



**Cyklandets utveckling
i Sverige 1995–2014** **Rapport
2015:14**
– en analys av de nationella
resvaneundersökningarna

**Cyklandets utveckling
i Sverige 1995–2014
– en analys av de nationella
resvaneundersökningarna**

**Rapport
2015:14**

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2015-06-30

Förord

Denna rapport handlar om cyklandet utveckling i Sverige och baseras i stor utsträckning på resultat från de resvaneundersökningar som Trafikanalys och SIKa genomfört. Tom Petersen har varit projektledare för rapporten. Mats Wiklund, Andreas Holmström och Maria Melkersson har varit medförfattare.

Stockholm i juni 2015

Brita Saxton
Generaldirektör

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	7
Summary	9
1 Inledning	11
1.1 Resvaneundersökningarna	11
2 Cyklandets utveckling	13
2.1 Cykling per kommuntyp.....	13
2.2 Ålder.....	15
2.3 Kön.....	16
2.4 Reseärende.....	17
2.5 Färdlängder – alla färd sätt	18
2.6 Säsongsvariationer	20
3 Olyckor med cykel	21
4 Analys och diskussion	25
Bilaga: Gruppering av kommuntyper	31

Sammanfattning

Under en rad av år har det förekommit mätningar som visat på en ökning av cyklandet, främst i storstäderna. I den här rapporten redovisas resultat om cykling från de nationella resvaneundersökningarna, som omfattar hela befolkningen 6–84 år som är folkbokförd i Sverige. Dessa resultat ger därmed en mer allmängiltig bild av cyklingens tillstånd och utveckling i olika åldersgrupper, för olika reseärenden och i städer av olika storlek. Cyklandet redovisas dels som sammanlagd färdlängd i kilometer, och dels som antal delresor där cykel ingår som ett färd sätt (inte nödvändigtvis längst sträcka).

Svenskarna cyklar i genomsnitt 5,3 miljoner kilometer per dag, vilket är en nedgång med 16 procent sedan mitten av 1990-talet. Denna markanta nedgång skedde i alla de tre studerade kommuntyperna, i alla åldrar, reseärenden och för båda könen. Räknat i antal cykelresor har cyklandet minskat ännu mer: från 2,8 miljoner till 1,9 miljoner cykelresor per dag (– 34 procent). Samtidigt har befolkningen ökat med 8 procent. Räknat per invånare har alltså antalet cykelresor minskat med hela 38 procent.

Sedan millennieskiftet kan dock skönjas en viss återhämtning av cyklandet i storstäder och större städer med deras förortskommuner. Återhämtningen drivs främst av befolkningsutvecklingen, men även av att alla resor blir längre i genomsnitt. Utanför de större städerna, där det tidigare gjordes flest cykelresor, har däremot antalet cykelresor nästan halverats. Nu är det i "större städer med förortskommuner" som det görs flest cykelresor – 44 procent av antalet cykelresor i landet. Utvecklingen har delvis att göra med utflyttning och stigande genomsnittsålder utanför de större städerna, samt motsvarande inflyttning till storstäder och större städer.

Dessa tendenser tycks motsäga de rapporter vi får om ett ökat cyklande, ökad konsumtion av cykelutrustning och ökad hälsomedvetenhet. Det kan förklaras av studiens bredare täckning, men också delvis av den relativt långa tidsperiod vi studerat.

Barns och unga vuxnas cyklande har minskat med över 40 procent under perioden, mätt i färdlängd per invånare. Det visar sig också genom att skolresorna på cykel blivit 48 procent färre. Det kan finnas anledning att begrunda detta ur ett folkhälsoperspektiv, eftersom resvanor grundläggs tidigt. För personer över 45 år – även personer över 65 år – märks istället en gradvis återgång av färdlängden per invånare på cykel, efter en nedgång, till de nivåer som gällde 1995–1998.

Den genomsnittliga färdlängden per cykelresa har i de senaste årens undersökningar ökat med 31 procent. Arbetsresorna med cykel har i genomsnitt blivit längre, vilket är en generell trend som gäller för arbetsresor och skolresor oavsett färd sätt. För alla andra reseärenden – skola, service och inköp, samt övriga ärenden – har den *totala* färdlängden med cykel minskat. Färdlängderna har dock inte minskat lika mycket som *antalet* cykelresor.

Andelen cykelresor som görs under vinterhalvåret har inte förändrats nämnvärt mellan mätningarna, om man bortser från en mätning 2005/2006 som antagligen var onormalt låg på grund av det årets väderförhållanden.

Antalet omkomna i trafikolyckor med cykel har minskat trendmässigt de senaste 10 åren, tillsammans med alla omkomna i vägtrafikolyckor. Antalet svårt skadade minskar dock inte i samma takt och utgör sedan några år tillbaka den största trafikantkategorin bland svårt skadade, före personbilister (36 procent 2011). Risken att dö i en cykelolycka har mer än halverats på halvtannat decennium och är nu 12 omkomna per miljard cyklade kilometer.

Summary

For a number of years there have been measurements showing an increase in bicycle use, particularly in urban centres. This report presents the results of cycling from the national travel surveys, which cover the entire population 6-84 years registered in Sweden. These results therefore provide a more general picture of the state of cycling and the development in different age groups, different travel purposes and in cities of different size. Bicycle use is reported both as total distance travelled in kilometres, and as the number of trips where part of the trip is made by bicycle (not necessarily the far distance).

Swedes bike on average 5.3 million kilometers per day, which is a decline of 16 percent since the mid-1990s. This marked decline occurred in all three types of municipalities, in all ages, travel purposes and both sexes. In terms of the number of trips, bicycle use has declined even more: from 2.8 million to 1.9 million bike trips per day (–34 percent). Meanwhile, the population has increased by 8 percent. Thus, the number of bicycle trips per capita has decreased by 38 percent.

Since the turn of the millennium, some recovery in bicycle use can be discerned in cities and larger towns with their suburban municipalities. The recovery is mainly driven by population growth, but also by the fact that all trips, regardless of travel, mode grow longer and longer.

Outside the major cities, where formerly most bicycle trips were made, the number of bicycle trips has almost halved. Now it is in "major cities with suburban municipalities" where most bicycle trips are made – 44 percent of the number of bicycle trips in the country. The development has partly to do with emigration and rising age outside the cities, and the corresponding immigration to cities and larger towns.

These trends seem to contradict the reports we receive about increased cycling, increased consumption of bicycle equipment and increased health awareness. This can be explained by the broader coverage of this study, but also in part by the relatively long time period we studied.

Children's and young adults' cycling has decreased by over 40 percent during the period, measured in distance traveled per inhabitant. This is also shown by the fact that the number of school trips by bike has become 48 percent fewer. This should be considered from a public health perspective, since travel habits are established early in life. For people over 45 years – even those over 65 years – there is instead a gradual return of distance traveled per inhabitant on bicycle, after an initial decline, to the levels of 1995–1998.

The average trip length by bicycle has increased by 31 per cent in the most recent surveys. Commuting by bicycle has on average become longer, which is a general trend that applies to both commutes and school trips regardless of mode of transport. For all other travel purposes – school, service and purchasing, and other – the *total* trip length by bicycle has declined. However, the total trip length has not fallen as much as the *number* of bicycle trips.

The share of bicycle trips made during the winter months has not changed significantly between the surveys, disregarding a measurement 2005/2006 which probably was abnormally low due to weather conditions.

The number of fatalities in road accidents involving bicycles has been declining the past 10 years, along with all fatalities in road accidents. However, the number of severely injured in bicycle accidents does not diminish at the same rate, and represent since some years the largest category among the severely injured, before those who travel by car (36 per cent in 2011). The risk of dying in a bicycle accident has more than halved in 15 years, and is now 12 fatalities per billion cycled kilometers.

1 Inledning

Användandet av kollektivtrafik, cykel och gång har stått i fokus i debatten en längre tid på grund av klimatfrågan och den ökande trängseln i trafiken i stadskärnor. Debatten har inte sällan haft ett utpräglat storstadfokus (i synnerhet kring storstädernas innerkärnor), vilket kanske är naturligt med tanke på att det är där som de största problemen finns med trängsel och luftföroreningar, men också på grund av att det är där den största befolkningen finns och även den mest intensiva mediebevakningen. Debatten riskerar därför att bli snedvriden.

Under en rad av år har det förekommit mätningar, främst i storstäderna, som visat på en stadig uppgång i cyklandet. Sådana mätningar sker oftast genom att man räknar antalet cyklister som passerar förbi vissa tvärsnitt av intresse, till exempel innerstadssnittet i Stockholm eller vid olika mätpunkter i Göteborg. Men dessa mätningar fångar bara en viss typ av cykelresor, främst långa pendlarresor till och från målpunkter inne i centrala stadskärnor.

Cyklandet i allmänhet är svårt att mäta med fältmätningar på det här sättet, på grund av att många av cykelresorna försiggår i anknytning till det lokala sammanhanget kring hemmet, mellan hem och skola, till fritidsaktiviteter, för inköp eller sociala reseärenden, och inte sällan av barn eller andra som inte har tillgång till några andra färdmedel. Det är alltså viktigt att hålla i minnet vilken resenärgrupp, vilken geografi, och vilka reseärenden man menar när man talar om cyklandets utveckling.

I andra mätningar frågar man mindre specifikt om resandet, till exempel hur ofta man cyklar (antal dagar i veckan), eller om man cyklar till jobbet "på sommarhalvåret", utan att definiera vilken eller hur lång tidsperiod som avses.¹ Det säger sig självt att det då är svårt att med någon säkerhet skatta cyklandets totala omfattning, eller att jämföra resultaten från olika undersökningar. Det är bara den nationella resvaneundersökningen som fångar in cyklandet i hela landet under hela året.

