



NYCKELTAL FÖR CYKLING

Metodrapport för att följa upp hur Skåne utvecklas som cykelregion

2 december 2015

KUND

Region Skåne

Avdelningen för regional utveckling
291 89 Kristianstad
Besök: Dockplatsen 26, Malmö
Tel: +46 40 675 30 00
Org nr: 232100-0255
www.skane.se

KONSULT

WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7
Tel: +46 10 722 50 00
Org nr: 556057-4880
www.wspgroup.se

KONTAKTPERSONER

Johan Raustorp

Region Skåne
Tel: 040-675 38 44
E-post: johan.raustorp@skane.se

WSP Sverige AB

Ulrika Isberg
WSP Analys & Strategi
Tel: 010 722 86 29
E-post: ulrika.isberg@wspgroup.se

SAMMANFATTNING

I den här rapporten beskrivs arbetet med att ta fram en metod för följa upp utvecklingen av cykelregionen Skåne. Utgångspunkten har varit att utifrån redan existerande datakällor ta fram nyckeltal utifrån vilka det är möjligt att beskriva, följa och jämföra utvecklingen av Skåne som cykelregion. Syftet med metoden är att den ska ligga till grund för framtagandet av Skånes regionala cykelbokslut.

De nyckeltal som är identifierade i metodrapporten täcker områdena:

1. Cykeltrafikens omfattning
2. Cykelns prioritering i samhällsplaneringen
3. Trafiksäkerhet och cykelstölder
4. Cyklingens effekt på regional utveckling och turism
5. Cykelns koppling till kollektivtrafik
6. Attityder kring cykling i Skåne

Det går inte att följa cyklandet utveckling utan att använda sig av resvaneundersökningar. Det är den enda källan till fullständig information om färdmedelsval och reslängder. Eftersom det är en omfattande och tidskrävande metod finns det anledning att komplettera med olika typer av trendberäkningar emellanåt. Nyckeltal som kräver större intervjuundersökningar (web-enkät eller liknande) har medvetet valts bort för att inte göra arbetet med att sätta ihop cykelbokslutet allt för omfattande. För vissa områden är det dock oundvikligt; ett antal frågor anses vara särskilt viktiga att följa upp i någon typ av enkätundersökning till medborgare. En sådan medborgareenkät kan ses som ett enkelt komplement till de mer omfattande resvaneundersökningarna där trender kan följas på samma sätt.

INNEHÅLL

| | |
|---|----|
| INLEDNING | 7 |
| Uppdraget | 7 |
| Metod | 8 |
| EN MODELL FÖR UPPFÖLJNING | 9 |
| Cykeltrafikens omfattning | 9 |
| Cykelns prioritering i samhällsplaneringen | 14 |
| Trafiksäkerhet och cykelstöder | 16 |
| Cyklingens effekt på den regionala utvecklingen | 19 |
| Cykelns koppling till kollektivtrafik | 22 |
| Attityder och identitet kring cykling | 24 |
| ATT UPPSKATTA HÄLSO- OCH MILJÖ-VINSTER | 26 |
| REKOMMENDATION | 28 |
| REFERENSER | 31 |
| BILAGA – NYCKELTAL SOM AVFÄRDATS | 32 |

INLEDNING

Uppdraget

I den här rapporten beskrivs arbetet med att ta fram en metod för följa upp utvecklingen av cykelregionen Skåne. Utgångspunkten har varit att utifrån redan existerande datakällor ta fram nyckeltal utifrån vilka det är möjligt att beskriva, följa och jämföra utvecklingen av Skåne som cykelregion. Syftet med metoden är att den ska ligga till grund för framtagandet av Skånes regionala cykelboksut.

Utifrån Skånes regionala utvecklingsstrategis¹ mål och prioriterade ställningstaganden har ett antal olika områden valts ut som extra intressanta att följa upp med nyckeltal. Områdena som valts ut behöver på ett eller annat vis utvecklas för att bidra till målbilden. Det är dock inte säkert att samtliga nyckeltal som beskrivs i metodrapporten kommer följas upp i det regionala cykelboksutet, eftersom det också beror på vilka insatser som kommer prioriteras i den cykelstrategi för Skåne som tas fram under 2016.

De nyckeltal som är identifierade i metodrapporten täcker områdena:

7. Cykeltrafikens omfattning
8. Cykelns prioritering i samhällsplaneringen
9. Trafiksäkerhet och cykelstöder
10. Cyklingens effekt på regional utveckling och turism
11. Cykelns koppling till kollektivtrafik
12. Attityder kring cykling i Skåne

För varje område identifieras och diskuteras ett eller flera nyckeltal vartefter de nyckeltal som anses bäst lämpade för en uppföljning rekommenderas att ingå i cykelboksutet. I vissa fall där bra nyckeltal saknas presenteras förslag till alternativa nyckeltal och metod för att samla in dessa.

För varje nyckeltal redovisas ursprungskällan, hur ofta de uppdateras och hur lång tid de tar att sammanställa. En målsättning är att nyckeltalen i så stor utsträckning som möjligt ska tillåta jämförelser mellan de skånska kommunerna samt mellan Skåne och andra regioner i Sverige. Huruvida jämförelser är möjliga diskuteras i redovisningen. Till sist redogör rapporten även för hur hälso- och miljövinster med en ökad cykling kan uppskattas.

Från WSP Analys & Strategi har Ulrika Isberg (uppdragsledare), Emma Strömblad, Anders Bondemark, Karin Brundell-Freij, Svante Berglund och Alfred Andersson deltagit i arbetet. Johan Raustorp har varit projektledare på Region Skåne. Modellen har tagit fram under juli – december 2015.

¹ Det öppna Skåne 2030 – Skånes regionala utvecklingsstrategi (Region Skåne, 2014)

Metod

De områden som analyseras i den här rapporten har valts ut av Region Skåne eftersom de på ett eller annat vis behöver utvecklas för att bidra till målbilden av *Det öppna Skåne 2030*. Inspiration har även hämtats från det Nationella cykelbokslutet, European Cyclist Federation och från kommunala cykelbokslut.

Utifrån de specificerade områdena har WSP Analys & Strategi undersökt möjliga datakällor i regionen och nationellt. Nyckeltalen är framtagna genom en intern workshop hos WSP varefter resultatet diskuterats tillsammans med Region Skåne och ett antal nyckeltal valts ut för respektive område.

EN MODELL FÖR UPPFÖLJNING

För varje utpekad område presenteras ett antal nyckeltal. För- och nackdelar beskrivs och rekommenderade nyckeltal väljs ut.

Cykeltrafikens omfattning

I Skånes regionala utvecklingsstrategi *Det öppna Skåne 2030* står det att:

”Skåne ska stärkas som cykelregion där närheten till vardagsfunktioner med högklassiga cykelvägar gör att cykeln blir det naturliga transportmedlet för kortare resor i Skåne”

För att följa upp hur cykeltrafiken utvecklas i relation till andra transportmedel krävs mätningar av *cykelns färdmedelsandel* och *personkilometer med cykel*. För närvarande mäts detta framför allt genom resvaneundersökningen *Resvanor Syd 2013* men det finns ett behov av att se till fler och alternativa mätmetoder och datakällor. I detta stycke presenteras förslag till möjliga nyckeltal för att följa upp cykeltrafiken i Skåne.

Cykelns färdmedelsandel

Resvaneundersökning som mätmetod

Andel resor där cykel är huvudfärdmedel och andel resor där cykel använts för en delresa följs upp med hjälp av resvaneundersökningar (RVU). Det finns flera möjliga resvaneundersökningar att utgå ifrån:

- Ur den RVU som genomförs av Region Skåne framgår resvanorna i Skåne på en nivå som är möjlig att bryta ned till kommunnivå. Underökningen genomfördes senast år 2013 och skickades ut till 70 000 personer och andelen svarande var 37 procent. De som intervjuas är mellan 15 och 84 år gamla. Det råder viss osäkerhet om undersökningen kommer att upprepas och om det i så fall görs med samma metod.
- På nationell nivå genomför Trafikanalys genomfört kontinuerliga RVU:er sedan år 2011. Under åren 2011-2014 gjordes sammanlagt 6021 intervju-försök i Skåne varav 2 350 valde att delta (39 %). Enligt Trafikanalys ger det goda möjligheter till att isolera Skåne ur underlaget och ändå få bra resultat. Att isolera enskilda kommuner är emellertid inte något materialet räcker till. De som intervjuas är mellan 6 och 84 år gamla. Trafikanalys RVU Sverige är gratis och finns tillgänglig på deras hemsida. För tillfället genomgör Trafikanalys årliga nationella RVU:er, men regeringsuppdraget kan ändras från år till år vilket medför osäkerheter.
- Ett komplement till den nationella och den regionala resvaneundersökningen är Svensk kollektivtrafiks uppföljning av kollektivtrafikens marknadsandel i Kollektivtrafikbarometern. Kollektivtrafikbarometern är ingen fullständig resvaneundersökning, utan en kvalitets- och attitydundersökning om kollektivtrafikbranschen, som till viss del kan ge samma underlagsmaterial som RVU:er till cykelbokslutet. Uppföljningen baseras på 50 000 telefonintervjuer som genomförs löpande under året. Undersökningen går att följa sedan 2008 och antalet svarande är i Skåne mellan ungefär 5 000 och 9 000 per år. De som intervjuas i undersökningen är ett representativt urval av svenska folket mellan 15-75 år; både de som använder kollektivtrafiken och de som inte gör det.

