



Resvaneundersökning i Skåne 2018

Så cyklar vi i Skåne

Så cyklar vi i Skåne

Rapportförfattare

Jonas Hedlund

Omslagsbild

Jonas Lövendahl

Version

3. 2019-11-11, figur 5 justerad
2. 2019-11-07, Slutsater inkluderade
1. 2019-11-05, Ursprunglig version till cykelforum

Läs mer

<https://skane.se/cykel>

<https://utveckling.skane.se/publikationer/rapporter-analyser-och-prognoser/resvaneundersokning-i-skane/>

Sammanfattning

Syftet med denna rapport är att presentera den mest relevanta informationen om hur cykeltrafiken sker och utvecklas i Skåne. Detta för att öka kunskapen och förståelsen för detta färdmedel som över 80 procent av skåningarna äger och som är Skånes näst vanligaste färdmedel sett till andel av det totala resandet. I huvudsak bygger rapporten på resultat från resvaneundersökning i Skåne 2018 som är den största resvaneundersökning som hittills har gjorts i Skåne.

Tillgången till cykel ökar med inkomsten och det är ingen betydande skillnad mellan kommunerna vad gäller tillgång till cykel.

Medianreslängden för en cykelresa är 2 km och varje dag görs ungefär 320 000 cykelresor. Cykelns andel av det totala resandet, cykelandelen, är 15,6 procent, vilket är en marginell ökning från tidigare undersökningar som gjordes 2007 och 2013.

Hur vanligt det är att välja cykeln beror till stor del på resornas längd. Högst andel cykelresor är det på resor kring 3 km. Cykelns andel av det totala resandet skiljer sig åt mellan Skånes kommuner där Lund och Malmö utmärker sig med mycket höga andelar. Det är generellt sett vanligare att välja cykeln i större orter än i mindre men variationerna är stora.

Män och kvinnor väljer cykeln ungefär lika ofta och användningen är relativt jämt fördelad i inkomstgrupperna. Cykelresor är något vanligare bland låginkomsttagare. Syftet med resan, det vil säga ärendet, påverkar hur vanligt det är att välja cykeln.

Ungefär 19 procent av alla tågresor föregås av cykelresor jämfört med 11 procent till bussen.

Ungefär åtta procent av alla cykelresor sker på elcykel. Medianreslängden för dessa resor är något längre än övriga cykelresor.

Resvaneundersökningens resultat kan bekräftas, i den mån det är möjligt, med cykeltrafikmätningar.

Innehåll

Bakgrund	5
Syfte	5
Metod	5
Om cyklisterna	6
Cykelägande	6
Om cykelresorna	8
Cykelresorna och deras längd	8
Cykelandelar	8
Cykeltrafikarbete	15
Cykel och kollektivtrafik	16
Elcyklisternas resvanor	17
Resultatet i ett sammanhang	18
Jämfört med maskinella räkningar	18
Jämfört med manuella mätningar	19
Jämförelser i sammanfattning	21
Jämfört med uppskattningar om arbetspendling	22
Slutsatser	23

Bakgrund

Det finns mycket begränsad statistik över hur cykeltrafiken utvecklas i Skåne. Resvaneundersökning i Skåne 2018 är en av de rikaste kunskapskällorna som finns att tillgå. Det är den största resvaneundersökning som hittills har gjorts i Skåne. 113 000 skåningar tillfrågades om att delta, drygt 38 000 personer deltog och mer än 72 000 resor registrerades i resedagboken.

Bakom undersökningen ligger Region Skåne, Skånes 33 kommuner samt Trafikverket. För projektledning har Region Skåne ansvarat men själva undersökningen gjordes av Enkätfabriken.

Syfte

Syftet med denna rapport är att presentera den mest relevanta informationen om hur cykeltrafiken sker och utvecklas i Skåne. Detta för att öka kunskapen och förståelsen för detta färdmedel som över 80 procent av skåningarna äger och som står för 16 procent av alla skånes resor, vilket gör cykeln till det näst vanligaste färdmedlet efter bilen. Det sker alltså fler cykelresor än tåg- eller bussresor i Skåne.

Metod

Alla diagram har tagits ut ur resvaneundersökningen via webbgränssnittet Qlikview. För denna rapport har alltså inte SPSS-databasen eller andra förgjorda excelexporter använts.

Testa Qlikview

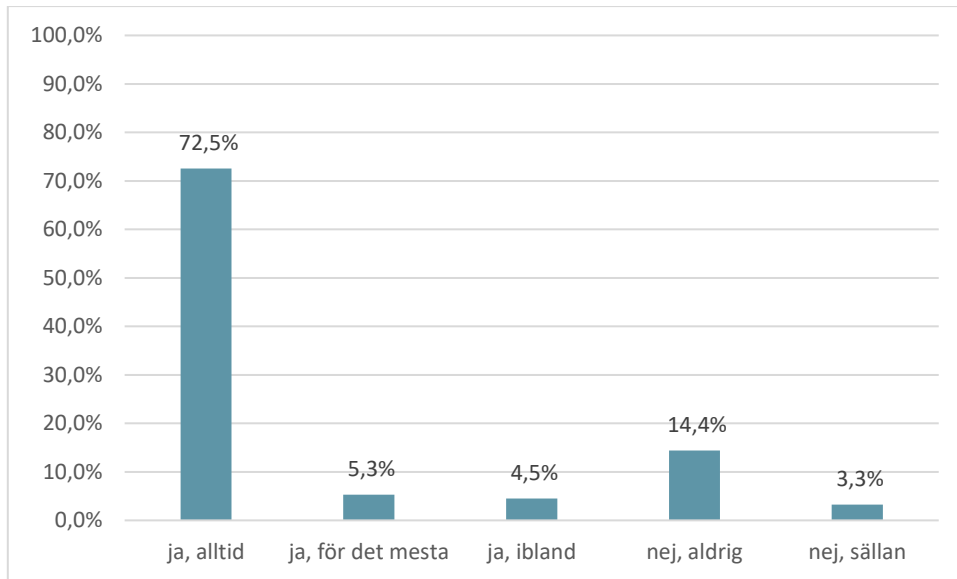
Du kan själv testa att ta ut alla diagram som presenteras i rapporten från resvaneundersökningens webbgränssnitt i Qlikview. Där är det möjligt att filtrera bland information och se på den som diagram, tabeller eller exportera det man vill till Excel. Se gärna denna rapport som en inspiration över vad som är möjligt att ta ut ur webbgränssnittet utan några djupare kunskaper i statistik eller databashantering.

Om cyklisterna

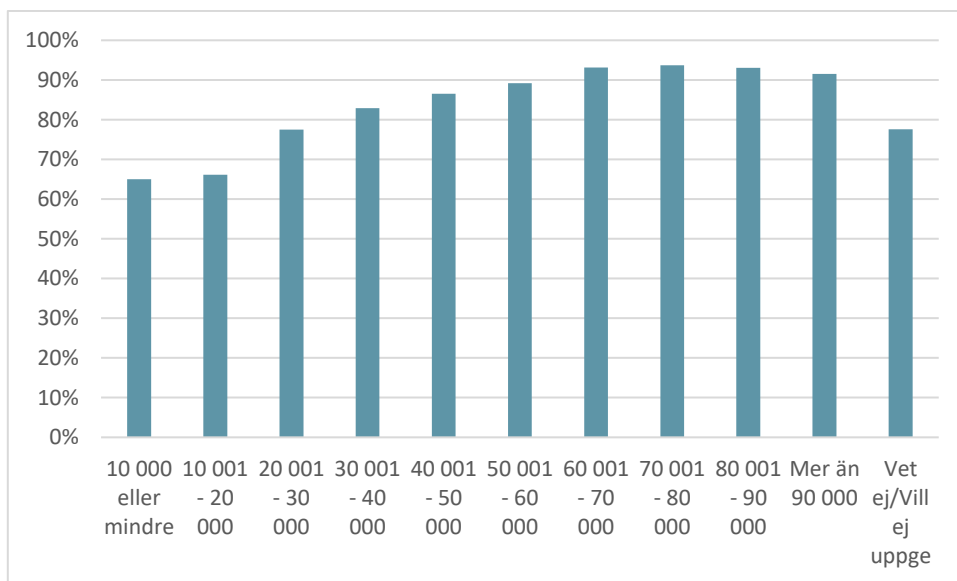
Cykelägande

Ungefär fyra femtedelar av skåningarna har alltid, för det mesta eller ibland tillgång till cykel. Det är ingen egentlig skillnad mellan män och kvinnor tillgång till cykel, däremot har hushåll med låga inkomster lägre tillgång till cykel än övriga, vilket figur 2 visar. Det är ingen betydande skillnad mellan åldrar avseende tillgången till cykel men undantag från gruppen över 65 år då cykeltillgången minskar. Av dem som inte har körkort för bil eller tillgång till bil är också tillgången till cykel lägre än för övriga.

