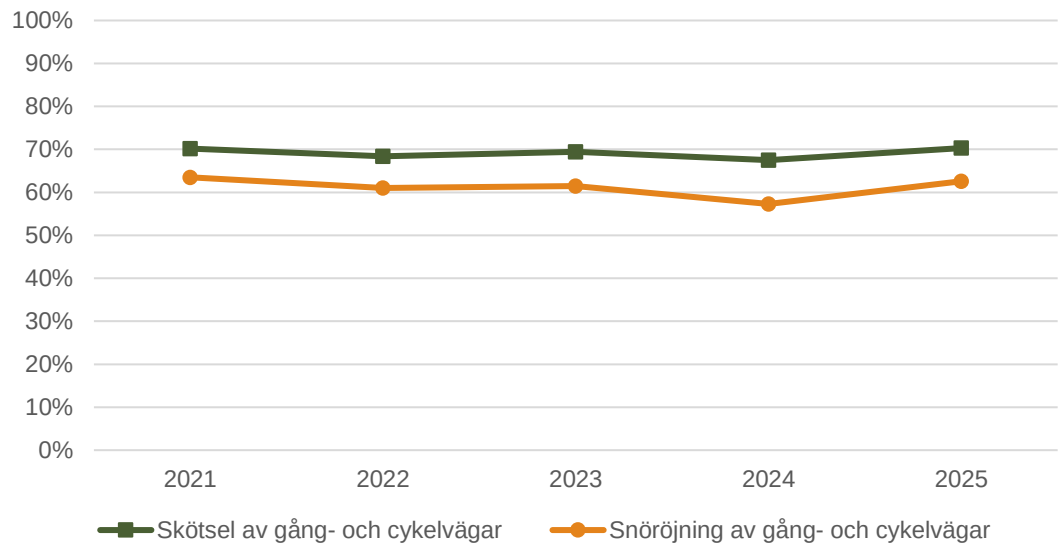
Mått 6.2: Snöröjning på kommunala cykelvägar



Figur 6.2. Diagrammet visar andelen kommunal cykelväg som snöröjts och halkbekämpats under åren 2021 till 2025.

Diagrammet visar andelen kommunal cykelväg som snöröjs och halkbekämpas. Andelen har varit mellan 93 och 95 procent de senaste åren, med små variationer över åren. Uppgifterna kommer från Gatustatistik via Kolada, och redovisar uppgifter hos de kommuner som deltagit i undersökningen respektive år.

Mått 6.3: Nöjdhet med skötsel och snöröjning



Figur 6.3. Diagrammet visar andelen invånare som har svarat att skötsel och snöröjning av gång- och cykelvägar i kommunen är mycket bra eller ganska bra, åren 2021–2025.

Andelen invånare som har svarat att skötsel och snöröjning av gång- och cykelvägar i kommunen är mycket bra eller ganska bra var 70 procent för skötsel och 63 procent för snöröjning år 2025. Det är en viss ökning sedan året innan och andelen

håller sig på ungefär samma nivå sedan 2021. Nöjdheten påverkas sannolikt av vinterns väder. Ingen av förändringarna är statistiskt säkerställda.

Statistiken kommer från SCB:s medborgarundersökning och visar ”ovägt medel”, som är ett genomsnitt för Sveriges kommuner. Det är olika kommuner som är med i undersökningen olika år.

Vad har hänt inom cykling 2024–2025?

Detta avsnitt är ett urval av genomförda insatser inom cykling under 2024 och 2025, baserat på Nationella cykelrådets medlemmar samt exempel från myndigheter, organisationer, kommuner och regioner. Strukturen följer den nationella cykelstrategins fem insatsområden. Avsnittet utgör även Trafikverkets redovisning av regeringsuppdrag (N2017/04201/TS) om arbetet för ökad och säker cykling.

Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen

Statliga myndigheter

Boverket har tagit fram förslag till nya föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet. Syftet är att precisera övergripande krav på hållbar mobilitet i plan- och bygglagstiftningen. Regelverket tydliggör krav på laddinfrastruktur och cykelparkeringsplatser i svensk rätt samt att föreskrifterna ska ha samma struktur som Boverkets nya byggregler.

Folkhälsomyndigheten har genom uppdraget *Ett rörelselyft för hela samhället* (2022–2025) tagit fram nationella delmål, indikatorer och insatsområden för att öka fysisk aktivitet, särskilt bland barn och unga. Centralt är att utveckla livsmiljöer och transportsystem som främjar rörelse, inklusive cykling och gång, i samverkan mellan flera samhällssektorer.

Trafikverket driver pilotprojektet *Kostnadseffektiv cykelväg* för att testa åtgärder som minskar kostnaderna i hela processen – från planering till byggande. Målet är att hitta lösningar som kan användas i framtida cykelvägsprojekt.

Trafikverket har fortsatt betala ut stöd till cykelåtgärder i kommuner och regioner via tidigare tecknade stadsmiljöavtal.

Kommuner och regioner

Kommuner som Helsingborg, Umeå och Finspång har stärkt cyklingens roll i samhällsplaneringen genom satsningar på exempelvis separerade gång- och cykelvägar, bättre koppling till kollektivtrafik och supercykelstråk med hög framkomlighet och trafiksäkerhet. I flera fall integreras cykling tidigare i planprocessen för att säkra utrymme och sammanhängande stråk.

Flera regioner har arbetat med att stärka hållbar tillgänglighet och cykling: Region Gotland har tillsammans med Trafikverket tagit fram en regional cykelplan, Region Gävleborg har lanserat en strategi för tillgänglighet som omfattar samhällsplanering, digitala lösningar och transporter, och Region Halland har uppdaterat sin cykelplan samt genomfört studier om cykelpotential och

framkomlighet. Västra Götalandsregionen har fastställt en ny regional cykelplan som stärker inriktningen mot ett mer sammanhållet cykelsystem.

Övriga organisationer

SKR och Trafikverket arrangerar årligen den nationella cykelkonferensen tillsammans med en värdkommun, som är ett forum för erfarenhetsutbyte, senast i Örebro (2024) och i Trollhättan (2025).

Svensk Cykling bedriver påverkansarbete för ökad prioritering av cykel i investeringar och planering.

Öka fokus på grupper av cyklister

Kommuner och regioner

Flera kommuner arbetar med att främja cykling genom trafiksäkerhetsinsatser, beteendepåverkan och utveckling av infrastruktur med fokus på barn, unga och pendling.

Helsingborg driver kampanjen *Cykla istället* och skolprojekt som ökar aktiva resor, och Hylte har analyserat cykelturism längs Hylteleden med fokus på potential och säsongsmönster.

Umeå genomför skol- och studentinsatser för ökad gång och cykling, inklusive resepoängsystem och trafiksäkerhetsarbete. Finspång prioriterar säkra skolvägar och vintercykling.

Region Gävleborgs *Vintercyklisten* firade 15 år 2025 och har engagerat cirka 2 000 deltagare som tillsammans cyklat motsvarande 15 varv runt jorden och minskat bilresor med cirka 115 ton koldioxid. Projektet riktar sig till vanebilister som cyklar vintertid med stöd som dubbdäck, och över 90 % är positiva och många fortsätter cykla efteråt, samtidigt som det bidragit till bättre vinterväghållning och ökat fokus på cykelinfrastruktur.

Region Uppsala, tillsammans med Enköping, Håbo och Upplandsstiftelsen, har utvecklat *Cykelleden Uppland*, länets första regionala turistcykelled.

Övriga organisationer

Visit Halland förbättrar och justerar sträckningar på turismcykelleder för ökad upplevelse, service och säkerhet, samt ansvarar för ledhuvudmannaskap och kvalitetssäkring av drift och underhåll i samverkan med kommuner och regioner.

Västkuststiftelsen har bidragit till utvecklingen av turismcykelleder i västra Sverige. Även Svensk Cykling arbetar för att stärka cykelturismen.

Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur

Statliga myndigheter

Trafikverket har utrett supercykelstråk i Skåne och invigt det första mellan Lomma och Lund med nya cykelöverfarter. I Stockholms län har Trafikverket tagit fram ett koncept för uppföljning av cykeltrafik baserat på flödesmätningar från alla väghållare.

Trafikverket har färdigställt en reviderad handbok för cykelvägvisning som stöd för planering och samverkan. Trafikverket har också beslutat om krav för basunderhåll av cykelvägar samt uppdaterat förhållningssätt om tillgänglighet på funktionellt prioriterat vägnät.

Kommuner och regioner

Flera kommuner och regioner har arbetat med att utveckla gång- och cykelinfrastrukturen genom både nybyggnation, upprustning och förbättrad planering. Insatserna omfattar bland annat utveckling av sammanhängande cykelstråk, förbättrad vägvisning, ökad tillgänglighet, fler cykelparkeringar och satsningar på säkra skolvägar och pendling. Även drift och underhåll, exempelvis för vintercykling, har stärkts i flera kommuner. Parallellt används digitala verktyg och uppföljning, såsom GIS-inventeringar och cykelbokslut, för att planera och följa utvecklingen.

På regional nivå har även investeringar genom länsplaner bidragit till att stärka kopplingar mellan tätorter och skapa mer sammanhängande gång- och cykelvägar.

Övriga organisationer

Svensk Cykling har drivit frågan om markåtkomst för fristående cykelvägar för att möjliggöra sammanhängande infrastruktur som en av sina prioriterade politiska frågor. Svensk Cykling bedömer att utbyggnaden av cykelvägar kräver både ökade resurser och större utrymme för cykel i trafikmiljön.

Främja en säker cykeltrafik

Statliga myndigheter

Trafikverket har finansierat cykelprojekt via Skyltfonden, samt genomfört analyser och studier av cykelolyckor och trafiksäkerhet kopplat till etappmålen 2030 i samverkan med Transportstyrelsen. Myndigheten har även utrett dödsolyckor med cykel. Utöver det har Trafikverket stöttat kommuner och regioner i arbetet med att öka säkerheten för cyklister genom en idéskrift med inspiration och exempel, en handbok som vägleder i kommunikations- och beteendepåverkan samt färdigt kampanjmaterial för ökad användning av cykelhjälm.