| Nyckeltal | Mätmetod | Källa | Kontinuitet | Möjlighet till jämförelser | Rekommendation |
|---|---|--|--------------------------------------|--|--|
| Cykelns färdmedelsandel – <i>Andel resor där cykel används för en huvudresa</i> | Resvaneundersökning (RVU) | Regional RVU; Resvanor Syd (Region Skåne) | Årsvis, enstaka år 2000, 2007 & 2013 | Mellan kommuner i Skåne | Använd |
| | | Nationell RVU; RVU Sverige (Trafikanalys) | Årsvis 2011 och framåt | Mellan regioner i Sverige och med Nationellt cykelboks slut (Trafikverket) | Använd |
| | Kvalitets- & attitydundersökning | Kollektivtrafikbarometern (Svensk kollektivtrafik) | Månadsvis 2009 -> | Mellan regioner i Sverige | Kan användas som komplement |
| – Andel resor där cykel används för en delresa | Resvaneundersökning (RVU) | Regional RVU; Resvanor Syd (Region Skåne) | Årsvis, enstaka år 2000, 2007 & 2013 | Mellan kommuner i Skåne | Använd |
| | | Nationell RVU; RVU Sverige (Trafikanalys) | Årsvis 2011 och framåt | Mellan regioner i Sverige och med Nationellt cykelboks slut (Trafikverket) | Använd |
| – Genomsnittlig trend i utveckling av cykelflöden | Cykelräkningar | Respektive kommun som utför räkningar | Årsvis | Trenden kan jämföras med tidigare år och mätningar i andra kommuner | Använd i framtiden – <i>Kräver metodutveckling första året</i> |
| – Cykeltrafikens utveckling relativt biltrafikens utveckling | Cykel- och biltrafikiräkningar | Respektive kommun som utför räkningar | Årsvis | Trenden kan jämföras med tidigare år och mätningar i andra kommuner | Använd i framtiden – <i>Kräver metodutveckling första året</i> |
| – Färdmedelsval | Enkätundersökning till medborgare: <i>Tänk på din senaste resa – vilket färdmedel använde du?</i> | Underlag samlas ej in idag | Årsvis | Jämförbarheten beror på metod och urval | Använd i framtiden |
| Personkilometer med cykel – <i>Kilometer för delresa med cykel som huvudfärdmedel</i> | Resvaneundersökning (RVU) | Regional RVU; Resvanor Syd (Region Skåne) | Årsvis, enstaka år 2000, 2007 & 2013 | Mellan kommuner i Skåne | Använd |
| | | Nationell RVU; RVU Sverige (Trafikanalys) | Årsvis 2011 och framåt | Mellan regioner i Sverige och med Nationellt cykelboks slut (Trafikverket) | Använd |
| | Enkätundersökning till medborgare: <i>"Tänk på din senaste cykelresa – hur lång var den?"</i> | Underlag samlas ej in idag | Årsvis | Jämförbarheten beror på metod och urval | Använd i framtiden |
| – Genomsnittlig trend i utveckling cykel-flöden relaterat till persontransportarbetet | Cykelräkningar | Respektive kommun som utför räkningar | Årsvis | Trenden kan jämföras med tidigare år och mätningar i andra kommuner | Använd i framtiden – <i>Kräver metodutveckling första året</i> |

Resvanor Syd 2013, RVU Sverige och Kollektivtrafikbarometern inkluderar samtliga frågor om som beskriver resandet ner på delresenivå. Till skillnad mot de övriga två registrerar emellertid inte Kollektivtrafikbarometern längden på delresan. Fördelen med att mäta på reselement är att även kombinationsresor fångas upp, vilket är önskvärt då cykel ofta används i kombination med andra färdmedel så som till exempel tåg och buss. Att verka för goda möjligheter till kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik är prioriterat av Region Skåne.

Den stora nackdelen med att basera sina nyckeltal på resvaneundersökningar som mätmetod är att de är omfattande och därmed dyra att genomföra. På regional nivå genomförs undersökningar av den typen som bäst var femte år. Eftersom det blir färre och färre som svarar på den typen av undersökningar, är det också troligt att kommande undersökningar kommer förändras. Det är av denna anledning som flera resvaneundersökningar kan användas som källa till cykelbokslutet och också varför andra nyckeltal har föreslås som komplement. Nationellt finns inte någon instans som har till uppgift att kontinuerligt genomföra resvaneundersökningar på det sätt som SIKA hade under perioden 1996-2004. För tillfället genomför Trafikanalys årliga nationella RVU:er, men regeringsuppdraget kan ändras från år till år vilket också medför osäkerheter. (Trafikanalys 2015). Det finns möjligheter för län och enskilda kommuner att beställa så kallade tilläggsurval för sin egen region, vilket skulle förbättra tillförlitligheten för Skåne.

Att komplettera uppföljningen med cykelräkningar

För att komplettera uppföljningen av färdmedelsandelen som görs med resvaneundersökningar kan passiva mätningar såsom cykelräkningar användas. Cykelräkningar ger mindre detaljerad information än resvaneundersökningar och bör ses som just ett komplement. Med räkningar kan den generella trenden i cyklandet fångas när det gäller flöden.

Cykelräkningar genomförs idag kontinuerligt i Malmö, Lund, Helsingborg och Ängelholm². Att räkna antal cykelpassager är fördelaktigt ur flera perspektiv. Metoden är inte känslig för vikande svarsfrekvenser och kan följas upp på årsbasis. Dessutom kan databasen byggas upp successivt genom att räknepunkter kan adderas på platser som anses viktiga för den fortsatta cykelutvecklingen. Resultatet av de cykelräkningar som görs idag samlas inte i någon gemensam databas. Det innebär att åtkomst till data kräver att varje kommun kontaktas för att mätningarna ska kunna användas i det regionala cykelbokslutet.

För att följa upp trender med hjälp av räkningar bör fasta räknepunkter användas och inte tillfälliga. Det beror på att cyklandet är mycket väderkänsligt vilket gör att mätningarna antingen måste ske regelbundet eller en bestämd tid på året vid en bestämd väderlek. Ett möjligt problem med fasta räknepunkter är att volymen cykelresor kan påverkas av tillkommande bebyggelse eller om en konkurrerande cykelväg byggs.

Enskilda cykelräkningar (liksom räknepunkter för biltrafik) är idag utplacerade baserade på en sorts "bedömningsurval" utan inslag av slumpmässighet. Därför kan det inte sägas att utvecklingen i mätta punkter är helt representativ för de tätorter de ligger i. Den statistiska osäkerheten är också stor, eftersom cykeltrenden varierar avsevärt från plats till plats beroende på hur orten utvecklas, vilka cyklistgrupper som passerar etcetera. Det är inte heller sannolikt att de *samlade* räkningarna för de fyra kommuner som gör mätningar idag är representativa för Skåne som helhet. Fasta mätpunkter av detta slag saknas till exempel i mindre tätorter, och är också koncentrerade till sydvästra Skåne. Det vore därför önskvärt att mätstationer

² Exakt vilka räknepunkter som de ovan nämnda fyra kommuner har vet WSP inte idag (september 2015). För att få ut den informationen behöver information inhämtas direkt från kommunerna.

placeras ut på strategiskt utvalda positioner i övriga Skåne för att på kontinuerlig basis förse regionen med information om cykelutvecklingen, på ett sätt som bättre speglar regionens cyklande än de nuvarande spridda mätningarna.

Det går däremot att göra en bedömning av hur cykeltrafikarbetet utvecklas i Skåne med hjälp av ett index baserat på räkningar i utvalda punkter. Samma typ av uppskattning för biltrafikarbetet kan göras genom en sammanställning av resultaten av räknepunkter för biltrafik³. Kvoten mellan dessa två mått och är en indikator för konkurrensläget mellan cykel och bil i det skånska trafiksystemet. Det konkurrensläget påverkas både av ekonomisk utveckling, förändrad transportstandard och förändrade preferenser och attityder. En fördjupad beskrivning av hur ett sådant index kan tas fram görs i textboxen på nästa sida.

Jämförelser av de uppmätta trenderna kan göras åtminstone mellan de kommuner som genomför räkningar. Önskvärt är då att det finns räkningar från samma period som en resvaneundersökning genomförs, som då skulle fungera som en utgångspunkt (baslinje) att relatera utvecklingen hos räkningen mot. Ytterligare räknepunkter kan adderas över tid, vilket möjliggör för nya jämförelser. Det går även att jämföra med kommuner utanför Skåne eller andra regioner om liknande datamaterial från cykelräkningar där finns tillgängligt. Uppskattningen av en *genomsnittlig* regional trend kommer att bero på vilka punkter som ingår i underlaget, och vara behäftat med stor osäkerhet. Bedömningen är att det knappast är värt besväret att etablera rutiner för att göra jämförelser med utvecklingen i andra regioner. I stället rekommenderas att den beräknade *genomsnittliga trenden* framförallt används för jämförelse över tid.

