

Regionalt cykelbokslut 2022

Uppföljning av regional cykelstrategi för Sörmland



Sammanfattning

Det regionala cykelbokslutet följer upp genomförandet av den regionala cykelstrategin för Sörmland. 2022 års cykelbokslut är det första som tas fram för länet och kommer i framtiden följas upp årligen. Den regionala cykelstrategin har tagit fram sju olika delmål med perspektivet 2030 och där jämförelseåret för flera av delmålen är 2019.

Under år 2022 genomförde Region Sörmland en kartläggning av trafikolyckor med cyklister som inträffat i länet. Årets cykelbokslut har därför ett extra fokus på cykelolyckor där kartläggningen har sammanfattats och utvärderats baserat på delmålen i cykelstrategin. Antal skadade och omkomna cyklister i Sörmland har dessvärre inte minskat mellan 2019 och 2022, utan tvärtom nästan fördubblats.

Mellan 2019 och 2022 har åtta stycken hastighetssäkrade gång- och cykelpassager anlagts i Sörmland, vilket innebär att det 2022 finns totalt 148 hastighetssäkrade gång- och cykelpassager i länet. Från 2019 till år 2022 har andelen hastighetssäkrade gång- och cykelpassager i länet ökat från 12,7 % till 13,1 %. Drygt 62 % av nätet där cykling är tillåtet i tätbebyggt område utgörs av säker cykelinfrastruktur. Från år 2019 till år 2022 har antal biltrafikseparerad cykelväg i Sörmland ökat med 2,7 %.

Cykel står för 11,4 % av färdmedelsfördelningen i Sörmland, vilket är lika som färdmedelsfördelningen nationellt sett. Gång, cykel och kollektivtrafik står för cirka 17 % av andelen resta kilometer i Sörmland enligt resvaneundersökningen från 2019. Resvaneundersökningen visar att andelen barn och unga som cyklar till skolan är cirka 27 %. Tillsammans med gång och kollektivtrafik står cykeln för 4 av 5 skolresor i Sörmland. Då det inte har skett någon uppföljning på regional nivå är det svårt att svara på om delmålen gällande andel cykling går i rätt riktning. För att få svar på det krävs en ny regional resvaneundersökning.

Vid sidan av satsningar i cykelinfrastruktur genomförs kontinuerliga cykelkampanjer i Sörmland. Under de senaste åren har det genomförts cykelfrämjande kampanjer i merparten av länets kommuner samt av Region Sörmland, som exempelvis vintercyklist, mobilitetsvecka, cykelpanel, cykel ombord på buss och tåg.

Innehåll

SAMMANFATTNING	2
INLEDNING	4
1. UTBYGGNAD AV CYKELINFRASTRUKTUR	5
Hastighetssäkrade gång- och cykelpassager	5
Utbyggnad av trafiksäkra gång- och cykelvägar	7
Utbyggnad av bilseparerade cykelvägar	8
2. UPPFÖLJNING AV CYKELRESANDET	10
Regional resvaneundersökning	10
Andel cykelresor jämfört med andra färdmedel	10
Andel resta kilometer med gång, cykel och kollektivtrafik	11
Andel barn och unga som cyklar till skolan	12
Analys	13
3. UPPFÖLJNING AV CYKELOLYCKOR	15
Region Sörmlands kartläggning av trafikolyckor med cyklister	15
Andel skadade och omkomna cyklister	15
Svårighetsgrad och orsak till olyckorna	16
Platsanalys av olyckorna	18
4. GODA EXEMPEL I SÖRMLAND	21
Cykelpanelen i Eskilstuna	21
Vintercyklister i Nyköping	21
Tjänsten Resvana i Strängnäs	21
Mobilitetsveckan i Flen	22
Cykling utan ålder i Trosa och Gnesta	22
Hälsotrampet i Vingåker	22
Sopsaltning i Katrineholm	22
Kustlinjen i Oxelösund	22
Rena resan på Region Sörmland	22
Cykel ombord på tåg och bussar	23

Inledning

Bakgrund

Region Sörmland har tagit fram en regional cykelstrategi vars övergripande mål är att fler ska cykla för ett mer hållbart Sörmland. Den regionala cykelstrategin är ett samlat dokument med mål, strategier, åtgärder och uppföljning. Cykelstrategin ska fungera som stöd i Region Sörmlands och kommunernas arbete med cykelfrågor. Den har en styrande, vägledande och rådgivande funktion för investeringar i cykelnätet och ligger till grund för prioriteringar av åtgärder i länsplanen för regional transportinfrastruktur.

I den regionala cykelstrategin anges sju delmål med perspektivet 2030:

1. Halvera antalet skadade och omkomna cyklister i Sörmland från år 2019 till 2030.
2. År 2030 ska andelen gång- och cykelpassager i Sörmland som är hastighetsäkrade och av bra kvalitet vara fördubblade för att stärka framkomligheten enligt Trafikverkets kartläggning.
3. År 2030 ska 90 % av nätet där cykling är tillåtet i tätbebyggt område i Sörmland bestå av säker cykelinfrastruktur, exempelvis gång- och cykelbanor eller blandtrafik med max 30 km/tim.
4. År 2030 ska antalet kilometer biltrafikseparerad cykelväg i Sörmland ha ökat med 10 % jämfört med 2019.
5. År 2030 ska cykeltrafikens färdmedelsandel ha ökat med 10 procentenheter jämfört med 2019, från 11 % till 21 %.
6. År 2030 ska andelen resta kilometer med gång, cykel och kollektivtrafik i Sörmland ha ökat med 4 procentenheter jämfört med 2019 utan att cykelns andel minskar.
7. År 2030 ska andelen barn som cyklar till skolan öka jämfört med 2019.

Syfte

För att följa upp arbetet med delmålen har Region Sörmland beslutat att ta fram ett regionalt cykelbokslut. Syftet med cykelbokslutet är att ge en samlad bild av cykeltrafikens utveckling i länet och fungera som underlag för kommande planering och prioritering av insatser. Ett ytterligare syfte är att sprida goda exempel och lyfta fram kommuner som utmärker sig extra bra inom cykelområdet.

Cykelbokslutet för 2022 är det första som tas fram av Region Sörmland. Det innebär att cykelbokslutet ger en nulägesbild av cykelsituationen i länet som på sikt kan följas av fler bokslut. Ambitionen är att bokslutet ska tas fram på årlig basis för att på så sätt följa upp genomförandet av den regionala cykelstrategin.

Cykelbokslutet följer upp samtliga delmål i den regionala cykelstrategin. Bokslutet är indelat i fyra kapitel:

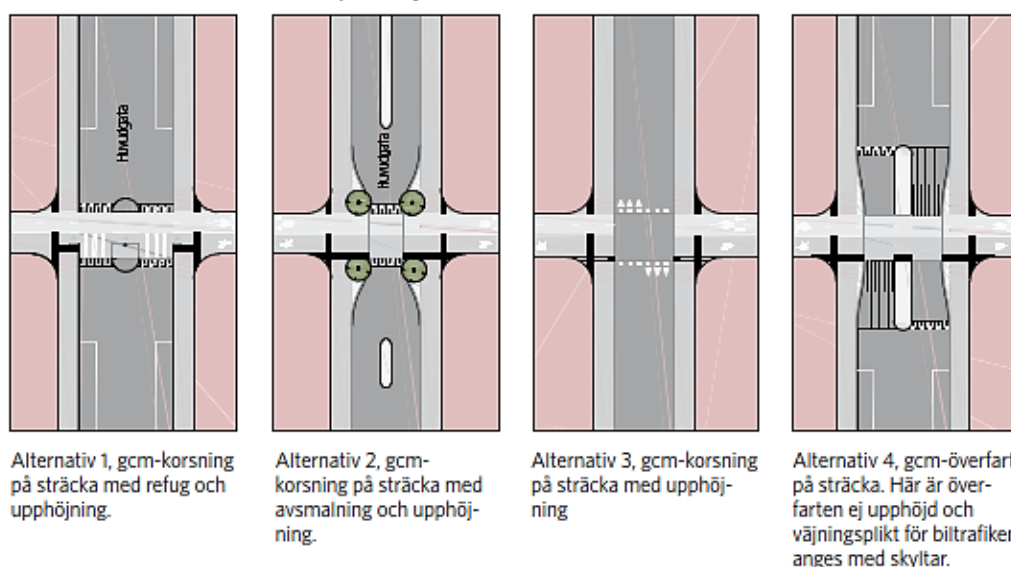
1. Utbyggnad av cykelinfrastruktur
2. Uppföljning av cykelresandet
3. Uppföljning av cykelolyckor
4. Inspiration och goda exempel

I. Utbyggnad av cykelinfrastruktur

Hastighetssäkrade gång- och cykelpassager

Delmål: År 2030 ska andelen gång- och cykelpassager i Sörmland som är hastighetssäkrade och av bra kvalitet vara fördubblade för att stärka framkomligheten enligt Trafikverkets kartläggning.