Cyklandet är dock ändå svårt att mäta med någon precision, på grund av att cykelresorna är relativt få jämfört med andra färdmedel, framför allt de med personbil. För att kunna dra säkrare slutsatser om utvecklingen behöver vi därför kombinera flera års undersökningar.

Vi inleder med ett kort avsnitt om resvaneundersökningarna, och tar sedan itu med rapportens huvudavsnitt om cyklandets utveckling sedan 1995. Det följs av ett avsnitt om utvecklingen av cykelrelaterade olyckor. Ett avsnitt med några slutsatser och en diskussion kring orsaker avslutar rapporten.

1.1 Resvaneundersökningarna

De data som ligger till grund för denna rapport är de nationella resvaneundersökningarna från 1995 och framåt.² Undersökningarna har i grunden genomförts på samma sätt genom att

¹ [Jf \(2012\), *Var femte svensk cyklar till jobbet*, pressmeddelande 2012-05-23](#) (2015-05-28); *Svenskarnas cykelvanor 2012*, enkätundersökning av Svensk Cykling och SIFO, www.svenskcykling.se/2012/09/ (2015-05-28)

² Riks-RVU 1995–1998, RES 1999–2001, RES0506 och RVU Sverige 2011–2014

fråga ett urval av bosatta i Sverige som är 6–84 år om sina resor under en för varje urvals-person specifik mätdag.³ Intervjuer genomförs för varje dag under mätperioden. På så sätt täcker man in dags- och säsongvariationer, variationer i väder och klimat, etcetera, som kan vara betydelsefulla när man studerar cykling.

Det finns tre resebegrepp i resvaneundersökningarna: *reseelement*, *delresor* och *huvudresor*. De resebegrepp som i huvudsak används i den här rapporten är reseelement – för att beräkna färdlängder – och delresor, för att beräkna antalet resor där cykel har ingått i något led (inte nödvändigtvis den längsta sträckan).⁴

Det finns ändå vissa skillnader mellan de olika undersökningarna. I RES0506, till exempel, mättes resandet under ett brutet kalenderår från oktober 2005 till september 2006. Från RES 1999 började man fråga om delresor för att därifrån bygga upp huvudresor – dessförinnan hade man frågat om huvudresan först, för att därefter be de svarande om att dela upp denna i mindre delar. Metodförändringen bedöms dock inte ha haft någon avgörande påverkan på hur cyklandet registrerats. Här nedan redovisas den sammanlagda färdlängden till fots och med cykel år för år enligt de olika resvaneundersökningarna (Figur 1.1).



Figur 1.1 Sammanlagd färdlängd till fots och med cykel för olika år i resvaneundersökningarna.

Källa: Riks-RVU 1995–1998, RES 1999–2001, RES0506 och RVU Sverige 2011–2014.

Anm: Observera den brutna skalan på årsaxeln. Osäkerheter i undersökningen gör att förändringar mellan enskilda år inte alltid är statistiskt säkerställda.

³ Detta gäller den del av undersökningen som kallas "mätdagens resor", som är den relevanta för cykling. När vi refererar till "invånare" i rapporten betyder det befolkningen 6–84 år.

⁴ För mer information om undersökningarna, se [Trafikanalys Statistik 2015:10 RVU Sverige 2011–2014 – Den nationella resvaneundersökningen](#), [Beskrivning av statistiken: RVU Sverige 2014](#) och www.trafa.se/sv/Statistik/Resvanor/

2 Cyklandets utveckling

Från de nationella resvaneundersökningarna finns uppgifter om hur cyklandets utveckling ser ut i cyklad sträcka och i antal resor med cykel. Detta går att koppla till olika ärenden och olika delar av befolkningen. De går också att koppla geografiskt till bostadsregion, till exempel till olika typer av kommuner enligt SKL:s kommungruppsindelning (se Bilaga).

Totalt sett cyklar vi cirka 5,3 miljoner kilometer per dag enligt den senaste nationella resvaneundersökningen, RVU Sverige 2011–2014. Det är en minskning med 16 procent sedan mitten av 1990-talet, från 6,3 miljoner kilometer per dag. Mellan 1995–1998 och 1999–2001 gick cyklandet ned med hela 19 procent. Sedan mätperioden 2005/2006 går det dock att urskilja en viss ökning, men den är inte statistiskt säkerställd.

I antal resor räknat minskade cyklandet ännu mer, från 2,8 miljoner per dag till 1,9 miljoner per dag, eller en minskning med 34 procent. Räknat från millennieskiftet är minskningen 16 procent, från 2,2 miljoner cykelresor per dag 1999–2001.

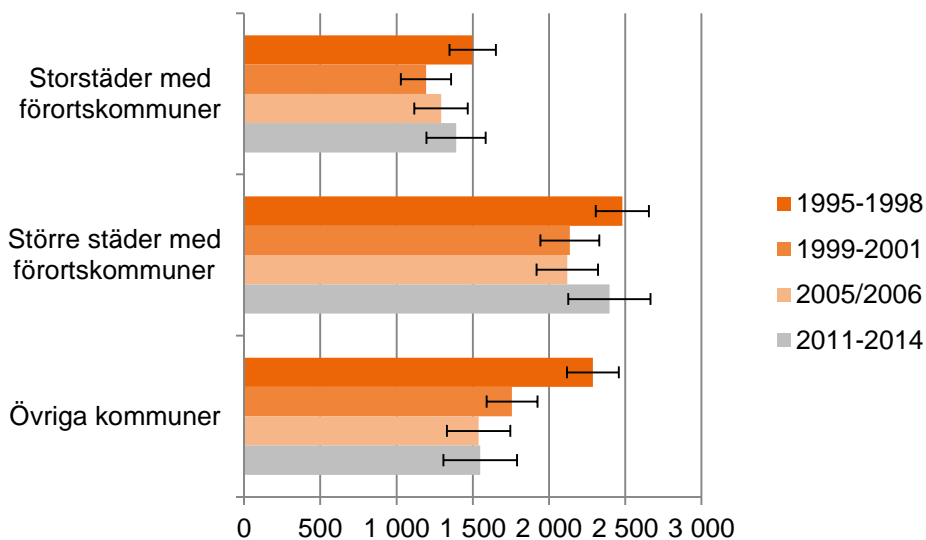
Denna minskning av cyklandet har skett trots att befolkningen har ökat. Den 31 december 1996 (mitt i den första mätperioden) fanns det 8,0 miljoner personer folkbokförda i Sverige i åldrarna 6–84 år, som är de åldrar som tillfrågas i undersökningarna.⁵ Den 31 december 2012 (mitt i den sista mätperioden) var motsvarande siffra 8,6 miljoner – en ökning med 8 procent.

Det genomsnittliga cyklandet per person, räknat i cyklad sträcka, har därmed minskat med hela 22 procent och ligger nu på 0,6 kilometer per person och dag. Räknat i antal cykelresor per invånare var minskningen 38 procent, från 0,35 cykelresor per invånare och dag 1995–1998 till 0,22 cykelresor per invånare och dag 2011–2014.

2.1 Cykling per kommuntyp

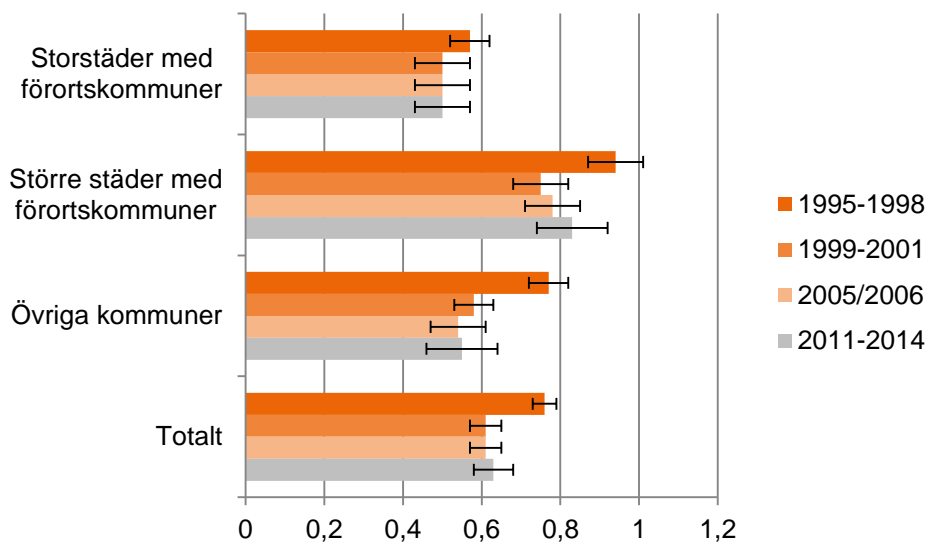
Om den cyklade sträckan fördelas på bostadsregion så har den i storstäderna med förortskommuner legat på en relativt stabil nivå den undersökta perioden (Figur 2.1). I större städer med förortskommuner gick cyklandet ner i slutet av 1990-talet, men har under senare år hämtat sig igen. I övriga kommuner syns dock en nedgång över hela perioden.

⁵ RVU liksom befolkningsstatistiken utgår från [SCB:s register över totalbefolkningen \(RTB\)](#).



Figur 2.1. Total cyklad sträcka (1 000 km) per dag, fördelat på boenderegion – sammanslagningar av SKL:s kommungrupper (se Bilaga).
 Källa: Riks-RVU 1995–1998, RES 1999–2001, RES0506 och RVU Sverige 2011–2014.
 Anm: Osäkerheten i skattningarna redovisas med felstaplar som 95 % konfidensintervall.

Till detta ska läggas att befolkningsutvecklingen ser olika ut i olika regioner, och det kan därför vara intressant att studera cyklandet i antal kilometer per person (Figur 2.2).