Kommuner och regioner

Flera kommuner har under perioden genomfört trafiksäkerhetshöjande insatser för gång- och cykeltrafik.

Falkenberg arbetar med cykelpassager, cykelbanor, reglering och förbättrad belysning med hänsyn till biologisk mångfald.

Finspång prioriterar cykelstråk i drift- och underhåll före bilvägar, medan Halmstad fokuserat på säkra skolvägar och förbättrad belysning på gång- och cykelvägar.

Helsingborg har stärkt säkra passager, minskat nivåskillnader och byggt om en central gata med dubbelriktad cykelbana.

Umeå samverkar med polisen kring synlighet och trafiksäkerhet, hastighetssäkrar passager och bygger cykelöverfarter längs huvudstråk.

Övriga organisationer

Svensk Cykling har arbetat med frågor om säkrare omkörning av cyklister och ökad trygghet i trafiken.

Forskning och innovationer

Statliga myndigheter

Folkhälsomyndigheten följer utvecklingen av resvanor och aktiv mobilitet i sin miljöhälsoenkät där cykling ingår som indikator för fysisk aktivitet.

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, bidrar med forskningsbaserad kunskap om cykling genom studier, artiklar, webbinarier och olika aktiviteter, med fokus på planering, cyklisters upplevelser och policyutveckling. Myndigheten bedriver omfattande forskning som spänner över beteende, infrastruktur, säkerhet och mätmetoder, och har tagit fram underlag kring bland annat utformning, komfort och tekniska krav för cykelinfrastruktur. Forskningen omfattar även trafiksäkerhet och samspelet mellan cyklister och motorfordon, samt frågor om inkludering i transportsystemet, särskilt kopplat till barns mobilitet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Kommuner och regioner

Flera kommuner arbetar med att främja och följa upp hållbara resor och cykling genom både mätning och beteendepåverkan.

Falkenberg driver initiativet *1 av 5 – vi gör det tillsammans* för mer hållbara arbetsresor tillsammans med företag, medan Finspång samlar cykeldata via räknare och genomför påverkansinsatser som cykelutlåning och cykelevent.

Helsingborg deltar i innovationsprojektet VELO för att utveckla cykelmätning med mobildata, och Umeå kompletterar traditionella mätningar med fasta punkter för helårsuppföljning av cykling och elsparkcyklar.

Varberg deltar i EU-projekt för att stärka kunskap om hållbar mobilitet, inklusive ett kommande system för utlåning av anpassade elcyklar.

Region Gävleborg presenterade 2024 sitt första cykelbokslut inom ramen för programmet *Cykla i Gävleborg*, som syftar till att öka cykelandelen med 10 procentenheter till 2030, minska allvarliga olyckor med 25 procent och nå noll dödsfall. Bokslutet följer upp utvecklingen av cykelvägar, resvanor, olyckor, cykelstölder och cykelresor i kollektivtrafiken.

Övrigt

Statliga myndigheter

Riksrevisionen har granskat statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafik, inklusive planering av cykelinfrastruktur. Granskningen belyser bland annat frågor om lagtolkning och ökade kostnader. Granskningen visar att regeringens satsningar kan skapa en god grund genom utveckling av kunskapsunderlag, uppföljning och målstyrning, men att statliga insatser inom reglering, infrastruktur och annan styrning hittills inte i tillräcklig grad har bidragit till ökad och säkrare cykling. Därför lämnar Riksrevisionen flera rekommendationer, bland annat till regeringen.

Regeringen betonar att samhällsekonomisk lönsamhet, de transportpolitiska målen och fyrstegsprincipen ska styra infrastrukturprioriteringar och att transportsystemet måste ses som en helhet. Därför avvisas Riksrevisionens förslag om särskilda statliga principer för cykeltrafik. Regeringen framhåller också att Trafikverket redan utvecklar samhällsekonomiska analysmetoder och genomför cykelåtgärder löpande, vilket enligt regeringen visar att lagstiftningen inte utgör något hinder. Därmed delar regeringen inte Riksrevisionens slutsats att statens möjligheter att bygga friliggande cykelvägar försvårar en effektiv planerings- och genomförandeprocess.

Kommuner och regioner

Region Uppsala har beslutat att inrätta ett cykelkansli för att stärka regional samordning av cykelplanering och genomförande i samverkan med kommuner och Trafikverket.

Undersökningar, mätningar och databaser

Nationella cykelrådet genomför inga egna undersökningar eller mätningar, utan sammanställer data från andra källor. Underlagen har vissa begränsningar, bland annat kring urval, genomförande och statistisk säkerhet. Diagrammens data finns även i tabellform i Bilaga 2.

Nationella resvaneundersökningen (RVU)

Trafikanalys ansvarar för den nationella resvaneundersökningen. Undersökningen riktar sig till personer folkbokförda i Sverige i åldern 6–84 år. Undersökningen är en urvalsundersökning baserad på ett stratifierat urval från befolkningsregistret. Urvalet för 2025 omfattar cirka 14 500 personer. Urvalets personer svarar i enkäten endast för en specifik mätdag, men tillsammans täcker de in hela undersökningens referensperiod som är 1 januari till 31 december 2025.

Svarsbortfallet i undersökningen är relativt högt, år 2025 var svarsbortfallet 74 procent. Bortfallet är något högre bland män än bland kvinnor. Sett till åldersgrupper är bortfallet högst i åldersgrupperna 15–24 år samt 25–44 år.

Totalt har 3 774 personer svarat på undersökningen. De åldersgrupper som hade minst antal svar var 6–14 år där 377 personer svarade, och 15–24 år där 286 personer svarade.

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 genomgående ordet resor.

Nationella vägdatabasen (NVDB)

Möjligheten att registrera cykelvägnät i NVDB infördes 2006. Kommunerna har successivt lagt in sina cykelvägnät i NVDB, och 2014 beslutades 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.

Den cykelinfrastruktur som kan sägas vara mer specifik för cykel registreras separat i 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. Cyklistvelometern har genomförts vartannat år sedan 2018 och gjordes senast 2024. Den möjliggörs genom finansiering av Trafikverkets bidrag till ideella organisationer.

Resultaten från Cyklistvelometern presenteras både på nationell nivå och på kommunnivå. Kommunvisa resultat presenteras endast för de kommuner där antalet inkomna svar uppnår en viss miniminivå i relation till kommunens befolkningsstorlek.

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, 25 000 år 2022 och över 28 000 år 2024. 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 utvalda kan det finnas skevheter i underlaget.

I några diagram där andelen visas blir summan ibland något mindre än 100 procent på grund av avrundning.

Kommunvelometern

Kommunvelometern är en benchmarkingstudie som mäter och jämför kommuners insatser för cykeltrafik – det vill säga hur bra de arbetar för att främja cyklingen. Studien bygger på kommunernas självrapportering av kontrollerbara uppgifter med totalt 90 möjliga poäng. Den 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 49 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 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.

Kolada

Kolada är en öppen och kostnadsfri databas med syfte att stödja arbetet med analys, jämförelser och uppföljning i kommuner och regioner.

I Kolada finns bland annat statistik från SCB:s medborgarundersökning och Gatustatistik. SCB:s medborgarundersökning är en attitydundersökning som kommuner beställer för att mäta invånarnas syn på sin kommun, vilket innebär att olika kommuner kan delta olika år. Gatustatistik är SKR:s verktyg för statistik inom väghållningsområdet och bygger på kommunernas egen årliga rapportering av relevanta uppgifter. Antalet deltagande kommuner varierar från år till år, liksom vilka kommuner som ingår i respektive undersökning.

Eftersom det inte är samma kommuner som deltar varje år, får man vara försiktig med att dra slutsatser om utvecklingen. Vissa förändringar kan bero på att några kommuner tillkommit och andra har slutat rapportera. Det kan också vara skillnader mellan kommuner hur de räknar och hur förutsättningarna för att få ut informationen från olika system skiljer sig åt mellan kommuner.

Strada

Strada (Swedish TRaffic Accident Data Acquisition) är Transportstyrelsens informationssystem om skadade och olyckor i vägtransportsystemet. I databasen samlas uppgifter från vägtrafikolyckor från polis och sjukvård. Polisen rapporterar in vägtrafikolyckor med personskada och denna registrering är rikstäckande i Strada sedan 2003. Alla Sveriges akutsjukhus registrerar uppgifter om personer som sökt vård för en skada i vägtrafikmiljö.

Nationella trygghetsundersökningen (NTU)

Den nationella trygghetsundersökningen (NTU) är en enkätstudie som Brå gör årligen. Cirka 65 000 personer svarade på senaste enkäten. Resultaten finns på Brås webbplats och går att se för enskilda lokalpolisområden. Uppgifterna kommer från Brå som är den officiella myndigheten för kriminalstatistik. Där finns statistiken att tillgå nedbrutet på kommunnivå.

Om nationella cykelrådet

Nationella cykelrådet är en arena för samverkan, förankring, omvärldsbevakning och erfarenhetsutbyte inom cyklingsområdet. Rådet arbetar för ökad och säker cykling samt redovisar utvecklingen i nationellt cykelbokslut. Målet är att bidra till förbättrad tillgänglighet, stärkt folkhälsa och minskad klimat- och miljöpåverkan. Nationella cykelrådet leds av Trafikverket.

Följande organisationer och myndigheter ingår i rådet år 2026:

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

Referenser

Inledning

Sveriges riksdag (2001). *Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner*.

Indikator 1: Cykelresor

Trafikanalys (2026). *RVU Sverige 2019–2025: Resvanor i Sverige 2019 till 2025*. Sammanställt av Trafikanalys för cykelbokslutet.

Trafikanalys (2026). *Rapport, kvalitetsdeklaration samt tabellverk för RVU Sverige*.

Mått 1.2: Sträcka med cykel

Vingren, M., Thåqvist, J., & Koucky, M. (2025). *Landsvägscykling i Sverige: Utmaningar och möjligheter för att öka säkerheten*.

Mått 1.3: Färdmedelsfördelning

Data om regionala resvaneundersökningar är hämtade från respektive regions webbplats eller rapport:

Region Gävleborg (u.å.). *Cykelbokslut 2023*.