I Trafikverkets kartläggning delas passager för gång, cykel och moped in i tre kvalitetsklasser: grön (god), gul (mindre god) och röd (låg). Klassningen utgår från Nollvisionens krockvåldsprinciper för oskyddade trafikanter. En GCM-passage definieras som säker om den är planskild eller att någon form av fysiskt farthinder finns i anslutning till passagen som medför att minst 85 % av bilisterna passerar i maximalt 30 km/tim. Rekommendationen är därför att gång- och cykelpassager alltid bör övervägas att göras hastighetssäkrade. Det kan exempelvis innebära upphöjning av passagen, avsmalning, farthinder eller trafiksignal. Figur 1 visar förslag på hur hastighetssäkrade åtgärder kan utformas på vägsträcka och de olika alternativen förklaras ytterligare i Tabell 1.



Figur 1. Förslag på hur hastighetssäkrade passager kan utformas på vägsträcka. Källa: [GCM handboken](#).

Tabell 1. Förklaring av de olika förslagen på hur hastighetssäkrade passager kan utformas på vägsträcka enligt Figur 1 ovan.

Alternativ	Förklaring
1	GCM-korsning på sträcka med refug och upphöjning
2	GCM-korsning på sträcka med avsmalning och upphöjning
3	GCM-korsning på sträcka med upphöjning
4	GCM-överfart på sträcka. Här är överfarten ej upphöjd och väjningsplikt för biltrafiken anges med skyltar.

Då bilister inte har väjningsplikt mot gående och cyklister vid passager blir framkomligheten sämre än vid övergångsställen och cykelöverfarter, speciellt vid höga trafikflöden. Men hastighetssäkrade åtgärder medför att bilisten behöver anpassa hastigheten, vilket ger en mer säker passage för gående och cyklister.

Kommunerna i Sörmland har genom en enkätundersökning fått besvara hur många procent, alternativt vilket antal, av deras gång- och cykelpassager som är hastighetssäkrade¹. De har även blivit ombudda att definiera hur många av gång- och cykelpassagerna som är utbyggda sedan 2019, för att kunna ge ett startvärde att jämföra delmålet mot. Det gäller då inte enbart nybyggda cykelpassager, utan även passager som byggts om. Tabell 2 nedan visar en sammanställning av hur många procent av gång- och cykelpassagerna som är hastighetssäkrade i respektive kommun, totalt antal passager som fanns 2022 enligt NVDB samt hur många av passagerna som har byggts ut sedan 2019.

Tabell 2. En sammanställning av hur många procent av gång- och cykelpassagerna i Sörmland som är hastighetssäkrade i respektive kommun, totalt antal passager år 2022 enligt NVDB samt hur många av passagerna som byggts ut sedan 2019.

Kommun	Hastighetssäkrade GC-passager (%)	Totalt antal GC-passager 2022	Antal utbyggda GC-passager sedan 2019
Flen	<25 %	8	6
Oxelösund	Inget data	36	2
Strängnäs	<25 %	218	2
Trosa	13 %	31	2
Vingåker	82 %	11	4
Eskilstuna	<25 %	287	5
Katrineholm	Inget data	144	Inget data
Gnesta	Inget data	24	Inget data
Nyköping	<25 %	363	2
TOTALT		1122	23

Genom tabellen går det att fastställa att det år 2019 fanns totalt 1099 gång- och cykelpassager i länet. Ovanstående tabell och tillkommande analys ger följande målsammanställning ²:

- ❖ **2019** var antalet hastighetssäkrade gång- och cykelpassager i Sörmland totalt **140**, motsvarande **12,7 %**
- ❖ **2022** var antalet hastighetssäkrade gång- och cykelpassager i Sörmland totalt **148**, motsvarande **13,1 %**
- ❖ Mellan 2019 och 2022 har antalet hastighetssäkrade gång- och cykelpassager i Sörmland ökat med **8**

¹ Gång- och cykelpassager har definierats enligt följande, utifrån NVDB: Cykelpassage, cykelpassage och övergångsställe, cykelöverfart, cykelöverfart och övergångsställe

² Sammanställningen utgår från antagandet att de kommuner som inte besvarat frågan i enkäten har <25 % hastighetssäkrade gång- och cykelpassager. Ett medelvärde för spannet <25 % har använts i beräkningen, det vill säga att 12,5% av gång- och cykelpassagerna är hastighetssäkrade, både år 2019 och år 2022.

Utbyggnad av trafiksäkra gång- och cykelvägar

Delmål: År 2030 ska 90 % av nätet där cykling är tillåtet i tätbebyggt område i Sörmland bestå av säker cykelinfrastruktur, exempelvis gång- och cykelbanor eller blandtrafik med max 30 km/tim.

Cykling är tillåtet på de flesta vägar och leder som finns tillgängliga i samhället. Däremot är det inte tillåtet att cykla på motorvägar, motortrafikleder och där cykling förbjudits, som exempelvis där förbudsmärket "Förbud mot trafik med fordon" är uppsatt. Det är lagligt att cykla på gågata och i gångfartsområde, så länge högsta hastigheten är gångfart i cirka 7–8 km/tim. På gågata och gångfartsområde gäller även att cyklisten har väjningsplikt mot gående.

För att följa upp delmålet om biltrafikseparerat cykelnät i tätbebyggt område i Sörmland har data från NVDB samlats in, i kombination med enkätundersökningen som skickades ut till kommunerna. Tabell 3 nedan visar en sammanställning av det totala vägnätet i tätbebyggt område för respektive kommun i Sörmland år 2022 samt hur många kilometer säker cykelinfrastruktur som finns tillgängligt. Tabellen visar även hur stor den procentuella andelen säker cykelinfrastruktur är i tätbebyggt område, i förhållande till det totala vägnätet.

Tabell 3. En sammanställning av det totala vägnätet i tätbebyggt område i Sörmland år 2022, hur många kilometer säker cykelinfrastruktur som finns tillgängligt samt vilken procentuell andel som är säker cykelinfrastruktur.

Kommun	Totala vägnätet år 2022 (km)	Säker cykelinfrastruktur år 2022 (km)	Säker cykelinfrastruktur (%)
<i>Eskilstuna</i>	810,2	607,1	75
<i>Gnesta</i>	96,7	61,6	64
<i>Flen</i>	186,3	55,1	30
<i>Katrineholm</i>	286,8	88,7	31
<i>Strängnäs</i>	208,7	189	91
<i>Nyköping</i>	485,3	315,3	65
<i>Oxelösund</i>	206,7	100,4	49
<i>Trosa</i>	160,9	152,4	95
<i>Vingåker</i>	104,5	19,9	19
TOTALT	2 546	1 589,5	62,4

Som kan ses i tabellen ovan är det totala vägnätet i tätbebyggt område cirka 2 546 kilometer och det som kan klassas som säker cykelinfrastruktur är 1 589,5 kilometer. Det ger följande målsammanställning:

- ❖ **62,4 %** av nätet där cykling är tillåtet i tätbebyggt område i Sörmland består år 2022 av säker cykelinfrastruktur.

Utbyggnad av bilseparerade cykelvägar

Delmål: År 2030 ska antalet kilometer biltrafikseparerad cykelväg i Sörmland ha ökat med 10 % jämfört med 2019.

Med biltrafikseparerad cykelväg menas cykelväg som är avskild från biltrafiken och där cyklister inte interagerar med motorfordon. Enligt GCM-handboken som ges ut av Trafikverket och SKR (Sveriges kommuner och regioner) finns rekommendationer för bredder på gång- och cykelvägar. Rekommendationerna kan ses i Tabell 4 nedan.

