



CYKELTRENDRAPPORT



SVENSK
CYKLING

Innehåll

FÖRORD	3
ÅRETS HETASTE CYKELTRENDER	4
ELCYKELBOOMEN	6
SÅ MYCKET CYKLAR VI	8
FARLIGA CYKLISTER?	9
SIFO OM CYKLAR PÅ TÅG	10
DEBATT: CYKLAR PÅ TÅG	11
DEN OTIPPADE CYKELTRENDEN	12
CYKELSTÖLDERNA MINSKAR	13
UPPÅT FÖR BRANSCHEN	14
OPINIONSPRISET	15
KONTAKTUPPGIFTER	16

CYKLING I TIDEN

Du håller i händerna en rapport från Svensk Cykling. Vi är en paraplyorganisation med syftet att samla landets samtliga cykelorganisationer under samma tak. Tillsammans blir vi en starkare röst för cykling i Sverige. Tidigare FoG (Svenska Cykelfabrikant- och Grossistföreningen) ändrade under 2015 sin organisation och heter numera Cykelbranschen för att bättre tillvarata branschens frågor. I nya Svensk Cykling ingår organisationerna Cykelbranschen, Cykelfrämjandet, Svenska Cykelförbundet, Naturskyddsföreningen och Vätternrundan.

Vårt arbete har som mål att cyklandet i Sverige ska öka och att förutsättningarna för cykling i ett bredare perspektiv ska förbättras. Mycket har hänt på det området, men minst lika mycket arbete kvarstår.

Cyklister har till exempel systematiskt misshandlats i den statliga transportpolitiken, där klyftan mellan ord och handling ofta tycks avgrundslig. Att staten prioriterat välvilliga fraser framför handfasta åtgärder har snarare varit regel än undantag. Och resultatet är otvetydigt: bygger vi inte ut cykelinfrastrukturen så kommer inte cyklandet att öka.

För att möjliggöra ett ökat cyklande krävs regelförenklingar och förändringar som prioriterar cyklingen, främst på bilisternas bekostnad. Att cykling tillåts i vägbanan även när cykelbana finns borde vara en självklarhet, inte minst hantera den trängsel som numera råder i många städers cykelbanor och skillnaderna mellan olika cyklisters tempo. Det bör också bli tillåtet med högersväng vid rött ljus och skyltning som medger cykling mot "enkelriktat". Bashastigheten i tätorter bör också sänkas markant.

Möjligheten att anlägga fristående cykelvägar begränsas idag av kravet på anslutande bilväg. Det måste alltså bli enklare att bygga cykelinfrastruktur, och det gäller även de så kallade 2+1-vägarna med vajer som tyvärr omöjliggör säker cykeltrafik längs många sträckningar där alternativa cykelvägar saknas.

Med detta sagt, får vi aldrig glömma bort att cykling också är roligt, smart och hälsosamt. Allt fler svenskar har till exempel upptäckt att cykeln är ett träningsredskap som klår det mesta – det syns inte minst i det enorma intresset för ett motionslopp som Vätternrundan. I år tog 95 procent av platserna slut på två minuter. Inom tre timmar var loppet fullt. Det handlar alltså om en modern positiv folkrörelse, som gör gott för folkhälsan.

I Svensk Cyklings Cykeltrendrapport 2016 belyser vi båda sidorna av cyklingens villkor i Sverige – och vi gör det genom att samla relevant material från det gångna cykelåret. Dessutom presenterar vi vår årliga trendspaning, baserad på all den erfarenhet och kompetens som finns i cykelfackhandeln.

Trevlig läsning!

Klas Elm, VD Svensk Cykling

Lars Strömberg, ordförande Svensk Cykling

ÅRETS HETASTE CYKEL- TRENDER

...och en bubblare:

LASTCYKELN

Det sker en snabb utveckling av cykeln och det föds nya cykeltyper för olika behov och användargrupper. Nya cykeltyper i kombination med teknik skapar också förutsättningar för nya användningsområden av cykeln och näringar. Inom området citylogistik och godstransporter har nya typer av fordon som till exempel el-assisterade lastcyklar blivit allt vanligare, och en allt viktigare lösning på städernas transport- och trängselsproblem. Lastcykeln blir nu allt vanligare även bland privatpersoner och familjer. Med hjälp av en lastcykel kan man handla, hämta barn och sköta andra sysslor som underlättar vardagen.

