



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 30.9.2025
COM(2025) 566 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET
om framstegen när det gäller genomförandet av den europeiska förklaringen om cykling

1. INLEDNING

Den europeiska förklaringen om cykling¹ är ett gemensamt politiskt uttalande som undertecknades av Europaparlamentet, rådet och Europeiska kommissionen den 3 april 2024. Det är det första dokumentet som erkänner cykling som ett av de mest hållbara, tillgängliga och inkluderande, billiga och hälsosamma transport- och rekreationssätten och dess centrala betydelse för det europeiska samhället och ekonomin.

Transporter har en central betydelse för social integration och ekonomisk utveckling, för att skapa arbetstillfällen och för att främja tillgången till samhällsviktiga tjänster. De är dock fortfarande en betydande källa till utsläpp av växthusgaser och föroreningar. Syftet med denna förklaring är att frigöra hela cyklingspotentialen i EU för att hjälpa till att hantera dessa problem.

Förklaringen fastställer riktningen för nuvarande och framtida politik och initiativ med anknytning till cykling.

Den beskriver åtta principer och 36 politiska åtaganden som ska göras på EU-nivå, nationell, regional och lokal nivå för att vägleda den framtida politiska utvecklingen och ett konsekvent genomförande av åtgärder. Även om förklaringen inte är rättsligt bindande har den stor politisk betydelse, eftersom den erkänner att främjandet och genomförandet av dess principer är ett gemensamt åtagande och ansvar för EU och dess medlemsstater.

För varje kapitel i förklaringen ger denna lägesrapport en allmän översikt över de åtgärder som vidtagits inom ramen för cyklingsrelaterade strategier, åtgärder och initiativ på europeisk, nationell, regional och lokal nivå och som bidrar till genomförandet av förklaringens principer. Rapporten innehåller exempel på de framsteg som gjorts i detta avseende, och den beskriver möjliga sätt att främja cykling för att öka och underlätta dess fortsatta användning.

2. KAPITEL I: UTVECKLA OCH STÄRKA CYKLINGSPOLITIKEN

På EU-nivå har Europeiska kommissionen som en omedelbar uppföljning av den europeiska förklaringen om cykling uppmanat medlemsstaterna att utse nationella kontaktpunkter för cykling. I detta nya särskilda nätverk diskuteras gemensamma utmaningar, utbyts bästa praxis och genomförandeåtgärder samt övervakas framstegen på EU-nivå och nationell nivå. Nätverket omfattar nationella kontaktpunkter från 26 medlemsstater² och har formellt inrättats som en del av expertgruppen för mobilitet i städer³. För att säkerställa en inkluderande strategi och aktivt involvera ett bredare spektrum av berörda parter, däribland sammanslutningar av städer och regioner och företrädare för industrin, har dessutom en särskild undergrupp inom expertgruppen för mobilitet i städer inrättats för att övervaka genomförandet av förklaringen.

Expertgruppen för mobilitet i städer identifierade och följde över 20 nationella åtgärder, däribland nya eller nyligen uppdaterade cykelstrategier, planer, förklaringar och politisk utveckling⁴. Vissa av dessa åtgärder har antagits som ett direkt resultat av förklaringen. Hittills har 14 medlemsstater infört en nationell strategi för cykling eller liknande planer⁵. Flera länder arbetar med att utveckla nya politiska planer och uppdatera eller genomföra befintliga planer. Litauen har till exempel tagit ett stort steg framåt genom att anta sin första nationella strategi

¹ EUT C, C/2024/2377, 3.4.2024, <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2377/oj>.

² Vid tidpunkten för utarbetandet av lägesrapporten hade Italien ännu inte utsett någon nationell kontaktpunkt för cykling. [E03863](#) som infördes genom [kommissionens beslut \(C\(2022\) 5320\)](#) (inte översatt till svenska).

³ Expertgruppen för mobilitet i städer har bidragit till lägesrapporten: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_sv (inte översatt till svenska).

⁴ https://www.ecf.com/media/resources/2024/The-State-of-National-Cycling-Strategies-in-Europe-2024_ECF_final%2041212.pdf (inte översatt till svenska).

för cykling någonsin⁶. Landet har också infört en ny förordning för planering och utformning av cykelinfrastruktur⁷, som fastställer nationella standarder för att säkerställa säkra, tillgängliga och högkvalitativa cykelanläggningar.

I förklaringen uppmanades också stadsmyndigheterna att vidta åtgärder.

Parma (Italien) lade till exempel fram en utfästelse om åtagande att genomföra den europeiska förklaringen om cykling⁸, med fokus på att utveckla och förbättra sin cykelinfrastruktur, främja cykling som den föredragna formen av vardagstransport och stödja cyklingsrelaterade företag och tjänster.

Under tiden stödde storstadsområdet i Barcelona (Spanien) formellt den europeiska förklaringen om cykling under storstadsfullmäktiges plenarsammanträde⁹. Insatser för att uppnå klimatneutralitet inriktades på i) utveckling av befintlig cykelinfrastruktur, ii) utbyggnad och optimering av säkra cykelparkeringsanläggningar, iii) stöd till offentlig cykeldelning i storstadsområdet och iv) anordnande av utbildnings- och lärandeverksamhet.

Flera städer i EU uppvisar också framsteg och ett starkt engagemang för att utveckla, anpassa och stärka cyklingspolitik och strategierna för cykling för att uppnå sina ambitiösa klimatneutralitetsmål. De åtog sig att uppnå dessa mål genom sina klimatstadskontrakt¹⁰ som en del av uppdraget 100 klimatneutrala och smarta städer¹¹. Dresden (Tyskland) strävar till exempel efter att öka cyklingens andel till 75 % fram till 2035, medan Århus (Danmark) vill öka denna andel till 50 % fram till 2030 och Gävle har för avsikt att bli en av Sveriges främsta cykelstäder fram till 2025 genom att fördubbla antalet cykelresor jämfört med 2018.

Om man tittar bortom EU:s gränser inspirerade antagandet av EU-förklaringen om cykling liknande initiativ, såsom *Declaration for Green Mobility of South East European Parties and Observing Participants: moving forward together towards a green mobility* vid Green Mobility Summit, som organiserades av transportgemenskapen¹² den 6–7 juni 2024 i Sarajevo (Bosnien och Hercegovina)¹³.

Under tiden stimulerar flera andra åtgärder på EU-nivå samt nationell och lokal nivå utvecklingen/valet av cykling i EU.

Planer för hållbar mobilitet i städer

Genom förordning (EU) 2024/1679¹⁴, som utgör ytterligare en viktig milstolpe på EU-nivå, införs ett rättsligt krav på att 431 stadsområden ska anta en plan för hållbar mobilitet i städer

⁶ <https://sumin.lrv.lt/en/sector-activities/sustainable-mobility/national-strategy-and-action-plan-for-cycling-promotion-by-2035/> (inte översatt till svenska).

⁷ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/4b1abe31ac3611efaae6a4c601761171?jfwid=n3y3fwa09> (inte översatt till svenska).

⁸ <https://civitas.eu/news/the-city-of-parma-commits-to-eu-cycling-declaration-implementation-at-the-civitas-forum> (inte översatt till svenska).

⁹ <https://www.amb.cat/es/web/mobilitat/actualitat/noticies/detall/-/noticia/trobada-amb-l-ecf/25467221/11704>.

¹⁰ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc> (inte översatt till svenska).

¹¹ https://research-and-innovation.ec.europa.eu/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/eu-missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_sv (inte översatt till svenska).

¹² Transportgemenskapen är en internationell organisation på området mobilitet och transport. Den har 36 deltagare – Europeiska unionens medlemsstater företrädda av Europeiska kommissionen, de sex länderna i Sydösteuropa (Albanien, Bosnien och Hercegovina, Kosovo*, Montenegro, Nordmakedonien och Serbien) och de tre observerande deltagarna (Georgien, Moldavien och Ukraina), <https://www.transport-community.org/>.

¹³ <https://www.transport-community.org/annual-summit/annual-summit-2024/> (Annex II - Pledging for a Greener Future - Declaration on Cycling as a Sustainable Mode of Transport).