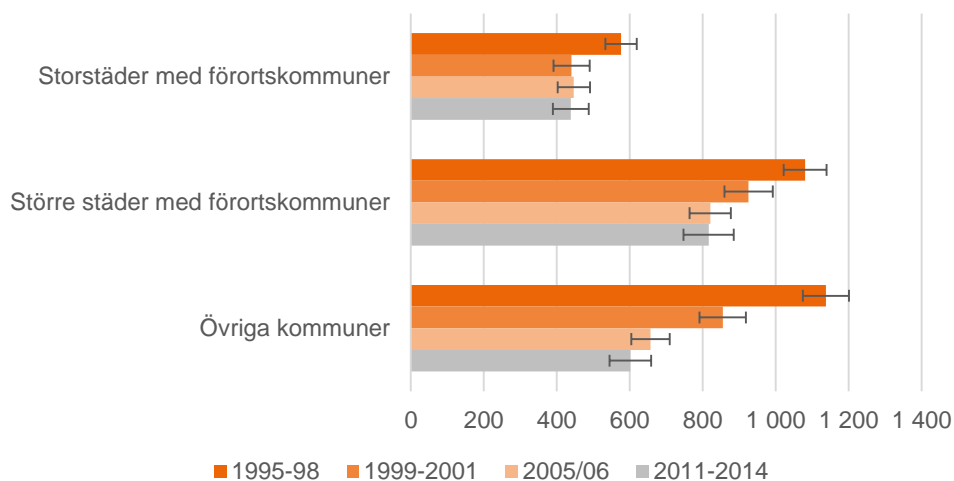


Figur 2.2. Cyklad sträcka (km) per invånare och dag, fördelat på boenderegion.
 Källa: Riks-RVU 1995–1998, RES 1999–2001, RES0506 och RVU Sverige 2011–2014.
 Anm: Osäkerheten i skattningarna redovisas med felstaplar som 95 % konfidensintervall.

Det går inte att se att invånarna har ökat sitt cyklande per person, utan det har snarare minskat åtminstone sett från den första mätperioden. Den ökning Figur 2.1 som går att urskönja tycks alltså bero på en ökande befolkning.

I storstäderna med förortskommuner finns det snarare en antydning om att invånarna cyklar kortare sträckor per dag än i mitten av 1990-talet, men förändringen är inte signifikant (Figur 2.2). I större städer med förortskommuner cyklade invånarna också kortare sträckor under 2000-talets första år än på 1990-talet, men det sker en viss, icke signifikant ökning i den senaste undersökningen. I övriga kommuner visar resvaneundersökningarna en signifikant nedgång i cyklandet per person under slutet av 1990-talet, som sedan har legat kvar.

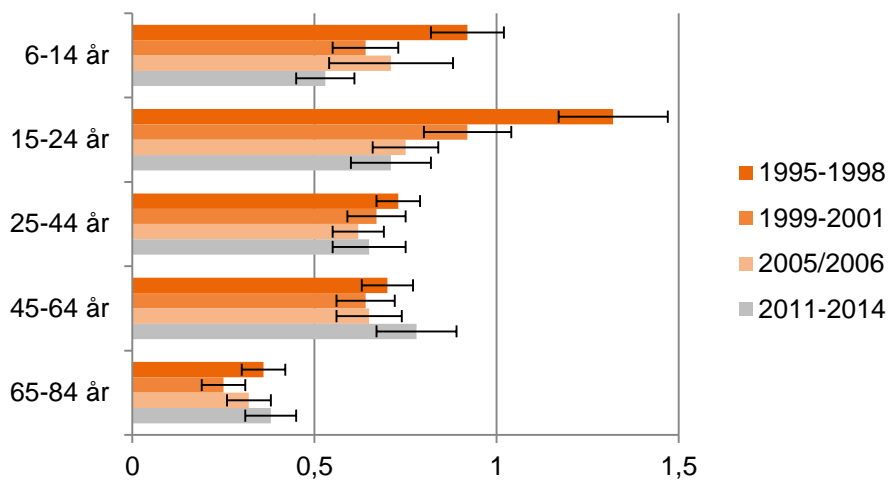
Om vi istället ser på antalet delresor, där cykel ingår som ett av färdsattna (inte nödvändigtvis med längst sträcka), så har dessa minskat i alla kommuntyper mellan de två första mätperioderna. I större städer med förortskommuner och i övriga kommuner har de även fortsatt att minska efter den andra mätningen (Figur 2.3). Mellan de två senaste mätningarna 2005/2006 och 2011–2014 ligger antalet resor som inbegriper cykel stilla i storstäder med förortskommuner och i större städer med förortskommuner, medan de minskat ytterligare något i övriga kommuner. Den sista minskningen är dock inte statistiskt säkerställd. Märk väl att befolkningsförändringar också spelar in i det här diagrammet – med ökande befolkning ökar antalet resor, och kommuntypernas utveckling skiljer sig åt i det här avseendet. Minskande eller ett konstant antal resor kombinerat med längre total färdlängd innebär att varje cykelresa i genomsnitt blir längre.



Figur 2.3 Genomsnittligt antal tusen delresor per dag där cykel använts som ett färd sätt. Källa: Riks-RVU 1995–1998, RES 1999–2001, RES0506 och RVU Sverige 2011–2014. Anm: Osäkerheten i skattningarna redovisas med felstaplar som 95 % konfidensintervall.

2.2 Ålder

Tittar vi på hur olika delar av befolkningen cyklar efter åldersgrupp, så visar resvaneundersökningarna att barn och unga vuxna cyklar allt mindre (Figur 2.4), medan cyklandet i de övre åldrarna är på väg att öka. Barn (6–14 år) cyklar 42 procent kortare sträcka nu än under mitten av 1990-talet, och ungdomar och unga vuxna (15–24 år) cyklar 46 procent kortare nu. Förändringarna i åldrarna 25–64 år är inte signifikanta, även om en tendens till ökning kan ses i gruppen 45–64 år i den senaste undersökningen. Personer över 65 år cyklar omkring 50 procent längre nu än de gjorde runt år 2000, men jämfört med perioden 1995–98 är det bara en återgång till samma nivå efter en tillfällig nedgång.

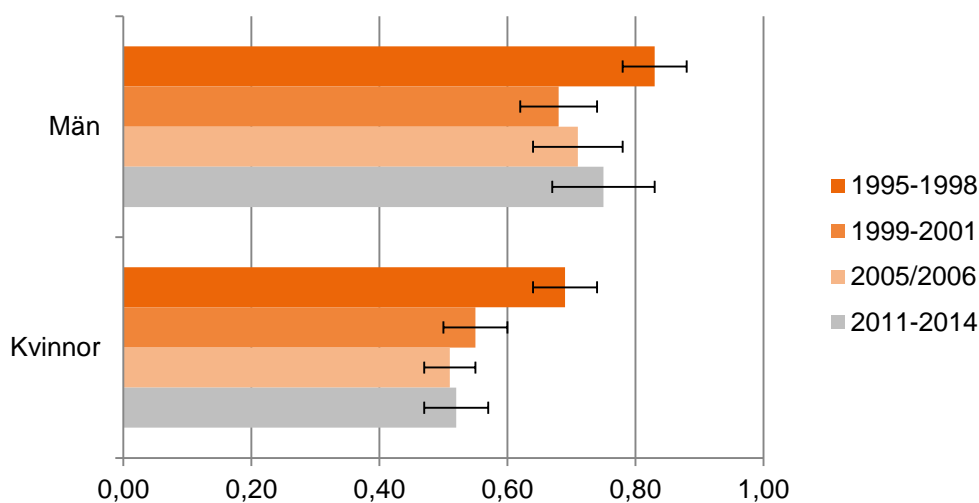


Figur 2.4. Cyklad sträcka (km) per invånare och dag, fördelat på ålder.
 Källa: Riks-RVU 1995–1998, RES 1999–2001, RES0506 och RVU Sverige 2011–2014.
 Anm: Osäkerheten i skattningarna redovisas med felstaplar som 95 % konfidensintervall.

2.3 Kön

Både mäns och kvinnors cyklande har minskat sedan mitten av 1990-talet. Män cyklade i genomsnitt cirka 20 procent längre per invånare än kvinnor under mitten av 1990-talet, och enligt den senaste resvaneundersökningen cyklar de nu cirka 40 procent längre – men på en lägre nivå. För män minskade cyklad sträcka per person med 18 procent mellan de två första mätperioderna, efter det tycks den ha ökat något men ökningen är inte statistiskt säkerställd.

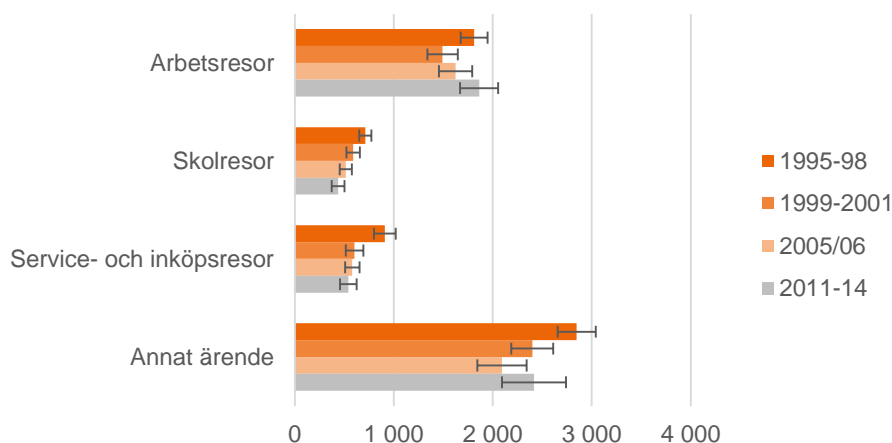
För kvinnor minskade istället cyklad sträcka per person med 20 procent, och denna minskning har snarare fortsatt än att det skett en återhämtning.



