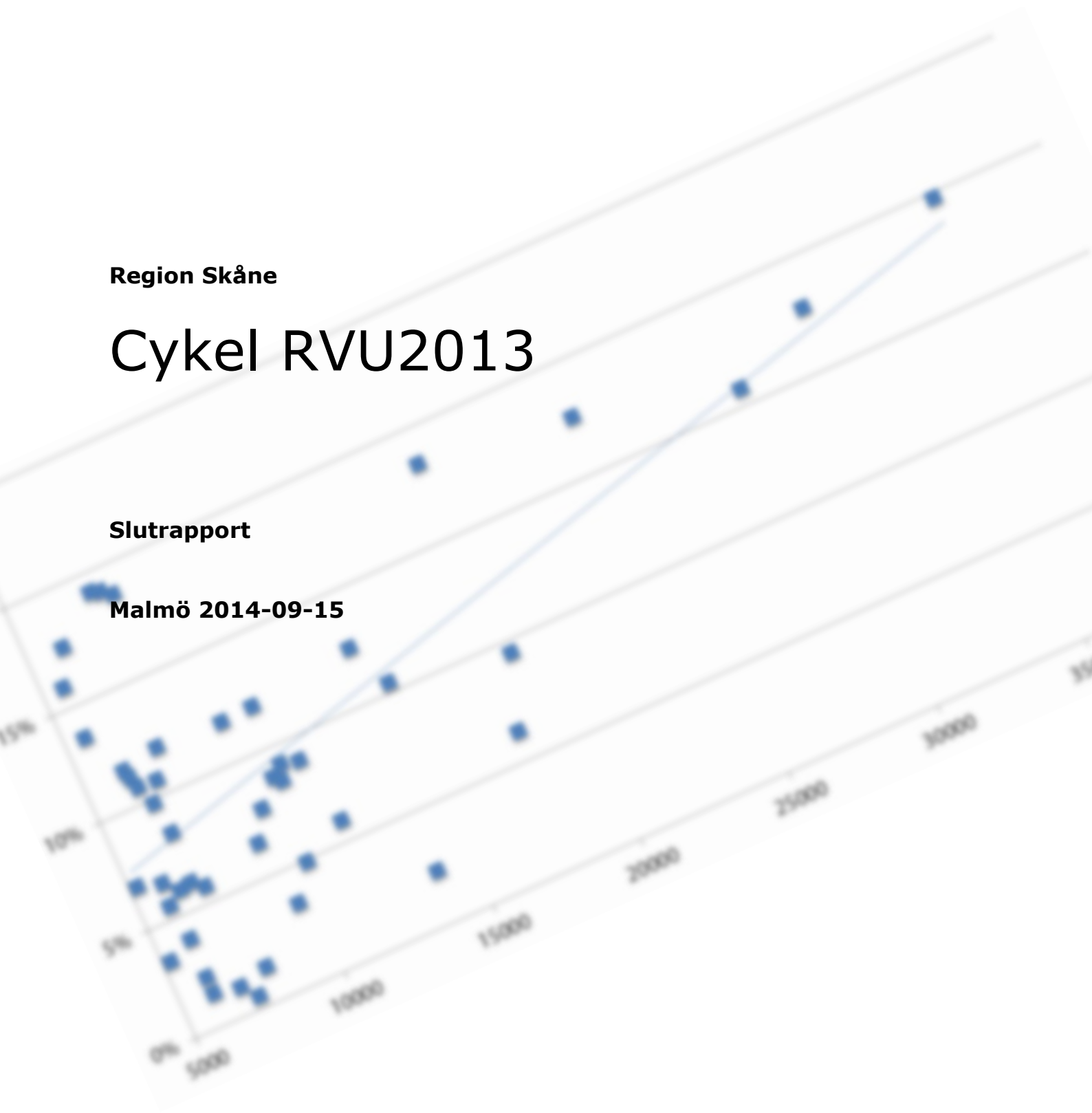


Region Skåne

# Cykel RVU2013

Slutrapport

Malmö 2014-09-15



# Cykel RVU2013

Datum 2014-09-15  
Uppdragsnummer  
Utgåva/Status Slutrapport

Johan Svensson  
Uppdragsledare

Johanna Sandström  
Handläggare

Anna-Karin Ekman  
Granskare

Ramböll Sverige AB  
Skeppsgatan 5  
211 11 Malmö

Telefon 010-615 60 00  
Fax 010-615 20 00  
[www.ramboll.se](http://www.ramboll.se)

Unr Organisationsnummer 556133-0506

## Innehållsförteckning

<b>1.</b>	<b>Inledning .....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Cykelandel i Skånes kommuner .....</b>	<b>1</b>
<b>3.</b>	<b>Cykelandelar i olika ärenden .....</b>	<b>5</b>
3.1	Cykelresornas andel vid olika ärendetyper .....	5
3.2	Cykelresornas fördelade på olika ärendetyper .....	6
<b>4.</b>	<b>Cykelandel på olika reslängder .....</b>	<b>6</b>
<b>5.</b>	<b>Cykelandelar beroende av ortsstorlek .....</b>	<b>8</b>
<b>6.</b>	<b>Cykeltransportarbete per dag .....</b>	<b>10</b>
<b>7.</b>	<b>Cykling mellan tätorter .....</b>	<b>10</b>
<b>8.</b>	<b>Cykling och kollektivtrafik .....</b>	<b>11</b>
<b>9.</b>	<b>Individuella faktorerers betydelse för cyklandet .....</b>	<b>11</b>
9.1	Inkomstnivå .....	11
9.2	Kön .....	12
9.3	Ålder .....	12
9.4	Tillgång till cykel .....	13
9.5	Tillgång till bil .....	13
9.6	Tillgång till kollektivtrafikkort .....	14
9.7	Cyklingens förändring sedan 2007 .....	15

