

CYKELFRÄMJANDETS

Cyklistvelometer 2020



NATIONELL GRANSKNING OCH JÄMFÖRELSE AV HUR
CYKLISTER UPPLEVER KOMMUNEN DE CYKLAR MEST I
UTIFRÅN ETT CYKELPERSPEKTIV.

CYKEL
1934
FRÄMJANDET

Cykelfrämjandets Cyklistvelometer 2020

Cyklistvelometern är Cykelfrämjandets undersökning av cyklisters nöjdhet med cyklingen i sin kommun.

Projektet Cyklistvelometern 2020 har genomförts med stöd av bidrag till ideella organisationer, Trafikverket.

Medverkande: Emilia Sternberg (Cykelfrämjandet), Emil Rensvala (Cykelfrämjandet), Erik Granberg (Enkätfabriken), Erik Nyberg (Enkätfabriken), Mollie Rey Ellam (Enkätfabriken), Lovisa Valentino (Enkätfabriken).

Omslag och foto: fotograf (om annat ej anges): Klapp.co (fotografi), Elizabeth Chi (på fotot) och Max Hoffman (på fotot). Tack till ATR (And The Revolution) för lån av cykel och hjälmar.

Kontaktpersoner:

Emilia Sternberg, Cykelfrämjandet
tel: 073-078 0835
e-post: emilia.sternberg@cykelframjandet.se

Erik Granberg, Enkätfabriken
tel: 070-236 9383
e-post: erik.granberg@enkatabriken.se



Cyklistvelometern 2020

Cykelfrämjandets Cyklistvelometer är en rikstäckande nöjdhetsundersökning bland personer som cyklar. Det huvudsakliga syftet med undersökningen är att ta reda på hur cyklister ser på frågor som rör cykling, samt att utvärdera cyklandet på kommunnivå. Resultatet kan användas för att komplettera den bild som Cykelfrämjandets Kommunvelometer ger kring kommunernas arbete. Kommunvelometern är en benchmarkingstudie som mäter och jämför kommuners insatser för cykeltrafik – det vill säga hur bra de arbetar för att främja cyklingen. Cyklistvelometern är i sin tur i högre grad ett nulägesmått på hur bra förutsättningarna upplevs av dem som tar sig fram på cykel redan idag.

REKRYTERING CYKLISTVELOMETERN

Svaren har inhämtats ifrån en självrekryterad och anonym webbenkät som främst har spridits av Cykelfrämjandet och intresserade kommuner. Rekryteringen till undersökningen skedde mellan 27 maj – 6 september 2020. Totalt svarade 17 977 cyklister. I en stor del av enkäten (frågorna under 3. Resultat per kategori) kunde cyklisterna välja att svara för fler kommuner. Det gör att vi på dessa frågor har 18 667 svar. Cyklisterna fick inte ange vilken kommun som är deras hemkommun, utan vilken kommun de cyklar mest i. På så sätt ökar sannolikheten att cyklisternas svar på cykelrelaterade frågor är välgrundade. Vidare presenteras resultatet enbart för kommuner som har fått ihop ett större antal svar. Antal svar som krävs är i förhållande till kommunens storlek: från minst 50 svar för små kommuner till minst 100-200 svar för de största. Eftersom svaren inte är slumpmässigt insamlade kan det finnas skevheter i materialet. En åtgärd som har vidtagits för att minska eventuella felaktigheter i datan är att det har gjorts kontroller för att säkerställa att ingen individ svarat mer än en gång.

CYKELPANELEN – EN PANEL FÖR FRAMTIDA UNDERSÖKNINGAR

I frågeformuläret har även svarande cyklister kunnat ange sina kontaktuppgifter för att vara med i framtida undersökningar kring cykling. Denna panel, Cykelpanelen, hanteras av företaget Enkätfabriken och skapar en unik möjlighet att hämta in cyklisternas egna perspektiv.

INNEHÅLL

Cykelfrämjandets Cyklistvelometer 2020	3
1. Resultat	5
2. Rankning 2020	11
3. Resultat per kategori	15
4. Kommunvelometern 2020	36
5. Cykelpanelen 2019	37

Resultat

I denna del presenteras resultaten av Cyklistvelometern 2020. Först presenteras respondenternas bakgrund och cykelvanor, därefter poängsammansättning, rankning och betyg per kommungrupp och sedan resultat per kategori. Resultaten är uppdelade per kommungrupp för att underlätta jämförelse mellan kommuner av olika storlekar.



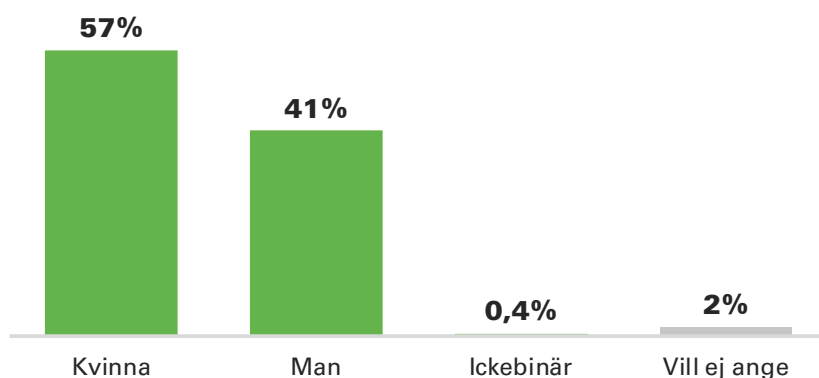
1. Resultat

1.1 BAKGRUND

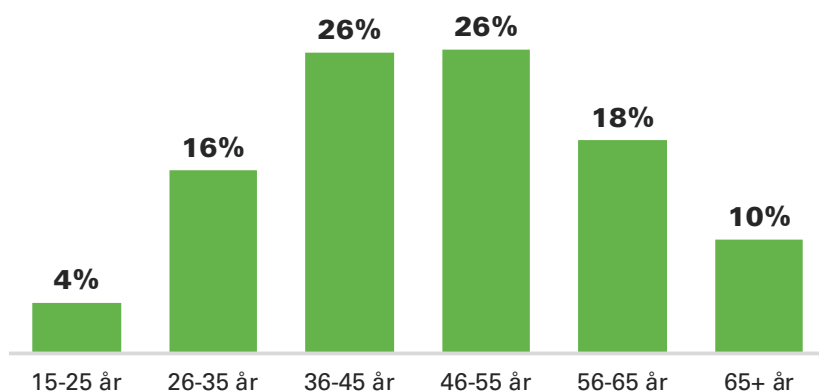
På följande sidor presenteras resultatet för Cyklistvelometern 2020. Svaren på Cyklistvelometern representerar olika typer av cyklister i nästan alla åldrar (inte de under 15 år). Nedan presenteras svaren på ett antal bakgrundsfrågor ämnade att ta reda på hur spridningen såg ut i fråga om när och av vilket syfte cyklisterna sitter bakom styret.

Vad gäller könsidentitets- och åldersfördelning kan vi se att kvinnor är något överrepresenterade och att drygt hälften är 36-55 år. Den yngre gruppen mellan 15-25 är underrepresenterade i förhållande till hur stor andel av cyklisterna de utgör.

KÖNSIDENTITET



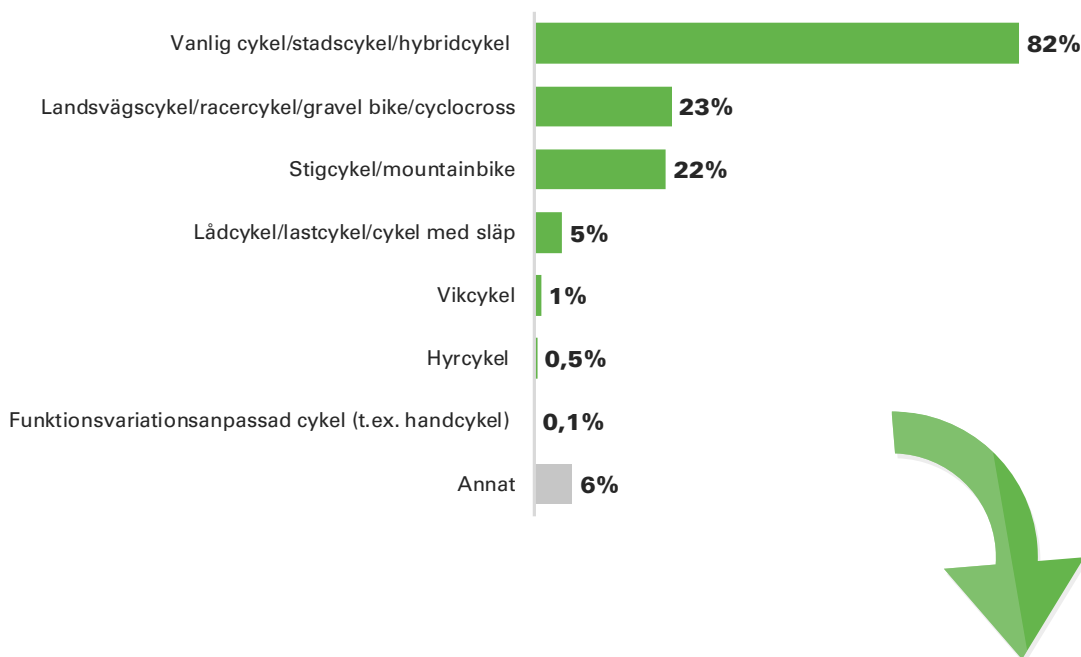
ÅLDER



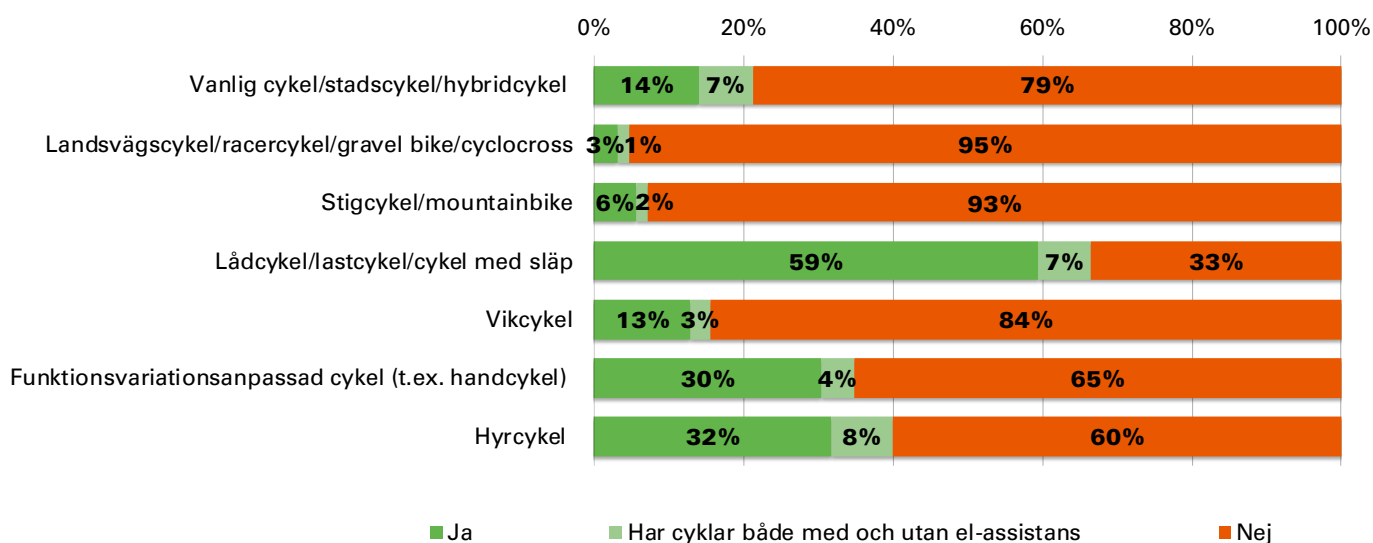
På frågan vilken typ av cykel som respondenterna använder, där de kunde ange flera alternativ, är det vanligaste svaret att de har en vanlig cykel/stadscykel/hybridcykel. Det uppgav drygt 80 procent av respondenterna att de har. Därefter har runt 20 procent svarat att de använder landsvägscykel/racercykel/gravel bike/cyclocross eller stigcykel/mountainbike.

Bland de som har vanlig cykel/stadscykel/hybridcykel är det drygt 20 procent som har elassisterad variant. Den cykeltyp där högst andel har svarat att de har elassisterad variant är lådcykel/lastcykel/cykel med släp, med två tredjedelar som uppger detta.

VILKEN TYP AV CYKEL ANVÄNDER DU? ANGE ALLA ALTERNATIV SOM STÄMMER.



HAR DIN CYKEL ELASSISTANS?



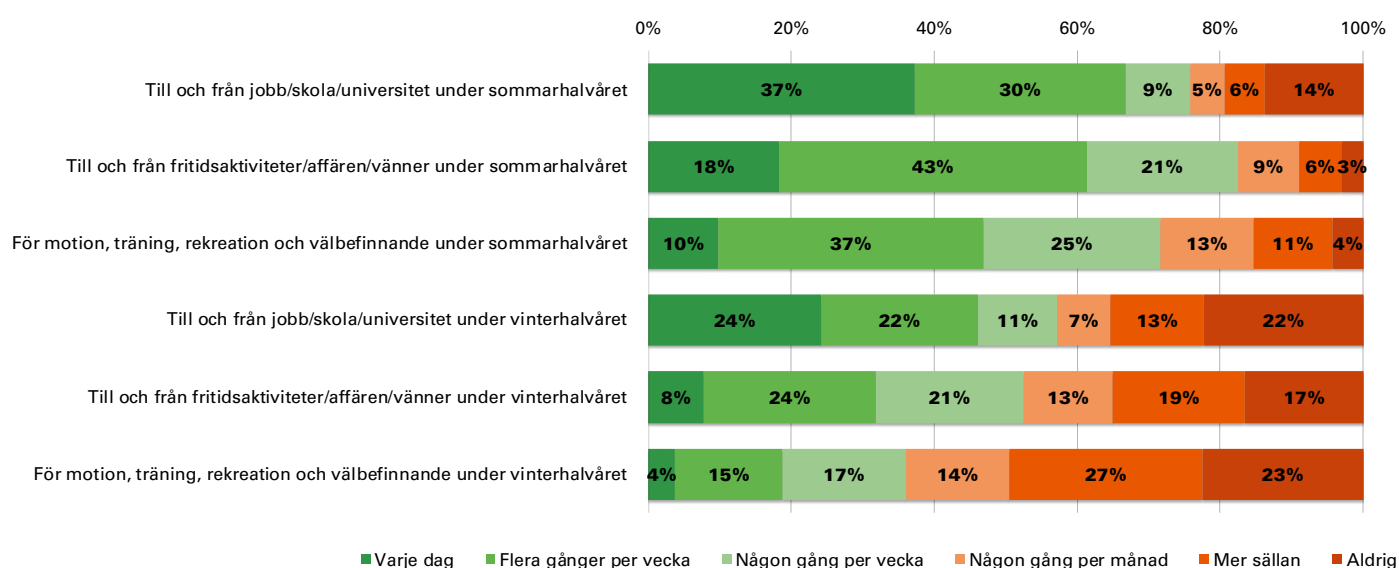
Som framgår av diagrammet nedan består respondenterna av personer som cyklar ofta under sommarhalvåret men även i relativt hög grad under vinterhalvåret. På grund av Covid-19 kan slutsatser om cyklisters resevanor dock vara svårtolkade i år.

Det vanligaste syftet med cyklingen är att ta sig till och från jobb/skola/universitet. Detta uppgav 67 procent av alla som svarat att de gör varje dag eller flera gånger i veckan under sommarhalvåret (och 46 procent svarar likadant gällande vinterhalvåret). Respektive andel som

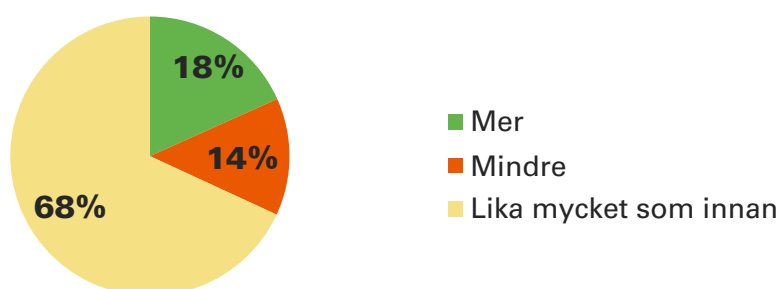
tar sig till och från fritidsaktiviteter/affären/vänner är 61 procent (32 procent under vinterhalvåret). Därefter uppgav 47 procent att de cyklar för motion, träning, rekreation och välbefinnande flera gånger i veckan (19 procent under vinterhalvåret).