Tabell 4. Rekommenderade bredder på gång- och cykelbanor. Källa: GCM-handboken

Typ av bana	Litet cykelflöde	Stort cykelflöde
Separerad enkelriktad cykelbana	Gångbana: 1,8 meter Cykelbana: 1,6 meter	Gångbana: 1,8 meter Cykelbana: 2,0 meter
Separerad dubbelriktad cykelbana	Gångbana: 1,8 meter Cykelbana: 2,25 meter	Gångbana: 1,8 meter Cykelbana > 2,5 meter (avgörs från fall till fall)
Oseparerad dubbelriktad cykelbana	3,0 meter	4,0 meter

För att följa upp delmålet om biltrafikseparerat cykelnät i Sörmland har data från NVDB samlats in, i kombination med enkätundersökningen som har genomförts med kommunerna. I Tabell 5 nedan visas en sammanställning av det totala cykelnätet i respektive kommun för år 2019 och 2022, hur många kilometer cykelnät som tillkommit sedan 2019 samt vilken procentuell förändring det resulterar i.

I cykelnätet ingår även passager som är anpassade för cyklister; cykelpassager, gång- och cykelpassager, cykelöverfarter samt gång- och cykelöverfarter. Då Gnesta inte har kunnat besvara berörda frågor i enkäten har de inte räknats in i förändringen. Det skulle gett ett missvisande resultat att anta att det inte tillkommit något nytt cykelnät i kommunen.

Tabell 5. Sammanställning av det totala cykelvägnätet i respektive kommun för år 2019 och 2022, hur många kilometer cykelvägnät som tillkommit sedan 2019 samt vilken procentuell förändring det resulterar i.

Kommun	Totala cykelnätet 2019 (km)	Cykelnät som tillkommit (km)	Totala cykelnätet 2022 (km)	Procentuell förändring (%)
Eskilstuna	242,7	2,9	245,6	1,2
Gnesta	Inget data	Inget data	19,4	Inget data
Flen	39,7	4,5	44,2	11
Katrineholm	95,5	1,3	96,8	1,4
Strängnäs	93,7	4	97,8	4
Nyköping	149,1	0,9	150	0,6
Oxelösund	58,1	2,1	60,2	3,6
Trosa	47	3,5	50,5	7,5
Vingåker	14,1	1,1	15,2	7,5
TOTALT	740	20,4	760,3	2,7

Som kan ses i tabellen ovan var det totala cykelvägnätet i Sörmland 740 kilometer år 2019 och lite drygt 760 kilometer år 2022. Det ger följande målsammanställning:

❖ Från år 2019 till år 2022 har antal biltrafikseparerad cykelväg i Sörmland ökat med **2,7 %**.

2. Uppföljning av cykelresandet

Regional resvaneundersökning

För att följa upp hur cykeltrafiken utvecklas i Sörmland görs så kallade regionala resvaneundersökningar. Syftet med resvaneundersökningarna är att ta fram kunskap om invånarnas resvanor och färdmedelsval samt undersöka deras preferenser och förutsättningar genom exempelvis bilinnehav och tillgång till kollektivtrafikkort. Resvaneundersökningarna ger följaktligen en bra bild av färdmedelsfördelningen i Sörmland samt vilka färdmedel som används för olika resor, avstånd, relationer och tidpunkter. De ger även en god bild av tillgången till bil i hushållet och hur det skiljer sig mellan olika grupper i samhället.

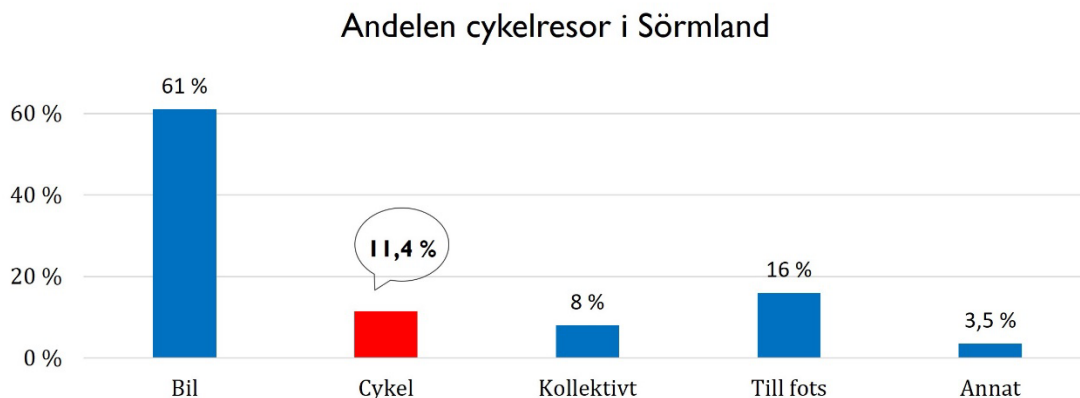
Den senaste resvaneundersökningen genomfördes år 2019. Det innebär att det saknas uppdaterade siffror om färdmedelsfördelningen i Sörmland och hur cykelanvändningen har utvecklats under de senaste åren. I detta avsnitt redovisas därför hur situationen såg ut 2019 när resvaneundersökningen utfördes. Det ger en nulägesbild som därefter kan justeras när nästa resvaneundersökning genomförs.

Det är viktigt att poängtera att uppgifterna i den regionala resvaneundersökningen är besvärliga med osäkerhet på grund av den låga svarsfrekvensen. Datamaterialet bygger på svar från 902 personer med bostadskommun i Sörmland. Dessa personer har sammanlagt under mättdagen gjort 1693 delresor. På grund av svarsbortfallet redovisas resultaten genomgående efter uppräkningsmed avseende på svarsbortfall i olika befolkningsgrupper, vilket innebär att resultatet bör tolkas försiktigt.

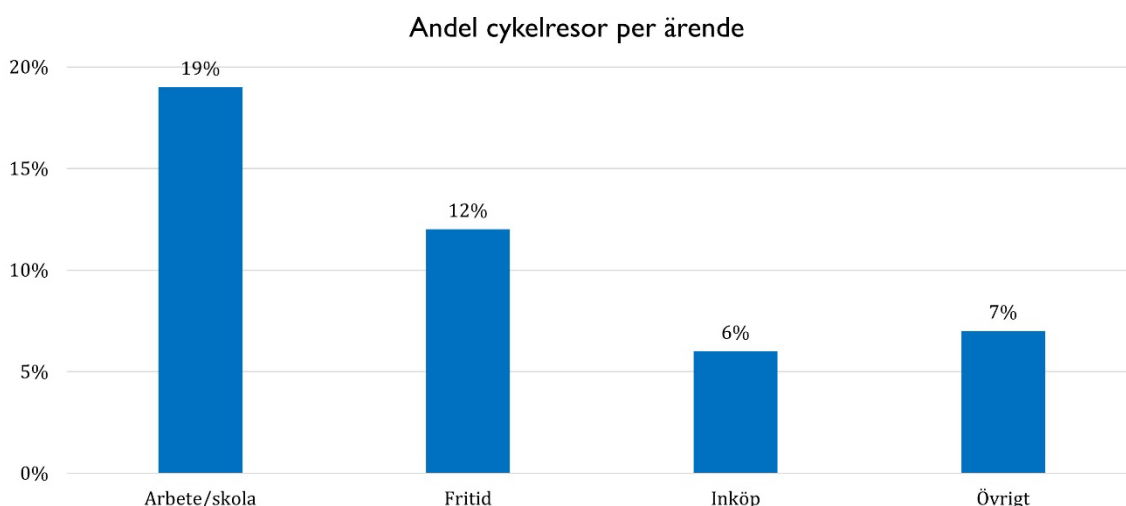
Andel cykelresor jämfört med andra färdmedel

Delmål: År 2030 ska cykeltrafikens färdmedelsandel ha ökat med 10 procentenheter jämfört med 2019

Som kan ses i Figur 2 stod cykeln för 11 % av resandet i Sörmland år 2019. Resvaneundersökningen visar dock att cykelns andel varierar stort beroende på ärende och typ av resa. Störst andel har resor till och från arbetet/skolan där cykeln stod för nästan 20 % av resandet 2019, vilket kan ses i Figur 3. Lägst andel har inköpsresor där cykeln endast utgjorde omkring 5 % av resandet.