1 ELCYKELN

Flera europeiska länder ligger före Sverige, men nu börjar intresset för elcyklar att nå kokpunkten. I början av året öppnade landets första elcykelvaruhus i Stockholm, Cycleurope startar elcykelproduktion i Sverige och försäljningssiffrorna rakar i höjden. I Sifo-undersökningen som gjordes på uppdrag av Svensk Cykling svarade över en tredjedel att de kan tänka sig att köpa en elcykel

2 MTB

Svensken har i allt högre utsträckning börjat använda cykeln som ett träningsredskap utomhus. Enligt Sifo-undersökningen som Svensk Cykling lät göra tidigare i år är det så många som 48 procent av svenska folket brukar cykla för träning och motion varje vecka. Motionslopp som Vätternrundan har växt lavinartat på senare år. Men många vill också ut i skogen och träna och ha roligt samtidigt. Förutom elcykeln är det nämligen MTB som nu ökar försäljningsmässigt, det senaste året med hela 22 procent.

3 TJÄNSTECYKELN

Tjänstecykeln slår nu igenom på bred front. Många företag och inte minst offentlig sektor har upptäckt fördelarna med att erbjuda tjänstecyklar till personalen. Ett lyckat exempel från Jönköping visar att efter två omgångar med erbjudandet om förmånscyklar till de anställda i kommunen rullar nu 1 897 nya cyklar i Jönköpings kommun. I den backiga staden är hela 1 083 utav dessa elcyklar. I flera andra svenska kommuner är nu liknande projekt på gång – en tydlig trend som kommer att fortsätta att växa.

ELCYKELBOOMEN ÄR HÄR

VAR TREDJE SVENSK KAN TÄNKA SIG KÖPA ELCYKEL



Mer än en tredjedel av svenska folket skulle kunna tänka sig att köpa en elcykel. Det visar en färsk Sifo-undersökning som gjorts på uppdrag av Svensk Cykling. Bland unga vuxna är siffran ännu högre, 44 procent.

– Vi närmar oss övriga Europa där elcykeln är ett vanligt inslag i stadsbilden, säger Klas Elm, VD Svensk Cykling.

När cykelförsäljningen fortsatt att öka från en redan hög nivå har el-assisterade cyklar rekordökat – med närmare 70 procent föregående år. Många företrädare i cykelfackbranschen har förutspått elcykelns nära föreliggande genombrott i Sverige. Och ska man döma av den nya Sifo-undersökningen tyder mycket på att det kan stämma.

Den färska undersökningen visar att så många som 36 procent, alltså drygt en tredjedel av befolkningen,

säger sig kunna tänka sig att köpa en elcykel. I åldersgruppen unga vuxna (upp till 29 år) är siffrorna ännu högre – här säger så många som 44 procent att de kan tänka sig att köpa en elcykel.

– Elcykeln är het nu, och vi tror det främst handlar om att tveksamma bilister nu börjar välja cykeln som transportmedel, säger Klas Elm, VD Svensk Cykling, som menar att vi nu börjar närma oss ett europeiskt mönster:

– I många andra europeiska länder är elcykeln ett mer etablerat inslag i stadsbilden och i takt med att vi ser

hur intresset och försäljningen skjuter i höjden närmar vi oss kontinenten.

I Sifo-undersökningen ställdes också frågan ”Äger du själv en elcykel?”. Den något överraskande höga siffran blev att 6 procent svarade ja på den frågan. I åldersgruppen 60–64 år var siffran högre, nämligen 11 procent.

– Det är en förvånansvärt hög siffra – den bör kanske tolkas försiktigt, vi behöver titta mer på om det kan

stämma, men visst indikerar den något väldigt intressant, säger Klas Elm.

Sifo-undersökningen gjordes 19–21 april och 1 098 intervjupersoner deltog.

Det säljs allt fler elcyklar i Sverige. I år väntas försäljningen öka till cirka 45 000 sålda elcyklar, vilket kan jämföras med förra året då cirka 30 000 elcyklar såldes.

Cykelboomen är här – det är inget snack om saken. I och med årets försäljningsökning står elcykeln nu för cirka sju procent av den totala marknaden. 2015 såldes cirka 30 000 elcyklar i landet, i år har försäljningen ökat till cirka 45 000 cyklar.