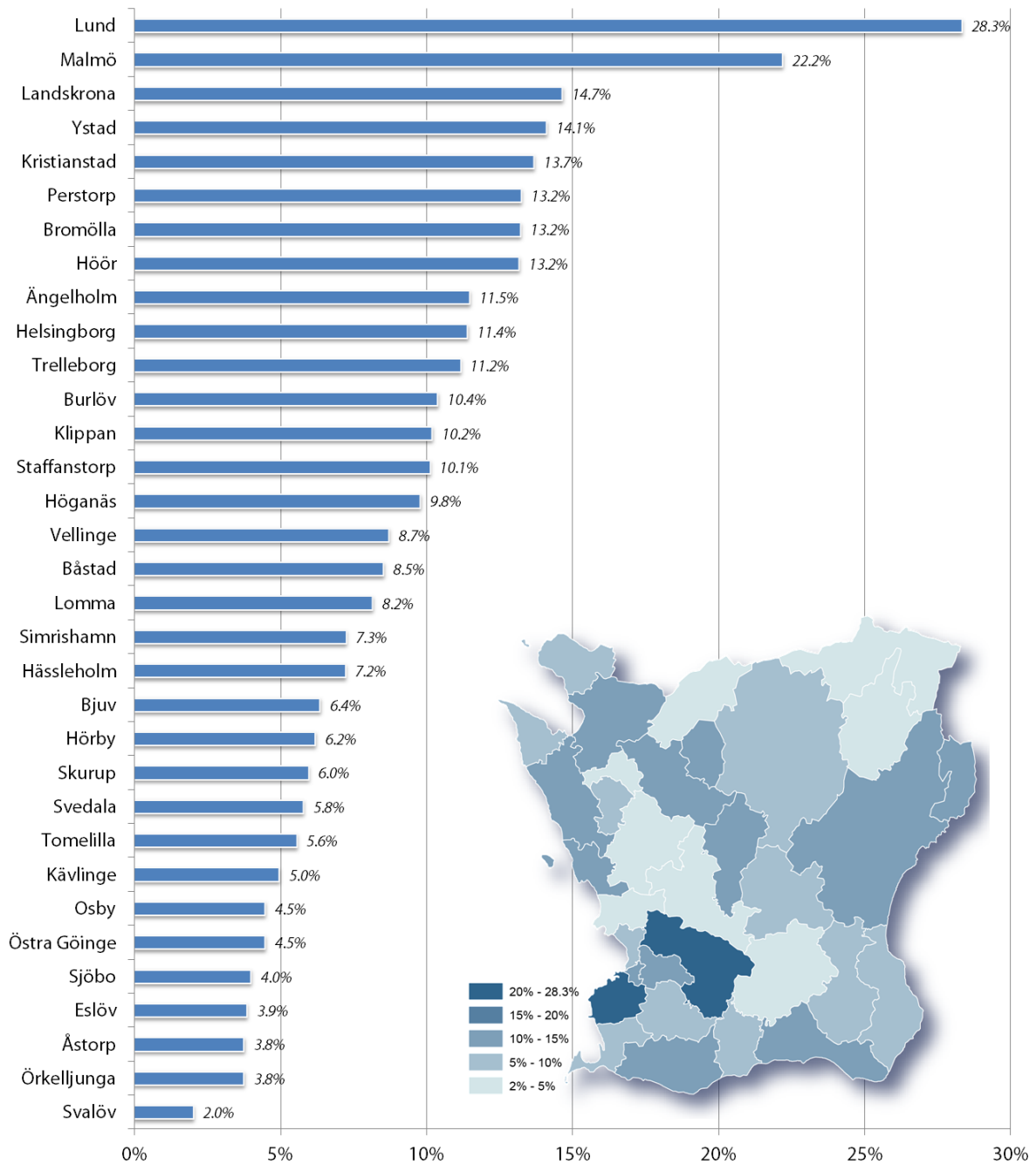
## 1. Inledning

Ramböll har, på uppdrag av Hållbar Mobilitet i Skåne, analyserat den senaste resvaneundersökningen för Skåne, i syfte att beskriva cyklandet i Skåne. Med ambitionen att kunna uttala sig om hur cyklandet i Skåne utvecklas över tiden, sker en jämförelse mot den resvaneundersökning som genomfördes 2007.

Analyserna av cykelresor och hur stor andel av det totala antalet resor som sker med cykel avser, där inget annat anges, de resor där cykel angivits som huvudfärdmedel för en resa i resdagboken. Det betyder att resor där ett delsegment av resan sker med cykel, men där huvudfärdmedlet exempelvis angivits till buss, behandlas som en bussresa när beskrivningen av hur stor andel av det totala antalet resor som sker med olika färdmedel.

## 2. Cykelandel i Skånes kommuner

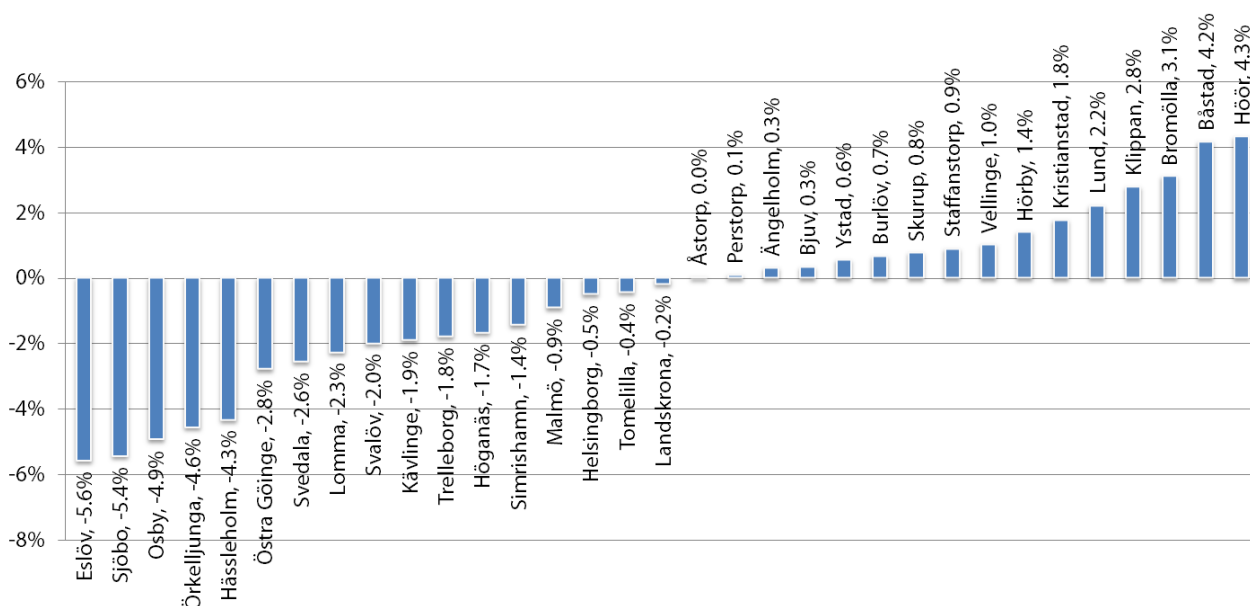
Andelen resor som sker med cykel är oförändrad sedan 2007, av alla resor i Skåne sker 15% med cykel. Den största andelen cykelresor återfinns i Lund och Malmö, där 28 resp. 22 procent av resorna sker med cykel. I 19 av Skånes kommuner sker mindre än 10% av resorna med cykel.



