Cykelstölder

Problemets omfattning
och möjliga vägar framåt

Johan Egeskog
Magnus Karemyr

vti

VTI rapport 1182
Utgivningsår 2023
vti.se/publikationer

Foto: User_76523/Mostphotos.com

VTI rapport 1182

Cykelstölder

Problemets omfattning och möjliga vägar framåt

Johan Egeskog

Magnus Karemyr

vti

Författare: Johan Egeskog, VTI och Magnus Karemyr, VTI
Diarienummer: 2018/0017-9.1
Publikation: VTI rapport 1182
Utgiven av VTI 2023

Publikationsuppgifter – Publication Information

Titel/Title

Cykelstölder – Problemets omfattning och möjliga vägar framåt/Bicycle theft – The extent of the problem and possible ways forward

Författare/Authors

Johan Egeskog (VTI, https://orcid.org/0000-0001-6451-0817)

Magnus Karemyr (VTI, https://orcid.org/0000-0003-1067-2751)

Utgivare/Publisher

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut/
Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI)
www.vti.se/

Serie och nr/Publication No.

VTI rapport 1182

Utgivningsår/Published

2023

VTI:s diarienr/Reg. No., VTI

2018/0017-9.1

ISSN

0347–6030

Projektnamn/Project

Cykelstölder/Bicycle theft

Uppdragsgivare/Commissioned by

Cykelcentrum, VTI

Språk/Language

Svenska/Swedish

Kort sammanfattning

Denna rapport utgör resultatet från den kunskapssammanställning om cykelstölder som gjorts under 2023. Arbetet har gjorts med finansiering från Cykelcentrum på VTI och resultaten kopplar direkt till det arbete som pågår inom Branschrådet för bättre cykelparkering och minskade cykelstölder.

Cykelstölder är en komplex fråga och många aktörer behöver samverka för att kunna komma tillrätta med problemet. Resultaten från sammanställningen visar att antalet cyklar som stjäls varken har ökat eller minskat på senare år. Dock så stjäls det allt dyrare cyklar, i och med elcykelns breda intåg på marknaden, vilket resulterar i ökande kostnader för försäkringsbranschen och i förlängningen även försäkringstagarna. I rapporten framgår att mörkertalet är stort gällande de cyklar som stjäls men som inte anmäls som stulna till polisen. Statistiken indikerar att det sker över en halv miljon cykelstölder varje år i Sverige, men bara omkring 70 000 av dessa stölder anmäls till polisen. Stöldrisken har en tydlig påverkan på hur attraktiv cykeln är som färdmedel. En betydande del av befolkningen anger att de ofta eller ibland väljer bort cykeln för vissa eller alla sina resor på grund av risken för stöld.

Utifrån den samlade kunskapen föreslår vi ett antal åtgärder som kan vidtas för att på sikt kunna minska problemets omfattning. Det handlar bland annat om införandet av någon form av cykelregister, kunskapsspridning om riskbeteenden kring hur vi parkerar våra cyklar, bättre kvalitet och kapacitet för cykelparkeringar och även normarbete gällande försäljning och förfogandet av stulna cyklar.

Minskad mängdbrottslighet, dit cykelstölder räknas, kan ha en tydlig positiv påverkan på tilltron till rättsväsendet och i förlängningen minska risken för annan grövre brottslighet i samhället.

Nyckelord

Cykelstöld, cykelparkering, mängdbrott, egendomsbrott, ökad cykling, cykelregister, cykellås, försäkringar.

Abstract

This report represents the outcome of a knowledge compilation on bicycle theft conducted in 2023. The work has been funded by the Swedish Cycling Research Centre at VTI, and the results are directly linked to the ongoing efforts within the industry council for reducing bicycle thefts and improving bicycle parking facilities.

Bicycle theft is a complex issue, and multiple stakeholders need to collaborate in order to address the problem. The results show that the number of stolen bicycles has neither increased nor decreased in recent years. However, there is an increasing trend of stealing more expensive bicycles, particularly with the widespread introduction of electric bikes in the market, resulting in rising costs for the insurance industry and ultimately the customers. We also observe a significant number of unreported bicycle thefts, indicating a large discrepancy between the actual number of thefts and those reported to the police. Statistics suggest that over half a million bicycle thefts occur annually in Sweden, but only around 70,000 of these thefts are reported to the police. The risk of theft significantly impacts the attractiveness of cycling as a means of transportation. A significant portion of the population states that they often or sometimes choose not to use a bicycle for some or all of their trips due to the risk of theft.

Based on the accumulated knowledge, we propose several measures that can be taken to gradually reduce the extent of the problem. These measures include the implementation of some form of bicycle registry, increase public knowledge regarding risky behaviors related to bicycle parking, improved quality and capacity of bicycle parking facilities, and efforts to establish norms regarding the sale and handling of stolen bicycles.

Reducing the prevalence of property crimes, including bicycle theft, can have a clear positive impact on public trust in the justice system and, ultimately, reduce the risk of other serious crimes in society.

Keywords

Bicycle theft, bicycle parking, bike registry, bike locks, bike insurance, increased cycling, quantity offences.

Förord

I den nationella strategin för ökad och säker cykling som regeringen presenterade i januari 2017 poängterades bland annat att forskning och ny kunskap är avgörande i arbetet med ökad och säker cykling. I början av 2018 fick därför Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i uppdrag av regeringen att driva ett nationellt kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling – Cykelcentrum. Den här rapporten redovisar resultaten från ett strategiskt projekt genomfört inom Cykelcentrum. De strategiska projekten är kunskapssammanställningar, omvärldsanalyser eller mindre forskningsstudier som anses vara av vikt för cykelområdet, men där extern finansiering kanske inte är möjlig för tillfället.

Tidigare strategiska projekt finansierade via Cykelcentrum:

- Tekniska resurser för forskning om cykling: en översikt av resurser i Sverige. VTI notat 19-2019. Tekniska resurser.
- En förstudie av godscykeln och dess användningsområde: en historisk hybrid och framtida möjlighet för ett hållbart distributionssystem i våra städer. VTI rapport 1032. Godscykeln.
- Cykelturism: en litteratursammanställning och omvärldsanalys. VTI rapport 1014. Cykelturism.
- Cycling in rural areas: an overview of national and international literature. VTI rapport 1124A. Cykling på landsbygd.
- Cyklingens koppling till Agenda 2030: systemtänkande i transportsektorn. VTI rapport 1130. Cykling och Agenda 2030.
- Cykeldata: en översikt av data tillgänglig för cykelforskning i Sverige. VTI rapport 1140. Cykeldata.
- Cykeln som möjliggörare: En kunskapsöversikt kring förutsättningar för personer med funktionsnedsättning att cykla. VTI rapport 1179. Cykeln som möjliggörare.

Författarna vill framföra ett stort tack till medlemmarna i Branschrådet för bättre cykelparkering och minskade cykelstölder, Damir Celebic, Lina Nilsson och Helena Hellstén för givande diskussioner och värdefull erfarenhet. Ett särskilt tack också till Magnus Larsson för stöd och inspel.

Linköping, september 2023

Anna Niska
Projektledare

Granskare/Examiner

Lina Nilsson, Stöldskyddsföreningen.

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarens/författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis myndigheten VTI:s uppfattning./The conclusions and recommendations in the report are those of the author(s) and do not necessarily reflect the views of VTI as a government agency.

Innehållsförteckning

Publikationsuppgifter – Publication Information **5**

Kort sammanfattning **6**

Abstract **7**

Förord **8**

1. Inledning **10**

1.1. Syfte 10
1.2. Metod 11
1.3. Definitioner 11

2. Teoretisk bakgrund **13**

3. Problemets omfattning **15**

4. Drabbade, gärningspersoner och tillvägagångssätt **23**

4.1. Vem drabbas 23
4.2. Var sker cykelstöld 25
4.3. Vem stjäl en cykel 28

5. Kartläggning av aktörer i Sverige **30**

5.1. Polisens arbete 30
5.2. Andrahandsmarknaden – köparna 32
5.3. Marknadsplatserna 33
5.4. Försäkringsbolagen 34
5.5. Staten, regioner, kommuner och myndigheter 37
5.6. Stöldskyddsföreningen 39
5.7. Arbetsgivare och anställda 39
5.8. Cykel- och låstillverkarna 40

6. Verktyg och åtgärder **41**

6.1. Cykelregister 41
6.2. Cykelparkering 43
6.3. Kreativa metoder – lockbeten 46

7. Diskussion av möjliga lösningar **47**

7.1. Förebygga – bättre kunskap om problemet 47
7.2. Effektivare lagföring 48
7.3. Försäkringar och kompensation vid stöld 48
7.4. Registrering av cyklar 49
7.5. Lås och tekniska hjälpmedel 49
7.6. Tryggare andrahandsmarknad 49
7.7. Bättre cykelparkeringar 50

8. Slutsatser **51**

8.1. Formulering av forskningsfrågor 51

Referenser **53**

1. Inledning

Det råder ingen tvekan om att cykeln som färdmedel har stor potential för att lösa många av de hållbarhetsutmaningar vi står inför, särskilt i de fall som resor med cykel ersätter resor med bil (Karlström & Niska, 2022). I ett transportsystem där cykling inte är norm blir det dock lätt att välja andra färdsätt, av olika anledningar. Infrastrukturens och samhällets planering har stor inverkan för våra val av transportmedel och hur vi väljer att förflytta oss. Finns det gott om utrymme tilldelat cyklister i ett trafiksystem som gynnar cyklisterna, så att cykelns fördelar i vardagen tydligt framträder, så är det mindre chans att den breda allmänheten på det stora hela ser cykling som ett nischat sidointresse (Cox (ed) & Koglin (ed), 2020).

Människan är till sin natur lat och vill gärna minimera mängden energi och engagemang som används i de flesta sammanhang. I fallet för cykling som transportmedel kommer alla företeelser som upplevs som ett hinder för att välja cykeln riskera att avskräcka dem som inte fullt ut omfamnat cykelns alla fördelar. Det är med detta i åtanke som cykelstölder utgör ett hinder för ökad cykling och därför är en viktig fråga att fokusera på. Samtidigt som cykelstöld är ett av de vanligaste egendomsbrotten i Sverige så är cykelstöld också ett av de vanligaste egendomsbrotten som inte anmäls (Brå, 2022c). Det finns således ett stort mörkertal mellan anmälda cykelstölder och det totala antalet stölder som faktiskt sker.

En cykelstöld utgör inte bara en ekonomisk börda för den som drabbas. Stölden kan även försvåra vardagen på kort sikt, i och med att ens färdmedel tagits ifrån en. Bland de som drabbas av cykelstöld är det ofta en andel som inte bemödar sig med att skaffa en ny cykel. En enkät i Storbritannien visade att 24 % slutade att cykla efter att de hade drabbats av cykelstöld, samtidigt som 66 % angav att de cyklar mindre efter att ha drabbats (Gamman m.fl., 2004). I en svensk kontext, när liknande frågor ställs så anger 41 % av de svarande att de ofta eller ibland väljer bort cykeln för sina resor på grund av risken att få cykeln stulen (Demoskop, 2022).

Antalet cykelstölder har varierat stort över de senaste decennierna. För de år som det finns tillgänglig statistik från Brottsförebyggande rådet (Brå), skedde flest cykelstölder per år under det tidiga 90-talet. Under 1993 anmäldes hela 126 604 cyklar stulna i riket. Sen dess har antalet stölder lyckligtvis nästintill halverats (Brå, 2023c). De senaste tio åren hade det årligen anmälts mellan ca 63 000 och 77 000 cykelstölder. 2020 toppade antalet anmälningar med 77 300. Av dessa anmälningar inleddes en utredning i ca 5 000 fall och totalt uppklarades 308 fall. Det ger en total uppklarningsprocent på strax över 0 %. I fallen med anmälda stulna elcyklar var uppklarningsprocenten något bättre på totalt 1 % (Brå, 2022c). Att drabbas av brott som inte klaras upp kan minska tron på samhället och dess institutioner. Vissa av dessa institutioner eller aktörer drabbas i sin tur också av cykelstölderna, i form av administration eller försäkringsutbetalningar.

Mot denna bakgrund startades Branschrådet för bättre cykelparkering och minskade cykelstölder, sommaren 2022, som ett samarbete mellan Polisen, Folksam, Länsförsäkringar Östgöta, If, Trygg-Hansa, VTI och SSF. Denna rapport tar avstamp i branschrådets arbete och ska ses som en nulägesbild där vi inventerat kunskapsläget och omfattningen av cykelstölderna för att på sikt kunna identifiera vilka aktörer som kan göra vad för att minska omfattningen av problemet.

1.1. Syfte

Det strategiska projektets huvudsakliga syfte är att bidra med forskning som kan minska antalet cykelstölder i Sverige. Detta genom att (1) skapa en kunskapsbas om cykelstölder via kartläggning av viktiga aktörer och (2) sammanställning av vetenskaplig litteratur samt konsult- och myndighets-rapporter om cykelstölder. Syftet är även (3) att sammanställa vilken data som är tillgänglig om cykelstölder och hur den kan användas i fortsatt forskning om hur cykelstölder kan motverkas. Syftet är även (4) att söka svar på hur stor betydelsen av risk för cykelstölder har för val av färdmedel.

1.2. Metod

Projektets utgångspunkt har varit de frågeställningar som under de senaste två åren tagits fram av Branschrådet för bättre cykelparkering och minskade cykelstölder. Semistrukturerade intervjuer har genomförts med representanter från försäkringsbolagen Folksam, IF, Länsförsäkringar Östgöta och Trygg-Hansa. Därtill genomfördes ostrukturerade intervjuer med representanter från Stöldskyddsföreningen och Polisen. Samtliga organisationer ovan medverkar som parter i branschrådet. Intervjuer och korrespondens har också genomförts med representanter för andra aktörer vi definierat på området, som Blocket och cykelhandlarnas branschorganisation Cykelbranschen. Utkomsten från intervjuerna har vägts samman med statistiska uppgifter för att ge en relevant bild av problemställningen.

En väsentlig del i arbetets statistikunderlag har utgjorts av data ur en statistikbeställning från Brå 2023, som har jämförts med publikt tillgängliga data och statistik från Brå, SCB, försäkringsbolag och från Polisen.

En presentation med efterföljande diskussion av projektet gjordes i juni 2023 på Forum Vätternrundan[1] tillsammans med Branschrådet för bättre cykelparkering och minskade cykelstölder.

Sökningar på ämnet har gjorts i vetenskapliga databaser, såsom Scopus, Google Scholar och Summon. Utöver detta har information kring relaterade frågor sökts bland relevanta aktörer på nätet och i media.

1.3. Definitioner

Cykel – I denna rapport avhandlas cykelstölder, och därför är definitionen av cykel baserad på vad som rättsligt kan anses vara en cykel. Enligt *lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner*[2], definieras en cykel enligt följande:

1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon.
2. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn
    a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,
    b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och
    c. har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt.
3. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning, och är
    a. inrättat huvudsakligen för befordran av en person,
    b. inrättat för att föras av den åkande, och
    c. konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen (ex. elrullstol eller el-skoter).
4. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som uppfyller villkoren i 3 a–c och som antingen
    a. har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt, eller
    b. är självbalanserande.

[1] Branschråd för bättre cykelparkering och minskade cykelstölder 2023 (https://youtu.be/CPxF1AEgTQA)

[2] https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2001559-om-vagtrafikdefinitioner_sfs-2001-559/

Cykelstöld – Cykelstöld är ingen egen juridisk kategori utan regleras i Brottsbalken (1962:700) under 8 kap. om stöld, rån och andra tillgreppsbrott. Elcyklar har sedan 2020 en egen brottskod i anmälningsstatistiken men innan detta infördes räknades stulna elcyklar in under samlingsbegreppet cyklar (Brå, 2022c). Det finns även en separat brottskod för ”stöld från cykel” dvs. vanligtvis stöld av batteri. Cykelstöld klassas antingen som snatteri eller stöld. Om tillgreppet bedöms som stöld är straffskalan fängelse från 14 dagar till 2 år. Om det bedöms som snatteri är straffskalan från böter till fängelse i 6 månader[3]. I rapporten refereras till brottskategorierna *mängdbrott* och *egendomsbrott*. Kategorin *mängdbrott* används generellt inom Polisen och Riksrevisionen, medan *egendomsbrott* nämns i resultat från Brå och NTU. Vi har därför valt att använda båda, för att behålla kopplingen till respektive källa.

Fabrikslås – ett fabriksmonterat lås, vanligtvis i form av ett ringformat ramlås monterat på bakgaffeln som då låser bakhjulet.

Cykelställ – Ställning avsedd för parkering av cyklar. Begreppet cykelställ associeras ofta med typen framhjulsställ, som har dålig stöldsäkerhet och påtaglig risk att skada cykelns framhjul. Vi väljer att se cykelställ som ett samlande begrepp som kan ha ett flertal olika utföranden – från enkelt framhjulsställ till komplexa tvåvåningslösningar.

Cykelparkering – Yta avsedd för parkering av cyklar. Kan innehålla ett eller flera cykelställ, även av olika modell. En cykelparkering kan vara öppen men även ha ett utförande som inbegriper olika grad av skydd, exempelvis mot väder, insyn eller obehörigt tillträde.

[3] https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/brottsbalk-1962700_sfs-1962-700/#K8

2. Teoretisk bakgrund

Det finns ett flertal teorier som på olika sätt försöker beskriva och förklara varför ett brott sker. En vanligt förekommande teori i litteraturen som behandlar cykelstölder refererar till arbetet som Cohen & Felson (1979) fört fram. Deras teori kallas på engelska för Routine Activity Theory, vilket på svenska skulle kunna översättas till rutinaktivitetsteorin. Enligt rutinaktivitetsteorin krävs det tre samverkande faktorer för att ett brott ska inträffa; en motiverad gärningsperson, ett lämpligt offer/objekt och avsaknaden av kapabla väktare (capable guardians). Om dessa tre faktorer sammanfaller i tid och rum ökar risken för att ett brott sker. Teorin fokuserar således mindre på förövarnas motiv eller drivkraft, utan mer på i vilka situationer i det vardagliga livet där gärningspersonen ges en möjlighet att genomföra brottsliga handlingar på laglydiga medborgares bekostnad. Enligt Cohen & Felsons (1979) teori räcker det oftast med att en av de tre faktorerna saknas för att ett brott ska kunna undvikas.

Ett konkret exempel gällande rutinaktivitetsteorin och cykelstölder som tas upp av Johnson m.fl. (2008) gäller förekomsten och tillgången till säker cykelparkering. En cykel som står parkerad utan att vara fastlåst utgör ett lämpligt objekt i det här fallet, eftersom det bara är att lyfta upp cykeln och gå iväg med den. Om cykeln är fastlåst men parkerad på en plats med dålig insyn eller uppsyn, det vill säga utan kapabla väktare, kan en motiverad gärningsman agera i lugn och ro.

En alternativ teori är *rational choice*-teorin, (rationella val-teorin). I enlighet med dess applikationer inom ekonomi så agerar aktören, i det här fallet förövaren, baserat på sammanvägningar av möjlighet/tillgänglighet, nyttor och kostnader. I ett scenario där risken är för hög (risk att åka fast) eller nyttan blir för låg (för lågt värde i ett möjligt mål, i detta fall en cykel) kan förövaren antingen välja att söka upp ett bättre lämpat objekt eller helt avstå från stölden om det helt saknas lämpliga objekt. Ett jämförande exempel som kan nämnas är när Västtyskland införde rattlås i alla bilar, nya som gamla, år 1960, vilket resulterade i att antalet stölder sjönk med 60 %. När rattlås infördes i Storbritannien gjordes det bara i nya bilar vilket endast resulterade i att bilstölder försköts till äldre bilar utan rattlås (Natarajan, 2017).

Crime pattern theory är ytterligare en teori som kan appliceras på cykelstöld. Den säger likt rutin-aktivitetsteorin att brott är mer troliga att ske där människor möts. Antingen i noder där människors rörelsemönster korsas, längs vägar där människorna färdas tillsammans eller i platser där det finns lite övervakning eller få som kan ingripa. Utöver dessa platser görs också skillnad på områden där sociala sammanhang sker och som är brottsskapande (crime generators) och platser som är brottsattraherande (crime attractors). En brottsskapande plats kan till exempel vara en busshållplats eller tågstation, en shoppinggalleria eller en arena, helt enkelt en plats där ett tillräckligt antal personer möts samtidigt som det finns motiverade gärningspersoner. Exempel på brottsattraherande platser är platser som medför en möjlighet för motiverade gärningspersoner att utföra en specifik typ av brott, såsom kända platser för droghandel, undermåligt bevakade hus eller verksamheter där det enkelt kan begås inbrott. Genom att kategorisera och studera platser enligt ovan mönster är förhoppningen att genom bättre fysisk planering kunna undvika eller förebygga brott (Brantingham & Brantingham, 1995).

Det är framför allt två saker som förenar de tre teorierna ovan. Först och främst är det om platsen där offer eller objekt möter en potentiell gärningsperson. Utöver det anger teorierna med olika tonvikt att närvaro av personer som är villiga att ingripa är en viktig avskräckande faktor för att förhindra brott.

