

# Cykeltrafik – mätmetoder och nationella mål

Att mäta cykeltrafik är en utmaning på grund av stora variationer mellan enskilda dagar, årstider, platser, samt väderberoendet. Cykling sker inte heller bara på cykelvägar och cykelbanor, utan även i blandtrafik, i parker och på platser som inte är avsedda för cykling.

Cykeltrafik mäts idag genom resvaneundersökningar och flödesmätningar i begränsad omfattning. Båda metoder har sina brister och skilda tillämpningsområden, vilket har lett till att det uppstått två vitt skilda bilder av hur utvecklingen sett ut.

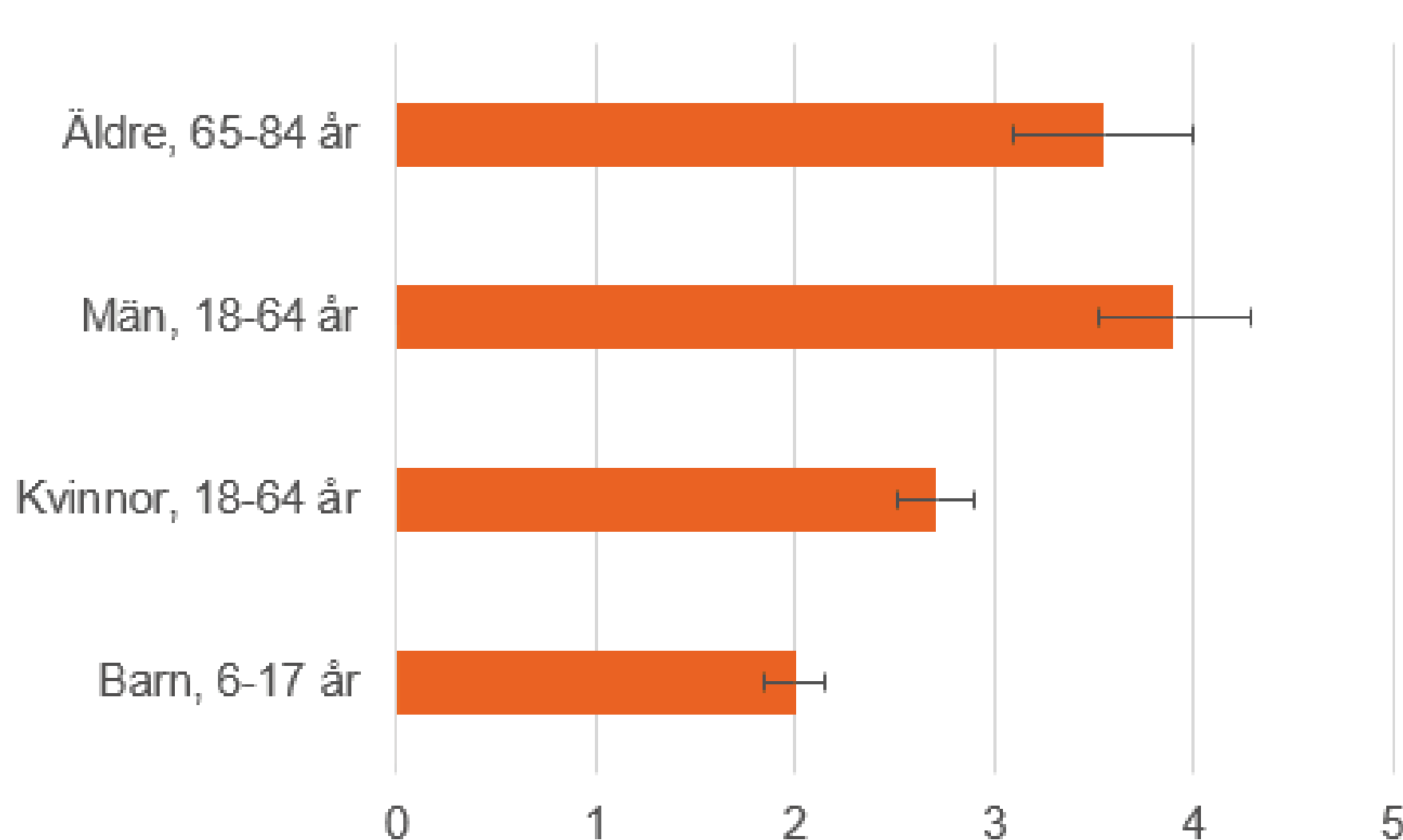
Trafikanalys har utrett varför det kunnat bli så och föreslagit en enhetlig metod för mätning av transportarbete på cykel. Vi har också diskuterat för- och nackdelar med ett nationellt mål för cykling.