Från cirkeldiagrammet nedan går det även att utläsa att den absoluta majoriteten, 68 procent, har cyklat lika mycket som innan till följd av Covid-19. 18 procent uppgav att de har cyklat mer och en något lägre andel har svarat att de cyklar mindre, 14 procent.

HUR OFTA CYKLAR DU VID FÖLJANDE TILFÄLLEN UNDER [SOMMARHALVÅRET (MELLAN 1 APRIL – 30 SEPTEMBER)] / VINTERHALVÅRET (1 OKTOBER – 31 MARS)?



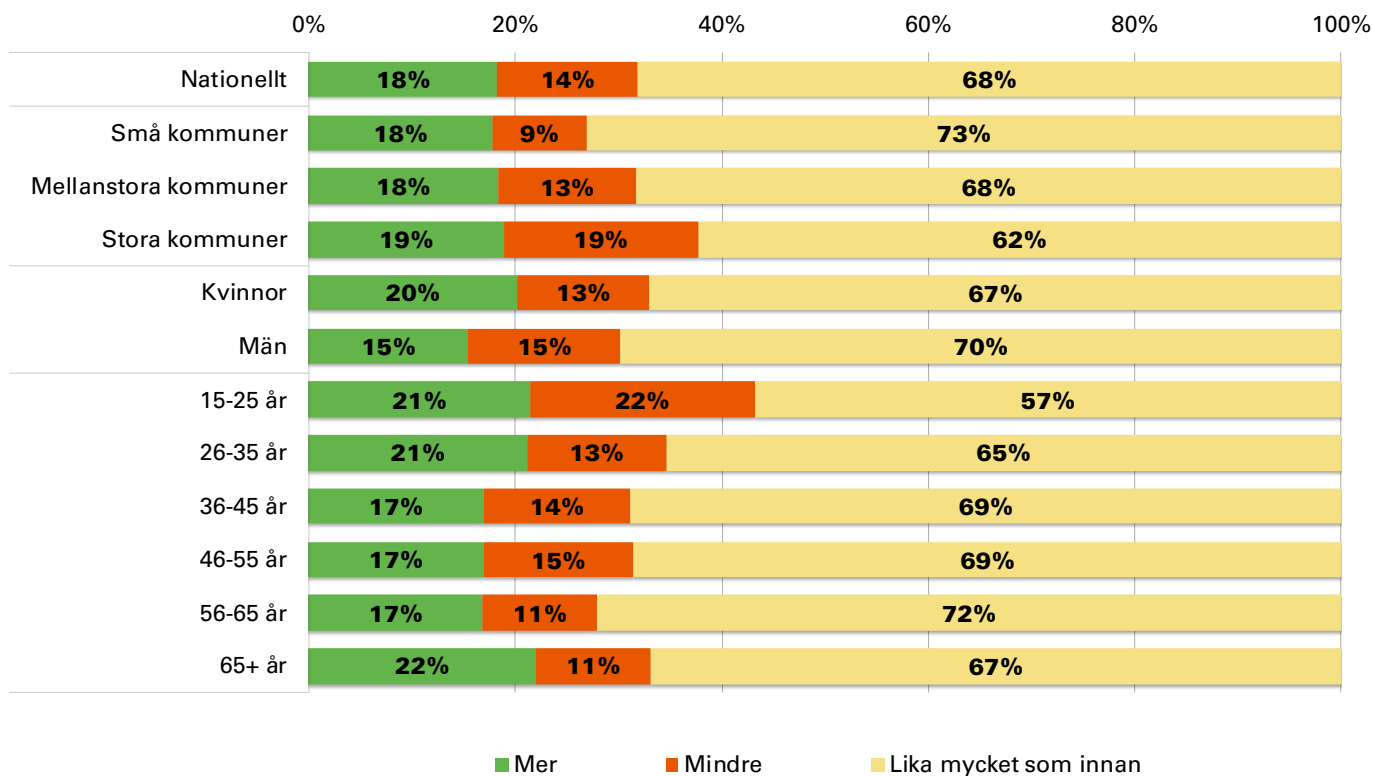
HAR DU CYKLAT MER ELLER MINDRE DEN SENASTE TIDEN PÅ GRUND AV COVID-19?



Delar man upp resultatet kring cyklisternas förändring i cykelvanor den senaste tiden på grund av Covid-19 syns bland annat att det främst är stora och mellanstora kommuner där förändring har skett. Andelen som ökat sitt cyklande är relativt lika oberoende av kommunstorlek, men fler har minskat sitt cyklande i mellanstora och främst stora kommuner.

Kopplat till könsidentitet och ålder syns att andelen som har ökat sitt cyklande är högre bland kvinnor, medan andelen som har minskat detsamma är något högre bland män. De över 65 år har i högst grad börjat cykla mer och i minst grad börjat cykla mindre. Även bland 15-25-åringar finns en stor grupp som har börjat cykla mer, men gruppen är också den där andelen som minskat sitt cyklande är störst.

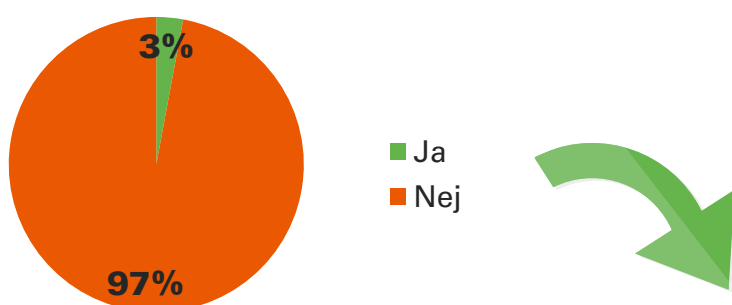
HAR DU CYKLAT MER ELLER MINDRE DEN SENASTE TIDEN PÅ GRUND AV COVID-19? [UPPDELAT PÅ KOMMUNSTORLEK, KÖNSIDENTITET OCH ÅLDER]



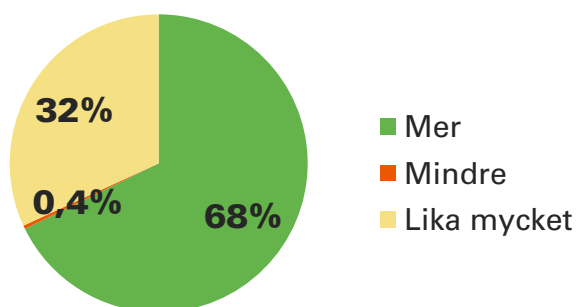
Det är få av de som har svarat som har förmånscykel, endast 3 procent. Av de som har det har dock drygt två tredjedelar uppgett att de cyklat mer efter att de fått sin förmånscykel. Mindre än en procent uppger att de cyklat mindre efter att de fått förmånscykeln.

Bland respondenterna är det endast 5 procent som svarar att de är medlemmar i Cykelfrämjandet.

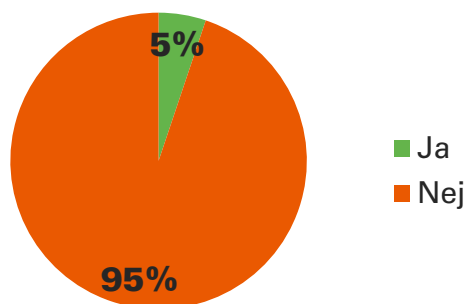
HAR DU EN CYKEL SOM ÄR EN SÅ KALLAD FÖRMÅNSCYKEL, DVS. EN CYKEL DU LEASAR GENOM BRUTTOLÖNEAVDRAG FRÅN DIN ARBETSGIVARE?



HAR DU CYKLAT MER EFTER DU FÅTT DIN FÖRMÅNSCYKEL?



ÄR DU MEDLEM I CYKELFRÄMJANDET?





2. Rankning 2020

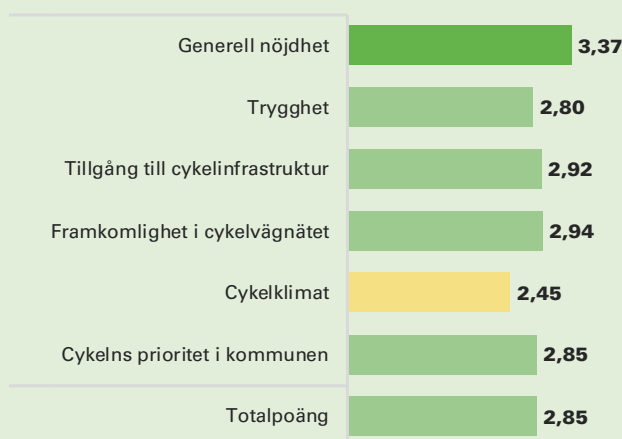
SAMMANSTÄLLNING OCH BETYGSSKALA

För årets cyklistvelometer har sex kategorier skapats utifrån totalt 28 frågor; generell nöjdhet, trygghet, tillgång till cykelinfrastruktur, framkomlighet i cykelvägnätet, cykelklimat samt cykelns prioritet i kommunen. Frågorna, som går från 1 = "Instämmer inte alls" till 5 = "Instämmer helt" (där 5 = "Instämmer helt" representerar högst nöjdhet), har använts för att skapa medelvärden av kategorierna. Det samlade medelvärdet av alla

sex kategorier har därefter skapat en totalpoäng. Kopplat till varje kategori samt totalpoängen finns även ett betygssystem som går från A till F, se indelning nedan.

Nationellt kan vi se att den kategori som får högst betyg är generell nöjdhet, med en poäng av 3,37 och betyget B. Cykelklimatet tolkas däremot som sämre och får lägst betyget på 2,45 eller betyget D.

SAMMANSTÄLLNING KATEGORIER – NATIONELLT



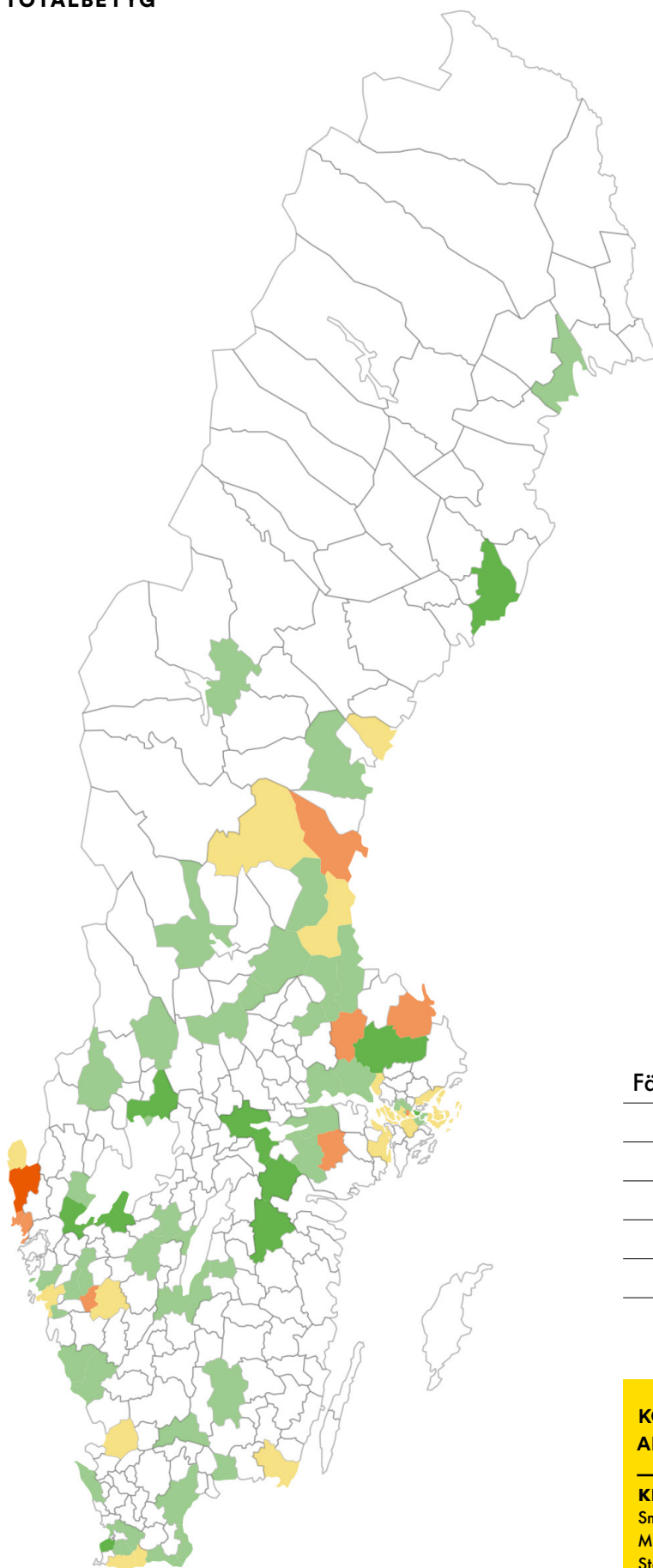
Betyg	Intervall	Färgkodning
A	3,75 – 5,00	
B	3,25 – 3,74	
C	2,75 – 3,24	
D	2,25 – 2,74	
E	1,75 – 2,24	
F	1,00 – 1,74	

RANKNING OCH TOTALBETYG

På nästa sida finns en karta där kommunerna har markerats med tillhörande betyg. Därefter kommer betyg per kategori samt rankning och totalbetyg per kommun uppdelat på kommunstorlek.

Observera att totalpoängen är avrundade till två decimaler – även om det ser ut som att två kommuner har samma totalpoäng så baseras rankningen på fler decimaler.

KARTA – TOTALBETYG



Färgkodning	Betyg
	A
	B
	C
	D
	E
	F

KOMMUNER MED TILLRÄCKLIGT ANTAL SVAR* – 83 STYCKEN

KRAV PÅ SVAR

Små kommuner: 50 svar

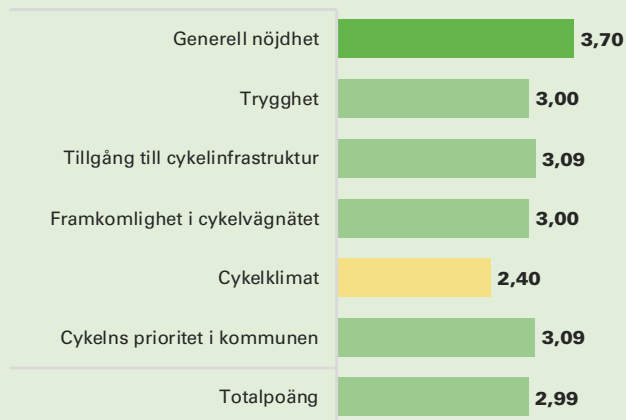
Mellanstora kommuner: 75 svar

Stora kommuner: 100/200 svar

STORA KOMMUNER

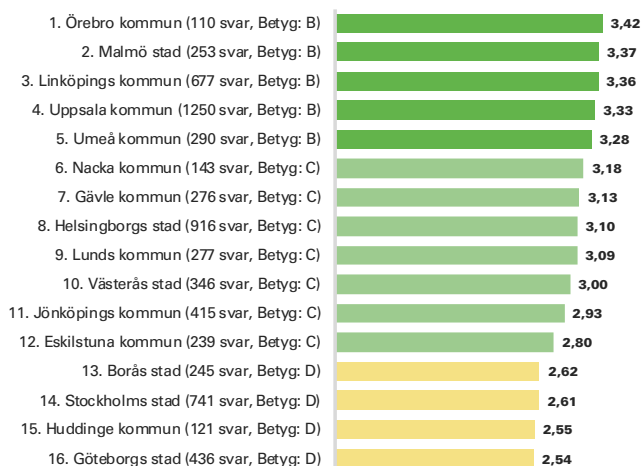
Gruppen stora kommuner består av samtliga kommuner som har över 100 000 invånare. Deltagarna i gruppen har generellt sett högst poäng av de tre storleksgrupperna, totalpoängen är 2,99 på en femgradig skala, jämfört med det nationella snittet på 2,85. Liknande den

SAMMANSTÄLLNING KATEGORIER – STORA KOMMUNER



nationella nivån är det cykelklimat som drar ner snittet, där med ett värde på 2,4 och betyget D. Den kommun som får högst totalpoäng bland stora kommuner är Örebro på 3,42 poäng och betyget B.