Det finns en tydlig korrelation mellan mängden personer som passerar en plats och det faktiska antalet brott som rapporterats in på platsen. Även om ett ökat flöde av människor på en plats ökar sannolikheten för att ett brott ska ske så verkar detta dock bara vara sant upp till en viss nivå. Det tycks som att närvaron av riktigt många människor minskar sannolikheten att drabbas, sett till den totala mängden möjliga offer. En tolkning av detta är att förövarna kan förknippa en riktigt stor mängd människor med en större risk att någon faktiskt ingriper. Kapabla väktare kan dock ha olika stor betydelse för olika typer av brott. Närvaron av folk tycks ha en större avskräckande effekt på

vandalism än i fallet för cykelstöld. Det tycks även vara så att förekomsten av potentiella mål och förövare är viktigare parametrar i att förutspå brott än antalet kapabla väktare. Om eller när kapabla väktare väljer att ingripa har även en mängd olika orsaker. Exempelvis tycks det som att en person som bevittnar ett pågående brott är mer villig att ingripa om det sker i personens hemmamiljö eller grannskap. Trots att det kanske passerar fler kapabla väktare på en offentlig plats så innebär det inte per automatik en större chans att någon väljer att ingripa vid ett pågående brott (Gerell, 2021).

Ett tydligt anekdotiskt exempel av bristande väktarskap kan ses i en film[4] där journalisten Casey Neistat har placerat ut sin egen cykel på olika platser i New York för att sen ”stjäla” den genom olika mer eller mindre finkänsliga metoder. Slutsatsen från hans försök är att det inte var någon privatperson som ingrep i något av fallen. Efter knappt 9 minuters arbete med en vinkelslip i ett fall så kom polisen och stoppade honom. Vid det laget hade så många passerat att det var meningslöst att försöka räkna allihop.

Dock förkommer det att förbipasserande ingriper mot en cykeltjuv. Närvaron av andra vittnen gör det även troligare att någon ingriper även om tjuven i fråga kan tolkas ha ett utseende som utstrålar visst våldskapital eller hotfullhet (Fischer & Greitemeyer, 2013).

[4] Bike Thief 2012, Casey Neistat (https://youtu.be/UGttmR2DTY8)

3. Problemets omfattning

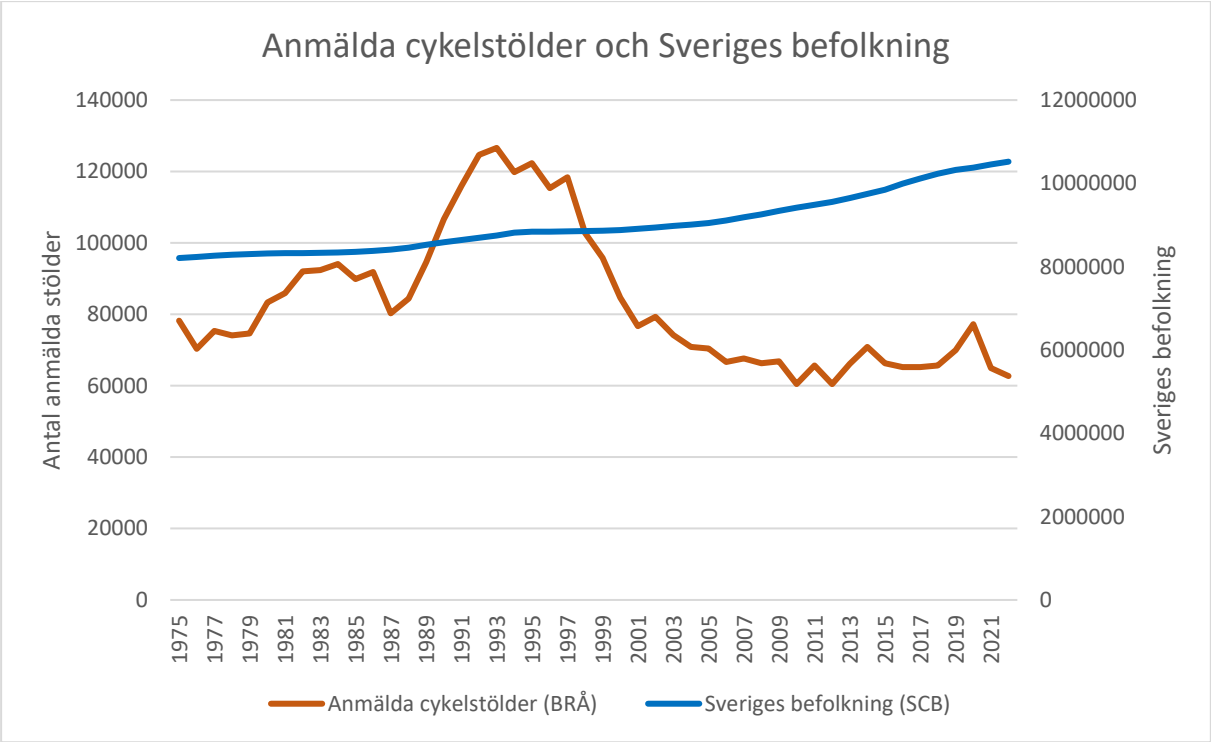
Det finns flera negativa aspekter som kopplar till förekomsten av cykelstöld. I en relativt omfattande sammanställning från Nederländerna (Kuppens m.fl., 2020) kan problemen i den nationella kontexten grovt taget summeras till ett antal olika konsekvenser; ekonomiska, känslomässiga, miljöproblem, problem i vardagen, ökad misstro och oro. Att drabbas av cykelstöld innebär inte bara att man blir av med egendom med ett visst monetärt värde. Många människor använder även cykeln som sitt huvudsakliga transportmedel, och en stulen cykel kan leda till störningar i vardagen. Att drabbas av cykelstöld kan också ha känslomässiga konsekvenser eftersom cykeln kan ha haft ett affektionsvärde för ägaren. Blir man utsatt för stöld kanske man även känner sig mer osäker över att använda och parkera sin cykel på vissa platser på grund av oron för att den ska bli stulen igen. Stölder kan också leda till en ökad efterfrågan på nya cyklar, vilket i sin tur kan påverka miljön negativt i och med den ökade produktionen.

Cykelstölder har alltså en tydligt negativ inverkan för cykeln som val av färdmedel. Ett exempel som tas upp i Gamman m.fl (2004) är en tidigare undersökning som visade att 17 % av cyklisterna i en brittisk undersökning hade fått sin cykel stulen under de senaste tre åren. Av de drabbade sa 24 % att de inte längre cyklar och 66 % sa att de efter stölden cyklar mindre på grund av risken att drabbas igen.

När liknande frågor ställs i Sverige genom en undersökning av Demoskop för Stöldskyddsföreningens (SSF) räkning så svarade 32 % att de någon gång fått en cykel stulen i anslutning till hemmet och 31 % svarade att de har fått en cykel stulen på annan plats än hemmet. Motsvarande frågor ställdes också specifikt för elcyklar. 5 % svarade att de hade fått en elcykel stulen vid hemmet och 5 % svarade att de hade drabbats på annan plats (1011 personer svarade på frågan i enkäten om de fått en vanlig cykel eller elcykel stulen). På frågan om man låter bli att använda cykeln som transportmedel på grund av stöldrisken så svarar 11 % ”ja, ofta” och 30 % ”ja, ibland” (759 personer svarande på frågan i enkäten) (Demoskop, 2022). Totalt 41 % av de svarande uppger alltså att risken för stölder har en påverkan på deras val att välja cykeln eller ej.

Utifrån befintliga undersökningar och data går det inte att säkert säga exakt hur många cykelresor som uteblir på grund av risken för stöld. Vi kan med säkerhet säga att stöldrisken har en betydande påverkan för valet av transportmedel hos en stor del av befolkningen.

Som nämndes i inledningen så har det de senaste tio åren anmälts mellan ca 63 000 och 77 000 cykelstölder per år (Brå, 2022c). Figur 1 visar variationen under en ännu längre period men där man ser en tydlig topp runt år 2020. Det som dock sticker ut mest är den stora ökningen av anmälda cykelstölder under 90-talet. En möjlig orsak kan vara introduktionen av mountainbike på marknaden som medförde ökad både tillgång och efterfrågan på dyrare cyklar. En bidragande faktor kan också ha varit den ekonomiska kris som uppstod i början av 90-talet. En spekulativ gissning kan också vara att det då fanns en större tilltro till att anmälda brott skulle bli uppklarade, något som senare mattades av för att nå den låga nivå vi ser idag.



Figur 1. Antal anmälda cykelstölder och Sveriges befolkningsutveckling mellan 1976 och 2022 (Brå, 2023c; SCB, 2023).

Antalet anmälda cykelstölder och det faktiska antalet cykelstölder som sker är dock två helt olika saker och det är inte givet att det faktiska antalet stölder korrelerar med antalet anmälningar. Givet att uppklarningsprocenten för anmälda cykelstölder är strax över 0 % (Brå, 2022c) så är det troligt att folk inte bemödar sig med att anmäla sin cykel stulen, eftersom chansen att brottet klaras upp är så låg. Den stora majoriteten av försäkringsbolagen kräver dock att en polisanmälan har gjorts för att det ska betalas ut en ersättning vid en stöld. I de fall cykelns värde överskrider självrisken finns åtminstone ett incitament att polisanmäla stölden. Men mörkertalet för anmälda cykelstölder är mycket stort.

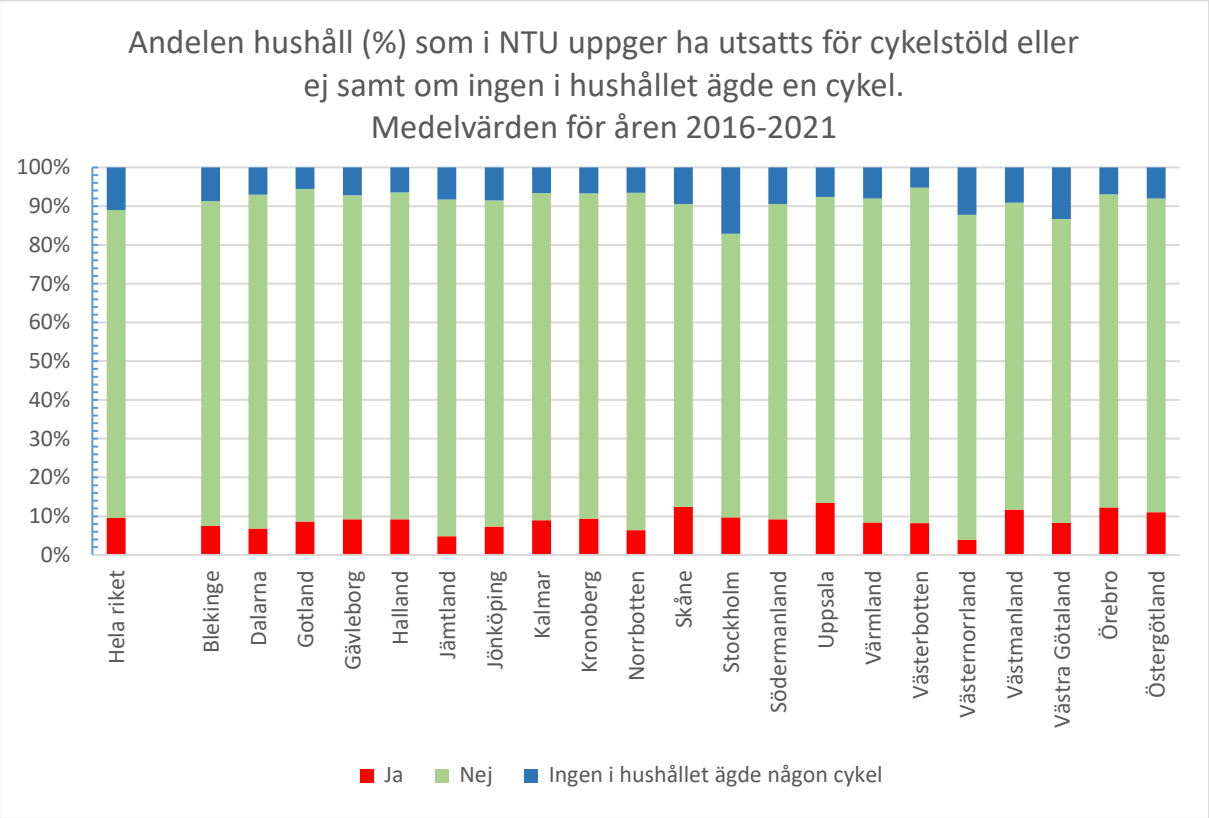
Varje år gör Brå en enkätundersökning, nationella trygghetsundersökningen (NTU), där de frågar om hushållens utsatthet för olika brott. NTU utförs som en enkätundersökning online och via post. Enkäten skickas årligen till ca 200 000 personer och 65 000 personer brukar svara (Brå, 2022d). I NTU ställs följande fråga:

- Fick du eller någon annan i ditt hushåll någon cykel stulen under förra året?
    - Ja, antal gånger_____
    - Nej
    - Ingen i hushållet ägde någon cykel under förra året (Brå, 2022a)

Svaren från denna fråga särredovisas inte per svarsalternativ i NTU men inom ramen för det här projektet har en särskild beställning gjorts för att få reda på svaren. Som referens var det genomsnittliga hushållets storlek 2,15 personer i Sverige i slutet av 2022[5].

[5] https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/manniskorna-i-sverige/hushall-i-sverige/ & https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/manniskorna-i-sverige/sveriges-befolkning/

Figur 2 nedan visar fördelningen av svaren på frågorna i NTU ovan med medelvärden mellan 2016 och 2021, fördelat på riket och län. Se även kapitel 4.2 för närmare detaljer kring variationen i länen under tidsperioden bland de som angett att de utsatts för cykelstöld.



Figur 2. Andelen hushåll (%) som i NTU anger sig ha utsatts för cykelstöld samt om ingen i hushållet ägde en cykel, fördelat på riket och län. Medelvärden för åren 2016-2021. Källa: Statistikbeställning från Brå 2023.

Tabell 1 visar procentsatserna för andelen hushåll i riket som uppger att de drabbats av cykelstöld de senaste åren.

Tabell 1. Svar på frågan i NTU: ”Fick du eller någon annan i ditt hushåll någon cykel stulen under förra året?” Andel (%) av hushållen i hela riket. Källa: Separat statistikbeställning från Brå 2023.

Cykelstöld i hushållet, andel drabbade (%) (Hela riket)	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ja	9,5 %	9,2 %	9,9 %	10,1 %	9,4 %	9,1 %
Nej	79,6 %	79,8 %	79,0 %	78,6 %	80,0 %	79,6 %
Ingen i hushållet ägde någon cykel	10,9 %	11,1 %	11,1 %	11,2 %	10,6 %	11,3 %

Jämfört med det faktiska antalet anmälningar så ser det ut som antalet cykelstölder i Sverige enligt NTU var som störst år 2018 för den senaste 10-årsperioden.

Utifrån andelen svarande i NTU så gör Brå även en skattning av det faktiska antalet drabbade hushåll, se Tabell 2.

Tabell 2. Självrapporterad utsatthet för cykelstöld bland hushåll 2016–2021, enligt NTU 2017–2022. Skattat antal utsatta hushåll i riket. Källa: Separat statistikbeställning från Brå 2023.

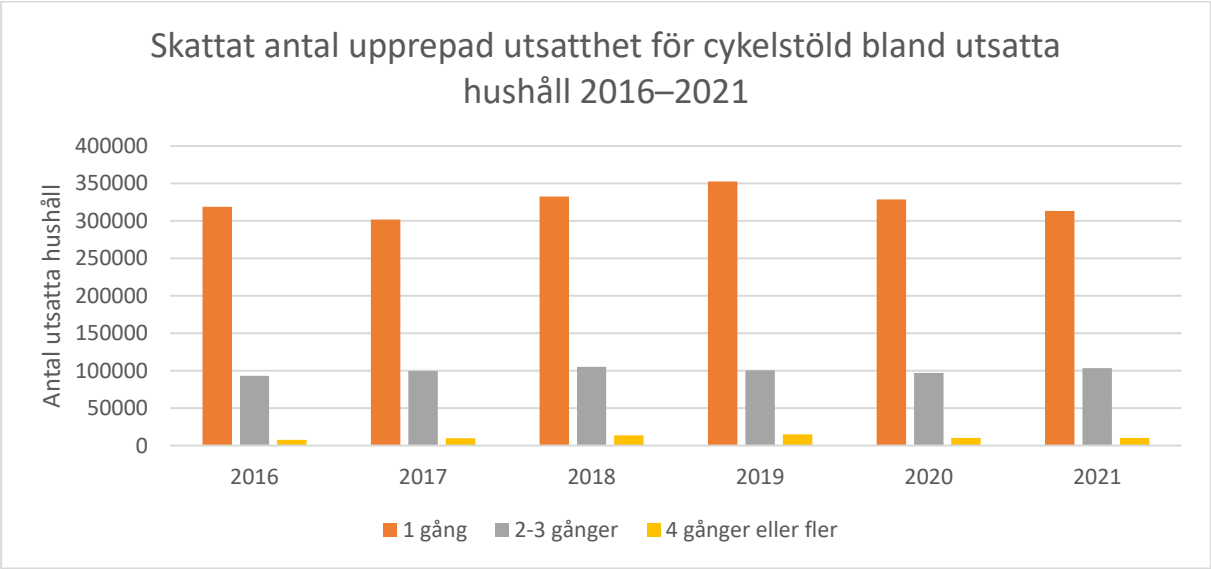
Skattat antal drabbade hushåll (Hela riket)	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ja	419 816	411 510	451 774	468 373	435 969	426 816
Nej	3 521 782	3 586 787	3 616 885	3 630 054	3 697 931	3 723 730
Ingen i hushållet ägde någon cykel	483 508	496 819	507 771	518 384	491 299	529 852

Respondenterna i NTU får även svara på hur många gånger hushållet drabbades under det förra året, om de var drabbade av cykelstöld. Dessa svar visas i Tabell 3.

Tabell 3. Upprepad utsatthet för cykelstöld bland utsatta hushåll 2016–2021, enligt NTU 2017–2022. Andel utsatta hushåll i riket. Källa: Separat statistikbeställning från Brå 2023.

Upprepad utsatthet för cykelstöld (Hela riket)	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1 gång	75,9 %	73,4 %	73,6 %	75,3 %	75,4 %	73,4 %
2–3 gånger	22,2 %	24,2 %	23,3 %	21,4 %	22,2 %	24,2 %
4 gånger eller fler	1,8 %	2,4 %	3,1 %	3,2 %	2,4 %	2,4 %

I Tabell 3 framgår att ungefär var fjärde hushåll, som anger att de har drabbats, har drabbats mer än en gång under det föregående året. I Figur 3 visas en skattning av hur många gånger hushållen har drabbats.



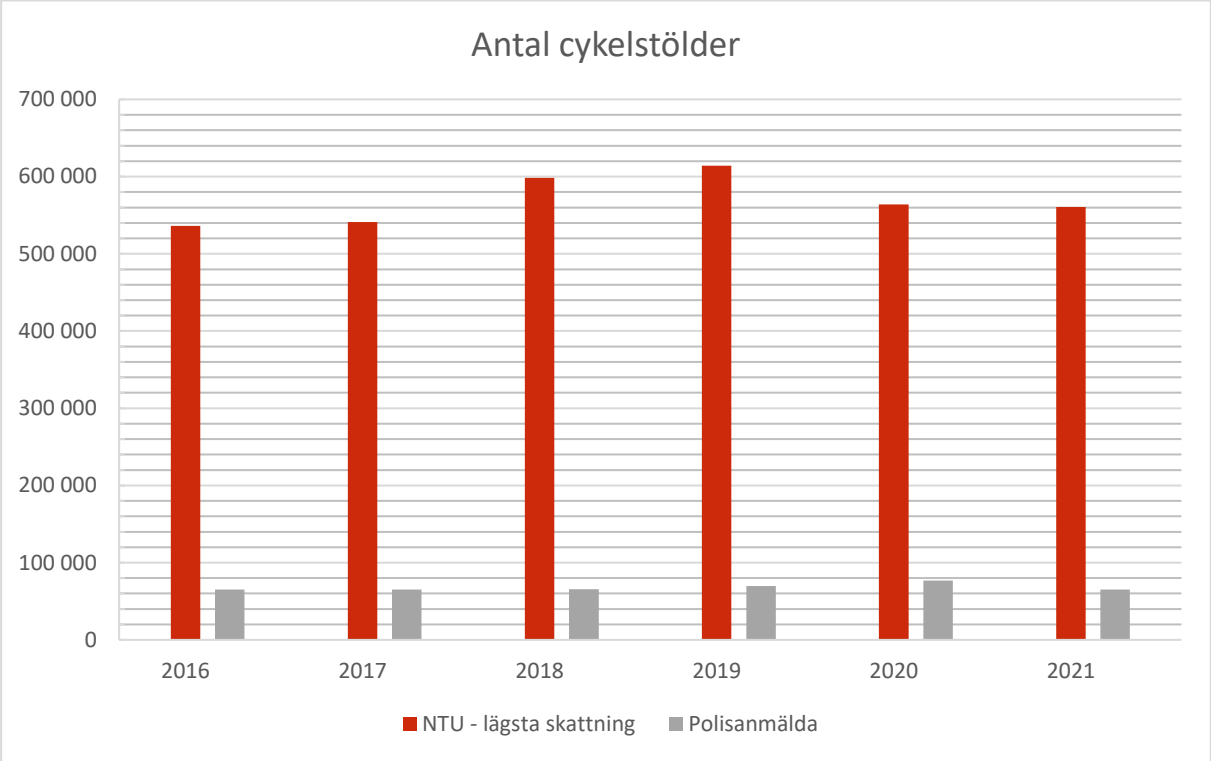
Figur 3. Upprepad utsatthet för cykelstöld bland utsatta hushåll 2016–2021, enligt NTU 2017–2022. Källa: Separat statistikbeställning från Brå 2023.

