

Regionalt cykelbokslut 2014–2024

Cyklingens utveckling i Stockholms län under ett decennium

10 år

REGIONALA CYKELPLANEN

2014 – 2024



Cyklingens utveckling under ett decennium

I det här cykelbokslutet sammanfattar vi 10 års cykelutveckling i Stockholmsregionen. Den första regionala cykelplanen för Stockholms län lanserades 2014 för att samordna cykelplaneringen och öka cyklingen i hela länet. På tio år har mycket hänt. I första delen diskuteras utvecklingen det senaste decenniet. I andra delen presenteras resultaten i detalj.

→  **Cykeltrafiken har ökat**

→  **Regionala cykelstråk har byggts ut**

→  **Fler typer av fordon på cykelbanan**

→  **Ökad trafiksäkerhet för cyklister**

Cykeltrafiken har ökat

Det är komplext att få en helhetsbild av hur cykeltrafiken utvecklas. Resvaneundersökningar och cykelflödesmätningar mäter olika saker men kan ge kompletterande bilder av utvecklingen.

Andelen resor i länet som görs med cykel har ökat från 5 procent till 10 procent sedan den regionala cykelplanen lanserades. Även antalet cykelresor blir allt fler. Mätningarna i Stockholms innerstadssnitt är tack vare sin långa historik ett av de bästa måtten på cykelflöden som finns i länet. Cykelresorna över innerstadssnittet har ökat stadigt. Andelsmått och cykelflödesmått inte är helt jämförbara, men att båda mått ökar visar på en stark trend för ökad cykling.

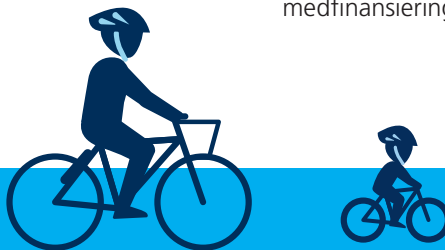
Förutsättningarna för ökad cykling påverkas av omvärlden. Cykeltrafiken är en del i ett komplext transportsystem där många faktorer samspelar. Kostnader, infrastruktur och trender för resande är faktorer som kan ha påverkat cyklandet under de senaste tio åren.

Regionala cykelstråk har byggts ut

Mycket har gjorts för att förbättra cykelinfrastrukturen i hela regionen. Nya cykelkopplingar har byggts och gammal cykelinfrastruktur har rustats upp för att möta dagens och framtidens behov. Ökad samordning över kommungränser har förbättrat förutsättningarna för regional cykling.

Av de 800 kilometer utpekade regionala cykelstråken har över en fjärdedel byggts ut med hög standard. En majoritet av nätet har någon form av cykelinfrastruktur. De delar av det regionala cykelnätet som helt saknar cykelinfrastruktur är ofta långa sammanhängande stråk. De stråken återfinns framförallt i mer perifera delar av nätet där Trafikverket är väghållare.

Trafikverkets planering styrs av nationell plan och länsplan för transportinfrastruktur. Både den nationella planen och länsplanen har haft litet utrymme för nya investeringar på grund av stora infrastrukturobjekt som låst upp medel i flera år framåt. Flera av de saknade länkarna har utretts men inte fått finansiering i infrastrukturplanerna. Samtidigt har det funnits utrymme i länsplanen för fler ansökningar om statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur.



Även Trafikverkets tolkning av väglagen har försvårat utbyggnaden av det regionala cykelnätet. Enligt den nuvarande tolkningen ska cykelvägar byggas i anslutning till en väg och med syfte att avlasta vägen från cykeltrafik. Det gör att Trafikverket till exempel inte har möjlighet att bygga friliggande cykelvägar eller bygga cykelväg utmed motorväg där cykeltrafik är förbjuden. En omtolkning eller omformulering av väglagen skulle kunna möjliggöra utbyggnaden av viktiga regionala cykelstråk.

Det senaste decenniet har nya former av cykelinfrastruktur möjliggjorts genom regeländringar, kunskapsutveckling och riktlinjer. Cykelöverfart, cykelgata och cykling mot enkelriktat är några exempel.