Ytterligare komplement - enkätfråga

Slutligen rekommenderas att även ställa en fråga om färdmedelsval vid senaste resa till exempel "Tänk på din senaste resa – vilket färdmedel använde du?" i en enkätundersökning såsom Skånepanelen. På så sätt kan resvaneundersökningarna enkelt kompletteras kontinuerligt. Om Region Skåne bestämmer sig för att inkludera en sådan fråga, tillsammans med några andra frågor om cykling i en årlig undersökning, kommer det i princip bli som en årlig "mini-RVU" med vilken trenden och det absoluta värdet kan följas.

Personkilometer på cykel

För nyckeltal gällande antalet personkilometer på cykel rekommenderas i första hand data från resvaneundersökningar, RVU. Så som beskrivs ovan är RVU:er omfattande att genomföra, och att helt förlita sig på RVU:er är riskabelt av flera anledningar. För att få reda på hur långa resor som görs på cykel finns tyvärr inget annat sätt än att fråga cyklisterna. Därför vore det bra att som komplement om reslängd med cykel i en enkätundersökning till medborgarna.

Därutöver kan underlaget från RVU:erna kompletteras med en trendberäkning från cykelräkningar, på samma sätt som beskrivs för uppföljning av färdmedelsandelen. Räkningarna mäter är antalet passager och inte antalet personkilometer, men om reslängden ökar, ökar också sannolikheten att en slumpmässigt placerad mätpunkt passeras. Indirekt fungerar antalet passager alltså som ett mått på trenden i antalet personkilometer. Däremot säger det ingenting om det absoluta antalet personkilometer. För att uppskatta det aktuella persontransportarbetet med cykel får RVU-resultat användas för basåret, och därefter får resandet skrivas fram med trenden från räkningarna.

³ Sådana sammanställningar görs regelmässigt för det statliga vägnätet inom ramen för den så kallade Trafikbarometern. Om ett biltrafikindex som omfattar även kommunala vägar ska användas för jämförelsen behöver ett sådant utvecklas med kommunernas medverkan.

Att välja mätpunkter för ett regionalt cykelindex

När uppskattningar ska göras för en hel population baserat på enskilda observationer rekommenderar den statistiska litteraturen (t ex Cochran, 1977) att ett så kallat *sannolikhetsurval* (även kallat *slumpmässigt urval*) görs. Fördelen med ett sannolikhetsurval är att det på ett stringent sätt går att beräkna skattningens statistiska osäkerhet. Ett sannolikhetsurval baseras på en förteckning av alla de potentiella observationsenheter som ingår, en så kallad urvalsram. För cykelräkningar utgörs de potentiella observationsenheterna, urvalsramen, av alla de länkar där det cyklas. En förteckning över alla länkar skulle potentiellt kunna hämtas från Nationella Vägdatabasen, NVDB.

Nästa steg är att skapa ett sannolikhetsurval. Ett urval av räknepunkter baserat på en slumpmässig dragning från urvalsramen skulle inte bli relevant eftersom de flesta länkar har alldeles för små cykelflöden för att kunna ge nyttig information om hur cyklandet utvecklas. För att ett slumpmässigt urval av räknepunkter skall bli relevant krävs att sannolikhetsurvalet baseras på en "viktnad" version av urvalsramen genom, ett så kallat *stratifierat urval*. För att urvalsramen skall kunna användas för ett relevant stratifierat urval behöver den alltså även innehålla information om ungefärliga förväntade flöden. Mot den bakgrunden är slutsatsen att det inte är möjligt att genomföra ett egentligt slumpmässigt urval av mätpunkter.

Det bör dock ändå gå att definiera ett användbart urval av räknepunkter, och göra en kvalificerad uppskattning av precisionen i det resulterande indexet enligt samma principer som tillämpas för stratifierade urval. Bäst görs detta i ett workshopformat där ett kvalificerat samarbete mellan insatta personer från olika kommuner och myndigheter, och med stöd av statistiska expertbedömningar, kan peka ut lämpliga mätpunkter. Arbetet genomförs med fördel i en expertledd workshop som stegvis arbetar utifrån kunskap, erfarenhet och magkänsla och:

- Definierar en lämplig grov kategorisering av länkar: Vilka egenskaper hos länkar påverkar allra mest hur cyklandet *utvecklas*? Till exempel ortsstorlek (*stor, liten, eller landsbygd*), plats i tätorten (*central och perifer*), kommuntyp och typ av cykelbana (*separerad cykelbana och blandtrafik*).
- Uppskattar grovt hur stor del av cyklandet i Skåne som sker inom respektive kategori
- Skapar en reducerad urvalsdesign baserad på detta utifrån statistiska principer (statistisk expertkunskap)
- Väljer strategiska länkar som representanter för de kategorier som pekats ut

Uppskattningsvis skulle det behövas 10-20 räknepunkter spridda i Skåne för att ge en bild av den *genomsnittliga utvecklingen* om punkterna är utvalda specifikt för detta syfte. Uppskattningen baseras på en erfarenhetsbaserad bedömning av hur stor variationen mellan utvecklingen i enskilda mätpunkter kan bli om räknepunkterna valts ut för att vara "representativa". Noggrannheten i det samlade indexet beror på antalet räknepunkter; med exempelvis 16 mätpunkter kommer mätfelet att bli en fjärdedel så stor som variationen mellan räkningarna. Bedömningen är att detta bör bli tillräckligt för att göra en rimlig uppskattning av den genomsnittliga utvecklingen, särskilt när utvecklingen över flera år betraktas. Om betydligt högre precision skulle efterfrågas växer behovet av antalet mätpunkter snabbt (om till exempel en tiondel av variationen mellan räknepunkterna efterfrågas behövs 100 räknepunkter). Att välja ut och koordinera så många räknepunkter blir troligen ohanterbart.

Cykelns prioritering i samhällsplaneringen

Några av världens främsta cykelstäder ligger i Skåne. I Malmö och Lund står cykelresorna för en betydande andel av antalet resor och cykeln ses alltmer som ett viktigt och attraktivt transportmedel i staden. Samtidigt är cykelanvändandet i de mindre skånska städerna betydligt lägre vilket innebär att det generella cykelanvändandet i Skåne är lågt. En stor del av cyklandet sker på kommunala vägar och inom tätorter. För att öka cykelanvändandet i Skåne och göra cykeln till det naturliga transportmedlet för kortare resor, är det nödvändigt att förbättra möjligheterna att cykla längs såväl det statliga som det kommunala vägnätet i hela Skåne.

| Nyckeltal | Mätmetod | Källa | Kontinuitet | Möjlighet till jämförelser | Rekommendation |
|---|---|---|-------------|---|---|
| Kommunala cykelstrategier eller cykelplaner som är max fem år | Sammanställning av remissärenden | Underlag samlas ej in idag | Årsvi | Mellan kommuner & regioner i Sverige | Använd |
| | Enkätundersökning till kommuner | Cykelfrämjandets Kommunvelometer | Årsvi | Mellan kommuner & regioner i Sverige | Ingen rekommendation |
| Antal kilometer cykelnät i Skåne | <i>Analys som görs på det inrapporterade cykelnätverket i nationella vägdatabasen</i> | Nationella vägdatabasen (Trafikverket) | Årsvi | Mellan regioner i Sverige och med Nationellt cykelboksut (Trafikverket) | Använd <i>Kvalitetssäkra underlag från NVDB första året</i> |
| | Enkätundersökning till kommuner | Cykelfrämjandets Kommunvelometer | Årsvi | Mellan kommuner & regioner i Sverige | Ingen rekommendation |
| Kilometer nybyggd cykelväg i Skåne | <i>Analys som görs på det inrapporterade cykelnätverket i nationella vägdatabasen</i> | Nationella vägdatabasen (Trafikverket) | Årsvi | Mellan kommuner & regioner i Sverige | Använd <i>Kvalitetssäkra underlag från NVDB första året</i> |
| Antal färdigställda objekt som är utpekade i Cykelvägsplan för Skåne 2014 - 2025 | <i>Sammanställning av Internt material från Trafikverket och Region Skåne</i> | Internt arbetsmaterial genom den Regionala Transportinfrastrukturplanen | Årsvi | Mellan kommuner i Skåne | Använd |
| Hur stor cykelbudget har kommunerna och regionen | Enkätundersökning till kommuner | Underlag samlas ej in idag | Årsvi | Mellan kommuner & regioner i Sverige | Använd inte <i>Kan vara en integrerad del i ordinarie trafikbudget</i> |
| | | Cykelfrämjandets Kommunvelometer | Årsvi | Mellan kommuner & regioner i Sverige | Ingen rekommendation |
| Personresurser för cykelplanering | Enkätundersökning till kommuner | Underlag samlas ej in idag | Årsvi | Mellan kommuner & regioner i Sverige | Använd inte <i>Kan vara en integrerad del i ordinarie trafikbudget</i> |
| | | Cykelfrämjandets Kommunvelometer | Årsvi | Mellan kommuner & regioner i Sverige | Ingen rekommendation |

För att följa upp cykelns prioritering i den kommunala samhällsplaneringen i Skåne kan flera nyckeltal om budgetar, politiska beslut och planpolicys tänkas. De allra flesta kräver dock en intervjurunda eller enklare webbenkät till kommunerna. För att hålla arbetsmängden med cykelbokslutet nere är det viktigt att minimera antalet frågor i en sådan undersökning.