Figur 1 Andel av alla resor som sker med cykel i Skånes kommuner 2013

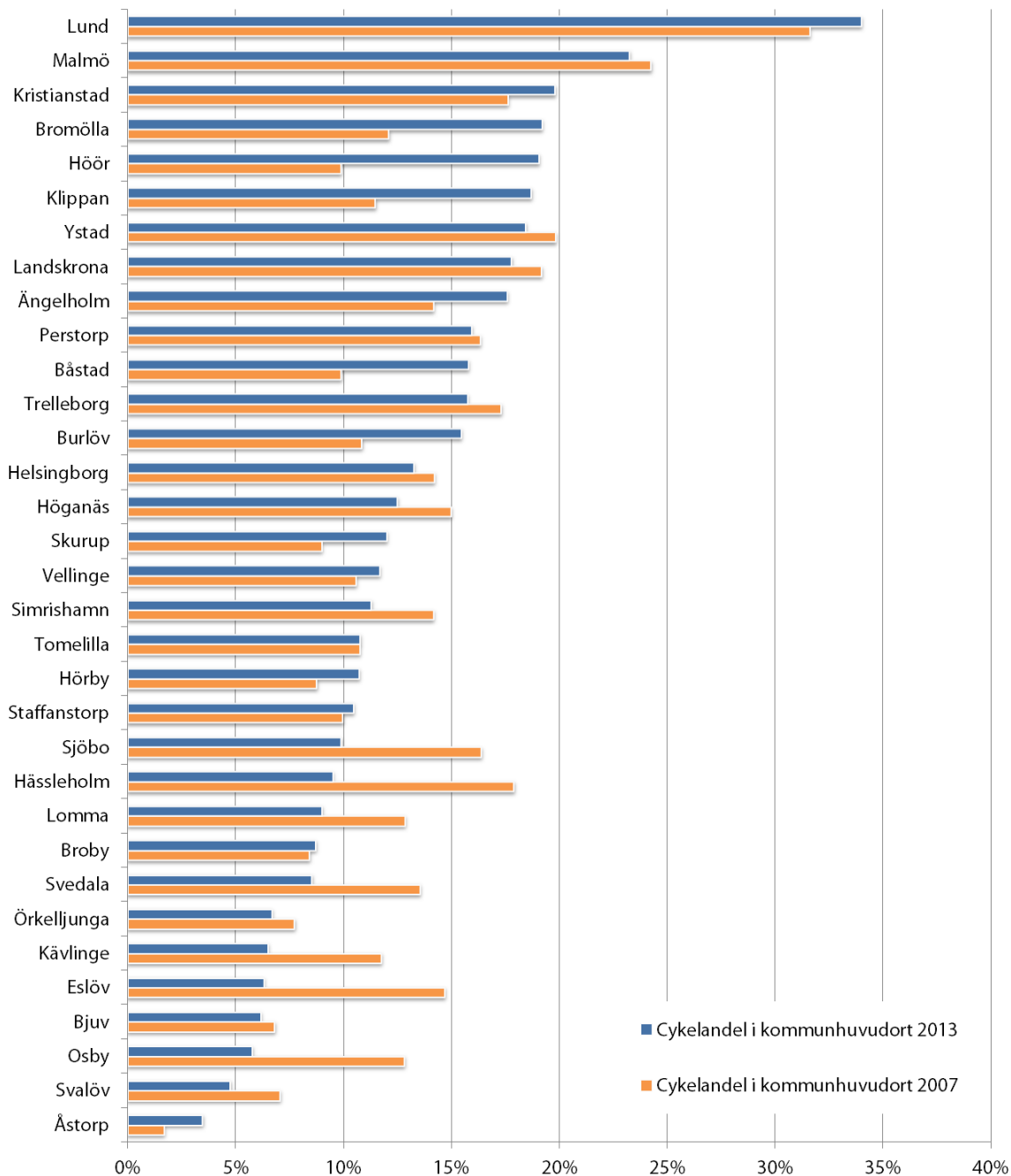
En jämförelse mellan resvaneundersökningen från 2007 och den från 2013, visar att cykelandelen har minskat i 17 av kommunerna, medan andelen ökat i 16 kommuner. Jämförelsen mellan de båda undersökningarna visar vidare på anmärkningsvärt stora förändringar i cykelandel i ett flertal kommuner. Bland annat visar jämförelsen att cykelandelen minskat kraftigt i flera av kommunerna där andelen cykelresor understeg 10% 2007.

Det går inte att utläsa någon orsak till dessa förändringar av innehållet i de båda databaserna, men en stor skillnad mellan de båda databaserna är att antalet resor som ingår i 2007-basen uppgår till 70 246 (25 906 individer), medan antalet resor som ingår i 2013-basen uppgår till 56 332 (24 497 individer).



Figur 2 Förändring i hur stor andel av alla resor som sker med cykel, från 2007 till 2013.

I kommunhuvudorterna genomför de boende en högre andel av resorna med cykel, än i kommunerna som helhet (jämför med figur 1). Ett undantag är Åstorps kommun. I Lund genomför de boende drygt en tredjedel av sina resor med cykel, medan motsvarande andel i Malmö är 23 procent.

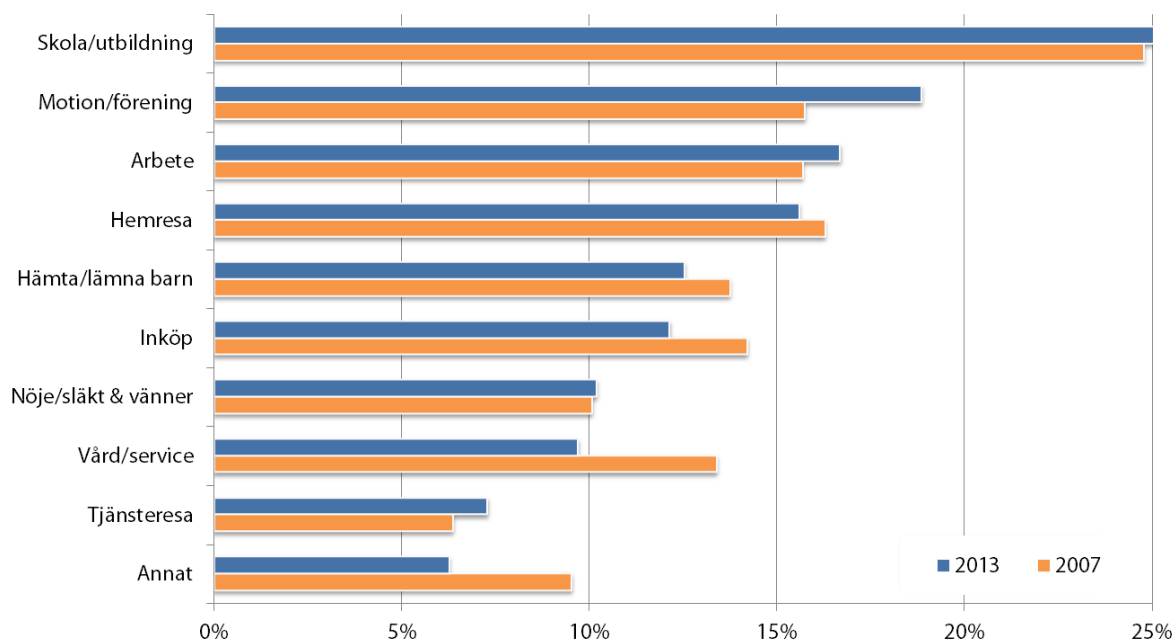


Figur 3 Andel av alla resor som sker med cykel i kommunhuvudorter 2013 resp. 2007

### 3. Cykelandelar i olika ärenden

#### 3.1 Cykelresornas andel vid olika ärendetyper

En fjärdedel av alla resor som genomförs i syfte att ta sig till en utbildningsplats, sker med cykel. Undersökningen från 2013 visar att i Skåne sker 17 procent av alla resor till arbetet med cykel. Motsvarande andel 2007 var 16 procent. Andelen inköpsresor som genomförs med cykel har minskat något sedan 2007, från 14 till 12 procent.