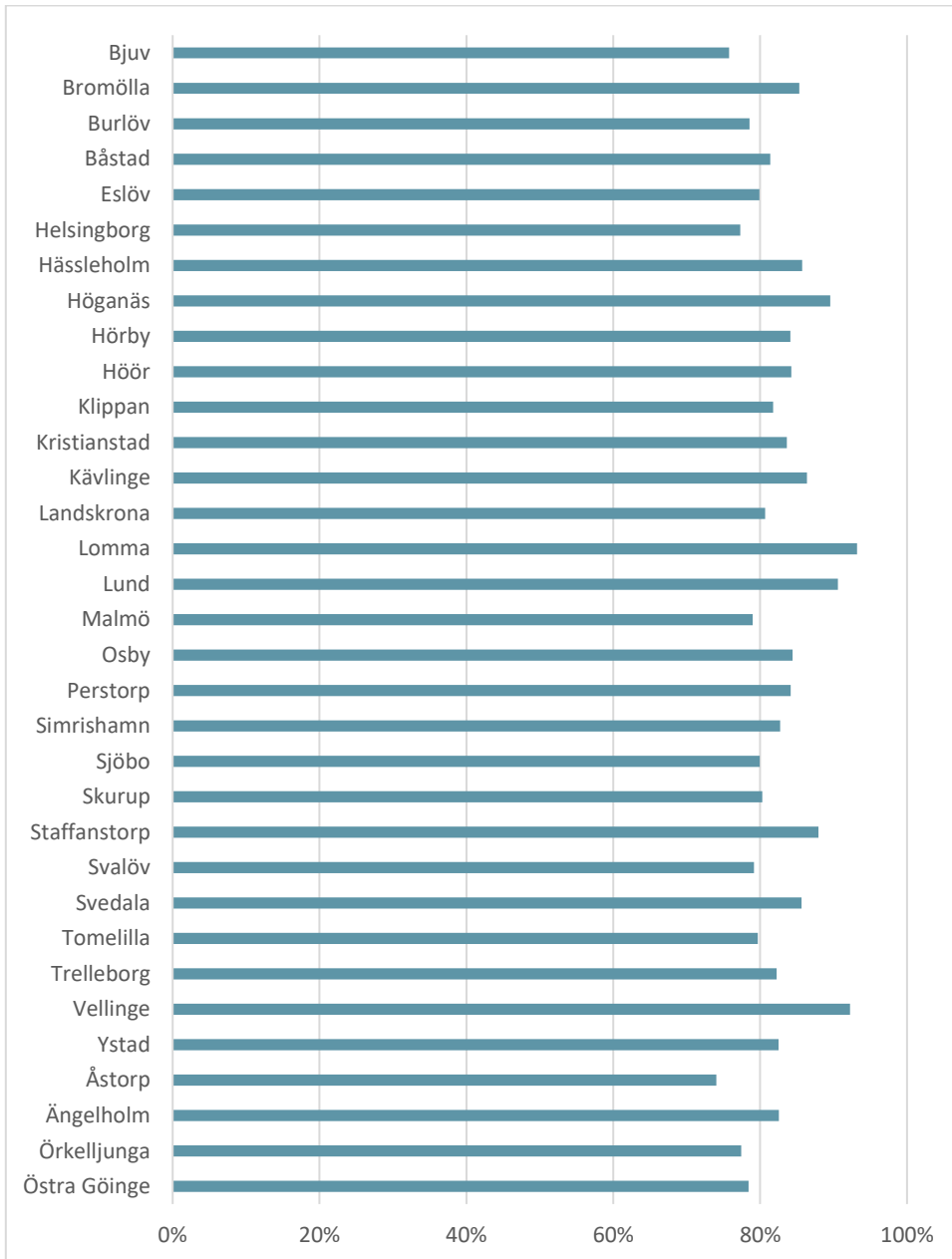
Figur 1. Andel av befolkningen som har tillgång till cykel. n=37171



Figur 2. Andel som har tillgång till cykel alltid, för det mesta eller ibland, per hushållens månadsinkomst. n=37171



Figur 3. Andel som har tillgång till cykel alltid, för det mesta eller ibland per kommun.
n=37171



Om cykelresorna

Cykelresorna och deras längd

Medianreslängden för en cykelresa är 2 km jämfört med 6 km för alla trafikslag. Genomsnittslängden är 3,3 km, vilket beror på att ett mindre antal cykelresor är betydligt längre och drar upp genomsnittet. Varje dag görs ungefär 320 000 cykelresor. Till dessa kommer ungefär 60 000 resor som föregår eller följer på en kollektivtrafikresa.

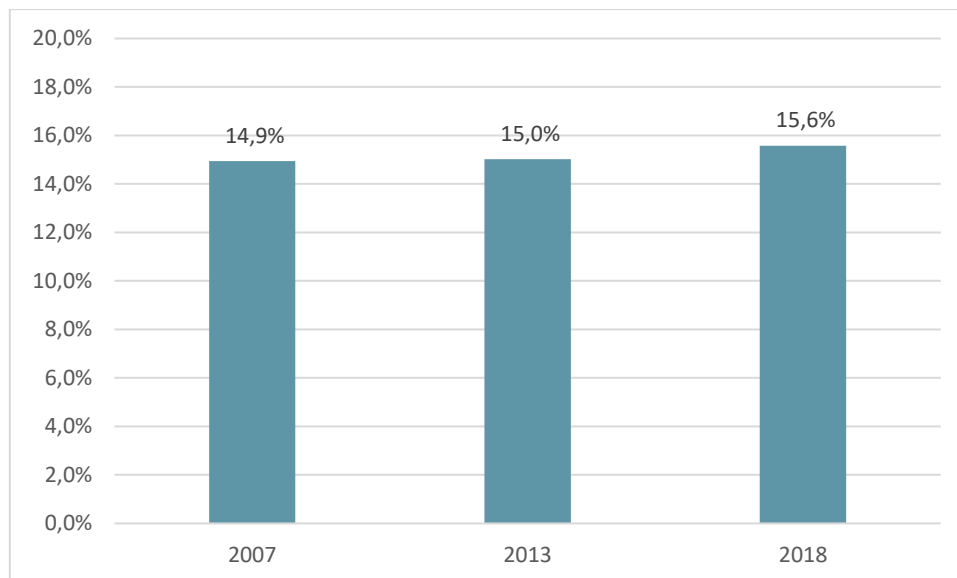
Cykelandelar

Det som ofta kallas cykelandel beskriver hur stor andel av alla resor som är cykelresor, det vill säga cykelns andel i färdmedelsfördelningen. Till detta räknas inte cykelresor som är en del av andra resor, exempelvis de cykelresor som föregår eller följer på en kollektivtrafikresa. Inte heller ingår cykelresor som görs rent rekreativt, exempelvis att cykla en mountainbiketur i skogen eller en förmiddag på landsvägsracern. Dessa händelser ska egentligen räknas som ärenden och inte som resor. I enstaka fall är det svårt att göra en gränsdragning och här har respondenterna fått göra den bedömningen. Trösten ligger i att de flesta resvaneundersökningar görs på samma vis så de blir ändå jämförbara.

I definitionen av cykelandel tas heller ingen hänsyn till hur långa resorna är, utan det är bara antalet som räknas. Hänsyn även till resornas längd görs under kapitlet transportarbete nedan.

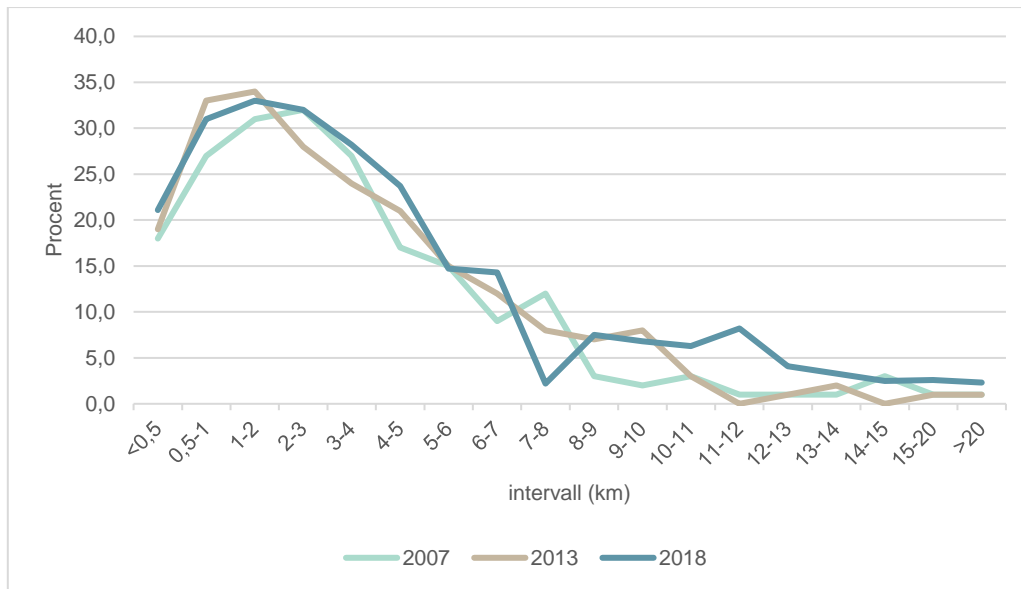
Cykelresorna har ökat i Skåne sedan den första resvaneundersökningen gjordes år 2007, men bara marginellt. Sedan 2007 har Skånes befolkning ökat, från 1,18 miljoner invånare till 1,35 miljoner invånare 2018. Det betyder att det totala antalet cykelresor generellt sett har ökat på Skånes gator och vägar även om cykelns andel av det totala resandet är relativt oförändrat.