En fråga som kan anses självklar gäller hur stor budget som läggs på cykel eller hur många personresurser som finns för just cykelplanering. Problemet med sådana nyckeltal är att de kan vara väldigt svårt att urskilja, speciellt i kommuner där cykelplaneringen är integrerad i övrig trafik- och samhällsplanering. Att ha en stor summa dedikerad till cykel är alltså inte *entydigt* bra; det tyder samtidigt på att cykelplanering betraktas som något "avskilt" och "udda" i jämförelse med annan trafikplanering.

Istället föredras nyckeltal som följer upp hur mycket cykelväg eller cykelservice (exempelvis parkeringar) som faktiskt byggts. Detta kan göras genom en enkätundersökning till kommuner (eller genom att ringa runt). För regionen följs hur mycket cykelbana som finansieras genom den Regionala Transportinfrastrukturplanen vilket ger en bra uppföljning för regionen som helhet.

Ett alternativ är att sammanställa underlag från den Nationella Vägdatabasen, NVDB. Genom att titta på hur mycket cykelbana som finns inrapporterat i NVDB och jämföra mellan olika år så skulle en trend i utbyggnaden kunna ses. En nackdel är att olika kommuner är olika bra på att rapportera in och särskilt inrapporteringen av cykelvägar är ofta bristfällig. Ett nyckeltal som baseras på NVDB som källa kan dock sätta press på kommunerna att rapportera in. Generellt har små kommuner svårt att hitta intresse för att avsätta resurser för sammanställning då de senare troligtvis ändå inte kommer ha så stor användning av verktyget. Hos Trafikverket har försöksomgångar med sommarjobbare som digitaliserar nät för vissa regioner fallit väl ut. Det ger ett bra basnät, men det är oklart hur uppdateringen kommer göras i framtiden.

För att använda NVDB som källa i cykelbokslutet behövs en kvalitetskontroll av att det nät som vid ett första året för uppföljningen (basåret) ligger i NVDB faktiskt är existerande cykelnät och inte bara "inlagt nät". Därefter kan årliga uttag tolkas som hur mycket cykelnätet byggts ut⁴. Ska NVDB användas bör även andra attribut studeras som cykelöverfarer, säkerhetshöjande åtgärder och åtgärder som skapar kontinuitet i nätet vilka är betydelsefulla för cyklister.

Ett alternativ till både en egen enkätundersökning och till att sammanställa underlag från NVDB skulle vara att se till att alla kommuner ansluter till Cykelfrämjandets kommunvelometer. Den följer upp många frågor kring just den kommunala planeringen. Att delta kostar 10 000 kronor för kommuner med under 50 000 invånare, och 15 000 kronor för större kommuner. I årets undersökning (2015) deltog 37 kommuner varav tre från Skåne (Helsingborg, Lund och Malmö). Genom velometern blir det enkelt att jämföra mellan de olika deltagande kommunerna och det är just planeringsnyckeltalen som velometern har en väldigt heltäckande uppföljning för. En nackdel är att velometern inte tittar på andra områden, som exempelvis cyklandets omfattning eller attityder och identitet.

⁴ NVDB är försett med företeelsens tillkomstdatum vilket underlättar jämförelser.

Trafiksäkerhet och cykelstöder

Att stärka Skåne som cykelregion innefattar även att arbeta för att ingen ska dö eller skadas för livet i en cykelolycka. I *Cykelvägsplan för Skåne 2014 – 2025* avsätts 50-75 miljoner kronor för ökad trafiksäkerhet på landsbygd och i tätort. Det är viktigt inte minst för att Skåne ska kunna dra nytta av sin flerkärniga Ortsstruktur och för att stärka stad och landsbygd utifrån sina respektive behov och utveckla samspelet mellan dem. För att öka cykelandelen är det också viktigt att arbeta för att minska antalet cykelstöder.

Trafiksäkerhet utmärker sig bland nyckeltalen eftersom ett ökat cyklande sannolikt också kommer leda till fler olyckor. Visserligen visar forskningen att risken för varje enskild cyklist minskar när cyklandet ökar, men detta räcker normalt inte för att kompensera flödesökningen (Elvik, 2009). Därför behöver det reflekteras över vilken utveckling av nyckeltalen som är eftersträvarnsvärd eller acceptabel.

Den nationella trafikolycksdatabasen, Strada, sammanställer alla trafikolyckor som rapporteras in av polis och sjukvård. Bilolyckor är väldokumenterade eftersom polis ofta tillkallas. Cykelolyckor är också väldokumenterade i de fall de är så pass allvarliga att den eller de skadade tvingas uppsöka sjukvård. Det leder också till ett bias i vilka olyckor som rapporteras in; det är vanligare att exempelvis huvudskador rapporteras än skrubbsår. För antalet döda och svårt skadade föreslås att olyckorna även redovisas på geografi (kommun) och på vilket typ av vägnät som olyckan skedde (statlig, kommunal eller enskild väg). Därutöver kan även andelen huvudskador sammanställas, vilket över tid eventuellt skulle kunna vara en indikator för hjälmanvändning. Denna föreslagna nedbrytning är intressant för Region Skåne då information om orsak till olyckor är viktig för att den framtida utbyggnaden av nätet ska kunna bli säkrare.

För cykelolyckor som ger lindriga skadorna är mörkertalet i Strada mycket stort, varför Strada inte rekommenderas som källa för att följa upp dessa. Ett sätt är istället fråga om de lindriga skadorna i en enkätundersökning till medborgarna i Skåne.

Sådant som påverkar hur många cykelolyckor som sker och hur allvarliga de blir är när kommunerna tar upp sand och grus från vinterväghållningen respektive hur utbrett användandet av hjälm är. Hur ofta sand och grus tas upp kartläggs av Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket vartannat år vilket redovisas i rapporten *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen* som Trafikverket publicerar. Endast kommuner med en befolkning över 40 000 invånare kartläggs dock, vilket är begränsande eftersom många kommuner i Skåne har en mindre befolkning.

Hjälmanvändning följs idag inte upp i någon vidare utsträckning; de mätningar som görs är snarare av sporadisk karaktär. Det finns heller inget bra sätt att mäta detta annat än att fråga människor alternativt att räkna cyklister manuellt. Ett alternativt sätt skulle kunna vara att inkludera en fråga om hjälmanvändning i en enkätundersökning till medborgarna. Eftersom hjälmanvändningen är så viktig för trafiksäkerheten för cyklister slår även hjälmanvändningen igenom väl i nyckeltalen för antalet döda och svårt skadade.

| Nyckeltal | Mätmetod | Källa | Kontinuitet | Möjlighet till jämförelser | Rekommendation |
|--|---|---|--------------|---|--|
| Antal döda cyklister | Trafikolyckor som rapporteras av polis och sjukvård | Strada (Transportstyrelsen) | Årsvis | Mellan kommuner & regioner i Sverige samt fördelat över geografi | Använd |
| Antal svårt skadade cyklister | Trafikolyckor som rapporteras av polis och sjukvård | Strada (Transportstyrelsen) | Årsvis | Mellan kommuner & regioner i Sverige samt fördelat över geografi | Använd |
| Antal lindrigt skadade | Trafikolyckor som rapporteras av polis och sjukvård | Strada (Transportstyrelsen) | Årsvis | Mellan kommuner & regioner i Sverige samt fördelat över geografi | Använd inte |
| | Enkätundersökning till medborgare: <i>Har du varit med i cykelolycka det senaste året</i> | Underlag samlas ej in idag | Årsvis | Jämförbarheten beror på metod och urval | Använd i framtiden – <i>Kräver metodutveckling första året</i> |
| Andel kommuner med god kvalitet på drift och underhåll av cykelvägar | Enkätundersökning till kommuner | Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen (Trafikverket) | Vartannat år | Kan jämföras mellan de kommuner som är med i samma undersökning och med Nationellt cykelboks slut (Trafikverket) | Använd |
| | Enkätundersökning till kommuner | Regionen samlar ej in liknande underlag idag | Årsvis | Jämförbarheten beror på metod och urval | Kan användas som komplement |
| Observerade cyklister med hjälm | Cykelräkningar | Underlag samlas ej in idag | Årsvis | Mätningar genomförs sporadiskt av olika aktörer och jämförbarheten är svag. Ska följas upp i Nationellt cykelboks slut (Trafikverket) | Använd inte |
| | Enkätundersökning till medborgare: <i>Använde du cykelhjälm vid din senaste cykelresa?</i> | Underlag samlas ej in idag | Årsvis | Jämförbarheten beror på metod och urval | Använd i framtiden – <i>Kräver metodutveckling första året</i> |
| Antal utsatta för cykelstöld | Enkätundersökning till medborgare | Nationella trygghetsundersökningen (Brottsförebyggande rådet) | Årsvis | Mellan regioner i Sverige och med Nationellt cykelboks slut (Trafikverket) | Använd |
| | Stölder som rapporterats till polis | Polisen | Årsvis | Mellan kommuner och med fördelning över geografi | Använd |
| Andel säkra gång-, cykel och mopedpassager på kommunalt huvudvägnät för bil | <i>Analys som görs på det inrapporterade cykelnätverket i nationella vägdata basen</i> | Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen (Trafikverket) | Årsvis | Kan jämföras mellan de kommuner som är med i samma undersökning och med Nationellt cykelboks slut | Använd |

I Trafikverkets *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen* följs även andelen säkra gång, cykel och moped (GCM) passager på kommunalt huvudvägnät upp. På samma sätt som för hjälmanvändning, syns även andelen säkra GCM-passager indirekt i nyckeltalen för antalet döda och svårt skadade. Dessutom sker mätningen i Trafikverkets rapport genom underlag från den nationella vägdatatabasen, NVDB, vars inrapportering har vissa brister (se avsnitt ovan om cykelns prioritering i samhällsplaneringen). Det gör att mätningen både skulle kunna ses som överflödigt och bristfällig. En fördel med nyckeltalet är såklart att det är prioriterat i den nationella uppföljningen. Enligt den senaste rapporten var det dock bara 104 kommuner som rapporterat in GCM-passager vid årsskiftet 2014/2015. Fler kommuner behöver rapportera in, och även uppdatera om nya investeringar görs.