Figur 2. Andelen cykelresor i Sörmland. Källa: [Resvaneundersökning Sörmland 2019](#)



Figur 3. Andelen cykelresor per ärende. Källa: [Resvaneundersökning Sörmland 2019](#)

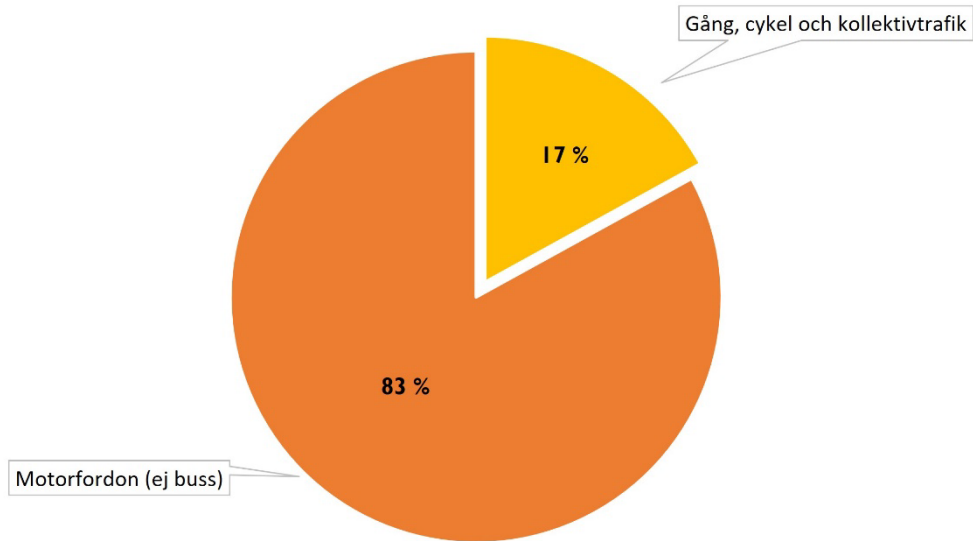
Andel resta kilometer med gång, cykel och kollektivtrafik

Delmål: År 2030 ska andelen resta kilometer med gång, cykel och kollektivtrafik ha ökat med 4 procentenheter jämfört med 2019 utan att cykelns andel minskar

Ett annat sätt att studera färdmedelsandel är att undersöka andelen resta kilometer som genomförs med ett visst färdmedel. Detta skiljer sig från andelen resor genom att inkludera det sammantagna trafikarbetet, det vill säga resornas totala längd. I resvaneundersökningen från 2019 slogs gång, cykel och kollektivtrafik samman till ett gemensamt andelstal för att därmed kunna följa upp målet om ökad andel resta kilometer med gång, cykel och kollektivtrafik. Figur 4 nedan visar att gång, cykel och kollektivtrafik stod för 17 % av andelen resta kilometer i Sörmland år 2019 och motorfordon för 83 %.

Det är dock viktigt att poängtera att siffrorna om antalet resta kilometer kommer med ännu större osäkerhet än siffrorna om färdmedelsandel. Detta eftersom enstaka resor som exempelvis är mycket långa eller mycket korta kan få stor inverkan på summan eller medelvärdet av resta kilometer när datamaterialet är så litet som i detta fall.

Andelen resta kilometer med gång, cykel och kollektivt



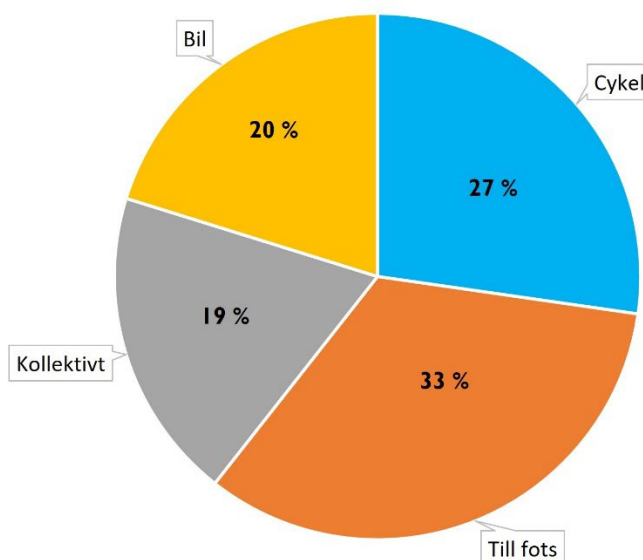
Figur 4. Resta kilometer med gång, cykel och kollektivt. Källa: [Resvaneundersökning Sörmland 2019](#)

Andel barn och unga som cyklar till skolan

Delmål: År 2030 ska andelen barn som cyklar till skolan öka jämfört med 2019

Sett till andelen barn och unga är det fler resor som görs med cykel jämfört med övriga åldersgrupper. Resvaneundersökningen visar att andelen barn och unga som cyklade till skolan var cirka 27 % år 2019. Tillsammans med gång och kollektivtrafik stod cykeln för 4 av 5 skolresor i Sörmland, vilket är betydligt högre än för arbetsresor där motsvarande färdmedel stod för cirka hälften av resandet. Figur 5 nedan visar hur stor andel av barn och unga som väljer respektive färdmedel till skolan.

Andelen barn och unga som cyklar till skolan

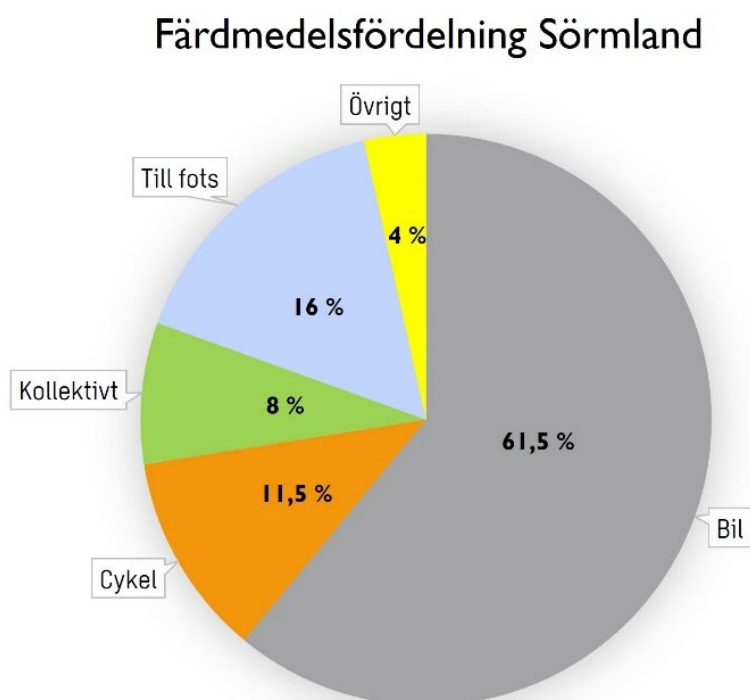


Figur 5. Andelen barn och unga som cyklar till skolan. Källa: [Resvaneundersökning Sörmland 2019](#)

Analys

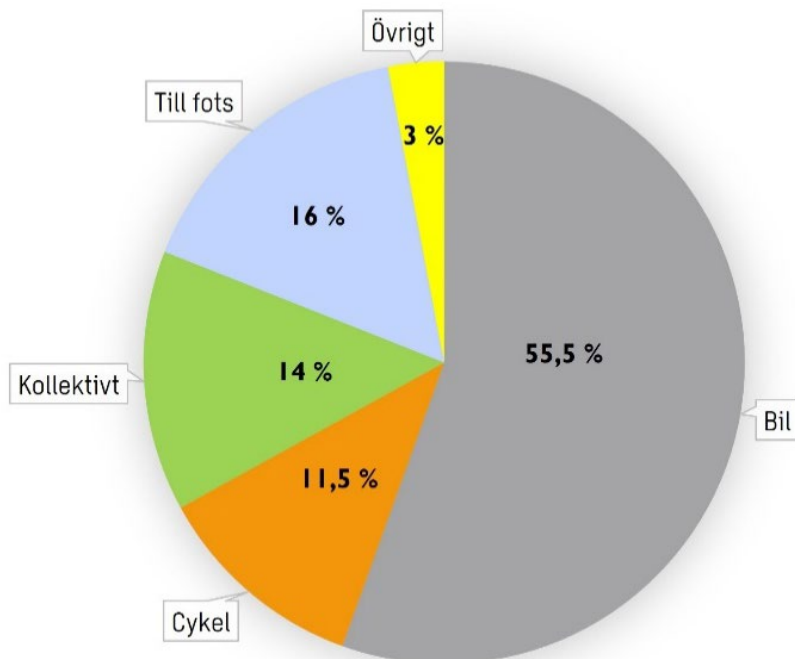
Den regionala resvaneundersökningen visar att cyklingen är en stor del av invånarnas vardag i Sörmland. 2019 gjordes drygt 20 % av alla arbets- och skolresor med cykel. Sett till det totala antalet cykelresor som gjordes motsvarar det cirka 60 %. Om man bara ser till gruppen barn och unga och deras skolresor är siffran ännu högre. 2019 gjordes mer än 1 av 4 skolresor med cykel i Sörmland.