Utifrån svaren i NTU genom tabellerna ovan går det att göra uppskattningar om hur stort mörkertal det är mellan antal anmälda cykelstölder och det faktiska antalet stölder som sker. Om vi tar år 2021 som ett exempel och använder svaren i Tabell 2 så framgår det att totalt 426 816 hushåll angett att de har drabbats minst en gång. Från svaren i Figur 3 går det sen att fastslå att det rör sig om minst 560 522 stulna cyklar under år 2021, om vi räknar med att de som svarat att de drabbats 2–3 gånger bara drabbats 2 gånger respektive 4 gånger för svarande i kategorin 4 gånger eller fler. Samtidigt är det ”endast” strax under 65 000 cyklar som anmäldes som stulna samma år, se Figur 1 ovan.

Utifrån det här mörkertalet kan vi göra en spekulativ analys – som tidigare nämnts väljer 11 % ofta, och 30 % ibland, att låta bli att använda cykeln på grund av stöldrisk (Demoskop, 2022). Detta ger vid

handen att om 500 000 cyklar stjäls och 20% väljer att inte cykla p.g.a. stöld, då har vi 100 000 personer som slutar att cykla per år – en miljon förlorade cyklister på tio år.

Siffrorna över anmälda cykelstölder och beräknat antal cykelstölder enligt svaren i NTU visualiseras på ett alternativt sätt i Figur 4 nedan. Visualiseringen bygger på svaren i Figur 3. Den lägsta skattningen är beräknad utifrån att de som drabbats inom respektive rad i tabellen har drabbats en gång, två gånger respektive fyra gånger. De som drabbats tre gånger respektive fem gånger eller mer syns således inte i figuren. Det sker alltså troligtvis ännu fler stölder än som visas i figuren, men det går inte att bestämma hur många utifrån statistiken.



Figur 4. Antalet polisanmälda cykelstölder och skattat antal cykelstölder enligt NTU.

Enligt Brå (2018) är det bara 40 % av cyklarna som stjäls som anmäls som stulna till polisen (baserat på data från NTU 2017). Enligt vår uträkning ovan skulle skillnaden mellan antalet anmälda stölder år 2021 och andelen hushåll som anger att de har drabbats av en cykelstöld under samma år tyda på att den siffran snarare bara är ca 12%. Alltså att bara drygt var tionde cykel som stjäls även anmäls som stulen till polisen. Enligt en enkät för Östergötlands län så var det endast en av fem cykelstölder (20 %) under år 2020 som rapporterades till polisen (Länsförsäkringar Östgöta, 2021). Denna siffra ligger således närmare beräkningen ovan jämfört med Brå (2018) men den är fortfarande mycket lägre än svaren i NTU.

En intressant siffra i sammanhanget skulle vara att veta hur många cyklar som finns i samhället. Antalet cyklar som är i bruk och används har inte gått att hitta några bra siffror för. Givet den data som finns så går det teoretiskt att närma sig ett svar på två sätt. Det ena sättet baseras på antaganden från NTU och svaren i Tabell 2 ovan. De som svarat ja eller nej på frågan om de har fått en cykel stulen kan antas äga en cykel eftersom det sista svarsalternativet var att ingen i hushållet äger en cykel. Utifrån dessa svar skulle det sen kunna göras antaganden utifrån hur många cyklar varje hushåll förfogar över, men detta blir ett väldigt trubbigt mått. Ett annat tänkbart sätt att närma sig en uppskattning är att titta på antalet sålda cyklar varje år och göra antaganden på cyklarnas livslängd. Det finns ingen exakt siffra på hur många cyklar som säljs i Sverige. De siffror som finns att tillgå är framtagna av Cykelbranschen och baseras till stor del på skillnader mellan export och importsiffror

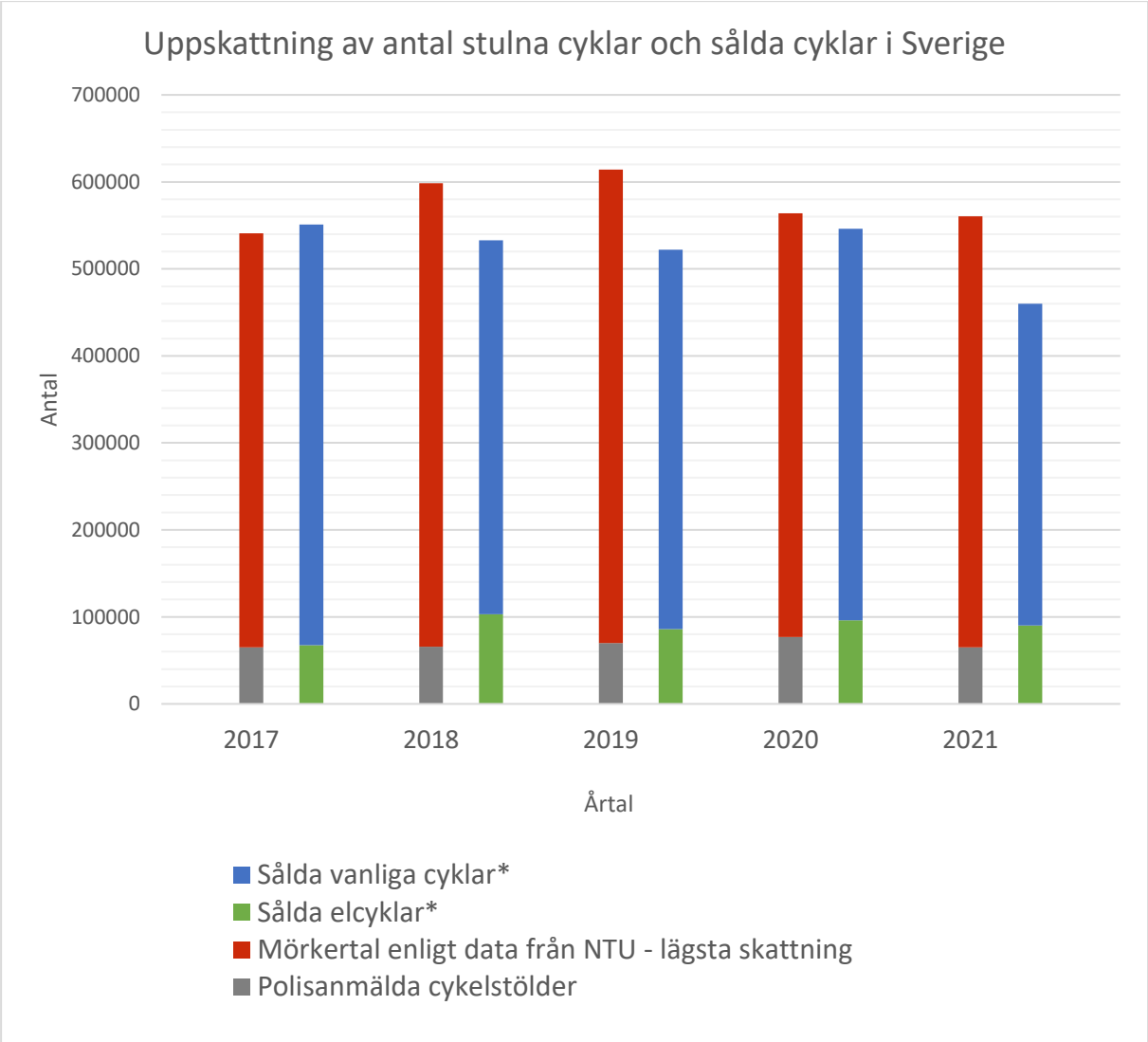
från grossister och större försäljare. Siffrorna som visas i Tabell 4 nedan är således en uppskattning av försäljningssiffrorna.

Tabell 4. Uppskattning av försäljningssiffror för cyklar i Sverige, Källa: Data erhållen via mejl från branschorganisationen Cykelbranschen.

År	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Antal sålda vanliga cyklar	483 500	430 000	436 000	450 000	370 000	339 000
Antal sålda elcyklar	67 500	103 000	86 000	96 000	90 000	94 000
Totalt:	551 000	533 000	522 000	546 000	460 000	433 000

Hur länge en cykel håller skiljer sig dock mycket åt beroende på kvalitet och hur mycket den används och hur väl den tagits omhand under tiden. Någon generell vetenskaplig definition finns inte så därför måste antaganden användas. Ett sådant antagande som använts tidigare för pendlingscyklar är åtta års livslängd om cykeln används 2400 km varje år (ECF, 2011). Huruvida det överensstämmer med verkligheten går dock inte att säga. Sammantaget finns det inget tillförlitligt sätt att utifrån dagens tillgängliga data få reda på hur många cyklar det finns i Sverige, utan det går bara att göra grova uppskattningar.

I Figur 5 nedan visas en jämförelse mellan antal sålda cyklar och antalet stulna cyklar, samt det teoretiska mörkertal för antal stulna cyklar som kan beräknas utifrån självrapporterad utsatthet i den nationella trygghetsundersökningen. Från och med 2020 särredovisas stulna elcyklar i statistiken från Brå.



Figur 5. Jämförelse mellan uppskattat antal stulna cyklar och antal sålda cyklar. Data från Brå och Cykelbranschen. Se ovan tabeller och diagram för respektive källhänvisning.
**Uppskattning av import och export av cyklar enligt Cykelbranschen – ej exakt siffra.*

Eftersom siffrorna i Figur 5 baseras på vissa uppskattningar och antaganden så bör de tolkas med viss försiktighet. Men slående är dock att antalet sålda cyklar och antalet stulna cyklar ligger inom samma storleksordning. Generellt verkar det dock ske fler cykelstölder än det säljs nya cyklar. En trolig förklaring till det kan dock vara att samma cykel kan stjälas igen om någon köper en stulen cykel på andrahandsmarknaden.

Oavsett hur många cyklar som faktiskt anmäls som stulna och bortsett från mörkertalen är cykelstöld ett av de vanligaste egendomsbrotten som inte anmäls (Brå, 2022c). Ju äldre en cykel är desto mindre troligt är det att den anmäls som stulen. De flesta av försäkringsbolagen i Sverige kräver att cykeln är anmäld som stulen hos polisen för att en utbetalning ska kunna göras. Åldersavdragen på cyklar hos försäkringsbolagen gör att självrisken som den drabbade måste betala överskrider ersättningen från försäkringen efter ett par år. I sådana fall finns det inga ekonomiska motiv för en drabbad att anmäla cykeln som stulen till polisen och försäkringsbolagen.

På liknande sätt som antalet drabbade mäts i den svenska NTU så görs motsvarande mätningar i andra länder. Ett exempel är i Nederländerna där 2,7 % av befolkningen angav att de hade drabbats av cykelstöld under år 2019.

Tabell 5. Cykelstölder i Nederländerna per år – andel av befolkningen och skattat antal.(Kuppens m.fl., 2020).

År	Drabbade i befolkningen (%)	Nederländernas befolkning (miljoner)	Beräknat antal brottsoffer
2012	3,70 %	16,7	617 900
2013	3,80 %	16,78	637 640
2014	4,10 %	16,83	690 030
2015	3,90 %	16,9	659 100
2016	3,80 %	16,98	645 240
2017	3,30 %	17,08	563 640
2019	2,70 %	17,28	466 560

Som synes har cykelstölderna per capita minskat över perioden. Här kan det vara intressant att jämföra med de svenska siffrorna. Det genomsnittliga hushållet i Sverige är ca 2,2 personer[6] och 10,1 % uppgav 2019 att de hade drabbats av cykelstöld (se Tabell 1). Det skulle i så fall motsvara att 4,6 % av befolkningen i Sverige drabbades av cykelstöld år 2019. Alltså en nästan dubbelt så hög sannolikhet att drabbas i Sverige som i Nederländerna. Här är det dock värt att nämna att cykelkulturen i Nederländerna skiljer sig åt från den i Sverige och att det troligtvis är vanligare att många nederländare äger cyklar som är mindre stöldbegärliga. Det bör även nämnas att det ofta sägs att det finns fler cyklar än människor i Nederländerna[7] och att många nederländare äger mer än en cykel[8]. Med fler cyklar i omlopp borde antalet möjliga stöldobjekt och risken för stölder öka enligt teorierna i kapitel 2. Dock sker det enligt vissa källor upp emot 80 000 cykelstölder bara i Amsterdam varje år (Venverloo m.fl., 2023) så det är tydligt att stölder är ett stort problem även i Nederländerna.

[6] https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/hushallens-ekonomi/inkomster-och-inkomstfordelning/hushallens-boende/pong/statistiknyhet/hushallens-boende/

[7] https://www.bbc.com/news/av/world-europe-20277668

[8] https://bicycledutch.wordpress.com/2018/01/02/dutch-cycling-figures/

4. Drabbade, gärningspersoner och tillvägagångssätt

I detta kapitel ska vi gå igenom kunskapsläget över vilka som drabbas, var brotten vanligtvis sker och vad som är känt om förövarna.

4.1. Vem drabbas

I den officiella svenska statistiken över anmälda cykelstölder som presenteras av Brå går det inte att utläsa vilka anmälarna är. För att få bättre insyn i vilka som drabbas av cykelstöld kan vi igen vända oss till den nationella trygghetsundersökningen (NTU) som årligen utförs av Brå.

I den officiella rapporten för NTU presenteras utsatthet per typ av hushåll, vilken även presenteras i Tabell 6 nedan. Värt att notera är att de hushåll som svarat att de inte äger en cykel inte heller utgör underlag till andelen av drabbade hushåll i Tabell 6. För år 2023 så är det 10,0 % av de hushåll som ägde en cykel som uppger att de har drabbats av cykelstöld under året.

Tabell 6. Självrapporterad utsatthet för cykelstöld bland de hushåll som äger minst en cykel i nationella trygghetsundersökningen(Brå, 2023b).

		Självrapporterad utsatthet för cykelstöld bland hushåll som äger minst en cykel. Andel av hushållen i procent (Hela Sverige)						
		NTU 2017	NTU 2018	NTU 2019	NTU 2020	NTU 2021	NTU 2022	NTU 2023
Totalt	**16–84 år**	10,7	10,3	11,1	11,4	10,5	10,3	10,0
Familjetyp	**Sammanboende utan barn**	8,1	7,4	8,3	8,7	8,7	7,6	7,4
	Sammanboende med barn	12,6	12,5	13,5	13,0	12,3	11,9	11,9
	Ensamstående utan barn	11,0	10,7	11,5	12,1	10,5	10,8	10,6
	Ensamstående med barn	17,9	19,6	18,4	19,7	17,2	17,4	16,3
Bostadstyp	**Småhus**	7,5	7,2	7,9	8,2	7,2	6,5	6,9
	Flerfamiljshus	13,7	13,4	14,3	14,8	13,9	13,9	13,1

Utifrån svaren i Tabell 6 kan vi dra vissa slutsatser gällande vilka som löper större risk än andra att drabbas av cykelstöld. Risken att drabbas om du bor i ett flerfamiljshus är exempelvis nästan dubbelt så hög jämfört med om du bor i småhus. Utifrån NTU går det dock inte med säkerhet att säga att det är just boendeformen som är avgörande för den större risken att drabbas, utan flera faktorer kan spela in. Exempelvis kan koncentrationen av flerbostadshus vara större i städerna och generellt stjäls fler cyklar i storstadsregioner än i mindre tätbefolkade områden.

För att ändå sätta siffrorna gällande bostadstyp i perspektiv så bodde 39,5 % av hushållen i Sverige i småhus år 2021 medan 49,4 % av hushållen bodde i flerfamiljshus. Övriga boendeformer utgörs av studentboenden och äldreboenden eller hus som huvudsakligen inte är registrerade som bostadshus (SCB, 2022). I de fall studenter svarat på NTU-enkäten så går det inte att veta säkert hur de svarat, men det är troligt att många har fyllt i att de bor i lägenhet i flerbostadshus. Jämförelsen med SCB:s uppdelning blir därmed något haltande.

En siffra som sticker ut lite extra är andelen drabbade ensamstående med barn, där 16,3 % av de svarande år 2022 säger att de har drabbats under det senaste året. Det framgår inte av undersökningen om det är den vuxnes cykel eller något av barnens cyklar som har blivit stulna.

Utöver typ av bostad så har även området du bor i en påverkan på risken att drabbas. Om du bor i ett socialt utsatt område är risken större att du drabbas av egendomsbrott där cykelstöld räknas i statistiken. Skillnaden är inte stor men mängden egendomsbrott i socialt utsatta områden har varit cirka 3–4% större än rikssnittet de senaste åren (Brå, 2018b). Hur detta slår på cykelstölder specifikt går dock inte att säga utifrån Brå:s rapport (2018b). Tillgången till cykel kan dessutom vara lägre i

socialt utsatta områden. Exempelvis i Rosengård angav 29 % att de aldrig har tillgång till cykel i RVU 2013. (Hansson, 2018).

Brottsförebyggande rådet genomför även regelbundna undersökningar om skolelevers utsatthet eller delaktighet i brott genom den så kallade Skolundersökningen om brott. Denna undersökning riktar sig till elever i årskurs 9 och genomförs som en anonym enkätstudie som eleverna fyller i på skoltid. Eleverna får här bland annat svara på frågor om de blivit utsatta för, eller om de gjort sig skyldiga till cykelstöld. Tabell 7, Tabell 8 och Tabell 9 redovisar de svar som återges i Brå, (2022b).

Tabell 7. Andel (%) och antal gånger som elever i årskurs nio uppger att de utsatts för cykelstöld under de senaste tolv månaderna enligt SUB 2015–2021. (Brå, 2022b).

	Ej utsatt				Utsatt				...därav 1 gång				...därav 2 gånger eller fler			
	2015	2017	2019	2021	2015	2017	2019	2021	2015	2017	2019	2021	2015	2017	2019	2021
Totalt	84,8	85,2	84,5	87,3	15,2	14,8	15,5	12,7	12,4	11,9	12,5	10,4	2,8	2,8	3,0	2,4
Killar	83,7	83,1	83,1	86,4	16,3	16,9	16,9	13,6	13,1	14,0	13,4	10,9	3,2	2,9	3,5	2,7
Tjejer	86,4	87,7	86,1	88,9	13,6	12,3	13,9	11,1	11,6	9,8	11,7	9,6	2,0	2,5	2,2	1,5

Siffrorna från skolundersökningen om brott tycks visa att elever i årskurs 9 är något mer utsatta för cykelstölder än den övriga befolkningen i genomsnitt. Sedan 2015 syns dock en svagt fallande trend i utsattheten. Vad detta beror på går dock inte att dra några slutsatser kring utifrån siffrorna. Det skulle vara intressant att jämföra statistiken med det faktiska antalet cyklande skolungdomar – ett minskat antal stölder kan ses som positivt men om det är knutet till minskad cykling vore det ett misslyckande för Sveriges ambitioner om ökad cykling. En snabb jämförelse med den nationella resvane-undersökningen, RVU Sverige[9], visar just att cyklingen tenderar att minska bland skolungdomar under motsvarande period. Ökningen av antalet A-traktorer är också en faktor som skulle kunna bredda bilden. Samtidigt kan effekter av pandemin spela in, vilket gör det svårt att dra slutsatser, både av skolundersökningen och RVU. Bara ett fåtal ungdomar säger sig ha blivit utsatta för cykelstöld två gånger eller fler. Om detta beror på ändrat beteende efter en stöld eller att det inte längre finns en cykel att stjäla framgår inte ur statistiken.

Tabell 8. Andel (%) som uppger att den senaste cykelstölden polisanmälts bland de elever i årskurs nio som uppger att de utsatts under de senaste tolv månaderna enligt SUB 2015–2021(Brå, 2022b).

Ja, polisanmält	**2015**	**2017**	**2019**	**2021**
Totalt	31,1	24,9	30,5	30,5
Killar	25,9	25,0	30,6	33,3
Tjejer	38,3	25,2	30,9	27,7

Nej, inte polisanmält	**2015**	**2017**	**2019**	**2021**
Totalt	57,5	60,7	57,4	56,0
Killar	64,9	59,5	59,2	54,7
Tjejer	48,4	62,5	55,9	56,3

Vet inte	**2015**	**2017**	**2019**	**2021**
Totalt	11,4	14,4	12,1	13,5
Killar	9,1	15,5	10,3	12,0
Tjejer	13,2	12,3	13,2	16,0

[9] https://www.trafa.se/kommunikationsvanor/RVU-Sverige/

Tabell 9. Andel (%) och antal gånger som elever i årskurs nio uppger att de stulit en cykel under de senaste tolv månaderna enligt SUB 2015–2021 (Brå, 2022b).