Fler typer av fordon på cykelbanan

Elcyklar, lastcyklar och elsparkcyklar. Är cyklingen det färdssätt som genomgått den snabbaste förändringen det senaste decenniet? Medan den totala försäljningen av cyklar har minskat i Sverige har försäljningen av elcyklar ökat. Nya typer av cyklar är en möjliggörare för att få cykeln att bli användbar för fler och i fler syften. Det kan också föra med sig nya behov vad gäller parkering och utformning av infrastruktur.

Ökad trafiksäkerhet för cyklister

Trots att cykelresorna har ökat har antalet cykelolyckor legat på ungefär samma nivå under perioden om man särskiljer cyklar från andra typer av fordon som färdas på cykelbanorna. De flesta cykelolyckor är singelolyckor där inga andra fordon är inblandade. De stora förbättringarna i cykelinfrastrukturen och bättre drift och underhåll kan ha bidragit till den ökade trafiksäkerheten. Det finns även forskning som visar att ökade cykelflöden kan leda till ökad trafiksäkerhet. Det finns fortfarande behov av att öka trafiksäkerheten genom infrastrukturförbättringar.

Elsparncyklar och andra typer av eldrivna fordon sticker ut i statistiken och står för en stor del av olyckorna.

En stor förändring det senaste decenniet är framstegen inom vinterväghållning. Sopsaltningssmetoden innebär att snö och is borstas bort från cykelbanan och en saltlösning sprids ut som förhindrar halka. Det gör att det blir barmarksförhållanden även vid snö och minusgrader. Sopsaltningen som vinterväghållningsmetod har fått stor spridning i länet och gett helt nya möjligheter till attraktiv och säker vintercykling.



Fler och fler cyklar

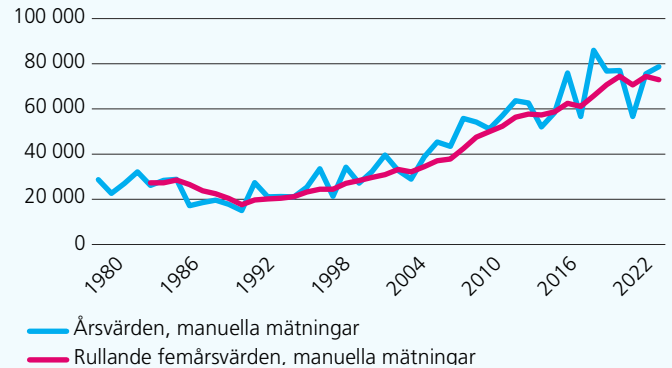
Det är svårt att få en korrekt bild av hur mycket det cyklas i ett län och också att följa upp om vi är på väg att nå våra mål. Men det finns indikatorer. När den första regionala cykelplanen togs fram låg cykelandelen på 5 procent i den regionala resvaneundersökningen. Sedan dess har den siffran ökat och i den senaste regionala resvaneundersökningen var cykelandelen 10 procent. En fördubbling! Antalet passager över innerstadssnittet som Stockholms stad mäter visar också på en stadig ökning av cykeltrafiken. Innerstadssnittet är ett bra mått då det mätts på samma sätt över lång tid.

30 %

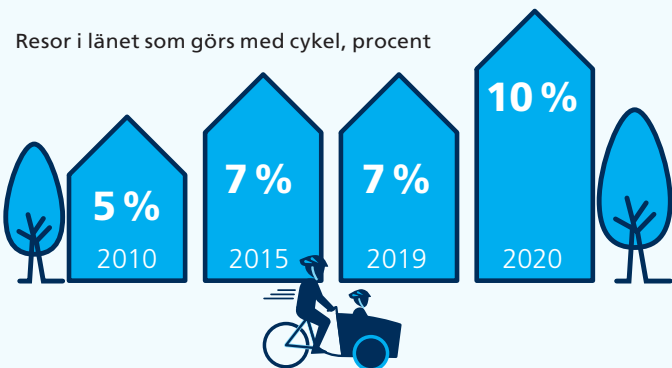
är hur mycket cykeltrafiken har ökat över Stockholms stads innerstadssnitt sedan 2014.