Region Kronoberg (2025). *Resvaneundersökning 2025*.

Region Skåne (2023). *Så reser vi i Skåne: Resvaneundersökning 2023*.

Region Sörmland (2024). *Resvaneundersökning 2024*.

Region Stockholm (2024). *Resvaneundersökning för Stockholmsregionen 2024*.

Region Värmland (2023). *Resvaneundersökning 2023*.

Region Örebro län (2023). *Resvaneundersökning 2023*.

Region Östergötland (2023). *Resvaneundersökning 2023*.

Västra Götalandsregionen (2023). *Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023*.

Indikator 2: Hälsa och säkerhet för cyklister

Mått 2.1: Positiva hälsoeffekter av cykling

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

Folkhälsomyndigheten (2024). *Barns och ungas rörelsevanor – mer rörelsefrämjande samhällen behövs*.

Folkhälsomyndigheten (2024). *Fysisk aktivitet och stillasittande i befolkningen*.

Folkhälsomyndigheten (2025). *Ett rörelselyft för hela samhället – En struktur för främjande av fysisk aktivitet*.

Generation Pep (2025). *Pep-rapporten 2025*.

Riksidrottsförbundet (2024). *Idrottsrörelsen i siffror*.

SCB Statistikdatabasen (2024). *Nästan en av tre kan cykla till arbetet på 15 minuter*.

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

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

Mått 2.2–2.4: Allvarligt skadade och omkomna cyklister samt cyklister med hjälm

Trafikverket (2026). *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2025. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030. Rapport* 2026:076.

Transportstyrelsens informationssystem Strada.

Mått 2.5: Nöjdhet med trafiksäkerhet

SCB (2026). *Medborgarundersökningen*, redovisad i Kolada.

Indikator 3: Cykeln som färdsätt

Mått 3.1: Tillgång till cykel

Trafikanalys (2026). *Resvanor i Sverige 2019–2025*.

Mått 3.2: Nyförsäljning av cyklar

Cykelbranschen (2026). *Marknadsuppskattning av cykelförsäljning*.

Mått 3.3: Cykelstölder

Brottsförebyggande rådet (Brå) (2026). *Statistik om cykelstölder*.

Brottsförebyggande rådet (Brå) (2026). *Statistik om handlagda brott*.

Mått 3.4: Möjlighet att ta med cykel på kollektivtrafik

Lunds Naturskyddsförening (2026). *Cykel på tåg*.

Indikator 4: Offentliga åtgärder för cykling

Mått 4.1: Statliga investeringar i cykelinfrastruktur

Trafikverket (2026).

Mått 4.2: Kommunala investeringar i cykelinfrastruktur

Cykelfrämjandet (2019–2024). *Kommunvelometern*.

Mått 4.3: Cykelplaner och cykelstrategier

Trafikverket (2026). Genomgång av kommuners och regioners webbplatser avseende cykelplaner, cykelstrategier och cykelpolicyer.

Mått 4.4: Tillgång till förmånscykel

Cykelfrämjandet (2020–2024). *Cyklistvelometern*.

Indikator 5: Cykelinfrastruktur

Mått 5.1: Kilometer cykelväg

Trafikverket (2026). Uppgifter från Nationella vägdatabasen.

Mått 5.2: Hastighetsgränser inom tättbebyggt område

NVDB (2026). Uppgifter från Nationella vägdatabasen.

Mått 5.3: Säkra GCM-passager

NVDB (2026). Uppgifter från Nationella vägdatabasen.

Trafikverket (2026). *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2025. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030. Rapport* 2026:076.

Mått 5.4: Cykelleder för rekreation och turism

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

Trafikverket (2026). *Sammanställning av cykelleder för rekreation och turism baseras på information från ledhuvudmännens webbplatser*.

Mått 5.5: Nöjdhet med cykelvägar

Cykelfrämjandet (2026). *Cyklistvelometern*.

SCB (2026). *Medborgarundersökningen*, redovisad i Kolada.

Mått 5.6: Nöjdhet med cykelparkeringar

Cykelfrämjandet (2026). *Cyklistvelometern*.

Cykelfrämjandet (2026). Statistik över antal parkeringsplatser för cykel.

Indikator 6: Drift och underhåll av cykelinfrastruktur

Mått 6.1 och 6.2. Driftkostnader för och snöröjning på kommunala cykelvägar

Kolada (2026). *Gatustatistik*.

Mått 6.3: Nöjdhet med skötsel och snöröjning

SCB (2026). *Medborgarundersökningen*, redovisad i Kolada.

Vad har hänt inom cykling 2024–2025?

Regeringskansliet (2017) *En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet*. N2017.19.

Nationella cykelrådet (2026) *Underlag till avsnittet ”Vad har hänt inom cykling 2024–2025”, baserat på information från rådets medlemmar*.

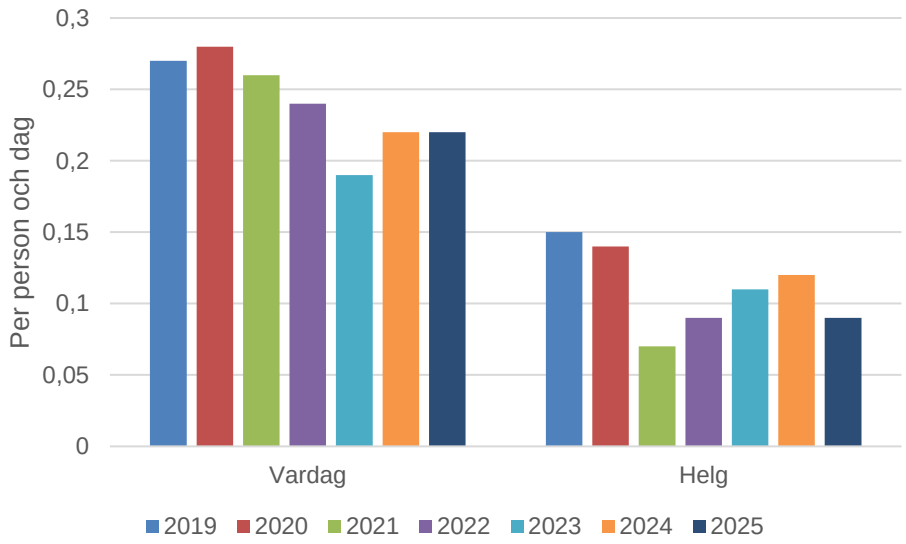
Bilaga 1: Fördjupad information om cyklister och cykelresor

Uppgifterna i denna bilaga kommer från Trafikanalys nationella resvaneundersökning, 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.

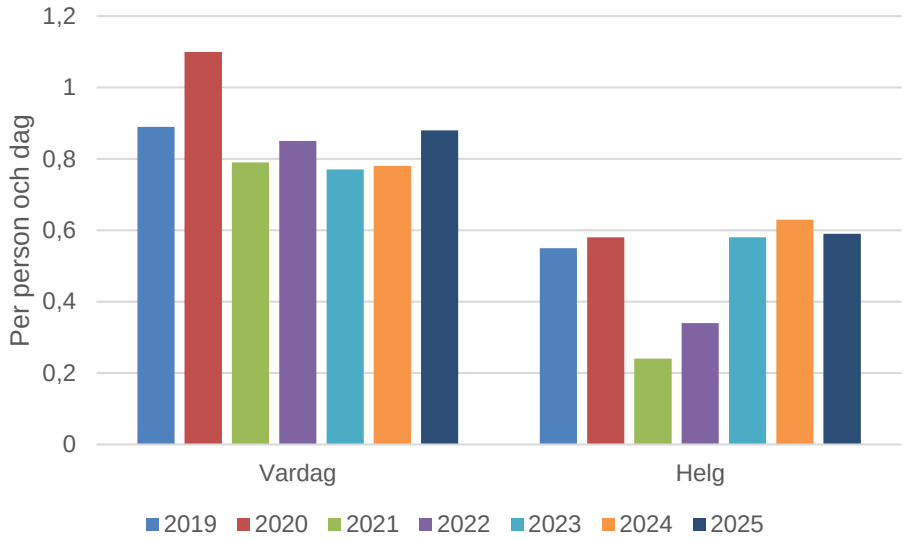
I tillhörande Bilaga 3 finns konfidensintervallen för måtten i denna bilaga.

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 2019–2025.

Resandets fördelning; kilometer under vardag och helg

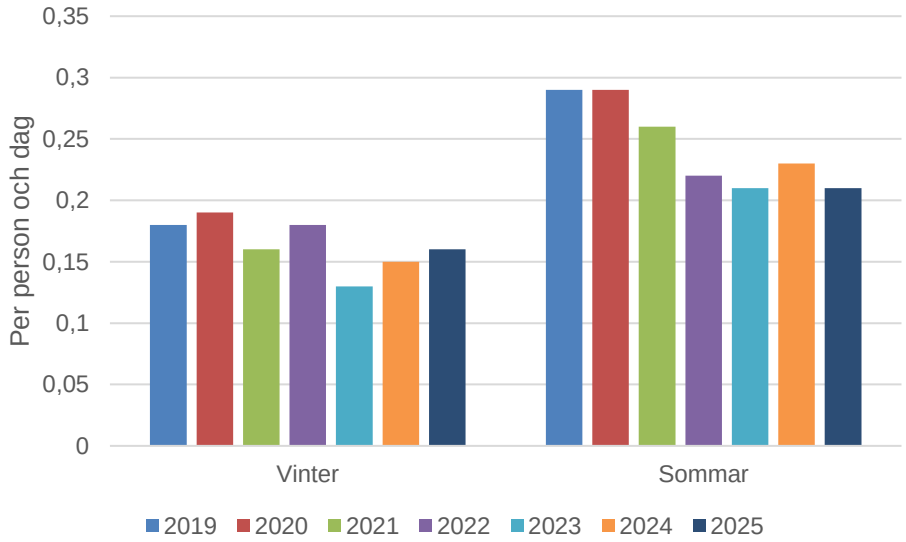


Figur 1.B. Diagrammet visar antalet kilometer per person och dag med cykel, fördelat efter vardag och helg under åren 2019–2025.