¹⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013 (EUT L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

senast 2025. Enligt förordningen ska också multimodala knutpunkter för persontrafik utvecklas senast 2030 för att underlätta förbindelser på första och sista kilometern, inbegripet tillgång till kollektivtrafik och infrastruktur för aktiv mobilitet. Förordningen innehåller krav för att säkerställa kontinuitet och tillgänglighet för cykelbanor vid uppbyggnad eller uppgradering av infrastruktur och för att bygga cykelparkeringsanläggningar i närheten av järnvägsstationer för att främja aktiva transportsätt.

Den uppdaterade versionen av 2019 års vägledningsdokument om hur man stöder och uppmuntrar cykling som en del av en plan för hållbar mobilitet i städer kommer att tillhandahållas i slutet av 2025 och innehålla den senaste kunskapen och bästa praxis för att hjälpa städer att förbättra sin cykelinfrastruktur, cykelpolitik och marknadsföringsverksamhet.

Många städer har inkluderat åtgärder som prioriterar cykling i sina planer för hållbar mobilitet i städer. Münster (Tyskland) fokuserar till exempel på att bygga högkvalitativa cykelprioriterade gator och uppgradera cykelnätverket, medan Barcelona (Spanien) utarbetade ett program för fordon för cykel- och persontrafik inom ramen för sin plan för mobilitet i städer 2024, med fokus på omfattande nätverksförbättringar och säkrare cykelinfrastruktur. I Bologna (Italien) har mobilitetsplaneringen för första gången någonsin fungerat som utgångspunkt för utvecklingen av den territoriella storstadsplanen¹⁵. Planen hjälper 55 kommuner i storstadsområdet att anpassa sin markanvändningspolitik och sina mobilitetsstrategier till varandra. Detta sker genom integrering av centrala operativa verktyg och viktiga sektorsstrategier såsom planen för cykling i storstaden. Vilnius tilldelades priset Europas miljöhuvudstad¹⁶ 2025 som föregångare i stadens gröna omställning, bland annat när det gäller cyklingsåtgärder i linje med dess plan för hållbar mobilitet i städer, såsom kontinuerlig utveckling av cykelbanor och en ny standard för gatuinfrastruktur som prioriterar aktiv mobilitet.

Mobilitetsmönster

Med utgångspunkt i en omfattande analys som genomfördes i alla EU:s medlemsstater 2021, med den första uppsättningen resultat som rapporterades i 2022 års studie om nya mobilitetsmönster i europeiska städer¹⁷, håller en pågående EU-studie nu på att utvidga analysen av data för att ge en bättre förståelse av sociodemografiska egenskapers effekter på resebeteendet. Studien omfattar cykling som ett av flera färdssätt som undersöks. Dess resultat bör ge ytterligare insikter om användningen av cykling och potentiell framtida utveckling. En preliminär analys visar att cyklingens andel är relativt konstant på nationell nivå.

Mobilitetsstyrning

Den årliga utmärkelsen MOBILITYACTION Award¹⁸ erkänner spetskompetens i system för mobilitetsstyrning från företag, institutioner, det civila samhällets organisationer, medborgarinitiativ och kommuner. Under de senaste två åren av kampanjen har ett stort antal finalister lanserat verkningsfulla initiativ för att främja cykling. Exempel på detta är interaktiva onlineplattformar som uppmuntrar elever att cykla eller gå, cykelunderhållstjänster på arbetsplatsen och cykla-till-skolan-tävlingar.

Dessutom främjar många städer verksamhet inom mobilitetsstyrning. Budapest (Ungern) utmärker sig med sin mobilitetsplan för arbetsplatsen, som uppmuntrar företag att spela en

¹⁵ <https://pumsbologna.it/>.

¹⁶ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award/winning-cities/vilnius-2025_sv.

¹⁷ *Study on new mobility patterns in European cities* – Europeiska unionens publikationsbyrå (inte översatt till svenska); ”New Mobility Patterns Study: insights into passenger mobility and urban logistics” – Europeiska kommissionen.

¹⁸ <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-award/>.

aktiv roll när det gäller att förändra sina anställdas pendlingsvanor till förmån för mer hållbara transportalternativ. Budapests plan omfattar initiativ som *Bikebus* och *Bike to Work*, som främjar cykling genom organiserade gruppurer och arbetsplatskampanjer.

I en rapport från Europeiska cyklistförbundet betonas hur leasing av företagscyklar som en del av system för mobilitetsstyrning, som Tyskland var först med, har resulterat i en aktiv flotta på 2,1 miljoner hyrda cyklar i slutet av 2024, med en genomsnittlig årlig tillväxttakt på 30 % sedan 2019¹⁹.

För att ytterligare utforska, analysera och utvärdera effektiviteten hos system för mobilitetsstyrning som påverkar beteendeförändringar i riktning mot aktiv mobilitet inledde kommissionen 2024 en särskild ansökningsomgång enligt vilken ett utvalt projekt skulle kunna få fem miljoner euro²⁰.

Främja cykling som ett hälsosamt transport- eller rekreationssätt

Med de årliga utmärkelserna Europas miljöhuvudstad och Green Leaf²¹ belönas städer som visar ett enastående engagemang för miljömässig hållbarhet inom viktiga områden såsom luftkvalitet, bullerminskning och begränsning av och anpassning till klimatförändringar. Främjande och genomförande av hållbara lösningar för mobilitet i städer, såsom cyklingsåtgärder, är en viktig del av detta erkännande. På samma sätt är överenskommelsen om gröna städer²², ett EU-initiativ som syftar till att förbättra stadsmiljöstyrningen i hela Europa, anpassad till cykling genom att uppmuntra städerna att förbättra sin luftkvalitet, minska bullerföroreningarna och utvidga grönområden, och därigenom främja aktiv och hållbar mobilitet.

Genom informations- och reklamkampanjer ägnades 2024 års upplaga av Europeiska mobilitetsveckan²³ åt temat ”delat offentligt utrymme”. Över 2 700 städer från över 45 länder i världen²⁴ deltog i kampanjen. Säker cykelinfrastruktur och god praxis har också varit fokus för EU:s program för trafiksäkerhetsutbyte²⁵.

Civitas-initiativet anordnade ett forum för informationsutbyte för politiker²⁶ om genomförandet av förklaringen och betonade vikten av att samarbeta på alla nivåer.

På nationell nivå identifierade expertgruppen för mobilitet i städer flera informationskampanjer, offentliga samråd och utbildningskurser för yrkesverksamma och andra särskilda former av engagemang²⁷. I Tjeckien inleddes till exempel en kampanj med fokus på lugnande trafikåtgärder i städer och regioner, inklusive främjande av cykling²⁸. I Frankrike har *Centre for Studies and Expertise on Risks, the Environment, Mobility and Urban Planning (Cerema)* en öppen samarbetsplattform för utbyte av bästa praxis, utmaningar och kunskap, med en särskild grupp för cykling²⁹. Plattformen är fritt tillgänglig för lokala myndigheter, förvaltningstjänster, föreningar, akademiska institutioner, icke-statliga

¹⁹ <https://www.ecf.com/en/news/company-bike-leasing-could-be-europes-next-big-catalyst-for-sustainable-mobility-new-report-shows/>.

²⁰ [HORIZON-MISS-2024-CIT-01-03: "Mobility Management Plans and Behavioural Change", CSA 5M, Öppnar: 17 september 2024 Slutdatum: 16 januari 2025.](https://horizon-miss-2024-cit-01-03-mobility-management-plans-and-behavioural-change)

²¹ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award_sv.

²² https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/green-city-accord_sv.

²³ Europeiska kommissionens årliga flaggskeppskampanj om hållbar mobilitet, <https://mobilityweek.eu/home/>.

²⁴ [EUROPEAN MOBILITY WEEK | Participating towns and cities.](https://european-mobility-week.eu/participating-towns-and-cities)

²⁵ <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

²⁶ <https://civitas.eu/news/civitas-spotlight-the-politicians-exchange-forum-convenes-in-parma>.

²⁷ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_sv.

²⁸ <https://www.dobramesta.cz/novinky/1671/byl-zahajen-projekt-zvolni>.

²⁹ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/ouverture-communaute-echanges-dediee-au-velo>.

organisationer och det civila samhället. Det är en plats för utbyte och spridning av nyheter och för utbyte av återkoppling och resurser i alla frågor som rör cykling (tjänster, utbildning, kommunikation, mobilitetsstyrning, utveckling osv.).