Figur 2.5. Cyklad sträcka (km) per invånare och dag, fördelat på män och kvinnor.
 Källa: Riks-RVU 1995–1998, RES 1999–2001, RES0506 och RVU Sverige 2011–2014.
 Anm: Osäkerheten i skattningarna redovisas med felstaplar som 95 % konfidensintervall.

2.4 Reseärende

Med tanke på de skillnader vi sett då vi jämfört olika grupper av befolkningen kan det vara av intresse att se om det beror på en omfördelning av ärenden för cykelresorna. Om vi fördelar den cyklade sträckan på resans huvudsakliga ärende kan vi se att det minskade cyklandet gäller alla typer av resor utom arbetsresor (Figur 2.6). Särskilt skolresor och "service och inköp" utmärker sig med minskningar av färdlängden på 34 respektive 42 procent. Att cyklandet till skola minskat stämmer väl med iakttagelsen i avsnitt 2.2 att barn och unga vuxna har minskat sitt cyklande. För arbetsresor gick den cyklade sträckan först ned med 14 procent mellan 1995–1998 och 1999–2001, för att sedan återhämta sig gradvis. Till de senaste mätningarna visar sträckan till och med på en svag ökning jämfört med mitten av 1990-talet, om än inte statistiskt säkerställd. Sedan 1999–2001 ser vi en ökning av total färdlängd (alla invånare) med 25 procent för arbetsresor. Under samma period har befolkningen 6–84 år endast ökat med 6 procent.



Figur 2.6. Total cyklad sträcka per dag (1 000 km), fördelat på resans ärende (delresor).

Källa: Riks-RVU 1995–1998, RES 1999–2001, RES0506 och RVU Sverige 2011–2014.

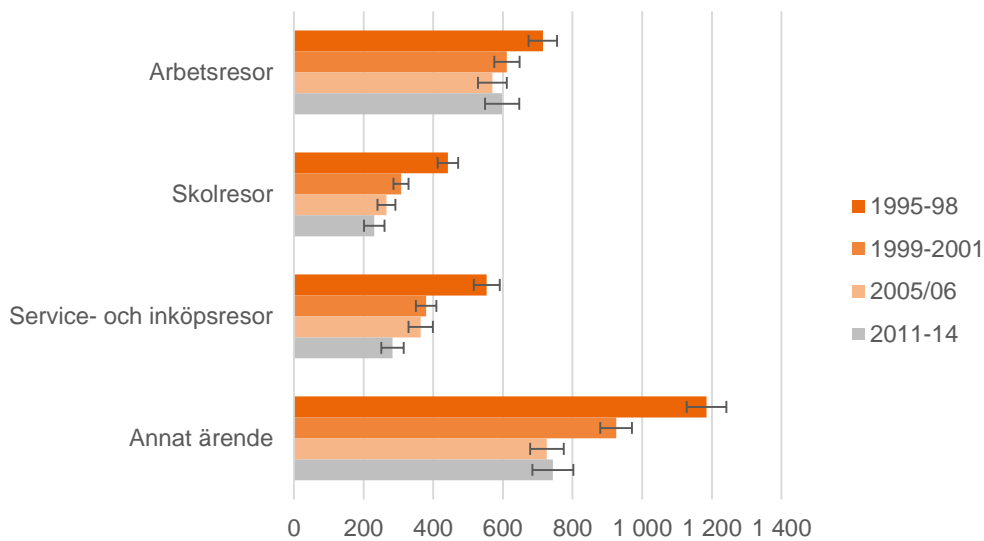
Anm: Osäkerheten i skattningarna redovisas med felstaplar som 95 % konfidensintervall.

Om vi istället vänder blicken mot antalet arbetsresor (delresor) med cykel, så har det minskat med 16 procent sedan 1995–1998, men legat still sedan 1999–2001 (Figur 2.7).

I kombination med föregående diagram kan vi därför dra slutsatsen att cykelresorna till arbetet i genomsnitt har blivit längre – den genomsnittliga arbetsresan med cykel har ökat i längd från 2,5 till 3,1 kilometer, en ökning med 23 procent.

Skolresorna visar en ännu tydligare nedgång i antal över tiden, med 48 procent, liksom service- och inköpsresor (49 procent). Cykelresor med "annat ärende" har minskat i antal med 37 procent (Figur 2.7). Även dessa cykelresor har alltså ökat i längd. Den genomsnittliga skolresan med cykel var 1,6 kilometer lång 1995–98, och under 2011–2014 hade den ökat till 1,9 kilometer, eller blivit 18 procent längre.

Att genomsnittlig färdlängd för resor med cykel har ökat från 1995–1998 till 2011–2014 är alltså gemensamt för alla reseärenden. Mest har den ökat för "annat ärende", från 2,4 till 3,2 kilometer (35 procent). Här ingår till exempel rundturer med cykel. För alla reseärenden tillsammans har cykelresor ökat i färdlängd från 2,2 till 2,8 kilometer (31 procent).



Figur 2.7. Genomsnittligt antal tusen delresor per dag där cykel använts som ett färdstätt.
 Källa: Riks-RVU 1995–1998, RES 1999–2001, RES0506 och RVU Sverige 2011–2014.
 Anm: Osäkerheten i skattningarna redovisas med felstaplar som 95 % konfidensintervall.

Här kan även nämnas att i färdmedelsfördelningen för arbetsresor räknat i antal huvudresor har andelen arbetsresor där cykel används som ett färdstätt minskat från 16 procent under perioden 1995–1998 till 12 procent 2011–2014. För skolresorna har cykelandelen minskat ännu mer. För dessa resor gick andelen ned från 23 procent under perioden 1995–1998 till 14 procent 2011–2014. Men samtidigt har alltså den genomsnittliga cykelresan blivit längre. En möjlig förklaring till detta skulle kunna vara att en del korta cykelresor har "försvunnit" på grund av generellt ökade avstånd till arbetsplatser och skola. I nästa avsnitt ska vi därför undersöka utvecklingen av färdlängderna i allmänhet för arbets- och skolresor.

2.5 Färdlängder – alla färdstätt

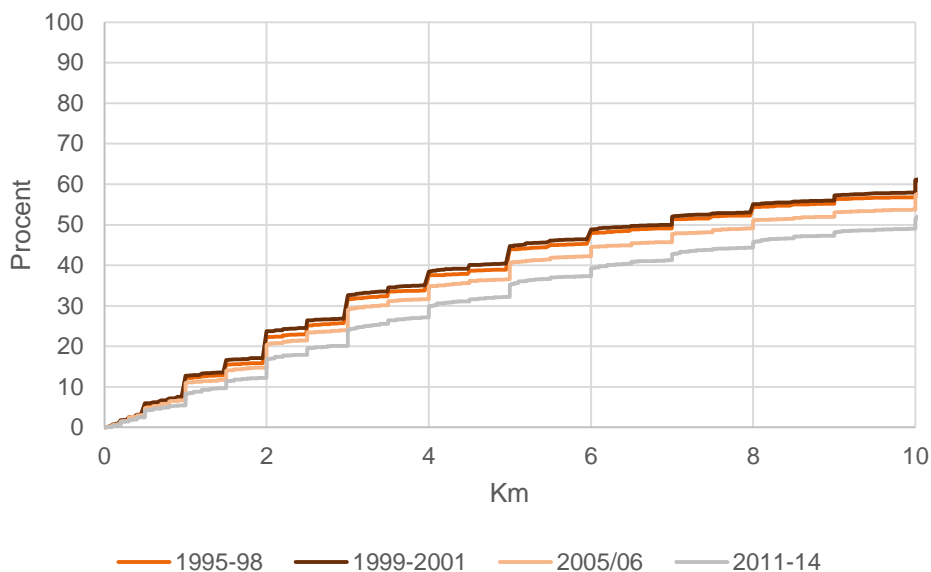
För att få en uppfattning om huruvida förändringen av färdlängd är en specifik utveckling för bara cyklingen, eller en generell utveckling för alla färdstätt, tar vi fram diagram på färdlängder oavsett färdstätt för arbetsresor och skolresor.

Om vi tittar närmare på fördelningen av arbetsresornas längd går det att konstatera att andelen korta arbetsresor totalt sett har blivit färre (Figur 2.8). Under perioden 1995–1998 var 44 procent av arbetsresorna 5 kilometer eller kortare, och andelen som var 1 kilometer eller kortare var 13 procent. Ungefär en tredjedel av resorna var alltså mellan 1 och 5 kilometer.

För perioden 2011–2014 hade andelen resor upp till 5 kilometer sjunkit till 37 procent, och andelen resor upp till 1 km till 10 procent, vilket ger att även andelen resor mellan 1 och 5 kilometer hade sjunkit, till ungefär en fjärdedel.