POÄNGSAMMANSTÄLLNING, BETYG OCH RANKNING – STORA KOMMUNER

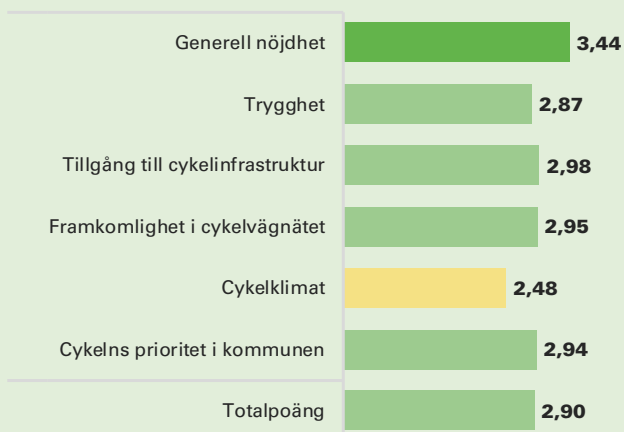


MELLANSTORA KOMMUNER

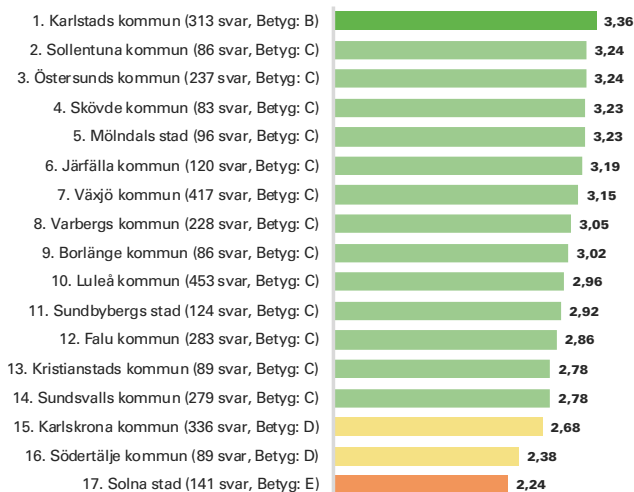
Gruppen mellanstora kommuner består av samtliga kommuner med 50 000 till 100 000 invånare. Gruppen ligger även de över det nationella snittet när det kommer till totalpoäng, med 2,90 jämfört med 2,85. Jämfört med stora kommuner så ligger de mellanstora något efter på

varje kategori förutom cykelklimatet, där de får 2,48 jämfört med 2,40. Den kommun som får högst totalpoäng bland mellanstora kommuner är Karlstads kommun på 3,36 poäng och betyget B – den enda kommunen i gruppen som får det betyget.

SAMMANSTÄLLNING KATEGORIER – MELLANSTORA KOMMUNER



POÄNGSAMMANSTÄLLNING, BETYG OCH RANKNING – MELLANSTORA KOMMUNER

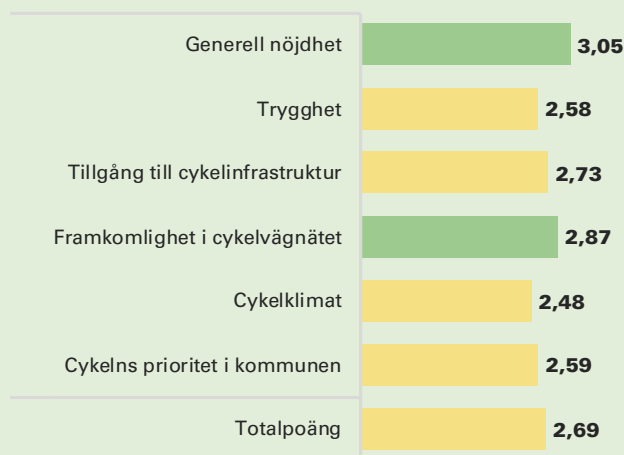


SMÅ KOMMUNER

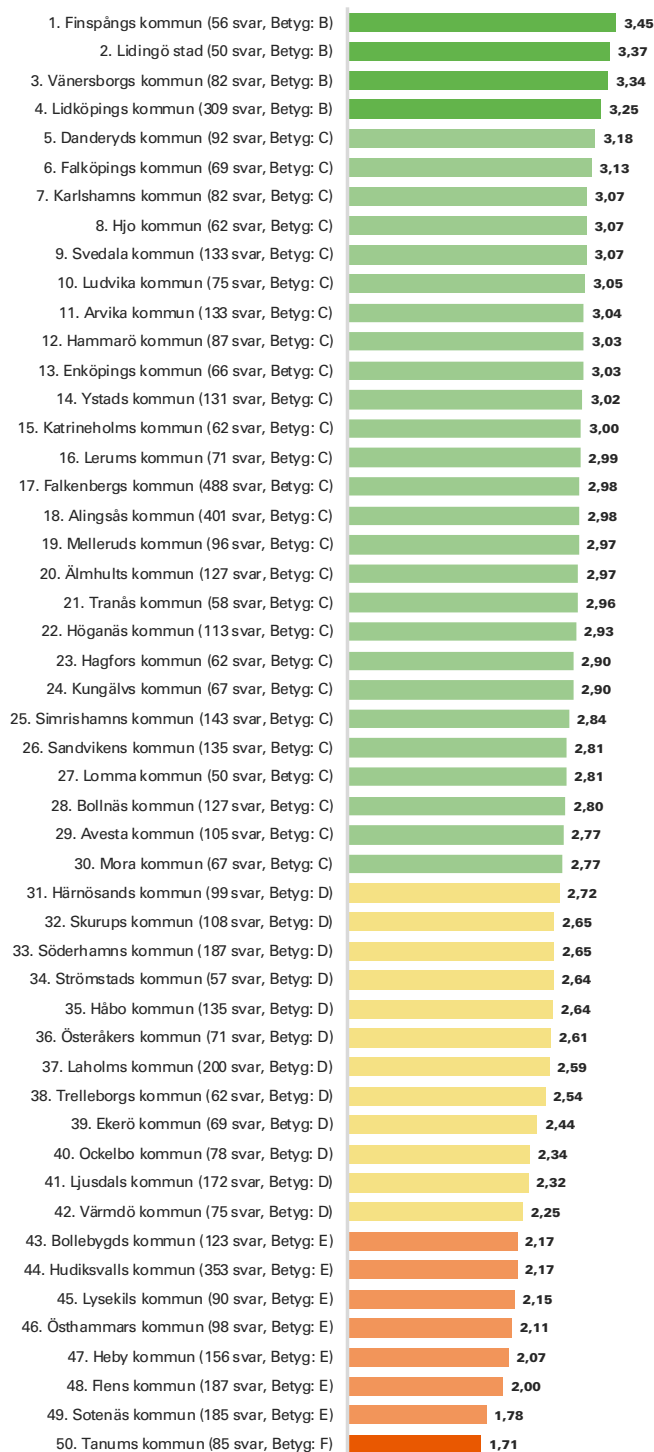
Gruppen små kommuner består av samtliga kommuner med färre än 50 000 invånare. Finspång hamnar i år på förstaplatsen med högst poäng av samtliga kommuner, med en totalpoäng på 3,45 poäng och betyget B.

Gruppen får generellt sett sämre poäng och betyg på alla kategorier jämfört med stora och mellanstora kommuner, med undantaget cykelklimat som är i paritet med mellanstora kommuner. Totalpoängen för gruppen små kommuner ligger på 2,69 - vilket innebär ett betyg D (jämfört med stora och mellanstora kommuner som får betyget C). Små kommuner är även gruppen som har flest kommuner med det lägre betyget E och den enda kommunen med betyget F.

SAMMANSTÄLLNING KATEGORIER – SMÅ KOMMUNER



POÄNGSAMMANSTÄLLNING, BETYG OCH RANKNING – SMÅ KOMMUNER



3. Resultat per kategori

3.1 GENERELL NÖJDHET

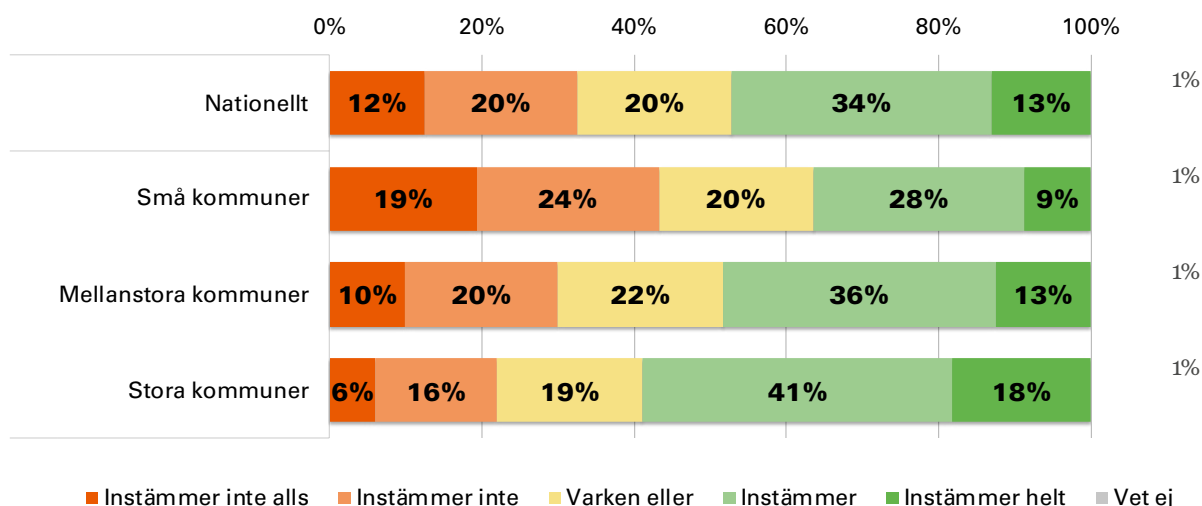
Kategorin generell nöjdhet berör övergripande frågor som fångar hur nöjd cyklisten är med cykelförutsättningarna i kommunen.

Nationellt är det en majoritet av cyklister som instämmer eller ställer sig neutrala gällande huruvida deras kommun är en bra cykelkommun. Den generella trenden är att ju större kommunstorleken är desto större andel cyklister är nöjda med sin kommun som en cykelkommun. Den kommun med högst resultat i frågan är Malmö stad. Jämfört med 2018 är det marginellt fler som

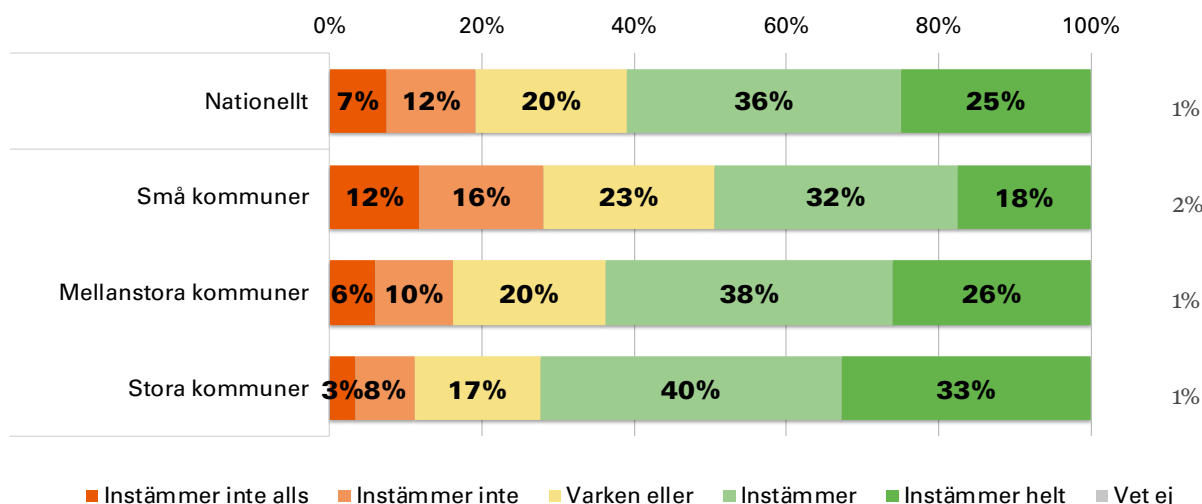
på nationell nivå uppger att de instämmer i påståendet (47 procent jämfört med 45 procent).

På en nationell nivå är det en majoritet av cyklister som skulle rekommendera andra att cykla i deras kommun. Likt föregående fråga är trenden att större kommuner har en högre andel cyklister som kan rekommendera andra att cykla i sin kommun. Även på den här frågan är det Malmö stad som får högst resultat. Jämfört med 2018 är det lika många på nationell nivå som instämmer i påståendet – 61 procent.

MIN KOMMUN ÄR GENERELLT SETT EN BRA CYKELKOMMUN



JAG SKULLE REKOMMENDERA ANDRA ATT CYKLA I MIN KOMMUN



3.2 TRYGGHET

Kategorin trygghet berör cyklistens generella känsla av trygghet för sig själva och utsatta trafikantgrupper som barn och unga.

När det kommer till trygghet uppger runt 37 procent på nationell nivå att det är tryggt att cykla i sin hemkommun och endast 25 procent att det är tryggt för barn och unga att göra samma sak. Även på dessa frågor ser vi en avtrappning där större kommuner i snitt har högre andel trygga cyklister. Kommunen med högst resultat i frågorna är Örebro kommun respektive Lidingö stad.

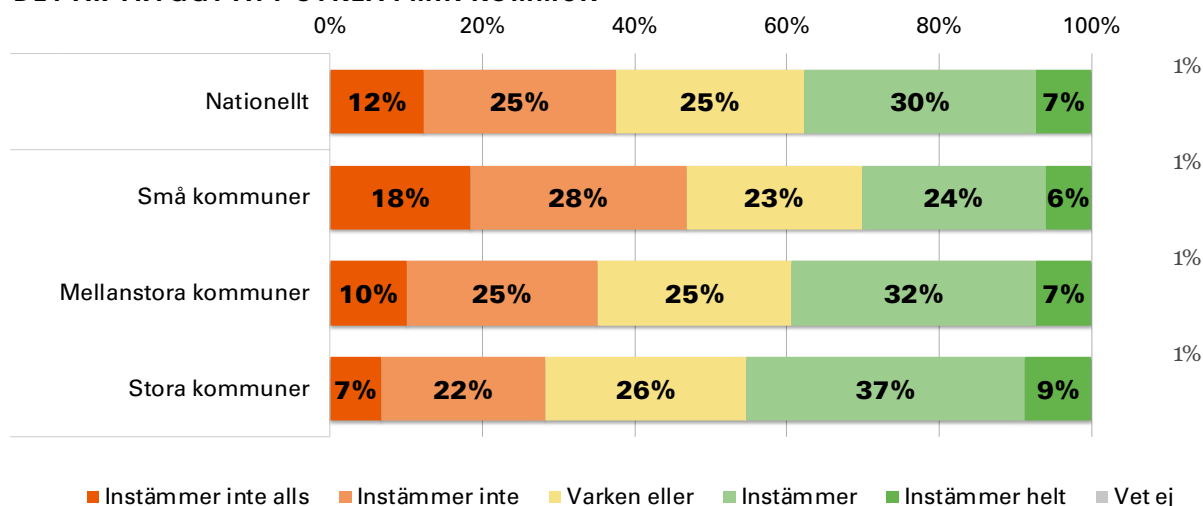
Jämför man resultaten med 2018 så ser man att på nationell nivå så har tryggheten minskat något från 41 procent (till 37 procent) gällande den generella frågan, medan när det kommer till barn och ungas trygghet så har andelen som instämmer ökat marginellt, från 24 procent till 25 procent. 2018 var formuleringen ”Det är

generellt sett tryggt att cykla i min kommun”.

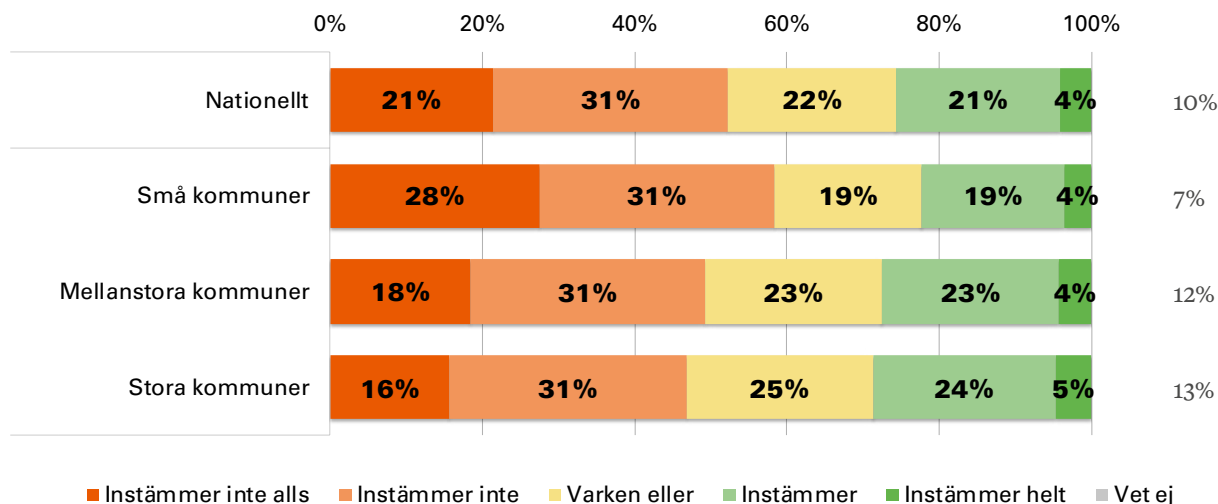
På nästa sida går det att utläsa att den främsta anledningen till att cyklisterna inte cyklar mer än de gör idag är otrygga trafiksituationer följt av väderlek samt svårigheter med transportmöjligheter. Observera att den här frågan inte ingår i poäng-kategorin Trygghet.