Hur stor andel av befolkningen som blivit utsatt för cykelstölder mäts varje år i den Nationella Trygghetsundersökningen som genomförs av Brottsförebyggande rådet, BRÅ. Undersökningen är nationell vilket medför att antalet respondenter i enskilda kommuner är för låg för att dra slutsatser utifrån. På länsnivå torde det däremot gå bra vilket också medger jämförbarhet med andra län. Polisen har också statistik över cykelstölder, som enligt polisens ledningscentral (i Region syd) borde vara offentlig om endast antal stölder samt dess adress efterfrågas⁵. Fördelen med polisens statistik är att en uppföljning av platsen för cykelstöld kan göras. Det är intressant för regionen att se om stölder sker vid punkter av regionalt intresse som statligt vägnät eller kollektivtrafikens bytespunkter. Nackdelen med polisens statistik är att den innehåller ett stort mörkertal, och därför viktigt att även titta på BRÅ:s trygghetsundersökning. De cykelstölder som anmäls är troligtvis dyra cyklar där den drabbade kan få ut pengar på försäkringen.

⁵ Mail har skickats till registratören för Region Syd för att dubbelkolla att detta faktiskt går att få ut [2015-10-29]

Cyklingens effekt på den regionala utvecklingen

En ökad tillgänglighets positiva effekter på ekonomin är något som är mycket väldokumenterat (ex. Krugman P. Fujita, M & Venables, A. 1999). En ökad tillgänglighet med cykel ger ett tillskott till den regionala ekonomin på samma sätt som andra tillgänglighetsökande investeringar. Till exempel genom att arbets-sökande har lättare att matchas med arbetsgivare och att människor och regioner ges möjlighet att specialisera sig på det de är bra på. Detta tillskott är emellertid mycket komplicerat att mäta och utgör sannolikt en i sammanhanget väldigt liten förändring, vilket kommer göra det mycket svårt att identifiera några effekter på ekonomin. Det krävs också att till exempel ändrat färdmedelsval sker på grund av en tillgänglighetsförbättring för cykel och inte en tillgänglighetsförsämring för ett annat trafikslag. Att det är små effekter och svårt att mäta tillgänglighet gör att det inte är rekommenderat att försöka mäta en ökad cykeltillgänglighets bidrag till den regionalekonomiska utvecklingen.

Från SCB har Region Skåne statistik över antalet anställda i olika branscher (SNI). Även på den mest finfördelade nivån finns dock väldigt få kategorier som berör endast cykling; två har identifierats (SNI 30920 Tillverkning av cyklar och invalidfordon och SNI 47642 Specialiserad butikshandel med cyklar). Troligtvis är antalet anställda i dessa branscher få vilket gör att en uppföljning ner på kommunnivå kanske inte är värdefull, men på regionalnivå skulle en trend över tid kunna följas. Nackdelen med att bara följa dessa branscher är såklart att en stor del (merparten?) av cykelbranschens omsättning förekommer i andra branscher som exempelvis "Partihandel med sport- och fritidsartiklar". En annan nackdel är att andelen som tillverkar invalidfordon inom SNI 30920 är okänd. I ett första steg anses det dock intressant att ta ut statistik för dessa två SNI, och gärna för en period bakåt i tiden, för att se hur trenden ser ut. Efter det går det att avgöra hur intressant det är att fortsatt följa upp.

En möjlig indikator för det regionala intresset för cykling är att se hur många cykel-lopp som ordnas i regionen samt hur många anmälda dessa har. Sådan information har Svenska cykelförbundet. De har en tävlingskalender med alla officiella lopp. Dock ordnas många lopp som inte är officiella och därmed inte registreras, och därför finns inte heller någon statistik över dessa. De tävlingar som registreras är sanktionerade av Svenska cykelförbundet och följer därmed de internationella cykelreglerna för att vara så säkra och regelrätta som möjligt. Bland annat måste tillstånd från länsstyrelse, kommun eller markägare finnas för att ordna en sådan tävling. Men det ordnas såklart många andra tävlingar och motionslopp. Cykel-förbundet håller på att ta fram ett nytt tävlingshanteringssystem just nu. Det kommer möjliggöra lättare uppföljning av både motionslopp och tävlingar i framtiden.

Intresseorganisationen Cykelfrämjandet gör årligen en marknadsuppskattning av antalet sålda cyklar. Uppskattningen bygger dels på vad medlemsföretagen rapporterar in, dels görs en uppskattning av den övriga marknaden. Uppskattningen går att fördela på olika cykeltyper (elcykel etc.), men inte på regional nivå. Den innehåller heller inte någon internethandel. I och med att cyklar säljs på en sån bred marknad, alltifrån stormarknader till specialiserade cykelbutiker, är det nästintill omöjligt att följa upp.⁶

⁶ Personlig kommunikation med Cykelfrämjandet, Joakim Stenberg.

| Nyckeltal | Mätmetod | Källa | Kontinuitet | Möjlighet till jämförelser | Rekommendation |
|---|--|---|-------------|---|----------------|
| Antal anställda i cykelindustrin | SNI koder: – 30920 Tillverkning av cyklar och invalidfordon | Statistiska centralbyrån | Årsvi | Mellan regioner i Sverige | Använd |
| | – 47642 Specialiserad butikshandel med cyklar | Statistiska centralbyrån | Årsvi | Mellan regioner i Sverige | Använd |
| Antal cykellopp och antal deltagare | <i>Sammanställning av material</i> | Svenska cykelförbundet | Årsvi | Jämförelser är svårt då cykelförbundets statistik inte är heltäckande | Använd |
| Nyförsljning av cyklar och elcyklar | <i>Sammanställning av material</i> | Statistik från branchorganisationen Svensk cykling | Årsvi | Nationellt (Ska följas upp i Nationellt cykelboksut(Trafikverket)) | Använd inte |
| Andel turister som ägnat sig åt Cykling/Mountainbike under vistelsen i Skåne: – <i>Utländska besökare</i> | Enkätundersökning till turister | IBIS (Tillväxtverket) | Årsvi | Mellan regioner i Sverige | Använd |
| – <i>Inhemska besökare</i> | Enkätundersökning till turister – saknar idag fråga om syfte med resa kopplat till cykling | Swedish Tourism Survey (HUI Research) | | | |
| Innovation: – <i>Hur många forskar om "cykling"</i> | Mätmetod saknas | | | | |
| – <i>Antal uppsatser om cykel publicerade på högskolor och universitet i Skåne</i> | <i>Sammanställning av material</i> | Publikationswebben på respektive lärosäte (Lunds universitet, Kristianstad högskola & Malmö högskola) | Årsvi | Ingen möjlighet till jämförelser | Använd inte |

I Skåne finns en hel del rekreationsstråk för cykelturism, bland annat Sydostleden mellan Simrishamn, Kristianstad, Bromölla, Sölvesborg och vidare upp till Växjö och Kattegattleden mellan Helsingborg, Höganäs, Ängelholm och vidare upp till Göteborg. Att följa upp turism (gästnätter, företagsomsättning etcetera) som direkt kopplar till cykelturism är dock svårt, då cykling sällan finns som specifikt "ärende" i den typen av uppföljningar. Det är alltså inte möjligt att urskilja cyklisternas gästnätter från gästnätter med övriga ärenden.

Två källor till statistik kring turism är Tillväxtverkets IBIS och HUI Researchs Swedish Tourism Survey. IBIS är en undersökning där utländska besökare tillfrågas om deras tid i Sverige. Ur datamaterialet går det att se hur många besök i regionen Sydsverige (Skåne och Blekinges län) som angett cykling/mountainbike som aktivitet. Detta kan sedan jämföras med Sverige som helhet eller andra regioner i landet. Swedish Tourism Survey följer istället upp den svenska turismen inom landet. I den undersökningen finns inte cykling som val för *huvudsyfte* för resan och inte heller som val i frågan om aktivitet under resan.