	Ingen gång				Någon gång				...därav 1---2 ggr				...därav 3---5 ggr				...därav 6 ggr eller fler			
	2015	2017	2019	2021	2015	2017	2019	2021	2015	2017	2019	2021	2015	2017	2019	2021	2015	2017	2019	2021
Totalt	92,4	92,9	93,1	95,1	7,6	7,1	6,9	4,9	4,5	4,2	4,1	2,8	1,4	1,3	1,2	0,8	1,8	1,7	1,5	1,3
Killar	89,8	89,7	89,9	93,3	10,2	10,3	10,1	6,7	5,8	6,1	5,9	3,9	1,9	1,8	1,8	1,0	2,6	2,4	2,4	1,8
Tjejer	95,5	96,7	96,6	97,5	4,5	3,3	3,4	2,5	3,2	2,1	2,4	1,6	0,7	0,6	0,5	0,5	0,6	0,6	0,5	0,4

På motsvarande sätt som utsattheten för cykelstölder i årskurs 9 minskar över tid så är det även en minskande trend med elever som anger att de har stulit en cykel under det senaste året.

En ytterligare aspekt som nämns i Brå, (2022c) är delaktighet i skadegörelse, som även inkluderar skadegörelse på någons cykel. Just hur stor andel som utgörs av skadegörelse mot cyklar framgår dock inte. Det syns ingen tydlig ändrad trend för delaktighet i skadegörelse sedan 2015. Den självrapporterade delaktigheten för all typ av skadegörelse hos killar har legat kring 22 % och runt 16 % hos tjejer.

4.2. Var sker cykelstöld

Som framgår i kapitel 3 så är cykelstölder ett rikstäckande problem, även om risken att drabbas är större i vissa län än andra.

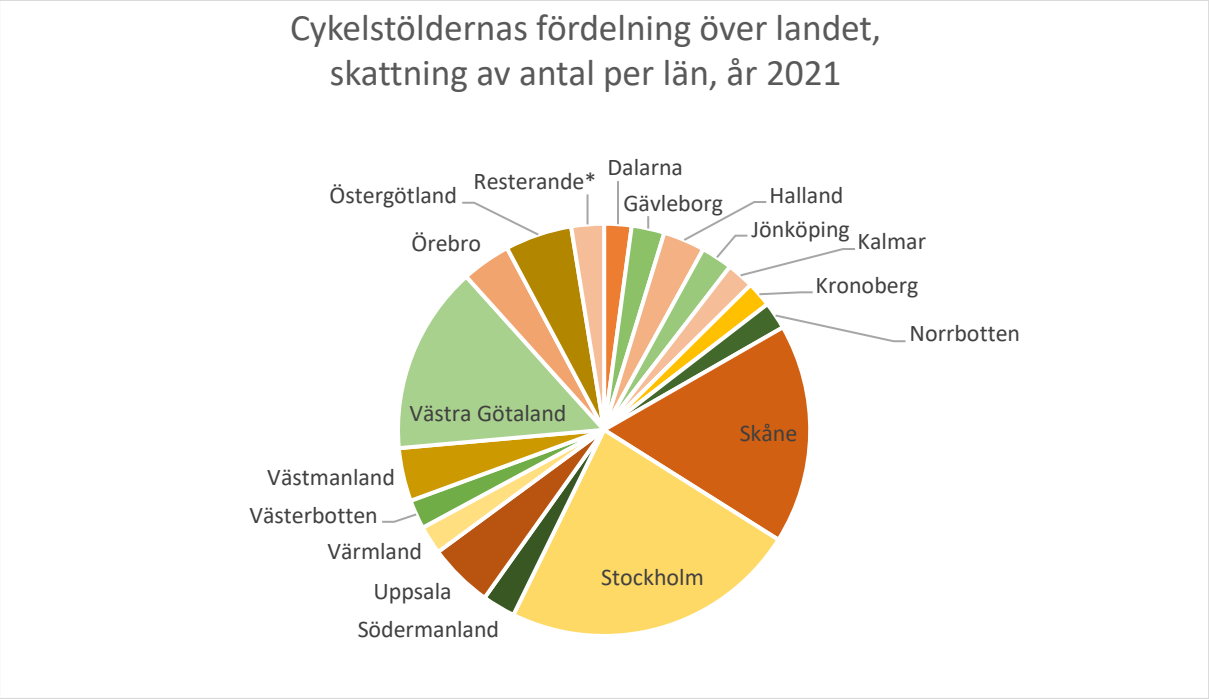
Om vi ser till det faktiska antalet cykelstölder i NTU, fördelat per län, framgår det tydligt att det är i de tre storstadsregionerna som det sker flest cykelstölder. Figur 6 visar fördelningen i antal cykelstölder över länen i Sverige baserat på den skattning av antalet cykelstölder 2021 som tagits fram i och med statistikbeställningen från Brå. Den totala skattningen för hela riket år 2021 var 560 522 cykelstölder. Det är dock lätt att dra en förhastad slutsats utifrån siffrorna. I storstadsregionerna bor flest invånare, därav fler cykelstölder. En mer nyanserad bild ges då vi väger samma siffror mot antalet invånare i länet, där Figur 7 visar antalet cykelstölder per person och län. Då framträder andra mönster, där Stockholms- och Göteborgsregionerna visar lägre siffror, troligtvis beroende på storstadens blandade befolkningsstruktur, medan andra regioner sticker ut.

Andelen cykelstölder per hushåll (Figur 8) är något mer vanligt förekommande i Skåne, Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro och Östergötland, även om variationerna är förhållandevis små. I andra änden av skalan finner vi Jämtland, Norrbotten och Västernorrland, län där cykelstölder tycks vara något mindre vanligt förekommande. Bland de senare tre, är det bara Västernorrland som sticker ut som ett län där det är mer vanligt att hushållet inte äger en cykel. Att finna gemensamma faktorer bland de län som har störst andel drabbade hushåll är komplext. Universitetsstäder nämns ibland som ”hot-spots” för cykelstölder[10]. Det finns visserligen universitet och högskolor i någon stad i de fem, till andelen hushåll, mest drabbade länen, men det är inte unikt för de länen.

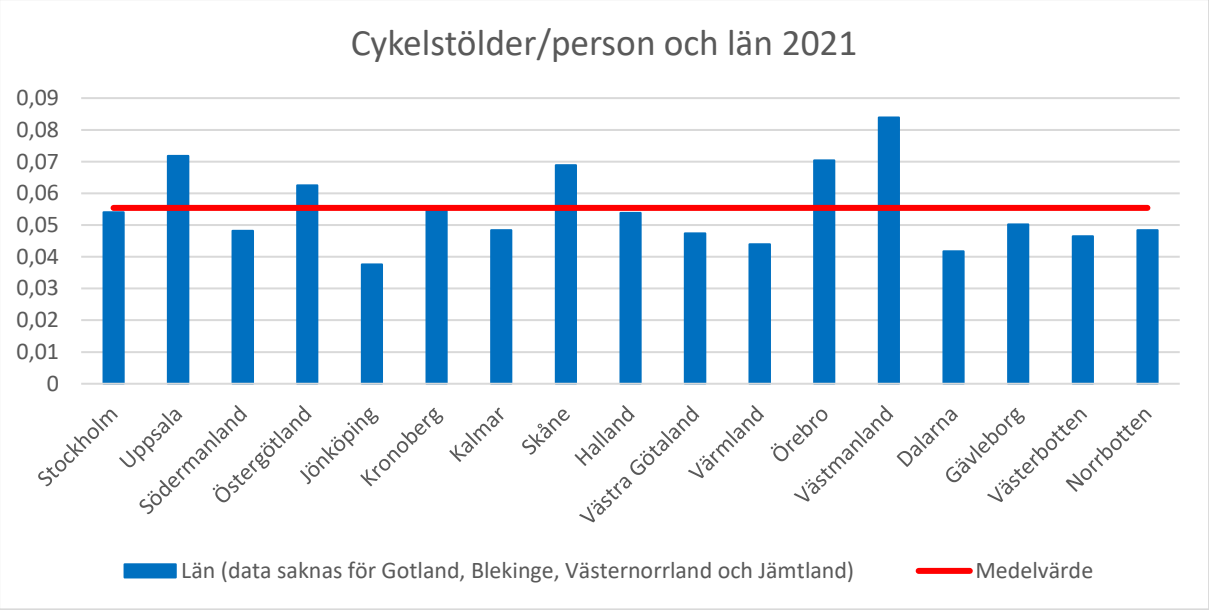
Fluktuationerna och variationen i statistiken öppnar för behovet av djupare detaljering i underlaget. En intressant utveckling syns på Gotland, där en kraftig ökning av cykelstölder ses under 2019 för att sedan markant minska de följande åren. Vad som orsakade ökningen och om den följande minskningen drevs av stöldhämmande åtgärder eller om pandemieffekter lett till färre besökare i länet och därigenom färre stölder vore intressant att detaljstudera, liksom orsaker till varför cykelstölderna överlag är färre i de nordliga länen. Kan det helt enkelt bero på att cykelsäsongen är kortare? Detta är i nuläget bara hypoteser och statistiken behöver analyseras djupare och kompletteras med ytterligare

[10] https://www.cyclinguk.org/press-release/tough-lessons-englands-universities-are-bike-theft-hot-spots

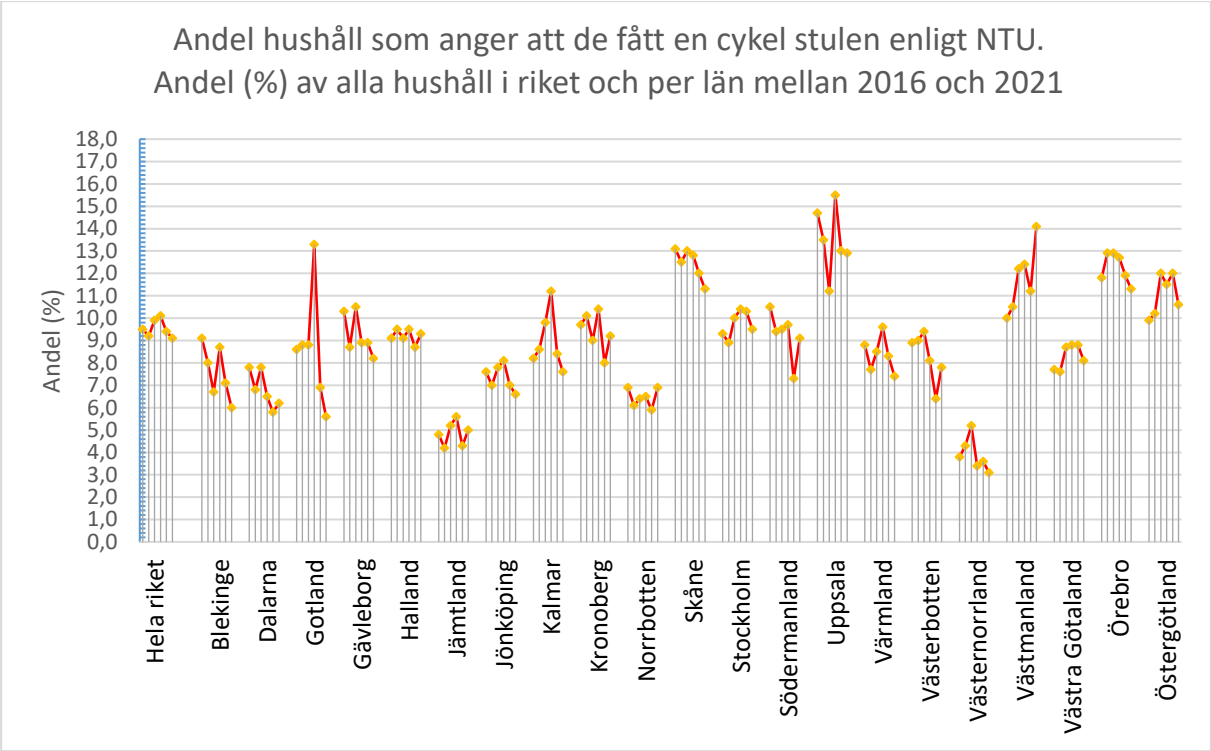
information för att kunna ge en korrekt bild. Kanske kunde NTU kompletteras med frågor kring i vilken utsträckning man cyklar under olika årstider samt när på året som stölder sker.



*Figur 6. Cykelstöldernas fördelning, antal per län. Källa: NTU, Statistikbeställning från Brå 2023. *Gotland, Jämtland och Västernorrland hade för få antal svarande i NTU för att en skattning ska kunna göras per län. ”Resterande” i figuren utgörs av differensen mellan riket och alla skattade län.*



Figur 7. Antal cykelstölder per person och län. Källor: NTU, Statistikbeställning från Brå 2023 och (SCB, 2023).



Figur 8. Andel hushåll som anger att de fått en cykel stulen enligt NTU. Andel (%) av alla hushåll i riket och per län mellan 2016 och 2021. Varje punkt motsvarar ett år med 2016 längst till vänster och 2021 längst till höger under riket, respektive län. Källa: Statistikbeställning från Brå 2023.

Det finns tyvärr få publika platser där man kan parkera sin cykel och vara säker på att den står tryggt parkerad. I den nederländska genomgången om cykelstölder av Kuppens m.fl. (2020) så anges att cyklar stjäls på alla möjliga platser. En sökning i nyhetsartiklar på ämnet cykelstölder mellan januari 2018 och april 2019 gav 198 sökresultat i den nederländska kontexten. Från 145 av artiklarna kunde platsen för stölden pekas ut. Detta resulterade i över 30 olika typer av platser men några stack ut som mer frekvent förekommande än andra. Av de 145 stölderna hade 26 skett vid en tågstation, 25 vid ett shoppingcenter, 18 i ett bostadsområde, 15 vid mataffären och 14 i eller omkring hemmet. Dessa platser utgjorde 66 % av alla stölderna. Flera av dessa platser nämns även senare av intervjuade experter på området som ”hot spots” för cykelstölder.

Inom ramen för det här projektet har vi inte hittat någon komplett sammanställning i en svensk kontext för på vilka platser som cykelstölder är vanligast. Utifrån data som Folksam har sammanställt genom ordsök i sina försäkringsanmälningar framträder att hemmet är den absolut vanligaste brottsplatsen, vid 50 % av anmälningarna till Folksam 2021 där det gick att utläsa plats för stölden hade det skett vid hemmet. Att hemmet är en vanlig brottsplats styrks av Länsförsäkringar Jämtland[11] och det rapporteras även om detta i media[12]. Även SSF visar att hälften av cykelstölderna sker vid hemmet (Demoskop, 2022). Utöver sitt eget eller andras hem så utgör resterande vanliga stöldplatser någon form av publik anläggning. I Folksams sammanställning med data för 2021 har dessa platser kategoriserats som på stan (16 %), kollektivtrafikpunkter (11,9 %), arbetsplatser (7,8 %), skola/förskola (7,5 %), idrott/lek (4,1 %) och sjukvård (2,7 %).

Polisen har idag inga enkla verktyg för att kategorisera brottsplatserna och få ut motsvarande statistik som den Folksam tagit fram, utan det skulle krävas samma typ av manuell handpåläggning och ordsök

[11] https://news.cision.com/se/lansforsakringar-jamtland/r/fler-cykelstolder-sker-vid-bostaden,c3623160

[12] https://www.mitti.se/nyheter/nu-okar-cykelstolderna--sa-skyddar-du-dig-6.3.82693.139a95a3b0

i anmälningarna. Det är långt ifrån alltid som anmälaren beskrivit stölden så ingående att denna information går att utläsa och därmed blir sökbar. Av förklarliga skäl kan inte detta göras rutinmässigt av polisen, utan får begränsas till enskilda beställningar av statistik.

Platser där det rör sig många människor, såsom kollektivtrafiknoder, har ett tydligt samband med förekomsten av cykelstölder (Gerell, 2021). Detta kopplar till rutinaktivitetsteorin där möjliga förövare hittar eller möter ett möjligt offer eller objekt. Vilken plats man väljer att parkera på kan ha påverkan på risken att drabbas. Polisen rekommenderar att man parkerar på ljusa öppna platser med god insyn för många människor för att minska risken att drabbas[13]. Samtidigt vet vi att man inte kan garanteras att cykeln är kvar när man kommer tillbaka även om den är fastlåst på en öppen och ljus plats.

En anekdotisk redogörelse från en cykeltjuv i London vittnar om att känslan av trygghet kan ha en negativ effekt på cyklisternas ansträngningar att låsa sina cyklar på ett säkert sätt. Denna tjuv uppger att det var lättare att hitta enkla stöldobjekt på platser med mer övervakningskameror och stora folkmassor. Den upplevda tryggheten gjorde cyklisterna mindre försiktiga enligt tjuvens utsago. Övervakningskamerorna i sig var heller inget som avskräckte tjuven eftersom han kände sig trygg med att det inte gick att identifiera honom, då han hade hjälm på sig[14].

Möjligheten att snabbt kunna flytta en cykel underlättar stöld – en cykel som inte är fastlåst fraktas lätt till en närliggande plats där låset kan brytas upp och ersättas med ett nytt. Just detta tillvägagångssätt beskrivs av den tjuv som intervjuats i Sydsvenskans artikelserie Cykeltjuvarnas paradis[15]. En kartläggning med 100 GPS-spårade cyklar i Amsterdam visade att cyklar som stjäls sällan flyttas långt från platsen de stals på. En övervägande merpart av stulna cyklar används efter stölden inom stadens gränser. Mellan 4,3 % och 8,6 % återkom till användning genom försäljning i second hand-affärer för cyklar (Venverloo m.fl., 2023). Flera aktörer och källor kommer alltså fram till att cykelstölder primärt tycks vara ett lokalt problem.

Att enbart fokusera på lokala insatser utgör ingen lösning på samhällsnivå. Detta exemplifieras i ett försök som gjorts vid Universitet i Newcastle. Genom att sätta upp affischer med ögon och budskapet att tjuven är sedd på platser med cykelparkeringar så minskades stölderna på platsen med 62 %. Tyvärr så ökade stölderna med 63 % på en annan närliggande plats (Kuppens m.fl., 2020). Att brott generellt flyttar till en annan plats ifrågasätts dock av kriminologen Tamara Herold. Hon uppger att deras forskning visat att brottsligheten är opportunistisk och att människor ofta undviker att begå brott när man gör det svårare att ägna sig åt en viss typ av kriminalitet[16].

4.3. Vem stjäl en cykel

En snabb sökning på fraser som ”bike thief”, ”cykeltjuv” och liknande på Google Scholar, Scoupus och Summon har inte resulterat i några relevanta vetenskapliga sökresultat för att vidare förstå vem cykeltjuven är och vilka drivkrafter som ligger bakom.

Mer ovetenskapliga källor kan exempelvis klassa tjuvarna antingen som opportunister eller professionella[17]. Opportunisten beskrivs där som en förövare som letar efter lätta offer, såsom olåsta cyklar eller cyklar med undermåliga lås som är enkla att forcera. Den professionella tjuven beskrivs istället som en med tillgång till proffsverktyg såsom batteridrivna kraftavbitare och som mer inriktar

[13] https://polisen.se/utsatt-for-brott/skydda-dig-mot-brott/stold-och-inbrott/cykel--moped--och-mc-stold/

[14] https://www.stolenride.co.uk/former-bike-thief-london-interview/

[15] https://www.sydsvenskan.se/2022-01-15/han-tjanar-miljoner-pa-cykelstolder

[16] https://www.dn.se/sverige/amerikansk-forskare-sa-kan-sverige-motarbeta-gangen/

[17] https://thebestbikelock.com/best-bike-lock/who-is-trying-to-steal-your-bike/

sig på exklusivare cyklar. Mot denna typ av förövare är det oerhört svårt att skydda sig, även med dyra lås och säkra cykelparkeringar, om tjuven ges möjlighet att arbeta ostört.

Det finns även flertalet vittnesmål där aktiva poliser berättar anekdotiskt om vilka typiska individer det är som ägnar sig åt cykelstölder[18]. Det kan exempelvis handla missbrukare som samlar på sig stulna cyklar för att kunna sälja dessa och finansiera sitt missbruk. I andra fall kan det röra sig om mer professionella upplägg där förövaren först lägger upp en annons och stjäl cykeln först efter att en potentiell köpare tagit kontakt.

Enligt Polisen finns det heller inga tecken på att det är särskilt vanligt att professionella stöldligor opererar i Sverige och smugglar ut cyklar[18]. Mejlkontakt med Tullverkets presstjänst bekräftar denna bild. Det ingår dock inte i Tullverkets uppdrag att kontrollera för och utreda häleri och stölder. Vid misstänkta brott har Tullverket dock sedan 2021 ökade befogenheter att kvarhålla gods och misstänkta personer till dess att polisen anländer. Som stöd för att det inte tycks vara en omfattande utförsel från landet så nämndes ”cykel” endast tre gånger under 2022 i dokumentationen om misstanke för utförsel av stöldgods, enligt Tullverkets presstjänst.

[18] Branschråd för bättre cykelparkering och minskade cykelstölder 2022 (https://youtu.be/P1Z9t-yGJ-g)

5. Kartläggning av aktörer i Sverige

I detta kapitel beskrivs huvudsakliga aktörers roll i samhället för att på olika sätt motverka förekomsten av cykelstölder.

5.1. Polisens arbete

Som nämndes i kapitel 3 så är det endast strax över 0 % av de anmälda cykelstölderna som klaras upp. Samtidigt tycks endast en liten minoritet av alla cykelstölder anmälas till polisen. För att de ska kunna ingripa vid misstanke om cykelstöld så förutsätter det att cykeln i fråga är anmäld som stulen och går att identifiera på ett tillfredställande sätt genom anmälan. Att en så låg andel cyklar anmäls som stulna utgör därför en del av problematiken för att polisen ska kunna arbeta effektivt med cykelstöld.