För att förstå ännu mer om hur cyklingen utvecklas utreds bland annat metoder för att följa upp cyklingen i de regionala cykelstråken. Mer om det i framtida bokslut.

Cykelpassager över innerstadssnittet i Stockholms stad (med rullande 5-års medelvärde), antal



Källa: Stockholms stad, 2024



Ett cykelnät under utveckling

En tydlig upprustning av cykelinfrastrukturen i länet har åstadkommit under det senaste decenniet. Av de 800 kilometer utpekade regionala cykelstråken har över 215 kilometer byggts ut med hög standard. Det motsvarar 27 procent av nätet. Samma siffra år 2014 var 1 procent.

Större delen av det utpekade nätet har någon form av cykelinfrastruktur. I de utpekade stråken finns 680 kilometer cykelinfrastruktur i varierande standard. Det motsvarar 85 procent av nätet.

De senaste tio åren har Stockholms stad investerat mer än två miljarder i ny cykelinfrastruktur och trafikkontoret har byggt ungefär 10 km cykelinfrastruktur per år i över 100 olika större projekt. Staden har fokuserat på att binda ihop stråk i ytterstaden och innerstaden med störst fokus på det 36 mil långa primära cykelnätet där stora delar också ingår i det regionala cykelnätet.

Henrik Söderström,
strateg för ökad cykling,
Stockholms stad

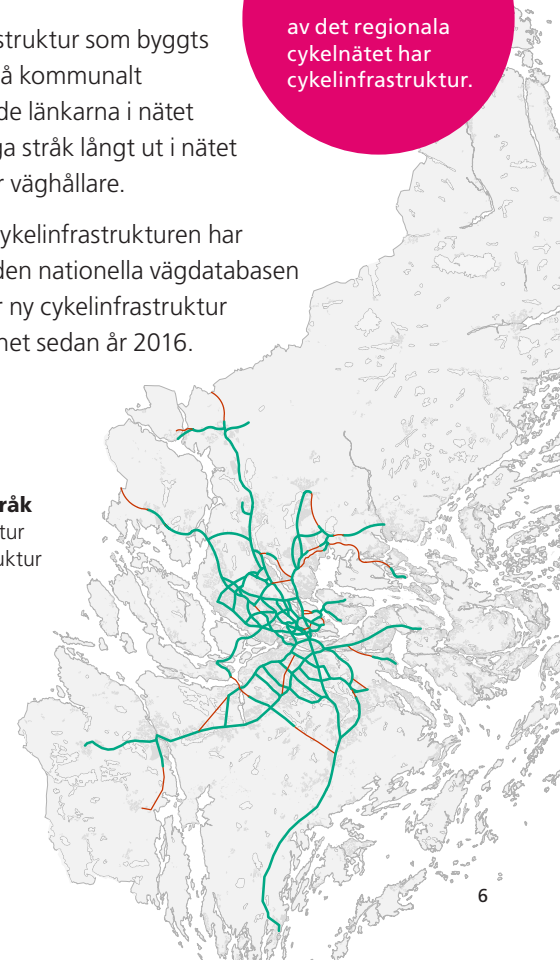
Av den cykelinfrastruktur som byggts ut är merparten på kommunalt vägnät. De saknade länkarna i nätet är framförallt långa stråk långt ut i nätet där Trafikverket är väghållare.

Även den lokala cykelinfrastrukturen har byggts ut. Enligt den nationella vägdatatabasen har 600 kilometer ny cykelinfrastruktur har tillkommit i länet sedan år 2016.

85 %

av det regionala cykelnätet har cykelinfrastruktur.

Regionala cykelstråk
— Cykelinfrastruktur
— Ej cykelinfrastruktur



Lättare att kombinera cykel och kollektivtrafik

En inventering av cykelparkeringar vid kollektivtrafiken gjordes hösten 2021 och den visar att cykelparkeringarna i länet håller hög standard. Inventeringen gjordes vid spårbunden kollektivtrafik och vid strategiska bryggor i pendelbåttrafiken. Vid nästan alla stationer finns cykelparkeringar som ligger i nära anslutning till plattformen.