Delar man upp de fem vanligaste svaren inom varje kommunstorlek, kön och ålderskategori kommer små skillnader fram. Exempelvis är det en större andel i små kommuner som beskriver otrygga trafiksituationer (52 procent jämfört med 34 – 39 procent) som orsaken till varför de inte cyklar mer och kvinnor verkar överlag lista fler orsaker till otrygghet än män. Sett till ålder beskriver 15-25-åringar oftare att de inte vill cykla i vissa väder och mer sällan otrygga trafiksituationer. Runt en fjärdedel 15-25 åringar vill heller inte bli svettiga när de cyklar.

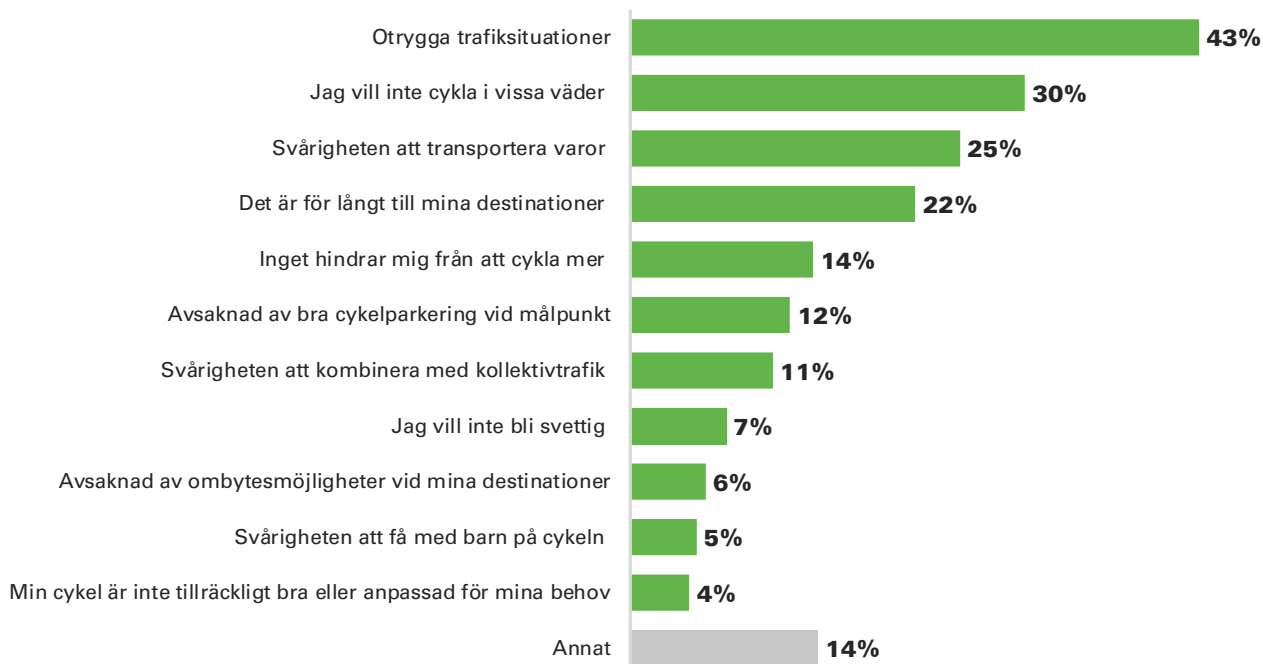
DET ÄR TRYGGT ATT CYKLA I MIN KOMMUN



DET ÄR TRYGGT FÖR BARN OCH UNGA ATT CYKLA I MIN KOMMUN



VAD HINDRAR DIG FRÅN ATT CYKLA MER ÄN DU GÖR IDAG? VÄLJ ALLA ALTERNATIV SOM STÄMMER.



TOPP-5 SVAR PER KOMMUNSTORLEK, KÖNSIDENTITET OCH ÅLDER

Nationellt	Små kommuner	Mellanstora kommuner	Stora kommuner	Kvinnor	Män
Otrygga trafiksituationer (43%)	Otrygga trafiksituationer (52%)	Otrygga trafiksituationer (39%)	Otrygga trafiksituationer (34%)	Otrygga trafiksituationer (45%)	Otrygga trafiksituationer (40%)
Jag vill inte cykla i vissa väder (30%)	Jag vill inte cykla i vissa väder (28%)	Jag vill inte cykla i vissa väder (31%)	Jag vill inte cykla i vissa väder (31%)	Jag vill inte cykla i vissa väder (33%)	Jag vill inte cykla i vissa väder (26%)
Svårigheten att transportera varor (25%)	Det är för långt till mina destinationer (21%)	Svårigheten att transportera varor (27%)	Svårigheten att transportera varor (29%)	Svårigheten att transportera varor (25%)	Svårigheten att transportera varor (24%)
Det är för långt till mina destinationer (22%)	Svårigheten att transportera varor (21%)	Det är för långt till mina destinationer (22%)	Det är för långt till mina destinationer (21%)	Det är för långt till mina destinationer (24%)	Det är för långt till mina destinationer (19%)
Annat (14%)	Annat (14%)	Annat (16%)	Inget hindrar mig från att cykla mer (17%)	Annat (15%)	Inget hindrar mig från att cykla mer (16%)

15-25 år	26-35 år	36-45 år	46-55 år	56-65 år	65+ år
Jag vill inte cykla i vissa väder (40%)	Otrygga trafiksituationer (47%)	Otrygga trafiksituationer (47%)	Otrygga trafiksituationer (42%)	Otrygga trafiksituationer (39%)	Otrygga trafiksituationer (40%)
Otrygga trafiksituationer (36%)	Jag vill inte cykla i vissa väder (33%)	Jag vill inte cykla i vissa väder (28%)	Jag vill inte cykla i vissa väder (27%)	Jag vill inte cykla i vissa väder (30%)	Jag vill inte cykla i vissa väder (32%)
Svårigheten att transportera varor (35%)	Svårigheten att transportera varor (28%)	Svårigheten att transportera varor (27%)	Svårigheten att transportera varor (24%)	Svårigheten att transportera varor (22%)	Inget hindrar mig från att cykla mer (24%)
Det är för långt till mina destinationer (31%)	Det är för långt till mina destinationer (25%)	Det är för långt till mina destinationer (24%)	Det är för långt till mina destinationer (21%)	Inget hindrar mig från att cykla mer (20%)	Svårigheten att transportera varor (18%)
Jag vill inte bli svettig (24%)	Avsaknad av bra cykelparkering vid målpunkt (17%)	Annat (16%)	Annat (14%)	Det är för långt till mina destinationer (18%)	Det är för långt till mina destinationer (13%)

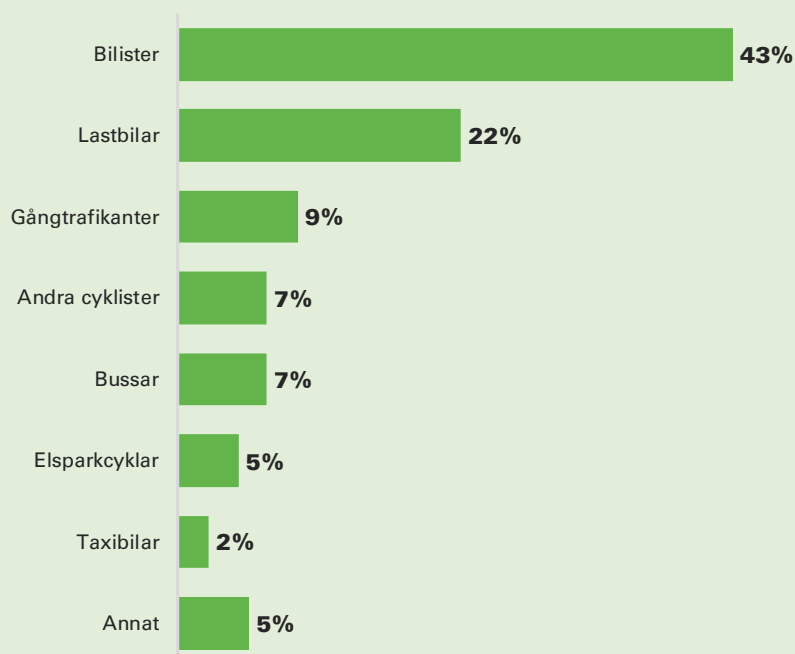
VAD GÖR CYKLISTER OTRYGGA?

På den här sidan presenteras resultatet gällande frågan om vad som gör cyklister otrygga. Respondenterna fick rangordna upp till åtta alternativ, där det första svaret skapar mest otrygghet. Nedan presenteras resultatet för rangordning 1, alltså det som rankades högst av cyklisterna och beskriver respondenternas största problem kring trygghet när de cyklar.

Bilister är det som orsakar otrygghet hos flest cyklister – 43 procent anger dem som främsta orsaken till otrygghet bland olika typer av trafikanter. Därefter följer lastbilar på 22 procent och gångtrafikanter på 9 procent.

Observera att inte heller den här frågan ingår i poäng-kategorin Trygghet.

GÖR NÅGOT/NÅGON AV FÖLJANDE ATT DU KÄNNER DIG OTRYGG NÄR DU CYKLAR? [RANGORDNING 1]



3.3 TILLGÅNG TILL CYKELINFRASTRUKTUR

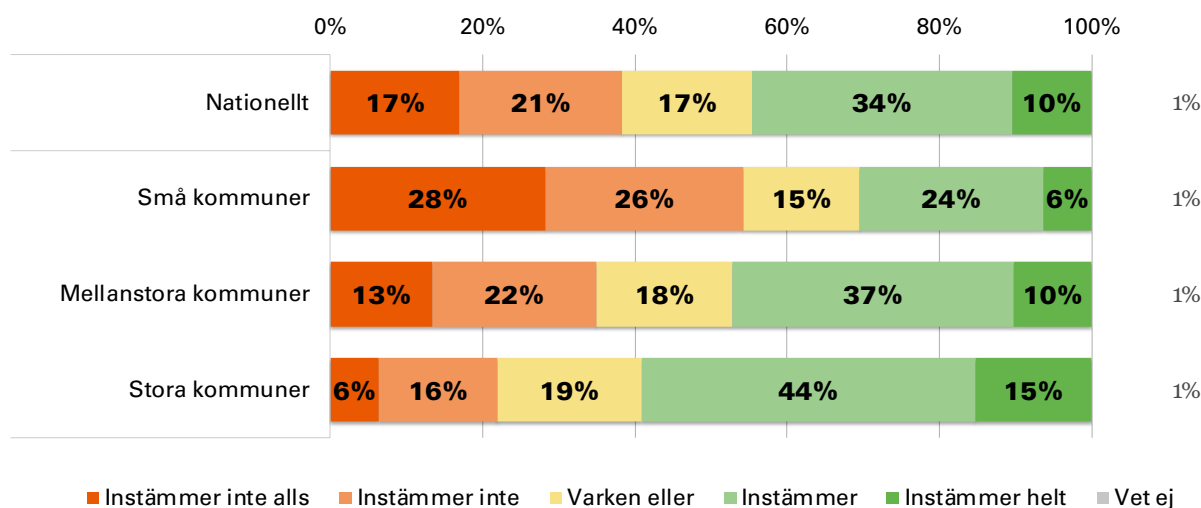
Denna kategori berör cyklistens uppfattning om tillgång till och förekomst av infrastruktur anpassad för cykling i kommunen.

Gällande tillgången till cykelvägar syns en tydlig nöjdhetskopplat till storleken på kommuner. På nationell nivå svarar runt 44 procent att de instämmer, medan denna andel för små kommuner endast är 30 procent och för stora hela 59 procent. Kommunen med högst resultat i frågan är Malmö stad som får klart bättre än övriga kommuner.

Jämfört med 2018 är det lika stor andel som anser att det finns en god tillgång till cykelvägar – 44 procent. Då var formuleringen ”Det finns en god tillgång till cykelbanor, cykelfält och cykelvägar”.

Om man delar upp resultatet på vilken typ av cykel som respondenterna använder så kan man se att de som använder funktionsvariationsanpassad cykel (och till viss del även stigcykel/mountainbike) är mindre nöjda med tillgången till cykelvägar.

DET FINNS EN GOD TILLGÅNG TILL CYKELVÄGAR



TOPP 10 KOMMUNER: NÖJDHET MED GOD TILLGÅNG TILL CYKELVÄGAR

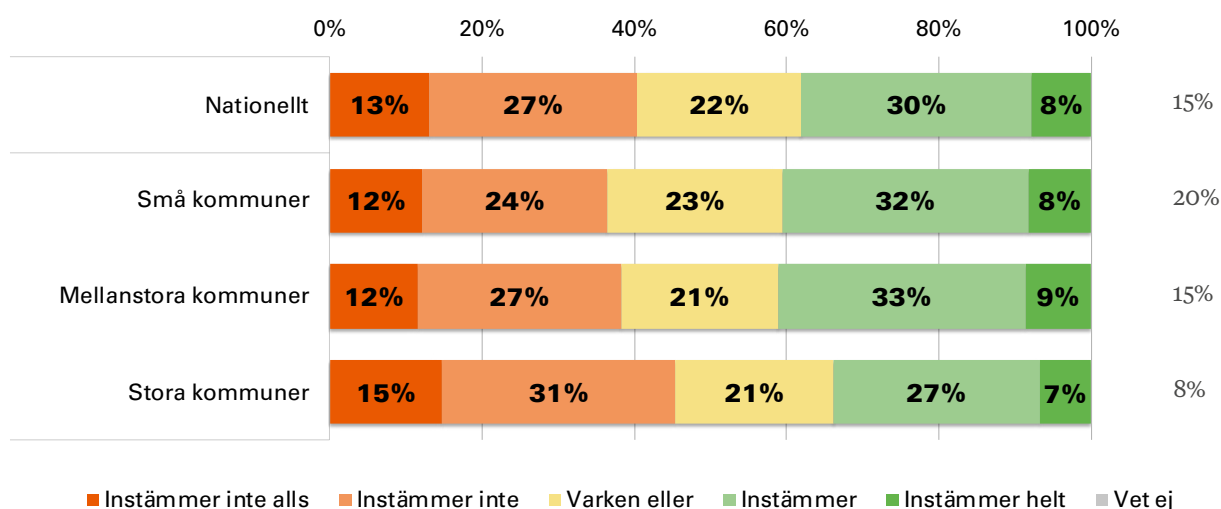


VILKEN TYP AV CYKEL ANVÄNDER DU	MEDELVÄRDE NÖJDHET MED GOD TILLGÅNG TILL CYKELVÄGAR
Vanlig cykel/stadscykel/hybridcykel	3,1
Landsvägscykel/racercykel/gravel bike/cyclocross	2,97
Stigcykel/mountainbike	2,92
Lådcykel/lastcykel/cykel med släp	3,05
Vikcykel	3,07
Funktionsvariationsanpassad cykel (t.ex. handcykel)	2,81

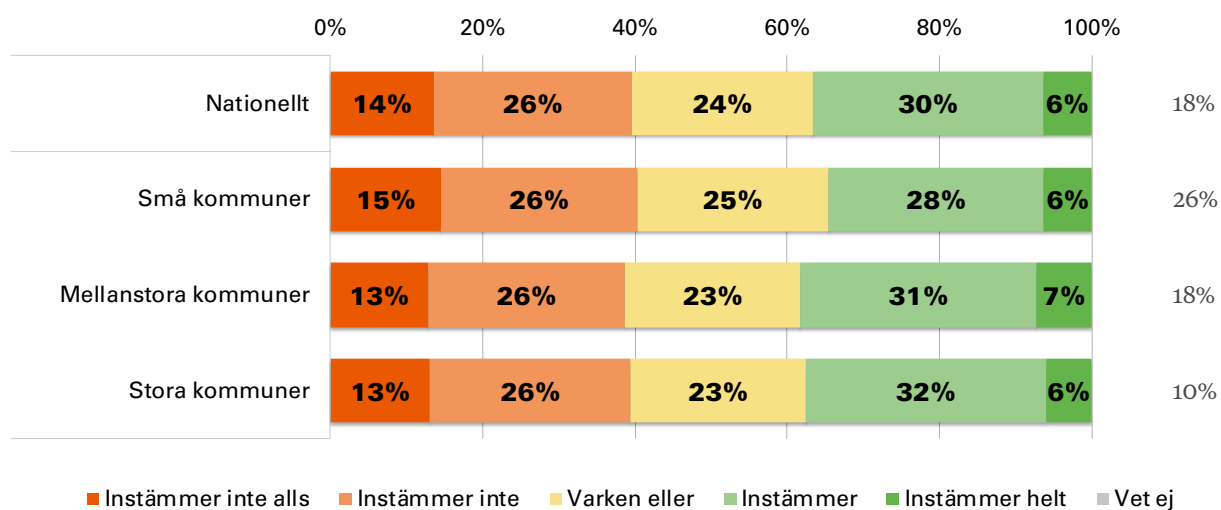
Nationellt sett anser runt 38 procent att det finns tillräckligt med cykelparkeringar och ungefär lika stor andel, 36 procent, anser att parkeringarna ger en bra möjlighet att låsa fast cykeln på ett säkert sätt. På dessa frågor syns inte lika stor skillnad mellan stora och små kommuner, om något så är det lägre andel bland de stora kommunerna som anser att det finns tillräckligt med cykelparkeringar. Kommunerna med högst resultat i frågorna är Finspångs respektive Danderyds kommun.