Många av de anmälningar som kommer in till polisen läggs dessutom snabbt ner. Privatpersoner berättar i en artikel från Sydsvenskan om hur deras polisanmälningar läggs ner samma dag med motiveringen att ”Det är uppenbart att brottet inte går att utreda. Det finns inga spår eller andra åtgärder att vidta som kan tänkas leda till att brottet klaras upp”. Enligt en representant från Polisen som uttalar sig så har detta delvis att göra med att polisen har en skyldighet att lägga ner vissa utredningar av samhällsekonomiska skäl[19].

Riksrevisionen har nyligen granskat Polisens arbete med mängdbrott och konstaterar att Polisen inte lyckats med sitt uppdrag i denna bemärkelse. Flera ledarsidor och politiker argumenterar för att en ohämmad mängdbrottslighet i samhället skulle kunna riskera att skada det allmänna förtroendet för rättsstaten på sikt[20] [21]. Riksrevisionen ser allvarligt på problemen och konstaterar att det i förlängningen kan riskera medborgarnas trygghet och förtroende för rättsstaten. Problemen har fortsatt trots att stora resurser har skjutits till organisationen de senare åren. Anledningarna till bristerna är flera och Riksrevisionen lyfter fram några exempel. Först att man anställer för lite civil personal som är viktig för administrativt stöd, som en följd av politiska mål att anställa fler poliser. Sen är bemanningen i lokalpolisområdena bristfällig, dels som en följd av rekryteringsproblem, men även för att lokalpoliser ofta lånas in till större utredningar på högre nivå. Riksrevisionen anger att just bättre bemanning av lokalpolisområdena har stor potential att förbättra situationen med mängdbrottslighet framöver (Riksrevisionen, 2023).

Polisen deltar inom Branschrådet för bättre cykelparkering och minskade cykelstölder. Inom ramen för detta projekt har en intervju med Polisens representant genomförts för att få djupare insyn i deras arbete med frågan och vilka utmaningar som de står inför. I många fall när anmälningar om cykelstöld görs så saknas det tillräckliga uppgifter för att kunna identifiera cykeln på ett tillräckligt säkert sätt så att polisen ska kunna agera. Även om det finns starka misstankar om att en cykel är stulen så krävs det i princip att ramnumret finns med i anmälan.

Bland de cyklar som anmäldes som stulna till polisen från 2020 till och med mitten av 2023 är det knappt hälften som har ett ramnummer registrerat (44 %) i anmälan. 17 % i samma urval hade någon annan form av märkning registrerad i anmälan. Cykelstöld ses som ”brottsmultiplikator” – efter en stöld köps en ny eller rentav stulen cykel. En cykelstöld kan således leda till flera anmälningar[22].

Om en cykel är utrustad med GPS-spårare så är det dock inte en garanti för att polisen kan ingripa, även om spårningsutrustningen visar var cykeln är. Precisionen i positionsangivelsen kan störas om

[19] https://www.sydsvenskan.se/2022-02-06/darfor-struntar-polisen-i-att-utreda-cykelstolder

[20] https://www.dagenssamhalle.se/styrning-och-beslut/demokrati/mangdbrotten-skadar-fortroendet-for-polisen/

[21] https://vastsverige.liberalerna.se/blog/mangdbrotten-skadar-fortroendet-for-polisen/

[22] Branschråd för bättre cykelparkering och minskade cykelstölder 2023 (https://youtu.be/CPxF1AEgTQA)

cykeln göms inomhus[23]. Om spåraren exempelvis visar att cykeln finns i ett flerbostadshus så kan inte Polisen göra husrannsakningar i alla lägenheter i huset eftersom det inte finns en specifik misstänkt. Om cykeln finns i gemensamhetsutrymmen finns dock större möjligheter att ingripa.

Eftersom omfattningen av problemet är så stort så tror inte Polisens representant att den primära lösningen ligger i lagföring, utan att det förebyggande arbetet troligtvis har större potential på kort sikt, där information och kampanjer kan påverka hur vi kan bli bättre på att låsa våra cyklar på ett säkert sätt. Det räcker då inte med att bara låsa sin cykel med fabrikslåset i bakhjulet utan det krävs ett lås som du kan använda för att låsa fast cykeln så den inte går att bära iväg[24]. Tyvärr är det ofta först efter att tjuven varit framme som många cyklister börjar agera mer förebyggande för att skydda sig. Många som fått sin cykel stulen har inte ens låst den (nära 10% av anmälda cykelstölder 2022[25]).

På längre sikt kan det däremot finnas andra saker som kan göras inom ramen för hur vi organiserar arbetet med problematiken. Samarbeten och samordning mellan olika aktörer i samhället kan bli bättre, där olika myndigheter, försäkringsbolag, fastighetsbolag och kommuner exempelvis kan jobba bättre tillsammans. Polisen i Åre berättar att de i ett samarbete med kommun och media initierat att ta fram och sprida informationsmaterial om förebyggande åtgärder för att minska stölderna av exklusiva cyklar som drabbat turister. Arbetet tycktes ge tydliga resultat och mängden cykelstölder minskade från 21 brottstillfällen år 2020 till endast tre år 2021. Det totala värdet på stulna cyklar minskade från 1 000 000 kr till 100 000 kr[25].

En brottförebyggande metod som Polisen har arbetat med under en längre tid, som kopplar till brottets geografiska plats, är ”hotspot policing”. Den går ut på att med polisiär närvaro förebygga brottslighet på en plats där många brott sker. Tidigare forskning har visat att metoden kan ha effekt på vissa brottstyper (Graffman Larsson & Lundmark, 2019). Några polisers erfarenheter av metoden för exempelvis narkotikaproblematiken och den grova brottsligheten, enligt Graffman Larsson & Lundmark (2019), är att brotten bara upphör under den tid som polisen är synlig på platsen och att störst effekt syns på spontan brottslighet. Om och hur Polisen arbetar med hot spots när det gäller cykelstölder specifikt har inte gått att hitta några skriftliga källor på men detta skulle kunna vara intressant att studera framöver.

Ur ett utredningsperspektiv är det idag svårt att klara upp cykelstölder. Det krävs i princip att tjuven blir tagen på bar gärning eller grips kort inpå brottet. Alternativt att det finns tillgång till bevismaterial såsom övervakningskameror eller vittnen. Polisen anger att häleri är betydligt enklare att utreda än stöld[25]. Det förekommer att polisen gör kontroller av cyklar på stan för att leta efter anmälda stulna cyklar[26]. Huruvida vetskapen om att polisen kan göra kontroller av cyklister och deras cyklar är intressant och skulle kunna utgöra en del i att stävja efterfrågan på stulna cyklar.

När man gör en anmälan på Polisens hemsida om att man har fått en cykel stulen så får man fylla i ett formulär med ett flertal frågor. De flesta av frågorna är dock frivilliga att fylla i. Anmälaren ges möjlighet att lämna uppgifter om följande:

- när stölden skedde (mellan vilka datum och klockslag)
- var stölden skedde (adress, ort, län, land)
- typ av miljö (några exempel är skolmiljö, café/restaurang, garage, kollektivtrafik med mera)

[23] https://www.if-sakerhet.se/guide-om-sparsystem

[24] https://polisen.se/utsatt-for-brott/skydda-dig-mot-brott/stold-och-inbrott/cykel--moped--och-mc-stold/

[25] Branschråd för bättre cykelparkering och minskade cykelstölder 2022 (https://youtu.be/P1Z9t-yGJ-g)

[26] https://www.svt.se/nyheter/lokalt/uppsala/uppsalapolisen-riktar-resurserna-mot-cykelstolder-ratt-mycket

- vilken typ av cykel det är (fabrikat, modellnamn, färg, antal växlar, stöldmärkningsnummer, ramnummer, märkning personnummer, särskilda kännetecken, uppskattat marknadsvärde)
- var cykeln låst
- finns kameraövervakning på platsen
- finns några vittnen
- finns det några spår eller kännetecken som kan kopplas till gärningspersonen

I dagsläget görs 80 % av anmälningarna via Polisens e-tjänst. Det finns dock begränsade möjligheter att göra djupare analyser av informationen i anmälningarna. Detta eftersom mycket av den data som samlas in i anmälningarna sparas som fritext per anmälan och således inte går att sortera och analysera på ett effektivt sätt. Ett arbete har dock initierats inom Polisen för att se över möjligheten till effektivare analyser av anmälningsdata[27].

Det är många relaterade frågor som inte rymts inom detta projekts ramar. Görs någon analys av oseriösa cykelhandlare? Hur hanteras tips från allmänheten av Polisen? Att en så pass vanlig brottskategori har 0% uppklarning är speciellt. Det vore intressant att i ett framtida projekt tillsammans med Polisen analysera vilken roll cykelstölder spelar som inkörsport till en kriminell karriär och hur en förändrad uppklarningsfrekvens skulle kunna påverka.

5.2. Andrahandsmarknaden – köparna

Som nämndes i inledningen är det nära nog riskfritt att ägna sig åt cykelstöld givet att uppklarnings-procenten för anmälda cykelstölder bara ligger strax över 0 % (Brå, 2022c). Möjligheten att tjäna snabba pengar på denna typ av brottslighet existerar till stor del för att efterfrågan på billiga begagnade cyklar finns. Enligt Köplagen ligger undersökningsansvaret på individen som köper en begagnad cykel att försäkra sig om att hen inte köper stöldgods. Sedan 2003 gäller nya bestämmelser kring att handla ”i god tro”. Den som medvetet eller omedvetet köper en vara som visar sig vara stulen blir tvungen att lämna tillbaka denna till ursprunglig ägare utan ersättning. Detta täcks inte av försäkring. Om man som köpare vet eller borde misstänkt att varan är stulen riskerar man åtal som kan leda till böter och även fängelse upp till 6 månader[28] eller i grova fall upp till sex års fängelse. Om den ursprungliga ägaren kräver varan tillbaka har köparen rätt (enligt Köplagen) att kräva ersättning av säljaren. Detta förutsätter att denne har känd identitet. Stöldskyddsföreningen har sammanställt lättillgänglig information om häleri[29] med tips till säljare och köpare av begagnade varor som summeras på följande vis:

- *Lita på din instinkt – är ett erbjudande för bra för att vara sant, då är det ofta så.*
- *Spara alltid originalkvitton – de behövs om du ska sälja något i framtiden. Om originalkvittot är ett kassakvitto, kopiera detta då kassakvitton ofta bleknar bort efter ett tag. Spara kopian tillsammans med originalkvittot.*
- *Var beredd att visa legitimation så att köparen kan känna sig trygg i köpet.*
- *Fråga om legitimation på den som säljer, begär att få se inköpskvittot, och helst också garantibevis i original, när du köper begagnade varor.*

[27] Branschråd för bättre cykelparkering och minskade cykelstölder 2023 (https://youtu.be/CPxF1AEgTQA)

[28] https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/brottsbalk-1962700_sfs-1962-700

[29] https://www.stoldskyddsforeningen.se/privat/sakerhetsguider/bedrageri/haleri/

- *Bedöm situationen, inte personen. Hur trevlig en säljare än är så finns det tillfällen att misstänka att allt inte står rätt till, till exempel om säljaren har orimligt bråttom eller inte vill visa var hen bor.*
- *Betala aldrig i förskott utan använd dig av sajternas säkra betalningsalternativ.*

Flera av de personer som har intervjuats inom ramen för den här studien uppger att inställningen till att köpa en stulen cykel är en felande länk. Många misstänker kanske att de köper stöldgods men antingen bryr de sig inte eller så väljer de att lita på säljaren/cykeltjuven. Som nämns i Sydsvenskans granskning om cykelstölder i artikelserien Cykeltjuvarnas paradis[15], så är befolkningens tillit till varandra ett problem i sammanhanget. Enligt den cykeltjuv som intervjuades där så är det ingen som ifrågasätter ett förfalskat kvitto.

Även om du som köpare gör vad du kan och begär att få se originalkvitton från säljaren så är det ingen garanti för att undvika att handla med stöldgods. Det förekommer flera fall där cykeltjuvar förfalskar kvitton vid försäljning. Om säljaren erbjuder att skicka med ett ”originalkvitto” så är det viktigt att kolla så att uppgifterna på kvittot stämmer, exempelvis cykelns ramnummer, säljarens namn (be säljaren legitimera sig), organisationsnummer och kontaktuppgifter till butiken. Eventuella nummer på nycklarna ska även stå på kvittot, annars kan låset vara utbytt. Ett annat varningstecken är också om ramnumret har skrapats bort[30].

5.3. Marknadsplatserna

Marknadsplatserna online har viss möjlighet att påverka situationen genom att försvåra för tjuvar att sälja stöldgods. I lagens mening agerar dock bara dessa hemsidor mellanhand mellan köpare och säljare och kan därför inte hållas ansvariga för användarnas agerande.

Två stora svenska aktörer som förmedlar annonser för köp och sälj är Blocket (Schibsted) och Marketplace (Meta). Inom ramen för det här projektet har vi riktat intervjuförfrågningar till båda dessa aktörer, där Blocket erbjudit sig att svara på frågor.

Blocket framhåller att de har ett säkerhetsteam som granskar alla annonser innan publicering, men det kan vara svårt att upptäcka väl kamouflerad stöld. Även om granskning görs kan ett lockpris lätt slinka igenom. Anmälan av annonsen från allmänheten kan krävas för att ge fokus på en misstänkt säljare. När en anmälan gjorts låter man vanligtvis annonsen stå kvar för att inte väcka misstanke hos säljaren.

Blocket erbjuder sedan en tid tillbaka köpare en viss trygghet genom att det syns med en blå symbol om säljarna har verifierat sig på sajten. Verifiering görs med BankID eller SMS. Det syns i annonsen vilken typ av verifiering säljaren gjort. Verifiering gäller endast privatannonsering. Likt telefon-abonnemang måste alla nya och gamla kontantkort vara registrerade enligt lag sedan den 1 februari 2023[31]. Det finns dock en risk att det på liknande sätt som det förekommer bilmålvakter även framöver kommer finnas ”mobilmålvakter”[32]. Om säljaren är företag (eller företagsliknande) förutsätts företaget ha kontroll på sina sålda produkter.

Samtidigt som Blocket införde möjligheten till verifiering av säljarna så ändrades deras prissättnings-modell. Därför går det inte att säga något om ifall införandet av verifiering har haft någon påverkan på mängden cykelannonser utifrån Blockets interna statistik.

[30] https://www.sydsvenskan.se/2022-01-19/stulna-cyklar-saljs-med-falska-kvitton-tjuvarna-har-blivit-mer-professionella

[31] https://www.pts.se/sv/nyheter/telefoni/2022/anonyma-kontantkort-inte-tillatet-efter-1-augusti-2022/

[32] https://sverigesradio.se/artikel/mobilmalvakter-foljden-av-forbudet-mot-anonyma-kontantkort

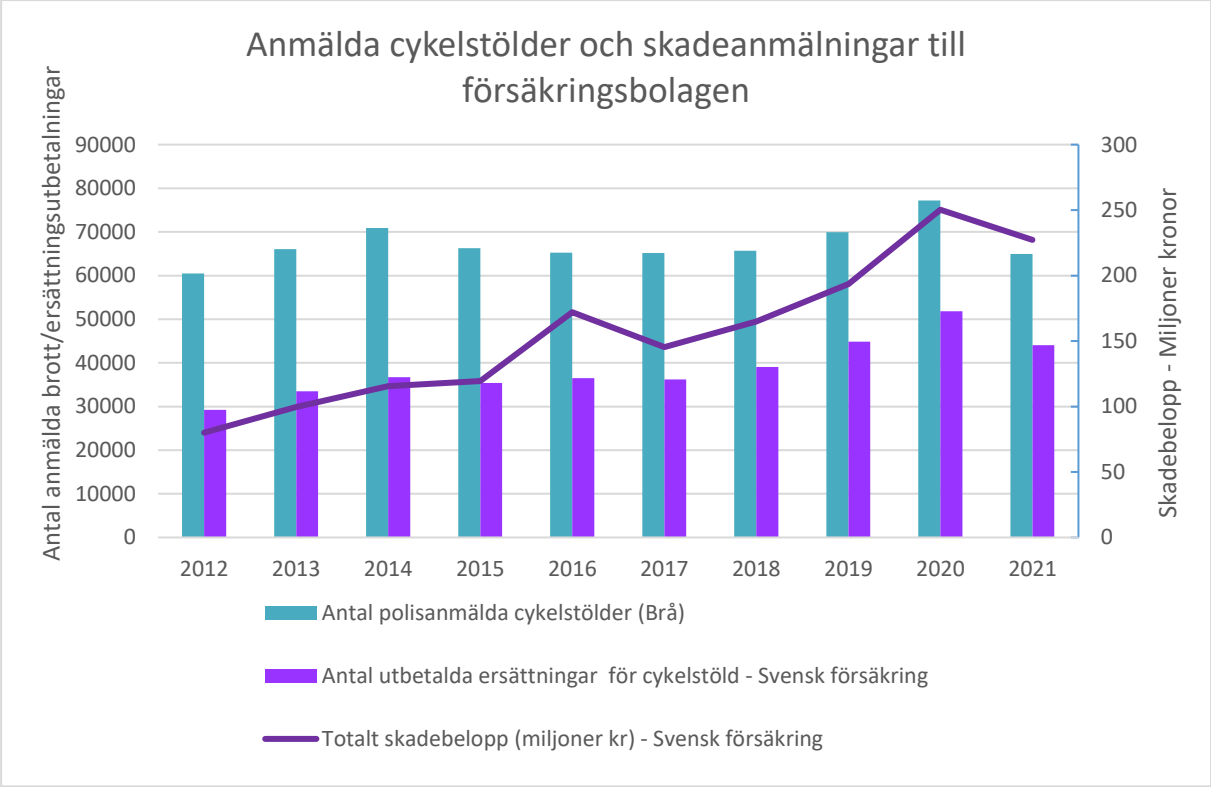
Företrädaren från Blocket framhåller att ett nationellt register skulle underlätta att identifiera stulna cyklar och undvika att de säljs via deras sida. Dock förespråkas att en värdegräns införs för att minska administrationen. Marketplace/Meta har ännu inte återkommit i förfrågan om att medverka.

5.4. Försäkringsbolagen

Försäkringsbolagens roll i frågan om cykelstölder har flera sidor. Den roll som de flesta kanske tänker på handlar så klart om att ersätta den försäkringstagande cyklisten som fått sin cykel stulen. Emot att den drabbade betalar en självrisk på sin försäkring så ersätts cykelns värde, minus ett åldersavdrag.

En annan roll som försäkringsbolagen kan välja att ta är att stödja i det förebyggande arbetet mot cykelstölder. Egenintresset i detta ligger då i att på sikt minska behovet av att betala ut ersättningar för stulna cyklar, vilket är något som ökar över tid. Flera försäkringsbolag tipsar på sina hemsidor om hur man bäst låser sin cykel för att minska risken för stölder.

I Figur 9 nedan visas en jämförelse mellan antalet anmälda brott och antalet ersättningsutbetalningar för stulna cyklar enligt försäkringsbranschens samlade statistik.



Figur 9. Anmälda cykelstölder (Brå, 2023a) *och antal utbetalningar vid stöld från försäkringsbolagen* (Svensk försäkring, 2023).

Antalet anmälda cykelstölder hos Polisen under 10-årsperioden mellan 2012 och 2021 visar inte någon tydlig trend gällande om antal brott ökar eller minskar. Antalet utbetalda ersättningar från försäkringsbolagen har dock ökat i förhållande till antalet polisanmälda cykelstölder. Statistiken från försäkringsbolagen utgörs bara av de anmälningar som resulterat i en utbetalning. Detta kan troligtvis förklara en del av skillnaden mellan antalet polisanmälningar och antalet försäkringsutbetalningar. Hur stort antal stulna cyklar som anmäls till försäkringsbolagen men som inte resulterar i en utbetalning går dock inte att säga. Det är dock tydligt att andelen stölder som anmäls till försäkringsbolagen och som resulterar i en utbetalning ökar i förhållande till polisanmälningarna. Från att strax under varannan anmäld cykelstöld hos Polisen följts av en skadeutbetalning år 2012 så resulterade drygt 2/3 av anmälningarna i en skadeutbetalning år 2021.

Skadebeloppen som betalas ut från försäkringsbolagen har nästan tredubblats under perioden (ej inräknat inflation). En trolig orsak till de ökande försäkringsutbetalningarna är att det stjäls allt dyrare cyklar, vilket flera av de intervjuade försäkringsbolagen berättar om i de intervjuer som genomförts inom ramen för detta projekt. Elcyklarnas popularitet och breda intåg på cykelmarknaden är troligtvis en viktig komponent i denna ökning.

Genomgående för samtliga försäkringsbolag som har intervjuats är att de kräver att en polisanmälan har upprättats för att de ska betala ut ersättning genom försäkringen. En representant uttrycker det som att det är det minsta de kan göra för att belysa problematiken. Det förekommer dock andra försäkrings-bolag utanför branschsamarbetet som marknadsför att de inte har krav på polisanmälan. Detta med argumentet att ”det inte är hela världen om din cykel blir stulen. Det är bara en cykel!” Som ett sätt att uppmuntra till mer cykling lanserades även kampanjen ”Ride your bike like it might get stolen” där bland annat cyklar som var okej att stjäla ställdes ut i Stockholm, Göteborg och Malmö[33]. Företaget uttalar sig även och säger att de litar på sina kunder och att de vill göra processen för ersättning så smidig som möjligt.