I flera europeiska länder står elcykeln för en marknadsandel mellan 15–20 procent, men den är ännu så länge lägre i Sverige, här är marknadsandelen idag cirka sju procent.

Allt talar för att intresset kommer att fortsätta att växa, enligt samtliga bedömare i branschen. Inte minst lockas tveksamma bilister att välja cykel som transportmedel.

FÖRSÄLJNINGEN REKORDÖKAR

Så mycket CYKLAR SVENSKEN

En tredjedel av svenska folket cyklar varje vecka, och nära halva befolkningen använder cykeln för träning varje vecka. Det visar en ny Sifo-undersökning som gjorts på uppdrag av Svensk Cykling.

– De som cyklar varje dag är att gratulera, det är ett smart sätt att klara av sin nödvändiga dos av minst 30 minuter fysisk aktivitet per dag, säger Klas Elm, VD Svensk Cykling.

När Svensk Cykling bad Sifo undersöka Sveriges status som cykelnation ställdes frågan hur ofta man cyklar till jobb eller skola. 29 procent eller nästan en tredjedel av svenska folket cyklar varje vecka. 21 procent av svenska folket cyklar minst tre dagar per vecka. Andelen som cyklar fyra dagar eller fler i veckan är 15 procent.

– Det är roligt att så många svenskar cyklar regelbundet. Ur ett folkhälsoperspektiv vore det förstås önskvärt om ännu fler cyklade dagligen. Forskning visar ju vikten av att röra på sig minst 30 minuter per dag, och de som cykelpendlar varje dag har ju smart nog redan klarat av den nödvändiga dagliga fysiska aktiviteten, säger Klas.

När det gäller just fysisk aktivitet och träning har cykeln för övrigt upplevt en boom utan like i Sverige på senare år. Det visar Sifo-undersökningen med önskvärd tydlighet:

48 procent av svenska folket brukar cykla för träning och motion varje vecka, och nära en tredjedel, 29 procent

av svenska folket brukar cykla för träning och motion minst två dagar i veckan. 16 procent av svenska folket gör samma sak minst tre dagar i veckan.

– Signalerna från stora aktörer som Vätternrundan och cykelfackhandeln är entydiga – intresset för att träna med cykel bara fortsätter att öka.

Vad det gäller skillnader i cyklandet mellan de tre storstadsregionerna visar Sifo-undersökningen att det är Malmö som kommit längst som cykelstad. 62 procent av de boende i Malmöområdet cyklar varje vecka. Därefter kommer Stockholm med 45 procent som cyklar varje vecka och Göteborg med 43 procent.

– Det är inte förvånande att det cyklas mer i Malmö, staden har varit effektiv i sitt arbete för att främja cykling och det ger utdelning, säger Klas Elm.

För mer information, kontakta:
Klas Elm, VD Svensk Cykling 0704 – 58 01 08

SVENSK CYKLING AVLIVAR MYTEN OM FARLIGA CYKLISTER

Det är en myt att cyklister är trafikfarliga.

– Nu är det dags att redovisa fakta. Som det faktum att av 183 000 böter för trafikbrott förra året står cyklister för knappt tre promille, säger Klas Elm, VD i Svensk Cykling, som menar att debatten präglas av faktafusk.

– Den verkliga konflikten i trafiken beror på en ny trafikmaktionsordning. Bilar har tidigare dominerat stadsbilden. Nu tar cyklister sin rättmätiga plats. Då rubbas maktordningen och en konflikt uppstår om fördelning av markyta och vilket trafikslag som ska prioriteras när det gäller framkomlighet, säger Klas Elm, VD Svensk Cykling.

Svensk Cykling har undersökt hur fördelningen av ordningsbot för trafikbrott ser ut. Totalt utfärdades knappt 183 000 böter under 2015. Av dessa utfärdades drygt 182 320 till bilister varav till exempel 166 328 till fortkörare och 905 till bilister som kört mot rött ljus.

För cyklister under samma period utfärdades ordningsbot till 517 cyklister, huvudsakligen på grund av rödljuskörning. Cyklister utgör således knappt tre promille av det totala antalet utfärdade böter under föregående år.