Trafikanalys Rapport 2018:1

## Två olika bilder

Medan många större kommuner redovisar ökning av cykeltrafiken framträder en annan bild i den nationella resvaneundersökningen, RVU Sverige. Delvis handlar det om skillnader i tidsperspektiv, där RVU Sverige blickar tillbaka längre i tiden än vad de flesta kommunala flödesmätningar gör. Men det finns en annan systematisk skillnad mellan mätningarna: åldern på cyklister, och var man mäter.

En stor andel av dem som cyklar är barn och unga, men de fångas inte upp av kommunala mätningar. Det beror dels på att de cyklar kortare sträckor, dels på att de inte i huvudsak cyklar på pendlingsstråk eller i centrum, utan mellan hemmet, skolan och fritidsaktiviteter.

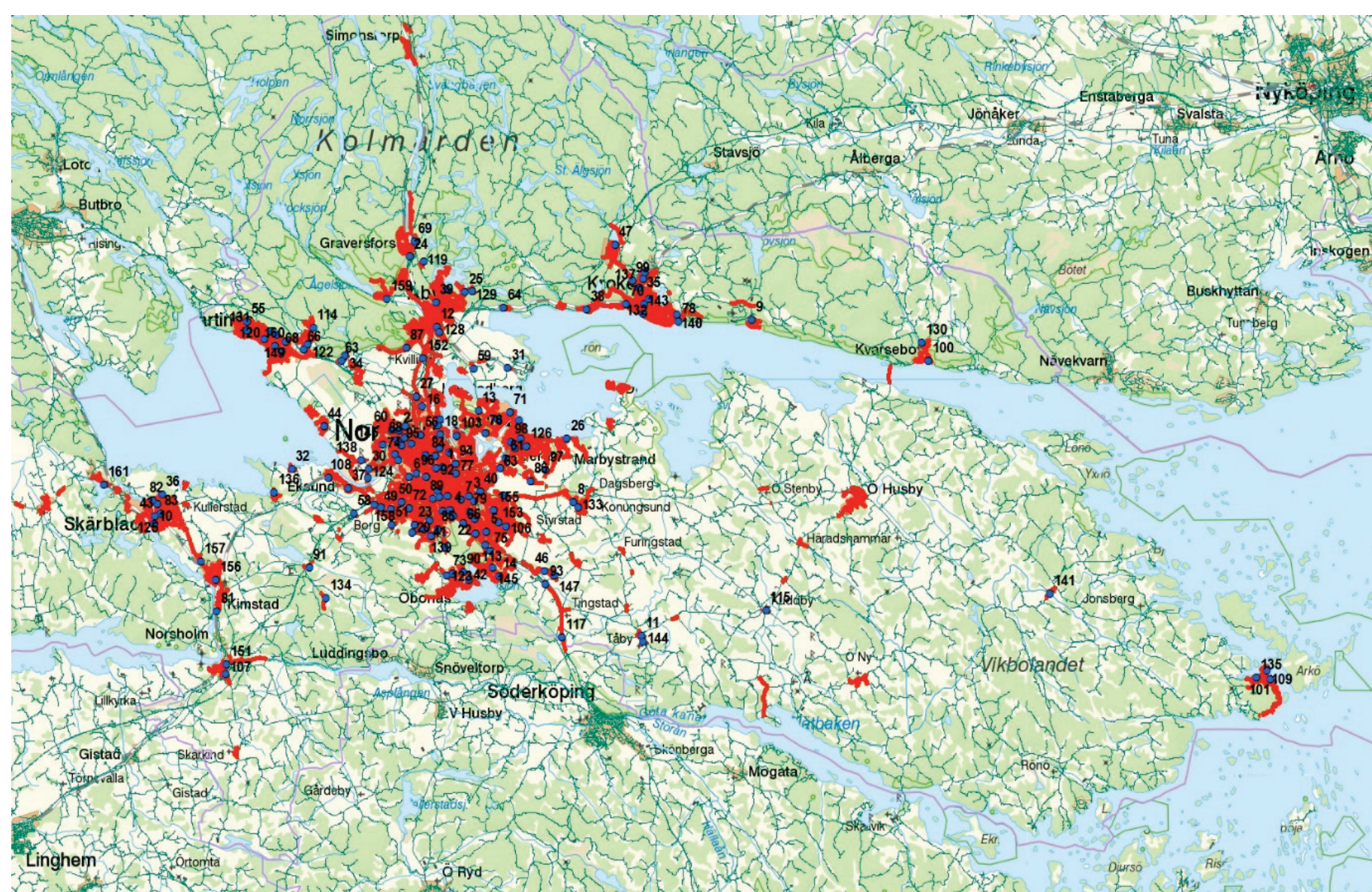


Figur 1.1: Genomsnittlig färdlängd på cykel för olika åldrar och kön. Källa: Trafikanalys, RVU Sverige 2011–2016

## Syftet med mätningar

En viktig orsak till varför det uppstått olika bilder av utvecklingen av cykeltrafiken är att mål och syfte med de kommunala mätningarna inte har varit tillräckligt tydligt. Om syftet hade varit att mäta transportarbetet med cykel borde upp-lägget ha varit ett helt annat. De mätningar som gjorts har istället utgått från trafikmätningar av biltrafik, för dimensionering av infrastrukturen.

De har därför blivit koncentrerade till starka pendlingsstråk och centrala platser, vid tidpunkter och säsonger då cyklandet har varit som störst – inte vid tidpunkter och på platser där det varit representativt för all cykling i kommunen.



## En enhetlig mätmetod

Trafikanalys föreslår en metod för mätning av transportarbete som bygger på

- veckovisa mätningar på ett slumpmässigt urval av länkar i hela det "cykelbara vägnätet" i kommunen, under hela året
- indexuppräknings utifrån fasta mätstationer
- en indelning (stratifiering) av vägnätet som främst beror på hur mycket det cyklas där.

Metoden förutsätter en viss förkunskap om dels själva cykelvägnätet, och dels hur mycket det cyklas i olika delar av det. Om inte den kunskapen finns från början kommer den dock att byggas upp successivt.