Givet att cykelstöld är ett mängdbrott med uppklarningsprocent bara strax över 0 %, och vars utredningar ofta direkt läggs ned så kan det i sammanhanget vara intressant att undersöka hur vanligt det är med försäkringsbedrägerier kopplat till cykelstölder. Det har inte gått att hitta någon data för just cykelstölder men generellt beskrivs problemet i en rapport från Brå (2015) där data från Svensk försäkring har analyserats. För året 2014 startades cirka 7000 interna utredningar om misstänkta bedrägerier inom alla försäkringskategorier, varav 300 av dessa även ledde till en polisanmälan. Hur många av dessa som rörde cykelstöld beskrivs inte i rapporten. Rapporten pekar även på att det finns en kluven inställning till kontroller hos försäkringsbolagen. Det framträder ett antagande om att nöjda kunder är lönsamma kunder och att en allt för ingående kontroll av försäkringstagarnas anspråk kan riskera kundnöjdheten, vilket på sikt riskerar att kunden byter försäkringsbolag. En ytterligare anledning till att inte ha en allt för omfattande kontrollapparat är de administrativa kostnader som detta antas medföra.

Liknande berättelser återkom i flera av de intervjuer med representanter från försäkringsbolagen som genomförts. Jämfört med andra kostnader för utbetalningar som försäkringsbolagen gör så utgör cykelstölder en mycket liten del av den totala kostnaden. Att då lägga stora resurser på att utreda misstänkta bedrägerier inom cykelstöld, när summan för en utbetalning är så pass liten beskrivs inte som affärsmässigt sunt. Hur omfattande en eventuell problematik med försäkringsbedrägerier inom cykelstölder är går inte att säga idag, men det finns tydliga tecken på att det förekommer enskilda fall[34]. I takt med att cyklar blir allt dyrare är det även troligt att incitamenten för försäkringsbedrägerier med cyklar ökar.

Försäkringsbolagen har tillgång till relativt mycket data från sina kunders anmälningar. Eftersom respektive bolag inte har heltäckande marknadsandelar så går det inte att dra några långtgående slutsatser utifrån riket som helhet baserat på ett enskilt företags data. Det här projektet har inte kunnat prioritera att analysera data från försäkringsbolagen men eftersom samverkansbolagen har egen tillgång till data så skulle detta kunna vara intressant att göra i framtiden.

Åtminstone ett försäkringsbolag[35] inom ramen för branschsamarbetet har tydliga aktsamhetskrav och krav på användning av godkända lås för att få ut full ersättning via hemförsäkringen vid en stöld. Ej godkända lås medför ett avdrag på 50 % och om cykeln inte var låst över huvud taget nekas ersättning i normala fall. Om cykeln förvarades i hemmet så betalas ersättning ut upp till hela värdet efter

[33] https://www.resume.se/marknadsforing/kampanj/hedvig-vill-att-kunderna-ska-sluta-oroa-sig-for-att-cykeln-ska-stjalas/

[34] https://www.aftonbladet.se/nyheter/a/3JwnyX/kopte-cykel-pa-fyllan--atalas-for-bedrageri

[35] https://www.folksam.se/forsakringar/hemforsakring/cyklister/ratt-forsakring-for-cykeln

åldersavdrag. Vid inbrott i ett låst biutrymme betalas dock endast ersättning ut upp till ett maxbelopp beroende på vilken försäkring som är tecknad, oavsett hur många cyklar som stals vid tillfället. Om cykeln stjäls utanför hemmet tillämpar samma försäkringsbolag ett tak per skadetillfälle på maximalt 20 000 kr, oavsett hur många cyklar som stulits. Om dyrare cyklar ska försäkras så erbjuds att teckna en värdesaksförsäkring.

De olika försäkringsbolagen har även olika modeller för att bestämma kundens kostnad för självrisk i händelse av en stöld. Vissa bolag bestämmer det som en fast procentsats (25 %) av cykelns nypris för dagen, eventuellt med ett tillägg för minsta kostnad, medan ett annat har olika fasta priser beroende på vilken försäkring man tecknat. Generellt verkar omkring 1500 kr vara ett återkommande exempel på kostnad för självrisk vid en cykelstöld.

Flera av de intervjuade representanterna hos försäkringsbolagen anger att de använder sig av ålders-avdrag vid försäkringsutbetalningar. En representant uppgav även att de olika bolagen håller lite koll på varandra så att de inte skiljer ut sig allt för mycket i hur ersättningar bestäms. Tabell 10 visar ett exempel på åldersavdrag från Folksam.

Tabell 10. Exempel på åldersavdrag för cyklar. Folksam (hämtat 2023-06-26) [35].

Cykelns ålder	Värde
Mindre än 6 månader	100 %
6–12 månader	95 %
1–2 år	85 %
2–3 år	65 %
3–4 år	45 %
4–5 år	25 %
5 år eller mer	20 %

Hur dessa åldersavdrag bestäms och vilken betydelse detta har för försäkringstagaren skulle vara intressant att titta djupare på. Som tidigare nämnts kan en generell livslängd för en cykel inte bestämmas. ECF (2011) drog slutsatsen att åtta år är en tumregel men det lär uppstå stora variationer beroende på typ av cykel och hur den underhålls. Funktionen och värdet för den enskilda cyklisten med en väl underhållen cykel som är 5 år gammal borde inte nämnvärt skilja sig åt från en helt ny cykel, speciellt om cykeln i fråga har fått regelbunden service. Genom åldersavdraget får cyklar i det lägre prisspannet på bara några år sitt värde reducerat till under nivån för självrisken, något som säkerligen har betydelse för mörkertalet kring oanmälda stölder.

Det bör poängteras att försäkringsbolagen i hemförsäkringen tillämpar ett övre tak för ersättning per stöldtillfälle, oavsett hur många cyklar som stulits vid det tillfället. Om flera cyklar stjäls, med ett samlat värde som överskrider gränsbeloppet, så ersätts inte det överskridande värdet. Heltäckande skydd kan tecknas genom separata tilläggsförsäkringar.

Försäkringsbolaget Solid erbjuder i samarbete med många cykelhandlare en cykelförsäkring i 3 månader som täcker självrisk vid stöld eller annan skada. Du som kund får sedan välja om du vill förlänga försäkringen eller ej[36].

I den nederländska sammanställningen om cykelstölder förs ett flertal olika argument fram från olika experter på ämnet för att ändra hur försäkringar av cyklar fungerar där idag. Just för att komma åt problematiken med individens riskbeteende så föreslår en expert att försäkringstagaren belönas på något vis för varje år som den inte drabbas. En representant från den nederländska försäkringsbranschen föreslår att cykelförsäkring ska tecknas årsvis istället för på flera år som verkar vara vanligt förekommande (Kuppens m.fl., 2020). Ett exempel på försäkring i Nederländerna verkar

[36] https://www.solidab.se/produktgrupper/cykelforsakring

inte ha samma upplägg som i Sverige, där cykelstöld ofta ingår i hemförsäkringen även utanför hemmet. I det fallet verkar det istället behövas ett tillägg till hemförsäkringen eller en separat cykelförsäkring[37].

5.5. Staten, regioner, kommuner och myndigheter

Olika delar av det offentliga har mer eller mindre makt att påverka i frågan om cykelstölder. Reglering av markanvändning är exempelvis en viktig del för att möjliggöra byggandet av cykelparkeringar. Som framgått i tidigare kapitel så är möjligheten att kunna låsa sin cykel på ett säkert sätt en starkt bidragande faktor till sannolikheten att få sin cykel stulen. Att kunna låsa sin cykel på ett säkert sätt är i princip det samma som att kunna låsa fast ramen i ett robust förankrat objekt med ett säkert lås.

Ansvaret för att tillgodose behovet av säkra cykelparkeringar finns på många olika nivåer i samhället. På en övergripande nivå går det att se till skrivelserna i plan- och bygglagen. I plan- och bygglag (2010:900) 8 kap. § 9–10 §§ går att läsa att obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas så att ”det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon”.

Plan- och bygglag (2010:900) 4 kap. 13 § gör gällande att det generellt är fastighetsägarna som har för uppgift att lösa behovet av parkering som uppstår genom fastighetens användning. Övergripande ansvar för planeringen ligger dock på kommunen[38]. Kommunerna har möjlighet att reservera ytor för cykelparkering i sina detaljplaner. Kommunerna har även möjlighet att kravställa cykelparkeringens utformning i olika delar av bygglovsprocessen. Genom en parkeringspolicy kan kommunen ange vad den anser vara ett skäligt antal cykelparkeringar. Vad som utgör ett skäligt antal parkeringar beror på platsens egenskaper och det beskrivs ofta som antal cyklar per lägenhet, anställd eller kvadratmeter bruttoarea. Ett annat vanligt sätt att reglera antalet cykelparkeringar är genom att införa en minimi-norm, även kallad min-norm. En miniminorm anges per lägenhet eller per kvadratmeter bruttoarea. En fastighetsägare kan sen välja att tillhandahålla fler parkeringar än normen[39]. I vilken omfattning högre parkeringstal än minnormen förekommer är svårt att överblicka.

Ett nytt EU-förslag gör även gällande att det ska bli obligatoriskt att bygga cykelparkeringar i nya byggnader eller byggnader som genomgår omfattande renoveringar. Detta eftersom cykeln ses som central i omställningen till hållbar och utsläppsfri mobilitet[40].

Utrymmet i städer är generellt en bristvara, sett till alla tänkbara alternativa användningsområden för alla ytor. Kostnaderna för olika markanvändning har historiskt i olika stor utsträckning fördelats mellan det allmänna och det privata. Tillgången till parkering är en sådan markanvändning. Förespråkare för mer hållbara transporter har länge argumenterat för att kostnader för bilanvändning skiftas över på fastighetsförvaltare eller det allmänna i och med förekomsten av gratis privat bil-parkering. Ett alternativt sätt att se på frågan är att parkeringsnormer utgör en dold skatt på fastighets-byggande eller som en subvention för bilägande. Denna subvention är så allmänt förekommande att den ofta ses som normal eller rättvis (Mattioli m.fl., 2020). Som ett sätt att minska kostnaderna för parkering i bostadsbyggandet har allt fler kommuner på senare tid börjat arbeta med flexibla parkeringstal. Flexibla parkeringstal kan ge en byggherre möjlighet att minska sina kostnader för bilparkeringar, baserat på det faktiska behovet sett till området där exploateringen sker. Genom att

[37] https://dutchreview.com/featured/dutch-insurances-you-need/

[38] https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/parkering_hallbarhet/pbl/

[39] https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/parkering_hallbarhet/verktyg/cykel/

[40] https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:c51fe6d1-5da2-11ec-9c6c-01aa75ed71a1.0020.02/DOC_1&format=PDF

vidta olika mobilitetsåtgärder, såsom bilpool, cykelpool, rabatterade kollektivtrafikkort, bra cykelparkeringar med mera, så kan parkeringstalen för bilar sänkas ytterligare[41].

Mobilitetsåtgärder kan kategoriseras som fysiska eller icke-fysiska. Fysiska åtgärder kan regleras i detaljplanen, såsom exempelvis välutformade cykelparkeringar, dedikerad markanvändning för bilpool eller begränsat utrymme för bilparkering. Det som kategoriseras som icke-fysiska åtgärder måste istället regleras genom civilrättsliga avtal mellan kommun, byggherre och leverantörer. Exempel på sådana åtgärder kan vara avtal med cykelpoolsleverantör, bilpoolsleverantör, leveransskåp för paket i fastigheten eller rabatterade kollektivtrafikkort[41].

Sen 2015 har en ändring i plan- och bygglagen medfört att det numera går att bygga cykelparkering eller cykelgarage på allmänna ytor, även om det inte medges i den tidigare beslutade detaljplanen. Konkret medför detta att cykelgarage kan byggas på det som kallas prickad mark i detaljplanen, alltså sådan mark som normalt annars inte hade fått bebyggas. Enligt Plan- och bygglag (2010:900) 9 kap. 31 c § kan en avvikelse från detaljplanen göras om den

- ”är förenlig med detaljplanens syfte och tillgodoser ett angeläget gemensamt behov eller ett allmänt intresse”
- ”eller innebär en sådan annan användning av mark eller vatten som utgör ett lämpligt komplement till den användning som har bestämts i detaljplanen. Lag (2014:900).”

En viktig faktor för ökad cykling är möjligheten att använda den som en del av en resa – mellan hemmet och kollektivtrafik eller mellan arbetet och kollektivtrafik. Kommuner och regioner har således stor möjlighet att påverka kollektivtrafikens attraktivitet genom anläggandet av cykelparkering vid kollektivtrafiknoder. Som nämnts i tidigare kapitel så verkar ungefär 50 % av cykelstölderna ske på allmän plats, där kollektivtrafiknoder är en av det mest vanligt förekommande brottsplatserna. Säkra cykelparkeringar är ett starkt incitament för att cykla till kollektivtrafik, och att på ett säkert sätt kunna parkera cykeln är en långt enklare lösning än att ta med cykel på tåget (Alm m.fl., 2023). Nederländerna satsade stora pengar på att bygga ut cykelparkeringar vid sina tågstationer under nittiotalet. Detta resulterade i att andelen som tog cykeln till tåget ökade med 46 % mellan 2000–2005 (Spolander, 2010).

Enligt plan- och bygglagen är det verksamheten som genererar behovet av parkering som även ska tillgodose behovet. I fallet med kollektivtrafiken har detta historiskt ofta resulterat i att kommunen åtar sig att bygga cykelparkering vid kollektivtrafiknoder, trots att ansvaret egentligen ligger på regionen. En otydlig ansvarsfördelning gällande cykelparkeringar kan även spilla över på bristfällig drift och underhåll av anläggningen. Samverkan framhålls av Boverket som viktigt i frågan om att planera för bra cykelparkering. Ett tips som läggs fram är att frikoppla finansieringsansvaret för cykelparkeringen i planeringsskedet för att på så sätt säkerställa att alla möjligheter tydliggörs och olika parter kan bidra till en fungerande helhet, utifrån sina förutsättningar (Boverket, 2010).

Omfattning och kvalitet för cykelparkeringar är inget som finns beskrivet på nationell nivå. Boverket (2010) rekommenderar därför att lokala kunskapsplattformar skapas med involverade relevanta aktörer, såsom kommuner, regioner och kollektivtrafikansvariga. Vidare rekommenderas att arbetet inom sådana kunskapsplattformar inleds med en inventering vid åtminstone samtliga större kollektivtrafiknoder. Där bör kvaliteten bedömas på befintlig parkering utifrån närhet (utan omvägar), stöldskydd, väderskydd, trygghet och kapacitet. Ytterligare principer för planering av cykelparkeringar som beskrivs i Boverket (2010) är att se till riktningar och upptagningsområden och väga in dessa vid beslut om var parkeringar ska placeras. Omvägar för att parkera sin cykel ska undvikas i möjligaste mån. Kapaciteten är även viktig att beakta så att tillräckliga mängder parkeringar planeras för. Kapaciteten bör även bedöma framtida ökningar av andelen cyklande.

[41] https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/parkering_hallbarhet/verktyg/flex/

5.6. Stöldskyddsföreningen

Stöldskyddsföreningen, SSF, grundades 1934 och är sprunget ur behovet för människor att söka råd om hur man skyddar sig mot brott. Idag sker det brottsförebyggande arbetet främst genom informationsspridning och opinionsbildning. SSF är en av parterna som deltar inom Branschrådet för bättre cykelparkering och minskade cykelstölder.

En del i arbetet mot cykelstölder som sker inom ramen för SSF är att ta fram normer för certifiering av cykellås, där alla godkända produkter går att söka fram genom SSF:s hemsida. På hemsidan presenteras även allmän information om olika typer av cykellås. En siffra som nämns där är att risken är tre gånger större att få sin cykel stulen om du bara låser den med fabrikslåset. Alltså utan att låsa fast cykeln i något med ett extra lås[42]. Som beskrivits i Sydsvenskans artikelserie Cykeltjuvarnas paradis kan en cykel som inte är fastlåst lätt fraktas till en närliggande plats där låset kan brytas upp och ersättas med ett nytt[15].

I dagsläget är det 82 lås som har certifierats som godkända av SBSC, som är Stöldskyddsföreningens och Brandskyddsföreningens certifieringsorgan[43]. Certifieringen av cykellås omfattar idag bara mekaniska sådana, men det pågår arbete med normer för certifiering av andra säkerhetslösningar, som exv. elektroniska eller positionsstyrda lås. Norm för spårningssystem har tagits fram och flera system finns certifierade, även om flertalet är större lösningar som inte lämpar sig för cyklar[44]. I kraven på spårningssystem ingår att det förutom produkten ska finnas organisation för installation, larm och utryckning. Även normer/rekommendationer för säkra cykelparkeringar är under arbete.

5.7. Arbetsgivare och anställda

Om arbetsgivare har tillgång till bra information om risker och säkrare beteenden gällande låsning av cykeln så har de även möjligheten att informera och påverka den anställdes beteende, som att låsa fast cykeln med ett godkänt lås. Från den anställdes synvinkel kan det även finnas möjlighet att påverka arbetsgivaren genom att efterfråga säkrare cykelparkeringar för de anställda. Viss inspiration kan hämtas från Cykelvänligast, som är ett koncept som utvecklats av Stockholms stad, Cykelfrämjandet och Energi- och klimatrådgivningen. Där kan företag tävla mot varandra i att bli den mest cykelvänliga arbetsplatsen genom att erbjuda flest och bäst kvaliteter som är av betydelser för de anställdas vilja att ta cykeln till jobbet. Olika nivåer av säker parkering utgör en grundbult i den bedömningen[45].

Sedan 1 jan 2022 har företag möjlighet att erbjuda sina anställda en förmånscykel, skattefritt upp till ett värde av 3000 kr per år[46]. Företaget kan antingen välja att själv bekosta inköpet eller leasingen av en cykel till den anställde, eller låta den anställda bära kostnaderna genom bruttolöneavdrag eller nettolöneavdrag[47]. I fallen med löneavdrag innebär detta enbart administrativa kostnader för arbetsgivaren. Om förekomsten av förmånscyklar på något vis påverkar cyklisternas beteenden och risktagande gällande förebyggande av stölder och låsning vore intressant att studera. Det framgår dock tydligt att lås ingår i skatteförmånen[48] så det finns all anledning för företagen att även erbjuda anställda tillgång till godkända lås. Alltså lås utöver fasta fabrikslås på cykeln.

---

[42] https://www.stoldskyddsforeningen.se/sok-godkanda-produkter-och-foretag/

[43] https://www.sbsc.se/hitta-certifikat/#/produkter/kategori/cykellas/1/

[44] https://www.stoldskyddsforeningen.se/sparsystem/

[45] https://cykelvanligast.se/sa-funkar-det/

[46] https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2021/10/prop.-20212234

[47] https://blog.benify.se/formanscykel-3-satt-att-erbjuda-ett-smart-val-for-halsan-och-miljon

[48] https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/399883.html

5.8. Cykel- och låstillverkarna

Vissa cykeltillverkare inkluderar vissa åtgärder mot stöld i sina cyklar idag. Främst gäller tillverkare av elcyklar och andra dyrare modeller. Crescent har till exempel ett system till sina nyare elcyklar där batteriet är unikt kopplat till cykeln så att det inte går att komplettera en stulen cykel med ett nytt batteri. Enligt en artikel i tidningen Allt om elcyklar, där frågan ställs till cykelhandlare, tycks det som att Crescents lösning har viss effekt. Andra tillverkare har lösningar där displayen går att ta loss och om den inte sitter på cykeln så går det inte att starta eldriften. Dock räcker det med att köpa en ny display för att kringgå det och handlarna verkar inte tycka att det verkar ha en avskräckande effekt[49].

Som nämnts tidigare i rapporten så är fabrikslåsen sällan tillräckliga för att förhindra en stöld, eftersom de ensamt inte möjliggör att det går att låsa fast cykeln i en parkering eller något föremål. Vissa cyklister använder fabrikslåsen i kombination med en vajer för att på så sätt kunna låsa fast cykeln. Detta kan potentiellt hjälpa för att förhindra opportunistiska tjuvar som letar efter enkla objekt att bara kunna bära iväg med. Så fort tjuven har en bultsax eller annat verktyg så är det bara en fråga om sekunder innan tjuven har brutit upp ett kabel- eller vajerlås, vilket syns tydligt i Casey Neistats video[4].

I de flesta fall krävs det att cyklisten själv köper till ett godkänt lås till sin cykel. I förhållande till vad en cykel kostar så kan det kännas som en stor kostnad att investera i ett godkänt lås utöver kostnaden för cykeln. Några stickprov på SBSCs lista över godkända lås[43] visar att kostnaden för ett lås hos näthandlare kan variera relativt mycket. Ett godkänt lås kan kosta ifrån några hundralappar till över 1200 kr. Hur tillverkarna av cyklar ser på detta och möjligheten att fabriksutrusta cyklar med möjlighet att låsas fast skulle vara intressant att studera vidare.