Sammanställningen för polisens inrapporterade trafikbrott under 2015 visar att det totalt anmälades omkring 80 000 brott mot trafikbrottslagen – 26 100 rattfylleri-brott, varav 13 100 skett under påverkan av narkotika och 32 000 fall av olovlig körning.

Statistiken för antalet personer misstänkta för trafikbrott är inte heller någon upplyftande läsning: under 2015 var cirka 9 550 personer misstänkta för rattfylleri

och nära 5 770 personer misstänkta för rattfylleri under påverkan av narkotika.

– Självklart beror siffrorna på vilka insatser polisen gör, men poängen är: cyklister kör inte ihjäl någon. Detsamma kan inte sägas om de bilister som kör mot rött, kör för fort eller kör bil påverkade av alkohol eller droger, säger Klas Elm och fortsätter:

– Debatten om den farliga cyklisten är ett klassiskt fall av anekdotisk bevisföring. Men bygger man argument på det viset ägnar man sig åt systematiskt faktafusk. Därför är det hög tid att vi tittar på fakta, säger Klas Elm

Cyklandet i städerna har ökat och därmed trängseln på cykelbanorna, som leder till mer friktion mellan trafikslag.

– Visst bryter även cyklister mot trafikreglerna, och det är en osunt aggressiv stämning i trafiken just nu, men det beror på att vi byggt hela vår infrastruktur för bilarnas framkomlighet och bekvämlighet.

Reflexmässigt pekas cyklister ut som problemet. Idén om att cyklister ska rätta sig in i ledet i bilsamhället och ”uppföstras”. Men det är inte cyklister som är boven i dramat.

S I F O - U N D E R S Ö K N I N G :

Cyklandet kan öka om cyklar tillåts på tåg

Var tredje svensk skulle cykla mer om cykeln gick att ta med i kollektivtrafik. Det visar en färsk Sifo-undersökning som gjorts på uppdrag av Svensk Cykling. Och bättre möjligheter att kunna ta med cykel på tåg skulle ge stort tillskott till turistnäringen.

Cykling har på senare år fått en viktigare status som transportslag i Sverige, men mycket kan göras för att cyklandet ska öka i landet. Svensk Cykling ville undersöka hur svenska folket ser på möjligheten att kunna ta med sig cykeln i kollektivtrafiken. Därför fick Sifo i uppdrag att ställa frågan "Skulle du cykla mer om du hade goda möjligheter att ta med cykeln i kollektivtrafik?"

28 procent, eller nära en tredjedel av svenska folket, svarade att de skulle cykla mer om de hade goda möjligheter att ta med cykeln i kollektivtrafik. Bland de unga vuxna var siffran ännu högre. Hela 45 procent i åldersgruppen upp till 29 år skulle cykla mer om de hade goda möjligheter att ta med cykeln i kollektivtrafik.

Ser man till storstadsregionerna är siffrorna ännu högre. 34 procent av boende i Stockholmsområdet skulle cykla mer om de hade goda möjligheter att ta med cykeln i kollektivtrafik. 33 procent av boende i Göteborgsområdet skulle cykla mer om de hade goda möjligheter att ta med cykeln i kollektivtrafik. 41 procent av boende i Malmöområdet skulle cykla mer om de hade goda möjligheter att ta med cykeln i kollektivtrafik.

Cykelturismen omsätter mångmiljardbelopp i Europa. Enligt en studie gjord av EU-parlamentet 2012 ger

cykelsemestrandet ett tillskott på 44 miljarder euro årligen till den europeiska ekonomin.

Det finns också starka miljöskäl för att kunna ta med cykeln på tåg och bussar. Cyklister använder kollektivtrafik i högre grad än traditionella turister, enligt samma rapport. Om de istället tvingas ta flyget eller bilen istället för klimatvänligare lösningar blir cykelturismen inte längre ett hållbart semesteralternativ.

I Sifo-undersökningen ställdes också frågan "Skulle du cykla mer om du hade goda möjligheter att ta parkera cykeln i anslutning till kollektivtrafik?"

24 procent av svenska folket skulle cykla mer om det fanns goda möjligheter att parkera cykeln i anslutning till kollektivtrafik.

Så många som 39 procent i åldersgruppen upp till 29 år skulle cykla mer om det fanns goda möjligheter att parkera cykeln i anslutning till kollektivtrafik.

Sifo-undersökningen gjordes 19–21 april och 1 098 intervjupersoner deltog.