Figur 4. Andelen cykelresor per det totala resandet i Skåne 2007, 2013, 2018. $n=67732, 52780, 72180$



Cykelandelen är starkt förknippad med resornas längd, vilket figur 5 visar. På riktigt korta resor är gång det dominerande transportslaget, men när resorna blir längre blir cykel vanligare för att sedan sjunka igen med avståndet. På resor kortare än 1 km sker 75 procent till fots eller med cykel. Som figuren visar är cykelns attraktivitet högst kring 1-2 km. För resor kring 8 -10 km sker bara omkring 7 procent med cykel. I det avståndsintervallet sker istället 70 procent av alla resor med bil.

Figur 5. Cykelandelen av det totala resandet per reslängd. N=72180



Per kommun

Andelen cykelresor av det totala resandet skiljer sig åt mellan Skånes kommuner, vilket diagram 6 på nästa sida visar. Det finns också 33 kommunspecifika rapporter utifrån datan i Resvaneundersökning i Skåne 2018 för den som är mer intresserad resandet i varje kommun.

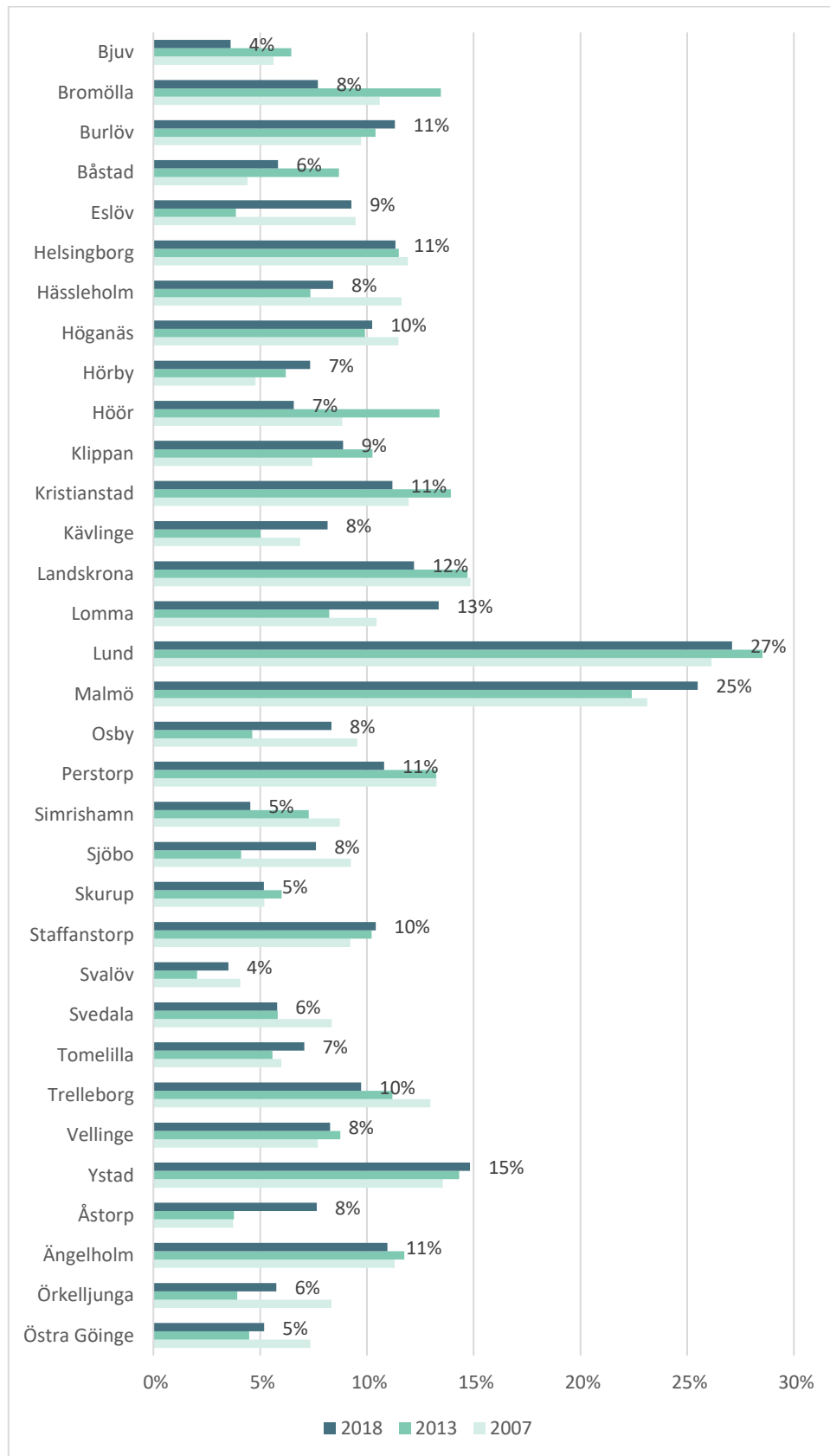
Som figur 6 visar avviker Malmö stad och Lunds kommun avsevärt från övriga skåne avseende cykelresande. Med sin stora befolkning ger de även ett stort genomslag i alla skåneövergripande figurer och siffror. Med dessa kommuner undantagna är andelen cykelresor i Skåne bara 9,5 procent jämfört med de 15,5 procent som figur 4 visar.

Hur många som cyklar beror, som figur 5 visar, på hur långa resorna som görs är. Detta kan ge avtryck i jämförelserna kommunerna emellan eftersom reslängderna skiljer sig åt mellan kommunerna. I vissa kommuner reser man längre än i andra eftersom avstånden är längre. En mer rättvis jämförelse kommuner emellan skulle därför vara att bara jämföra korta resor, det vill säga resor som är 5 km eller kortare. För den som ska göra en resa på 5 km bör cykeln vara ett attraktivt val, oavsett var man bor. Figur 7 nedan visar att så inte är fallet. Benägenheten att välja cykeln varierar, trots där resorna är likvärdiga.

