



# CYKELTRENDRAPPORT



SVENSK  
CYKLING

# Innehåll

FÖRORD	3
4 AV 10 KAN TÄNKA SIG ETT ELCYKELKÖP	4
ELCYKLAR FORTSÄTTER ATT REKORDÖKA	5
ELCYKELPREMIEN	6
ÖKAT ELCYKLANDE BRA FÖR FOLKHÄLSAN	7
FRAMGÅNGSSAGAN OSLO	7
SIFO: CYKLAR VARJE VECKA	8
SIFO: CYKLAR PÅ TÅGET	9
NATIONELLA CYKELSTRATEGIN	10
CYKELSTÖLDER MINSKAR	11
KONTAKTUPPGIFTER	12

# CYKLING I TIDEN

Svensk Cykling har jobbat i många år med att lyfta upp cykelfrågor på dagordningen, och vi har en hel del att glädjas nuförtiden. Som det faktum att cykling numera avhandlas med respekt och intresse i såväl medier som i beslutande församlingar och i lunchrum. Det är ett hälsosamt tecken i tiden: en välkommen insikt att cykling kan göra mycket gott för samhället och att cykeln börjar ta mer plats.


Men det viktigaste arbetet framöver handlar om hur ett ökande intresse för cyklande ska förvaltas och utvecklas. Potentialen i samhällsekonomiska vinster med ökat cyklande är så stor att det nu är viktigare än någonsin att våra beslutsfattare hänger med i svängarna.

Elcykelförsäljningen är ett bra exempel. Som vi kan berätta i den här rapporten står vi inför en riktig elcykelboom: 4 av 10 svenskar kan tänka sig att köpa elcykel, och branschen spår en försäljningsökning på 120 procent det kommande året. Att ännu fler människor nu kan börja använda tvåhjulingen som transportmedel är bra för miljö, folkhälsan och våra stadsmiljöer – det är bra för individen och för kollektivet.

Men ska samhället ta tillvara elcykelboomen måste infrastrukturen för cykling som cykelvägar, överfarter och cykelparkeringar, byggas ut. Alltså behövs mer pengar. I Sverige står cykling för omkring 10 procent av allt resande, men endast cirka 1 procent av den nationella budgeten är avsatt till cykelåtgärder. Cykelinvesteringar är lönsamma. Enligt flera undersökningar ger varje krona som investeras en samhällsekonomisk vinst på uppåt 20 kronor.

Det behövs några avgörande steg mot ett utvecklat modernt cykelsamhälle, och nu har vi verkligen chansen att ta tillfället i akt och välja rätt väg!

*Trevlig läsning!*



Klas Elm, VD Svensk Cykling



Lars Strömgren, ordförande Svensk Cykling

# NÄRA *fyra av tio* SVENSKAR

*kan tänka sig att  
köpa en elcykel*

Elcyklar fortsätter att vara hett – enligt Sifo-undersökningen kan 38 procent, eller nära 4 av tio svenskar, tänka sig att köpa en elcykel. När den nya elcykelpremien rotar sig i folks medvetande kan det röra sig om fler än så.

– Det stora intresset gör att fler otippade cyklister börja cykla, men det är fortfarande så att cykeln är satt på undantag när det gäller resurser, säger Lars Strömgren, ordförande Svensk Cykling.

Elcykelförsäljningen har ökat med 50 procent sedan föregående år, och på två år har försäljningen mer än fördubblats. Av den totala marknaden utgör elcyklar 12 procent, och Sverige närmar sig därmed europeiska nivåer.

När Sifo i årets undersökning gjord på uppdrag av Svensk Cykling ställde frågan ”Skulle du kunna tänka dig att köpa en elcykel?” svarade hela 38 procent av befolkningen ja, en ökning med två procent jämfört med förra året.

– Helt klart håller suget efter elcyklar i sig och fortsätter att öka, och elcykelpremien dämpade inte precis intresset. Däremot tror jag inte att den nyheten gett utslag i undersökningen, det kommer ta lite längre tid innan medvetenheten om elcykelpremien ökar, säger Lars Strömgren, ordförande Svensk Cykling.

– Positivt är att fler otippade cyklister upptäcker cyklandet tack vare elcykeln, men man ska inte heller glömma att det fortfarande är så att cykeln är satt på undantag i samhället och det avsätts alldeles för lite pengar i förhållande till vilken nytta ökad cykling kan göra för samhället.

Sifo-undersökningen gjorde 13-16 oktober 2017 och 1 190 intervjupersoner deltog.