Jämfört med 2018 så anser fler att det finns tillräckligt med parkeringar, 38 procent jämfört med 30 procent. Även andelen som anser att det finns en bra möjlighet att låsa fast cykeln har ökat något från 32 procent 2018 till 36 procent i år. Formuleringen 2018 var "Cykelparkeringarna ger en bra möjlighet att låsa fast cykeln".

DET FINNS TILLRÄCKLIGT MED CYKELPARKERINGAR



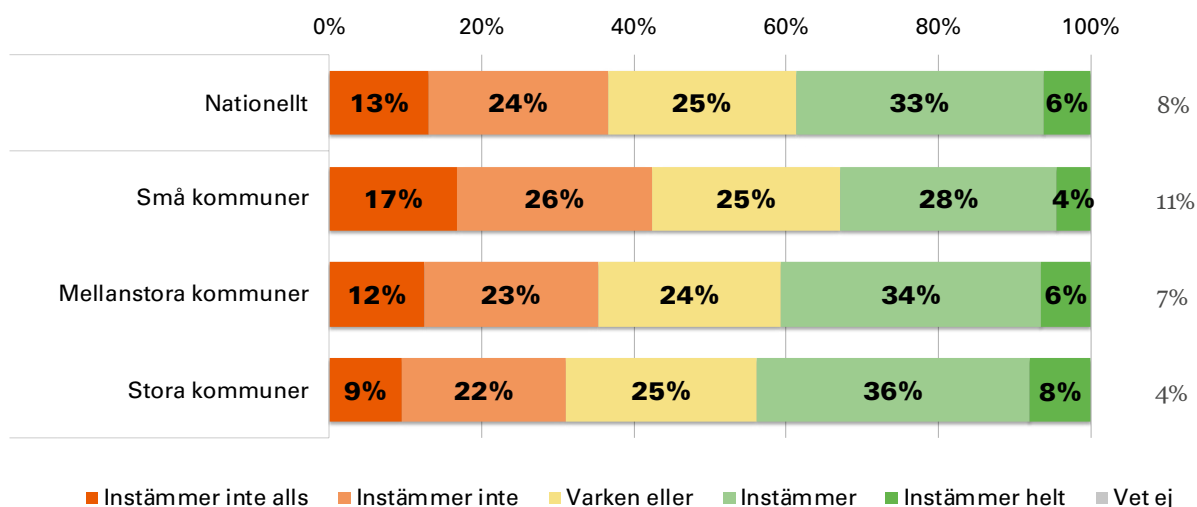
CYKELPARKERINGARNA GER EN BRA MÖJLIGHET ATT LÅSA FAST CYKELN PÅ ETT SÄKERT SÄTT



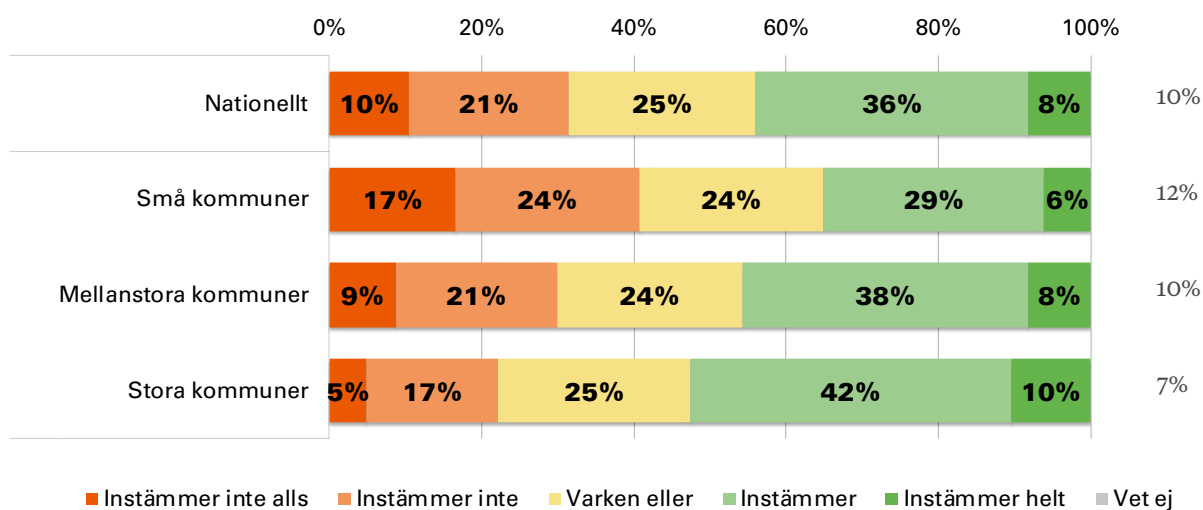
När det kommer till skyltning av cykelvägar anser runt 39 procent att deras kommun har en bra skyltning av dessa. Även här finns det en viss skillnad där de som svarar för stora kommuner är i högre nöjda än de i små kommuner. Kommunen som får högst resultat i frågan är Lidingö stad. Jämfört med 2018 har andelen på nationell nivå ökat något, från 37 procent.

På frågan om det finns bra belysning på cykelvägarna svarar nationellt runt 44 procent att de instämmer. Även här syns en generell trend att större kommuner har fler nöjda cyklister. Örebro kommun är den kommun som får högst resultat i frågan.

DET FINNS EN BRA SKYLTNING AV CYKELVÄGAR

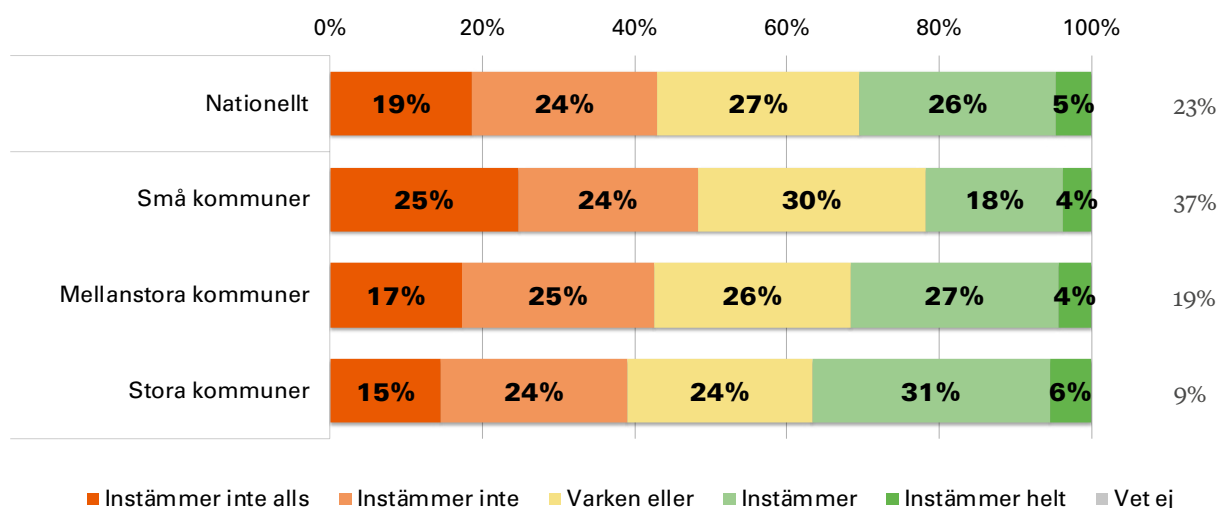


DET FINNS BRA BELYSNING PÅ CYKELVÄGARNA



Gällande trafikljus är det knappt en tredjedel, 31 procent, som instämmer i att trafikljusen är justerade för cyklister. Andelen bland stora kommuner uppkommer till 37 procent medan endast 22 procent av cyklister i små kommuner svarar att de instämmer. Lidköpings kommun är den kommunen som får högst resultat i frågan.

TRAFIKLJUS ÄR VÄL JUSTERADE FÖR CYKLISTER



3.4 FRAMKOMLIGHET I CYKELVÄGNÄTET

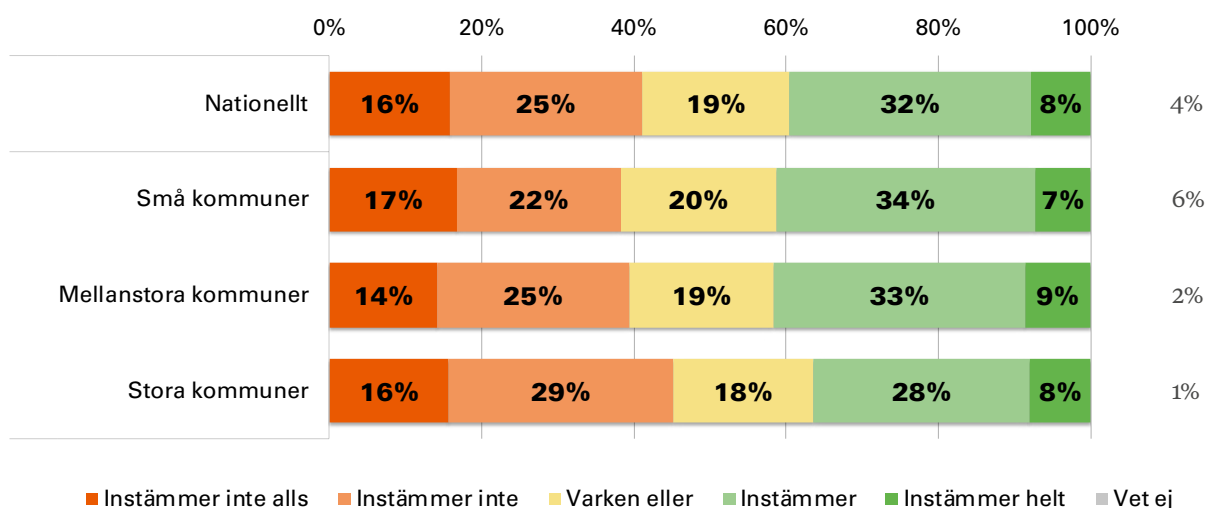
Den här kategorin berör cyklistens uppfattning om utformningen av cykelvägnätet och hur lätt det är att ta sig fram på cykelvägarna samt hur väl dessa vägar sköts om.

Gällande cykelvägarnas bredd är det 40 procent på nationell nivå som anser att cykelvägarna är tillräckligt breda. I den här frågan finns det en liten omvänd effekt av storleksordning, där andelen nöjda är något mindre bland stora kommuner, jämfört med små och

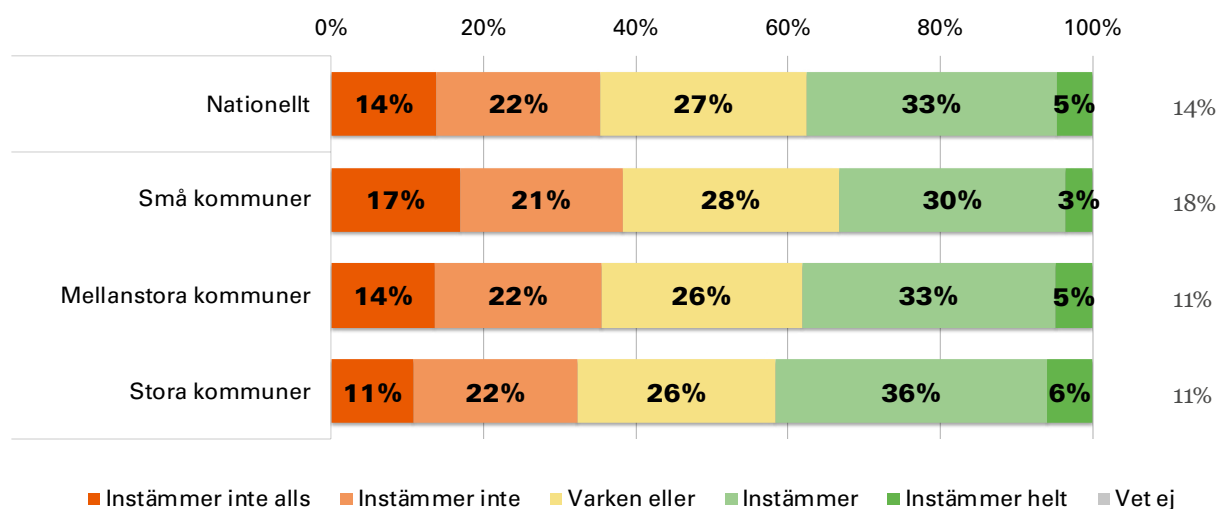
mellanstora kommuner. Nationellt har det även skett en förändring från 2018, då 33 procent svarade att de instämmer i påståendet. Vänersborgs kommun är den kommun som får högst resultat i frågan.

Andelen på nationell nivå som tycker att cykelvägarna i sin kommun är gena och tar i möjligaste mån den rakaste vägen är runt 38 procent. En liten trend att större kommuner har en högre andel som instämmer går att utläsa. Lidingö är den kommun som får högst resultat i frågan.

CYKELVÄGARNA ÄR TILLRÄCKLIGT BREDA



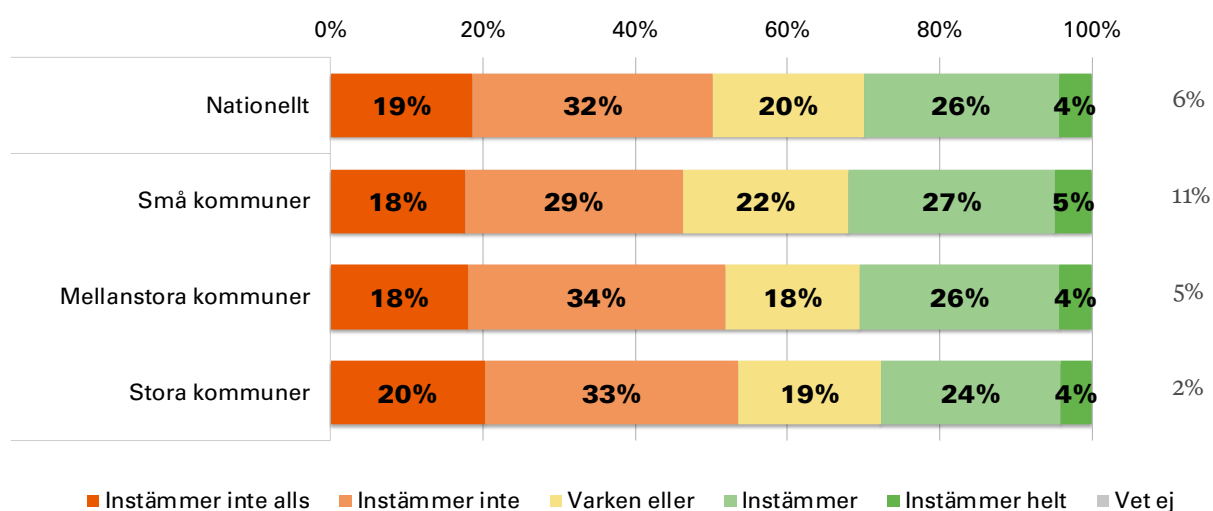
CYKELVÄGARNA I MIN KOMMUN ÄR GENA OCH TAR I MÖJLIGASTE MÅN DEN RAKASTE VÄGEN



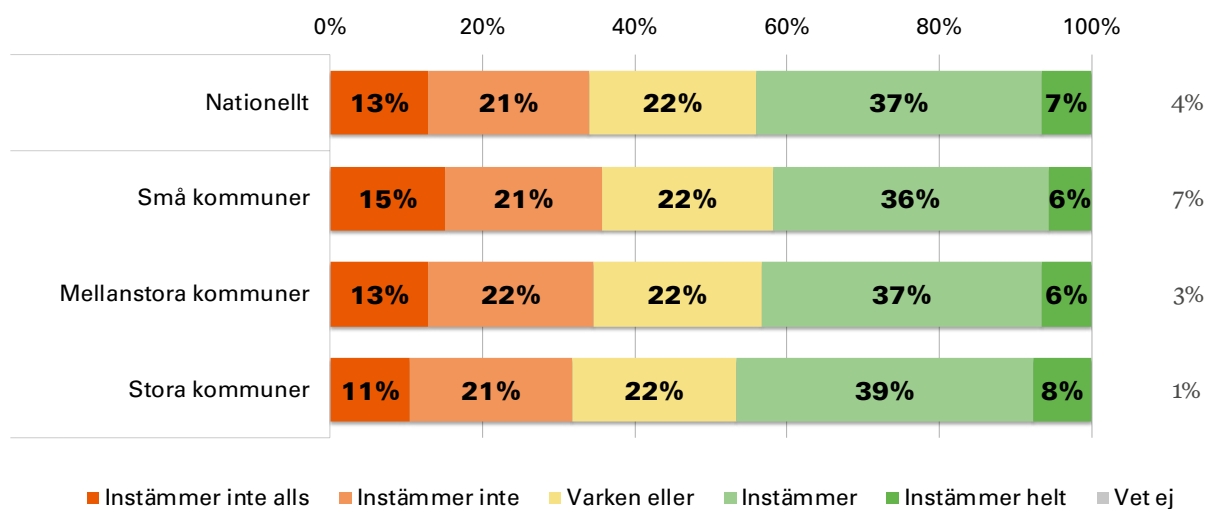
På nationell nivå svarar 30 procent att de instämmer i påståendet att cykelvägarna är fria från hinder i sina kommuner. Även gällande den här frågan finns det en liten omvänd effekt av storleksordning, andelen nöjda är något högre bland små kommuner, jämfört med stora och mellanstora kommuner. Kommunen som får högst resultat i frågan är Lidköpings kommun.