Till sist går det att tänka sig uppföljning av ur många som forskar inom cyklingsområdet. Detta är emellertid ett nyckeltal som av flera skäl har så pass betydande brister att det inte bedöms vara tillräckligt bra för att tas med. Den första bristen är att dess bidrag till den regionala utvecklingen, lämpligen mätt som antalet heltidstjänster är mycket litet. Den andra bristen är att det saknas bra sätt att mäta det på. Heltidstjänsterna kan vara spridda över flera branscher och organisationer samt vara av vitt skild karaktär. Någon kanske forskar om trafiksäkerhet kopplat till cykel, någon annan om konstruktionslösningar. Ett alternativt sätt skulle kunna vara att titta på hur många som skriver uppsatser som berör cykel på Lunds universitet, Kristianstad högskola och Malmö högskola. För att göra detta måste ett antal söktermer definieras. Nackdelen med ett sådant nyckeltal är att det även mäter attityder och intressens utveckling, och kanske inte direkt har koppling till den regionala utvecklingen.

Cykelns koppling till kollektivtrafik

För att Skåne ska kunna dra nytta av sin flerkärniga Ortsstruktur och nå målet om att kollektivtrafiken ska ha 40 procents marknadsandel av de motoriserade transporterna är det nödvändigt att förbättra tillgängligheten med cykel till kollektivtrafiken.

Under år 2014 gjorde Trafikverket inventeringar av antalet parkeringsplatser för cykel och beläggningen på dessa. Förutsatt att detta löpande följs upp i framtiden, rekommenderas att dessa används som underlag till nyckeltalen. Görs inte någon sådan idag, är det något som bör prioriteras för att följa upp cykelns koppling till kollektivtrafik. Det blir då ett bra mått på både möjligheten att använda cykel tillsammans med kollektivtrafik och hur många det är som faktiskt använder sig av möjligheten (givet antagandet att de som använder sig av parkeringarna också reser med kollektivtrafiken). Viktigt att tänka på är att cyklandet är väderkänsligt vilket gör att mätningarna antingen måste ske regelbundet eller en bestämd tid på året vid en bestämd väderlek.

Att mäta hur många av parkeringsplatserna som har tak anses, åtminstone inledningsvis är omotiverat. Eftersom det idag inte finns fullständiga inventeringar över cykelparkeringarna och dess beläggning anses att detta bör prioriteras före kvalitetsaspekter som exempelvis tak och cykelpumpar följs upp. Vid senare tillfälle, när en etablerad rutin för att följa upp parkeringarna finns, kan kvalitetsaspekter också följas upp.

Nyckeltalet andelen kollektivtrafikresor som även har cykel som färdmedel på något reselement går att utläsa från både den regionala RVU:n (Resvanor Syd 2013) och den nationella (RVU Sverige). Att använda sig av resvaneundersökningar (RVU) för att mäta hur många kollektivtrafikresor som sker med cykel som anslutningsresa medför samma problem som användande av RVU:er alltid gör. Bortsett från den problematiken, kan räkningarna av cykelparkeringarna också användas för att visa trenden mellan två resvaneundersökningar (på samma sätt som i *Cykeltrafikens omfattning* använder flödesräkningar mellan de två senaste resvaneundersökningarna för att beskriva den aktuella trenden).

Om antalet cyklar som tas med i kollektivtrafiken hade kunnat mätas, hade det mätt en annan aspekt av cykelns koppling till kollektivtrafiken. Att använda sig av Skånetrafikens biljettsystem hade varit en bra möjlighet om det hade kunnat gå att se hur många som köper cykelbiljett. Idag finns inte den möjligheten bland annat på grund av det går att köpa cykelbiljett på flera olika sätt. Ett annat sätt att mäta andelen som använder cykel i kombination med kollektivtrafik är att inkludera en fråga om det i en enkätundersökning till medborgarna, att ställa frågan i de årliga intervjuundersökningar som genomförs i kollektivtrafiken eller att även räkna cyklar i de manuella räkningar som Skånetrafikens redan idag utför ombord.

Cykelvägnätets utbyggnad kring kollektivtrafikens bytespunkter kan följas genom uttag i Nationella vägdatabasen, på samma sätt som föreslås för hela cykelvägnätet under "Cykelns prioritering i samhällsplaneringen". För att följa trenden behöver det cykelvägnät som finns inlagt i NVDB kvalitetssäkras. I Skåne är reslängden för anslutningsresor till kollektivtrafik i snitt 2,2 kilometer enligt den nationella resvaneundersökning som genomfördes 2005/06. Denna RVU används ofta i transportmodelleringsammanhang då den har ett väldigt bra urval. Denna längd föreslås användas som radielängd vid undersökningen av utbyggnaden av cykelvägnät runt kollektivtrafikens bytespunkter.

| Nyckeltal | Mätmetod | Källa | Kontinuitet | Möjlighet att jämföra med andra | Rekommendation |
|---|--|--|--------------------------------------|---|--|
| Antal parkeringsplatser för cykel vid bytespunkt | Manuella räkningar | Kommuner, Region Skåne & Trafikverket | Osäkert, genomfördes 2013 | Trenden kan jämföras med tidigare år och mätningar i andra kommuner | Använd (de åren mätningar görs) |
| Antal parkeringsplatser med tak | Manuella räkningar | Kommuner, Region Skåne & Trafikverket | Osäkert, genomfördes 2013 | Trenden kan jämföras med tidigare år och mätningar i andra kommuner | Använd inte |
| Beläggning på parkering | Manuella räkningar | Kommuner, Region Skåne & Trafikverket | Osäkert, genomfördes 2013 | Trenden kan jämföras med tidigare år och mätningar i andra kommuner | Använd (de åren mätningar görs) |
| Andel kollektivresor som har cykel som ingående reselement? | Resvaneundersökning (RVU) | Regional RVU; Resvanor Syd (Region Skåne) | Årsvis, enstaka år 2000, 2007 & 2013 | Mellan kommuner i Skåne | Använd |
| | | Nationell RVU; RVU Sverige (Trafikanalys) | Årsvis 2011 och framåt | Mellan regioner i Sverige och med Nationellt cykelboks slut (Trafikverket) | Använd |
| | Kvalitets- & attitydundersökning | Kollektivtrafikbarometern (Svensk kollektivtrafik) | Månadsvis 2009 -> | Mellan regioner i Sverige | Kan användas som komplement |
| Antal cykelbanor som ansluter till kollektivtrafikens bytespunkter | <i>Analys som görs på det inrapporterade cykelnätverket i nationella vägdata basen</i> | Nationella vägdata basen (Trafikverket) | Årsvis | Mellan kommuner | Använd – Kvalitetssäkra underlag från NVDB första året. |
| Antal nya cykelbanor som ansluter till kollektivtrafikens bytespunkter | <i>Analys som görs på det inrapporterade cykelnätverket i nationella vägdata basen</i> | Nationella vägdata basen (Trafikverket) | Årsvis | Mellan kommuner | Använd – Kvalitetssäkra underlag från NVDB första året. |
| Andel cyklar som tas ombord på kollektivtrafiken | Statistik över Biljettköp samt manuella cykelräkningar | Skånetrafiken och andra operatörer | Årsvis | Mellan kommuner - <i>I de fall det går att spåra var biljetten är köpt</i> | Använd i framtiden |
| Kombination av cykel och kollektivtrafik | Enkätundersökning till medborgare: <i>Jag har under det senaste året kombinerat kollektivtrafik och cykel</i> | Underlag samlas ej in idag | Årsvis | Jämförbarheten beror på metod och urval | Använd i framtiden – Kräver metodutveckling första året |

Attityder och identitet kring cykling

För att utveckla Skåne som cykelregion och för att cykeln ska vara det naturliga transportmedlet för kortare resor krävs att Skåningarna upplever cykeln som ett tillgängligt och attraktivt transportmedel.

Alla de nyckeltal som formuleras med barometer är mycket tacksamma eftersom de kommer med nästan alla fördelar som RVU:er gör fast det finns möjlighet att ställa dem oftare. Att fråga hur människor upplever sitt användande av cykel är helt enkelt ett bra sätt att ta reda på deras attityder om cykel. Frågorna bör inte utformas så att de frågar om det största hindret mot cykling, dels för att det blir svårt att utforma frågan så att svaren blir användbara och dels att det finns en stor risk att människor svarar taktiskt, exempelvis genom att uppge att de är mer missnöjda än de faktiskt är. Utöver det finns det forskning om vad som driver resande med cykel som kan besvara frågan på ett mer objektivet sätt.