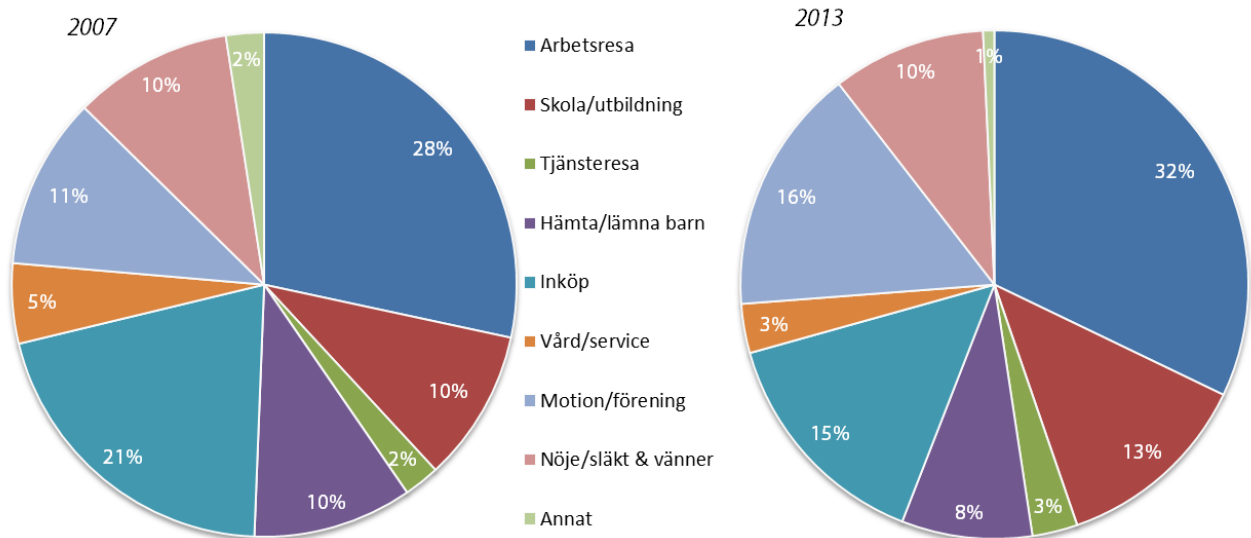


Figur 4 Andel resor som sker med cykel vid olika ärendetyper



### 3.2 Cykelresornas fördelade på olika ärendetyper

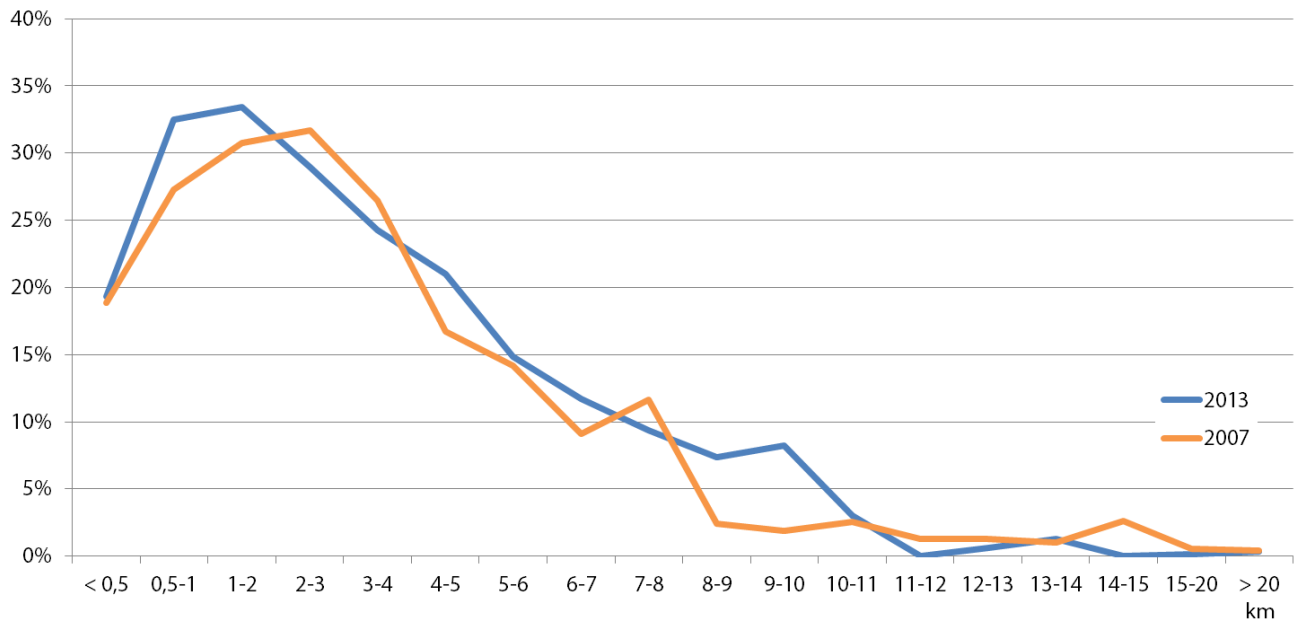
Nästan en tredjedel av alla cykelresor sker i syfte att ta sig till arbetsplatsen. Sexton procent av resorna sker i syfte att ta sig till en motionsanläggning eller förening, medan 15 procent av cykelresorna är inköpsresor. Tretton procent av cykelresorna sker i syfte att ta sig till skolan.



Figur 5 Cykelresornas fördelning på olika ärendetyper, 2007 resp 2013. (exkl resor i syfte att ta sig till hemmet)

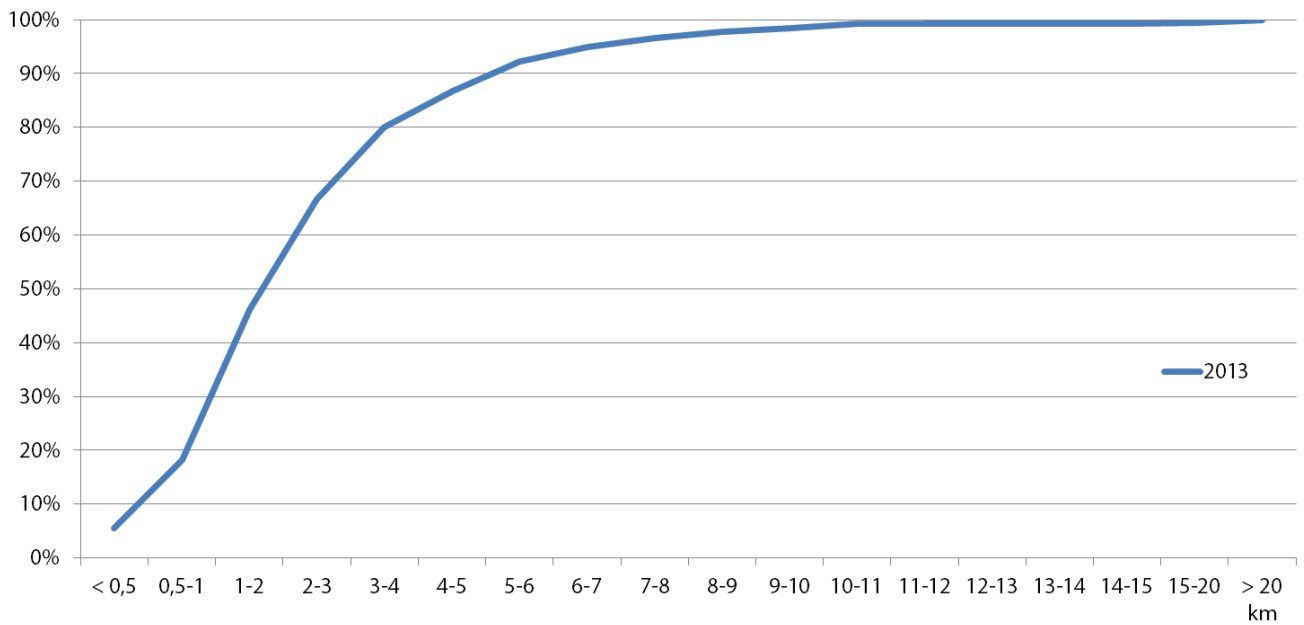
### 4. Cykelandel på olika reslängder

Ungefär en tredjedel av alla resor i avståndsintervallet 0,5-3 km sker med cykel, medan en femtedel av resorna i avståndsintervallet 3-6 km sker med cykel. Av alla resor som är mellan 6 och 10 km långa sker ungefär 10 procent med cykel, medan en procent av resorna som är mellan 10 och 20 km långa sker med cykel.