## Lokala resvaneundersökningar

Ett alternativ till flödesmätningar är att beställa fördjupade urval ur den nationella resvaneundersökning, som Trafikanalys kommer att återuppta från 1 jan 2019. Det kommer att vara möjligt att göra senast tre månader före varje tertial, dvs. i januari, maj och september.

## Föreslagna mål för cykling

Cykling bidrar till bättre folkhälsa, bättre miljö, mindre trängsel i städerna. Att sätta upp mål för ökad och säker cykling skulle därför kunna bidra till måluppfyllnad inom alla dessa områden. Störst effekt uppnås dock om vi kan få fler personer i rörelse, i synnerhet om de samtidigt slutar köra bil.

En möjlig nackdel med att sätta upp mål för cykling är att det skulle kunna leda till felaktiga incitament: en cykling som ökar utan att de underliggande målen nås. Det kan till exempel ske om det blir fotgängare som lockas till att cykla och inte bilister. Om cyklingen ökar genom att redan befintliga, eller till och med färre, cyklister cyklar allt längre sträckor, kommer inte heller de underliggande målen att nås.

En förutsättning för att inte en ökad cykling ska äventyra trafiksäkerhetsmålet är också att ökningen sker utan att antalet döda och allvarligt skadade ökar. Ett mål för cykling bör därför ta fasta på att ökningen inte ska ske på bekostnad av de underliggande målen.

Cyklingen ska öka på ett sådant sätt att folkhälsan stärks, miljöpåverkan minskar och tillgängligheten förbättras.

Potentialen att öka cyklingen utan att äventyra de underliggande målen bedöms vara som störst för den dagliga cyklingen i större tätorter. Om målet ska omfatta minst halva befolkningen bör det gälla tätorter med över 25 000 invånare.

Ett mål som tagits av riksdagen är att andelen transportarbete med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka till 25% år 2025 (21% idag).

## Trafikanalys

Tom Petersen  
Kvalificerad utredare, UNS  
[tom.petersen@trafa.se](mailto:tom.petersen@trafa.se)  
010-414 42 11

Torsgatan 30, 113 21 Stockholm  
Tel: 010-414 42 00  
[www.trafa.se](http://www.trafa.se)