De frågor som ställs i SCB:s medborgarundersökning rör exempelvis invånarnas syn på underhållet av gång och cykelvägar, skyltning osv. Fördelen med att använda sig av dessa frågor är att de redan idag tas fram och att de därför inte innebär någon ytterligare kostnad. En stor nackdel är emellertid att inte alla skånska kommuner är med, drygt en tredjedel deltar. Det betyder att om invånarna i en stor kommun anser att kommunen missköter arbetet kommer det slå igenom kraftigt i nyckeltalet. För att åtgärda detta skulle frågan istället kunna inkluderas i en enkätundersökning till medborgare.

| Nyckeltal | Mätmetod | Källa | Kontinuitet | Möjlighet till jämförelser | Rekommendation |
|--|--|--|-------------|--|--|
| Cykelinnehav | Enkätundersökning till medborgare: <i>"Har du en användbar cykel?"</i> | Underlag samlas ej in idag | Årsvis | Jämförbarheten beror på metod och urval | Använd i framtiden – Kräver metodutveckling första året |
| Acceptans för cykel som färdmedel | Enkätundersökning till medborgare: <i>"Jag har goda möjligheter att cykla mellan mina vanligaste målpunkter"</i> | Underlag samlas ej in idag | Årsvis | Jämförbarheten beror på metod och urval | Använd i framtiden – Kräver metodutveckling första året |
| | Enkätundersökning till medborgare: <i>"Nämn största hindret till att du inte cyklar idag"</i> | Underlag samlas ej in idag | Årsvis | Jämförbarheten beror på metod och urval | Använd i framtiden – Kräver metodutveckling första året |
| | Enkätundersökning till medborgare: <i>"Hur upplever du belysning/ skyltning/ underhåll etc på cykelvägnätet?"</i> | Underlag samlas ej in idag | Årsvis | Jämförbarheten beror på metod och urval | Använd i framtiden – Kräver metodutveckling första året |
| | | SCB:s Medborgarundersökning (Statistiska centralbyrån) | Årsvis | Mellan kommuner, regioner och nationellt | Använd inte |
| | Enkätundersökning till medborgare: <i>"Hur upplever du omgivningens inställning till cyklande"</i> | Underlag samlas ej in idag | Årsvis | Jämförbarheten beror på metod och urval | Använd i framtiden – Kräver metodutveckling första året |
| Acceptans för kombinationen cykel och kollektivtrafik | Enkätundersökning till medborgare: <i>"Är du nöjd med kombinationen cykel och kollektivtrafik?"</i> | Underlag samlas ej in idag | Årsvis | Jämförbarheten beror på metod och urval | Använd i framtiden – Kräver metodutveckling första året |

ATT UPPSKATTA HÄLSO- OCH MILJÖ-VINSTER

Att det är "bra för folkhälsan och miljön" om "cyklandet ökar" beskrivs ofta som självklart. I verkligheten beror sambandet helt på *vilket sätt* cyklandet ökar. Om tidigare fotgängare börjar cykla istället för att gå ökar cyklandet. De nya cyklisterna vinner tid, och kanske även bekvämlighet – men det uppstår vare sig miljövinster eller hälsovinster. Om tidigare bilister hoppar över kvällens träning, och istället tar cykeln till jobbet så ökar cyklandet, och miljövinster uppstår (därför att utsläppen från biltrafiken minskar) men det blir inga hälsovinster. Miljöeffekterna beror alltså till stor del på hur resorna gjordes tidigare och hälsonyttorna beror på i vad mån cyklandet undantränger annan motion.

I detta avsnitt förs ett resonemang om utmaningarna det innebär att ta fram nyckeltal för hälso- och miljövinster samt för en principiell diskussion om vad nyckeltal skulle kunna vara och innebära.

Miljönyttorna av ökat cyklande är potentiellt sett stora om cyklandet ersätter en bilresa, men i stort sett obefintliga om de ersätter en gångresa eller om resan är en resa som inte genomfördes tidigare. Det lämpligaste sättet att följa upp hur trafikens miljöpåverkan utvecklas, är därför att följa upp hur *biltrafiken* utvecklas: hur mycket den ökar eller minskar och var den ökar eller minskar. Hur mycket av detta som hänger samman med att cykeltrafiken förändrats är ovidkommande för den bedömningen.

Detta är emellertid en teoretisk bild. I praktiken kan det, av kommunikativa och strategiska skäl, vara intressant av att beskriva att miljöpåverkan från biltrafik har minskat *just därför* att cyklandet ökat. Det rimligaste sättet att göra en sådan beskrivning är att undersöka hur transportarbetet (personkilometer) med cykel utvecklats och *i varje enskilt fall* (till exempel en ny cykelbana) göra rimliga antaganden om hur stor andel av detta nygenererade cyklande som "kommer från" just minskad biltrafik.

En mycket generell indikator för detta fås genom att följa upp utvecklingen av cykeltrafikarbetet årligen, och anta att en viss gemensam andel av detta motsvaras av minskad biltrafik. Litteraturen ger begränsat stöd för hur stor den andelen kan förväntas vara, men det är åtminstone klart att den i normalfallet är långt under 50 procent.

Hälsovinster av ökat cyklande är ännu svårare att uppskatta än miljövinsterna. Det finns dock många enskilda studier som visar på positiva effekter av ett ökat cyklande. Gemensamt för dessa tycks vara att restiden på cykel är avgörande för hälsoeffektens storlek, och att sambandet – förvånande nog – tycks vara tämligen linjärt. En extra cyklad timme ger därmed ungefär lika stora hälsoeffekter oavsett vem som cyklar den (ålder, kondition, hälsostatus etcetera). Detta underlättar uppföljning inom området.

För närvarande pågår flera svenska och internationella forskningsprojekt som försöker sammanställa befintlig kunskap när det gäller cyklingens hälsoeffekter, och dra generella slutsatser om hur starkt sambandet är för olika typer av sjukdomstillstånd. I Trafikverkets beräkningsverktyg GC-kalk (som WSP varit med och utvecklat) används samband från en WHO-finansierad studie⁷, men nya uppdaterade samband kommer att tillämpas inom några år.

⁷ Development of the health economic assessment tools for walking and cycling (HEAT). Meeting. Report (2014 12 January) Final draft, Bonn

Eftersom syftet i detta sammanhang är att följa upp trenden, alltså hur cyklandetets hälsoeffekter utvecklas, snarare än att ta reda på hur stora de är, spelar det dock ingen avgörande roll vilka de absoluta sambanden är. Den *relativa* utvecklingen av cyklingens hälsoeffekter kan beskrivas genom uppföljning av ett nyckeltal som beskriver hur länge skåningarna cyklar varje år och hur detta förändras från år till år.

Den uppföljning av cykeltrafikarbetet, utifrån RVU-data och mellanliggande räkningar, som föreslagits i tidigare avsnitt bör därför kunna användas även för att följa upp hälsoeffekterna, om det antas att den genomsnittliga cykelhastigheten (timmar per personkilometer) är någorlunda konstant över tid.

För att kvantifiera hälsoeffekten i absoluta tal (uttryckt som *antal besparade liv* eller liknande) rekommenderas tills vidare att följande principer följs:

- Beräkna effekten av förändringar år från år, tala aldrig om totala absoluta nivåer (Inte: "Cyklingen i Skåne sparar X liv i år", men möjligen "I år har skåningarnas *ökade* cyklande lett till en hälsovinst motsvarande X liv)
- Tillämpa de samband som finns implementerade i Trafikverkets verktyg GC-kalk. Utgå från den uppskattning av "personkilometer cykel per år i Skåne" som kan genereras från den senaste RVU:n som basnivå
- Justera den med den förändring ("cykeltrafikökning senaste året") som kan uppskattas med hjälp av trenden i räknedata.

REKOMMENDATION

I tabellen nedan sammanfattas de nyckeltal som bör ingå i cykelbokslutet för cyklingen i Skåne.

| Nyckeltal | 2014-års cykelbokslut | Uppföljning i Framtiden |
|--|--------------------------|----------------------------|
| Cykeltrafikens omfattning | | |
| Andel resor där cykel används för huvudresa | Ja | Ja |
| Andel resor där cykel används för delresa | Ja | Ja |
| Cykeltrafikens utveckling relativt biltrafikens utveckling | | Ja |
| Genomsnittlig trend - cykelflöden | | Ja |
| Enkätfråga: Tänk på din senaste resa – vilket färdmedel använde du? | | Ja |
| Kilometer för delresa med cykel som huvudfärdmedel | Ja | Ja |
| Enkätfråga: Tänk på din senaste cykelresa – hur lång var den? | | Ja |
| Cykelns prioritering i samhällsplaneringen i Skåne | | |
| Kommuner som har cykelplan som är max fem år? | Ja | Ja |
| Antal kilometer cykelnät i Skåne | Ja | Ja |
| Kilometer nybyggd cykelväg i Skåne | | Ja |
| Antal färdigställda objekt som är utpekade i Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025 | Ja | Ja |
| Trafiksäkerhet och cykelstölder | | |
| Antal döda cyklister | Ja | Ja |
| Antal svårt skadade cyklister | Ja | Ja |
| Enkätfråga: Har du varit med i cykelolycka det senaste året? | | Ja |
| Andel kommuner med god kvalitet på drift och underhåll av cykelvägar | Ja | Ja |
| Enkätfråga: Använde du cykelhjälm vid din senaste cykelresa? | | Ja |
| Cykelstölder – hur många har blivit utsatta för cykelstölder? | Ja | Ja |
| Cyklingens effekt på den regionala utvecklingen | | |
| Antal Anställda i cykelindustrin | Ja | Ja |
| Antal cykellopp och antal deltagare | Ja | Ja |
| Antal turistbesök som angett Cykling/Mountainbike som aktivitet under vistelsen – utländska besökare | Ja | Ja |
| Cykelns koppling till kollektivtrafik | | |
| Antal parkeringsplatser för cykel vid bytespunkt | Ja | Ja |
| Beläggning på parkering | Ja | Ja |
| Andel kollektivresor som har cykel som ingående reselement | Ja | Ja |
| Antal cykelbanor som ansluter till kollektivtrafikens bytespunkter | Ja | Ja |
| Antal nya cykelbanor som ansluter till kollektivtrafikens bytespunkter | | Ja |
| Andel cyklar som tas ombord på kollektivtrafiken | | Ja |
| Enkätfråga: Jag har under det senaste året kombinerat kollektivtrafik och cykel? | | Ja |
| Attityder och identitet kring cykling i Skåne | | |
| Enkätfråga: Har du en användbar cykel? | | Ja |
| Enkätfråga: Är du nöjd med kombinationen cykel och kollektivtrafik? | | Ja |
| Enkätfråga: Jag har goda möjligheter att cykla mellan mina vanligaste målpunkter? | | Ja |
| Enkätfråga: Nämn det största hindret till att du inte cyklar idag | | Ja |
| Enkätfrågor om belysning, skyltning, underhåll etc. | | Ja |
| Enkätfråga: Hur upplever du omgivningens inställning till cyklande | | Ja |