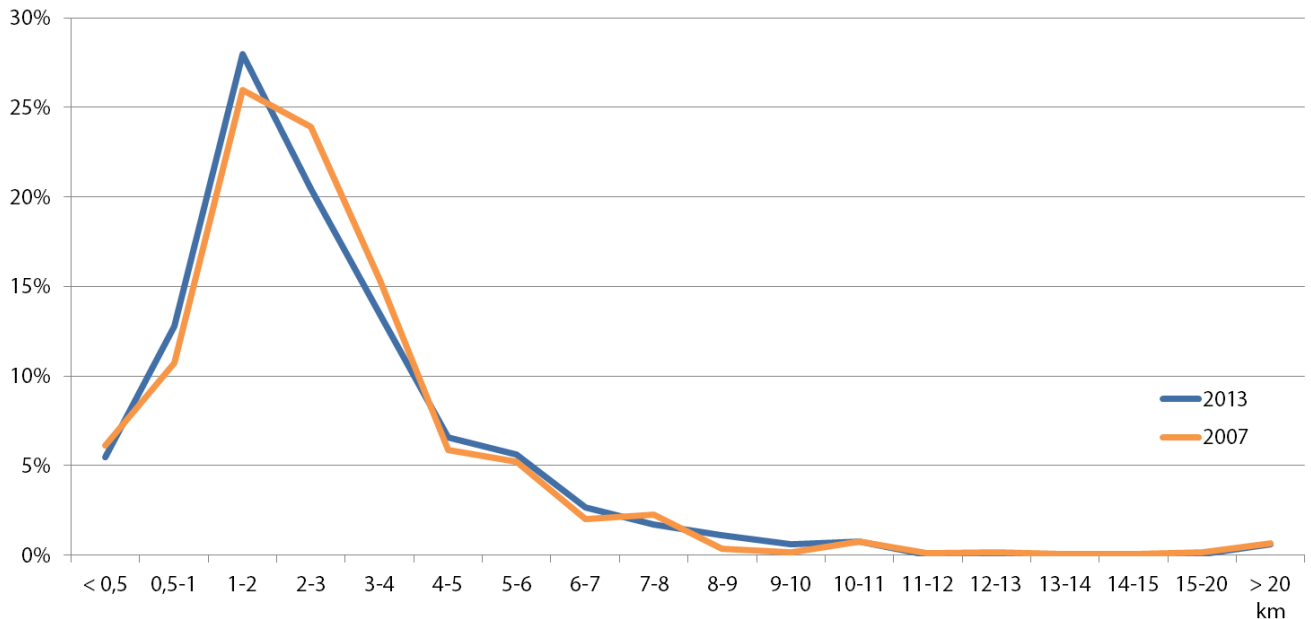


Figur 6 Cykelresornas andel av resorna på olika reslängder

De flesta cykelresorna i Skåne, två tredjedelar, är kortare än 3 km. Endast två procent av cykelresorna är längre än 10 km. Cykelresornas fördelning på olika avståndsintervall har inte förändrats sedan 2007.



Figur 7 Cykelresor fördelade på avståndsintervall

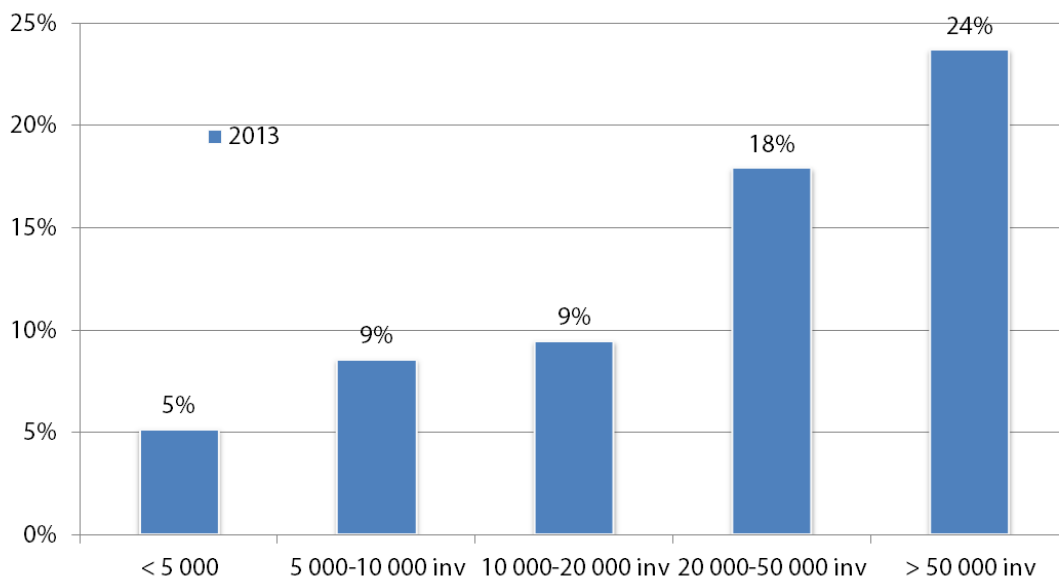


Figur 8 Cykelresor fördelade på olika avståndsintervall, 2007 resp 2013.

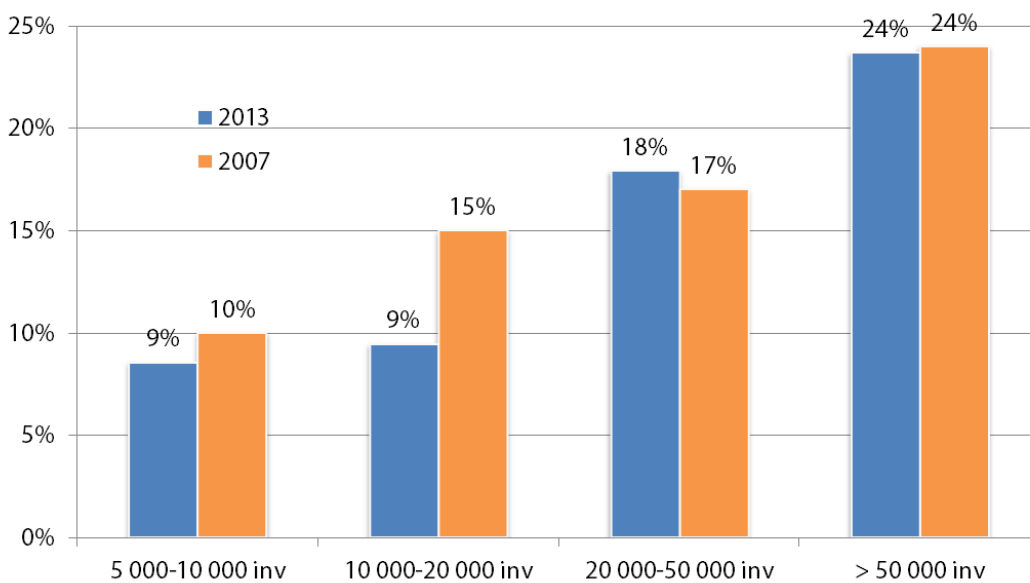
## 5. Cykelandelar beroende av ortsstorlek

Cykelresornas andel av det totala resandet varierar beroende på ortsstorlek, där det finns ett relativt tydligt samband mellan ortsstorlek och hur stor andel av resorna som sker med cykel när tätorterna överstiger en viss storlek. Dock varierar andelen cykelresor avsevärt mellan orter med färre än 15 000 invånare.