På regional nivå tillhandahöll *Baden-Württemberg Institut für Nachhaltige Mobilität* en avancerad utbildning för trafikplanerare för fotgängare och cyklister för att hjälpa dem att finslipa sina färdigheter och uppmuntra trafikplanering som är cykelvänlig och cykelorienterad³⁰.

Städer som Ioannina (Grekland), Padua (Italien) och Wrocław (Polen) ger exempel på allmänhetens engagemang genom workshoppar, kommunikationskampanjer och lokala åtgärdsprogram. Dessa bidrar till att forma och validera cyklingsrelaterade åtgärder och projekt på kommunal nivå.

Om man tittar närmare på främjande, utbyte av kunskap, god praxis och utbildning sker även värdefulla initiativ på internationell nivå. Framför allt initierande Nederländerna tillsammans med Belgien och Luxemburg ACTIVE, ett globalt program för kapacitetsuppbyggnad³¹, 2023. Det är en allians mellan aktörer inom aktiv mobilitet som har som mål att utbilda 10 000 experter inom aktiv mobilitet i låg- och medelinkomstländer i det globala Syd inom tio år.

3. KAPITEL II: FRÄMJA INKLUDERANDE, ÖVERKOMLIG OCH HÄLSOSAM MOBILITET

Utvecklingen på EU-nivå har främst handlat om att öka medvetenheten om hälsofördelarna med cykling och minska luft- och bullerföroreningar.

Åtgärder för att främja cykling bidrar till att förebygga icke-smittsamma sjukdomar och kan minska den totala risken för dödlighet med 10 %³². Inom ramen för initiativet ”Healthier Together” – EU:s initiativ för icke-smittsamma sjukdomar³³ – stöder kommissionen medlemsstaterna när det gäller hälsofrämjande och sjukdomsförebyggande åtgärder. Genom programmet EU för hälsa³⁴ stöder kommissionen samarbete (”gemensamma åtgärder”) mellan medlemsstaterna och projekt som leds av berörda parter för att främja fysisk aktivitet, inklusive cykling. Ett exempel är den gemensamma åtgärden PreventNCD³⁵, som stöds med 76 miljoner euro och har ett särskilt arbetspaket om hälsosamma levnadsmiljöer som syftar till att genomföra och utvärdera insatser om viktiga hälsofaktorer, bland annat verksamhet om bilfria miljöer och fysisk aktivitet eller stadsmiljöer. Kommissionen stöder identifiering och insamling av bästa och lovande praxis via EU:s portal för bästa praxis på folkhälsoområdet³⁶, där praktiska, evidensbaserade metoder finns tillgängliga för inspiration och möjlig överföring.

Som ett direkt resultat av antagandet av förklaringen utlystes en särskild ansökningsomgång till ett värde av tolv miljoner euro som en del av arbetsprogrammet för Horisont Europas uppdrag 2025 (gemensamt stöd från canceruppdraget och uppdraget 100 klimatneutrala och

³⁰ <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2024/12/1A.-Jochen-Eckart.pdf>.

³¹ <https://dutchcycling.nl/knowledge/cycling-news/the-netherlands-launches-active-at-cop28/>.

³² [”Promoting cycling can save lives and advance health across Europe through improved air quality and increased physical activity”](#).

³³ [”Healthier together” – EU:s initiativ för icke-smittsamma sjukdomar – Europeiska kommissionen](#).

³⁴ [”EU för hälsa 2021–2027 – en vision om ett friskare EU” – Europeiska kommissionen](#).

³⁵ [JA PreventNCD – Reducing Europe's cancer and NCD burden through coordinated strategies on health determinants. Focusing on effective policies, societal and personal risk factors.](#)

³⁶ [Portalen för bästa praxis](#)

smarta städer) för att ytterligare öka cyklingen och främja bättre hälsa och aktiv mobilitet i EU:s städer³⁷.

EU har sedan länge en politisk ram för luftkvalitet och omgivningsbuller, vars syfte är att skydda invånarna³⁸. I den nyligen genomförda översynen av direktivet om luftkvalitet och renare luft i Europa³⁹ förtecknas cykling och promenader bland de åtgärder för att minska luftföroreningarna som ska ingå i luftkvalitetsplanerna för att uppmuntra en trafikomställning till aktiv mobilitet och mindre förorenande transportformer. I de senaste uppgifterna från 2025 års övervaknings- och utsiktsrapport om nollförorening⁴⁰ och den nya resultattavlan för nollförorening⁴¹ betonas att även om vissa förbättringar har registrerats i fråga om luftföroreningar har det totala transportbullret inte minskat nämnvärt. En ökning av den aktiva mobiliteten skulle kunna bidra positivt till mer proaktiva bullerhanteringsstrategier.

Expertgruppen för mobilitet i städer rapporterar åtta åtgärder som har genomförts sedan april 2024 för att inkludera alla åldersgrupper, kön och minoritetsgrupper i vardagscykling. Främjandet av elcyklar verkar vara en lösning för förstagångscyklister och äldre, medan lastcyklar ses som en lösning som uppmuntrar fler kvinnor och familjer att cykla. Bland de viktiga exempel som rapporterats av expertgruppen för mobilitet i städer finns särskilda utbildningsprogram för kvinnor⁴² och kostnadsfria cyklingslektioner som finns tillgängliga för olika grupper⁴³. Intressanta exempel ges också när det gäller aktivt åldrande⁴⁴ och aktiv mobilitet i skolor⁴⁵. Många ytterligare exempel ges också av städerna genom deras klimatstadskontrakt⁴⁶.

Cyklingsrelaterade åtgärder kan spela en positiv roll för att minska transportfattigdomen. När sådana åtgärder riktas till utsatta grupper kan de finansieras genom sociala klimatplaner⁴⁷ som är kopplade till genomförandet av förordningen om den sociala klimatfonden⁴⁸. I detta

³⁷ HORIZON-MISS-2025-06-CIT-CANCER-01: "Increasing walking and cycling: to reap health benefits, emission reductions and integrate active mobility and micromobility devices, with smart technologies and infrastructure"; [wp-12-missions_horizon-2025_en.pdf](#).

³⁸ Europeiska revisionsrättens särskilda rapport för 2025 om föroreningar i städer, [Särskild rapport 02/2025:Föroreningar i städer i EU – Städerna har fått renare luft men är fortfarande för bullriga](#).

³⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/2881 av den 23 oktober 2024 om luftkvalitet och renare luft i Europa, EUT L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>.

⁴⁰ Europeiska miljöbyråns och det gemensamma forskningscentrumets rapport nr 13/2024: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/zero-pollution-monitoring-and-outlook-report>.

⁴¹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan/towards-zero-pollution-regions_sv.

⁴² T.ex. programmet "TandEM Women in Cycling", som utvecklats av EIT Urban Mobility och BYCS, och som erbjuder nätbaserad och personlig utbildning för kvinnor i hela EU så att de kan leda cyklingsutbildningar för andra kvinnor (<https://engage.eiturbanmobility.eu/processes/tandemwomen?locale=en>).

⁴³ T.ex. initiativet "Vélo-école" från Métropole de Lyon, som erbjuder kostnadsfri cyklingsutbildning och främjar inkludering och tillgänglighet (<https://avelo.grandlyon.com/bons-conseils/apprendre-ou-reapprendre-a-faire-du-velo>).

⁴⁴ T.ex. *A Guide to Age-Friendly Cycling Mobilities*, som var ett resultat av det EU-finansierade Entourage-projektet som tillhandahåller en verktygslåda för städer som vill främja aktiv mobilitet i tider av åldrande befolkning ([Age-friendly cycling – Towards inclusive urban mobility](#)).

⁴⁵ T.ex. "Fotgängar- och cykelvänlig skola", ett nationellt tyskt projekt som aktivt stödde grund- och gymnasieskolor i utförandet av cyklingbarhets- och gångbarhetskontroller i skolan och i omgivande områden (<https://www.vcd.org/artikel/fuss-und-fahrradfreundliche-schule>).

⁴⁶ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc>.

⁴⁷ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/social-climate-fund_sv.