På senare tid har det även vuxit fram allt fler tekniska lösningar där cyklar kan utrustas med GPS-spårare, både integrerat i cykeln eller som ett tillval som adderas på din nuvarande cykel. En cykel-tillverkare erbjuder dessutom en tjänst om stöldförsäkring där företagets ”Bike Hunters” använder spårsändaren i cykeln för att återta den från tjuven[50]. Möjligheten att återta stulen egendom skiljer sig åt i olika länder (se även info om *Bike Index*, kapitel 6.1). I Sverige får man rent juridiskt som privatperson endast återta en stulen cykel om du tar tjuven på bar gärning eller om det har gått mindre än 24 timmar från att den stals. Annars riskerar man att åtalas för självtäkt[51]. Som tidigare nämnts pågår arbete med certifiering av elektroniska/positionsstyrda lås och tjänster (se kapitel 5.6). I nuläget är det upp till cykelägaren att avgöra säkerheten hos tjänsten. Vilken effekt och vilka möjligheter ett bredare införande av fler tekniska lösningar skulle kunna ha på cykelstölderna vore intressant att studera vidare.

[49] https://alltomelcyklar.nu/artiklar/stoldskydd-ar-de-effektiva/

[50] https://www.vanmoof.com/en-SE/peace-of-mind

[51] https://lawline.se/answers/atertagande-av-stulen-egendom

6. Verktyg och åtgärder

Det finns ett antal möjliga verktyg som skulle kunna underlätta arbetet mot cykelstölder. Inom fordonsbranschen har det länge varit så att en bil går att identifiera och att lås är svåra att forcera. Vad skulle vara möjligt på cykelområdet?

6.1. Cykelregister

Ett flertal initiativ, både ideella och kommersiella, världen över inbegriper registrering av cyklar som ett led i att komma åt cykelstölder. Här nedan beskrivs ett urval med olika organisation och funktion.

Enligt Kuppens m.fl. (2020) kan man göra skillnad på två olika typer av registrering, positiv och negativ. Negativ registrering är den registrering som görs vid tiden då stölden redan är ett faktum och cykeln är borta. En variant av denna typ av registrering finns i Nederländerna. Det är ”The Ministry of Justice and Security” som har lanserat en app/hemsida där man som ägare kan registrera de flesta produkter som har någon form av serienummer, inkluderat cyklar. Sidan heter STOPHELING, vilket direktöversatt betyder ungefär ”stoppa häleri”. Du registrerar med fördel din cykel i appen redan när du köper den men du kan även göra detta i efterhand. Om cykeln blir stulen så polisanmäler du stölden och vidarebefordrar rapporten till hemsidan/appen. Cykeln görs efter anmälan sökbar för alla online genom serienumret (Kuppens m.fl., 2020). Enligt hemsidan så finns inte informationen sökbar innan den rapporteras som stulen. Informationen om ägarskap lagras lokalt på telefonen till dess att stölden rapporterats vilket gör att den kan klassas som en negativ registrering. Tanken är sen att potentiella köpare på begagnatmarknaden ska kunna söka på serienumret innan ett köp och på så sätt kunna känna sig trygg med att inte köpa stöldgods[52]. Från starten 2010 fram till tredje kvartalet 2019 så hade 475 288 stulna cyklar rapporterats in i systemet. Den allmänna motivationen att registrera sin cykel stulen korrelerar dock troligtvis med viljan att polisanmäla, och den viljan är generellt låg i Nederländerna. Det finns även problem med att befolkningen ofta saknar uppgifter om sina tillhörigheter och därmed registrerar inkompletta anmälningar (Kuppens m.fl., 2020). Detta liknar beskrivningen som den svenska polisens representant i Branschrådet ger om cykelstölder i Sverige.

Den positiva registreringen görs istället alltid redan när ägarskapet övergår till en ny person. Detta kan i princip likställas med ett fordonsregister för bilar. Kuppens m.fl. (2020) uppger att detta är något som efterfrågats av allt fler på senare år. Ett sådant förslag fördes nyligen fram av danska försäkringsbolag tillsammans med Cyklistförbundet, som förespråkar att det inrättas ett nationellt cykelregister i Danmark. Förslaget bestod i det danska fallet att ändra lagen så att polisen kan stanna cyklister och kontrollera ägarskapet på cykeln genom en QR-kod som ska koppla till ett ägarregister[53]. Huruvida detta förslag har bred uppbackning och är något som arbetas aktivt med är oklart. Det förekommer fall där svenska polisen redan gör denna typ av kontroller[26] så hur den danska lagstiftningen skiljer sig från den svenska skulle behöva studeras djupare.

Fördelarna med positiv registrering som framförs i den nederländska kunskapssammanställningen om cykelstölder är bland annat att polisen direkt kan återbörda stulna cyklar till sin rätta ägare eftersom de själva kan få tag på uppgiften i registret. För att detta ska fungera krävs i princip att det är obligatoriskt med ramnummer på nya cyklar, vilket inte är fallet i Nederländerna (Kuppens m.fl., 2020). Enligt uppgifter från en av de svenska cykeltillverkarna (Monark) så gäller i Sverige som baskrav att man ska kunna härleda ramen på en cykel till tillverkaren och även utläsa tillverkningsår. Danmark har de mest strikta kraven på ramnummer i Norden och enligt representanten från Monark så väljer de att följa den danska modellen.

[52] https://www.stopheling.nl/en/over

[53] https://www.berlingske.dk/samfund/15000-cykler-meldes-stjaalne-i-koebenhavn-politiker-vil-have-qr-koder-paa

Ett antal privata initiativ till cykelregister har skapats, där vissa rönt tydlig framgång. Ett intressant positivt cykelregister som ser ut att ha kommit en bra bit på väg är Projekt 529 Garage[54]. Det startade i Vancouver där en lokalpolis kom i kontakt med en före detta chef på Microsoft för att skapa en digital plattform som kunde integreras med polisens arbete och civilsamhällets aktörer för att sprida kunskap[55]. Det bör även tilläggas att lokalpolisen i fråga vid den tiden arbetade heltid med cykelstölder. Tjänsten riktar sig till ett flertal olika aktörer, alltifrån cykelaffärer till skolor och hela städer och beskrivs som en helhetslösning för alla parter. Cyklister uppmuntras registrera sig på plattformen genom events eller på en specifik fast plats. I Vancouver gjordes detta genom att bemannade cykelgarage upprättades på flera platser där man kunde parkera sin cykel och få den registrerad åt sig. En registrerad cykel får ett märke som är tänkt att signalera till tjuven att den är registrerad[56]. Polisen kan sen söka efter stulna cyklar och kontakta ägaren direkt eller själva lägga upp information om upphittade cyklar så att det blir sökbart för ägaren[54]. Enligt grundaren så blir det bäst resultat om hela samhället samverkar i frågan och hjälps åt på det sätt de kan. Programmets framgångar förutsätter att befolkningen har kunskap om att det finns så informationskampanjer är en viktig del av programmet. Delaktighet i civilsamhället är också viktigt. Cykelhandlare kan ansluta sig, (på samma sätt som hos Solid idag, men det kostar inget för cyklisterna att vara med). Ett annat exempel på delaktighet och kunskapsspridning från Vancouver var att vissa barer och restauranger kunde låna ut bra cykellås till de som saknade emot sitt körkort i pant[56]. Allt arbete sammantaget hade vid 2021 resulterat i en minskning av stölderna med 40 % sedan lanseringen 2015, enligt lokalpolisen i fråga[55]. Project 529 Garage bekostas av deltagande organisationer och kommuner i abonnemangsform.

Ett liknande initiativ är amerikanska Bike Index[57], ett register som funnits i drygt tjugo år, som till skillnad från 529 Garage drivs helt ideellt, med över 1500 partners globalt. De arbetar även med att i samarbete med lokal polis och organisationer kartlägga säljare av stulna cyklar och har i exv. Calgary under 2020 återbördat 21,5 % av stulna cyklar till sina ägare[58]. Grundarna hävdar att den ideella samarbetsformen och öppen tillgänglig data är en förutsättning för ett seriöst register, där butiker, verkstäder, skolor, kommuner etc. enkelt kan integreras. Bland initiativtagarna finns även en person dedikerad för implementation i Europa.

Brittiska Bike Register[59], är ett kommersiellt register med tydligt polissamarbete som drivs av ett företag inom egendomsmärkning. Registrering och sökning är gratis.

I Australien samarbetar Property Vault[60] och National Bike Register[61] kring system för registrering, märkning och spårning av cyklar. Property Vault är en online-community kring stöld och spårning av all form av egendom, även husdjur; National Bike Register drivs av DataDot som saluför system för ID-märkning. I nätverket ingår polis, cykelhandlare, cykelägare och ”ambassadörer”, ideellt arbetande medlemmar som stöttar verksamheten.

Försäkringsbolaget Solid erbjuder som tidigare nämnts (kapitel 5.4) genom samarbete med cykelhandlare cykelförsäkring i 3 månader som täcker självrisk vid stöld eller annan skada. Solid hävdar själva att de har Sveriges största cykelregister som polisen söker i om de får in en upphittad

---

[54] https://project529.com/garage

[55] There's a proven way to stop bike theft. So why are so few cities doing it? (https://youtu.be/48V9Xtpgq9I)

[56] Five easy ways to reduce bike theft in your community (https://youtu.be/bJjnsHif2EQ)

[57] https://bikeindex.org

[58] Bike Index presents: Fighting Bike Theft in 2022 (https://youtu.be/bL1Dfjn3GzI)

[59] https://www.bikeregister.com

[60] https://www.propertyvault.com.au/bikevault

[61] https://www.nationalbikeregister.com.au

cykel. Som privatperson kan du dock inte söka i registret och registreringen upphör troligen om du inte väljer att betala för förlängning av tjänsten[62]. Detta har dock inte kunnat bekräftas från Solid då de inte återkommit med svar på våra frågor. Det norska systerbolaget[63] erbjuder dock ett sökbart register. I Norge finns även en liknande tjänst, Bikemember[64], som även den ger rabatt på självrisk via en medlemsavgift. En registrerad cykel får ett klistermärke med en QR-kod som ger information om cykelns status i registret, vanligtvis ”Aktiv”. Om olyckan är framme kan man som ägare ändra till ”Stulen”. Den som då scannar QR-koden kan meddela cykelns position och sina kontaktuppgifter. Kundcenter och Polis kan ändra status till ”Funnen” och ägaren blir då meddelad. Bikemembers register är öppet sökbart på ID (från klistermärke) eller ramnummer, dock inte möjligt att bläddra i.

Bike ID[65] är ett initiativ med EU som målgrupp. Där kan registrerade användare lägga till sin cykel och det går att söka efter ramnummer. Då webbsidan saknar tydlig avsändare är det svårt att se den som en seriös aktör. På samma sätt finns en svensk webbsida, cykelregister.se[66], där man som privatperson kan registrera sin stulna cykel. Sidan är ideellt skapad med avsikten att vara självgående, där kontakt kan skapas direkt mellan den som hittar en stulen cykel och dess ägare (tjänsten är tillsvidare stängd för nyregistrering). I övrigt finns det inget officiellt cykelregister i Sverige som är sökbart för privatpersoner.

6.2. Cykelparkering

Det framgår tydligt att bra cykelparkeringar är lika viktiga för cyklister som bilparkering är för bilister. Flera europeiska städer satsar därför stort på cykelparkeringar, särskilt i attraktiva kollektivtrafiknära lägen där cykeln är tänkt att användas för att ta sig till och från kollektivtrafiken. Stort fokus ligger just i dessa fall även på att göra cykelparkeringen säkrare för att tygla problemen med stölder. Men att planera för bra cykelparkering är även ett sätt att planera för bättre stadsmiljöer och minska risken att cyklar parkeras på sätt där de är i vägen för andra trafikanter eller bara skapar irritation för att det ser skräpigt ut (Pucher & Buehler, 2008). I en amerikansk kontext framhåller Carr & Dill (2003) att cykelparkering utgör en viktig del av ett fungerande system för cyklisterna och om de byggs på ett säkert och attraktivt sätt så kommer de att användas.

Enligt en nederländsk studie från Utrecht så kan cykelparkering klassificeras i sju olika kategorier (Dolte Stedenbouw, 2010):

- enbart en dedikerad yta – markering i marken
- stolpe eller staket
- cykelställ utan möjlighet att låsa fast cykeln
- cykelställ med möjlighet att låsa fast cykeln
- parkering med övervakning
- parkering med vakter
- parkeringsservice – automat eller bemannad

Enligt denna studie så är dessa olika typer av parkering förknippade med olika typer av användning i tid och rum. Användarna har högre tolerans för att parkera längre från sin destination om

[62] https://www.solidab.se/produktgrupper/cykelforsakring

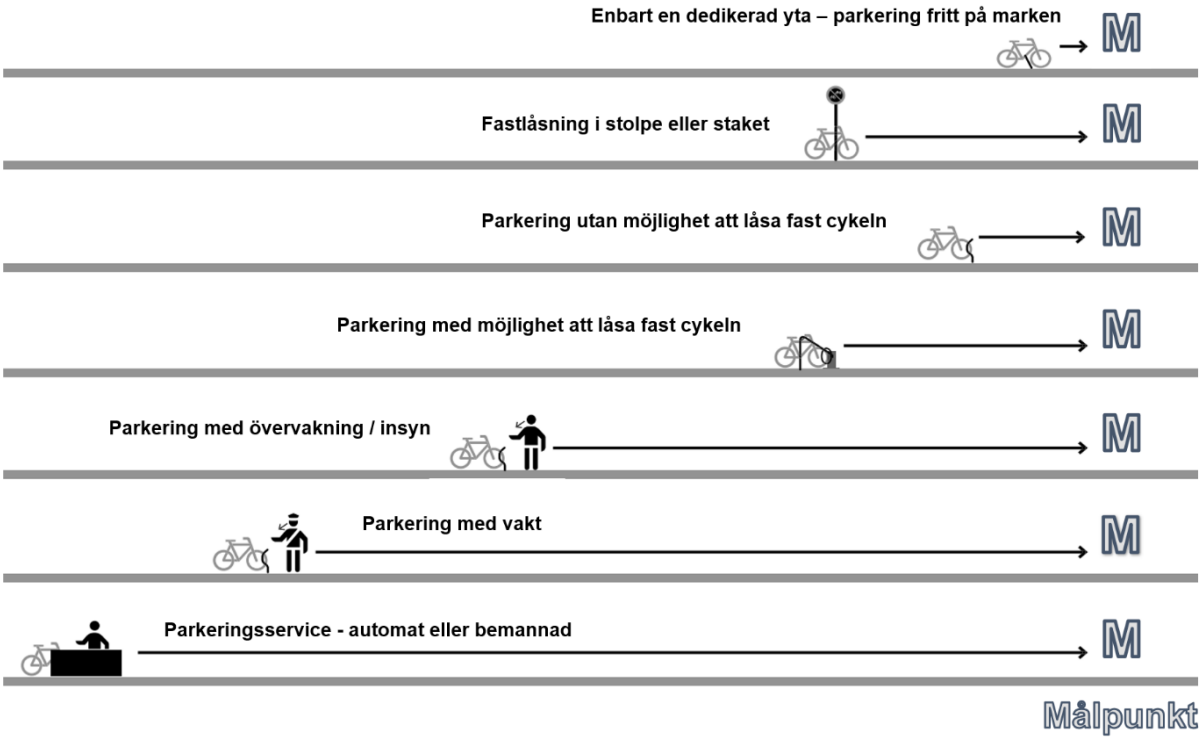
[63] https://solidregister.no

[64] https://bikemember.no

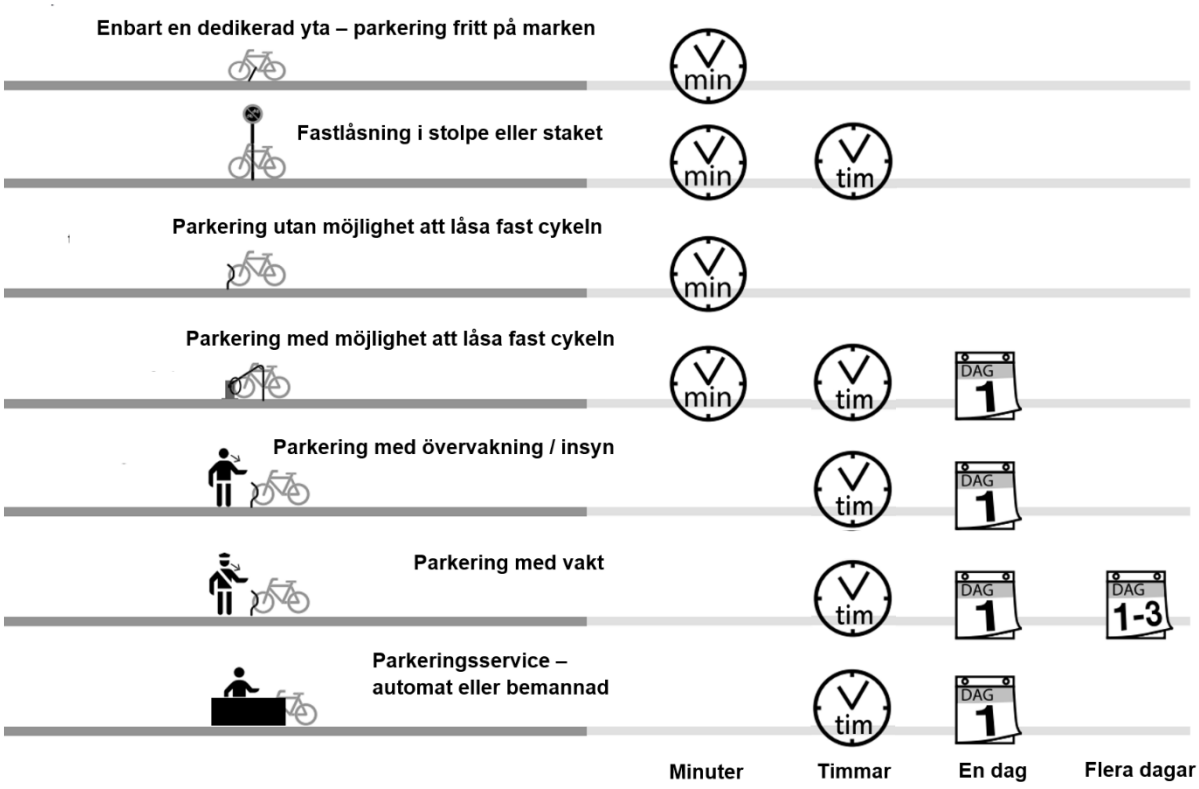
[65] https://registry.bike-id.eu

[66] https://cykelregister.se

cykelparkeringen har en viss kvalitet som lämpar sig för användningen. Alltså ett slags högsta accepterat avstånd till målpunkten. Beroende på hur länge du har tänkt parkera så kan du även vara mer benägen att acceptera en viss standard, eftersom risken för stöld i viss mån relaterar till hur länge du har tänkt parkera. Om cyklisten bara ska springa in och köpa något i en affär så kanske den nöjer dig med en dedikerad yta för parkering, men om du tänkt parkera cykeln i flera timmar eller en dag så vill användaren ha bättre säkerhet (Figur 10, Figur 11). Enligt Van der Spek & Scheltema, (2015) har resultaten i Dolte Stedenbouw (2010) bekräftats i senare undersökningar av den statliga tågoperatören Nederlandse Spoorwegen. Van der Spek & Scheltema, (2015) framhåller även att cyklisterna i Nederländerna generellt inte vill betala för parkeringen. Eftersom den nederländska staten har satsat stort på gratis cykelparkering i attraktiva lägen vid kollektivtrafiknoder så har detta avspeglat sig i betalviljan hos medborgarna. En stor majoritet i Nederländerna anser att det ska vara gratis att parkera sin cykel så nära stationerna som möjligt. En liten del ansåg dock att det är logiskt att betala för parkering med extra säkerhet, såsom vakter eller annan service. Om en betalparkering dessutom ligger längre bort från målpunkten än den närmaste möjliga cykelparkeringen (formella eller informella) riskerar den att förbli oanvänd (Van der Spek & Scheltema, 2015).



Figur 10. Accepterat avstånd till cykelparkering beroende på servicenivå (översatt från Dolte Stedenbouw, 2010*).*



Figur 11. Olika servicenivå baserat på parkeringstid (översatt från Dolte Stedenbouw, 2010*).*

(Heinen & Buehler, 2019) har gjort en litteratursammanställning över studier på cykelparkering. Sammanställningen visar att den samlade forskningen har olika fokusområden; kollektivtrafikstationer och hållplatser, arbete, skola och hemmet. För cykelparkering i anslutning till kollektivtrafiken så visar litteraturen hittills att en bra integration av parkering kan öka upptagningsområdet för kollektivtrafiken, minska behovet av anslutningstrafik och generellt öka efterfrågan på både cykling och kollektivtrafikanvändning.

För arbetsresor och skolresor så kom alla studier utom en fram till att tillgång till bra cykelparkering troligtvis skulle öka andelen som reste med cykel (Heinen & Buehler, 2019). En studie kom till och med fram till att bra cykelparkering hade lika stor effekt som en minskning av restiden med 26,5 minuters cykling i blandtrafik (Hunt & Abraham, 2007). För skolresor var resultaten i Heinen & Buehlers (2019) sammanställning något mer varierande. Men avsaknad av parkering var något som ofta nämndes som ett hinder för att cykla till skolan och flera studier kom fram till att bättre cykelparkering troligtvis skulle göra att fler skolbarn cyklade mer. Dock var det beroende av plats.