Standarden på cykelparkeringarna har förbättrats väsentligt sedan 2009 då en liknande inventering gjordes. Då var det regel snarare än undantag att cykelplatserna saknade ramlåsning och belysning. Merparten av platserna utgjordes av framhjulshållare med trångt om utrymme.

Idag har nästan samtliga cykelparkeringsplatser möjlighet till ordentlig fastlåsning med ramen. Majoriteten av cykelparkeringarna har belysning och är väl lokaliserade i direkt anslutning till stationsentrén. I många fall finns även väderskydd och cykelservice.

Möjligheten att välja cykel som resealternativ (i början av en resa) har införts i SL:s app för att underlätta kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik.

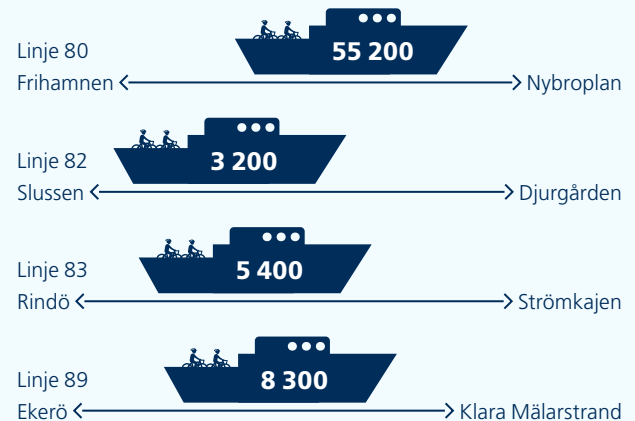


Cykel ombord på kollektivtrafiken tillåts i vissa fall. På pendeltåg, Saltsjöbanan och Tvärbanan är cykel tillåtet ombord utanför rusningstid. Ombord på pendelbåtarna tillåts cykel både under låg- och högtrafik i mån av plats.

9%

av cykelresorna
kombineras med
kollektivtrafik.

Cyklar på pendelbåtar 2023, antal



Ett decennium av fordonsinnovation

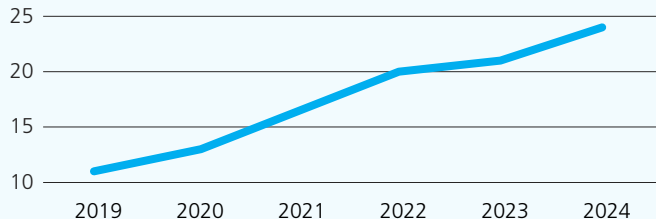
Fordonsflottan som trafikerar cykelinfrastrukturen har ändrats kraftigt de senaste 10 åren. Elcyklar har blivit mainstream och står för en allt större del av cykelförsäljningen. Lastcyklar och vikcyklar har också ökat och breddar cykelns användningsområde ytterligare. Under perioden har även elsparkcyklar, enhjulingar och annat blivit vanliga inslag på cykelbanan.

Olika typer av tjänsteföretag har tagit plats på cykelbanorna, såsom uthyrare av elsparkcyklar, matbud på cykel och moped och godstransporter. För att möta behoven och problem som uppstår har kommuner och stat arbetat fram regleringar för att trafik av alla slag ska kunna flyta på.

Elcykeln som innovation skapar ett helt nytt potentiellt transportlandskap inom regionen. Detta vore värt att studera mer ingående. Möjligheten att föra över bil- till cykelresor ökar. Och elcykeln skapar förutsättningar för mer jämlik hälsa, genom att undanröja effekter av kön och övervikt.

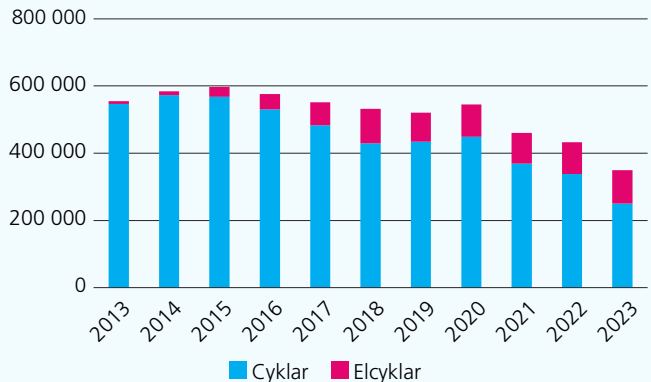
Peter Schantz,
Gymnastik- och idrottshögskolan

En fingervisning av andelen cyklar som använder elcykel, procent



Källa: Data från Stockholm stads mätningar, mått vid fåtal platser en dag per år.