⁴⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/955 av den 10 maj 2023 om inrättande av en social klimatfond och om ändring av förordning (EU) 2021/1060, EUT L 130, 16.5.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj> – "transportfattigdom: enskilda personers och hushålls oförmåga eller svårighet att bära kostnaderna för privata transporter eller kollektivtrafik eller deras brist på eller begränsade tillgång till transporter som behövs för deras tillgång till grundläggande socioekonomiska tjänster och verksamheter, med beaktande av det nationella och geografiska sammanhanget."

sammanhang utfärdade kommissionen en rekommendation om transportfattigdom⁴⁹ riktad till medlemsstaterna som tar hänsyn till behovet av att överväga cyklingsrelaterade åtgärder, såsom cykelinfrastruktur och subventioner för köp eller hyra av cyklar, e-cyklar och lastcyklar för att stödja låginkomstanvändare. Dessutom undersökte man i 2024 års rapport om transportfattigdom⁵⁰ möjliga indikatorer för att mäta transportfattigdom och angav möjliga strategier för att minska transportfattigdomen. Slutligen ägnades 2025 års upplaga av Europeiska mobilitetsveckan åt temat ”Mobilitet för alla”⁵¹, med fokus på frågan om transportfattigdom.

När det gäller åtgärder för att öka cyklingens överkomlighet får medlemsstaterna tillämpa reducerade mervärdesskattesatser för tillhandahållande, uthyrning och reparation av cyklar, inklusive e-cyklar⁵².

Det finns flera exempel på uppmuntran till inkluderande, överkomlig och hälsosam mobilitet på nationell och lokal nivå.

Slovenien antog åtgärder för att subventionera inköp av elcyklar⁵³, särskilt för daglig pendling i stadsområden.

I sitt klimatstadskontrakt inkluderade Leipzig (Tyskland) åtgärder som erbjöd subventioner för lastcyklar för företag. Staden deltar också i pilotprojekt på området koldioxidneutral logistik.

Den nederländska kampanjen *Kies de Fiets!* (”Välj cykel”) ger företag incitament att bevilja sina anställda ett bidrag på 23 cent per kilometer (skattefritt). Kampanjen lanserades av ministeriet för infrastruktur och vattenförvaltning och fokuserar på att uppmuntra arbetsgivarna att motivera sin personal att cykla oftare genom att tillhandahålla bra cykelanläggningar och erbjuda cyklister ett bidrag per kilometer.

I Portugal har en reducerad mervärdesskattesats på 6 % tillämpats på försäljningen av cyklar sedan 2023. Europeiska cyklistförbundet använder en onlinespårare för att övervaka omkring 300 skatteincitament och inköpspremiesystem för cykling på nationell, regional och lokal nivå⁵⁴.

För att uppmuntra en trafikomställning använder ett projekt som kallas ”Bike2Green”⁵⁵ ett system i spelform för att främja cykling i Stockholm (Sverige). Projektet finansieras genom delen Sysselsättning och social innovation (EaSI) i Europeiska socialfonden+ och utvecklar patenterad programvara för att övervaka och belöna cykelresor genom kilometerersättningar och ekonomisk ersättning.

4. KAPITEL III: SKAPA MER OCH BÄTTRE CYKELINFRASTRUKTUR

För att öka användningen av cykling är det nödvändigt att förbättra cykelinfrastrukturens kvalitet, kvantitet, kontinuitet, säkerhet och attraktionskraft. Infrastrukturen måste också

⁴⁹ C(2025) 3068 final, kommissionens rekommendation av den 22 maj 2025 om transportfattigdom: säkerställa ekonomiskt överkomlig, tillgänglig och rättvis mobilitet, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reco/2025/1021/oj/swe>.

⁵⁰ 2024, *Final Report - Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies*, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/document/download/4c180544-b1a1-455b-93df-d2b70f536596_en?filename=KE-01-24-003-EN-N.pdf.

⁵¹ <https://mobilityweek.eu/theme-2025/>.

⁵² Rådets direktiv (EU) 2022/542, EUT L 107, 6.4.2022, s. 1.

⁵³ <https://www.gov.si/zbirke/javne-objave/javni-poziv-za-dodeljevanje-nepovratnih-financnih-spodbud-polnoletnim-fizicnim-osebam-za-nakup-elektricnih-koles/>.

⁵⁴ <https://www.ecf.com/en/resources/tracker-money-for-bikes/>.

⁵⁵ [Bike2Green – ECF](#).

anpassas till nuvarande och framtida krav – inbegripet lastcyklar (som ofta är större), cyklar med karror (som är längre) och cyklister som färdas i olika hastigheter⁵⁶. Berörda parter har signalerat följande områden där den europeiska cykelinfrastrukturen skulle kunna förbättras: i) infrastruktur för cykellogistik (t.ex. mikronav), ii) säkra cykelparkeringslösningar såsom skyddade cykelparkeringsplatser på tågstationer och cykelboxar i stadsområden, iii) laddningsinfrastruktur i byggnader, på arbetsplatsen men även vid viktiga lokala nav och hektiska platser såsom stormarknader, iv) infrastruktur för att transportera cyklar på tåg och v) övergripande säkerhet för cykelinfrastrukturen⁵⁷.

Samtidigt arbetar kommissionen för närvarande med ett vägledande dokument för säker infrastrukturens utformning och kvalitet för oskyddade trafikanter, inklusive cyklister och användare av mikromobilitet⁵⁸. En särskild studie⁵⁹, med förväntade resultat 2026, kommer att bidra till att utarbeta en sådan vägledning. Vägledningen för medlemsstaterna och de säkerhetsåtgärder som följer av detta arbete kommer bland annat att handla om att separera infrastrukturen för oskyddade trafikanter från infrastrukturen för trafik, där så är lämpligt, eller hastighetshantering och andra trafiklätnader. Detta skulle också kunna förbättra säkerheten för alla trafikanter och ligga till grund för säker vägutformning som begränsar allvarlighetsgraden för trauma i händelse av en olycka. Expertgruppen för mobilitet i städer har också upplyst de lokala myndigheterna om behovet av att öka säkerheten i cykelinfrastrukturen när man tittar på framtida tendenser för mobilitet i städerna i linje med den ökande användningen av cyklingsåtgärder inom hållbar stadsplanering i städerna⁶⁰.

Direktivet om byggnaders energiprestanda⁶¹ bidrar också till att öka cyklingens attraktionskraft genom att införa rättsliga krav för det minsta antalet cykelparkeringsplatser på arbetsplatser eller i bostadshus och för den efterföljande installationen av laddningsanläggningar. Bra exempel finns redan i införlivandet av detta direktiv i hela Europa, till exempel i Portugal⁶², Frankrike⁶³ och Belgien⁶⁴.

Många städer erbjuder en rad exempel på åtgärder som är inriktade på att förbättra cykelnätverket och säkerställa konnektivitet. Lund (Sverige) utmärker sig för att man beaktar konnektivitet mellan städer och landsbygd, och erkänner vikten av sömlösa transportförbindelser mellan staden och de omgivande förorts- och landsbygdssamhällena genom att bygga sju ”supercykelvägar” i och till/från staden (totalt 81 kilometer). Taurage (Litauen) åtog sig att utöka sin cykelinfrastruktur för att nå avlägsna rekreatiomsområden och trädgårdssamhällen (cirka 86 kilometer nya cykelbanor). Ljubljana (Slovenien) utvidgade cykelnätverket både inom staden och i regionen, vilket förenade det med nationella cykelvägar och förbättrade cykelparkeringar och säkra förvaringsmöjligheter.

⁵⁶ Rapport om framtiden för mobilitet i städer och inkluderande och hållbar stadsmiljö från expertgruppen för mobilitet i städer: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_sv.

⁵⁷ Omställningsvägen för EU:s industriella ekosystem för mobilitet, januari 2024, [Mobility Transition Pathway](#).

⁵⁸ I enlighet med artikel 4.6 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet, EUT L 319, 29.11.2008, s. 59, EUT L 183, 9.7.2019, s. 15.

⁵⁹ Vägledning för utformningen av ”förlåtande sidoområden”, ”självförklarande och självreglerande vägar”, samt om kvalitetskrav för vägprojekt för oskyddade trafikanter.

⁶⁰ Rapport från expertgruppen för mobilitet i städer: [Inclusive and sustainable future of urban mobility in Europe](#).

⁶¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/1275 av den 24 april 2024 om byggnaders energiprestanda (EUT L, 2024/1275, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1275/oj>).