## ELCYKLAR

*fortsätter att  
rekordöka*



Elcykelförsäljningen har ökat med 50 procent sedan föregående år, och på två år har försäljningen mer än fördubblats. Av den totala marknaden utgör elcyklar 12 procent, och Sverige närmar sig därmed europeiska nivåer. Nu tror Cykelbranschen enligt en prognos att ökningen kan bli så stor som 120 procent jämfört med föregående år.

Trenden håller i sig, försäljningen av elcyklar fortsätter att slå rekord. Under det gångna cykelåret, september 2016 till augusti 2017, kunde branschen notera en uppgång med 50 procent från föregående år. Totalt såldes under perioden 67 500 elcyklar, att jämföra med 45 000 föregående år.

– Det innebär att elcyklar utgör tolv procent av hela cykelmarknaden, och Sverige börjar därmed att närma sig nivåer vi ser i flera europeiska länder där elcyklar utgör mellan 15-20 procent av marknaden, säger Klas Elm, VD i Svensk Cykling.

Den samlade bedömningen i branschen är att elcykelförsäljningen kommer att fortsätta att öka. Tack vare elcykelpremien har branschorganisationen Cykelbranschen nu skruvat upp prognosen, och tror att elcykelförsäljningen kommer att ligga kring 130 000 -150 000 sålda elcyklar, en ökning från föregående år på omkring 120 procent.

Sedan den 1 februari kan privatpersoner ansöka om elcykelpremien. För 2018 finns det 350 miljoner kronor avsatta för utbetalning av elfordonsbidrag. Naturvårdsverket fördelar bidrag i den ordning som ansökningarna kommer in.

Privatpersoner kan få 25 procent, upp till 10 000 kronor, tillbaka vid köp av ny elcykel. Mer än 10 500 ansökningar om ersättning för köp av elcykel kom in bara första månaden till Naturvårdsverket sedan möjligheten att söka infördes den 1 februari.

# ELCYKELPREMIEN ökar nyttan med INVESTERING I CYKELVÄG

Regeringens elcykelpremie kan öka nyttan med att investera i cykelbanor för smidigare och längre pendling.

– Detta är bästa sättet för att få bilister att övergå till ett fossilfritt och aktivt transportslag, säger Lars Strömngren, ordförande i Svensk Cykling.

I regeringens budgetförslag avsattes 350 miljoner per år under perioden 2018–2020 till en premie för dem som köper en elcykel eller en elmoped, och detta gäller retroaktivt från den 20 september 2017. Ett bidrag på 25 procent med maxtak 10 000 kronor är det som gäller. Premien gäller retroaktivt från den 20 september 2017, det vill säga samma dag som regeringen presenterade nyheten.

– Elcykelpremierna kommer att bidra till att förändra svenskarnas transportvanor. Därför är det dags att planera infrastrukturen för ännu fler elcyklar, menar Lars Strömngren, ordförande för Svensk Cykling.

– Självklart skulle vi gärna se att man stöttade all typ av cykling, men elcykelpremierna är ett steg i rätt riktning. De flesta som är intresserade av att skaffa sig en elcykel är dessutom personer som i dag cyklar korta sträckor eller inte cyklar alls.

Med regeringens elcykelpremie ökar nyttan i att investera i cykelbanor för längre och snabbare pendling – och omvänt, nyttan av investeringar i annan infrastruktur kommer att minska:

– Vi vill nu att regeringen snabbt tar fram nya prognoser för cyklingens utveckling inför regeringens beslut under våren 2018 om nationell plan för transportsystemet för 2018 till 2029, säger Lars Strömngren.

# ELCYKELPREMIEN *bra för folkhälsan*

Folkhälsoperspektivet av elcykeln är en aspekt som Svensk Cykling gärna lyfter fram:

– Att cykla elcykel ger absolut motion, och därför får elcykelpremierna bra effekter även på svenska folkets hälsa, säger Lars Strömngren.

– Folkhälsomyndigheten rekommenderar att alla vuxna är fysiskt aktiva, med måttlig intensitet, minst 150 minuter i veckan. Detta främjar hälsan, minskar risken för kroniska sjukdomar och förebygger för tidig död. Elcykeln ger dessutom en skonsam motion och kan vara ett bra insteg för någon som tidigare varit fysiskt inaktiv, säger Lars Strömngren.

Studier från Nederländerna (Simons et al, 2009) konstaterar att elcyklisten, oavsett om elmotorn används på sparlåga eller till max, uppnår de rekommenderade nivåerna kring fysisk intensitet.



## Framgångssagan OSLO

Det finns lyckade erfarenheter av elcykelpremier från andra delar av världen, bland annat Oslo, där cyklandet ökade avsevärt.