Försäljning av cyklar och elcyklar i Sverige, antal



Källa: Cykelbranschen, 2024

Ökad trafiksäkerhet för cyklister

Trafiksäkerhet och trygghet är viktigt för att fler ska vilja cykla och att de som redan cyklar ska vara trygga i trafiken. De rapporterade cykelolyckorna har legat på ungefär samma nivå under det senaste decenniet för traditionella trampcyklar och elcyklar. Elsparkcyklar och andra typer av eldrivna enpersonsfordon sticker ut i statistiken och står för runt 20 procent av de rapporterade cykelolyckorna åren 2021–2023. Transportstyrelsen började dela upp statistiken 2020 då dessa fordon fortfarande var en relativt ny företeelse.

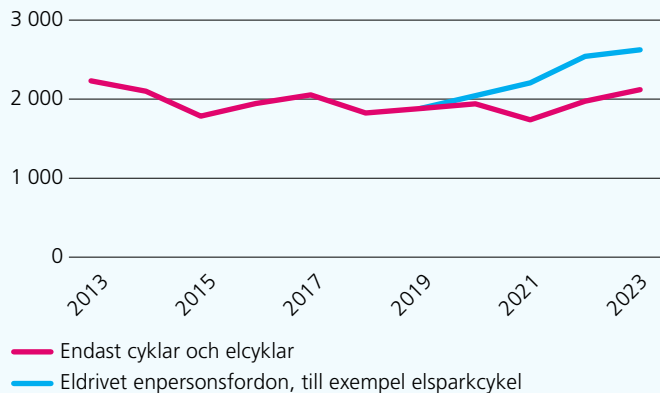
En utvärdering som VTI i samarbete med Stockholms stad gjorde för åren 2013 till 2017, visade att cyklandet vintertid ökat under perioden samtidigt som antalet halkolyckor varit oförändrat. Risken per cyklist att skadas i en halkolycka har alltså minskat sedan stråken börjat sopsaltas.

Anna Niska,
Cykelcentrum, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VIT)

65 %
av de regionala cykelstråken sopsaltas under vintersäsongen.

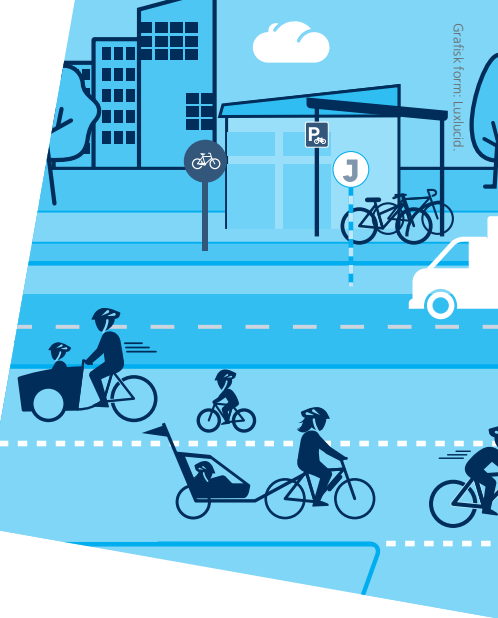
Ungefär 7 av 10 cykelolyckor som sker är singelolyckor där inget annat fordon är inblandat. Under det senaste decenniet har stora framsteg gjorts när det gäller vinterväghållning av cykelvägar, särskilt med hjälp av utökad sopsaltning.

Cykelolyckor i Stockholms län, antal



Källa: Transportstyrelsen 2024. Antalet skadade cyklister som rapporterats av sjukvården eller polisen

Regionledningskontoret
Box 22550, 104 22 Stockholm
Besöksadress: Lindhagensgatan 98
Telefon: 08-737 25 00
www.regionstockholm.se



Gratis! Form: Luxlind