⁶² Bygger vidare på direktivet om byggnaders energiprestanda (direktiv 2024/1275) och utökar det ytterligare.

⁶³ Utvecklar bästa praxis för cykelparkering i byggnader: <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/guide-stationnement-velo-constructions.pdf>.

⁶⁴ Regionen Flandern utarbetade en handledning om cykelanläggningar ([Vademecum fietsvoorzieningen](#)) med ett särskilt kapitel om cykelparkeringsinfrastruktur.

5. KAPITEL IV: ÖKA INVESTERINGAR OCH SKAPA GYNNSAMMA VILLKOR FÖR CYKLING

Investeringar bidrar till att öka cyklingen. Betydande ekonomiska resurser har gjorts tillgängliga på EU-nivå för medlemsstaterna och lokala myndigheter under de senaste åren. EU:s sammanhållningspolitik ger medlemsstaterna en viktig finansieringskälla för cykelinfrastruktur genom nationella, regionala och gränsöverskridande program.

Europeiska regionala utvecklingsfonden tillhandahåller huvuddelen av anslagen till cyklingsinvesteringar. Sammanlagt 21 medlemsstater och ett betydande antal gränsöverskridande program har planerat särskilda cyklingsinvesteringar⁶⁵. Under 2014–2020 investerades 2,1 miljarder euro i cykelbanor och gångvägar i hela EU, jämfört med 700 miljoner euro under den föregående finansieringsperioden 2007–2013. Under den nuvarande programperioden 2021–2027 har 4,5 miljarder euro avsatts för en rad cyklingsinvesteringar, varav 3,2 miljarder euro kommer att tillhandahållas av EU och 1,3 miljarder euro från nationella resurser. Detta bör stödja mer än 12 000 kilometer nya eller förbättrade cykelbanor. Projekt för att förbättra gränsöverskridande cykelinfrastruktur genomförs också, särskilt inom Interreg-programmen. Detta är inte bara för att främja turismen, utan också för att tillhandahålla ett alternativ till bilar för gränsöverskridande pendlare. Sedan 2021 har omkring 163 miljoner euro anslagits till cykelprojekt inom ramen för Interreg.

När det gäller mobilitet på landsbygden kan cykelinitiativ och cykelprojekt också få stöd genom den gemensamma jordbrukspolitiken 2023–2027. Exempel på sådana projekt är omvandling av en tidigare järnvägslinje till en grön väg för cykling, anordnande av cykelmöten som ett sätt att främja social interaktion och integration, laddningsstationer för e-cyklar, cykelbanor och klimativänliga mobilitetslösningar, främjande av turistcykelvägar och anordnande av cykelevenemang för att förbättra livskvaliteten och landsbygdsområdenas attraktionskraft⁶⁶. Detta är i linje med målen och initiativen inom ramen för den långsiktiga visionen för EU:s landsbygdsområden⁶⁷, enligt vilken medlemsstaterna och regionerna bör utveckla hållbara strategier för mobilitet på landsbygden som bland annat kräver insatser för att stödja lösningar för utsläppsfri mobilitet såsom cykling, cykelbanor och multimodala förbindelser, inklusive aktiva transporter.

Faciliteten för återhämtning och resiliens tillhandahåller också betydande resurser för hållbar mobilitet genom de nationella återhämtnings- och resiliensplanerna. Totalt 650 miljarder euro anslags till medlemsstaterna genom bidrag och lån inom ramen för programmet NextGenerationEU. Flera åtgärder omfattar stöd till cykelinfrastruktur⁶⁸. Det totala belopp som öronmärks för cyklingsrelaterade projekt inom ramen för faciliteten för återhämtning och resiliens uppskattas till 1,3 miljarder euro.

På senare tid har ytterligare finansieringsmöjligheter blivit potentiellt tillgängliga genom den ovannämnda Sociala klimatfonden. Även om medlemsstaterna har flexibilitet när det gäller att fastställa prioriteringar för finansiering fastställer förordningen om inrättande av en social klimatfond en tydlig förteckning över stödberättigande åtgärder och investeringar som kan ingå i planerna. Utsläppsfria och utsläppssnåla mobilitets- och transportlösningar, inklusive

⁶⁵ ”#EURegioDataStories – Exploring investments 2021–2027: support to cycling infrastructure”.

⁶⁶ Finansiering genom Leader-strategier för lokal utveckling, strategier för smarta byar och investeringar i grundläggande tjänster och infrastruktur på landsbygden. Leader finansierar lokala utvecklingsstrategier på landsbygden i hela Europa inom ramen för den gemensamma jordbrukspolitiken med en EU-budget på fem miljarder euro för 2023–2027.

⁶⁷ [COM/2021/345 final: En långsiktig vision för EU:s landsbygdsområden – för starkare, sammanlänkade, resilienta och välmående landsbygdsområden 2040.](#)

⁶⁸ COM(2023) 545 final/2, RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET om genomförandet av faciliteten för återhämtning och resiliens: det fortsatta arbetet, https://commission.europa.eu/document/download/3b4a06ba-21f1-40e6-ae33-4d308ddb98da_sv?filename=COM_2023_545_1_SV_0.pdf.

cykelköp, är berättigade till stöd, liksom exempelvis transportkuponger för delade mobilitetstjänster (t.ex. cykeldelning) och investeringar i cykelinfrastruktur.

Expertgruppen för mobilitet i städer har gett användbara insikter om och exempel på god praxis när det gäller möjliga cyklingsrelaterade åtgärder som skulle kunna stödjas genom Sociala klimatfonden⁶⁹, exempelvis genom att stödja lokala myndigheter som förbättrar cykelinfrastrukturen och ansluter tågstationer till offentliga center som skolor och hälso- och sjukvårdsanläggningar (4,7 miljoner euro från det spanska transportministeriet till tio små kommuner⁷⁰) eller genom att tillhandahålla ekonomiska incitament för köp av lastcyklar och cykelkärror för entreprenörer och små och medelstora företag (upp till 4 000 euro för lastcyklar och 2 000 euro för cykelkärror genom regionalt ekonomiskt expensionsbidrag från huvudstadsregionen Bryssel (Belgien)⁷¹).

På lokal nivå, på grundval av en preliminär analys av de 39 investeringsplaner som bedömts av städerna, har det centrala navet för klimatneutrala och smarta städer uppskattat att över fyra miljarder euro har avsatts för planerade investeringar i cykel- och fotgängarinfrastruktur.

6. KAPITEL V: FÖRBÄTTRA TRAFIKSÄKERHET OCH BÄTTRE TRANSPORTSKYDD

Ökad cykling leder till ökad uppmärksamhet på säkerhetsrelaterade problem, eftersom cyklister påverkas oproportionerligt negativt vid trafikolyckor, särskilt i stadsområden. Cyklister är den enda trafikantgruppen i EU där antalet dödsfall har ökat under det senaste årtiondet⁷². Enligt de preliminära siffrorna om dödsolyckor i trafiken i EU⁷³ är förbättringstakten fortfarande långsam. Tillgängliga uppgifter visar att cyklister står för 10 % av alla dödsfall. I stadsområden utgör oskyddade trafikanter (fotgängare, cyklister och användare av motordrivna tvåhjuliga fordon och enpersonsfordon) nästan 70 % av det totala antalet dödsfall. Många fler drabbas av allvarliga skador. Det är också känt att det förekommer betydande underrapportering av icke-dödliga vägkollisioner där cyklister är inblandade. Eftersom officiell vägstatistik ofta endast tillhandahålls av polisen är kollisioner som inte har resulterat i en polisrapport ofta oupptäckta, vilket innebär att ett stort antal kollisioner som leder till personskada eller materiella skador inte rapporteras.

Ytterligare framsteg i tillämpningen av trafiksäkerhetsreglerna kommer att uppnås genom modernisering av EU:s körkortsregler⁷⁴ efter den provisoriska överenskommelse som nåddes i mars 2025 mellan Europaparlamentet och rådet. För att bättre skydda oskyddade trafikanter justerar de nya reglerna kraven på utbildning av förare och förarprov, och lägger större vikt vid dessa trafikanters säkerhet. Direktiv 2024/3237⁷⁵ bidrar också till att förbättra cyklisternas säkerhet och trygghet genom att säkerställa att farliga trafikförseelser, såsom ”farlig omkörning” och ”smitning” bestraffas på ett konsekvent sätt i hela EU, oavsett i vilket land

⁶⁹ https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf.