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 2025 ökade sträckan under vardagar, medan antal resor låg på samma nivå som 2024. För helger minskade både antalet resor och sträckan.

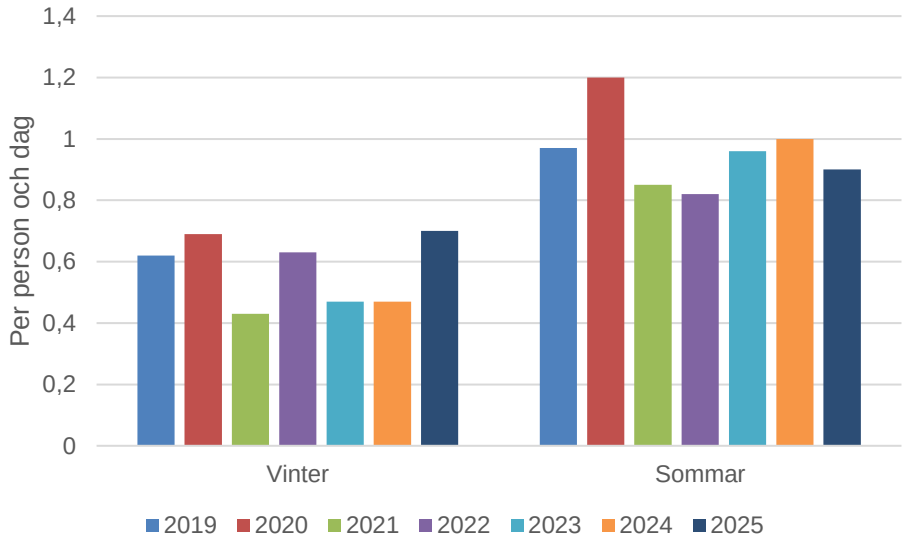
En del av variationen kan bero på slumpen och förändringarna över åren är inom felmarginalen. Uppgifterna kommer från RVU 2019–2025.

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 2019–2025. Sommarhalvåret är april till september och vinterhalvåret oktober till mars.

Resandets fördelning under året (kilometer)



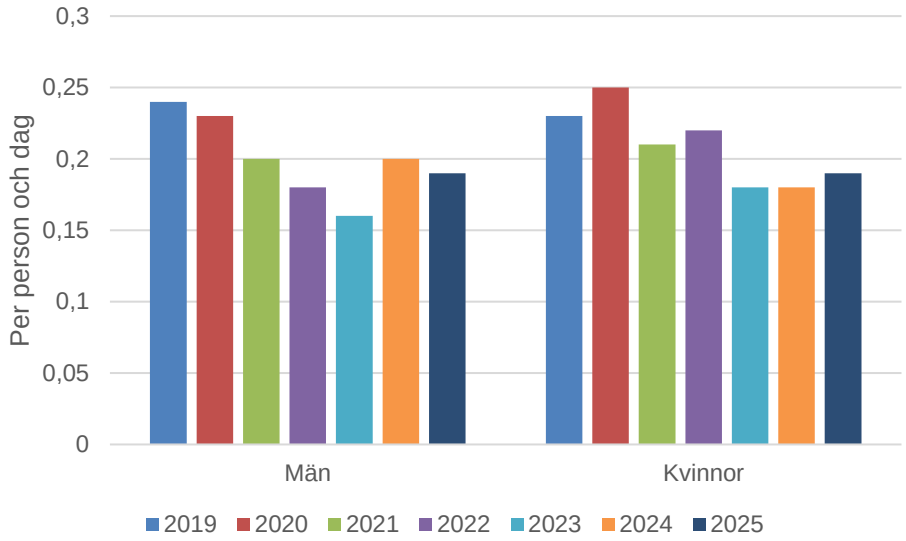
Figur 1.D. Diagrammet visar sträcka i kilometer per person och dag med cykel under sommarhalvår jämfört med vinterhalvår under åren 2019–2025. Sommarhalvåret är april till september och vinterhalvåret oktober till mars.

Större delen av cyklandet sker under sommaren. Under 2025 ökade antalet resor och sträckan något under vinterhalvåret (oktober–mars) medan de minskade under sommarhalvåret (april–september). Förändringarna är dock inom felmarginalen.

Under de senaste sju åren har cykelresorna i snitt varit 49 procent fler och sträckan 67 procent längre under sommarhalvåret jämfört med vinterhalvåret. Det verkar alltså som att cykelresorna inte bara är fler, utan också längre under sommarhalvåret.

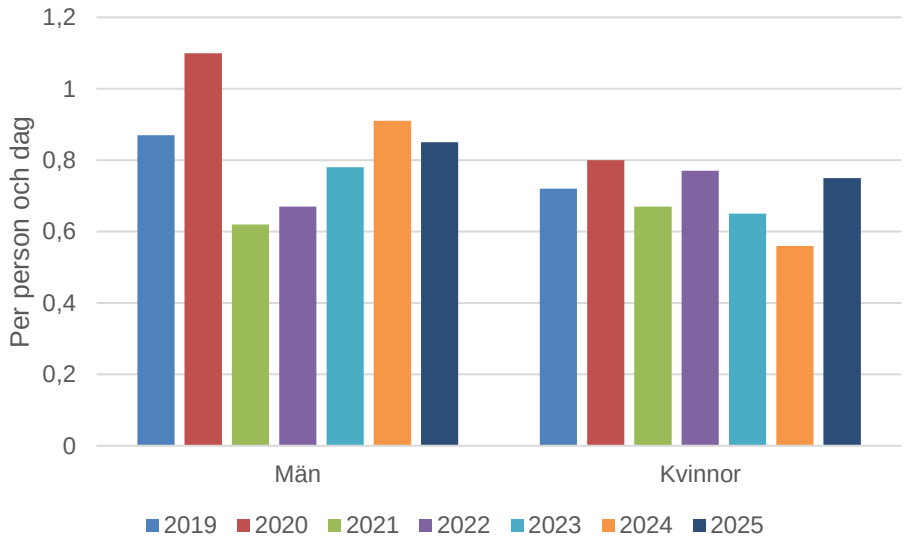
Uppgifterna kommer från RVU 2019–2025.

Resandets fördelning utifrån kön (antal resor)



Figur 1.E. Diagrammet visar antal resor per person och dag med cykel efter kön under åren 2019–2025.

Resandets fördelning utifrån kön (kilometer)

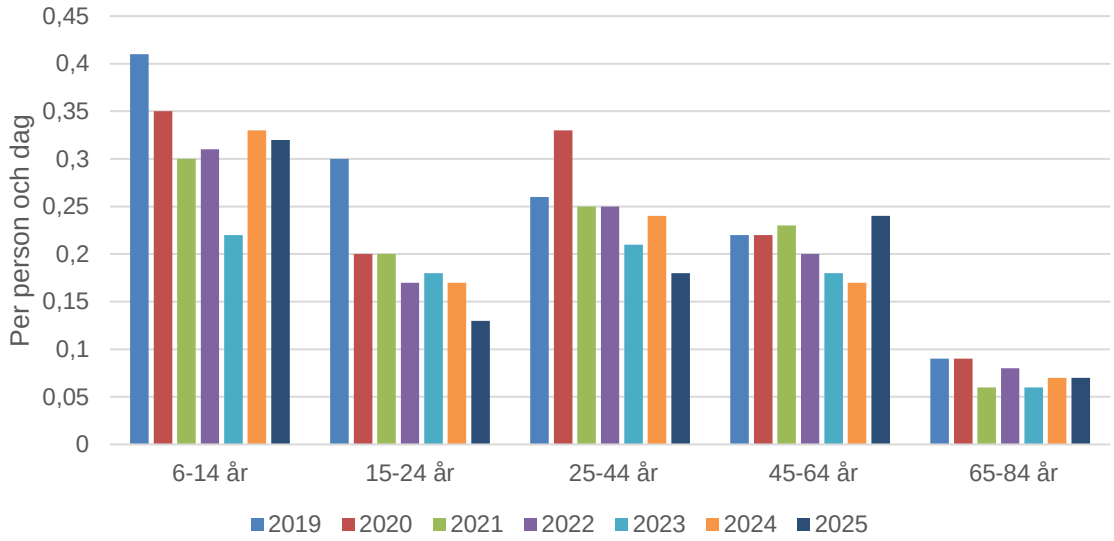


Figur 1.F. Diagrammet visar sträcka i kilometer per person och dag med cykel efter kön under åren 2019–2025.

Det är ganska små skillnader mellan män och kvinnor när det gäller både antalet resor och antalet cyklade kilometer. Under 2025 gjorde män och kvinnor lika många resor, men män cyklar något längre sträckor. Skillnaderna ligger dock inom felmarginalen.

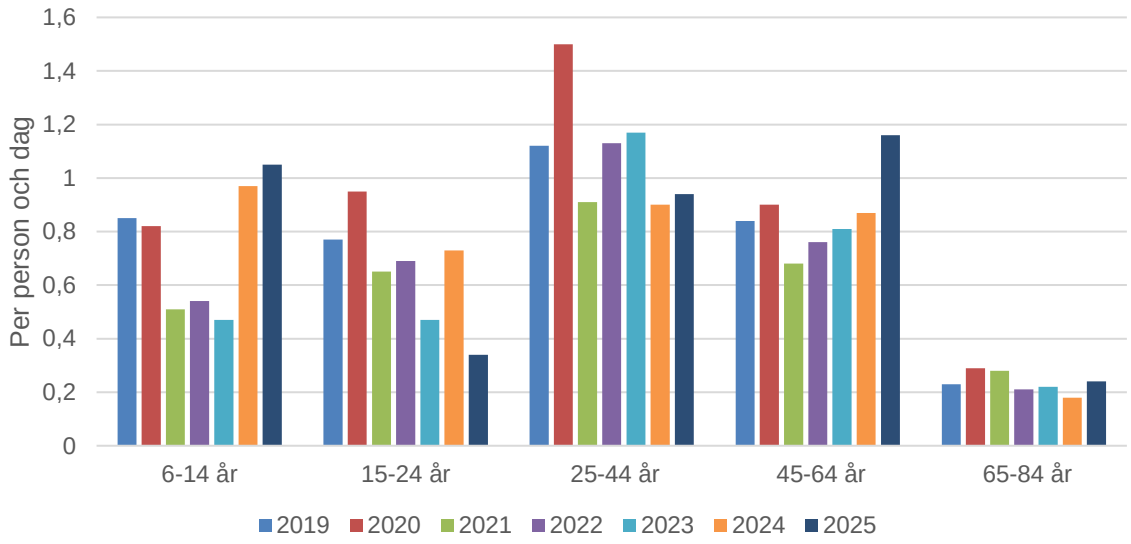
Uppgifterna kommer från RVU 2019–2025.