SLÄPP IN CYKLARNA PÅ TÅG OCH BUSSAR!

Att ökad cykling leder till stora samhällsekonomiska vinster är nog de allra flesta överens om idag. Det finns heller inga vettiga argument mot exempelvis behovet av ett sammanhållande och utbyggt vägnät för cykel, om fler människor faktiskt ska kunna cykla till från jobb/skola eller för tränings skull.

Det saknas inte sällan god vilja att göra mer för cyklandet i landet, det visar till exempel föregående års rekord i antal riksdagsmotioner med cyklingstema. Däremot brister det tyvärr fortfarande alltför ofta i den besluts-mässiga handlingskraften. Ett av de mer graverande områdena handlar om bristande förmåga att skapa bättre möjligheter att kombinera cykel med kollektivtrafik.

Svensk Cykling lät för några år sedan Sifo undersöka svenska folkets cykelvanor, och den visade att med en kollektivtrafik anpassad till cyklisterna hade fler svenskar cyklat mer:

- 45 procent sade att de skulle cykla mer om de kunde ta med cykeln på buss/tåg/tunnelbana.

- 37 procent skulle cykla mer om det byggdes fler cykel-parkeringar.

I många europeiska länder är det idag enkelt, praktiskt och blir allt vanligare att ta med cykeln på tåget. Det är bra för cykelpendlare, det är bra för den i Europa stadigt växande cykelturismen. Så hur ser det då ut i Sverige?

Det som kanske framstår som mest häpnadsväckande är att viktiga delar av kollektivtrafiken inte själv väljer att skapa cykelvänliga tåg. I en undersökning som Banverket

utförde 2008 ansåg 92 procent av de tillfrågade att det borde vara möjligt att ta med cykeln på tåget.

40 procent av landets invånare bor inom två kilometer från en järnvägsstation. Det finns därför stor potential att öka andelen som cyklar till stationen, men också att öka det totala resandet med tåg. Det verkar dock inte SJ ha förstått. Under 2007–2011 beslutade SJ att det var okej att ta med sig cykeln på tåget. 2012 drogs möjligheten in av SJ, med hänvisning till problem med att lasta på och av cyklarna på tåget samt låg betalningsvilja hos resenärerna.

Tar en utmanare som MTR då chansen att utmana tröga jätten SJ i den här frågan? Nix. De hänvisar, efter att vi frågat om saken, till att det skulle behövas göras investeringar i säkerhetsmässiga ombyggnationer, investeringar man inte anser sig kunna göra.

Andra länder i Europa har löst cykelfrågan genom att ha dubbeldäckade tåg med många öppna ytor. I Danmark beslutade man för sex år sedan att det skulle bli gratis att ta med cykeln på Köpenhamns pendeltåg. Resultatet blev en succé och ökade antalet cyklister i Köpenhamn. Och det är inte bara cyklisterna själva som är nöjda utan hela 91 procent av de tillfrågade resenärerna sa att de gillade detta.

I centrala Köpenhamn är utrymmen på tågagnar väl anpassade för cyklister.

Klas Elm och Lars Strömgren, Svensk Cykling
(Artikeln publicerades ursprungligen i Aftonbladet 20/4-16)



DEN OTIPPADE CYKELTRENDEN

Elcykeln är hetare än någonsin, och allt fler svenskar både cykelpendlar och träningscyklar. Men årets mest överraskande cykeltrend stavas cykelförmån.

– Cykelbranschen ser att intresset ökat kraftigt, vilket visar att cykelkulturen i landet fortsätter att utvecklas, säger Klas Elm, VD Svensk Cykling.

Allt fler arbetsgivare erbjuder sina anställda en förmåns-cykel. Och intresset för cykel som förmån har ökat kraftigt enligt flera stora aktörer i Cykelbranschen, som organiserar landets ledande varumärken och företag inom försäljning och tillverkning av cyklar. Det visar en omfattande enkät bland som Svensk Cykling låtit göra bland medlemsföretagen i Cykelbranschen.

– Förmånscykeln innebär en vinst för både arbetstagare och arbetsgivare. Den anställda sparar pengar och arbetsgivaren får friskare personal. Att intresset ökar ser jag definitivt som att den svenska cykelkulturen utvecklas i fortsatt positiv riktning, säger Klas Elm, VD Svensk Cykling.