⁷⁰ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/jue-05122024-1319>.

⁷¹ <https://economie-emploi.brussels/prime-velo-cargo>.

⁷² https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/c82fa210-8707-4402-a9be-b70deded1d5e_en?filename=road_safety_thematic_report_cyclists.pdf.

⁷³ ”Road Safety Statistics 2024” – Europeiska kommissionen: https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2024_sv.

⁷⁴ Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om körkort och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG och kommissionens förordning (EU) nr 383/2012: COM(2023) 127 final.

⁷⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/3237 av den 19 december 2024 om ändring av direktiv (EU) 2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott, EUT L, 2024/3237, 30.12.2024, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/3237/oj/swe>.

brottet begås. Det är viktigt att översynen även omfattar brott med anknytning till missbruk av cykelfält. Slutligen, för att erbjuda ytterligare kunskap och insikter om trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, har ett särskilt forskningsområde utformats inom ramen för 2025 års arbetsprogram för Horisont Europas kluster 5. Det fokuserar på säkerheten för cyklister, fotgängare och användare av mikromobilitet⁷⁶.

År 2024 offentliggjorde kommissionen en studie om behovet av harmoniserade regler för att stödja den ökade mikromobiliteten och ökad trafiksäkerhet för enpersonsfordon⁷⁷. Syftet med studien var att undersöka om utvecklingen av en harmoniserad europeisk lagstiftning om enpersonsfordon skulle vara genomförbar och önskvärd. I studien undersöktes även det regelverk som är tillämpligt på e-cyklar och hur detta kan förbättras för att främja en snabbare spridning av e-cyklar. I denna studie föreslogs flera regleringsalternativ.

Expertgruppen för mobilitet i städer samlade in flera bidrag och fallstudier med exempel på hur åtgärder för att öka medvetenheten och trafiksäkerhetskampanjer genomfördes. Intressanta exempel är i) Frankrikes omfattande nationella rapport⁷⁸ om den brådskande frågan om motoriserat våld och gemensamt utnyttjande av offentliga platser mellan olika kategorier av trafikanter, inbegripet rekommendationer, och ii) en maltesisk landsomfattande kampanj som omfattar alla åldersgrupper och ett stort antal berörda parter, som drivs av den nationella transporttillsynsmyndigheten och involverar konststudenter⁷⁹. I Tyskland finns ett brett stöd för kampanjer om säker användning av Pedelecs⁸⁰ och för främjande av ”vägsäkerhetsdagar” och säker cykling⁸¹, inbegripet riktade tester för barn⁸² och kurser för äldre⁸³. Sist men inte minst har Portugal utvecklat en nationell ram för cykelutbildning med fokus på skolor⁸⁴ och har försett över 1 000 skolor i hela landet med över 20 000 cyklar och 2 000 säkerhetssatser.

Vissa medlemsstater har börjat vidta åtgärder för att ta itu med cykelstölder⁸⁵. Så är fallet i Frankrike, där en rättslig skyldighet att identifiera nya cyklar infördes redan 2021. År 2025 hade över sju miljoner cyklar i Frankrike en identifieringsmärkning⁸⁶. År 2024 lanserade Belgien MyBike-plattformen⁸⁷, ett frivilligt initiativ från federala och regionala myndigheter om cykelmärkning för att förhindra stöld. Ett fåtal andra nationella eller lokala märknings- och/eller registreringssystem har rapporterats, men det finns ännu ingen övergripande översikt över denna fråga i medlemsstaterna.

7. KAPITEL VI: STÖDJA HÖGKVALITATIVA ARBETSTILLFÄLLEN OCH UTVECKLINGEN AV EN EUROPEISK CYKELINDUSTRI I VÄRLDSKLASS

I 2024 års rapport om omställningsvägen för EU:s industriella ekosystem för mobilitet⁸⁸ betraktades mobilitet som ett viktigt industriellt ekosystem. Vid sidan av bilindustrin,

⁷⁶ Startdatum: 16 september 2025 – Slutdatum: 20 januari 2026: Ämne [HORIZON-CL5-2026-01-D6-13: ”Safety of Cyclists, Pedestrians and Users of Micromobility Devices”](#).

⁷⁷ *Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices*, slutrapport, 2024, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4286a092-a55f-11ef-85f0-01aa75cd71a1>.

⁷⁸ [2025.04.08 Prevenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique.pdf](#).

⁷⁹ <https://futuremobility.gov.mt/>.

⁸⁰ <https://www.e-im-griff.de/>.

⁸¹ <https://www.verkehrswacht.de/fahrrad-aber-sicher/>.

⁸² <https://www.moenchengladbach.de/de/kinderverkehrsgarten>.

⁸³ <https://www.verkehrswacht.de/fit-mit-dem-fahrrad/>.

⁸⁴ [Pedala! Da escola para a vida – Instituto da Mobilidade e dos Transportes](#).

⁸⁵ ”Cycling Strategies in Europe: Progress made, but the pace must accelerate” – Europeiska cyklistförbundet.

⁸⁶ <https://apic-asso.com/>.

⁸⁷ <https://mybike.belgium.be/fr/>.

⁸⁸ <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>.

vattenvägstransport och järnvägen inkluderades för första gången cykelindustrin. Rapporten belyste hur EU:s cykelvärdekedja – tillverkning, cykelinfrastruktur, cykelturism, cykeluthyrning, cykellogistik och andra tjänster – tillhandahåller 1,3 miljoner arbetstillfällen och bidrar med 21 miljarder euro till EU:s BNP. EU:s cykelleveranskedja omfattar över 1 000 små och medelstora företag⁸⁹.

Kommissionen välkomnade de berörda parternas löften om att i) minska miljö- och klimatavtrycket i samband med cykel- och e-cykeltillverkning, ii) fastställa mål och genomföra hållbara metoder, och iii) stödja cykling som ett livskraftigt och hållbart transportsätt. Nationella, regionala och lokala myndigheter lovade att investera i parkeringsplatser för cyklar och andra enpersonsfordon, för att bara nämna några exempel. Företag erbjöd sig att stödja yrkesutbildning, genomföra åtgärder för att locka till sig nya talanger och lansera utbildningsprogram för kvinnor i cykelindustrin.

Enligt berörda parter och branschuppgifter⁹⁰ såldes 20 miljoner cyklar 2022, varav 5,5 miljoner var e-cyklar och 15,3 miljoner monterades i EU med 45–50 % av alla komponenter tillverkade i Europa.

Enligt en rapport från Eurostat för 2024⁹¹ producerades 9,7 miljoner cyklar i EU 2023, vilket är en minskning med 24 % jämfört med siffran för 2022 på 12,7 miljoner cyklar. Den största cykeltillverkaren 2023 var Portugal, med 1,8 miljoner enheter, följt av Rumänien (1,5 miljoner), Italien (1,2 miljoner) och Polen (0,8 miljoner). Uppgifter visar att cykeltillverkningen minskade mellan 2022 och 2023 i 14 av 17 rapporterade EU-länder. Stigande produktionskostnader, pågående avbrott i leveranskedjan och ekonomisk osäkerhet har haft stor inverkan på branschen. År 2023 exporterade EU cyklar till ett värde av 1,03 miljarder euro (både elcyklar och icke-elektriska cyklar), vilket är en minskning med 10 % jämfört med 2022. Importens värde uppgick till 1,98 miljarder euro, en minskning med 21 % jämfört med 2022⁹².

EU är världsledande inom cykeldelning och utveckling av cykelrelaterade tjänster (t.ex. abonnemangstjänster, reparationer eller cykelturism). Berörda parter rapporterar dock fortfarande betydande utmaningar när det gäller prissättning (t.ex. kan cyklar och e-cyklar som tillverkas i länder utanför EU vara 30–70 % billigare, delvis på grund av statliga subventioner).

EU:s handelspolitiska skyddsinstrument (dvs. antidumpningsåtgärder, antisubventionsåtgärder och åtgärder mot kringgående) har bidragit till att skydda EU:s industri mot illojala handelsmetoder och illojal konkurrens. För att ge ekonomiskt underlag för cyklingens bidrag till hållbara transporter har studier genomförts med fokus på specifika medlemsstater. Dessa omfattar en studie om cykelekonomin i Belgien⁹³ och en studie med en bedömning av den nuvarande situationen och utvecklingen i den nederländska cykelsektorn⁹⁴.