I ett nationellt perspektiv är andelen cykelresor i Sörmland i paritet med genomsnittet som även det låg på drygt 11 % i den nationella resvaneundersökningen år 2019. Även andelen gångresor motsvarade genomsnittet i landet medan andelen kollektivresor var betydligt lägre med 8 % jämfört med 14 %. Därtill var andelen bilresor högre i Sörmland med 61 % jämfört med 55 %. I Figur 6 ses färdmedelsfördelningen för resor i Sörmland och i Figur 7 ses färdmedelsfördelningen för resor nationellt sett.



Figur 6. Färdmedelsfördelning för resor i Sörmland. Källa: [Resvaneundersökning Sörmland 2019](#)

Färdmedelsfördelning nationellt



Figur 7. Färdmedelsfördelning för resor nationellt. Källa: [Resvaneundersökning Sörmland 2019](#)

Då det inte har skett någon uppföljning på regional nivå är det svårt att svara på om delmålet om att öka andelen gång, cykel och kollektivtrafikresor går i rätt riktning. För att få svar på det krävs en ny regional resvaneundersökning. Intressant att notera är dock att den nationella resvaneundersökningen visar på en ökning av andelen gång och cykelresor 2021 jämfört med 2019. Störst ökning gäller cykelresandet som har ökat från 11 % till 15 % medan gångresorna har ökat från 14 % till 17 %. Om detta gäller även Sörmland är svårt att svara på, men enligt Trafikanalys som ansvarar för den nationella analysen handlar det om en Coroneffekt som dels har lett till ett minskat resande på totalen, och som dels har bidragit till en ökad andel gång- och cykelresor.

3. Uppföljning av cykelolyckor

Region Sörmlands kartläggning av trafikolyckor med cyklister

Region Sörmland har genomfört en kartläggning av de trafikolyckor som inträffat med cyklister i länet under tidsspannet 2012–2021. Statistiken är hämtad från databasen STRADA. Kartläggningen är en del av den regionala cykelstrategin och berör två av delmålen:

1. Halvera antalet skadade och omkomna cyklister i Sörmland från år 2019 till 2030.
2. År 2030 ska andelen gång- och cykelpassager i Sörmland som är hastighets säkrade och av bra kvalitet vara fördubblade för att stärka framkomligheten enligt Trafikverkets kartläggning.

En utvärdering av det andra delmålet som berör gång- och cykelpassager kan ses under kapitel 1. Nedan följer en sammanställning av kartläggningen över cykelolyckor, med fokus på andel skadade och omkomna cyklister, skadegrad och orsak till olyckorna samt geografisk platsanalys av olyckorna.

Andel skadade och omkomna cyklister

Delmål: Halvera antalet skadade och omkomna cyklister i Sörmland från år 2019 till 2030.

Då delmålet om att halvera antalet skadade och omkomna cyklister ska utgå från 2019 har olycksstatistik specifikt för år 2019 tagits fram för att ge ett startvärde. Dessa har följts upp av den senaste statistiken som kan hämtas för år 2021. En sammanställning av antal cykelolyckor i Sörmland år 2019 och år 2021 kan ses i Tabell 6. Olyckorna är uppdelade utifrån de tre kategorierna allvarlig, måttlig och lindrig där olyckor som lett till dödsfall ingår i kategorin allvarliga.

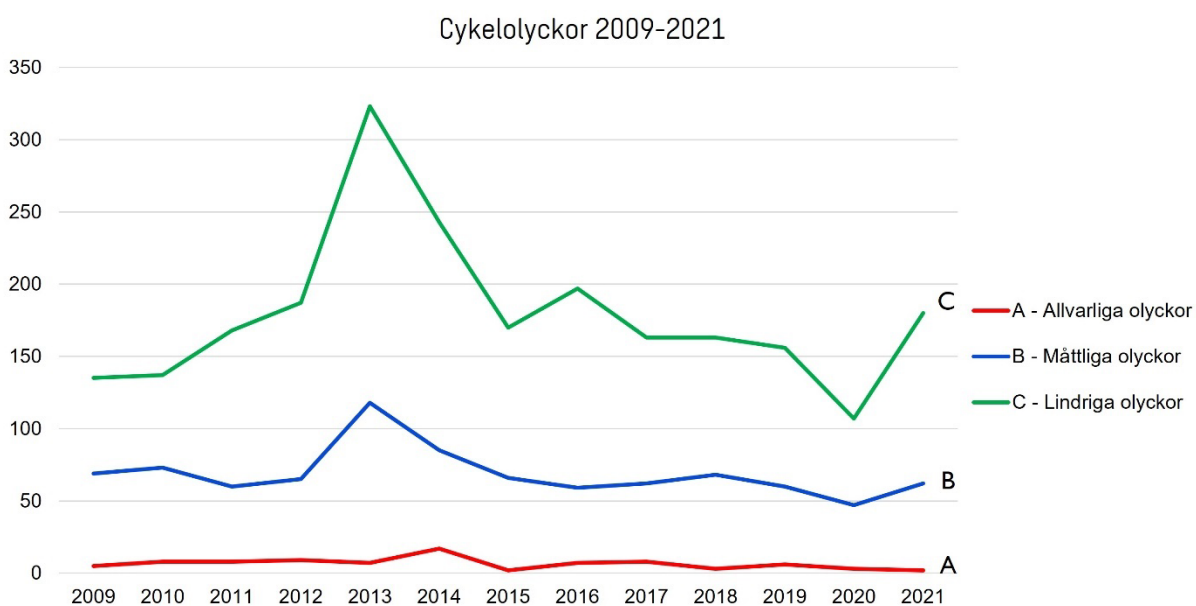
Tabell 6. Sammanställning av antal skadade cyklister i Sörmland år 2019 och år 2021. Skadorna är uppdelade utifrån de tre kategorierna allvarlig, måttlig och lindrig.

År	Allvarlig olycka	Måttlig olycka	Lindrig olycka	Totalt
2019	6	72	197	275
2021	15	119	344	478

Som kan ses i tabellen har antalet cykelolyckor ökat från år 2019 till år 2021 inom samtliga skadekategorier och utvecklingen för delmålet går därmed åt fel håll.

Olycksstatistiken från Sörmland påvisar att totalt 2 668 olyckor har inträffat i länet mellan år 2012–2021, där cykel på något vis varit inblandad. Varje olycka behöver inte ha resulterat i att cyklisten har blivit skadad, utan det kan även ha varit exempelvis en gående som har skadats i en olycka med en cyklist.

Figur 8 visar en graf över de cykelolyckor som inträffat mellan år 2009–2021, uppdelat utifrån de tre olika skadekategorierna allvarlig, måttlig och lindrig. Cykelolyckor i länet som utfallit i allvarliga olyckor har legat på en relativt jämn nivå de senaste åren, vilket även är fallet för måttliga och lindriga olyckor. Däremot finns en tydlig avvikelse runt år 2012–2013 där de måttliga och lindriga skadorna ökat markant, för att sedan sjunka tillbaka till liknande nivå som innan. Orsaken till avvikelsen är inte känd.