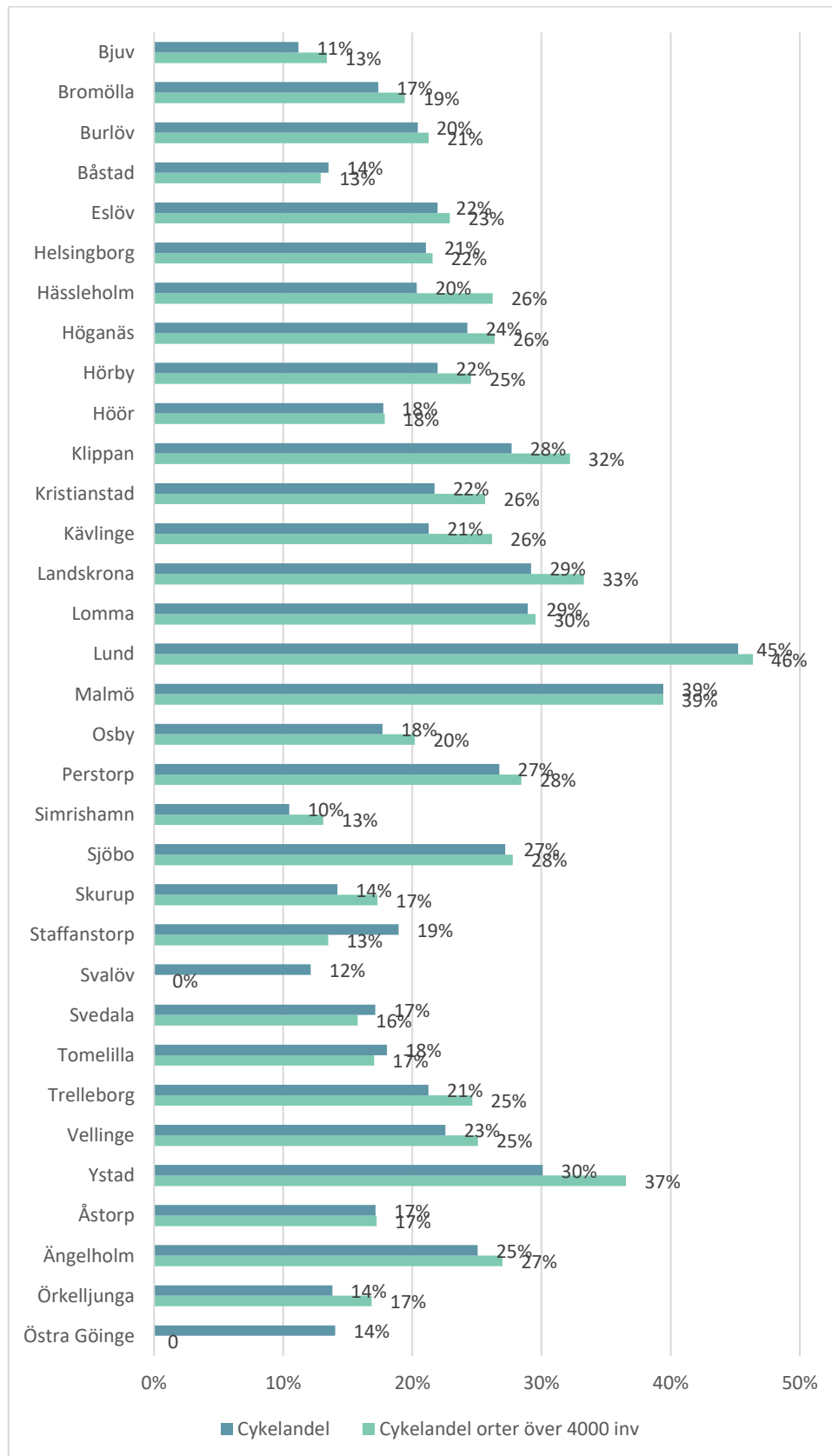
Det är heller inte helt rättvist att jämföra kommunerna rakt av eftersom vissa kommuner har stor landsbygd, där cykelresorna är färre. I figur 7 visas därför också staplar som bara visar cykelandelen i kommunens tätorter med fler än 4000 invånare. Exempelvis för Kävlinge kommun omfattar stapeln de båda orterna Kävlinge och Löddeköpinge.

Notera i figur 7 att det i nästan alla kommuner är fler som cyklar korta resor i tätorterna än i kommunerna i stort. Ur det kan man dra slutsatsen att det är fler som väljer cykeln i tätorter än på landet. Detta förklaras inte av att resorna generellt är längre på landet, eftersom figur 7 bara har med cykelandelen på resor under 5 km.

Figur 6. Cykelandel per kommun 2007, 2013 och 2018 med dataetiketter endast för 2018.
n=67732, 52780, 72180

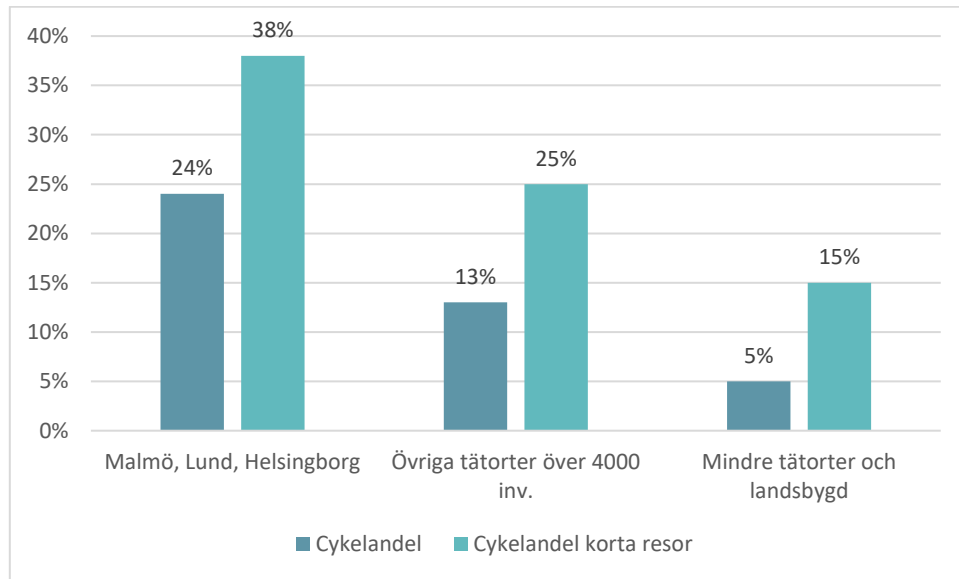


Figur 7. Cykelandelar för resor kortare än 5 km per kommun samt cykelandelar för kortare resor än 5 km bara för tätorter mer fler än 4000 invånare. N= 7988 - 26326



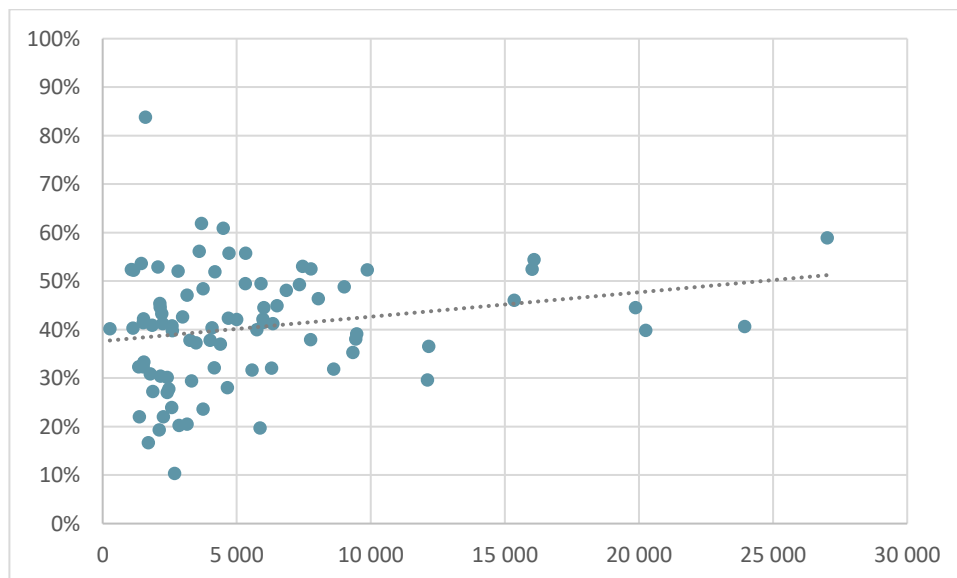
Som figur 7 indikerar har ortsstorlek en betydelse för hur många som väljer att cykla. Sammanfattningsvis visas det i figur 8 nedan.

Figur 8. Cykelandel beroende på ortsstorlek. Staplarna visar både andelen av alla resor och andelen av bara resor som är under 5 km. n=9693 - 20971



Även om det finns en tydlig skillnad på en sammanslagen nivå, vilket figur 8 visar, så är variationerna stora. Figur 9 nedan är ett försök att illustrera detta. Figuren visar att det finns en trend, men egentligen bara för lite större orter. För tätorter kring 2000 – 4000 invånare förefaller det inte finnas något samband mellan ortsstorlek och andelen cykelresor av det totala resandet. Figuren är gjort utifrån stratum och inkluderar bara stratum under 40 000 invånare. I diagrammet är de största städerna undantagna för att diagrammet ska bli mer läsbart.

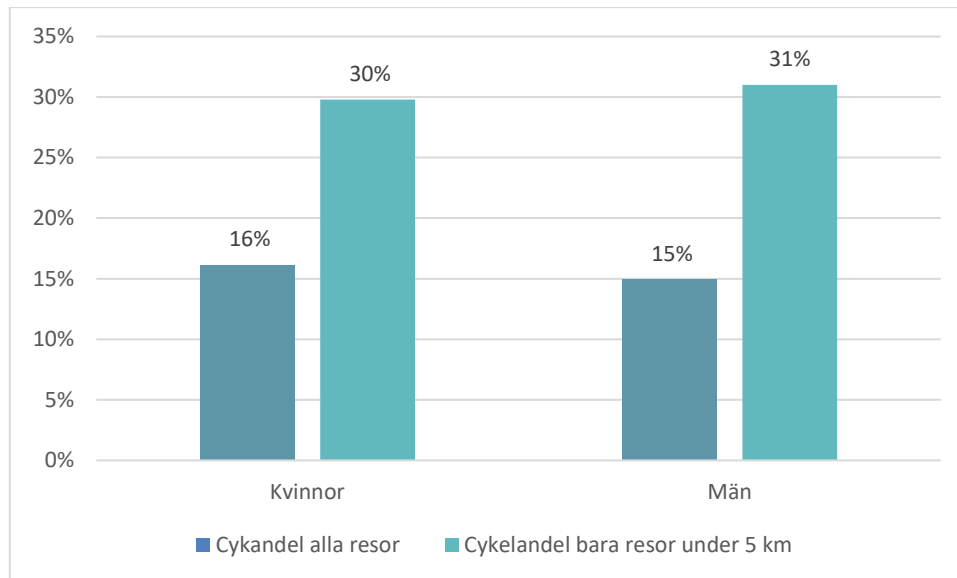
Figur 9. Andelen resor som görs med gång och cykel uppdelat per invånare i respektive stratum. Som stratum menas i praktiken tätort i detta diagram. Gäller bara resor som är kortare än 5 km. Linjen är en regressionslinje.