På frågan om cykelvägarna i sin kommun är jämna och bekväma att cykla på svarade 42 procent nationellt att de instämmer. Här finns en liten skillnad i att större kommuner har något fler som instämmer i påståendet. Kommunen som får högst resultat i frågan är Sollentuna kommun.

CYKELVÄGARNA I MIN KOMMUN ÄR FRIA FRÅN HINDER



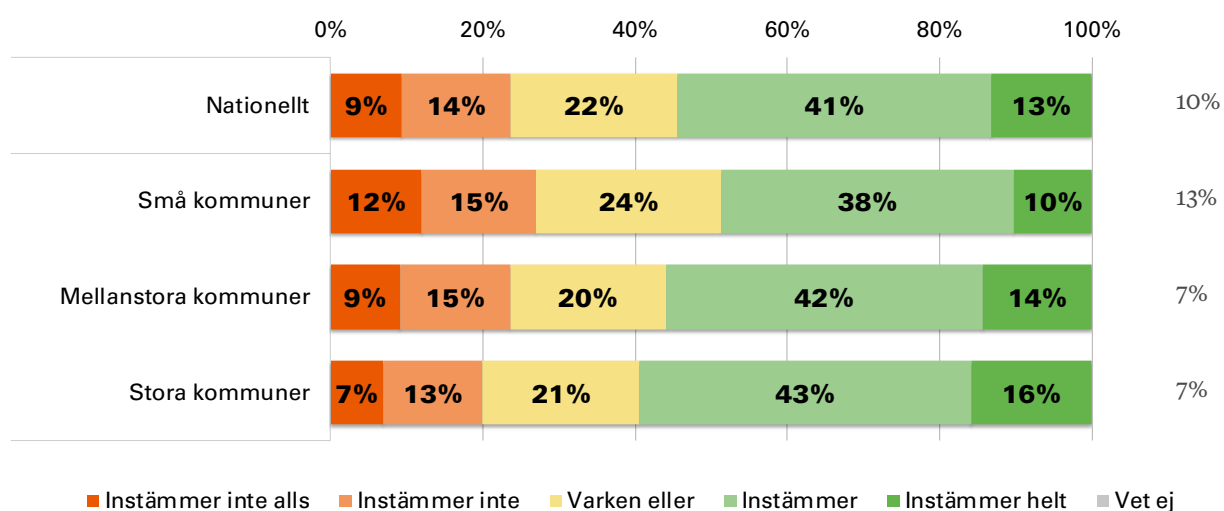
CYKELVÄGARNA I MIN KOMMUN ÄR JÄMNA OCH BEKVÄMA ATT CYKLA PÅ



Gällande drift och underhåll av cykelvägar uppger en majoritet, 54 procent, att det sköts väl på sommarhalvåret. Andelen gällande vinterhalvåret är endast 32 procent (se nästa sida). På dessa frågor ser vi en skillnad i att cyklister som svarar för större kommuner är mer nöjda med drift och underhåll av cykelvägarna. Kommunerna som får högst resultat i frågorna är Nacka respektive Danderyds kommun.

Jämfört med 2018 är andelarna som instämmer i påståendena relativt lika, 2018 var det 51 procent som ansåg att drift och underhåll av cykelvägar skötes väl på sommarhalvåret, samt 33 procent som ansåg samma sak gällande vinterhalvåret.

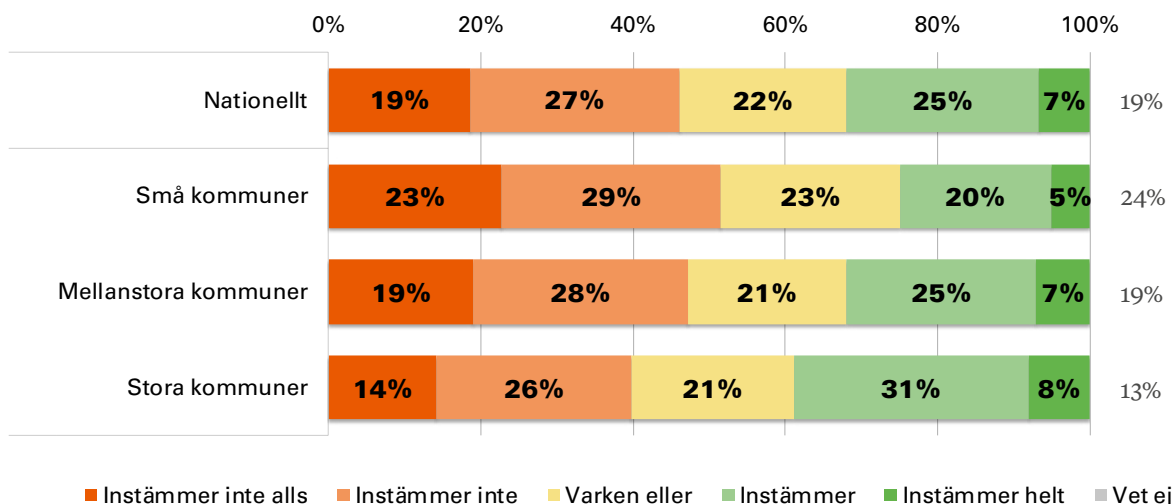
DRIFT OCH UNDERHÅLL AV CYKELVÄGAR SKÖTS VÄL PÅ SOMMARHALVÅRET



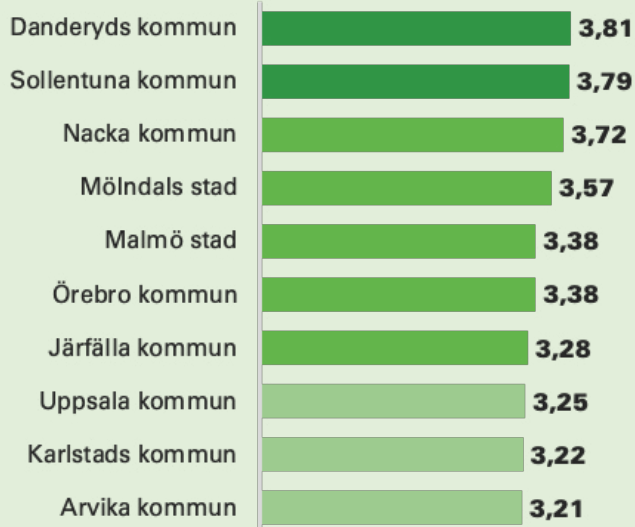
Vad gäller frågan kring drift och underhåll av cykelvägar under vinterhalvåret går det att se att det finns en tydlig trend – de som ofta cyklar till arbete eller studier vintertid är generellt sett mer nöjda kring vinterväghållningen. Kommunen med bäst betyg är Danderyds kommun, följt

av Sollentuna och Nacka. Överlag så är det större kommuner som lyckas bättre med drift och underhåll på vinterhalvåret vilket även visar sig i topplistan.

DRIFT OCH UNDERHÅLL AV CYKELVÄGAR SKÖTS VÄL PÅ VINTERHALVÅRET



TOPP 10 KOMMUNER: NÖJDHET MED DRIFT OCH UNDERHÅLL AV CYKELVÄGAR PÅ VINTERHALVÅRET



FREKVENS CYKLING TILL ARBETE ELLER STUDIER VINTERTID	MEDELVÄRDE NÖJDHET MED DRIFT OCH UNDERHÅLL PÅ VINTERHALVÅRET
Varje dag	2,90
Flera gånger per vecka	2,79
Någon gång per vecka	2,73
Någon gång per månad	2,75
Mer sällan	2,61
Aldrig	2,60

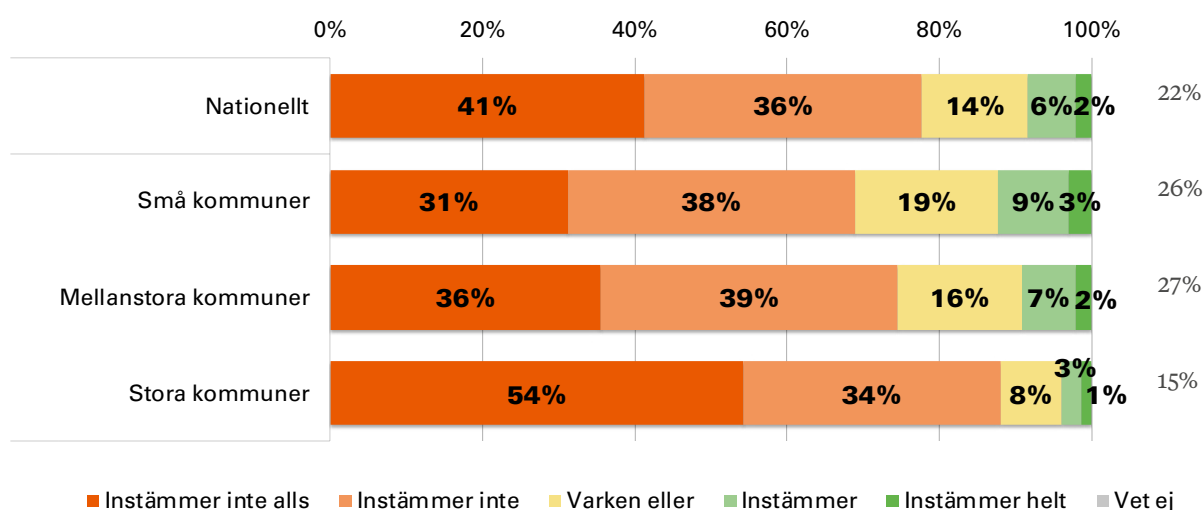
3.5 CYKELKLIMAT

Denna kategori berör cyklistens uppfattning om hur klimatet är för cyklister i kommunen i förhållande till andra trafikanter, aktörer och omgivningen.

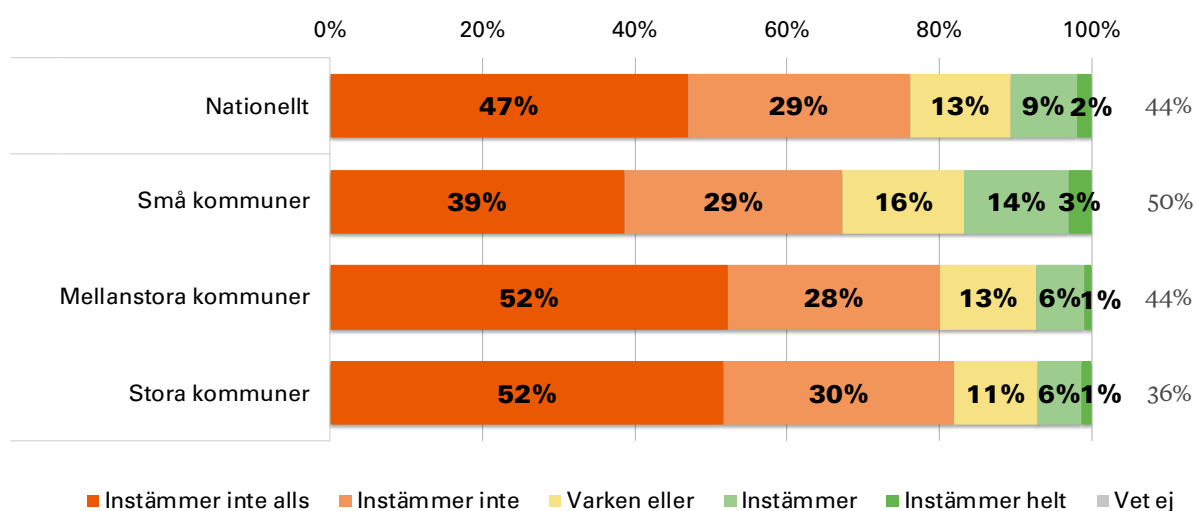
Endast 8 procent av de som svarat anser att cykelstöld i sin kommun är sällsynt, med en tydlig skillnad mellan små och stora kommuner – 12 procent respektive 4 procent. Även på frågan om det finns en bra möjlighet

att ta med cykeln i kollektivtrafiken är det en låg andel som nationellt har svarat att det är möjligt, 11 procent. Små kommuner sticker även här ut positivt i att en högre andel instämmer i påståendet, 17 procent jämfört med 7 procent bland stora och mellanstora kommuner. Kommunerna som får högst resultat är Mora respektive Lerums kommun.

CYKELSTÖLD ÄR SÄLLSYNT I MIN KOMMUN



DET FINNS EN BRA MÖJLIGHET ATT TA MED CYKEL I KOLLEKTIVTRAFIKEN

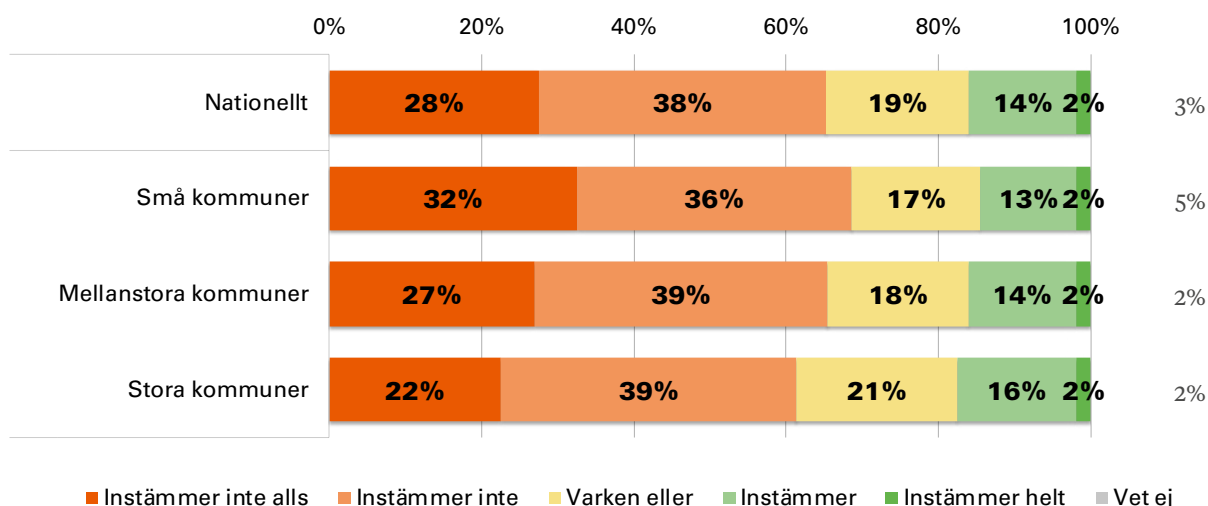


På nationell nivå är det runt 16 procent som anser att cyklister och bilar inte kommer i konflikt med varandra. Den kommun som får högst resultat i frågan är Lidingö stad.

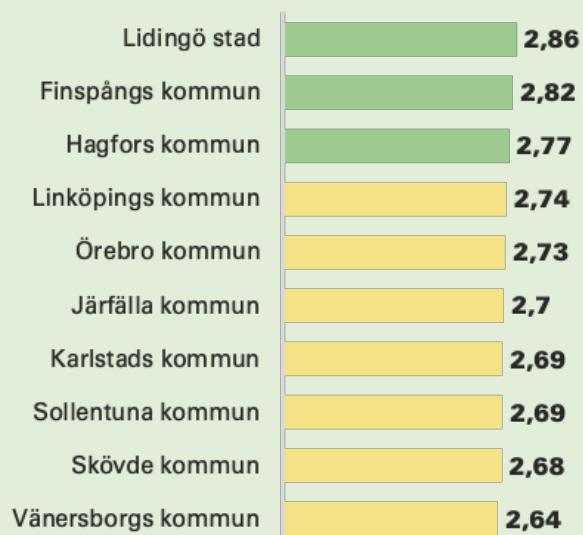
Gällande kommunstorlek så ser man en liten tendens att små kommuner har mer problem mellan cyklister och bilar, jämfört med stora kommuner.