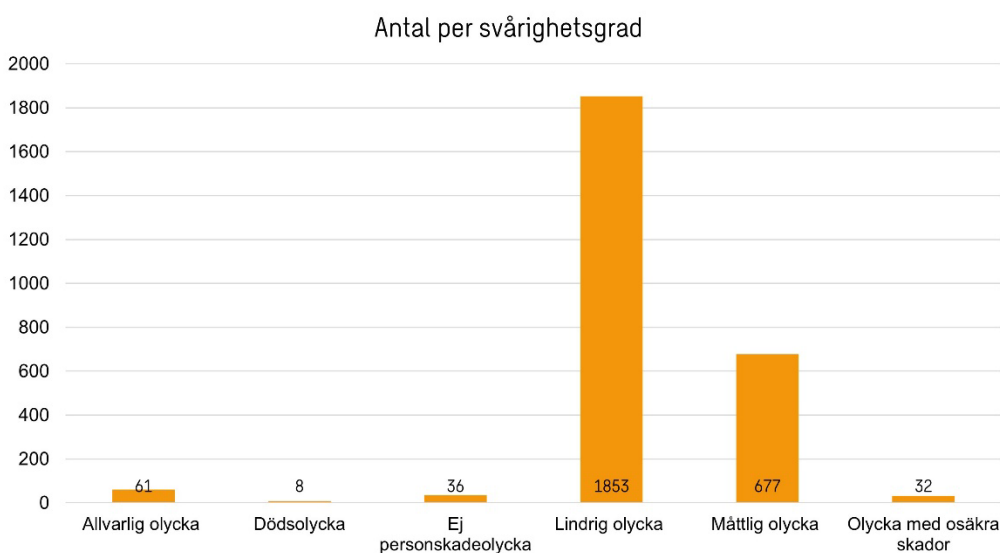


Figur 8. Antal cykelolyckor över tid i Sörmlands län, mellan år 2009–2021. Källa: [Transportstyrelsen olycksstatistik öppna data](#).

Många av olyckorna sker under morgontimmarna, mellan kl. 8-9, och under eftermiddagen/kvällen, mellan kl. 16-18, vilket motsvarar tider när människor oftast är i rörelse till och från arbete och skola.

Svårighetsgrad och orsak till olyckorna

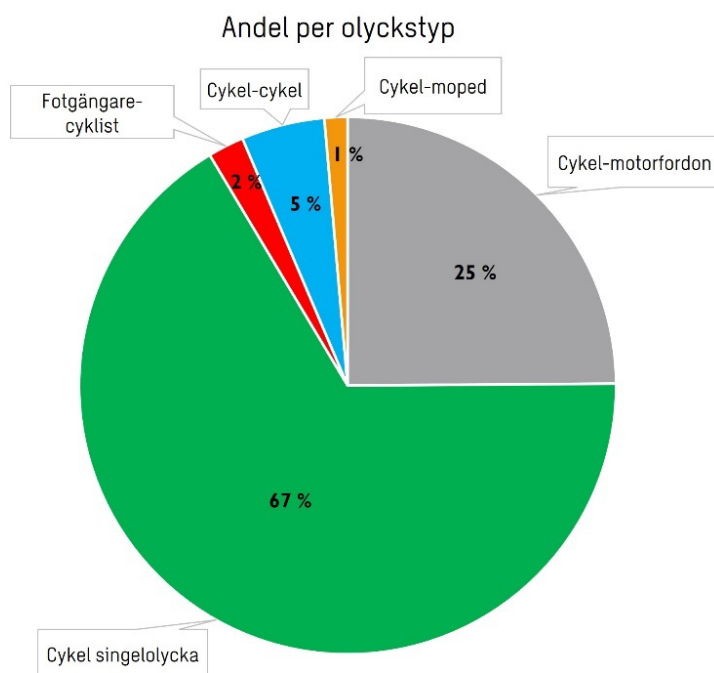
Statistiken påvisar att de flesta olyckor som inträffat mellan år 2012–2021 är lindriga olyckor; 1 853 av totalt 2 668 olyckor vilket motsvarar nästan 70 %. Lindriga olyckor innebär att det inte medfört några bestående men efter olyckan. 69 av olyckorna var allvariga, varav 8 av dem var så pass allvariga att de ledde till dödsfall. Figur 9 visar en sammanställning av antal cykelolyckor som skett utifrån svårighetsgrad.



Figur 9. Antal cykelolyckor mellan år 2012–2021 uppdelade utifrån svårighetsgrad. Källa: STRADA

De allra flesta cykelolyckorna som inträffat är singelolyckor där enbart cyklisten själv har varit inblandad. Singelolyckorna representerar 67 % av alla olyckor mellan år 2012–2021. En fjärdedel av

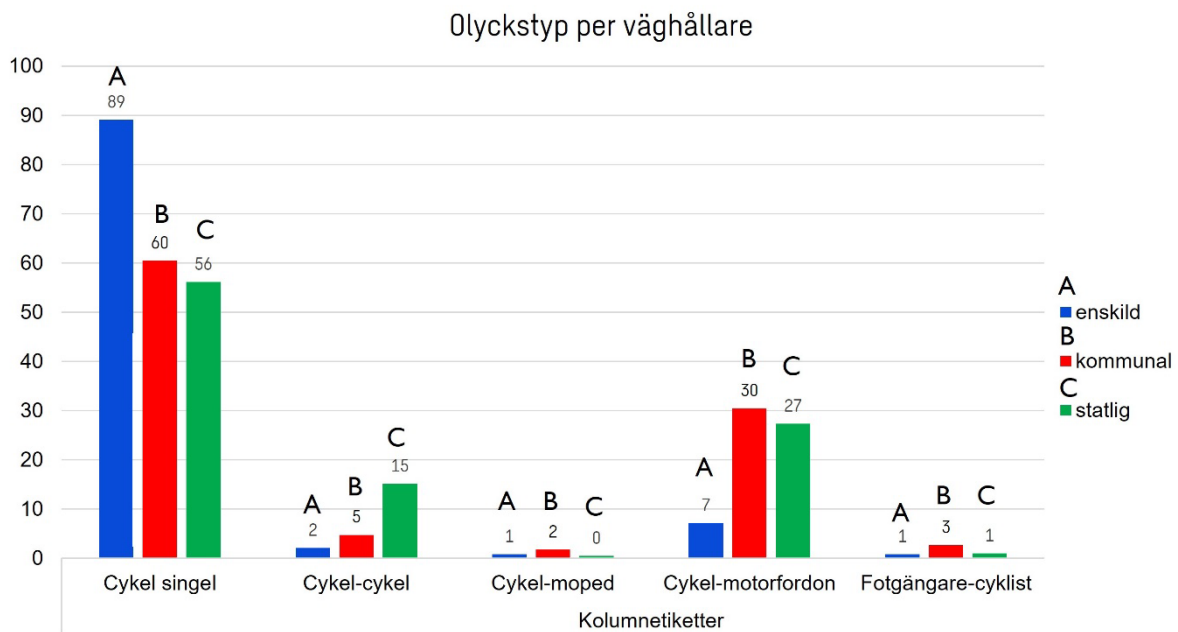
olyckorna skedde med cykel och motorfordon inblandat och det var även inom den kategorin som majoriteten av dödsfallen inträffade. En sammanställning av andel cykelolyckor per olyckstyp går att se i Figur 10.



Figur 10. Andel cykelolyckor mellan 2012–2021 uppdelat utifrån olyckstyp. Källa: STRADA

Det saknas utförliga beskrivningar av olycksförloppet kring cykelolyckorna och det är därför inte möjligt att analysera varför olyckorna inträffat. Region Sörmland har emellertid kunnat göra en översiktlig bedömning huruvida olyckan inträffat till följd av bristande drift och underhåll. Data som beskriver vägens tillstånd vid olyckstillfället har använts och ställts mot om det varit en faktor som orsakat olyckan. Enligt bedömningen har drygt två femtedelar, 41 %, av singelolyckorna inträffat till följd av bristande drift och underhåll. De främsta orsakerna har då varit hala cykelvägar till följd av is/snö, att rullgrus inte avlägsnats från cykelvägarna på våren eller att underlaget är ojämnt, oftast i samband med ombyggnationer. För samtliga cykelolyckor kan 29 % hänvisas till brister i drift och underhåll.