Cyklande per kön och inkomst

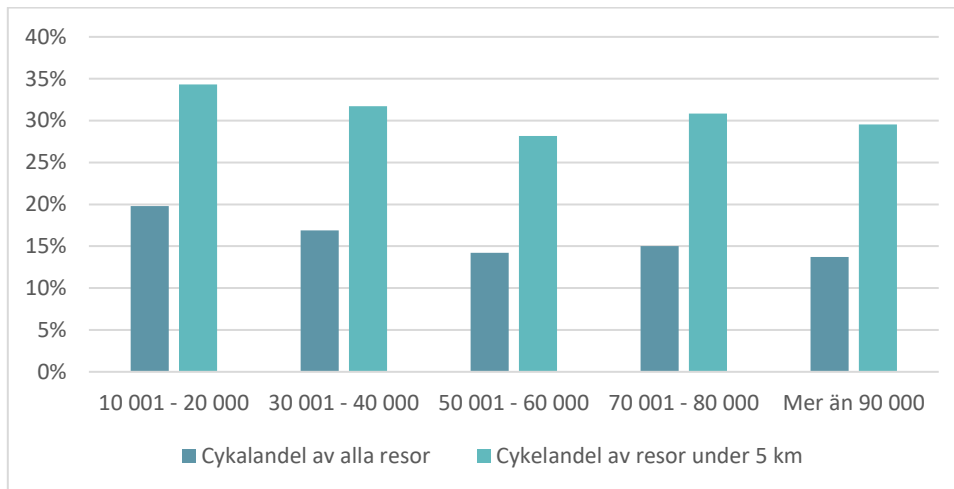
Kvinnor cyklar marginellt mer än män, vilket figur 10 visar. Cykelandelen för kvinnor är 16 procent mot mäns 15 procent men kvinnors resande är generellt sett kortare. Medianreslängd per resa som kvinnor gör är 5 km mot mäns 7,5 km. Det förefaller därför vara så att kvinnor inte väljer cykeln i högre grad än män för att de föredrar cykeln, utan för att de generellt sett gör kortare resor.

Figur 10. Cykelandel per kön på alla resor respektive bara resor under 5 km. n=10305 - 40667



Detta mönster skulle kunna vara detsamma sett till inkomst. De med högre inkomster reser längre resor än de med lägre inkomster. Som figur 11 visar är sjunker cykelandelen därför som förväntat med stigande inkomst. Om man korrigerar för detta genom att bara se till cykelandelen av korta resor är cykelandelen mer jämt fördelad, men inte helt. Fortfarande cyklar de i den lägsta inkomstgruppen mer än andra grupper. Den höga andelen cykelresande i denna grupp kan bero på att unga och studerande är överrepresenterade i denna grupp, två befolkningskategorier som cyklar mer än andra. Cykelandelen är 18 procent i gruppen 15-25 år och 15 procent hos de äldre. Hos studenter är cykelandelen 22 procent jämfört med 15 procent bland de med annan sysselsättning.

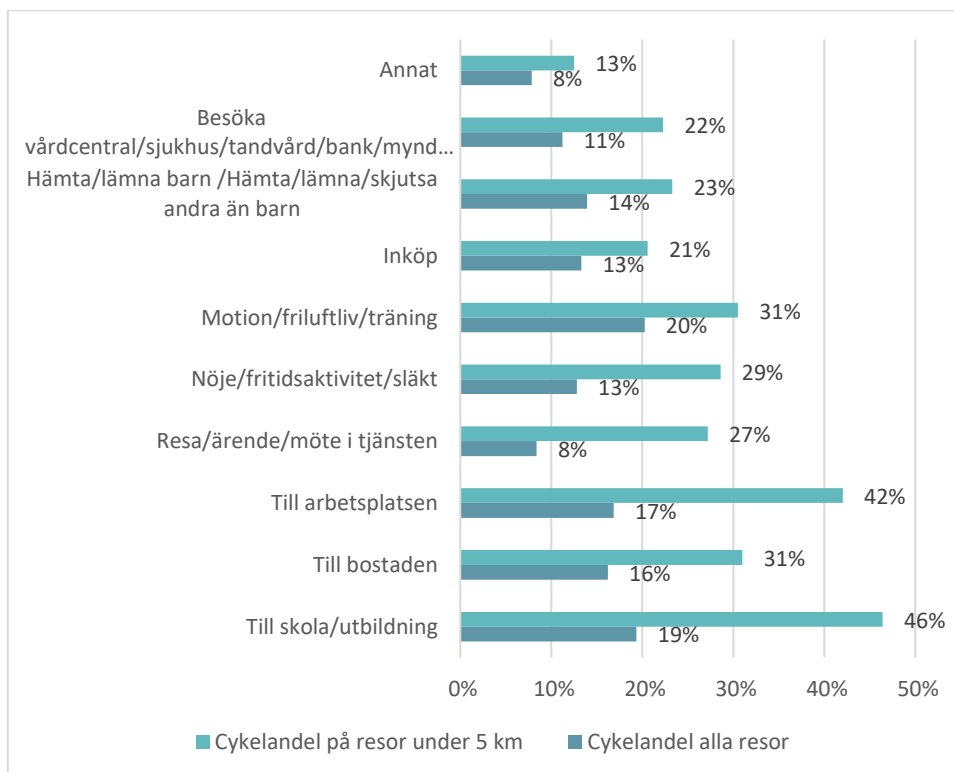
Figur 11. Cykelandel per inkomstgrupp sett både till andel av alla resor och till andel av resorna som är kortare än 5 km. n=20645



Per ärende

Hur många som väljer cykeln beror också på vilket syfte resan har, det vill säga resans ärende. Men olika ärenden har olika färdlängder. Resor i tjänsten, vilket relativt sett är ganska få resor, är i median 15 km långa medan resor till arbetet, vilket står för en stor del av resandet, är i median 10 km långa. Exempel på ärenden med korta resor är inköp och hämta/lämna barn. Som figur 12 visar förefaller det som att cykeln är ett olika attraktivt val beroende av resans syfte, även om resorna är lika korta. Notera att det är relativt många, 17 procent, som väljer cykeln för resan till arbetet även om resorna till arbetet generellt sett är längre än andra resor.

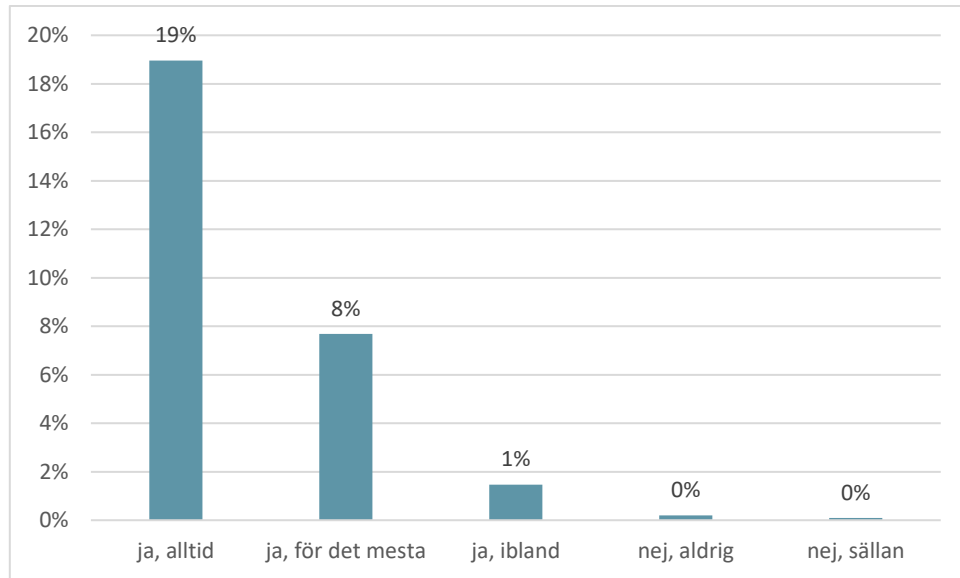
Figur 12. Cykelandel per ärende, både alla resor och resor kortare än 5 km. n=71413



Per färdmedelstillgång

Vad som självklart också påverkar valet av färdmedel är vilken tillgång man har till dem. Figur 2 och 3 visade vilken tillgång skåningarna har till cykel. Figur 13 här nedan visar hur denna tillgång ger utslag i faktiskt cyklande.