Vad förmånen är värd på öret beror på vad cykelköparen betalar i skatt och värdet på cykeln, men det finns pengar att spara för den anställda. Om fenomenet tidigare var tämligen okänt så har något hänt på senare tid – i cykel-fackhandeln och i producentledet märks nu ett allt större intresse

Från att tidigare nästan varit en okänd möjlighet märker såväl landets stora cykelhandlare som tillverkare att konsumenter i allt större utsträckning börjat upptäcka och intressera sig för avdraget.

RÄKNEEXEMPEL FRÅN SKATTEVERKET:

En anställd får låna en cykel som kostar 5 000 kronor i inköp och beräknas hålla i tio år. Den anställda bekostar själv service och reparationer för 300 kronor under året. Förmånsvärdet som läggs på inkomsten är 882 kronor. För den anställda blir det upp till 40 procent billigare än att köpa en egen cykel.

CYKELSTÖLDERNA I LANDET MINSKADE FÖRRÅ ÅRET - HALVERATS PÅ 20 ÅR

Antalet cykelstölder minskar i Sverige, enligt statistik ifrån BRÅ. Under 2015 minskade antalet stulna cyklar med 6 procent, och under tjugo års tid har cykelstölderna i landet nära på halverats.

Det är ny statistik från Brottsförebyggande Rådet, BRÅ som visar på en minskning av antalet anmälda cykelstölder i Sverige under 2015. Stölderna har minskat i hela landet med 6 procent från föregående år.

Siffrorna kan dock variera från år till år, så den verkligen intressanta förändringen ser man om man tittar bakåt under en längre tidsperiod. För 20 år sedan anmäldes 115 340 cyklar stulna i Sverige. 10 år senare kunde man se en kraftig minskning på 38 procent. Idag, efter ytterligare ett decennium, är antalet nere under 70 000 stulna cyklar i hela landet. Det innebär att cykelstölderna i Sverige har nära på halverats under en tjugoårig period.

– Man ska ta all statistik med en nypa salt, det kan finnas mörkertal och det handlar förstås också om benägenhet att anmäla. Med det sagt är det så klart glädjande och intressant att cykelstölderna minskar över tid, säger Klas Elm, VD för Svensk Cykling.

Desto svårare är det med stor säkerhet säga vad minskningen beror på. Men Klas Elm menar att det finns några faktorer som troligen är avgörande:

– I takt med att cykeln blivit ett mer accepterat transportfordon har vi lärt oss hur vi ska ta hand om och skydda våra cyklar. Vi har lärt oss vikten av att låsa fast cykeln i något fast föremål och att använda godkända, stöldsäkra lås köpta hos cykelfackhandeln. Kvaliteten på låsen har förstås också förbättrats avsevärt.

Bra kan givetvis bli bättre. Klas Elm pekar på några avgörande faktorer:

– I takt med att allt fler cykelpendlar måste vi ställa högre krav på bra cykelparkeringar – det gäller såväl på arbetsplatser som vid resecentrum och bostadshus. Att fler vågar ta cykeln är samhällsekonomiskt bra, så det finns bara fördelar med sådana satsningar.

STARK CYKELTREND GER FLER JÖBB

Cykelbranschens kurvor pekar uppåt, och alla ledande aktörer inom cykelindustrin kommer att anställa fler de kommande två åren. Det visar en undersökning inom cykelfackhandeln som gjorts på uppdrag av Svensk Cykling.

Samtliga stora aktörer i Cykelbranschen (fd FoG), som organiserar landets ledande varumärken och företag inom försäljning och tillverkning av cyklar, tror att möjligheterna för att de kommer att anställa fler personer kommande två år är mycket goda.

Det visar en enkät som Svensk Cykling låtit göra bland medlemsföretagen i Cykelbranschen.

Den optimistiska synen på framtiden är genomgående hos alla aktörer, alla tror på en uppåtgående kurva såväl för det egna företaget som cykelbranschen i stort.

En majoritet av aktörerna uppger dessutom att de redan anställt fler personer de senaste fem åren. För några, som Cykloteket, har andelen anställda ökat med så mycket som 30 procent, men i snitt handlar det annars

om ökningar i storleksordningen 10–15 procent på de allra flesta företagen inom branschen.