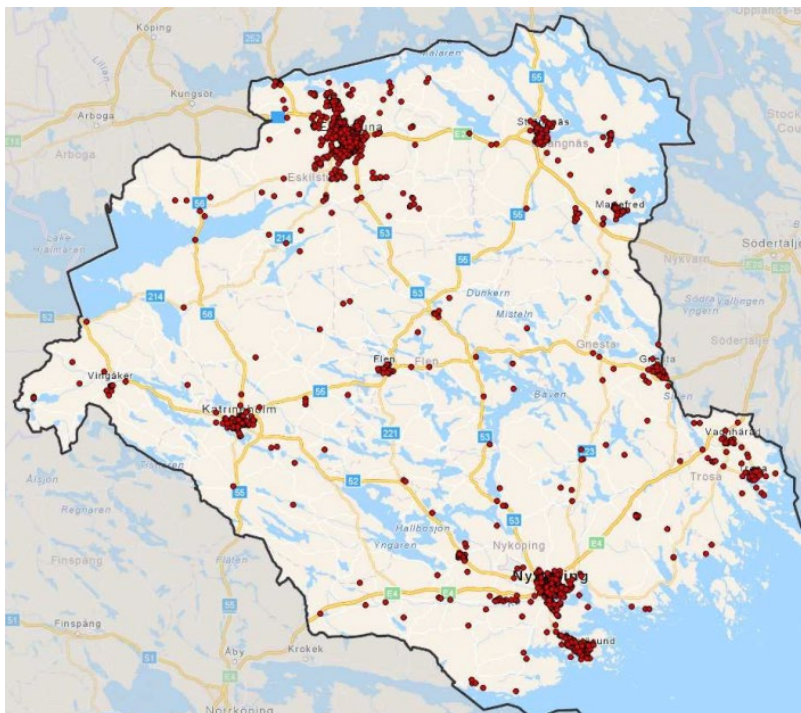
De allra flesta olyckorna i Sörmlands län, 72 %, inträffar på det kommunala vägnätet. Det varierar däremot något beroende på olyckstyp, vilket kan ses i Figur 11 nedan. På enskilda vägar är nästan 90 % av olyckorna singelolyckor, medan motsvarande siffra är 60 % för det kommunala vägnätet och 56 % för det statliga vägnätet. Olyckor med cykel och motorfordon inblandade sker oftast på kommunala och statliga vägar. På enskilda vägar kan nästan 45 % av cykelolyckorna hänvisas till bristande drift och underhåll.



Figur 11. Typ av cykelolycka utifrån väghållare. Källa: STRADA

Platsanalys av olyckorna

Vid utvärdering av den geografiska fördelningen av cykelolyckor påvisas att 75 % av cykelolyckorna i länet sker i tätbebyggda miljöer. Figur 12 visar en karta där samtliga cykelolyckor som inträffat i Sörmland mellan 2012–2021 är markerade. Som kan ses i kartan har de flesta olyckorna, motsvarande 72 % av totala antalet, inträffat i Eskilstuna och Nyköpings kommun. Det kan förklaras av att Eskilstuna och Nyköping är de två största kommunerna i länet med högst trafikflöden vad gäller cyklister, fotgängare och motorfordon.



Figur 12. Karta över de cykelolyckor som inträffat i Sörmland 2012–2021. Källa: STRADA

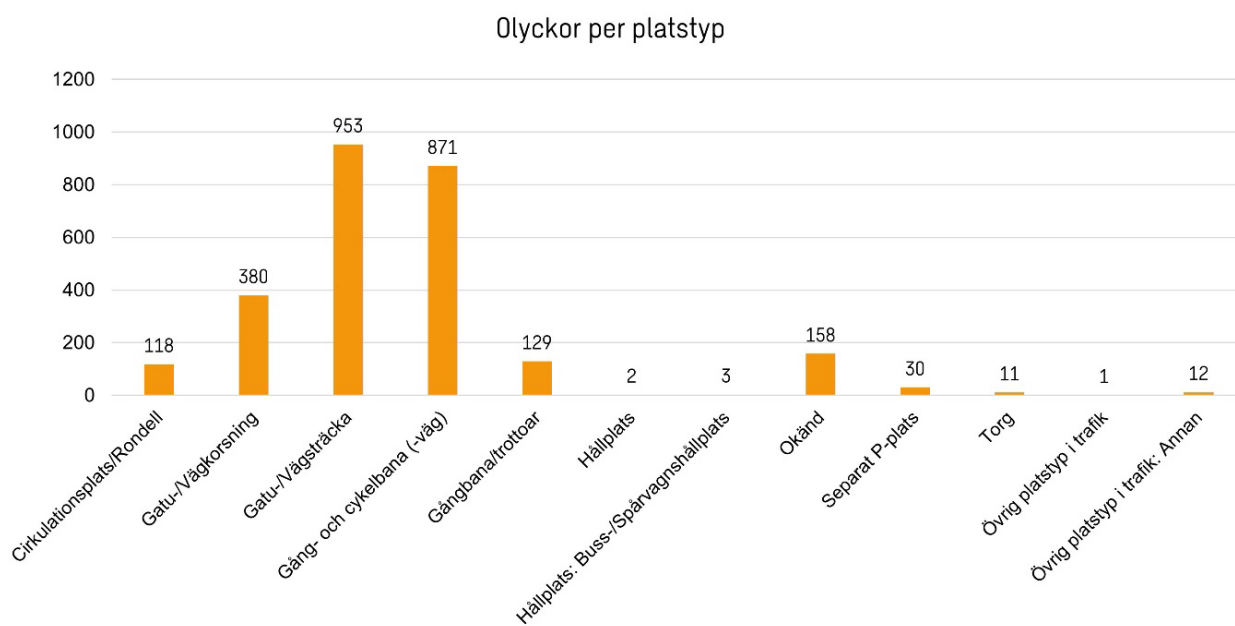
Sett till cykelolyckor per 1000 invånare ligger Eskilstuna och Nyköping också högt, med 11,1 respektive 12,4 olyckor per 1000 invånare. Det kan ge indikation på att cykeln används mer frekvent som färdmedel i dessa städer. Bland de mindre orterna är antalet olyckor per invånare betydligt lägre, förutom i Oxelösund där det inträffat 12,2 olyckor per 1000 invånare.

Region Sörmland har genomfört en GIS-analys för att identifiera platser i länet som har stor koncentration av olyckor. Sammanlagt har 20 olika platser sammanställts där totalt 173 cykelolyckor, motsvarande 6 %, har inträffat under perioden 2012–2021. Som kan ses nedan i Tabell 7 har de flesta av platserna, 14 av 20, identifierats i Eskilstuna. Där har totalt 123 cykelolyckor inträffat under perioden. I Katrineholm identifierades en plats, där sju olyckor har inträffat, och i Nyköping har fem platser identifierats där totalt 43 olyckor har inträffat.

Tabell 7. Platser i Sörmland där flest cykelolyckor inträffat under perioden 2012–2021.

Nr	Korsning	Kommun	Antal olyckor	Lindriga	Måttliga	Allvarliga
1	Hamnvägen/Arnöleden	Nyköping	6	5	0	1
2	Hospitalsgatan/Västra Storgatan	Nyköping	8	5	2	1
3	Brunnsgatan/Blommenhovsvägen	Nyköping	11	10	1	0
4	Stenbrovägen/Stockholmsvägen	Nyköping	10	9	1	0
5	Östra Rundgatan/Lennings väg	Nyköping	8	7	1	0
6	Fredsgatan/Kungsgatan	Katrineholm	7	6	1	0
7	Torshällavägen/Västergatan/Carlavägen	Eskilstuna	14	11	3	0
8	Grängsgatan/Västergatan	Eskilstuna	7	5	2	0
9	Strandgatan/Nybron/Västergatan	Eskilstuna	7	9	0	0
10	Hamngatan/Nybrogatan	Eskilstuna	13	11	2	0
11	Rademachergatan/Nybrogatan	Eskilstuna	10	6	2	2
12	Tullgatan/Västermarksgatan	Eskilstuna	9	8	1	0
13	Kyrkogatan/cykelbana	Eskilstuna	7	6	1	0
14	Kungsvägen/cykelbana	Eskilstuna	10	5	3	2
15	Zetterbergsgatan/Tegelbruksgatan	Eskilstuna	6	5	1	0
16	Gillbergavägen/Skogstorpsvägen	Eskilstuna	10	9	1	0
17	Vasavägen/Stenkvistavägen	Eskilstuna	7	6	1	0
18	Tegelbruksgatan/Östra Åsgatan	Eskilstuna	7	5	2	0
19	Sveaplan	Eskilstuna	10	7	3	0
20	Västermarksgatan/Kyrkogatan	Eskilstuna	6	4	1	1

De allra flesta olyckorna sker i blandtrafik längst gatu- och vägsträckor samt på befintliga gång- och cykelbanor. Enbart en femtedel av cykelolyckorna inträffade i gatu- och vägkorsningar och cirkulationsplatser. Figur 13 visar en sammanställning av cykelolyckorna i länet utifrån platstyp.