Det går inte att följa cyklandets utveckling utan att använda sig av resvaneundersökningar. Det är den enda källan till fullständig information om färdmedelsval och reslängder. Eftersom det är en omfattande och tidskrävande metod finns det anledning att komplettera med olika typer av trendberäkningar emellanåt.

Nyckeltal som kräver större intervjuundersökningar (web-enkät eller liknande) har medvetet valts bort för att inte göra arbetet med att sätta ihop cykelbokslutet allt för omfattande. För frågorna som rör "Cykelns prioritering i den kommunala planeringen" är det dock oundvikligt att ringa runt till de olika kommunerna. Även första gången som NVDB nyttjas för att se dagens cykelvägnät krävs en underökning av utgångsläget genom att titta på vilka kommuner som har lagt in sitt existerande cykelnät, annars kan den framtida trenden visa konstiga hopp.

Ett antal frågor anses vara särskilt viktiga att följa upp i någon typ av enkätundersökning till medborgare, som exempelvis Skånepanelen. Som konstateras i avsnittet om *Cykeltrafikens omfattning* går det att tänka sig att en sådan medborgareenkät kan ses som ett enkelt komplement till de mer omfattande resvaneundersökningarna där trender kan följas på samma sätt. Frågor som bör ingå i undersökningen är:

- Tänk på din senaste resa – vilket färdmedel använde du?
- Tänk på din senaste cykelresa – hur lång var den?
- Har du varit med i någon cykelolycka senaste året?
- Använde du cykelhjälm vid din senaste cykelresa?
- "Jag har under det senaste året kombinerat kollektivtrafik och cykel?"
- Har du en användbar cykel?
- Är du nöjd med kombinationen cykel och kollektivtrafik?
- "Jag har goda möjligheter att cykla mellan mina vanligaste målpunkter"
- Nämn det största hindret till att du inte cyklar idag?
- Hur upplever du belysning/ skyltning/ underhåll etc på cykelvägnätet?
- Hur upplever du omgivningens inställning till cyklande?

I tabellen nedan den tid som krävs för att sammanställa de olika nyckeltalen uppskattats. Utöver detta krävs tid till inledande beskrivande texter och layout. (Observera att nyckeltalen som använder RVU endast behöver tas fram de år en RVU genomförts).

| Nyckeltal | Datakälla | Tidsåtgång |
|--|--|------------|
| Cykeltrafikens omfattning | | |
| Andel resor där cykel används för huvudresa | RVU: Resvanor Syd 2013 | 2 h |
| Andel resor där cykel används för delresa | RVU: Resvanor Syd 2013 | 2 h |
| Kilometer för delresa med cykel som huvudfärdmedel | RVU: Resvanor Syd 2013 | 2 h |
| Cykelns prioritering i samhällsplaneringen | | |
| Kommuner som har cykelplan som är max fem år? | Sammanställning av remissärenden | |
| Antal kilometer cykelnät i Skåne | Nationella vägdatan (Trafikverket) | 2 h |
| Antal färdigställda objekt som är utpekade i Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025 | Sammanställning av internt material (Region Skåne) | |
| Trafiksäkerhet och cykelstölder | | |
| Antal döda cyklister | Strada | 2 h |
| Antal svårt skadade cyklister | Strada | 2 h |
| Andel kommuner med god kvalitet på drift och underhåll av cykelvägar | Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen (Trafikverket) | 1 h |
| Cykelstölder – hur många har blivit utsatta för cykelstölder? | BRÅ Polisens statistik | 1 h |
| Cykelns effekt på den regionala utvecklingen | | |
| Antal Anställda i cykelindustrin | SCB | 2 h |
| Antal cykellopp och antal deltagare | Svenska cykelförbundet | 2 h |
| Antal turistbesök som angett Cykling/Mountainbike som aktivitet under vistelsen – utländska besökare | IBIS | 1 h |
| Cykelns koppling till kollektivtrafik | | |
| Antal parkeringsplatser för cykel vid bytespunkt | Trafikverkets sammanställning från 2013 | 3 h |
| Beläggning på parkering | Trafikverkets sammanställning från 2013 | |
| Andel kollektivresor som har cykel som ingående reselement | RVU: Resvanor Syd 2013 | 2 h |
| Antal cykelbanor som ansluter till kollektivtrafikens bytespunkter | Nationella vägdatan (Trafikverket) | 3 h |

REFERENSER

Cochran (1977). Sampling Techniques. Wiley & Sons, Inc.

Elvik, R. (2009). The non-linearity of risk and the promotion of environmentally sustainable transport. Accident Analysis & Prevention. Volume 41, Issue 4, July 2009, Pages 849–855

Krugman, P., Fujita, M. & Venables, A. (1999). The Spatial Economy – Cities, Regions and International Trade. Cambridge: MIT Press

Trafikanalys (2015). RVU Sverige 2011-2014: Den nationella resvaneundersökningen. (Statistik 2015:10). Stockholm: Trafikanalys

Nämnda datakällor

Brottsförebyggande rådet, Nationella trygghetsundersökningen - <https://www.bra.se/bra/brott-och-statistik/statistik/utsatthet-for-brott/ntu.html>

Cykelfrämjandets kommunvelometer - <http://cykelframjandet.se/om-oss/vad-vi-gor/kommunvelometern/>

Region Skåne, Resvanor Syd 2013 - <http://www.hmskane.se/resvanor-syd-2013/>

Statistiska centralbyrån, Medborgarundersökning, - <http://www.scb.se/medborgarundersokningen/>

Statistiska centralbyrån, SNI 2007-sökning i Företagsdatabasen - <http://www.sni2007.scb.se/> - Region Skåne har tillgång till dessa uppgifter

Svensk kollektivtrafik, Kollektivtrafikbarometern, - <http://www.svenskkollektivtrafik.se/verktyg-och-system/kollektivtrafikbarometern/>

Tillväxtverket, Inkommande besökare i Sverige, IBIS - <http://www.tillvaxtverket.se/huvudmeny/faktaochstatistik/turism/inkommandebesokare/eibis.4.3453fc5214836a9a472a81ed.html>

Trafikanalys, RVU Sverige - <http://www.trafa.se/RVU-Sverige/>

Trafikverket, Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen. Rapporten hittas via Trafikverkets "webbutik" under Trafiksäkerhetsrapporter – Nationella rapporter. 2014-års rapport ligger här: <https://online4.ineko.se/trafikverket/Product/Detail/47796>

Trafikverket, Nationella vägdatabasen - <https://nvdb2012.trafikverket.se/>

Transportstyrelsen, Strada - <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik-och-register/STRADA-informationssystem-for-olyckor-skador/> - Region Skåne har tillgång till dessa uppgifter

BILAGA – NYCKELTAL SOM AVFÄRDATS

Det är få nyckeltal har avfärdats helt och hållet. Istället är det möjliga mätmetoder och datakällor som har avfärdats av olika anledningar; oftast beroende på att det insamlade materialet är bristfälligt. Nedan listas de nyckeltal som diskuterats under arbetets gång men som avfärdats av en eller annan anledning. För de under "Cykelns prioritering i samhällsplaneringen i Skåne" handlar det om att storlek på cykelbudget inte säger något om hur cyklingen prioriteras i planeringen, då cykelplaneringen även kan vara inkluderad i trafikplaneringen i stort. För nyckeltalen under "Cyklingens effekt på den regionala ekonomin" och under "Cyklingens koppling till kollektivtrafik" beror det helt enkelt på att bra datakällor inte finns tillgängliga.

Cykelns prioritering i samhällsplaneringen i Skåne

- Hur stor cykelbudget har kommunerna och regionen
- Personresurser för cykelplanering

Cyklingens effekt på den regionala ekonomin

- Nyförsäljning av cyklar och elcyklar
- Andel turister som ägnat sig åt Cykling/Mountainbike under vistelsen i Skåne – Inhemska besökare
- Innovation
 - Hur många forskar om "cykling"?
 - Antal uppsatser om cykel publicerade på högskolor och universitet i Skåne

Cykelns koppling till kollektivtrafik

- Antal parkeringsplatser med tak