Figur 13. Cykelandel per tillgång till cykel. n=72180



Hur mycket man cyklar beror inte bara på om man har tillgång till cykel. Som figur 3 och 11 visar har de med lägst inkomst i hushållet sämst tillgång till cykel men är samtidigt den inkomstgrupp som cyklar mest. De som har körkort för bil väljer cykeln för 15 procent av alla resor. Motsvarande siffra för dem som inte har körkort är 18 procent.

De som inte har tillgång till bil väljer cykeln till 29 procent av sina resor. Motsvarande andel för dem som har en eller fler bilar i hushållet är 13 procent.

Cykeltrafikarbete

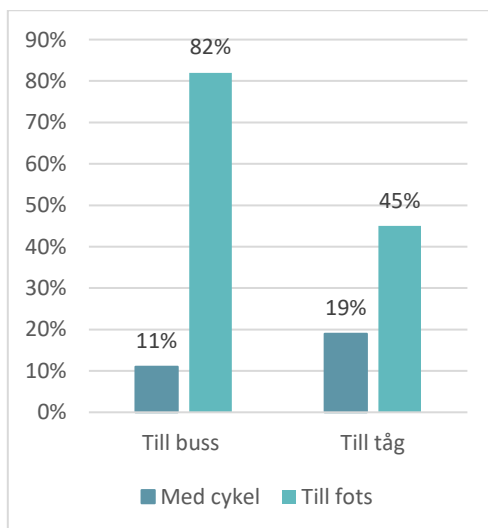
Cykeltrafikarbete beskriver det trafikarbete som görs med cykel, det vill säga hur många kilometer som cyklas i Skåne. Enligt Resvaneundersökning i Skåne 2018 cyklas det 963 000 kilometer per dag i Skåne. Det är 2 procent av alla resta kilometer som skåningarna gör. Att andelen av transportarbetet är lägre än andelen av antalet resor beror på att cykelresor är generellt sett är kortare än andra resor. Uppgifter om trafikarbete ska tas med viss försiktighet eftersom uppgifterna bygger på de reslängder som respondenterna själva har uppgett.

Cykel och kollektivtrafik

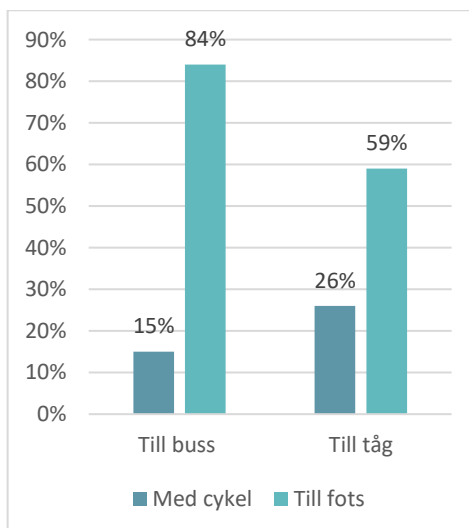
Kollektivtrafikresor föregås och följs alltid av anslutningsresor. Enligt undersökningen föregås tågresor till högre grad av cykelresor än bussresor. En förklaring till det kan vara att resenärer är mer benägna att ta sig längre sträckor till tåget än till bussen. Siffrorna är ungefär detsamma sett till de resor som följer kollektivtrafikresan. Intuitivt borde fler välja cykeln på anslutningsresan till kollektivtrafiken eftersom de flesta har cykeln hemma, men inte på målorten och därför måste gå sista biten till målpunkten. Då har man missat att cykeln används mellan kollektivtrafik och dörr på hemresan. Figur 14 och 15 visar att cykelns andel av anslutningsresorna till kollektivtrafiken är större om hemresorna är exkluderade.

Siffrorna ska tas med viss försiktighet eftersom respondenterna tenderar att slarva med att ange hur de har tagit sig till kollektivtrafiken. I resvaneundersökningen finns heller ingen information om hur långa anslutningsresorna är, även om det teoretiskt är möjligt att göra antaganden kring detta.

Figur 14. Andelen av anslutningsresorna som föregår buss- respektive tågresor som görs med cykel respektive till fots. n=6987



Figur 15. Andelen av anslutningsresorna som föregår buss- respektive tågresor som görs med cykel respektive till fots om hemresorna är exkluderade. n=4013



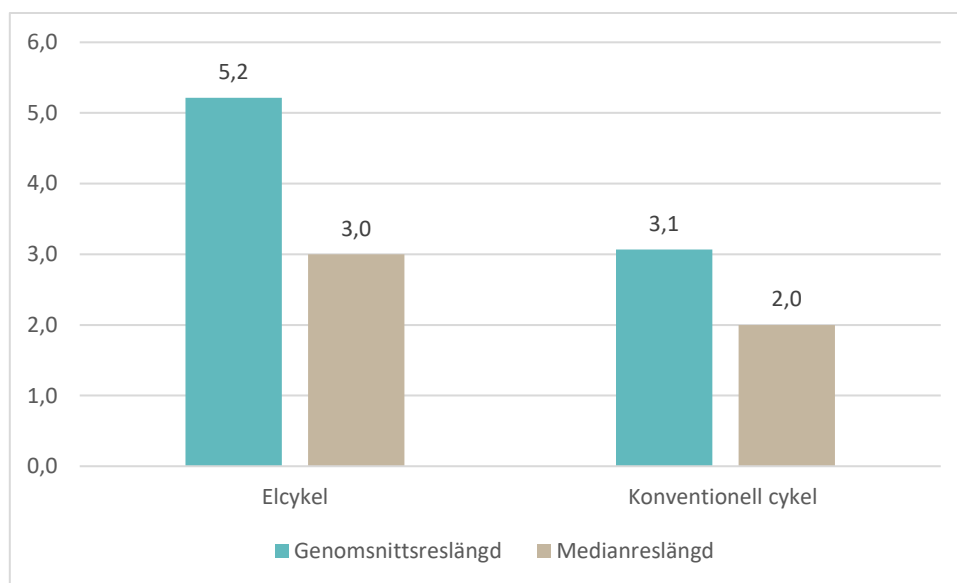
Som nämndes inledningsvis görs i Skåne ungefär 320 000 cykelresor. Räknas anslutningsresorna som görs på cykel med blir det ytterligare ungefär 60 000. Sammanlagt kliver skåningarna alltså upp på sadeln 380 000 gånger per dag.

Elcyklisternas resvanor

Den elassisterande cykeln har blivit mer och mer populär. I Resvaneundersökning i Skåne 2018 var elcykeln för första gången med som ett färdmedelsalternativ. I alla föregående figurer har både elcykel och konventionell cykel redovisats men det är möjligt att särredovisa dessa. Den sammanlagda färdmedelsandelen för cykeln är, som tidigare nämnts 15,5 procent av alla resor. Uppdelat per cykeltyp sker 1,3 procent av alla resor i Skåne med elcykel och 14,3 med konventionell cykel. Det betyder också att 8,4 procent av alla cykelresor sker med elcykel.

Elcykelresorna har en längre reslängd än cykelresorna som görs med en konventionell cykel, vilket figur 16 visar.

Figur 16. Median- och genomsnittslängd kilometer för en cykelresa med elcykel respektive konventionell cykel. n=914 - 7605



I resvaneundersökningen finns inte respondenternas tillgång till elcykel med som fråga i bakgrundsfrågorna, det vill säga de som ovan redovisas i figur 1. Däremot är det möjligt att redovisa viss bakgrundsinformation om dem som har gjort en elcykelresa jämfört med dem som inte har gjort det. Nu ska nämnas att underlaget kring elcyklar ska tolkas försiktigt eftersom elcykelresorna bara står för 1,2 procent av resorna. All information bygger på 914 redovisade elcykelresor mot hela resvaneundersökningens dryga 72 000 resor. Några slutsatser som kan dras är att det är vanligare att kvinnor än män cyklar med elcykel och att högutbildade cyklar mer elcykel än lågutbildade.

Resultatet i ett sammanhang

En resvaneundersökning är bara en metod för att uppskatta hur många som cyklar i Skåne och om trenden är ökande eller minskande. I detta kapitel jämförs resvaneundersökningens resultat med två andra datakällor: Trafikräkningar och uppskattningar.