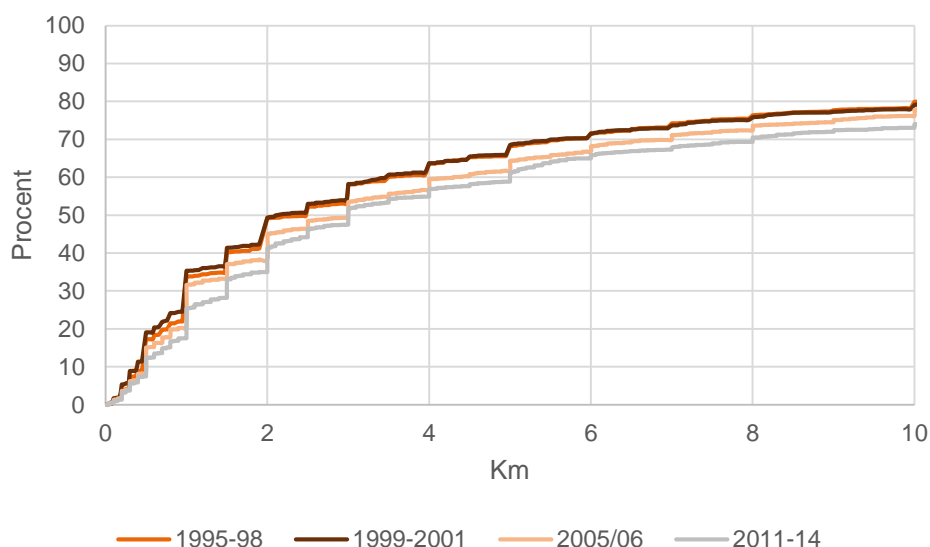
Andelen arbetsresor mellan 5 och 10 kilometer var däremot oförändrad mellan 16 och 17 procent, oavsett period.

Den minskade andelen korta arbetsresor över huvud taget skulle alltså kunna vara en delförklaring till den minskande andelen arbetsresor där cykel ingår.



Figur 2.8. Fördelning av färdlängder för arbetsresor, oavsett färd sätt.
 Källa: Riks-RVU 1995–1998, RES 1999–2001, RES0506 och RVU Sverige 2011–2014.

Då det gäller reslängden till skolan så är andelen korta resor högre än för arbetsresor, vilket förstås avspeglar att åtminstone grundskolor oftast är lokaliserade i anslutning till större bostadsområden. Men även här märks en förändring. Sedan perioden 1995–1998 har andelen resor upp till 1 kilometer minskat från 34 procent till 25 procent under perioden 2011–2014 (Figur 2.9). För längre resor – mellan 1 och 5 kilometer – har andelen ökat något, från 34 procent till 36 procent. Liksom för arbetsresor så har alltså andelen korta skolresor minskat sedan mitten av 1990-talet.



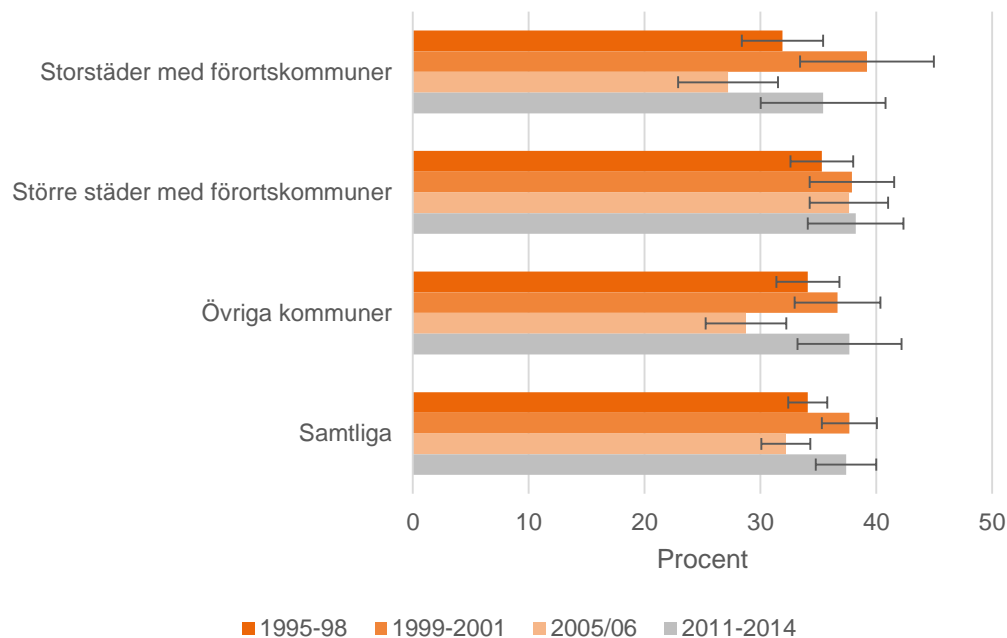
Figur 2.9. Fördelning av färdlängder för skolresor, oavsett färd sätt.
 Källa: Riks-RVU 1995–1998, RES 1999–2001, RES0506 och RVU Sverige 2011–2014.

2.6 Säsongsvariationer

Cyklandet är inte konstant över årets alla månader. En större andel av cyklandet sker under sommarmånaderna än under vintermånaderna. Om cykeln är på väg att bli ett fullvärdigt alternativ till personbil och kollektivtrafik så bör denna säsongsvariation minska. Vi har här definierat vintersäsongen för cykling som halvåret november–april, och mätt andelen av antalet delresor med cykel som sker under denna period jämfört med det totala antalet delresor under mätåret. Vi kan inte se någon tydlig trend åt något håll vad gäller vintercyklings andel av cyklandet under året. I storstäder med förortskommuner och i övriga kommuner så har andelen gått både upp och ned under den senaste 20-årsperioden (Figur 2.10). I större städer med förortskommuner har vintercyklings andel varit mer stabil och inte förändrats nämnvärt mellan någon av mätperioderna.

Mellan de två senaste mätperioderna har vintercyklings andel ökat i övriga kommuner och även totalt sett ("Alla kommuner"). I storstäder med förortskommuner finns också en tendens till ökning, men inte lika säker.

I detta sammanhang kan även nämnas att hösten 2005 var ovanligt varm, men våren 2006 var kall i södra Sverige, speciellt i mars.⁶ Det kan möjligen ha försenat cykeldebuten det året, och ha medverkat till nedgången. Från maj var det å andra sidan varmare än normalt, och i september slogs det värmererekord, vilket kan ha bidragit till att cyklingen under sommarhalvåret⁷ var större än normalt. Dessa två vädermässiga faktorer skulle alltså ha kunnat bidra till den lägre andelen för denna mätperiod.



Figur 2.10 Andel i procent av delresor där cykel använts som genomförts under vinterhalvåret, november–april. Källa: Riks-RVU 1995–1998, RES 1999–2001, RES0506 och RVU Sverige 2011–2014. Anm: Osäkerheten i skattningarna redovisas med felstaplar som 95 % konfidensintervall.

⁶ SMHI (2005), *Väder och Vatten 13/2005*, och SMHI (2006), *Väder och Vatten 13/2006*.

⁷ Det vill säga oktober 2005 och maj–september 2006 för denna mätperiod.

3 Olyckor med cykel

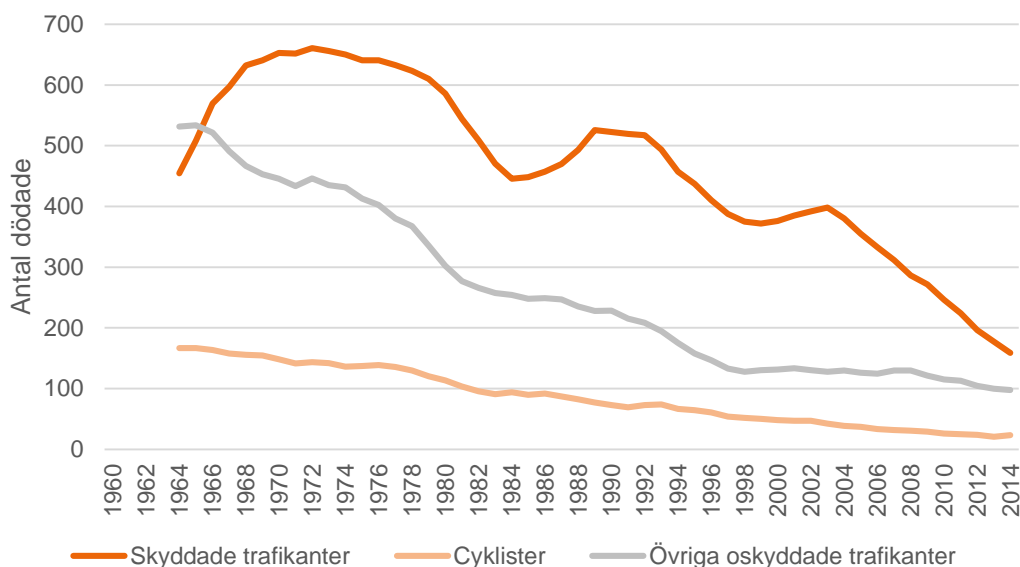
Inom de transportpolitiska målen (funktionsmålet) ryms preciseringen att "förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras". Bakom detta ligger förstås tanken att vi ska åka mindre bil och därmed minska miljöbelastningen och förbättra hälsan. Att åka kollektivt är dessutom väldigt säkert jämfört med att åka personbil, men detta gäller tyvärr inte för cykel och gående. Dessa så kallade oskyddade trafikanter – motorcyklister, mopedister, cyklister och gående – löper en betydligt högre risk att omkomma i trafiken, jämfört med de skyddade trafikanterna (de som färdas i bil, buss och lastbil).⁸ De oskyddade trafikanterna är förstås mer utsatta vid kollisioner. Många minns kanske Trafiksäkerhetsverkets kampanj från 1980-talet: "Barn är mjuka. Bilar är hårda."

Antalet omkomna i vägtrafiken har generellt minskat kraftigt de senaste åren, bland annat på grund av ett målmedvetet arbete med den så kallade Nollvisionen⁹ (Figur 3.1). Den stora förbättring som skett för skyddade trafikanter under det senaste decenniet motsvaras dock inte riktigt av nedgången för oskyddade trafikanter. Antalet dödade skyddade trafikanter har minskat med 55 procent de senaste tio åren. För cyklisterna är minskningen under samma period 37 procent, och för övriga oskyddade trafikanter 23 procent.