Ett värdefullt exempel på branschstöd på nationell nivå ges av Frankrike: som en del av programmet *France 2030* ger en ansökningsomgång för projekt stöd till cykelindustrins insatser för att tillverka cyklar och tillhörande utrustning i Frankrike⁹⁵. Frankrike har också skapat initiativet *Filière vélo*⁹⁶. Detta initiativ, som sammanför föreningar med ekonomiska,

⁸⁹ [2023 CONEBI Bicycle Industry and Market Report \(BIMP\).](#)

⁹⁰ [CONEBI/CIE/ECF: EU and UK Market and Industry forecast.](#)

⁹¹ [https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20241120-2.](https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20241120-2)

⁹² [https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the,3.5%20million%20\(%2D34%25.](https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the,3.5%20million%20(%2D34%25.)

⁹³ Genomförd av Transport & Mobility Leuven (TML): <https://www.tmlleuven.be/en/project/The-cycling-economy-in-Belgium>.

⁹⁴ *International earning potential of the Dutch bicycle sector: [International earning potential of the Dutch bicycle sector.](#)*

⁹⁵ <https://www.economie.gouv.fr/actualites/france-2030-lancement-de-lappel-projets-industrie-du-velo>.

⁹⁶ <https://filierevelo.com/>.

institutionella och territoriella berörda parter, främjar en gemensam vision och åtgärder för att hjälpa till att utveckla cykelindustrins olika affärssegment i alla regioner i Frankrike.

8. KAPITEL VII: STÖDJA MULTIMODALITET OCH CYKELTURISM

Multimodalitet är en del av de vägledande principerna för hållbar mobilitet i städer. I förklaringen betonas hur viktig cyklingen är för att förbättra multimodala förbindelser, bland annat i samband med turism, särskilt i kombination med tåg och bussar, både i stads- och landsbygdsområden. Främjandet av multimodala lösningar genom att integrera cykling med andra transportsätt har tagits upp i flera lagstiftningsinitiativ och politiska initiativ under de senaste åren. Den reviderade förordningen om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer⁹⁷ innehåller nya och förbättrade regler för transport av cyklar på tåg. Det föreskrivs även att upphandlingsförfarandena för nya och större uppgraderade tåg från och med juni 2025 måste omfatta ett krav på minst fyra särskilda utrymmen för transport av monterade (inte bara hopvikta) cyklar⁹⁸. Medlemsstaterna kan även besluta att fastställa ett högre antal än minimumtalet fyra för vissa typer av tjänster. Dessa regler gäller för all persontrafik på järnväg i EU⁹⁹.

Omställningsvägen för turism¹⁰⁰ lyfter fram hållbar mobilitet på en framträdande plats, inbegripet cykling. I den senaste sammanfattningsrapporten beskrivs mätbara framsteg i genomförandet: flera utfästelser som lämnats in av berörda parter och regionala och lokala myndigheter gäller cykelrelaterade åtgärder, t.ex. regionala och lokala förvaltningar som utvecklar och förbättrar cykelinfrastruktur och laddningsstationer samt icke-statliga organisationer som fastställer konkreta mål för att öka den aktiva och hållbara mobiliteten, i synnerhet cykelturismen¹⁰¹. En EU-strategi för hållbar turism håller för närvarande på att utarbetas, och ska offentliggöras 2026: den syftar till att utforma en konkurrenskraftig, hållbar och inkluderande turismmodell och kommer också att ta itu med hållbar mobilitet bland viktiga fokusområden.

På nationell nivå kunde expertgruppen för mobilitet i städer följa inspirerande exempel på multimodal konnektivitet och cykelturism. Det tjeckiska partnerskapet för mobilitet i städer, tillsammans med det tjeckiska transportministeriet, genomför en dubbel strategi för att stödja multimodalitet och cykelturism. Genom projektet *Donau Active2&Public Transport (A2PT)*¹⁰² arbetar de för att öka synergierna mellan cykling och kollektivtrafik i hela regionen. Detta görs genom att förbättra anläggningarna för transport av cyklar på bussar och tåg, uppgradera säker parkering vid transportnav och stödja en webbportal för cykelkartor för att hjälpa till att ansluta kommuner till ett säkert nätverk av transportvägar som är lämpliga för cyklister när det kommer till arbete, utbildning, fritid eller turism. Det spanska ministeriet för transport och hållbar mobilitet har nyligen aktiverat tio miljoner euro till kommuner för genomförande av nya

⁹⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 av den 29 april 2021 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (omarbetning), EUT L 172, 17.5.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>.

⁹⁸ Järnvägsföretag får fastställa ett annat antal i sina planer för transport av cyklar. När järnvägsföretag beslutar att upprätta sådana planer bör de samråda med allmänheten.

⁹⁹ Medlemsstaterna kan dock besluta att undanta stads- och förortstrafik för persontrafik på järnväg från dessa särskilda regler om transport av cyklar på tåg. Endast sex medlemsstater anmälde fullständiga (AT, HU, PT, RO, SK) eller delvisa (FR) undantag från dessa regler för dessa tjänster till kommissionen: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/passenger-rights/rail-passenger-rights_sv.

¹⁰⁰ https://transport.ec.europa.eu/tourism/transition-eu-tourism_sv.

¹⁰¹ <https://transition-pathways.europa.eu/tourism/knowledge-and-learning/ttp-reports>.

¹⁰² <https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport>.

offentliga system för cykeldelning och utvidgning av befintliga system¹⁰³. I Frankrike inrättades en nationell strategi för cykelturism av berörda parter¹⁰⁴. I Tyskland stöder den federala regeringen genom ett särskilt finansieringsprogram olika åtgärder som kopplar samman kollektivtrafik med cykling i hela landet. Detta omfattar säkra parkeringsplatser för privata cyklar vid centrala kollektivtrafikstationer och hållplatser¹⁰⁵.

9. KAPITEL VIII: FÖRBÄTTRA INSAMLINGEN AV UPPGIFTER OM CYKLING

Den nuvarande bristen på EU-omfattande uppgifter om cykling i kombination med bristen på harmoniserad datainsamling och metoder för övervakning av framstegen skapar en betydande kunskapslucka.

Syftet med den EU-finansierade studien om nuvarande situation och möjlig utveckling av EU:s cykelinfrastruktur (studien *Cycling Counts*) är att fastställa **ett EU-omfattande referensscenario för cykelinfrastruktur**. I studien fastställs en metod för insamling av uppgifter om cykling och övervakning av framsteg inom fyra dimensioner: cykelnätverk, cykelanvändning, cyklisters säkerhet och cykelrelaterade tjänster. De preliminära resultaten har hittills gjort det möjligt att kartlägga över **900 000 kilometer cykelbanor och bannät** på EU-nivå¹⁰⁶. Studien verkar också bekräfta en stor variation mellan de identifierade nationella, regionala och lokala dataseten när det gäller infrastrukturens geografiska täckning och kvalitetsparametrar. Uppgifter om cykling på nationell, regional och lokal nivå är fragmenterade. Detta påverkar datakvaliteten och avsevärt interoperabiliteten och dataanvändbarheten på olika plattformar. Resultaten understryker ett behov av standardiserade metadatametoder för att underlätta dataintegrering och harmonisering och i slutändan behovet av att säkerställa en heltäckande och konsekvent användbarhet för dataset i hela EU. Å andra sidan har studien identifierat insatser för att upprätta nationella standarder, plattformar och dataset för uppgifter om cykelinfrastruktur i 18 av 27 medlemsstater. Detta tyder på ett behov av vägledning, samarbete och harmonisering även på EU-nivå.

Detta arbete bygger till stor del på och utgör en del av Eurostats pågående insatser både för att förbättra cykelstatistiken och datainsamlingen och för att utveckla bättre cyklingsrelevanta definitioner och indikatorer. År 2024 började Eurostat se över det gemensamma frågeformuläret och ordlistan för transportstatistik i samarbete med FN:s ekonomiska kommission för Europa (Unece) och Internationella transportforumet. I arbetet tog man hänsyn till frågor som hur man samlar in statistik om aktiv och delad mobilitet, hur man definierar vad som utgör ”cykelinfrastruktur” och hur man samlar in jämförbara uppgifter om cykling. Det gemensamma frågeformuläret uppdateras för närvarande för att inkludera variabler om de olika typerna av cykelinfrastruktur som ska samlas in från och med 2026. Uppdaterade definitioner av de olika typerna av cykelinfrastruktur antas också och kommer att offentliggöras i slutet av 2025 i den sjätte utgåvan av ordlistan för transportstatistik.