Jämfört med maskinella räkningar

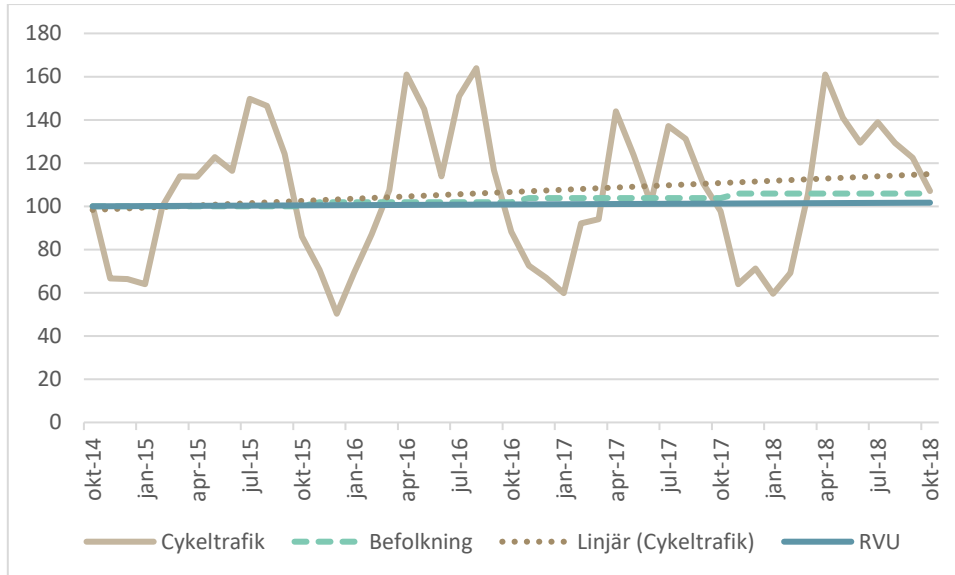
I Skåne finns ungefär 20 fasta mätstationer för cykeltrafik på det statliga och kommunala vägnätet, men fler kommer ständigt till även om det tar lång tid innan de kan redovisa långa tidsserier. Att uttala sig om cykeltrafikutvecklingen generellt i Skåne utifrån dessa är inte möjligt. Dels för att de är få, men också för att tidsserierna är för korta. Dessutom är det inte helt enkelt att göra en viktning över hur representativ en mätstation är för trafikutvecklingen i Skåne jämfört med en annan mätstation. Generellt sett sitter mätstationerna i stråk där det förväntas vara många cyklisterna och de blir med det inte representativa för cykeltrafiken i stort. Även om de är en viktig uppföljningsform av cykeltrafikutvecklingen i dessa stråk leder det till utmaningar i att dra generella slutsatser om hur cykeltrafiken utvecklas i stort, vilket bland annat Trafikanalys beskriver i *Cykeltrafik – mätmetoder och nationella mål (Rapport 2018:1)*.

Tabell 1. Fasta mätstationer i Skåne som har varit i bruk mer än ett par år.

Ägare	Ortskategori	Antal
Helsingborg	Helsingborg	9
Lund	Lund	3
Malmö	Malmö	2
Båstad	Övriga städer	2
Höör	Övriga städer	1
Trafikverket	Övriga städer	2
Trafikverket	Landsbygd	4
Summa		22

Utifrån fasta mätstationer är det egentligen bara för Helsingborg som det finns tillräckligt med mätstationer och långtidsserier för att det ska vara möjligt dra några slutsatser.

Figur 17. Cykeltrafikutvecklingen i Helsingborg utifrån stadens fasta mätstationer. Alla mätstationer har tilldelats samma vikt oavsett hur många cyklister som passerar varje plats. Index 100 är satt på januari 2018. Trendlinjen för mätstationerna visar på en viss ökning mot befolkningen. Resvaneundersökningen visar inte heller den på något ökat cyklande per person då cykelandelen räknats upp på befolkning och även den satts på index 100.



Årsvariationer

Även om det är svårt att dra några generella slutsatser om hur cykeltrafiken ökar i Skåne går det att se hur årsvariationerna är. Trafikverkets mätstationer är, med undantag från dem i Åkarp och Hjärup, placerade utmed de nationella cykellederna. Detta ger dem avvikande årsvariation. Dessa fyra (Bäckaskog, Domsten, Häljaröd och Rörum) har ökande cykeltrafik under juli jämfört med alla andra mätstationer i Skåne som har minskad trafik under denna månad. Med dessa mätstationer undantagna är cykeltrafiken under oktobermånaderna ungefär 10 procent högre än årsmedelcykeltrafiken. Det kan vara värt att nämna eftersom resvaneundersökningar, liksom Resvaneundersökning i Skåne 2018, görs i oktober som oftast.

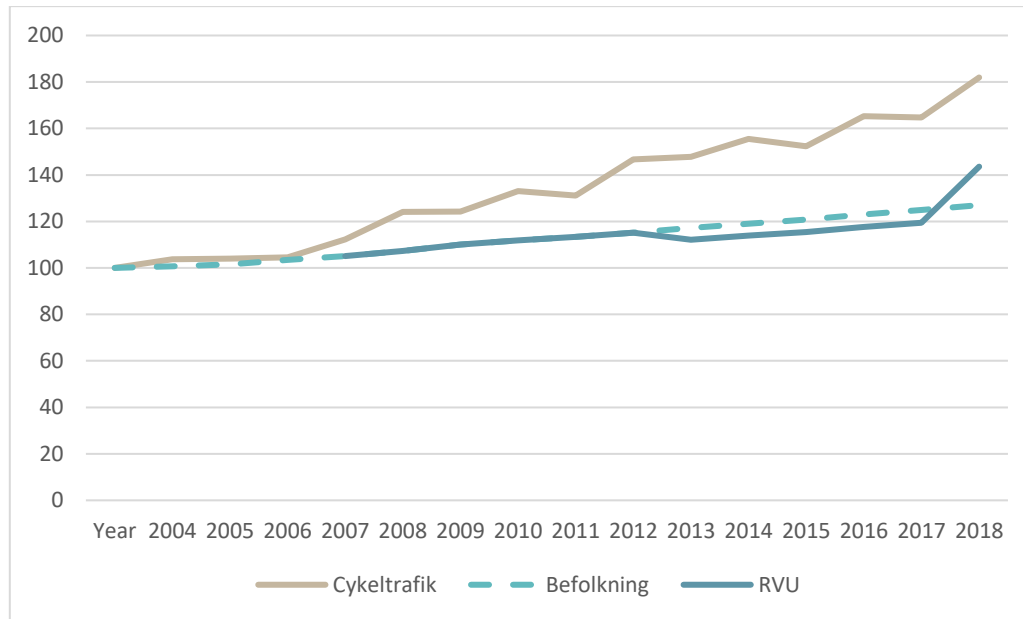
Jämfört med manuella mätningar

I Skåne används manuella räkningar som huvudsaklig uppföljningsmetod i Malmö stad och Lunds kommun. Detta har gjorts under lång tid. Nedan visas sammanställt resultat från dessa.

Malmö stad

Malmö stad har manuellt mätt cykeltrafiken periodiskt i ett stort antal snitt sedan 2003. Malmö stads egna redovisning av dessa finns i figur 18 nedan.

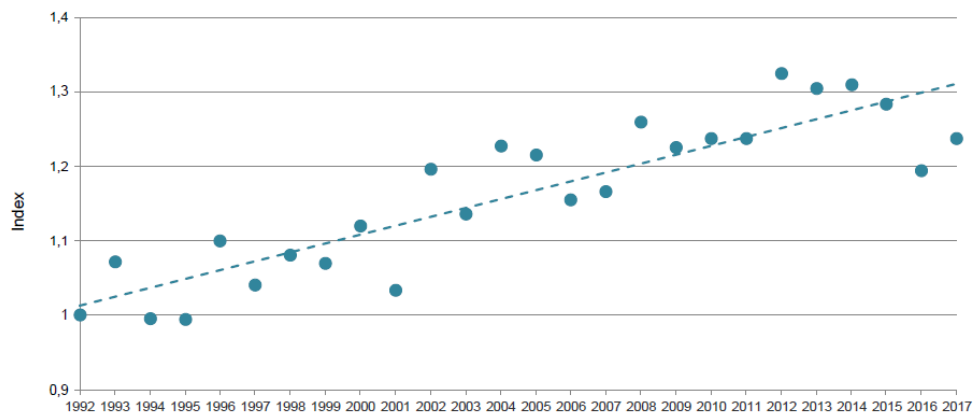
Figur 18.. Cykeltrafikutvecklingen enligt Malmö stads manuella mätningar av cyklister. Även befolkningslinjen är baserad på Malmö stads siffror. Under perioden är de skånska resvaneundersökningarnas siffror presenterade av rapportförfattaren. Resvanedatan är presenterade som indexerade på 100 på samma vis som övriga linjer medan att kommunens cykelandel är uppräknad på aktuell befolkning 2007, 2013 och 2018.



Lunds kommun

Lunds kommun har sedan 1992 årligen mätt cykeltrafiken i ett stort antal snitt, enligt figur 19 nedan. Diagrammet saknar befolkningsutveckling och läggs den på har antalet cyklister i kommunen ökat i samma takt som befolkningen.