Resandets fördelning utifrån ålder (antal resor)



Figur 1.G. Diagrammet visar antal resor per person och dag med cykel efter ålder under åren 2019–2025.

Resandets fördelning utifrån ålder (kilometer)



Figur 1.H. Diagrammet visar sträcka i kilometer per person och dag med cykel efter ålder under åren 2019–2025.

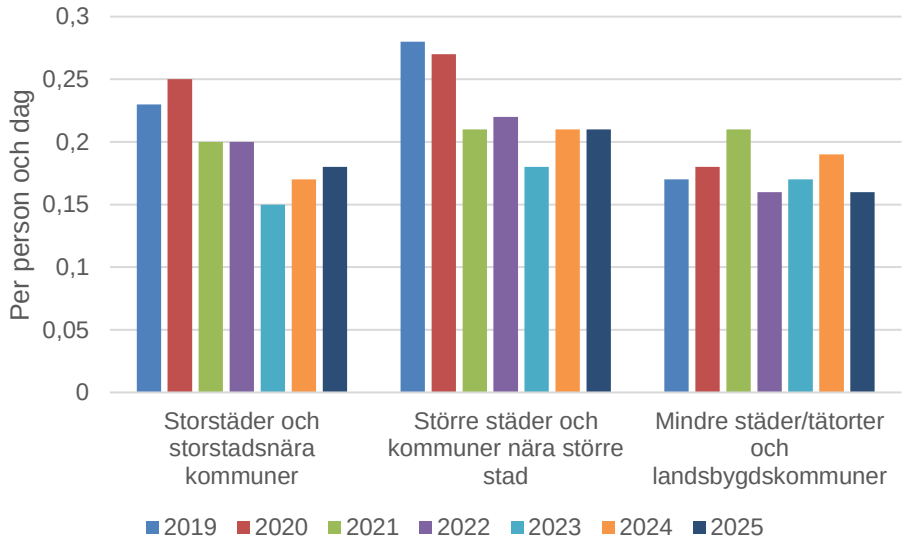
Personer över 65 år cyklar mindre än yngre. De yngsta 6–14 år gör flest cykelresor per person och dag och endast jämfört med personer 45–64 år är skillnaden inte signifikant 2025. Skillnaderna är mindre i cyklad sträcka vilket till stor det beror på att de allra yngsta som cyklar under en genomsnittlig dag cyklar relativt kort sträcka. Dock märks signifikant kortare sträckor för de yngsta jämfört med personer 15–24 år under 2025. För de flesta år visar 65–84-åringar gör färre resor med cykel och cyklar kortare sträcka än övriga åldersgrupper. Dock är den inte signifikant

2025 jämfört med personer 15–24 år medan den är det jämfört med övriga åldersgrupper.

Under 2025 minskade antalet cykelresor per person och dag för alla åldersgrupper utom 45–64-åringar. Den cyklade sträckan ökade däremot för samtliga åldersgrupper förutom personer 15–24 år. Förändringarna sedan 2024 ligger dock inom felmarginalen, men däremot är det statistiskt säkerställt att cyklad sträcka har varit längre för åldersgruppen 6–14 år åren 2024 och 2025 jämfört med åren 2021–2023.

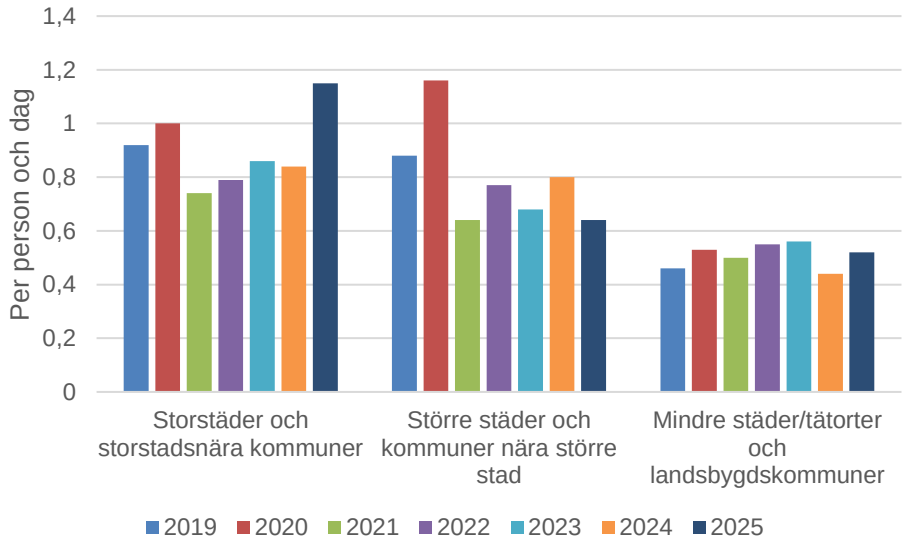
Uppgifterna kommer från RVU 2019–2025.

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 2019–2025.

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 2019–2025.

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 då det gäller antalet cykelresor per person och dag. Det är större skillnad i cyklad sträcka där personer i storstäder och storstadsnära kommuner cyklar längre än övriga. För 2025 är skillnaden i längd mot dem i mindre städer/tätorter och landsbygd signifikant.

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 2019–2025.

Bilaga 2: Tabeller

Tabellerna i denna bilaga motsvarar informationen som finns i diagrammen i Nationellt cykelbokslut 2025. Bilagan ska underlätta för den som har svårt att se och läsa diagram eller som vill använda siffrorna för egna arbeten.

Indikator 1: Cykelresor

Mått 1.1: Resor med cykel

Antal resor med cykel

År	Antal miljoner resor
2019	793
2020	814
2021	706
2022	690
2023	588
2024	659
2025	660

Figur 1.1.A. Tabellen visar antalet miljoner resor per år med cykel under åren 2019 till 2025.

Ärendetyp för cykelresor (antal resor)

År	Arbets-, tjänste- och skolresor	Service och inköp	Fritid	Annat ärende
2019	395	134	231	31
2020	435	156	201	19
2021	414	114	159	18
2022	354	106	207	19
2023	331	89	136	29
2024	341	105	188	20
2025	358	107	174	18

Figur 1.1.B Tabellen visar antal miljoner resor med cykel efter huvudsakligt ärende under åren 2019 till 2025.

Ärendetyp för cykelresor (kilometer)

År	Arbets-, tjänste- och skolresor	Service och inköp	Fritid	Annat ärende
2019	1377	279	741	88

År	Arbets-, tjänste- och skolresor	Service och inköp	Fritid	Annat ärende
2020	1614	422	953	64
2021	1331	257	472	40
2022	1296	260	748	42
2023	1488	226	687	79
2024	1418	184	654	34
2025	1639	307	540	119

Figur 1.1.C. Tabellen visar sträcka i miljontals kilometer med cykel efter huvudsakligt ärende under åren 2019 till 2025.

Elcykelns andel av cykelresorna

År	Andel
2019	7%
2020	8%
2021	7%
2022	18%
2023	11%
2024	10%
2025	17%

Figur 1.1.D. Tabellen visar elcykelns andel av det totala antalet cykelresor under åren 2019 till 2025. I kategorin elcykel ingår i detta mått även enkla elfordon, som till exempel elsparkcykel.

Mått 1.2: Sträcka med cykel

Sträcka med cykel (kilometer)

År	Miljoner kilometer
2019	2495
2020	3064
2021	2104
2022	2379
2023	2487
2024	2298
2025	2749

Figur 1.2.A. Tabellen visar den cyklade sträckan, mätt i miljoner kilometer för åren 2019 till 2025.

Cykling på en dag i genomsnitt (andel)

År	6–14 år	15–24 år	25–44 år	45–64 år	65–84 år	Alla åldrar
2019	17,1%	13,1%	11,3%	9,6%	3,5%	10,2%
2020	16,1%	10,7%	13,9%	9,3%	3,9%	10,6%
2021	14,0%	10,5%	11,0%	10,2%	2,7%	9,5%
2022	14,0%	9,5%	11,4%	9,3%	3,7%	9,4%
2023	11,4%	9,0%	10,8%	8,8%	2,9%	8,5%
2024	16,4%	9,7%	12,5%	8,3%	3%	9,6%
2025	16,4%	6,3%	10,5%	10,8%	3%	9,2%

Figur 1.2.B. Tabellen visar hur stor del av befolkningen som cyklade under en genomsnittlig dag fördelat på ålder samt sammanslaget för alla åldrar under åren 2019 till 2025.

Korta och långa cykelresor

År	Män 0-5 km	Kvinnor 0-5 km	Män 5,1–10 km	Kvinnor 5,1–10 km
2019	20,8%	18,3%	9,9%	6,6%
2020	21,1%	20,2%	10,9%	11,1%
2021	20%	18,4%	6,6%	12,8%
2022	19,1%	17,3%	6,2%	13,4%
2023	15,5%	15,7%	7,8%	6,9%
2024	20,8%	17,2%	10,4%	5,9%
2025	20,9%	17,1%	8,1%	9,9%

Figur 1.2.C. Tabellen 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 2025.

Mått 1.3: Färdmedelsfördelning

Färdmedelsandel för cykling

År	Färdmedelsandel för cykling
2019	11,4%
2020	13,3%
2021	11,9%
2022	11,2%
2023	9,8%
2024	10,8%
2025	11,2%

Figur 1.3.A. Tabellen visar andelen cykling som huvudsakligt färdsätt i procent, år 2019 till 2025.