En del av minskningen i antalet omkomna beror på att cyklandet minskat med 16 procent i cyklad sträcka sedan perioden 1995–1998 (kapitel 2). För att beräkna hur risken för dödsfall på cykel i trafiken har utvecklats kan man relatera antalet omkomna cyklister till antalet cyklade kilometer. Genomsnittet för antalet omkomna per år under 1995–1998 var 58, fördelade på 2,3 miljarder cyklade kilometer. Det ger risken 25 omkomna per miljard cyklade kilometer. Motsvarande siffror för perioden 2011–2014 är 23 omkomna per år och 1,9 miljarder kilometer, vilket ger risken 12 omkomna per miljard cyklade kilometer. Risken att dö i en cykelolycka har således mer än halverats på halvtannat decennium.

⁸ [Vägtrafikskador 2013, Trafikanalys Statistik 2014:8, s. 45.](#)

⁹ [Brüde, U. \(2013\). Sveriges trafiksäkerhet i ett 100-årigt perspektiv, Mitt i Trafiken, Sveriges trafikskolors riksförbund \(STR\).](#)



Figur 3.1 Antal omkomna i vägtrafiken, fem års glidande medelvärden, åren 1960-2014.
Anm: Skyddade trafikanter är trafikanter i bil, buss eller lastbil. Övriga oskyddade trafikanter är motorcyklister, mopedister, gående och övriga dvs. bland annat skoteråkare och ryttare.
Källa: Vägtrafikskador 2014 (Trafikanalys Statistik 2015:8, Tabell 6.2).

Under 2014 omkom 33 cyklister, vilket var en betydligt högre siffra än året innan (14 cyklister). De senaste 10 åren har i genomsnitt 26 cyklister omkommit varje år. Förutom att ett antal personer omkommer på cykel varje år så skadas mångdubbelt fler.

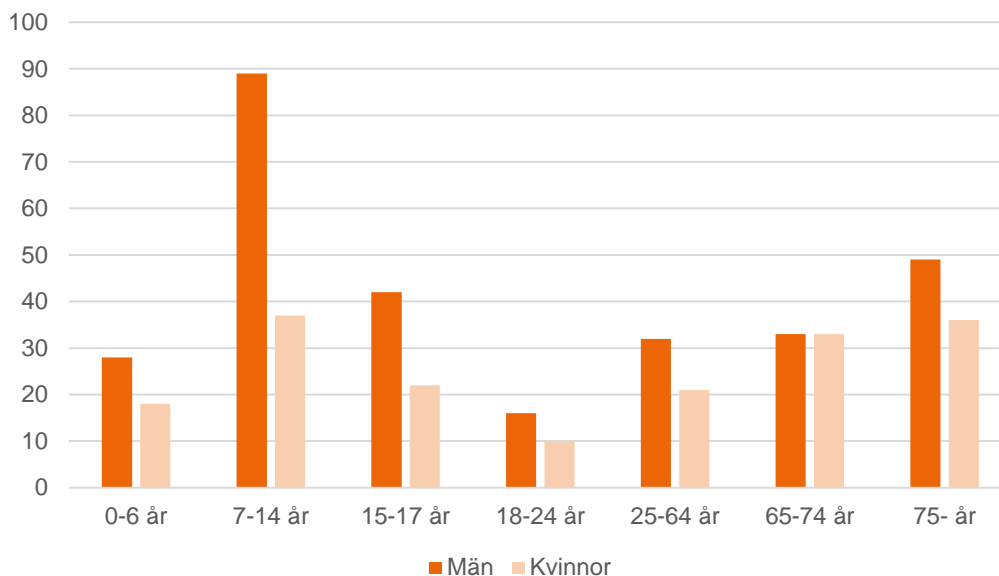
Den officiella statistiken över dödade och skadade i vägtrafiken baseras på polisrapporterade olyckor. Statistik om antal dödade i alla trafikantgrupper har god täckning eftersom flera olika källor används och kontrolleras mot varandra. Däremot har statistiken om skadade stor underreportering eftersom alla olyckor inte kommer till polisens kännedom. Än viktigare är att denna underreportering är större när det gäller cyklister. Det gör att statistiken är en underskattning av det verkliga antalet skadade, speciellt när det gäller antalet skadade cyklister. Medan de flesta cyklister som omkommer gör det i kollision med motorfordon, så skadas flest cyklister (78 procent) i singelolyckor, till stor del på grund av halka (cirka 60 procent av alla skadade).¹⁰ Det är inte orimligt att polisen sällan får kunskap om och kan rapportera från sådana olyckor.

Enligt polisen (och därmed den officiella statistiken) är det ungefär 300 cyklister som blir *svårt skadade* varje år.¹¹ Samtidigt är det enligt sjukvårdens patientregister nästan 3 000 cyklister som varje år blir inlagda på sjukhus minst 24 timmar på grund av en trafikolycka.¹² Enligt patientregistret minskar antalet svårt skadade personbilar med cirka 7 procent per år, medan antalet svårt skadade cyklister endast minskar med drygt en procent per år. Sedan år 2008 är skadade cyklister en större patientgrupp än skadade personbilar. Totalt är det knappt 8 000 personer varje år som är inskrivna i slutenvården minst 24 timmar efter en trafikolycka, och cyklister utgör numera alltså en dryg tredjedel (36 procent) av alla dessa. De grupper som råkar ut mest för svåra skador är pojkar 7–17 år och män över 75 år (Figur 3.2).

¹⁰ VTI (2013). *Statistik över cyklisters olyckor - Faktaunderlag till gemensam strategi för säker cykling*. VTI Rapport 801.

¹¹ *Vägtrafikskador 2014*, Trafikanalys Statistik 2015:8, tabell 6.2.

¹² *Vägtrafikskadade i sjukvården 2011*, Trafikanalys Statistik 2013:23. Den nyaste tillgängliga statistiken avser åren 1998-2011.



Figur 3.2 Olycksrisk, svårt skadade med cykel per 100 000 invånare för olika åldrar och kön.
Källa: Vägtrafikskadade i sjukvården 2011, Trafikanalys Statistik 2013:23, tabell 1c.

Förutom antalet svårt skadade i vägtrafiken används även ett annat mått inom trafiksäkerhetsarbetet: antal *allvarligt skadade*. Med allvarligt skadad avses en person som får bestående men av en trafikolycka i bemärkelsen varaktig funktionsnedsättning, en nedsättning på till exempel 1 eller 10 procents nivå. Måttet är beräknat utifrån *sannolikheter* för funktionsnedsättning och avser alltså inte specifika fysiska personer. När man beräknar antalet allvarligt skadade så framträder även här cyklister som den största trafikantgruppen sedan några år.¹³ Antalet allvarligt skadade med funktionsnedsättning 1 procent har ökat de senaste två åren, och den största förklaringen är en ökning bland cyklister, från runt 1 800 personer till 2 200 per år.

Av de 33 cyklister som omkom under 2014 var 26 män och 7 kvinnor (79 procent män). Bland trafikdödade totalt under 2014 var 71 procent män. Två av de omkomna cyklisterna var barn (under 18 år) och 16 cyklister var 65 år eller mer. Bland de cyklister som skadas i trafiken och vårdas på sjukhus mer än 24 timmar är det barn 7–14 år och de allra äldsta (75 år och äldre) som är flest i förhållande till deras antal i befolkningen.

Man har särskilt adresserat barns säkerhet på cykel med den hjälmlag som trädde i kraft 1 januari 2005, som innebar att barn och ungdomar under 15 år numera ska ha hjälm då de cyklar eller blir skjutsade på cykel.¹⁴ Den som inte använder hjälm kan stoppas av polisen (men inte bötfällas). Något förslag på hjälmlag för vuxna finns inte i dagsläget.

Hjälmanvändningen skattas totalt sett till 37 procent under 2014, vilket är den högsta nivån sedan mätningarna började 1988.¹⁵ Bland barn är hjälmanvändningen mycket högre, 81 procent för barn upp till 10 år i bostadsområden, och 90 procent för cyklande till skolan i låg- och mellanstadierna (6–12 år). För barn som cyklar till högstadiet (13–15 år) är användningen

¹³ [Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2014 - målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020, Trafikverket dokument 2015:073](#), figur 5.

¹⁴ Trafikförordningen (1998:1276), 6 kap. 4a §.

¹⁵ [VTI \(2015\). Cykelhjälm användning i Sverige 1988–2014, VTI notat N9-2015.](#)

betydligt lägre, 38 procent. För vuxna som cyklar till arbetet är hjälmanvändningen cirka 29 procent.

En strategi för ökat cyklande och säkrare cyklande har tagits fram av aktörerna inom samarbetet "Tillsammans för Nollvisionen" (Trafikverket, Transportstyrelsen, SKL, Cykelfrämjandet med flera).¹⁶ Bland de omständigheter som påverkar cyklisters säkerhet nämns bland annat motorfordonens farthållning – särskilt i tätort – samt hjälmanvändning och säkra cykelbanor. I det uppföljningsarbete som görs kontinuerligt i trafiksektorn, med en resultatkonferens varje år, följs ett antal indikatorer som särskilt påverkar skador och omkomna på cykel: hjälmanvändning bland barn och vuxna, säkra GCM-överfarter (gång, cykel och moped) och underhåll av gång- och cykelvägar i tätort. Mätning av säkra överfarter och underhåll av cykelvägar är nyligen påbörjade och det är därför ännu svårt att säga något om utvecklingen.