Figur 19. Cykeltrafikutvecklingen i Lunds kommun enligt kommunens manuella trafikräkningar



Jämförelser i sammanfattning

I sammanfattning är det svårt att för Skåne i stort bekräfta Resvaneundersökningens resultat med trafikräkningar. Tabellen nedan är ett försök att beskriva kunskapsläget.

Tabell 2. Cykeltrafikutvecklingen enligt manuella mätningar, fasta mätpunkter och de skånska resvaneundersökningarna. Cellernas färg visar att datan indikerar en ökning, gulbrunt att läget är cykeltrafiken är oförändrat per person och vit att datakvaliteten är för låg.

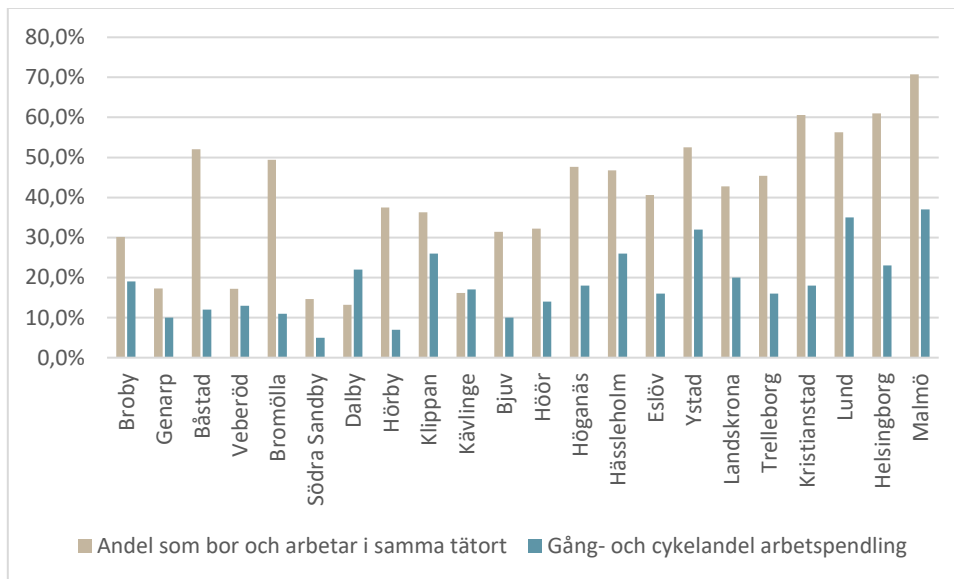
Ortskategori	Manuella mätningar	Fasta mätplatser	Resvaneundersökning
Malmö	Sedan 2003 har cykeltrafiken i centrala Malmö ökat med drygt 80 procent medan befolkningen under samma tid ökat med 27 procent.	Finns för få fasta mätstationer med långa tidsserier.	Cykelandel enligt de Skånska RVU:erna: 2007: 23 procent 2013: 22 procent 2018: 26 procent
Lund	Antalet cyklister har ökat med 24 procent sedan 1992, vilket är detsamma som befolkningen.	De två fasta mätstationerna visar på att flödena är oförändrade sedan 2014, trots befolkningsökning.	Cykelandel enligt de Skånska RVU:erna: 2007: 26 procent 2013: 29 procent 2018: 27 procent
Helsingborg	Saknas	Helsingborgs stad har nio fasta mätstationer med serier från 2014. Cykeltrafiken förefaller öka marginellt mot befolkningsökningen	Cykelandel enligt de Skånska RVU:erna: 2007: 12 procent 2013: 11 procent 2018: 11 procent
Övriga städer	Förefaller saknas löpande med tidsserier mer än från enstaka städer.	För litet underlag för att dra generella slutsatser. Förefaller inte ske någon generell ökning eller minskning av cykeltrafiken.	Cykelandel enligt de Skånska RVU:erna: 2007: 12 procent 2013: 13 procent 2018: 13 procent
Landsbygd	Saknas som längre tidsserier.	För litet underlag för att dra generella slutsatser. Förefaller inte ske någon generell ökning eller minskning av cykeltrafiken.	Cykelandel enligt de Skånska RVU:erna: 2007: 5 procent 2013: 4 procent 2018: 5 procent

Jämfört med uppskattningar om arbetspendling

Det finns flera metoder för att med modeller göra uppskattningar om hur många som cyklar. Ett enkelt sätt är att anta att de som har nära till arbetet också väljer att gå eller cykla i högre grad än de som inte har det. I figuren nedan är även gångtrafik inkluderat eftersom gång och cykel tillsammans bör vara ett attraktivt val för korta resor. Låga cykelandelar på korta resor kan annars bara beror på att många väljer att gå och då blir resultatet möjligtvis missvisande. Underlaget räcker bara för de tätorter som är med i figur 20. Mindre orter eller orter som av andra anledningar har för få respondenter är därför inte med.

Som figur 20 visar finns det ett visst samband mellan närhet till arbetsplatsen och vilket faktiskt utfall orten har i hur många som sedan väljer att gå eller cykla till arbetet.

Figur 20. Jämförelse mellan hur många som bor och arbetar i samma tätort och hur många som väljer att gå eller cykla till arbetet. Diagrammet är sorterat efter nattbefolkning. Områdesindelningarna är inte identiska för de båda datakällorna.



Slutsatser

En övergripande slutsats som dras från Resvaneundersökning i Skåne 2018 är att cykelresandet per person inte förefaller öka nämnvärt. Figur 4 visar på 0,7 procents ökning av cykelns andel av den totala trafiken sedan 2007. Malmö stad verkar vara ett undantag här som har ett ökande cykelresande per person. Även om cykelandelen inte ökar så blir det ju ändå mer cykeltrafiken totalt i Skåne eftersom befolkningen ökar.

Möjligvis bör man ifrågasätta det relevanta i att ta fram en specifik cykelrapport. Låga cykelandelar beror inte alltid på att många kör bil eller åker kollektivt. Att få cyklar kan även bero på att många tar sig fram till fots då färdställen konkurrerar på korta avstånd, varför gång och cykel möjligtvis alltid bör redovisas tillsammans.

Det kan finnas skäl att ifrågasätta resvaneundersökningen som huvudsaklig metod för att följa upp cykeltrafiken. För det första glömmes eller missas många respondenter att rapportera korta resor. Det drabbar i synnerhet gångtrafiken men även cykeltrafiken. Det kan man se i jämförelse med App-baserade undersökningar som inte glömmes eller missas några förflyttningar så länge telefonen är med. Där är antalet gångresor betydligt fler. Barn yngre än 16 är inte heller med i undersökningen och de cyklar antagligen mer i genomsnitt än de som ligger inom undersökningens åldersspann. Cykeltrafiken är också starkt väderberoende, vilket de fasta mätstationerna visar. Om årsvariationerna som mätstationerna i Helsingborg visar (figur 17) stämmer för hela regionen skulle cykelns andel av den totala trafiken över året vara betydligt högre. Under sommarmånaderna, juli undantaget, är cykeltrafiken ungefär 50 procent högre än årssnittet.

En resvaneundersökning, så som Resvaneundersökning i Skåne 2018, har alltid utmaningar med för få svar. Det blir i synnerhet i mindre orter svårt att dra några slutsatser om cykeltrafikens utveckling. Det spanns som figur 9 uppvisar i gång- och cykelandelen av det totala resandet i relation till ortsstorleken förefaller i huvudsak vara slumpvis, men det hade varit intressant att lite djupare studera om orterna över regressionslinjen skiljer sig åt från orterna under den. Det skulle kunna vara gång- och cykelinfrastrukturens utbredning, bebyggelsestruktur, åldersstruktur, närheten till större stad eller helt enkelt slump. Liknande frågor väcker figur 20 som visar på gång- och cykeltrafikens andel av arbetspendlingen i relation till närheten till arbetet. Avstånd är, som figur 5 visar, ett av det starkaste incitamenten till att gå eller cykla så korrelationen borde vara starkare. Är det en följd av få respondenter, det vill säga att slumpen får för stort genomslag, eller finns det andra faktorer som avgör varför man väljer att gå eller cykla till arbetet? Från ett trafik- eller samhällsplaneringsperspektiv vill man gärna tro att det är så.

Region Skånes uppdrag är att främja hälsa, hållbarhet och tillväxt i Skåne. Vår uppgift inom regional utveckling är att skapa förutsättningar för att lösa samhällsutmaningar som handlar om jobben, miljön och människors hälsa. Genom att arbeta med de sociala och fysiska faktorer som påverkar såväl tillväxten, klimatet som den enskilde skåningens hälsa, skapar vi en attraktiv och innovativ region. På så sätt gör vi dagligen skillnad för Skåne och skåningarnas framtid.