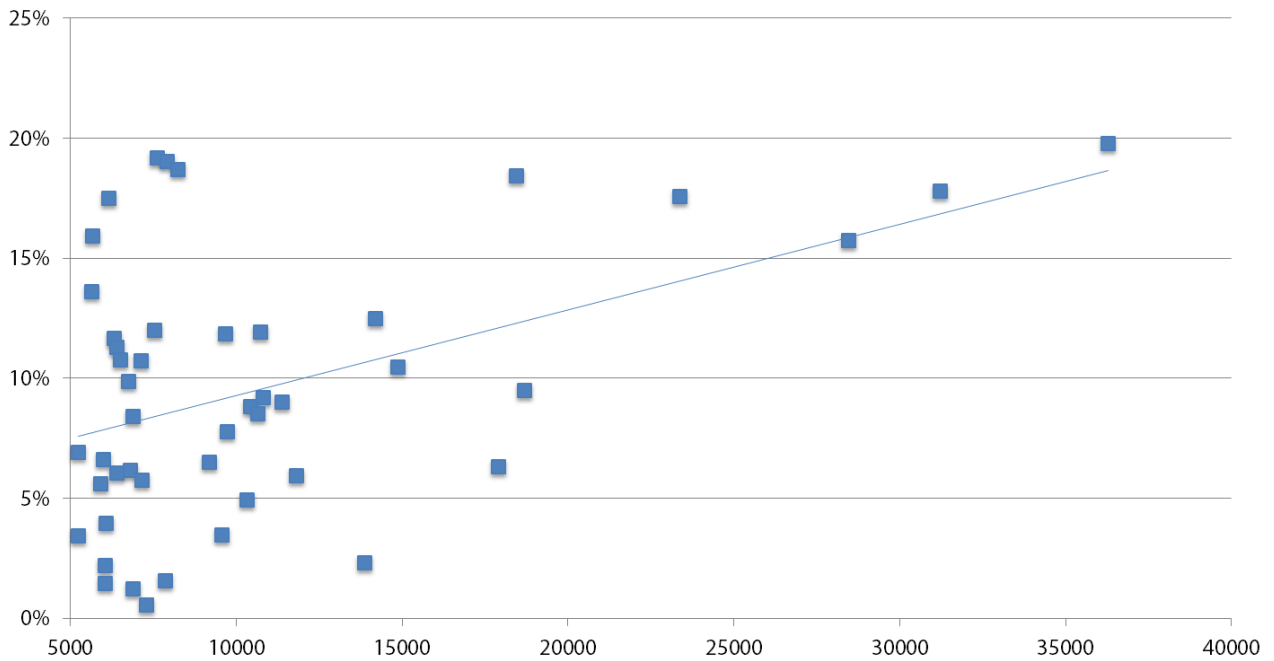
I tätorter med fler än 50 000 invånare (Lund, Helsingborg och Malmö) genomför de boende ungefär var fjärde resa med cykel, vilket är i stort sett oförändrat sedan 2007. I städer med mellan 20 000 och 50 000 invånare (Ängelholm, Trelleborg, Landskrona och Kristianstad) sker knappt var femte resa, 18%, med cykel, vilket är en marginell ökning sedan 2007. Boende i orter med mellan 5 000 och 20 000 invånare genomför ungefär en av tio resor med cykel. I dessa städer har andelen cykelresor minskat sedan 2007. Boende i de minsta orterna, de med färre än 5 000 invånare (213 st) cyklar i mindre utsträckning än boende i större orter, drygt 5 procent av dessa invånares resor sker med cykel.



Figur 9 Cykelandel beroende av ortsstorlek. 2007 resp 2013.



Figur 10 Cykelandel beroende av ortsstorlek. 2007 resp 2013.



Figur 11 Fördelning av cykelandel på ortsstorlek 2013. Orter med mellan 5 000 och 40 000 inv.

## 6. Cykeltransportarbete per dag

De cykelresor som genomförs, där cykel angivits som huvudfärdmedel, är i genomsnitt 2,57 km långa. Denna sträcka är oförändrad sedan 2007. Den sammanlagda längden på dessa resor, där cykeln utgör huvudfärdmedel, uppgår till 805 619 km under en dag i Skåne (exkl. den del av befolkningen som är <15 år resp >84 år).

Totalt är det 398795 resor som utförts med cykel, varav 334223 (84%) är resor där cykel utgör huvudfärdmedel. Reslängd på de resor där cykel inte är huvudfärdmedel går inte att utläsa ur databaserna.

## 7. Cykling mellan tätorter

Ungefär en tredjedel (31,4%) av de resor, där cykel angivits som huvudfärdmedel, sker mellan tätorter.

## 8. Cykling och kollektivtrafik

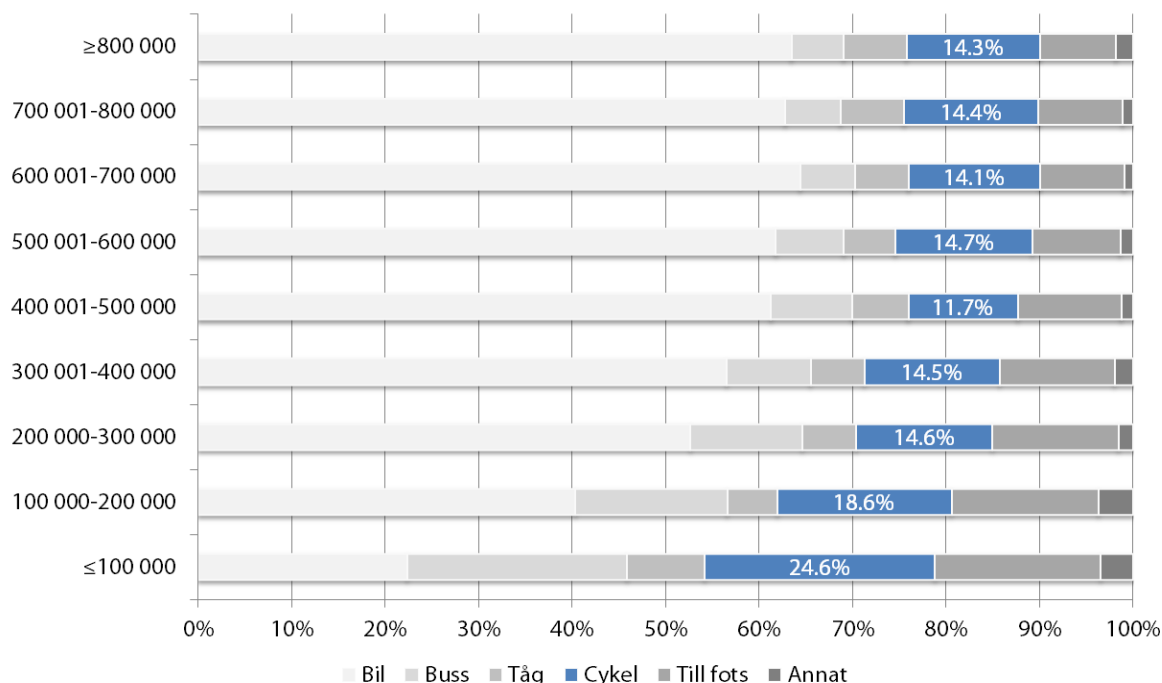
Av svaren i resvaneundersökningen går att utläsa hur totalt 210 968 resor genomförts där buss angivits som huvudfärdmedel. I 148 154 av dessa resor har minst ett ytterligare färdmedel använts vid resan, dvs. man har svarat att man exempelvis gått eller cyklat till eller från en busshållplats. I sju procent av dessa resor har man cyklat till busshållplatsen och i 2,1 procent av resorna har man cyklat från hållplatsen.

Av de 127 133 resor där huvudfärdmedlet är tåg och där man svarat att man även använt flera färdmedel, har 14,1 procent svarat att de cyklat till tåget. Endast 1,5 procent har cyklat från tåget vidare till en slutdestination. Totalt är det 137 492 resor som utförts där tåg angivits som huvudfärdmedel.