¹⁶ [Gruppen för Nationell Samverkan, Väg \(GNS Väg\): Expertgrupp Cyklister och Gående \(2015-06-26\); *Säkrare cykling - gemensam strategi för år 2014-2020*, Trafikverket dokument 2014:030](#)

4 Analys och diskussion

I rapporten presenterar vi fyra mått på cyklande: cyklad sträcka totalt, cyklad sträcka per invånare, totalt antal resor där cykel ingår, och andel av antalet resor som sker med cykel (som vi kan kalla cykelandelen).¹⁷ Vi presenterar också utvecklingen av genomsnittlig färdlängd för cykelresor och för resor med alla färdssätt till arbete och skola.

Vilket mått man väljer att titta på beror förstås på vad man är intresserad av. Total cyklad sträcka och totalt antal cykelresor påverkas av befolkningsutvecklingen, till skillnad från cyklad sträcka per invånare och cykelandelen. Total cyklad sträcka och cykelandelen (andel av total färdlängd) indikerar, tillsammans med gång och viss kollektivtrafik, hur stor andel av persontransporterna som sker på ett långsiktigt hållbart sätt. Cyklad sträcka per invånare har betydelse ur folkhälsosynpunkt och för olycksrisker.

Utvecklingen av cykelandelen och andelarna för andra färdssätt säger något om vilket färdssätt som väljs för nya och gamla resor, vilket i sin tur förstås påverkas av hur målpunkterna är lokaliserade och de olika trafikslagets fysiska egenskaper och konkurrenskraft när det gäller att överbygga avstånd i rummet. Den illustrerar den allmänna utvecklingen av arbetslivets geografi, pågående regionförstoring, och hur transportsystemets olika delar samspelar och motverkar varandra, men även utvecklingen av människors attityder mot olika färdssätt. Olika färdssätt har förstås alla sina för- och nackdelar, och är olika lämpliga på olika avstånd och vid olika tillfällen, men det finns även personliga preferenser som spelar in.

Genomsnittlig färdlängd för cykelresor och andra resor, slutligen, är en annan illustration av strukturella förändringar som kan ha att göra med koncentration av verksamheter och urbanisering, men kan även de visa hur människors attityder mot olika färdssätt förändras. Det finns dock flera möjliga förklaringar till varför färdlängden med cykel och med andra färdssätt blir längre, och alla handlar antagligen inte om frivilliga val.

Det finns en trend av ökad hälsomedvetenhet, vilket torde gynna cykling som färdssätt.¹⁸ Även försäljningen av cyklar och relaterade produkter har ökat på senare år.¹⁹ Med cykel kombinerar man fysisk aktivitet, ljus och frisk luft med den nödvändiga resan till jobb eller skola. Cykel kan även kombineras med kollektivtrafik, där resandet kan kombineras med möjligheten att läsa eller arbeta. Man bör dock vara uppmärksam på de nya risker för olyckor som kan följa av att antalet oskyddade trafikanter koncentreras till vissa platser vid vissa tidpunkter.

Efter en markant nedgång av *total* cyklad sträcka mot slutet av 1990-talet kan det sedan millennieskiftet skönjas en viss återhämtning i storstäder och större städer med deras förortskommuner. Återhämtningen drivs främst av befolkningsutvecklingen, men vi ser också att färdlängden ökar i genomsnitt för cykelresor, liksom för alla andra färdssätt till arbete och skola. I gruppen "övriga kommuner" har cyklandet sjunkit ytterligare något. Längst sträcka totalt sett, 45 procent av allt cyklande, cyklas det i "större städer med förortskommuner", och därefter i

¹⁷ Man skulle här även kunna tänka sig att studera andelen av färdlängden (transportarbetet) som sker med cykel, men den andelen skulle bli ganska liten och därför befattad med stor osäkerhet.

¹⁸ [Svensk Handel. Köpsuget, april 2014](#). Hälsotrenden sägs yttra sig i ökad konsumtion av sport och friluftsportartiklar och deltagande i motionslopp, samt ökad konsumtion av ekologiska produkter ([KRAV Marknadsrapport 2015](#)). Enligt [SCB:s tidsanvändningsstudie](#) använde också både män och kvinnor något mer tid till idrott och friluftsvksamhet 2000 och 2010 än de gjorde 1990, men mellan 2000 och 2010 sker ingen förändring.

¹⁹ [Svensk Cykling. Cykeltrendrapport 2014](#)

”övriga städer” (29 procent). Resterande 26 procent av den totala sträckan cyklas i storstäder med förortskommuner.

Räknat i totala *antalet* cykelresor har dock cyklandet legat konstant eller minskat sedan den inledande nedgången i slutet av 1990-talet. Antalet resor där cykel används på någon del av resan har nästan halverats i ”övriga kommuner” (– 47 procent). Det var tidigare den kommungrupp där det gjordes flest cykelresor. Nu är det i ”större städer med förortskommuner” som det görs flest cykelresor – 44 procent av antalet cykelresor i landet. Minskningen av antalet cykelresor har varit minst i storstäder med förortskommuner, och där har de också legat still sedan den inledande nedgången. Det har förstås delvis att göra med urbaniseringen och befolkningsökningen i dessa städer.

Svenskarnas genomsnittliga cykelsträcka sjönk också markant i alla kommungrupper, och med 18 procent totalt, mot slutet av 1990-talet, för att därefter stabiliseras. I ”större städer med förortskommuner” märks en svag tendens till ökning av den genomsnittliga cykelsträckan i senare undersökningar.

Den sjunkande tendensen tycks delvis motsäga de rapporter vi får om ett generellt ökat cyklande, ökad konsumtion av cykelutrustning och ökad hälsomedvetenhet, men det beror på den relativt långa tidsperiod vi studerat. Som vi ser skedde det en relativt kraftig och bred nedgång i början av perioden, men därefter har det skett en stabilisering eller till och med en ökning i vissa grupper. Vi ser emellertid också att den senaste utvecklingen i mångt och mycket hänger ihop med befolkningsökningen och åldersstrukturen i dessa orter. Detta visar betydelsen av att använda standardiserade metoder för att mäta cyklandet. Att man äger flera cyklar eller att fler säger sig cykla ”på vintern” betyder inte nödvändigtvis att det cyklas mer totalt sett.²⁰

Vår undersökning visar vidare tydligt att barns och unga vuxnas cyklande har minskat med över 40 procent under perioden, mätt i färdlängd per invånare. Det visar sig också genom att skolresorna på cykel blivit 48 procent färre. Det kan finnas anledning att begrunda detta ur ett folkhälsoperspektiv, eftersom resvanor grundläggs tidigt. Om barn i skolåldern cyklar allt mindre innebär det sannolikt att cykling inte blir ett naturligt alternativ senare i livet heller. Slutsatserna man drar av detta beror förstås i hög grad på vad barnen använder för färd sätt i stället, vilket inte denna studie kan ge svar på.

För personer över 45 år märks istället en gradvis återgång av färdlängden per invånare på cykel, efter en nedgång, till de nivåer som gällde 1995–98. Vi konstaterar också att det minskade *antalet* cykelresor fördelar sig lika på alla reseärenden, men för arbetsresor märks en återhämtning av *färdlängden* till de nivåer som gällde 1995–98. Arbetsresorna har alltså i genomsnitt blivit längre, även för cykelresorna. Detta är en generell trend som gäller för arbetsresor och skolresor oavsett färd sätt.

För alla andra reseärenden – skola, service och inköp, och övriga ärenden – har den *totala* färdlängden med cykel minskat. Färdlängderna har dock inte minskat lika mycket som *antalet* cykelresor. Den genomsnittliga färdlängden med cykel är i de senaste årens undersökningar 2,8 kilometer, mot 2,2 kilometer i undersökningarna 1995–98. Det är en ökning med 31 procent.

Cyklad sträcka per invånare sjönk markant från en nivå på 760 meter i genomsnitt per dag mellan 1995–98 till perioden efter (1999–2001). Sedan dess har nivån legat i stort sett stilla.

²⁰ Dessa undersökningar kan naturligtvis ändå äga sin giltighet, men mera i form av attitydundersökningar, och de kan även följas upp över tid.

Den genomsnittliga svensken 6–84 år cyklar nu 630 meter per dag, en minskning på 17 procent. Minskningen skedde i alla kommungrupper. Längst sträcka cyklar invånarna i ”större städer med förortskommuner”, 830 meter per dag, och kortast i ”storstäder med förortskommuner”, cirka 500 meter per dag. Många av dessa cyklar naturligtvis aldrig.

Det sägs att vintercyklingen har ökat, och Svensk Cykling rapporterar att bland annat dubbäcksförsäljningen för cyklar ökar.²¹ Vi ser att andelen delresor där cykel ingår som görs under vinterhalvåret visserligen har ökat mellan de två senaste mätningarna, men det kan bero på tillfälliga väderförhållanden under mätåret oktober 2005–september 2006, som hade en ovanligt kall vår och ovanligt varma höstar, vilket alltså sammantaget kan ha gett en onormalt låg vintercyklingsandel. Om man istället jämför med tidigare undersökningar ser vi ingen förändring av andelen vintercykling.

Vad beror då denna utveckling på? Tyvärr finns det inga uppgifter i de nationella resvaneundersökningarna om *varför* cykeln används på en viss resa, eller *varför* cykeln *inte* används på en annan resa.²² För arbets- och skolresor kan det dock tänkas att avståndet till arbetet respektive skolan har en relativt stor inverkan. Om sträckan är för lång är inte cykeln ett rimligt alternativ, om den är tillräckligt kort – säg under 1 kilometer – går det att ersätta cykeln med gång. Att avståndet till skolan ökat bekräftas även av Trafikverkets undersökning ”Barns skolvägar”, som visar att andelen barn med högst 2 kilometer till skolan minskade från 71 till 59 procent mellan 2003 och 2012.²³

Samma tendenser finns i Danmark, där cyklandet minskade fram till runt år 2000, framför allt på landsbygden där det blivit glesare mellan skolorna. Andelen barn som skjutsas till skolan mer än fördubblades från 1978 till 2000, i takt med att bilinnehavet ökade. Sedan 2000 har cyklandet stabiliserats nationellt, men ökar liksom här något i städerna i takt med befolkningsutvecklingen.^{24 25}

Bättre cykelvägar eller beteendeförändringar kan göra oss villiga att cykla längre sträckor för att ta oss dit vi vill. Samtidigt så kan utbyggnad eller ombyggnad av vägnät, samt bättre utbyggd kollektivtrafik, göra det lättare att välja andra alternativ.