Färdmedelsfördelning utifrån huvudsakligt färdsätt

År	Cykel	Till fots	Kollektivtrafik	Bil	Annat färdsätt	Uppgift saknas
2019	793	1126	983	3847	122	83
2020	814	1058	564	3542	92	58
2021	706	1050	522	3514	77	69
2022	690	1049	711	3528	131	60
2023	588	1041	867	3345	102	61
2024	659	900	869	3426	142	90
2025	660	933	885	3210	128	76

Figur 1.3.B. Tabellen visar antalet miljoner resor fördelat på huvudsakligt färdsätt under åren 2019 till 2025.

Färdmedelsfördelning i olika län

Län	Färdmedelsandel för cykling
Stockholm	8%
Västra Götaland	7%
Skåne	17%
Östergötland	16%
Sörmland	8%
Värmland	12%
Örebro	17%
Kronoberg	13%
Gävleborg	8%

Figur 1.3.C. Tabellen visar andelen cykling i procent av totala resandet, i de regioner som har en resvaneundersökning från de senaste fem åren.

Indikator 2: Hälsa och säkerhet för cyklister

Mått 2.1: Positiva hälsoeffekter av cykling

Andel som uppnår rekommendationer för fysisk aktivitet utifrån gång och cykling

År	6-17 år	18-84 år
2019	2,6	13,5

2020	3,8	12
2021	2,9	11,1
2022	3,1	12,4
2023	3,6	12,6
2024	3,2	11,7
2025	3,4	12

Figur 2.1. Tabellen visar andelen barn och vuxna som går och cyklar i den omfattning att de utifrån enbart gång och cykling uppnår rekommendationerna för fysisk aktivitet, år 2019–2025.

Mått 2.2: Allvarligt skadade cyklister

Antal allvarligt skadade cyklister

År	Cyklister	Elsparkcyklister
2017	1932	
2018	1805	
2019	1802	121
2020	1679	117
2021	1772	357
2022	2145	583
2023	2048	528
2024	2190	733
2025	2159	1020

Figur 2.2.A. Tabellen visar antalet allvarligt skadade personer på vanlig cykel/elcykel respektive elsparkcykel, per år under åren 2017–2025.

Allvarligt skadade cyklister fördelat på ålder och kön

Ålder	Kvinna	Man	Totalt
0	0,00	0,19	0,19
1	0,31	0,10	0,41
2	5,04	3,25	8,28
3	10,34	10,68	21,02
4	19,76	25,59	45,35
5	28,65	34,63	63,28
6	25,24	39,04	64,27
7	33,09	34,14	67,23

8	34,41	59,89	94,30
9	58,64	84,85	143,49
10	93,63	130,63	224,27
11	113,34	165,14	278,48
12	92,79	237,38	330,17
13	86,68	252,28	338,95
14	69,75	207,57	277,32
15	53,93	140,26	194,18
16	45,60	107,82	153,42
17	42,95	105,39	148,34
18	50,27	91,77	142,04
19	56,69	97,52	154,21
20	78,56	106,53	185,08
21	75,55	121,82	197,37
22	76,88	119,19	196,07
23	77,82	119,07	196,88
24	68,66	117,15	185,81
25	58,16	109,86	168,03
26	67,62	120,06	187,68
27	63,58	97,15	160,73
28	66,65	112,60	179,24
29	60,03	119,11	179,15
30	69,02	129,40	198,42
31	82,66	127,31	209,97
32	79,16	126,02	205,18
33	71,14	123,42	194,57
34	64,71	134,07	198,79
35	65,68	111,59	177,28
36	70,43	103,00	173,43
37	69,77	105,81	175,58
38	60,83	111,04	171,87
39	64,11	113,53	177,64
40	63,91	105,79	169,69
41	58,80	106,05	164,86

42	63,92	90,89	154,81
43	67,44	89,01	156,45
44	72,30	97,56	169,86
45	65,17	108,67	173,84
46	62,34	101,40	163,74
47	62,60	90,96	153,56
48	71,51	110,88	182,39
49	76,95	96,57	173,52
50	85,39	102,24	187,64
51	89,84	102,55	192,38
52	94,67	113,81	208,48
53	106,80	111,28	218,08
54	92,54	114,09	206,64
55	124,76	127,79	252,55
56	123,60	125,70	249,30
57	120,97	136,07	257,04
58	116,86	110,76	227,62
59	123,64	124,82	248,46
60	112,65	103,66	216,31
61	109,15	112,80	221,95
62	100,79	95,92	196,73
63	95,55	80,68	176,24
64	93,68	91,28	184,96
65	80,17	72,12	152,30
66	65,59	68,86	134,45
67	75,66	66,37	142,03
68	64,83	57,36	122,20
69	68,84	63,84	132,68
70	52,46	60,67	113,12
71	61,97	56,08	118,04
72	58,47	55,79	114,26
73	69,26	47,97	117,23
74	56,67	42,13	98,80
75	46,01	45,67	91,68

76	59,09	53,20	112,29
77	49,58	54,72	104,30
78	52,90	50,48	103,39
79	45,85	47,07	92,92
80	42,75	41,58	84,33
81	32,91	36,42	69,33
82	28,84	24,42	53,26
83	17,23	28,75	45,98
84	15,97	30,04	46,01
85	14,92	24,75	39,66
86	11,37	18,25	29,62
87	9,85	13,54	23,39
88	10,45	8,15	18,60
89	5,96	11,23	17,18
90	4,64	6,23	10,87
91	2,99	3,82	6,82
92	0,24	2,98	3,22
93	1,03	2,30	3,33
94	0,02	3,44	3,46
95	0,37	2,96	3,32
96	0,00	1,97	1,97
97	0,00	0,39	0,39
98	0,85	0,60	1,45

Figur 2.2.B. Tabellen visar beräknat antal allvarligt skadade på cykel (inklusive elsparkcykel) fördelat på ålder och kön, sammantaget för åren 2021–2025.

Mått 2.3: Omkomna cyklister

Antal omkomna cyklister

År	Elcykel	Elsparkcykel	Vanlig cykel
2019	3	1	12
2020	5		11
2021	6	3	13
2022	6	4	15
2023	3	4	19

2024	4	4	19
2025	4	4	13

Figur 2.3.A. Tabellen visar antalet omkomna cyklister i cykelolyckor per år och cykeltyp för åren 2019–2025.

Omkomna cyklister per olyckstyp och cykeltyp

Cykeltyp och olyckstyp	Antal
Elcykel kollision	13
Elcykel singel	18
Elsparkcykel kollision	8
Elsparkcykel singel	12
Vanlig cykel kollision	60
Vanlig cykel singel	42

Figur 2.3.B. Tabellen visar antalet omkomna cyklister per olyckstyp och cykeltyp, sammantaget för åren 2019–2025.

Omkomna cyklister per åldersgrupp och cykeltyp

Ålder	Elcykel	Elsparkcykel	Vanlig cykel
0-14			4
15-17			1
18-24	1		4
25-34		4	4
35-44	3	4	4
45-54	3	7	8
55-64	5	5	8
65-74	10		17
75-84	7		34
85-94	2		17
95-			1

Figur 2.3.C. Tabellen visar antalet omkomna cyklister per åldersgrupp och cykeltyp, sammantaget för åren 2019–2025.

Mått 2.4: Cyklister med hjälm

Andel cyklister med hjälm

År	Vuxna	Barn	Alla
2013	31%	57%	36%

2014	33%	54%	37%
2015	31%	58%	36%
2016	32%	58%	37%
2017	34%	58%	39%
2018	37%	58%	41%
2019	37%	61%	42%
2020	39%	62%	43%
2021	42%	64%	46%
2022	Ingen uppgift	Ingen uppgift	Ingen uppgift
2023	42%	69%	47%

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

Mått 2.5: Nöjdhet med trafiksäkerhet

Andel nöjda med trafiksäkerheten

År	Andel
2021	71,9%
2022	71,7%
2023	73,1%
2024	73,3%
2025	73,9%

Figur 2.5. Tabellen visar andelen invånare som har svarat att säkerheten på gång- och cykelvägar i kommunen är mycket bra eller ganska bra, åren 2021–2025.

Indikator 3: Cykeln som färdsätt

Mått 3.1: Tillgång till cykel

Andel med tillgång till cykel

År	6-14 år	15-24 år	25-44 år	45-64 år	65-84 år	Alla åldrar
2019	90,4	72,6	74,2	73,9	56,6	72,3
2020	91,2	70,4	73,5	75,3	57,1	72,6
2021	91,4	72,6	74,2	73	56	72,2
2022	92	69,6	70,1	75,7	58,2	71,8
2023	89,9	69	69,9	73,1	56,1	70,2

År	6-14 år	15-24 år	25-44 år	45-64 år	65-84 år	Alla åldrar
2024	92,1	67,6	70,8	72,9	55,9	70,6
2025	87,4	63,2	70	72,7	53,8	68,6

Figur 3.1. Tabellen 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 2019–2025.

Mått 3.2: Nyförsäljning av cyklar

Antal sålda cyklar

År	Vanliga cyklar	Elcyklar	Totalt
2014/2015	568 000	30 000	598 000
2015/2016	531 000	45 000	576 000
2016/2017	483 500	67 500	551 000
2017/2018	430 000	103 000	533 000
2018/2019	436 000	86 000	522 000
2019/2020	450 000	96 000	546 000
2020/2021	370 000	90 000	460 000
2021/2022	339 000	94 000	433 000
2022/2023	242 000	99 000	341 000
2023/2024	234 000	99 000	333 000
2024/2025	190 000	94 000	284 000

Figur 3.2. Tabellen visar en uppskattning av antalet cyklar som har sålts till återförsäljare. Det motsvarar på ungefärlig nivå antalet cyklar sålda till kunder. Tabellen visar antalet vanliga cyklar och elcyklar och är fördelat per försäljningsår, år 2014/2015 till 2024/2025.