Om man delar upp resultatet baserat på vilken typ av cykel respondenterna använder framgår det att de med vanlig cykel i mindre utsträckning är missnöjda, medan de med funktionsvariationsanpassad cykel tenderar att vara något mer missnöjda.

CYKLISTER OCH BILAR KOMMER INTE I KONFLIKT MED VARANDRA



TOPP 10 KOMMUNER: CYKLISTER OCH BILAR KOMMER INTE I KONFLIKT MED VARANDRA



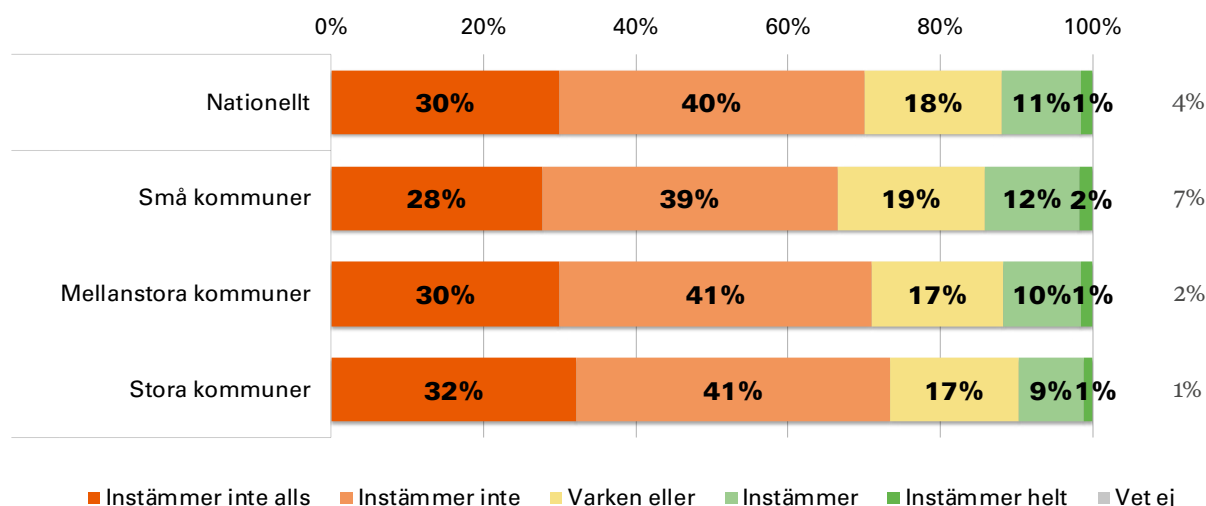
VILKEN TYP AV CYKEL ANVÄNDER DU	MEDELVÄRDE KONFLIKT MED BILAR
Vanlig cykel/stadscykel/hybridcykel	2,29
Landsvägscykel/racercykel/gravel bike/cyclocross	2,13
Stigcykel/mountainbike	2,17
Lådcykel/lastcykel/cykel med släp	2,15
Vikcykel	2,09
Funktionsvariationsanpassad cykel (t.ex. handcykel)	2,05

Liknande konflikter med bilister är det en låg andel som anser att cyklister och fotgängare inte kommer i konflikt med varandra – endast 12 procent. Kommunen som får högst resultat i frågorna är Falköpings kommun.

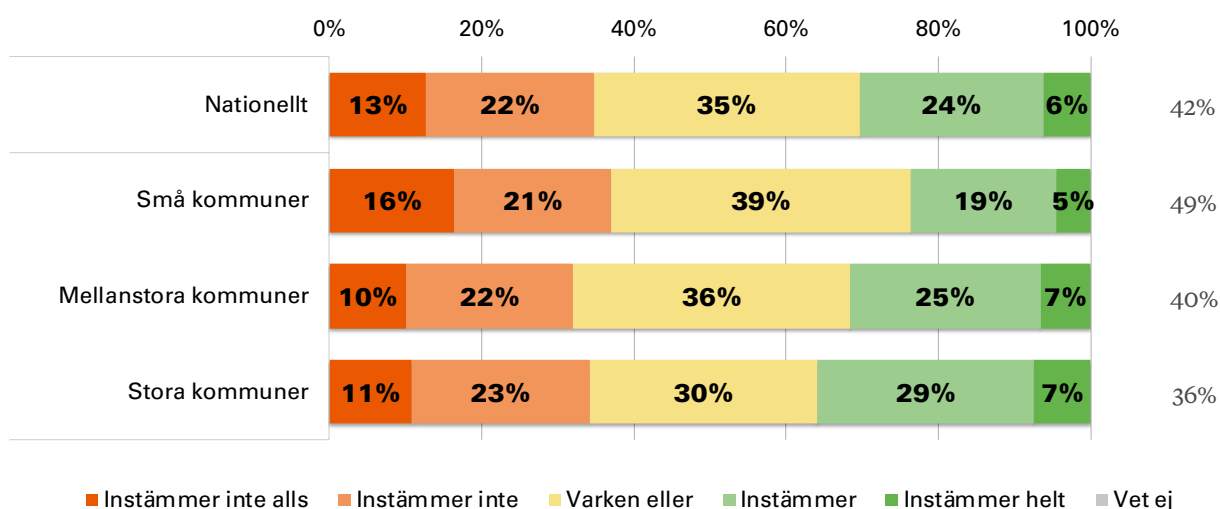
När det kommer till kommunstorlek syns en liten tendens att stora kommuner har något större problem med konflikter mellan cyklister och fotgängare, jämfört med små kommuner.

Gällande frågan om mediarapportering uppger nationellt runt 30 procent att media mestadels rapporterar positivt om cyklister i respondenternas kommun. Andelen är högre bland stora kommuner jämfört med små, 36 procent respektive 24 procent. Kommunen som får högst resultat i frågan är Linköpings kommun.

CYKLISTER OCH FOTGÄNGARE KOMMER INTE I KONFLIKT MED VARANDRA



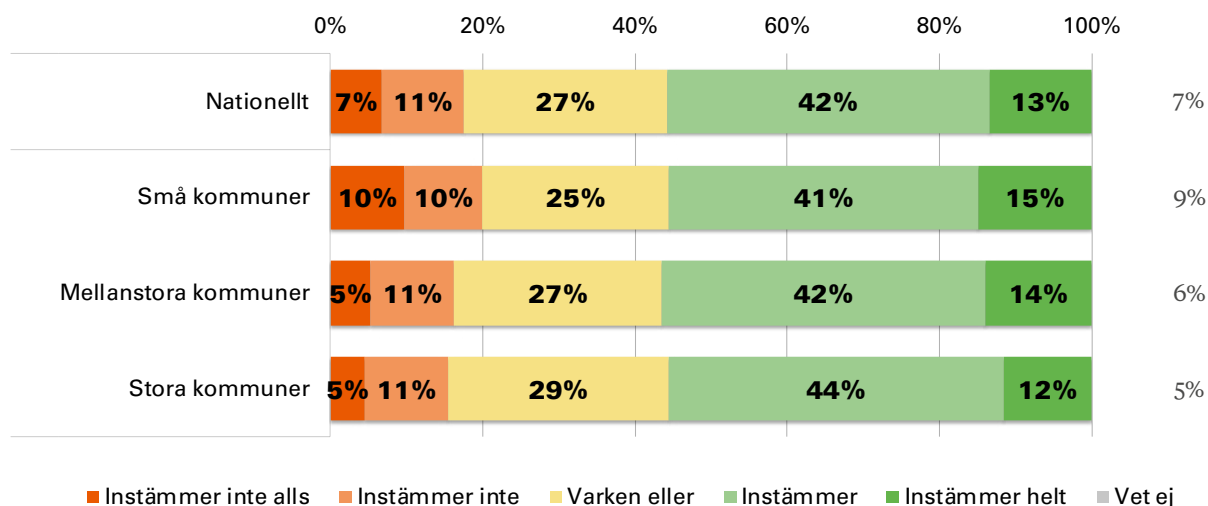
MEDIA RAPPORTERAR MESTADELS POSITIVT OM CYKLISTER I MIN KOMMUN



På frågan om cyklisterna uppskattar miljön kring cykelvägarna i sina kommuner och om de tycker den är tilltalande så svarar på nationell nivå en dryg majoritet, 55 procent att de instämmer i påståendet. Gällande storlek på kommun så syns små skillnader på andelen som

instämmer, däremot finns det fler bland små kommuner som inte instämmer, 20 procent jämfört med stora och mellanstora kommuners snitt på 16 procent. Lidingö stad är den kommun som får högst resultat i frågan.

JAG UPPSKATTAR MILJÖN KRING CYKELVÄGARNA I MIN KOMMUN OCH TYCKER DEN ÄR TILLTALANDE



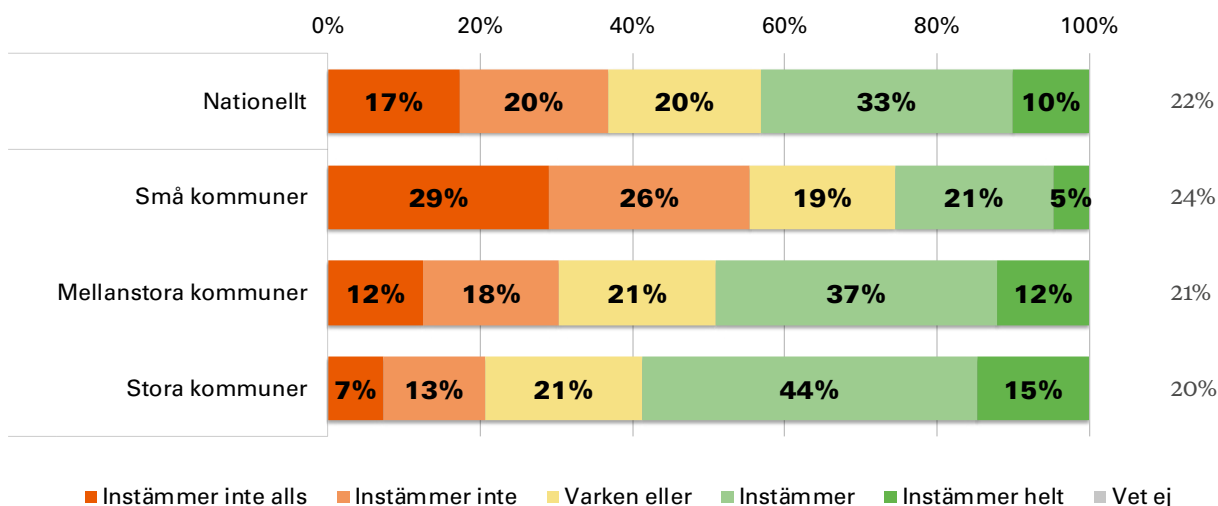
3.6 CYKELNS PRIORITET I KOMMUNEN

Kategorin berör cyklistens uppfattning om hur cykling och cyklister prioriteras i kommunens arbete.

På frågan om kommunen aktivt arbetar med förbättringar för cyklister så är det nationellt runt 43 procent som instämmer. Andelarna skiljer sig tydligt mellan kommungrupperna där andelen bland stora kommuner är 59 procent medan andelen bland små kommuner endast 26 procent. Den kommun som får högst resultat i frågan är Malmö stad, följt av Uppsala och Linköping. Jämfört med 2018 har det nationellt minskat något, från 47 procent till årets 43 procent som instämmer.

Delar man upp resultatet på vilken typ av cykel som respondenterna använder framgår att de som använder vikcykel, lådcykel eller vanlig cykel tenderar att vara mer nöjda med hur aktivt kommunen arbetar kring förbättringar för cyklister. De som använder funktionsvariationsanpassad cykel svarar dock i lägre grad att de är nöjda.

MIN KOMMUN ARBETAR AKTIVT MED FÖRBÄTTRINGAR FÖR CYKLISTER



TOPP 10 KOMMUNER: MIN KOMMUN ARBETAR AKTIVT MED FÖRBÄTTRINGAR FÖR CYKLISTER



VILKEN TYP AV CYKEL ANVÄNDER DU

MEDELVÄRDE MIN KOMMUN ARBETAR AKTIVT MED FÖRBÄTTRINGAR FÖR CYKLISTER

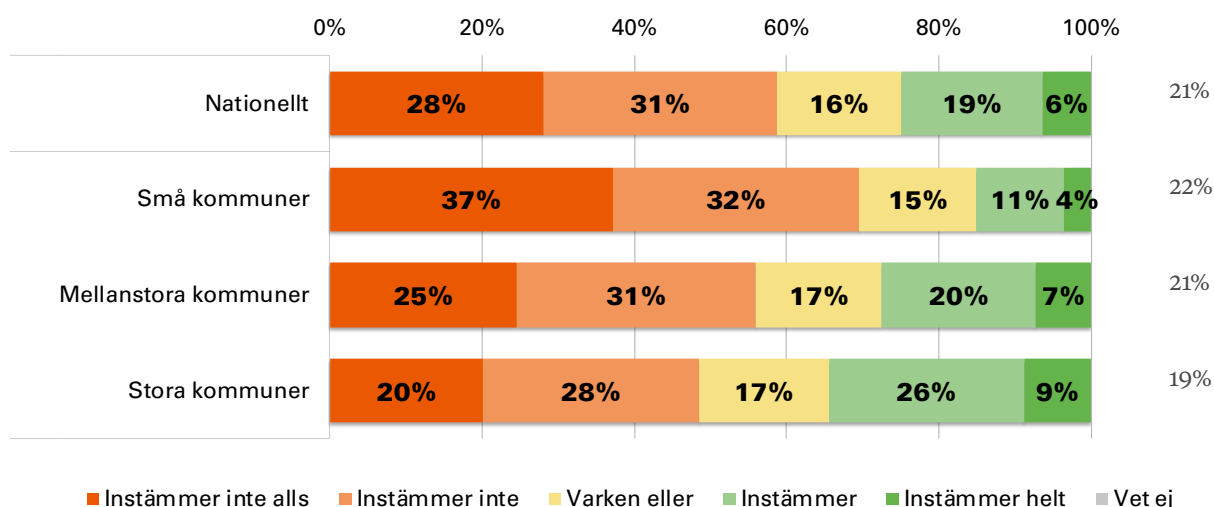
Vanlig cykel/stadscykel/hybridcykel	3,12
Landsvägscykel/racercykel/gravel bike/cyclocross	2,94
Stigcykel/mountainbike	2,93
Lådcykel/lastcykel/cykel med släp	3,2
Vikcykel	3,28
Funktionsvariationsanpassad cykel (t.ex. handcykel)	2,78

På nationell nivå är det en fjärdedel som anser att cyklingen ges tillräckligt hög prioritet i infrastrukturplaneringen i respondenternas kommun, 25 procent. Även här syns skillnader på kommunstorlek, där stora kommuner i högre grad instämmer i påståendet (35 procent respektive 15 procent bland små kommuner). Den kommun som får högst resultat är Örebro kommun.

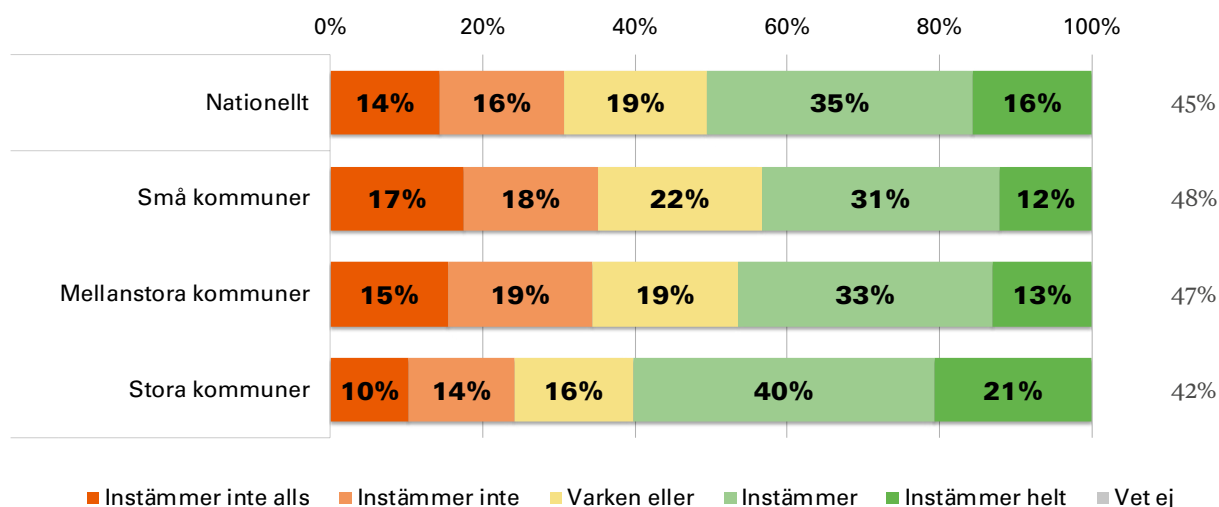
Jämfört med 2018 har andelen som på nationell nivå instämmer minskat något, från 27 procent till årets 25 procent.