Något som rimligtvis borde påverkat cyklandet de senaste åren är införandet av låncyklar i storstadsregionerna Stockholm och Göteborg. I Stockholms innerstad infördes ett system med låncyklar år 2006. Detta har utökats med nya stationer successivt och har även spridits till andra städer i Stockholmsregionen. Cyklarna är idag tillgängliga under månaderna april–oktober. Ett liknande system infördes i Göteborg 2010 och cyklarna är där tillgängliga under månaderna mars–november. Fler städer har planer på att införa sådana system, detta gäller till exempel städerna runt Sveriges tredje storstadsregion Malmö. Eftersom dessa system är centrerade kring stadskärnorna så är det rimligt att tro att cyklandet i innerstaden är större än det hade varit om låncyklar inte införts. En annan effekt som detta möjligtvis har är att fler väljer cykeln för att ta sig till eller från busshållplatser, tunnelbane- och spårvägsstationer.

²¹ Cykeltrendrapport 2014, se fotnot 19

²² Vilka faktorer som är betydelsefulla för att välja cykel, och benägenheten att välja cykel som färdssätt, studeras med hjälp av statistiska modeller för slumpmässiga val, där denna typ av data om resvanor (*revealed preference*, RP) ofta kombineras med data från hypotetiska val (*stated preference*, SP). Se t.ex. Wardman, M., Tight, M. och Page, M. (2007), ”Factors influencing the propensity to cycle to work”, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 41, nr. 4, s. 339-350.

²³ Trafikverket (2013), [Barns skolvägar 2012](#), dokument 2013:006.

²⁴ Danmarks Transportministerium (2014). [Denmark – on your bike! The national bicycle strategy](#), juli 2014. (2015-06-26)

²⁵ Trivector Traffic (2014). *Cykeln och cyklisten – omvärld och framtid*, rapport 2014:103, s. 37 ff. [Trafikanalys Omvärldsanalys](#) (kommande)

Att andelen korta arbetsresor över huvud taget har minskat skulle kunna vara en delförklaring till den minskande andelen arbetsresor där cykel ingår. Vad sedan denna generella utveckling av arbetsmarknaden beror på är en vidare fråga som kräver djupare analyser. Den skulle till exempel kunna ha att göra med en ökad koncentration av arbetsplatser, kombinerad med regionförstoring och fler långväga pendlare. Under den studerade perioden har till exempel storsatsningar som Öresundstågen, Svealandsbanan och Norrtågen ökat förutsättningarna för längre pendling med tåg.

Det är förstås fullt möjligt att även längre arbetsresor kan innehålla en kortare delsträcka med cykel, till exempel som anslutning till tåg, så att andelen korta arbetsresor minskat generellt är inte en tillräcklig förklaring till varför antalet cykelresor minskat. Men byten mellan färdslag kan också upplevas som ett hinder som gör att man väljer ett annat färdssätt för hela färdsträckan.

Att cyklandet har minskat i lägre åldrar kan förutom ändrade trafikvanor även bero på det fria skolvalet, som infördes 1992. Det kan efter hand ha lett till att det för vissa har blivit längre att ta sig till skolan, kanske så långt att cykling inte är ett alternativ. Ökad centralisering av skolor och nedläggning av mindre, lokala skolor kan vara en annan orsak. Andra orsaker kan vara att trafiksäkerhetssituationen omkring skolorna har försämrats på grund av föräldrars ökade skjutsning, vilket paradoxalt nog leder till att ännu fler skjutsas av säkerhetsskäl. Många skolor uppmanar numera föräldrar att inte skjutsa sina barn eller att sätta av dem en bit från skolan, för att inte äventyra säkerheten precis i anslutning till skolan.

Att cyklandet har ökat något i högre åldrar under senare år kan möjligen kopplas till ökat och längre cyklande i storstäderna och ökad hälsomedvetenhet i vissa grupper. Andra mätningar, såsom flödesmätningar över Stockholms innerstadssnitt, ger vid handen att antalet passager där har ökat kraftigt sedan början av 1990-talet, och fördubblats sedan år 2000.

Att cyklande till service och inköp har minskat kan hänga samman med omstruktureringen av handeln, med allt färre och allt större varuhus, gallerior och köpcentra, och sämre tillgänglighet för i stort sett alla kategorier av service utom apotek.²⁶

Parallellt med ökat cyklande i storstädernas innerkärnor uppstår det lätt konflikter med andra trafikanter i gaturummet, både skyddade och andra oskyddade. Framför allt konflikter med motorfordon kan leda till fara för livet, och det senaste året (2014) skedde en mer än fördubbling av antalet omkomna cyklister jämfört med föregående år. Den långsiktiga trenden för omkomna är dock sjunkande, liksom för all annan vägtrafik.

De flesta olyckor med cykel som leder till svåra skador är singelolyckor, och 60 procent av dessa är orsakade av halka på snö eller grus. Även antalet svårt skadade minskar över tid, men ganska långsamt. Det visar hur viktigt det är för kommuner att upprätthålla ett gott vägunderhåll, och för cyklister att använda hjälm i ökad utsträckning. En anledning till att olyckorna med cykel minskar långsammare än dem med personbil är att cyklister i högre grad än skyddade trafikanter själva måste ansvara för sin säkerhet. Varken fordon eller infrastruktur anpassas för att öka cyklisternas säkerhet i samma utsträckning som de har gjort i biltrafiken.²⁷ Ansvaret för infrastrukturen är splittrad, och de insatser som görs skiljer sig därför åt stort mellan kommunerna. De mål som anges i Trafikverkets cykelsäkerhetsstrategi är att

²⁶ [Tillväxtanalys \(2015\). Tillgänglighet till kommersiell och offentlig service 2014 - Analys av utvecklingen i landets olika regioner, Rapport 2015:04](#)

²⁷ Ett positivt undantag är den svenska uppfinningen Hövding, en krockkudde för cyklister: www.hovding.se (2015-06-29)

halvera antalet omkomna, och att minska antalet allvarligt skadade cyklister med 25 procent mellan år 2008 och 2020, även vid en ökad cykling.²⁸

I de länder som studeras i Trivectors rapport²⁹ nämns säkerhetsarbetet som avgörande för den framtida cykelplaneringen. Det har inte bara att göra med befolkningsinflyttningen i städerna och den ökande trängseln, utan även med att det blir allt vanligare med tyngre cyklar, elcyklar och olika typer av större (eldrivna) lastcyklar med fler än två hjul på cykelbanorna. Dessa möjliggör längre cykelresor, transport av varor och familjemedlemmar, samt öppnar upp möjligheten till cyklande för äldre, men delvis på bekostnad av ökade risker och konsekvenser vid olyckor mellan oskyddade trafikanter.

²⁸ Se fotnot 16.

²⁹ Danmark, Nederländerna och Tyskland. Se fotnot 25.

Bilaga: Gruppering av kommuntyper

Grupperingen av kommuner i 10 kommuntyper är hämtad från SKL.³⁰ Här har kommungrupperna aggregerats ytterligare för att öka möjligheterna till att dra statistiska slutsatser. De tre kommungrupperna delar in landets befolkning i ungefär lika stora delar.

Storstäder och förortskommuner tillorstäder

1. Storstäder – Kommuner med en folkmängd som överstiger 200 000 invånare. (3 kommuner)
2. Förortskommuner tillorstäder – Kommuner där mer än 50 procent av nattbefolkningen pendlar till arbetet i någon annan kommun. Det vanligaste utpendlingsmålet ska vara någon avorstäderna. (38 kommuner)

Större städer och förortskommuner till större städer

3. Större städer – Kommuner med 50 000–200 000 invånare samt en tätortsgrad överstigande 70 procent. (31 kommuner)
4. Förortskommuner till större städer – Kommuner där mer än 50 procent av nattbefolkningen pendlar till arbetet i en annan kommun. Det vanligaste utpendlingsmålet ska vara någon av de större städerna i grupp 3. (22 kommuner)

Övriga kommuner

5. Pendlingskommuner – Kommuner där mer än 40 procent av nattbefolkningen pendlar till en annan kommun. (51 kommuner)
6. Turism- och besöksnäringkommuner – Kommuner där antalet gästnätter på hotell, vandrarhem och campingar överstiger 21 per invånare eller där antalet fritidshus överstiger 0,20 per invånare. (20 kommuner)
7. Varuproducerande kommuner – Kommun där 34 procent eller mer av nattbefolkningen mellan 16 och 64 år är sysselsatta inom tillverkning och utvinning, energi och miljö samt byggverksamhet (SNI2007) (54 kommuner)
8. Glesbygdskommuner – Kommun med en tätortsgrad understigande 70 procent och mindre än åtta invånare per kvadratkilometer. (20 kommuner)
9. Kommuner i tätbefolkad region – Kommun med mer än 300 000 personer inom en radie på 112,5 kilometer. (35 kommuner)
10. Kommuner i glesbefolkad region – Kommun med mindre än 300 000 personer inom en radie på 112,5 km. (16 kommuner)

³⁰ skl.se/tjanster/kommunerlandsting/faktakommunerochlandsting/kommungruppsindelning.2051.html (2015-06-01).



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.