Mått 3.3: Cykelstölder

Antal polisanmälda cykelstölder

År	Alla cyklar	Vanliga cyklar	Elcyklar
2016	65 255	Ingen uppgift	Ingen uppgift
2017	65 189	Ingen uppgift	Ingen uppgift
2018	65 706	Ingen uppgift	Ingen uppgift
2019	69 931	Ingen uppgift	Ingen uppgift
2020	77 207	67 324	9 600
2021	64 974	52 594	12 380
2022	62 697	47 860	14 837

År	Alla cyklar	Vanliga cyklar	Elcyklar
2023	57 765	43 046	14 719
2024	54 844	40 169	14 675
2025	46 496	33 565	12 931

Figur 3.3.A. Tabellen visar antalet polisanmälda cykelstölder under åren 2016–2025. Från 2020 är det uppdelat på elcyklar och vanliga cyklar.

Andel hushåll utsatta för cykelstöld

År	Antal
2017	10,3%
2018	11,1%
2019	11,4%
2020	10,5%
2021	10,3%
2022	10,0%
2023	9,4%
2024	9,2%

Figur 3.3.B. Tabellen visar andel hushåll utsatta för cykelstöld, per år under åren 2017–2024.

Antal uppklarade cykelstölder

År	Alla cyklar	Vanliga cyklar	Elcyklar
2014	370	Ingen uppgift	Ingen uppgift
2015	393	Ingen uppgift	Ingen uppgift
2016	304	Ingen uppgift	Ingen uppgift
2017	222	Ingen uppgift	Ingen uppgift
2018	267	Ingen uppgift	Ingen uppgift
2019	252	Ingen uppgift	Ingen uppgift
2020	308	Ingen uppgift	Ingen uppgift
2021	224	Ingen uppgift	Ingen uppgift
2022	218	128	90
2023	190	107	83
2024	220	140	80
2025	197	101	96

Figur 3.3.C. Tabellen visar antalet fall där en person över 15 år har blivit lagförd för en cykelstöld under året, för åren 2014 till 2025.

Mått 3.4: Möjlighet att ta med cykel på kollektivtrafik

Upplevd möjlighet att ta med cykeln på kollektivtrafiken (andel)

	Instämmer helt	Instämmer	Varken eller	Instämmer inte	Instämmer inte alls
Nationellt 2020	2%	9%	13%	29%	47%
Nationellt 2022	2%	10%	14%	30%	45%
Nationellt 2024	2%	10%	14%	32%	42%
Små – 2020	3%	14%	16%	29%	39%
Små – 2022	3%	14%	17%	28%	39%
Små – 2024	4%	15%	17%	29%	35%
Mellanstora – 2020	1%	6%	13%	28%	52%
Mellanstora – 2022	2%	9%	13%	30%	47%
Mellanstora – 2024	2%	8%	15%	33%	43%
Stora – 2020	1%	6%	11%	30%	52%
Stora – 2022	1%	7%	11%	31%	49%
Stora – 2024	2%	7%	12%	33%	46%

Figur 3.4.A. Tabellen 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, 2022 och 2024.

Indikator 4: Offentliga åtgärder för cykling

Mått 4.1: Statliga investeringar i cykelinfrastruktur

Statliga investeringar i cykelinfrastruktur (kronor)

År	Nationell plan	Regional plan	Summa
2019	203	506	709
2020	142	470	612
2021	140	431	571
2022	177	424	601
2023	229	536	765
2024	270	619	889
2025	223	771	994

Figur 4.1.A. Tabellen visar statliga investeringar i cykelinfrastruktur per år under åren 2019–2025, i miljoner kronor och uppdelat på om åtgärderna ligger i nationell eller regional plan.

Nybyggda statliga gång- och cykelvägar (kilometer)

År	Antal kilometer
2016	107
2017	71
2018	92
2019	82
2020	56
2021	34
2022	24,4
2023	48,6
2024	56,7
2025	40,9

Figur 4.1.B. Tabellen visar antal kilometer gång- och cykelvägar som Trafikverket har byggt, per år för perioden 2016–2025. Det avser hela det statliga vägnätet, utifrån både nationell plan och länsplaner.

Mått 4.2: Kommunala investeringar i cykelinfrastruktur

Investeringar i det kommunala cykelvägnätet (kronor per invånare)

År	Små kommuner	Mellanstora kommuner	Stora kommuner	Totalt
2018	184	168	283	213
2019	229	158	312	233
2020	190	197	251	203
2021	170	278	261	219
2022	218	309	279	252
2023	290	194	269	258
2024	227	206	349	241

Figur 4.2. Tabellen 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 2018–2024, uppdelat på små, mellanstora och stora kommuner samt totalt.

Mått 4.3: Cykelplaner och cykelstrategier

Kommuner och regioner med cykelplaner eller liknande, max 5 år gamla

År	2017	2019	2021	2023	2025
Kommuner	65	65	66	61	67
Regioner	15	13	9	6	11

Figur 4.3.A. Tabellen visar antalet kommuner och regioner som har en cykelplan, cykelstrategi eller motsvarande som är maximalt 5 år gammal, åren 2017–2025.

Kommuner med eller utan cykelplaner eller liknande

År	Nej	Ja, senaste 5 åren	Ja, äldre än 5 år
2025	146	67	77

Figur 4.3.B. Tabellen visar hur många av Sveriges kommuner som har eller inte har en cykelplan, cykelstrategi eller motsvarande. De som har en sådan är uppdelade efter hur gammal den är. Siffrorna i diagrammet anger antalet kommuner med eller utan cykelplan, cykelstrategi eller motsvarande år 2025.

Regioner med eller utan cykelplaner eller liknande

År	Nej	Ja, senaste 5 åren	Ja, äldre än 5 år
2025	5	11	5

Figur 4.3.C. Tabellen visar hur många av Sveriges 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 diagrammet anger antalet kommuner med eller utan cykelplan, cykelstrategi eller motsvarande år 2025.

Mått 4.4: Tillgång till förmånscykel

Tillgång till förmånscykel (andel)

År	Ja
2020	3%
2022	4%
2024	6%

Figur 4.4. Tabellen visar andelen som svarat ja på frågan om de har en så kallad förmånscykel, det vill säga en cykel som man leasar genom bruttolöneavdrag från arbetsgivaren, år 2020, 2022 och 2024.

Indikator 5: Cykelinfrastruktur

Mått 5.1: Kilometer cykelväg

Antal kilometer cykelväg

År	Statlig	Kommunal	Enskild	Totalt
2017	2717	18576	1335	22628
2018	2828	19065	1155	23048
2019	2961	20048	1286	24295
2020	3068	20529	1457	25054
2021	3176	20898	1681	25755
2022	3275	21327	1807	26409
2023	3445	21675	1911	27031
2024	3524	22255	2002	27782
2025	3574	22600	2096	28270

Figur 5.1. Tabellen visar antal kilometer cykelväg per väghållare och år som är registrerat i den nationella vägdatabasen år 2017–2025.

Mått 5.2: Hastighetsgränser inom tättbebyggt område

Hastighetsgränser inom tättbebyggt område, kommunalt vägnät

År	30	40	50	60	70
2010	952	92	2663	16	72
2011	1011	140	2557	23	66
2012	1063	275	2381	36	63
2013	1110	430	2185	49	63
2014	1147	563	2033	57	60
2015	1214	687	1844	69	52
2016	1249	815	1689	79	46
2017	1282	926	1554	82	43
2018	1338	1022	1421	90	40
2019	1367	1064	1345	98	37
2020	1397	1095	1293	103	35
2021	1418	1154	1222	106	32
2022	1446	1204	1163	110	29

2023	1462	1240	1127	114	28
2024	1477	1293	1069	115	27
2025	1512	1371	984	122	27

Figur 5.2.A. Tabellen visar väglängd i mil för kommunalt vägnät inom tättbebyggt område med hastighetsgränser mellan 30 och 70 km/tim.

Hastighetsgränser inom tättbebyggt område, statligt vägnät

År	30	40	50	60	70
2010	22	6	367	5	54
2011	23	15	356	8	51
2012	23	36	333	13	47
2013	23	47	318	18	42
2014	23	70	292	24	40
2015	24	85	274	27	38
2016	24	104	254	30	34
2017	23	119	237	32	32
2018	23	130	224	33	32
2019	24	136	219	35	32
2020	25	142	213	36	28
2021	25	147	204	35	28
2022	25	155	194	35	27
2023	25	163	185	36	26
2024	24	171	177	37	25
2025	25	178	172	37	24

Figur 5.2.B. Tabellen visar väglängd i mil för statligt vägnät inom tättbebyggt område med hastighetsgränser mellan 30 och 70 km/tim.

Mått 5.3: Säkra GCM-passager

Antal säkra GCM-passager

År	Kommunalt vägnät: Säkra passager (god eller mindre god standard)	Kommunalt vägnät: Låg standard	Statligt vägnät: Säkra passager (god eller mindre god standard)	Statligt vägnät: Låg standard
2016	6161	7475	2712	2242
2017	6952	8156	2815	2223
2018	7825	8789	3087	2297

2019	8565	9045	3108	2302
2020	9531	9378	3226	2377
2021	9966	9231	3226	2377
2022	10364	9489	2998	1956
2023	10642	9391	3009	1932
2024	11778	9756	3417	1966
2025	12576	9767	3394	1939

Figur 5.3. Tabellen visar antal GCM-passager klassificerade som säkra (god standard eller mindre god standard) samt låg standard, på kommunalt respektive statligt vägnät 2016–2025.

Mått 5.4: Cykelleder för rekreation och turism

Antal cykelleder för rekreation och turism

År	Nationella leder	Regionala leder
2015	1	0
2016	2	0
2017	2	0
2018	2	0
2019	3	0
2020	3	0
2021	4	0
2022	6	1
2023	7	5
2024	7	6
2025	7	7

Figur 5.4.A. Tabellen visar antal cykelleder för rekreation och turism som är kvalitetssäkrade av Trafikverket, år 2015–2025, uppdelat på nationella och regionala leder.

Mått 5.5: Nöjdhet med cykelvägar

Andel nöjda med utbudet av gång- och cykelvägar

År	Andel
2021	74,5 %
2022	73,7 %
2023	75,3 %

År	Andel
2024	75,2 %
2025	76,4 %

Figur 5.5.A. Tabellen visar andelen invånare som har svarat att utbudet av gång- och cykelvägar i kommunen är mycket bra eller ganska bra, år 2021–2025.