I Oslo erbjöds under 2016 en elcykelpremie på 20 procent av totalkostnaden på upp till 5 000 norska kronor.

– Resultaten var slående – elcykelpremierna fick fler att köpa elcykel, cykla längre, oftare och i stor utsträckning på bekostnad av tidigare bilkörning. Personer som erhöll elcykelpremierna ökade sitt cyklande med 30 procentenheter varav 16 procentenheter på bekostnad av tidigare bilkörning\*. Detta innebar att kol-dioxidutsläppen minskade med mellan 440 och 720 gram per dag för varje deltagare som fick chansen att köpa en rabatterad elcykel, säger Lars Strömngren.

Utvärderingen av försöket visar att elcykeln bidrog till ett ökat cyklande med mellan 12 och 18 kilometer per vecka, för den som bytt från vanlig cykel. Det skulle enligt utredningen innebära en fördubbling av cykelandelen för personer som tar del av elcykelpremierna, jämfört med nuvarande nivå.

\*Effekt av tilskuddsordning for elsykkel i Oslo på sykkelbruk, transportmiddel-fordeling og CO2 utslipp" från Transportøkonomisk institutt (TØI)

SIFO - UNDERSÖKNING:  
VAR TREDJE SVENSK

# cyklar

VARJE VECKA

Nära var tredje svensk cyklar varje vecka, men någon ökning har inte skett på senare år. Det finns dock variationer mellan stad och land. Det visar Sifo-undersökningen om svenska folkets cykelvanor som gjorts på uppdrag av Svensk Cykling.

Trots många löften från beslutsfattare om att satsa på ökad cykling så cyklar inte fler svenskar. Enligt en Sifo-undersökning som paraplyorganisationen Svensk Cykling låtit göra cyklar 29 procent av svenska folket någon gång varje vecka till jobbet, alltså nära en tredjedel. Det är dessutom en minskning med en procentenhet sedan förra året. 22 procent cyklar minst tre dagar i varje vecka. Siffrorna har sett likadana ut sedan 2013 då Svensk Cykling ställde frågan första gången.

– Det skiljer mellan stad och land, i storstäderna har det blivit allt trängre på cykelvägarna, utanför städerna minskar cyklandet. Att en tredjedel av svenska folket cyklar varje vecka är bra, men att siffrorna inte ökar är ett varningens finger till våra beslutsfattare som säger sig vilja öka cyklandet – mer måste göras, annars stannar utvecklingen av, säger Klas Elm, VD i Svensk Cykling.

Vintertid cyklar 18 procent någon gång varje vecka, det innebär en liten ökning, med två procentenheter sedan 2016.

Motions- och träningscyklandet har en stark ställning i landet, det märks inte minst i det stora intresset för cykellopp som Vätternrundan. Enligt den nya Sifo-undersökningen brukar 33 procent av svenskarna cykla för träning och motion varje vecka.

Det är känt att antal cykelresor per svensk har minskat med en tredjedel sedan mitten av 1990-talet, och det är främst på landsbygden samt bland ungdomar som cyklingen minskar. Det framkom i en rapport från myndigheten Trafikanalys som presenterades för ett par år sedan.

– De som cyklar förbättrar sin egen hälsa och förlänger sitt liv, men man ska inte glömma att det även gynnar även alla de inte cyklar – ju fler som cyklar desto bättre luft för alla, säger Klas Elm.

Rapporten visade att cykelresorna minskat från 2,8 miljoner till 1,9 miljoner cykelresor per dag från 1995 till 2014. Räknat per invånare har antalet cykelresor minskat med 38 procent.

I städerna ligger antalet cykelresor per invånare konstant eller minskar, men färdlängden ökar gradvis. Den genomsnittliga färdlängden per cykelresa har ökat med 31 procent sedan mitten av 1990-talet, till 2,8 kilometer. Flest cykelresor, 44 procent, görs i större städer med förortskommuner, enligt Trafikanalys.

(Sifo-undersökningen gjordes 13–16 oktober 2017 och 1 190 intervju personer deltog.)

SIFO - UNDERSÖKNING:

## Allt fler vill kunna ta med CYKELN PÅ TÅGET



Hela 42 procent skulle cykla mer om de hade goda möjligheter att kombinera cykel och kollektivtrafik, visar Svensk Cyklings Sifo-undersökning.

Det förefaller som att svenska folket skulle cykla mer om det fanns bättre möjligheter att ta med sig cykeln på tåg och bussar. Hela 42 procent skulle cykla mer om de hade goda möjligheter att kombinera cykel och kollektivtrafik. När samma fråga ställdes förra året var samma siffra 28 procent, en ökning med så mycket som 14 procent. Det visar Sifo-undersökningen som nyligen gjordes på uppdrag av Svensk Cykling.