¹⁰³ Artikel 47 i BOE-A-2025-1560 *Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad*: [BOE-A-2025-1560 Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad](https://www.vele-territoires.org/politiques-cyclables/tourisme-a-velo/strategie-nationale-tourisme-a-velo/).

¹⁰⁴ <https://www.vele-territoires.org/politiques-cyclables/tourisme-a-velo/strategie-nationale-tourisme-a-velo/>.

¹⁰⁵ <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/OEPNV/Foerderprogramm-Staerkung-OEPNV/foerderprogramm-staerkung-oepnv.html>.

¹⁰⁶ De viktigaste resultaten på EU-nivå: 303 346 kilometer cykelbanor, 30 080 kilometer cykelfält och 581 021 kilometer cykelvänliga kombinerade körfält. Nätverkets totala längd: 914 447 kilometer.

Uppgifter om cykling förväntas bli mer tillgängliga tack vare genomförandet av den delegerade förordningen om multimodala reseinformationstjänster¹⁰⁷ och den kommande genomförandeförordningen om indikatorer för mobilitet i städer enligt TEN-T-förordningen. Förordningen om multimodala reseinformationstjänster innehåller en skyldighet att göra information om alla typer av reguljär transport, behovsstyrd transport och personlig transport tillgänglig via de nationella åtkomstpunkterna¹⁰⁸. Denna skyldighet gäller data som redan finns i digitalt format, inklusive vissa cykelrelaterade data. Kommissionen stöder insatser för att förbättra tillgången till data via de nationella åtkomstpunkterna inom ramen för Napcore¹⁰⁹, som samfinansieras av Fonden för ett sammanlänkat Europa. Bland flera ämnen tar Napcore upp cykelparkeringsdata, realtidscykeldata och cykelinfrastrukturdata.

Åtgärderna för cykelinfrastruktur och mobilitetsplanering inom ramen för unionens årliga arbetsprogram för europeisk standardisering 2025¹¹⁰ omfattar särskilt utvecklingen av europeiska standarder för cykelnätverket för att stödja planering av resvägar i realtid. Sådana åtgärder optimerar också cykelinfrastrukturen och förbättrar trafikstyrningen genom att standardisera uppgifter om cykelnätverk, cykelparkering och cyklisters beteende.

Expertgruppen för mobilitet i städer kunde identifiera olika typer av nationella åtgärder som bidrar till förståelsen av cyklingstrender, infrastruktur och användarbeteende, inklusive nya datauppsättningar, studier och verktyg för att systematiskt förbättra insamlingen och analysen av data. Svenska Trafikverket har t.ex. offentliggjort en rapport¹¹¹ med en sammanställning av befintliga nationella uppgifter om cykelutvecklingen under de senaste åren. Detta ger en tydligare bild av tendenserna när det gäller användningen av cykling, infrastruktur tillgänglighet och säkerhet, vilket stöder evidensbaserat beslutsfattande på nationell nivå. Användbara insikter tillhandahålls också av två EU-finansierade projekt med fokus på smart cykling: MegaBITS¹¹² och MERIDIAN¹¹³. Inom ramen för dessa projekt utarbetades en europeisk färdplan för smart cykling¹¹⁴ som tillhandahåller en datadriven strategi för att integrera digitala verktyg i cykelinfrastruktur och cyklingspolitik i hela EU.

10. SLUTSATS

Den europeiska förklaringen om cykling utgör ett viktigt delmål på vägen mot att erkänna cyklingens roll i EU:s transportpolitik. Många av de initiativ och exempel som beskrivs i denna rapport kan inte sägas vara ett direkt resultat av förklaringen, men åtgärdernas antal och mångfald vittnar om den växande drivkraften och det ökade erkännandet av det positiva med cyklingspolitik och cykelåtgärder.

Även om det fortfarande är för tidigt att bedöma förklaringens långsiktiga inverkan har lovande tendenser redan upptäckts. Med ytterligare övervakning på EU-nivå, nationell nivå och lokal

¹⁰⁷ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2024/490 av den 29 november 2023 om ändring av delegerad förordning (EU) 2017/1926 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster, EUT L, 2024/490, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj.

¹⁰⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/national-access-points_sv.

¹⁰⁹ <https://napcore.eu/>.

¹¹⁰ Unionens årliga arbetsprogram för europeisk standardisering 2025 (C/2025/1818): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=OJ:C:202501818>.

¹¹¹ <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1895596&dswid=-7502>.

¹¹² <https://www.interregnorthsea.eu/megabits/news/smart-cycling-roadmap-a-digital-turning-point-for-urban-mobility>.

¹¹³ <https://meridian-corridors.eu/material/the-road-map-for-smart-cycling-a-call-to-action/>.

¹¹⁴ https://www.interregnorthsea.eu/sites/default/files/2025-05/250501%20Brochure%20Smart%20Cycling%20Road%20Map_a%20call%20to%20action_final.pdf.

nivå kommer det fortsatta genomförandet av principerna i förklaringen sannolikt att ge ännu mer positiva resultat i framtiden. Detta kommer att möjliggöra en övergång till mobilitet som är mer hållbar, tillgänglig, ekonomiskt överkomlig, säkrare och hälsosammare samt skapar ett stort mervärde för EU och dess ekonomi.

Det finns en utbredd uppskattning för inrättandet av särskilda plattformar för utbyte av cykelupplevelser och bästa praxis mellan medlemsstaterna genom de nyligen inrättade nationella kontaktpunkterna för cykling och med berörda parter genom expertgruppen för mobilitet i städer. Sådana initiativ kommer sannolikt att leda till ett givande samarbete.

Ojämna framsteg har gjorts i genomförandet av åtagandena i vart och ett av de åtta kapitlen i förklaringen. Genomförandet har kommit längre när det gäller cyklingspolitik, infrastruktur och investeringar. Detta beror på deras långsiktiga karaktär, den goda praxis som redan finns i flera medlemsstater och de erfarenheter som gjorts hittills.

Det finns dock mer att göra.

De flesta medlemsstater har redan infört cyklingspolitik och cykelåtgärder, men de övriga uppmanas att göra detsamma. Dessutom uppmanas de alla att fullt ut använda tillgängliga EU-finansieringsalternativ, såsom Sociala klimatfonden.

Följande områden för förbättring av EU:s cykelinfrastruktur kräver uppmärksamhet: i) infrastruktur för cykellogistik (t.ex. mikronav), ii) säkra cykelparkeringslösningar, iii) laddningsinfrastruktur i byggnader, iv) infrastruktur för att transportera cyklar på tåg och v) övergripande säkerhet för cykelinfrastrukturen. Förbättrade säkerhetsåtgärder, såsom infrastrukturutformning och bättre efterlevnad, är verkligen avgörande för att drastiskt minska dödsolyckorna och skadorna bland cyklister. Dessutom bör anpassning av cykelinfrastrukturen till klimatförändringarna också beaktas när cykelinfrastruktur utformas.

Att skapa en översikt över åtgärder för att bekämpa cykelstölder i EU skulle vara ett första steg för att fördjupa förståelsen av de aktuella frågorna och bedöma om en gemensam åtgärd som samordnas på EU-nivå skulle ge mervärde.

Mer omfattande och systematiska metoder för insamling och övervakning av uppgifter, med strukturerat bidrag från offentliga myndigheter, berörda parter och industrin, skulle behövas för en fortlöpande regelbunden bedömning av framstegen. Dessutom kommer tillhandahållandet av cykeldata enligt definitionen i delegerad förordning (EU) 2024/490 att bli avgörande. Vidare kommer utnyttjandet av resultaten av *Cycling Counts*-studien att vara avgörande för att övervaka utvecklingen av cykelinfrastrukturen i Europa.

Slutligen behöver frågor som inkludering och samarbete med branschen också uppmärksammas ytterligare för att avsevärt påskynda framstegen.