Figur 13. Cykelolyckor fördelade utifrån platstyp. Källa: STRADA

4. Goda exempel i Sörmland

Det har det senaste året dykt upp många goda exempel över insatser som ska främja cykling i Sörmland. En sammanställning av de olika insatserna kan ses nedan i Figur 14 och därefter följer en beskrivning av respektive insats. Viktigt att förtydliga är att detta bara är ett urval av många goda aktiviteter som har genomförts i Sörmland. Avsnittet nedan ska inte ses som en fullständig sammanställning, utan som exempel på cykelfrämjande insatser.



Figur 14. En sammanställning över goda exempel på insatser som främjar cykling i Sörmland. Figuren är skapad till denna rapport.

Cykelpanelen i Eskilstuna

Eskilstuna kommun har startat upp en cykelpanel för att fånga upp synpunkter och önskemål från sina medborgare. Syftet med cykelpanelen är att synliggöra cyklisternas behov och intressen för att på så sätt kunna prioritera bland insatser. Målet är att det på sikt ska vara cirka 100 personer i panelen bestående av såväl vanecyklisterna som personer som cyklar mer sällan. Deltagarna får nyhetsbrev, bjuds in till cykelträffar och agerar som referensgrupp och expertpanel i olika cykelsammanhang.

Vintercyklisterna i Nyköping

För att uppmuntra fler invånare att börja vintercykla i Nyköping genomför kommunen ett projekt som heter "Vintercyklist". Projektet har genomförts sedan 2019 och innebär att kommunen rekryterar deltagare som är intresserade av att börja vintercykla men som av olika anledningar inte har gjort det tidigare. Deltagarna utrustas med vinterdäck, lysen och reflexer i utbyte mot att de cyklar minst tre dagar i veckan från december till mars. Deltagarna får även svara på enkätundersökningar om sina resvanor och lämna synpunkter till kommunen om hur det är att cykla under vinterhalvåret. Resultatet av projektet har varit framgångsrikt och vintern 2022/2023 genomförs kampanjen för fjärde året i följd.

Tjänsten Resvana i Strängnäs

I samarbete med tjänsten Resvana har Strängnäs kommun tagit fram målgruppsinriktad information om lokala resealternativ med fokus på hållbart resande. Resvana är en digital plattform som använder sig av nudging/beteendepåverkan för att uppmuntra till resor med cykel, kollektivtrafik och andra hållbara färdmedel. I tjänsten finns bland annat en karta som visar platser i Strängnäs som underlättar hållbart resande, till exempel var det finns cykelpumpar och laddstolpar med mera. Det finns även verktyg för att planera resan till fots, med cykel och kollektivtrafik, exempelvis tips på gång- och cykelvägar.

Mobilitetsveckan i Flen

Den 16–22 september varje år anordnas den ”Europeiska mobilitetsveckan” som är ett europeiskt initiativ för att underlätta och uppmuntra till ett hållbart resande. Flens kommun har varit med de senaste åren och har bland annat utfört projekt med så kallade ”vandrande skolbussar” som innebär att grupper med barn gör sällskap till skolan och där föräldrar och lärare turas om att följa barnen till skolan. För barnen innebär promenaden att de får motion och frisk luft samtidigt som de får umgås med sina kompisar och prata av sig innan de kommer fram till klassrummet. Dessutom får de träning i att vistas i trafiken vilket skapar en trygghet både för föräldrarna och barnen.

Cykling utan ålder i Trosa och Gnesta

Trosa och Gnesta kommun är medlemmar i nätverket ”Cykling utan ålder”. Det innebär att äldreboenden i de båda kommunerna har tillgång till eldrivna lastcyklar som gör att de boende får möjlighet att komma ut i naturen och känna vinden i håret. Cyklarna är anpassade för att de äldre ska kunna sitta säkert och bekvämt medan de rullar fram genom staden, besöker parker och njuter av utsikten längs kusten.

Hälsotrampet i Vingåker

Hälsotrampet är en kampanj för att få vanebilister att börja cykla till arbetet. Kampanjen anordnades första gången 2021 där Vingåkers kommun deltog som en av flera kommuner i Sörmland. I kampanjen rekryterades så kallade ”hälsotrampare” som fick genomföra kostnadsfria hälsoundersökningar före och efter en försöksperiod där de cyklade till arbetet under minst tre dagar i veckan i tre månader. De fick även lysen och reflexer samt regnkläder och cykelväskor för att underlätta cyklandet oavsett väder och årstid. Efter kampanjen upplevde deltagarna flera hälsofördelar, däribland minskad stress i vardagen, bättre sömn, mindre stillasittande, bättre motion och bättre välmående.

Sopsaltning i Katrineholm

Sopsaltning är en särskild metod för snöröjning som innebär att snön borstas bort från cykelbanan varpå ett saltlag läggs ut som motverkar isbildning och halka. Det gör att det är barmarksförhållanden året om, vilket ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister. Inför vintern 2021/2022 beslutade Katrineholms kommun att införa sopsaltning som driftsmetod. Därmed hoppas man kunna få fler att cykla under vintern, vilket ger positiva effekter på både folkhälsan och klimatet. Sopsaltningen är en viktig del i arbetet med kommunens transportmål liksom målen i Agenda 2030 om god hälsa, jämställdhet och hållbara städer.

Kustlinjen i Oxelösund

Kustlinjen är en populär cykelturistled som sträcker sig från Öregrund i norr till Västervik i söder. Cykelstråket går genom härliga kustmiljöer och omfattar bland annat Roslagagen, Stockholms skärgård och Sörmlandskusten. En viktig del i Kustlinjen är sträckan längs väg 510 mellan Oxelösund och Nyköping. Här har det länge saknats cykelinfrastruktur, men nu har Oxelösunds kommun tagit beslut om att anlägga en gång- och cykelväg längs sträckan. Utbyggnaden och investeringen görs i samarbete med Trafikverket.

Rena resan på Region Sörmland

Region Sörmland ingår i ett samverkansprojekt som heter ”Rena resan”, se Figur 15, och som syftar till att hjälpa invånare att minska sin klimatpåverkan från resor. Genom att visa fördelarna med att gå, cykla och åka kollektivt vill projektet att fler ska ställa om från bil till hållbara färdmedel. Exempel på aktiviteter som har genomförts i projektet är busskampanjer med hela 1000 vanebilister som fått prova på att åka gratis kollektivtrafik i 30 dagar för att på så vis testa en ny vana. En annan kampanj som har genomförts är testresenärer som fått prova på att låna en vikcykel under en försöksperiod för att därmed uppmuntra till kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik. Resultatet från kampanjen visar att 86 % av deltagarna skulle rekommendera andra att prova vikcykel som färd sätt och att nästan hälften av deltagarna kommer att fortsätta pendla med kollektivtrafik och cykel.



Figur 15. En bild hämtad från samverkansprojektet Rena Resan. Källa: [EU-projektet Fossilfritt 2030 – Rena resan.](#)

Cykel ombord på tåg och bussar

Även vanlig cykel är tillåten på de flesta tåg och bussar i Sörmland. Det gäller exempelvis på de nya Mälartågen som levererades 2019 och 2020 där det finns plats för upp till sex cyklar som kan fästas vid särskilda hållare i väggen. Även på landsbygdsbussar är det möjligt att ta med två cyklar per avgång som kan fästas på en cykelhållare bakom bussen eller förvaras i bagageutrymmet. Varken på tåg eller bussar kostar det något extra att ta med cykeln, vilket ger goda förutsättningar för rekreationscykling och cykelturism över hela Sörmland.