17 procent av de tillfrågade svarade att för långa avstånd hindrar dem från att börja cykla eller cykla oftare. Lika många, 17 procent, ansåg att behov av att göra ärenden på vägen hindrar dem från att börja cykla eller cykla oftare. Här kan man ju helt klart se en potential för elcyklar.

Andra hinder för att börja cykla eller cykla oftare: avsaknad av dusch på jobbet eller skolan (10 procent), en känsla av otrygghet (9 procent), för dåliga cykelvägar (9 procent). Men allra största hindret tycks väder och

vind utgöra – hela 46 procent svarade att det hindrar dem från att börja cykla alternativt cykla oftare.

40 procent av landets invånare bor inom två kilometer från en järnvägsstation. Det finns därför stor potential att öka andelen som cyklar till stationen, men också att öka det totala resandet med tåg. Men mycket lite händer på den fronten.

– Andra länder i Europa har löst cykelfrågan genom att ha dubbeldäckade tåg med många öppna ytor. I Danmark är det gratis att ta med cykeln på Köpenhamns pendeltåg, resultatet blev succé och ökade andelen cyklister i staden. Det är verkligen något att inspireras av, säger Lars Strömberg, ordförande i Svensk Cykling.

(Sifo-undersökningen gjordes 13–16 oktober 2017 och 1 190 intervju personer deltog.)

SVENSK CYKLING:

# NATIONELLA CYKELSTRATEGIN FÖR FEG

OCH TILLDELNINGEN AV PENGARNA FÖR DÅLIG

Regeringen presenterade i maj, kraftigt försenad, sin nationella cykelstrategi. Förväntningarna var stora, men tyvärr blev innehållet i stora drag en besvikelse.

Att många anhängare av ökad cykling satte stort hopp till cykelstrategin är inte konstigt, den ska utgöra en plattform för det fortsatta arbetet att öka cyklingen i Sverige. Därför blev besvikelsen bitvis stor.

Från Svensk Cykling kom skarp kritik efter offentliggörandet:

– Regeringen är på tok för feg. Att i ett avgörande strategidokument inte slå fast ett mål är ödesdigert, och hela produkten tappar i tyngd. Vad vill regeringen uppnå? En rimlig ambition tycker vi är en fördubblad andel cyklister under en viss tidsperiod – säg till år 2025. Hälften av alla bilresor är under 5 km, så det vore ju inte orimligt, säger Klas Elm, VD Svensk Cykling.

Nästa sak att bestämma sig för är att peka ut vem som är ansvarig för att detta genomförs och vem som har krav på sig att årligen följa upp att strategin följs. Detta saknas i regeringens dokument, enligt Svensk Cykling:

– Det viktigaste verktyget regeringen har är naturligtvis resurser. Men utöver de 100 miljoner som regeringen satsar 2017 och redan beslutade stadsmiljöavtal, står inget om hur tillräckliga resurser ska öronmärkas för lyckas öka cyklandet.

Ytterligare en fråga som regeringen valt att ducka för är markätkomsten.

– Markätkomst för cykelinfrastruktur är en nyckelfråga, speciellt utanför tätorter. Kravet på att en cykelväg måste hänga ihop med en bilväg för att kunna byggas är en dammig kvarleva från ett förlegat bilsamhälle. Ska

vi få effektiva pendlingsvägar, och inte minst attraktiva turistcykelleder, måste regeringen ändra reglerna för markätkomst. Att regeringen missar denna chans är ett kraftigt underbetyg, säger Lars Strömberg, ordförande i Svensk Cykling.

Allt är inte dåligt, det finns också bra förslag i den medföljande promemorian om regelförslag enligt företrädarna för Svensk Cykling. Men än så länge har inget hänt:

– Att lagen nu ändras så att cyklister över 15 år själva får välja om de vill cykla i gatan eller på cykelvägen är utmärkt. Det är viktigt för att komma tillrätta med trängseln på cykelbanorna i storstäderna, och det är hög tid att börja prioritera cykeln i trafiken, Dessutom är det en förutsättning för cykling som tävlings- och motionsform. Men ett konkret förslag lyser än så länge med sin frånvaro, säger Klas Elm.

På pluskontot hamnar enligt Svensk Cykling att regeringen vill utreda frågan om att tillåta högersväng trots rött ljus är bra. Även det är ett gammalt krav från cykelsverige. Vidare är det utmärkt att underlätta för införandet av så kallade cykelboxar i svenska städer.