Nöjdhet med tillgång till cykelvägar

Kommunstorlek och år	Instämmer helt	Instämmer	Varken eller	Instämmer inte	Instämmer inte alls
Nationellt 2018	9%	35%	18%	23%	15%
Nationellt 2020	10%	34%	17%	21%	17%
Nationellt 2022	10%	34%	18%	22%	16%
Nationellt 2024	11%	36%	18%	20%	15%
Små – 2020	6%	24%	15%	26%	28%
Små – 2022	7%	25%	15%	25%	28%
Små – 2024	9%	25%	16%	25%	25%
Mellanstora – 2020	10%	37%	18%	22%	13%
Mellanstora – 2022	11%	38%	19%	21%	11%
Mellanstora – 2024	13%	39%	17%	18%	13%
Stora – 2020	15%	44%	19%	16%	6%
Stora – 2022	13%	41%	20%	18%	8%
Stora – 2024	13%	44%	19%	17%	7%

Figur 5.5.B. Tabellen 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, 2022 och 2024.

Mått 5.6: Nöjdhet med cykelparkeringar

Nöjdhet med cykelparkeringar

Kommunstorlek och år	Instämmer helt	Instämmer	Varken eller	Instämmer inte	Instämmer inte alls
Nationellt – 2018	5%	25%	19%	33%	18%
Nationellt – 2020	8%	30%	22%	27%	12%
Nationellt – 2022	8%	30%	21%	27%	13%
Nationellt – 2024	9%	32%	21%	25%	12%
Små – 2020	8%	32%	23%	24%	12%
Små – 2022	9%	31%	22%	25%	13%
Små – 2024	11%	33%	23%	23%	11%

Kommunstorlek och år	Instämmer helt	Instämmer	Varken eller	Instämmer inte	Instämmer inte alls
Mellanstora – 2020	9%	33%	21%	27%	12%
Mellanstora – 2022	9%	34%	20%	26%	11%
Mellanstora – 2024	10%	35%	21%	24%	10%
Stora – 2020	7%	27%	21%	31%	15%
Stora – 2022	7%	28%	21%	30%	15%
Stora – 2024	8%	30%	21%	28%	13%

Figur 5.6.A. Tabellen 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, 2022 och 2024.

Nöjdhet med möjlighet att låsa fast cykeln

Kommunstorlek och år	Instämmer helt	Instämmer	Varken eller	Instämmer inte	Instämmer inte alls
Nationellt 2018	5%	27%	22%	29%	16%
Nationellt 2020	6%	30%	24%	26%	14%
Nationellt 2022	6%	31%	23%	26%	14%
Nationellt 2024	7%	31%	23%	25%	13%
Små – 2020	6%	28%	25%	26%	15%
Små – 2022	6%	28%	23%	26%	16%
Små – 2024	8%	29%	24%	25%	14%
Mellanstora – 2020	7%	31%	23%	26%	13%
Mellanstora – 2022	7%	34%	23%	24%	12%
Mellanstora – 2024	7%	33%	24%	24%	12%
Stora – 2020	6%	32%	23%	26%	13%
Stora – 2022	6%	31%	23%	26%	14%
Stora – 2024	6%	31%	23%	27%	13%

Figur 5.6.C. Tabellen 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, 2022 och 2024.

Indikator 6: Drift och underhåll av cykelinfrastruktur

Mått 6.1: Driftkostnader för kommunala cykelvägar

Driftkostnader för kommunala cykelvägar (kronor per meter)

År	Driftkostnad totalt	Driftkostnad vinterväghållning
2019	61,1	30,9
2020	54,4	21,3
2021	58,6	26,4
2022	68,1	28,4
2023	71,9	36,7
2024	73,8	35,7
2025	71,6	34,0

Figur 6.1. Tabellen visar summan av driftkostnaderna dividerat med meter cykelväg, och redovisas som kronor per meter. Tabellen visar utvecklingen från 2019 till 2025 för total driftkostnad respektive driftkostnad för enbart vinterväghållning.

Mått 6.2: Snöröjning på kommunala cykelvägar

Andel av kommunala cykelvägar som snöröjs

År	Andel
2021	94%
2022	95%
2023	93%
2024	95%
2025	94%

Figur 6.2. Tabellen visar andelen kommunal cykelväg som snöröjts och halkbekämpats under åren 2021 till 2025.

Mått 6.3: Nöjdhet med skötsel och snöröjning

Andel nöjda med skötsel och snöröjning

År	Skötsel av gång- och cykelvägar	Snöröjning av gång- och cykelvägar
2021	70,2 %	63,5 %
2022	68,4 %	61,0 %
2023	69,4 %	61,5 %

År	Skötsel av gång- och cykelvägar	Snöröjning av gång- och cykelvägar
2024	67,5 %	57,3 %
2025	70,3 %	62,6 %

Figur 6.3. Tabellen visar andelen invånare som har svarat att skötsel och snöröjning av gång- och cykelvägar i kommunen är mycket bra eller ganska bra, åren 2021–2025.

Bilaga 1: Fördjupad information om cyklister och cykelresor

Resandets fördelning; antal resor under vardag och helg

År	Vardag	Helg
2019	0,27	0,15
2020	0,28	0,14
2021	0,26	0,07
2022	0,24	0,09
2023	0,19	0,11
2024	0,22	0,12
2025	0,22	0,09

Figur 1.A. Tabellen visar antalet resor per person och dag med cykel, fördelat efter vardag och helg under åren 2019–2025.

Resandets fördelning; kilometer under vardag och helg

År	Vardag	Helg
2019	0,89	0,55
2020	1,1	0,58
2021	0,79	0,24
2022	0,85	0,34
2023	0,77	0,58
2024	0,78	0,63
2025	0,88	0,59

Figur 1.B. Tabellen visar antalet kilometer per person och dag med cykel, fördelat efter vardag och helg under åren 2019–2025.

Resandets fördelning under året (antal resor)

År	Vinter	Sommar
2019	0,18	0,29
2020	0,19	0,29

År	Vinter	Sommar
2021	0,16	0,26
2022	0,18	0,22
2023	0,13	0,21
2024	0,15	0,23
2025	0,16	0,21

Figur 1.C. Tabellen visar antalet resor per person och dag med cykel under sommarhalvår jämfört med vinterhalvår under åren 2019–2025. Sommarhalvåret är april till september och vinterhalvåret oktober till mars.

Resandets fördelning under året (kilometer)

År	Vinter	Sommar
2019	0,62	0,97
2020	0,69	1,2
2021	0,43	0,85
2022	0,63	0,82
2023	0,47	0,96
2024	0,47	1,0
2025	0,7	0,9

Figur 1.D. Tabellen visar sträcka i kilometer per person och dag med cykel under sommarhalvår jämfört med vinterhalvår under åren 2019–2025. Sommarhalvåret är april till september och vinterhalvåret oktober till mars.

Resandets fördelning utifrån kön (antal resor)

År	Män	Kvinnor
2019	0,24	0,23
2020	0,23	0,25
2021	0,2	0,21
2022	0,18	0,22
2023	0,16	0,18
2024	0,2	0,18
2025	0,19	0,19

Figur 1.E. Tabellen visar antal resor per person och dag med cykel efter kön under åren 2019–2025.

Resandets fördelning utifrån kön (kilometer)

År	Män	Kvinnor
2019	0,87	0,72

År	Män	Kvinnor
2020	1,1	0,8
2021	0,62	0,67
2022	0,67	0,77
2023	0,78	0,65
2024	0,91	0,56
2025	0,85	0,75

Figur 1.F. Tabellen visar sträcka i kilometer per person och dag med cykel efter kön under åren 2019–2025.

Resandets fördelning utifrån ålder (antal resor)

År	6–14 år	15–24 år	25–44 år	45–64 år	65–84 år
2019	0,41	0,3	0,26	0,22	0,09
2020	0,35	0,2	0,33	0,22	0,09
2021	0,3	0,2	0,25	0,23	0,06
2022	0,31	0,17	0,25	0,2	0,08
2023	0,22	0,18	0,21	0,18	0,06
2024	0,33	0,17	0,24	0,17	0,07
2025	0,32	0,13	0,18	0,24	0,07

Figur 1.G. Tabellen visar antal resor per person och dag med cykel efter ålder under åren 2019–2025.

Resandets fördelning utifrån ålder (kilometer)

År	6–14 år	15–24 år	25–44 år	45–64 år	65–84 år
2019	0,85	0,77	1,12	0,84	0,23
2020	0,82	0,95	1,5	0,9	0,29
2021	0,51	0,65	0,91	0,68	0,28
2022	0,54	0,69	1,13	0,76	0,21
2023	0,47	0,47	1,17	0,81	0,22
2024	0,97	0,73	0,9	0,87	0,18
2025	1,05	0,34	0,94	1,16	0,24

Figur 1.H. Tabellen visar sträcka i kilometer per person och dag med cykel efter ålder under åren 2019–2025.

Resandets fördelning utifrån kommungrupp (antal resor)

År	Storstäder och storstadsnära kommuner	Större städer och kommuner nära större stad	Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner
2019	0,23	0,28	0,17
2020	0,25	0,27	0,18
2021	0,2	0,21	0,21
2022	0,2	0,22	0,16
2023	0,15	0,18	0,17
2024	0,17	0,21	0,19
2025	0,18	0,21	0,16

Figur 1.I. Tabellen visar antal resor per person och dag med cykel efter SKR:s kommungruppsindelning 2023 under åren 2019–2025.

Resandets fördelning utifrån kommungrupp (kilometer)

År	Storstäder och storstadsnära kommuner	Större städer och kommuner nära större stad	Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner
2019	0,92	0,88	0,46
2020	1	1,16	0,53
2021	0,74	0,64	0,5
2022	0,79	0,77	0,55
2023	0,86	0,68	0,56
2024	0,84	0,8	0,44
2025	1,15	0,64	0,52

Figur 1.J. Tabellen visar sträcka i kilometer per person och dag med cykel efter SKR:s kommungruppsindelning 2023 under åren 2019–2025.

Nationella cykelrådet
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se