## 9. Individuella faktorerers betydelse för cyklandet

### 9.1 Inkomstnivå

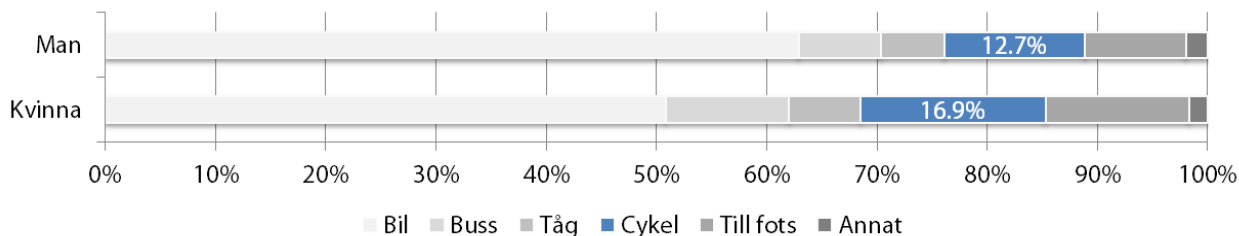
I hushåll med en sammanlagd inkomst på mindre än 100 000 per år (före skatt) sker ungefär var fjärde resa med cykel. I hushåll med en årsinkomst på mellan 100 000 och 200 000 kr sker 18,6 procent av resorna med cykel. I övriga inkomstgrupper utgör cykelresorna mellan 11,7 och 14,7 procent av det totala antalet resor.



Figur 12 Cykelresor beroende på inkomstnivå. Hushållets totala årsinkomst före skatt (2013).

## 9.2 **Kön**

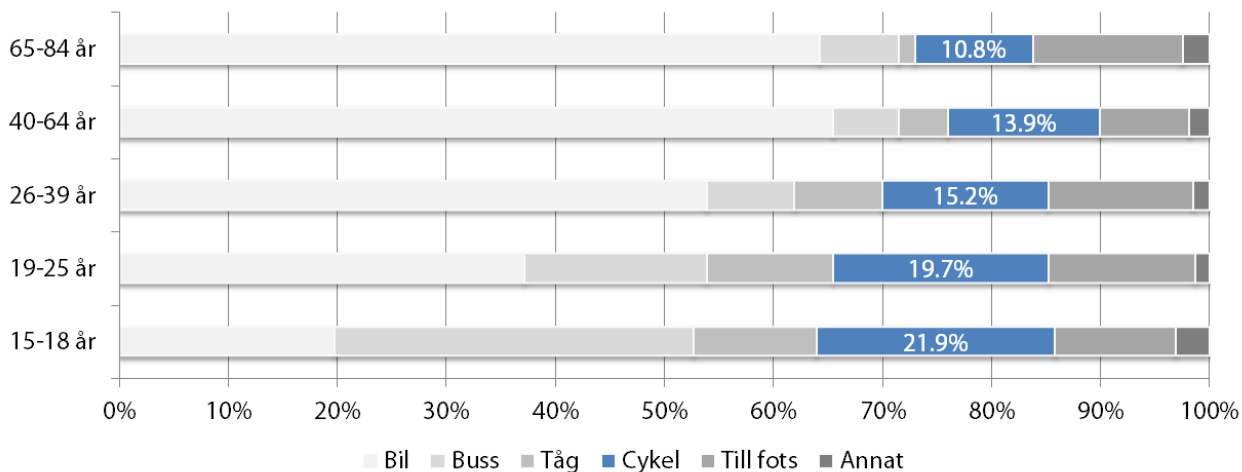
Kvinnor utför en större andel av sina resor med cykel än män. Kvinnor utför även en större andel av sina resor till fots och med kollektivtrafik, medan män utför en större andel av sina resor med bil.



Figur 13 Cykelresor, variation mellan könen (2013).

## 9.3 **Ålder**

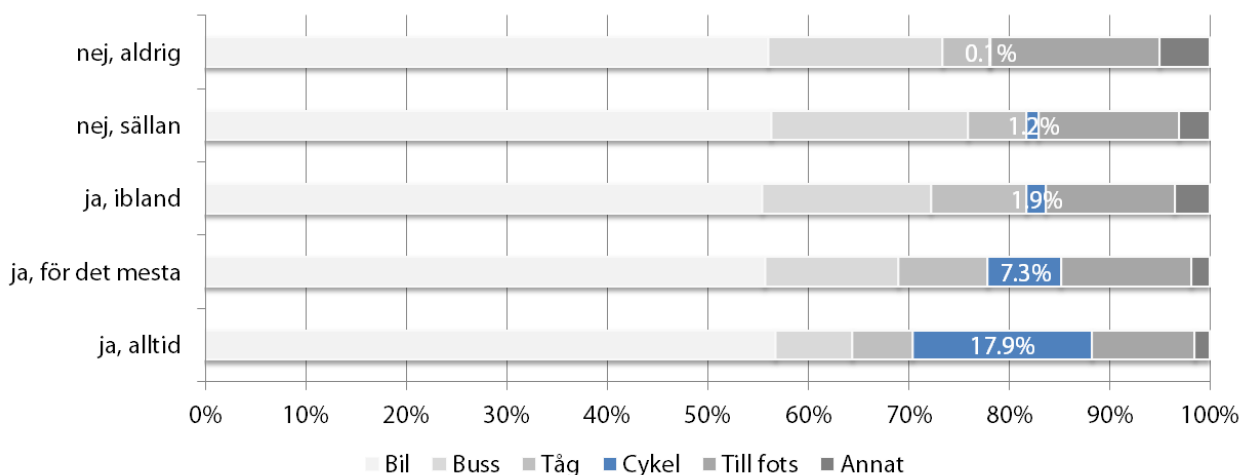
Cyklandet utgör en mindre andel av det totala antalet resor ju äldre invånarna är. I gruppen med de äldsta invånarna sker var tionde resa med cykel, medan dem som är mellan 15 och 25 genomför ungefär var femte resa med cykel. Bilresorna svarar för ungefär två tredjedelar av alla resor i de två äldsta befolkningsgrupperna och drygt hälften av resorna i åldersgruppen 26-39 år.



Figur 14 Andel cykelresor beroende på ålder (2013)

#### 9.4 Tillgång till cykel

En förutsättning för att kunna cykla är tillgång till cykel. Detta avspeglar sig i att de som i resvaneundersökningen svarar att de sällan, aldrig eller ibland har tillgång till cykel, genomför färre än 2 procent av sina resor med cykel. De som alltid har tillgång till en cykel genomför 18 procent av sina resor med cykel. Drygt 85 procent av invånarna har alltid eller för det mesta tillgång till en cykel, medan drygt 8 procent anger att de aldrig har tillgång till en cykel.