– Totalintrycket är att vi riskerar stå med ett dokument med vällovliga ord som inte leder till ökad cykling, och då är det ju ett stort misslyckande. I Sverige står cykling för omkring 10 procent av allt resande, men endast cirka 1 procent av den nationella budgeten är avsatt till cykelåtgärder – man kan inte bygga cykelvägar, överfarter och cykelparkeringar med löften och välvilliga ambitioner.

## CYKELSTÖLDER MINSKAR - HALVERATS PÅ 20 ÅR

Antalet cykelstölder minskar i Sverige, enligt statistik ifrån BRÅ. Under 2016 minskade antalet stulna cyklar med 2 procent, och under tjugo års tid har cykelstölderna i landet nära på halverats.

Svensk Cykling har gått igenom statistik från Brottsförebyggande Rådet, BRÅ som visar på en minskning av antalet anmälda cykelstölder i Sverige under 2016. Stölderna har minskat i hela landet med 2 procent från föregående år.

Siffrorna kan variera från år till år, så den verkligen intressanta förändringen ser man om man tittar bakåt under en längre tidsperiod. För 20 år sedan anmäldes 115 340 cyklar stulna i Sverige. 2016 är antalet nere under 70 000 stulna cyklar i hela landet. Det innebär att cykelstölderna i Sverige har nära på halverats under en tjugoårig period.

– Man ska ta all statistik med en nypa salt, det kan finnas mörkertal och det handlar förstås också om benägenhet att anmäla. Med det sagt är det så klart glädjande och intressant att cykelstölderna minskar över tid, säger Klas Elm, VD för Svensk Cykling.

Desto svårare är det med stor säkerhet säga vad minskningen beror på. Men Klas Elm menar att det finns några faktorer som troligen är avgörande:

– I takt med att cykeln blivit ett mer accepterat transportfordon har vi lärt oss hur vi ska ta hand om och skydda våra cyklar. Vi har lärt oss vikten av att låsa fast cykeln i något fast föremål och att använda godkända, stöldsäkra lås. Kvaliteten på låsen har också betydelse.

Bra kan givetvis bli bättre. Klas Elm pekar på några avgörande faktorer:

– I takt med att allt fler cykelpendlar måste vi ställa högre krav på bra cykelparkeringar – det gäller såväl på arbetsplatser som vid resecentrum och bostadshus. Att fler vågar ta cykeln är samhällsekonomiskt bra, så det finns bara fördelar med sådana satsningar.

### SÅ SKYDDAR DU DIN CYKEL OCH MINSKAR RISKEN FÖR STÖLD:

Använd ett bra och godkänt lås.

Lås fast cykeln i ramen och i ett fast föremål.

Plocka med dig lös utrustning som lampa, cykeldator eller cykelkorg.

Ställ in cykeln över natten

Om cykeln stjäls är det viktigt att ha noterat ramnumret på cykeln. Det gör identifiering av cykeln lättare.



FAKTA

# VAD ÄR SVENSK CYKLING?

Svensk Cykling är en paraplyorganisation med syftet att samla Sveriges samtliga cykelorganisationer under samma tak. Tillsammans blir vi en starkare röst för cykling i Sverige. Tidigare FoG (Svenska Cykelfabrikant- och Grossistföreningen) ändrade under 2015 sin organisation och heter numera Cykelbranschen för att bättre tillvarata branschens frågor. I nya Svensk Cykling ingår organisationerna Cykelbranschen, Cykelfrämjandet, Svenska Cykelförbundet, Naturskyddsföreningen och Vätternrundan.

## KONTAKTUPPGIFTER

Vill du veta mer om Svensk Cykling, vilka vi är och vad vi står för – tveka inte att höra av dig! Vårt kansli i Stockholm har telefonnummer 08-508 938 00 och faxnummer 08-508 938 01.

### VD

Klas Elm, träffas på tel 070-458 01 08  
eller via e-post [klas.elm@branschkansliet.se](mailto:klas.elm@branschkansliet.se)

### ORDFÖRANDE

Lars Strömgren, träffas på telefon 073-655 45 82  
eller via e-post [lars.stromgren@svenskykling.se](mailto:lars.stromgren@svenskykling.se)

### PRESSMATERIAL

Om det gäller pressmaterial kan även vår kommunikationsbyrå Welcom hjälpa till. Adam träffas på 031-10 85 70 (vxl).

### POSTADRESS

Svensk Cykling  
Klara Norra Kyrkogata 31  
Box 22 307  
104 22 Stockholm

[www.svenskykling.se](http://www.svenskykling.se)