En stor producent som Cycleurope (Crescent, Monark, Bianchi) har ökat andelen anställda med 15 procent de senaste fem åren. Samma företag tror uppenbarligen på en gynnsam utveckling för elcykelförsäljning i Sverige – till hösten flyttar företaget hem sin elcykelproduktion från Frankrike till fabriken i Varberg.

Följande företag, tillverkare och försäljare, ingår i Cykelbranschen och har medverkat i enkäten: Intersport, Cycleurope, Skeppshult, Cykloteket, Sportson, Team Sportia, Duells, Vartex, Monark, Merida, Shimano, Nishiki, Scott, Jaguarverken.

Svensk Cyklings opinionspris till Expressenskribent

I år introduceras Svensk Cyklings opinionspris, som premierar insatser som påverkat synen på cykling i en konstruktiv anda. 2016 års pris går till Patrik Kronqvist på Expressen för hans initierade skrivande om cykelfrågor. Svensk Cykling har utsett Patrik Kronqvist, ledarskribent och biträdande politisk redaktör på tidningen Expressen till mottagare av 2016 års upplaga av Svensk Cyklings opinionspris.

MOTIVERINGEN LYDER:

Cyklandets status i Sverige har höjts avsevärt på senare år, men fortfarande återstår mycket arbete innan vi kan säga att samhället fullt ut börjar ta tillvara cyklings många förtjänster. En viktig del i arbetet för ökad cykling i landet är seriös opinionsbildning som lyfter upp cykelfrågor på den politiska agendan. I en tid när populistiska utfall mot cykling och cyklister alltför ofta får genomslag på bekostnad av seriös och konstruktiv diskussion, har Patrik Kronqvist stått för en hälsosamt saklig, initierad och samtidigt underhållande röst i den nödvändiga debatten om cyklings roll i ett framtida hållbart samhälle.

Patrik Kronqvist om att bli den första mottagaren av Svensk Cyklings opinionspris:

– Med tanke på att cykling står för var tionde resa i Sverige är ämnet väldigt underrapporterat. Och när det skrivs om cykling är vinkeln ofta negativ. Jag tror att det är en förklaring till att cyklister ofta får nöja sig med smala och dåligt underhållna cykelbanor. Med mina opinionstexter försöker jag motverka det genom att i stället lyfta fram fördelarna med ökad cykling.

FAKTA/SVENSK CYKLINGS OPINIONSPRIS

Svensk Cykling har sedan 2009 årligen delat ut ett politikerpris till politiker som gjort särskilt förtjänstfulla insatser för att lyfta upp cykelfrågor på den politiska agendan. Från och med 2016 byter priset namn till Svensk Cyklings opinionspris, och breddas samtidigt. Det nya priset kan delas ut till en eller flera personer, företag, organisationer, fenomen eller institutioner som genom opinionsbildning påverkat samhällets syn på cykling i en konstruktiv anda.

VAD ÄR SVENSK CYKLING?

Svensk Cykling är en paraplyorganisation med syftet att samla Sveriges samtliga cykelorganisationer under samma tak. Tillsammans blir vi en starkare röst för cykling i Sverige. Tidigare FoG (Svenska Cykelfabrikant- och Grossistföreningen) ändrade under 2015 sin organisation och heter numera Cykelbranschen för att bättre tillvarata branschens frågor. I nya Svensk Cykling ingår organisationerna Cykelbranschen, Cykelfrämjandet, Svenska Cykelförbundet, Naturskyddsföreningen och Vätternrundan.

KONTAKTUPPGIFTER

Vill du veta mer om Svensk Cykling, vilka vi är och vad vi står för – tveka inte att höra av dig! Vårt kansli i Stockholm har telefonnummer 08-508 938 00 och faxnummer 08-508 938 01.

VD

Klas Elm, träffas på tel 070-458 01 08
eller via e-post klas.elm@branschkansliet.se

ORDFÖRANDE

Lars Strömgren, träffas på telefon 073-655 45 82
eller via e-post lars.stromgren@svenskykling.se

PRESSMATERIAL

Om det gäller pressmaterial kan även vår kommunikationsbyrå Welcom hjälpa till. Adam träffas på 031-10 85 70 (vxl).

POSTADRESS

Svensk Cykling
Klara Norra Kyrkogata 31
Box 22 307
104 22 Stockholm

www.svenskykling.se