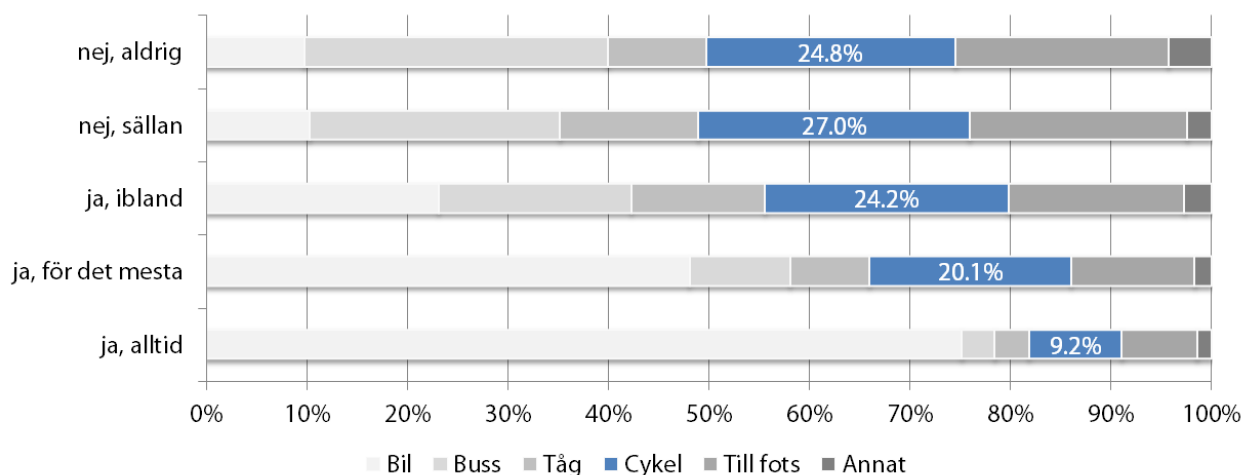
Figur 15 Andel cykelresor beroende på tillgång till cykel (2013)

#### 9.5 Tillgång till bil

Även tillgång till bil påverkar hur stor andel av resorna som sker med cykel. De som alltid har tillgång till bil genomför en mindre andel (9,2 %) av sina resor med cykel, medan de som ibland, sällan eller aldrig har tillgång till bil genomför ungefär var fjärde resa med cykel.

Drygt 78 procent av invånarna har alltid eller för det mesta tillgång till bil, medan drygt 14 procent sällan eller aldrig har tillgång till bil.

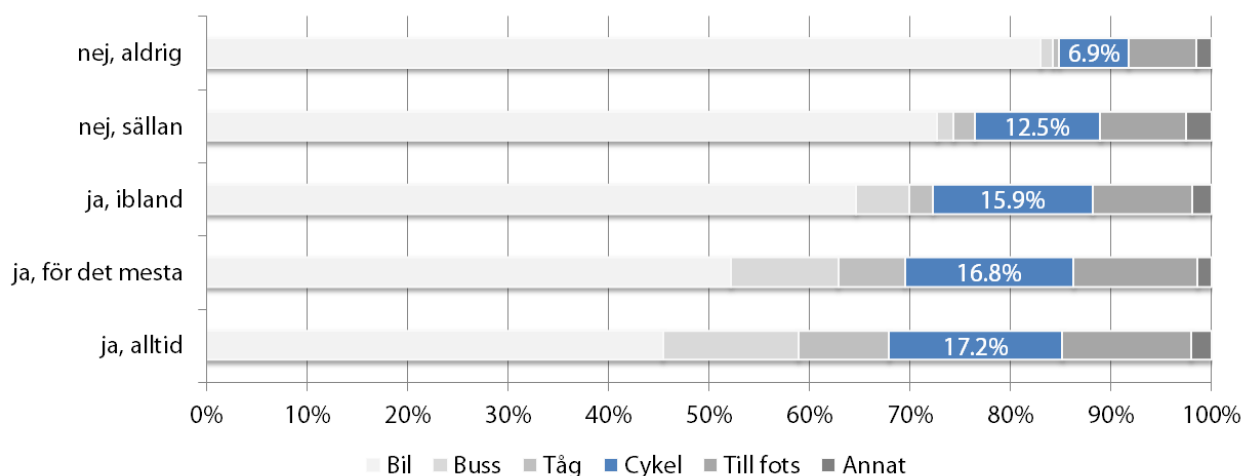




Figur 16 Andel resor som sker med cykel, beroende på tillgång till bil (2013)

### 9.6 Tillgång till kollektivtrafikkort

Två tredjedelar av invånarna har alltid eller för de mesta tillgång till ett kollektivtrafikkort. Dessa invånare genomför en något högre andel av sina resor med cykel, än de som sällan eller aldrig har tillgång till ett kollektivtrafikkort.



Figur 17 Andel resor som sker med cykel, beroende på tillgång till kollektivtrafikkort (2013)

## 10. Cyklingens förändring sedan 2007

Andelen resor som sker med cykel har inte förändrats sedan 2007, utan cyklingen utgör fortfarande 15% av det totala resandet. I de största städerna har andelen minskat något i Malmö och Helsingborg, medan den ökat i Lund, vilket gör att cykelresornas andel totalt sett är oförändrad i dessa städer. I städer med färre än 20 000 invånare har andelen cykelresor minskat något sedan 2007.

Befolkning	2007	2013	Förändring
> 50 000 inv	24%	23.7%	-0.3%
20 000-50 000 inv	17%	17.9%	0.9%
10 000-20 000 inv	15%	9.5%	-5.5%
5 000-10 000 inv	10%	8.6%	-1.4%

Cyklandet har ökat mest i Hörs och Båstads samt Bromölla och Klippans kommuner sedan 2007. I Eslövs, Sjöbo, Osby och Örkelljungas kommuner har cyklandet minskat med 5-6% sedan 2007.

Bostadskommun	2007	2013	Förändring
Höör	9%	13%	4%
Båstad	4%	9%	4%
Bromölla	10%	13%	3%
Klippan	7%	10%	3%
Lund	26%	28%	2%
Kristianstad	12%	14%	2%
Hörby	5%	6%	1%
Vellinge	8%	9%	1%
Staffanstorps	9%	10%	1%
Skurup	5%	6%	1%
Burlöv	10%	10%	1%
Ystad	14%	14%	1%
Bjuv	6%	6%	0%
Ängelholm	11%	11%	0%
Perstorp	13%	13%	0%
Åstorp	4%	4%	0%
Landskrona	15%	15%	0%
Tomelilla	6%	6%	0%
Helsingborg	12%	11%	0%
Malmö	23%	22%	-1%
Simrishamn	9%	7%	-1%

Höganäs	11%	10%	-2%
Trelleborg	13%	11%	-2%
Kävlinge	7%	5%	-2%
Svalöv	4%	2%	-2%
Lomma	10%	8%	-2%
Svedala	8%	6%	-3%
Östra Göinge	7%	4%	-3%
Hässleholm	12%	7%	-4%
Örkelljunga	8%	4%	-5%
Osby	9%	4%	-5%
Sjöbo	9%	4%	-5%
Eslöv	9%	4%	-6%

Cykelandelen har ökat mest bland invånare i åldrarna 26-39 år, medan cykelandelarna i övriga åldersgrupper är i stort sett oförändrade sedan 2007.

Ålder	2007	2013	Förändring
15 - 18 år	21.8%	21.9%	0.1%
19 - 25 år	17.1%	19.7%	2.6%
26 - 39 år	15.7%	15.2%	-0.4%
40 - 64 år	14.4%	13.9%	-0.5%
65 - 84 år	10.5%	10.8%	0.3%

Cykelandelen för resor som genomförs i syfte att ta sig till en förening eller motionsanläggning har ökat mest. Andelen cykelresor av inköpsresor och resor till vård/service har minskat mest sedan 2007.

Ärende	2007	2013	Förändring
Motion/förening	16%	19%	3.1%
Arbete	16%	17%	1.0%
Tjänsteresa	6%	7%	0.9%
Skola/utbildning	25%	25%	0.4%
Nöje/släkt & vänner	10%	10%	0.1%
Hämta/lämna barn	14%	13%	-1.2%
Inköp	14%	12%	-2.1%
Annat	10%	6%	-3.3%
Vård/service	13%	10%	-3.7%