Gällande frågan om det är lätt att felanmäla eller rapportera hinder eller problem för cykeltrafiken till kommunen så är det nationellt en knapp majoritet som instämmer, 51 procent. Andelen bland stora kommuner är högre, runt 61 procent. Avesta kommun är den kommun som får högst resultat i frågan. Jämfört med 2018 har andelen på nationell nivå ökat, från 42 procent till årets 51 procent.

CYKLINGEN GES TILLRÄCKLIGT HÖG PRIORITET I INFRASTRUKTURPLANERINGEN I MIN KOMMUN



DET ÄR LÄTT ATT FELANMÄLA ELLER RAPPORTERA HINDER ELLER PROBLEM FÖR CYKELTRAFIKEN (SOM POTTHÅL, FARLIGA KORSNINGAR MM.) TILL MIN KOMMUN

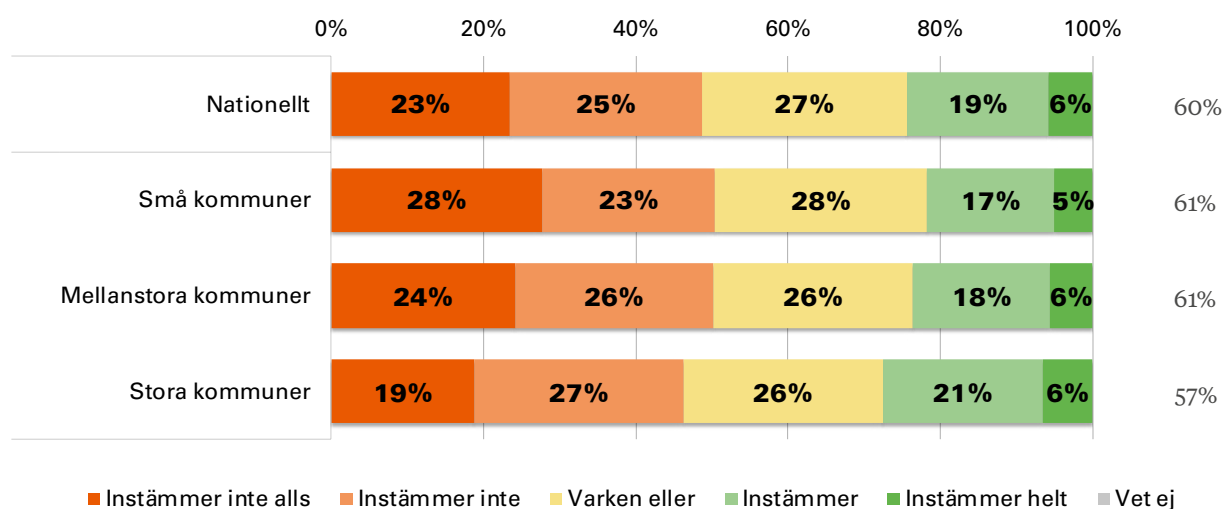


På frågan om kommun vidtar åtgärder inom en rimlig tid gällande hinder för cykeltrafiken som rapporterats in eller felanmälts svarar en fjärdedel, 25 procent, att de instämmer. Små skillnader mellan kommunstorlek går att utläsa, där stora kommuner har något högre grad som instämmer. Kommunen som får högst resultat i frågan är Vänersborgs kommun. Jämfört med 2018 har andelen ökat något på nationell nivå, från 22 procent till årets 25 procent.

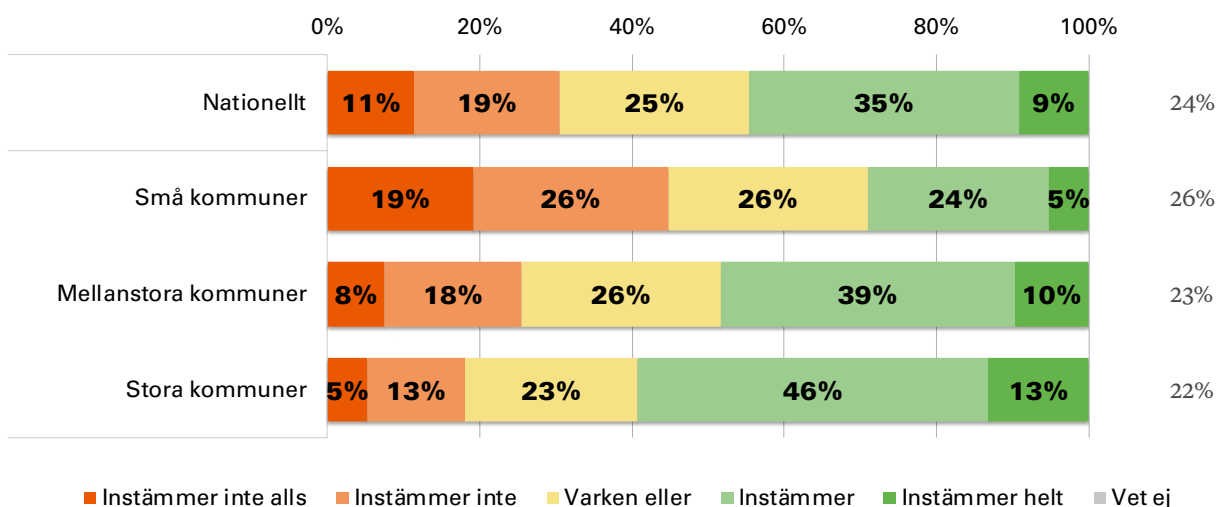
Gällande frågan om det finns bra information om cykling och cykelvägar i kommunen så är det 46 procent på nationell nivå som anser det. Här finns det en stor skillnad mellan kommunstorlek, där stora kommuner har en andel på 59 procent medan små kommuner endast har 29 procent som instämmer i påståendet. Uppsala kommun är den kommun som får högst resultat i frågan.

Jämfört med 2018 har även här andelen på nationell nivå som instämmer ökat från 37 procent till årets 44 procent.

KOMMUNEN VIDTAR ÅTGÄRDER INOM RIMLIG TID GÄLLANDE HINDER FÖR CYKELTRAFIKEN SOM RAPPORTERATS IN ELLER FELANMÄLT

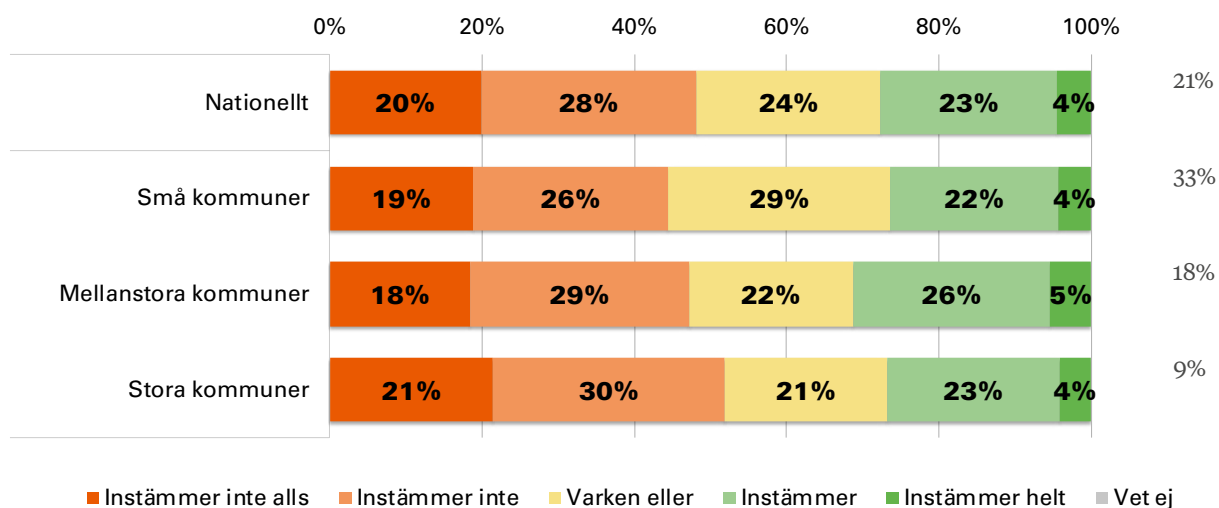


DET FINNS BRA INFORMATION OM CYKLING OCH CYKELVÄGAR I KOMMUNEN



När det kommer till omledning är det runt 27 procent som på nationell nivå instämmer i att cyklister tydligt och säkert omleds förbi byggarbetsplatser. I mellanstora kommuner så är det något fler som uttrycker att de instämmer i påståendet, 31 procent. Örebro kommun är kommunen som får högst resultat i frågan.

CYKLISTER OMLEDTS TYDLIGT OCH SÄKERT FÖRBI BYGGARBETSPLATSER



EST. 2018

OSCAR

deli



4. Kommun- velometern 2020

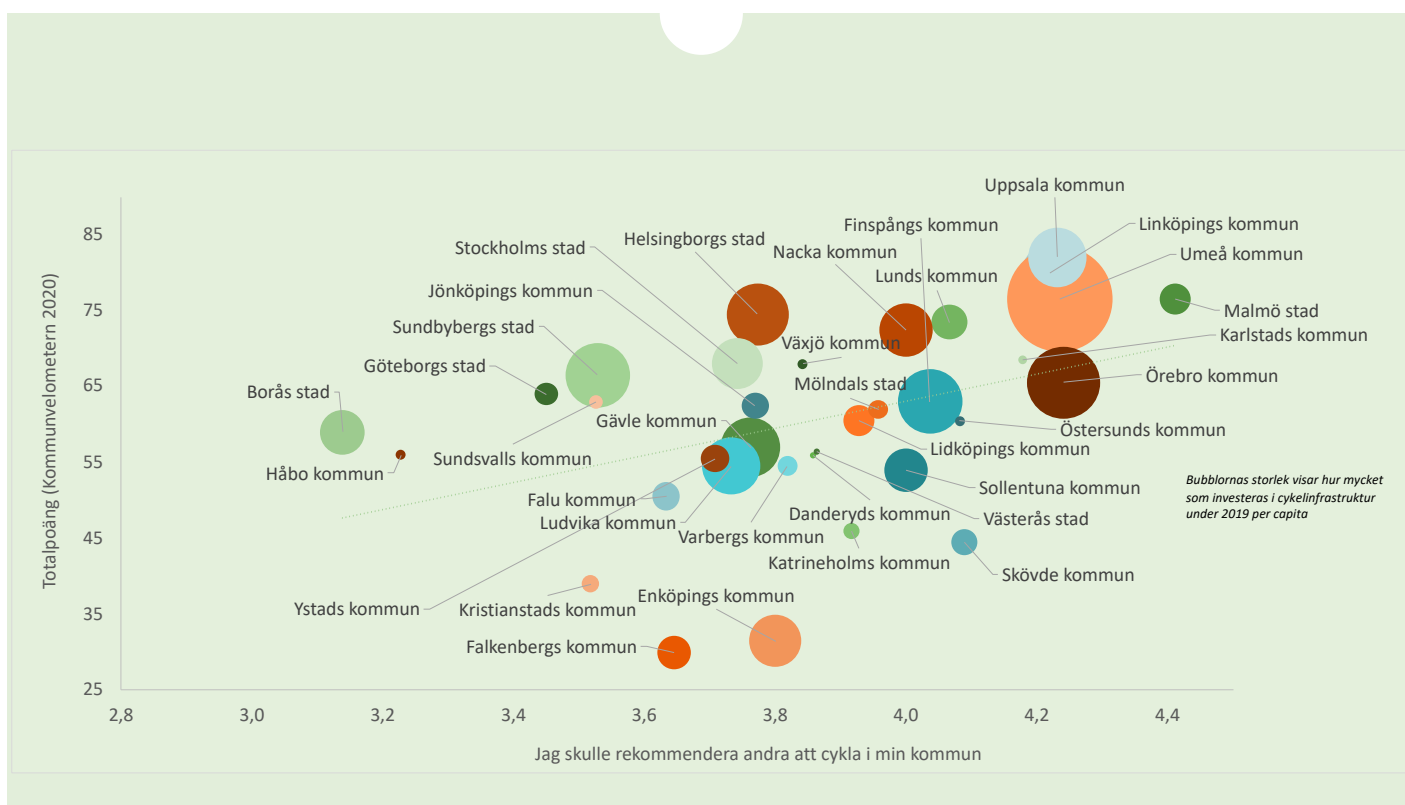
Grafen nedan visar sambandet mellan svaret på frågan om respondenten skulle rekommendera andra att cykla i sin kommun och kommunens poäng i Kommunvelometern 2020. Statistiken från Kommunvelometern som visas är den poäng kommunen fått i sammanställningen och hur mycket kommunen har uppgett att de investerar i cykelinfrastruktur under 2019.

Y-axeln representerar den poäng kommunen fått i Kommunvelometern 2020. Storlek på cirkarna representerar hur mycket kommunen har investerat i cykelinfrastruktur per invånare under 2019.

X-axeln representerar medelvärdet av svaren på frågan i Cyklistvelometern om respondenten skulle rekommendera andra att cykla i sin kommun (1 = Instämmer inte alls, 5 = Instämmer helt).

Generellt går det att se att det finns ett positivt samband mellan utfallet i Kommunvelometern 2020 och om cyklisterna skulle rekommendera andra att cykla i deras kommun.

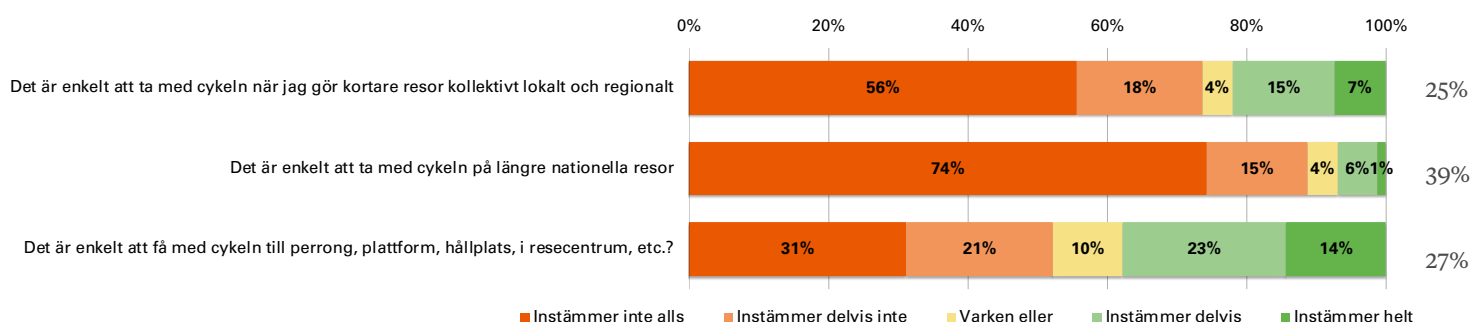
För mer information om Kommunvelometern 2020 se: <https://cykelframjandet.se/kommunvelometern/>



5. Cykelpanelen 2019

Under hösten 2019 genomfördes en enkät bland deltagarna i cykelpanelen. Fokus var på möjlighet att få med cykeln i kollektivtrafiken, samt cykelstölder och reparationer. Av totalt 4 889 inbjudna personer inkom 2 443 kompletta svar, vilket innebär en svarsfrekvens på 50 procent. Dessutom inkom ytterligare svar i en öppen enkät som användes för att nyrekrytera till panelen.

Frågorna som visas nedan är gällande cykel i kollektivtrafiken. Resultatet visar tydligt att det är få som tycker det är enkelt att få med cyklar vid såväl lokala, som regionala och nationella resor.





Cyklistvelometern är Cykelfrämjandets undersökning av cyklisters nöjdhet med cyklingen i sin kommun. Utöver denna nöjdhetsundersökning genomför vi också Kommunvelometern – en årlig granskning av kommunernas arbete för ökad, säker och attraktiv cykling.

OM CYKELFRÄMJANDET

Cykelfrämjandets mål är att tillvarata alla cyklisters intressen så att fler kan och vill cykla mer och oftare. Vi jobbar för en bättre, säkrare och mer attraktiv cykelmiljö. Våra medlemmar är organiserade i lokalföreningar, från norr till söder, och står för en viktig del av engagemanget. Bli medlem du också och stöd vår verksamhet.



Cykelfrämjandet
Box 3, 101 20 Stockholm
(Celsiusgatan 8)
www.cykelframjandet.se

Cykelfrämjandet – på cyklisternas sida sedan 1934