Generell möjlighet för parkering i städer och på allmän plats har också studerats men här är litteraturen lite mer delad i slutsatserna för hur detta påverkar cyklingen. Troligtvis beror detta på att en stad är till naturen komplex att studera och att det är svårt att dra några generella slutsatser på den nivån. Liknande fenomen framträder dock i olika städer och gemensamt för de flesta verkar vara att stadens inredning – stolpar, staket, räcken etc. – används för att låsa fast cykeln om det inte finns tillräckligt bra anordnad parkering. Olika former av nudging kan i viss mån motverka oönskade beteenden och förespråka korrekta beteenden. Exempelvis information om hur man låser cykeln säkert och var det är tillåtet att parkera (Heinen & Buehler, 2019). Olika studier bekräftar att det parkeras fler cyklar på platser med insyn eller videoövervakning (Van der Spek & Scheltema, 2015).

Heinen & Buehler (2019) lyckades bara hitta sju vetenskapliga källor som rörde parkering vid hemmet. Tydligt var att förekomsten av säker cykelparkering vid eller i hemmet varierar stort mellan olika städer och även inom olika delar av städerna. Cyklisterna var generellt mer nöjda där de erbjöds

möjlighet att parkera i dedikerade cykelrum eller låsta innergårdar. En studie från Wien pekar på olika relativt vanligt förekommande lösningar för parkering i de centrala delarna av staden, såsom trapphus, vardagsrum eller i gatumiljön. Samtliga av dessa var mer vanligt förekommande än att parkera i ett garage, som var mer vanligt i utkanten av staden. Sammantaget framhåller Heinen & Buehler (2019) att det behövs mer studier, särskilt på parkering vid hemmet. Men de resultat som finns att tillgå bekräftar bilden att parkering är ett grundkriterium som behöver finnas för att möjliggöra och uppmuntra till mer cykling i samhället.

Enligt Kuppens m.fl. (2020) så har införandet av stora cykelparkeringar vid kollektivtrafikknutpunkter i Nederländerna minskat risken för stölder, men de har samtidigt ofta varit underdimensionerade så att var femte cyklist tvingas låsa fast sin cykel på en annan plats.

Ovan nämnda studier visar på betydelsen av bemannad parkering. Att kombinera parkeringsservice med verkstad, café eller motsvarande skulle kunna få god effekt där även skrot- eller kvarglömda cyklar kan hanteras. I Sverige är vi ovana vid små servicetjänster som dessa, och frågan ställs lätt om det är ekonomiskt möjligt eller försvarbart. Samtidigt ser vi nu en spännande utveckling just mot sådana kombinerade lösningar, som exempelvis att i ett företags lokaler låta ett etablerat café även sköta receptionstjänst[67]. Region Skåne är drivande i många cykelfrågor, så även när det gäller parkering, Bike & Ride är ett intressant exempel på cykelparkering i anslutning till kollektivtrafik, där ett system av stora, kameraövervakade cykelparkeringar kombineras med cykelbutik, verkstad och café[68]. Erfarenheter från detta och andra liknande projekt kommer intressant och viktigt att följa upp framöver.

6.3. Kreativa metoder – lockbeten

En metod som testats med viss framgång i Nederländerna är att Polisen ställt ut cyklar med spårsändare som lockbeten. När cyklarna sen stjäls så kan Polisen snabbt fånga cykeltjuven. Detta ses som ett sätt att kunna lagföra flergångsförbrytare. Metoden visade sig resultera i en långvarig minskning av antalet anmälda cykelstölder i städerna där metoden testades. Efter ett antal månader noterades 40 % minskning av de anmälda stölderna. Minskningen var i stort sett ihållande över ett år senare, trots att Polisen drog ner på antalet lockbetescyklar efter ett par månader (Vollaard & Berhitu, 2017). Enligt Kuppens m.fl. (2020) så placerade den nederländska Polisen ut 1470 lockbetescyklar under år 2015. Detta ledde till att 954 misstänkta arresterades. 2018 placerades 2452 lockbetescyklar ut och 479 misstänkta arresterades. Minskningen i omfattning av antal arresterade misstänkta beror troligtvis på att den nederländska polisen har fått mindre resurser att fokusera på cykelstölder.

Huruvida metoden med lockbetescyklar med spårning ryms inom det svenska lagrummet skulle behöva undersökas vidare. En polis som uttalade sig i SVT 2015, efter att SVT ställt ut lockbetescyklar, kunde inte svara på huruvida detta räknades som en brottsprovokation om Polisen är utförare. Men om någon annan gör det och anmäler så kan polisen agera.[69].

[67] https://www.volvogroup.com/se/news-and-media/news/campus-lundby/bar-centro-pa-campus-lundby.html

[68] https://malmo.se/Bo-och-leva/Stadsmiljo-och-trafik/Trafik/For-dig-som-cyklar/Kameraovervakad-cykelparkering.html

[69] https://www.svt.se/nyheter/lokalt/orebro/polisen-analyserar-svt-s-cykelexperiment

7. Diskussion av möjliga lösningar

Problemet med cykelstölder är komplext. Utifrån arbetet med den här rapporten så framträder att det finns många saker som går att göra annorlunda för att på sikt minska omfattningen av problemet. Dock framstår det inte som att någon av åtgärderna i sig är tillräckliga för att ensamt komma åt problematiken. Här behöver hela samhället, med både invånarna och aktörerna, arbeta tillsammans med sin del av problematiken för att vi på sikt ska komma till ordning med problemet.

Avsnitten nedan utgår från lösningarna som presenteras i Kuppens m.fl. (2020) och försöker koppla det till den kunskap som erhållits i inom ramen för det här projektet i en svensk kontext. Exempelvis vilka olika åtgärder och aktörer i Sverige som på olika sätt skulle kunna bidra till att minska problemets omfattning. Vi gör inte anspråk på att ha ramat in alla aspekter av problemet med cykelstölder. Det finns säkerligen ytterligare aspekter av problematiken, där fler aktörer kan bidra inom sina fokusområden. Vi hoppas dock ha fångat de viktigaste och mest framträdande aspekterna och möjligheterna för att på så vis kunna bidra till en gemensam grund att ta avstamp i för det fortsatta arbetet.

7.1. Förebygga – bättre kunskap om problemet

Bättre kunskap till allmänheten utgör en fundamental del av lösningen på flera olika plan. Tyvärr är det ofta först efter att tjuven varit framme som många cyklister börjar agera mer förebyggande för att skydda sig och, som tidigare beskrivet, ens låsa sin cykel. Genom att låsa sin cykel på ett bra sätt så minskar risken att just din cykel blir stulen. Detta återkommer både i forskningslitteraturen (Kuppens m.fl., 2020) och i de intervjuer som gjorts inom projektet. Det räcker då inte med att bara låsa sin cykel med fabrikslåset i bakhjulet utan det krävs ett lås som du kan använda för att låsa fast cykeln så den inte går att bära iväg[24]. Som tidigare beskrivits i Sydsvenskans artikelserie Cykeltjuvarnas paradis kan en cykel som inte är fastlåst lätt fraktas till en närliggande plats där låset kan brytas upp och ersättas med ett nytt[15]. Men om inte alla som äger en cykel blir bättre på att låsa den korrekt och med ett bra lås så kommer tjuven snabbt och lätt gå vidare och stjäla cykeln bredvid istället. Detta tycks vara ett fenomen även i större skala, vilket exemplifieras av ett försök som gjorts vid Universitet i Newcastle (se kapitel 4.2), där man genom en affisch-kampanj lyckades minska stölderna på platsen med 62 % – samtidigt som stölderna ökade med 63 % på en annan närliggande plats (Kuppens m.fl., 2020). Huruvida brottslighet generellt flyttar till en annan plats kan dock ifrågasättas[16] – andra menar att forskning visar att brottsligheten är opportunistisk och att människor ofta undviker att begå brott när man gör det svårare att ägna sig åt en viss typ av kriminalitet. En tolkning av detta jämfört med fallet från Newcastle skulle kunna vara att det måste vara svårare att stjäla alla cyklar i ett helt område för att stölderna ska minska.

Kunskapen om brottet häleri och hantering av stöldgods behöver också förstärkas som en del i att komma tillrätta med efterfrågan på billiga (stulna) cyklar. Så länge det finns en efterfrågan på andra-handsmarknaden så kommer det fortsätta att stjälas cyklar. Det är oklart hur utbredd kunskapen är om att du kan bli åtalad för häleribrott om du påträffas med en cykel som är anmäld stulen, och att du dessutom måste lämna tillbaka cykeln till den ursprunglige ägaren utan ersättning. En bredare allmän kännedom om att polisen kan stoppa dig och kontrollera om cykeln är anmäld stulen kan vara en del i att minska efterfrågan på stulna cyklar. En förutsättning för att polisen ska kunna agera i dessa fall att cykeln är anmäld som stulen.

Den svenska Polisens representant inom branschsamarbetet är tydlig med att han tror att det förebyggande arbetet mot cykelstölder är en mycket mer framkomlig väg än mer effektiv lagföring av gärningspersonerna. Med förebyggande arbete avses då bättre kunskap om riskbeteenden vid parkering, hur man låser sin cykel på ett säkert sätt och att tydligare sprida kunskapen om att det är straffbart att köpa stöldgods. Det arbete som tidigare nämnts (kapitel 5.1) där Polisen i Åre arbetat

med information tillsammans med kommun och medier är ett tydligt exempel på potentialen hos förebyggande arbete[25].

Idag finns det inga officiella system i Sverige där du som köpare kan kontrollera att cykeln är stulen. Förutom att fråga om originalkvitto och skaffa sig en uppfattning om säljarens trovärdighet så finns det få trygghetsmekanismer på andrahandsmarknaden för cyklar. Mer om dessa frågor finns i kapitlen nedan.

7.2. Effektivare lagföring

I den nederländska kontexten konstateras att viljan att anmäla en cykelstöld är låg. Detta beror troligtvis på att folk i allmänhet inte ser nyttan av att anmäla eftersom polisen inte följer upp på brotten (Kuppens m.fl., 2020). Eftersom så pass få stölder klaras upp så finns det heller ingen kunskap om hur många individer det är som ägnar sig åt cykelstölder. Om det teoretiska mörkertalet för cykelstölder i kapitel 3 stämmer så handlar det kanske om tiotusentals förövare som skulle behöva lagföras. Detta skulle således kräva en enorm insats från hela rättssamhället och sätter cykelstöldernas roll som brottsmultiplikator i fokus. Som nämnts (kapitel 5.1) argumenterar flera ledarsidor och politiker för att en ohämmad mängdbrottslighet i samhället skulle kunna riskera att skada det allmänna förtroendet för rättsstaten på sikt[19,20], något som även Riksrevisionen (2023) lyfter fram. I de fall det faktiskt går att lagföra någon så bör detta självklart göras. Sett till omfattningen av cykelstölder så framhåller dock Polisens representant att förebyggande åtgärder troligtvis är en mer framkomlig väg än effektivare lagföring.

Uttalade krav på att ange ramnummer eller annan identifiering av cykeln vid stöldanmälan bör kunna ge cykelägare incitament att ha bättre koll på sina ägodelar. Tillsammans med tekniska lösningar som kan erbjuda enklare och mer utbredd registrering och identifiering av cyklar bör detta kunna effektivisera Polisens arbete. Det nederländska exemplet med lockbetescyklar utrustade med spårsändare (se kapitel 6.3) vore intressant att studera vidare för att se om metoden ryms inom det svenska lagrummet. En variant skulle kunna vara att etablera kontakt med cykelägare som själva utrustat sina cyklar med spårsändare för att på så sätt bygga upp ett nätverk för information och insatser.

7.3. Försäkringar och kompensation vid stöld

Cykelstölder faller oftast inom ramen för hemförsäkringen hos bolag i Sverige. Det betyder att en stor del av försäkringskollektivet är med och betalar ersättningen för stulna cyklar genom sina hemförsäkringspremier. Detta skulle kunna ses som ett problem i sammanhanget eftersom den samlade kunskapen så tydligt visar att det finns mycket du som individ kan göra för att skydda dig mot cykelstöld. Samtidigt är det svårt att kontrollera för riskbeteendet hos cyklisterna på ett sätt som kan avspegla sig i olika premier.

Som tidigare nämnts finns det företag som erbjuder en stöldförsäkring där det ingår en tjänst att anlitade personer får som uppgift att spåra och återta din cykel från tjuven, se kapitel 5.8. Sådana tjänster är dock juridiskt tveksamma i svensk kontext.

Vissa försäkringsbolag erbjuder i samarbete med cykelhandlare cykelförsäkring i 3 månader som täcker självrisk vid stöld eller annan skada. Du som kund får sedan välja om du vill förlänga försäkringen eller ej. Detta ger en ekonomisk trygghet för den nyblivne cykelägaren men bidrar knappast positivt till riskbeteendet. I stället för att enbart kompensera för kostnader skulle försäkringbolagen kunna arbeta även med exv. bonussystem för dem som inte drabbas av stöld och kanske också ett mer dynamiskt åldersavdrag som uppmuntrar försäkringstagaren att ta hand om sin cykel. I Nederländerna drivs just nu frågan om förändrat riskbeteende via cykelförsäkringen (se kapitel 5.4).

7.4. Registrering av cyklar

Frågan om ett nationellt register för cyklar är något som ofta återkommer från olika håll när det gäller att komma åt problemet med cykelstölder. När frågan ställts till representanterna från bransch-samarbetet så framträder en viss skepsis till att ett nationellt register skulle vara hela svaret på frågan. Denna bild delas även av (Kuppens m.fl., 2020) men det framhålls att sådana system kan vara en del av helheten för att komma framåt. Skepsisen tar sitt uttryck utifrån olika synvinklar, men generellt framträder en oro över att ett register skulle skapa en större administrativ kostnad och börda än det skapar nyttor för användarna. Ett exempel som nämns av en representant från försäkringsbolagen är det fallerade försöket att inrätta ett båtregister som man menar skapade mer administration än nytta. Det bör dock tilläggas att frågan till representanterna inom branschsamarbetet var ställd utan en tydlig formulering kring hur ett förslag på register skulle se ut, vem som skulle ansvara för ett sådant register och vilka funktioner som i så fall skulle implementeras. Även om vissa inom Polisen förespråkar ett register med ramnummer[70] så finns det som sagt röster inom både Polisen och försäkringsbranschen som ställer sig tveksamma till att nyttan av ett register överväger den administrativa bördan. Men som framhålls i (Kuppens m.fl., 2020) och av företrädare för både *Project 529 Garage* och *Bike Index* ovan (kapitel 6.1), så måste hela samhället gå samman och arbeta aktivt med att motverka cykelstölderna. Där kan ett heltäckande register som används av många intressenter, dvs. polis, försäkringsbolag, försäljare och cykelägare vara en viktig delkomponent och blir då en naturlig del av försäljningsledet. Med en majoritet av cykelförsäljare anslutna kan cyklar bli spårbara åtminstone genom ett första ägarbyte och ett register skulle därigenom potentiellt kunna ha stor effekt på stölder av nyare cyklar. Hur ägarbyten hanteras och följs upp i ett register behöver dock undersökas, tillsammans med vilka möjligheter ett svenskt eller internationellt register skulle ge. Frågor om vilka verksamhetsformer som är mest fördelaktiga – ideellt/kommersiellt/statligt/kommunalt – i en svensk kontext behöver också studeras.

7.5. Lås och tekniska hjälpmedel

Om det ska bli svårare att stjäla cyklar så behöver alla cyklister nås av kunskapen om hur enkelt det är att bryta upp olika typer av lås. Denna information finns i stora delar på SSF:s hemsida men det är tydligt att den inte har nått ut till hela allmänheten. Här behöver mer göras i form av kunskapsspridning.

Allt fler tekniska lösningar för att spåra stulna cyklar har kommit ut på marknaden. Polisen ser helst lösningar som går att avläsa direkt på cykeln. Detta skulle kunna röra sig om en QR-kod eller en RFID-tag som kopplas till ett register med ägaruppgifter. Vilken potential dessa hjälpmedel har att bidra till lösningen vore intressant att studera vidare.

7.6. Tryggare andrahandsmarknad

Frågan om en tryggare andrahandsmarknad för försäljning av cyklar har flera olika sidor, beroende på hur man väljer att belysa frågan. Inom ramen för arbetet med den här studien kan vi generellt säga att det tycks finnas två huvudsakliga teman som är mer eller mindre ihopkopplade med varandra;

- Efterfrågan och marknad för billiga stulna cyklar.
- Avsaknad av system och tekniska lösningar för att kunna göra rätt.

Flera av de personer som har intervjuats inom ramen för den här studien uppger att inställningen till att köpa en stulen cykel är en felande länk. Många misstänker kanske att de köper stöldgods men antingen bryr de sig inte eller så väljer de att lita på säljaren/cykeltjuven. Som tidigare nämnts i Sydsvenskans granskning om cykelstölder i artikelserien Cykeltjuvarnas paradis, så är befolkningens tillit till

[70] https://www.sydsvenskan.se/2022-02-06/darfor-struntar-polisen-i-att-utreda-cykelstolder

varandra ett problem i sammanhanget – det är ingen som ifrågasätter ett förfalskat kvitto[15]. Men det man kan göra är att kolla så att ramnumret på kvittot stämmer och att organisationsnumret hos butiken är korrekt. Hur troligt det är att köpare tar sig den tiden i en situation där man stämt träff med en säljare är osäkert, men det finns lite som tyder på att det sker särskilt ofta.

I och med avsaknaden av ett etablerat cykelregister finns det heller inget enkelt sätt att försäkra sig om att en begagnad cykel inte är stulen, utöver att granska kvitton och skaffa sig en känsla för säljaren. Krav på identifiering vid köp på andrahandsmarknaden bidrar till en tryggare affär och exempelvis blocket har redan infört detta, se kap 5.2 ovan. Ett krav på verifierat ramnummer skulle potentiellt öka tryggheten ytterligare och försvåra för tjuvar att sälja stulna cyklar.

7.7. Bättre cykelparkeringar

Att, likt flera europeiska städer, satsa stort på cykelparkeringar innebär såväl att ta problemet med cykelstöld på allvar, som att skapa attraktiva stadsmiljöer där cykeln är ett naturligt element som inte står i vägen eller skräpar ner. Tillgången på vägledande information och ”best practice” är i nuläget begränsad, och mycket av kunskapen kommer idag av att helt enkelt bygga och utvärdera. Som tidigare nämnts arbetar SSF för närvarande med normer och rekommendationer för säkra cykelparkeringar.

Sammanställningen under kapitel 6.2 visar på betydelsen av bemannad parkering. Att kombinera parkeringsservice med verkstad, café eller motsvarande skapar den trygghet som gör att cykeln kan bli en självklar del i resan. Detta är också en modell som bör kunna fungera i svensk kontext, där vi generellt är mindre vana vid små servicetjänster.

Alla aktörer i samhället som på något sätt hanterar frågan om cykelparkeringar behöver mer kunskap i hur vi ska planera för tillräckligt många säkra cykelparkeringar i och kring bostäder och olika verksamheter. Hur dessa parkeringar ska utformas och planeras för, behöver bli föremål för fortsatt forskning och kunskapsspridning. Även utvärdering av om redan byggda lösningar – plats, sammanhang, funktion, storlek, design – har fått önskvärd effekt. Viss information finns redan att tillgå internationellt och i lokala rekommendationer men hur befintlig och framtida kunskap implementeras i en svensk kontext behöver studeras vidare.

8. Slutsatser

Vi ser tydliga tecken på att omfattningen av problemet med cykelstölder är långt större än vad som syns i den officiella brottsstatistiken. I kapitel 3 ovan framgår att enligt statistik från nationella trygghetsundersökningen så har endast mörkertalet för cykelstölder varit omkring 500 000 stölder om året de senaste fem åren. Alltså omkring 500 000 fler cykelstölder än de som anmäls till polisen varje år. Sett till bara de faktiska anmälningarna är cykelstöld redan ett av de vanligaste egendomsbrotten i Sverige och bara strax över 0 % av anmälningar klaras upp (Brå, 2022c). Riksrevisionen (2023) ser allvarligt på mängdbrottsligheten och riktar skarp kritik till Polisens oförmåga att komma tillrätta med problemet. Polisen framhåller å sin sida att cykelstölder är svåra att utreda och att det i princip krävs att någon tas på bar gärning för att kunna bli åtalad för brottet. Över häften av de cykelstölder som anmäls till polisen saknar ramnummer i anmälan vilket gör det svårt att koppla återfunnet stöldgods till en specifik anmälning och i förlängningen klara upp brottet[22].

Följderna av stölderna på cyklingen återspeglas i svaren på de enkätundersökningar som tidigare gjorts (Demoskop, 2022; Gamman m.fl., 2004). De svarande i enkätstudierna säger att de på grund av stöldrisken i flera fall väljer bort cykeln som transportmedel, eller i värsta fall slutar cykla helt efter att de drabbats av en stöld.

En ytterligare slutsats är att det är flera aktörer som måste komma samman för att på sikt komma tillrätta med problematiken. Utöver att Polisen behöver bli bättre på att klara upp brotten så behövs det flera åtgärder för att förebygga cykelstölder. Några färdiga lösningar och slutsatser för åtgärder i en svensk kontext går dock inte att utläsa från det nuvarande kunskapsläget. Därför har vi nedan listat ett antal områden som identifierats under projektets gång, som vi tror är viktiga eller intressanta att studera vidare för att på sikt kunna åstadkomma en förändring kring fenomenet cykelstölder.

8.1. Formulering av forskningsfrågor

Inom ramen för den här kunskapsinsamlingen har behovet av att studera flera frågor i angränsning till problemet uppdagats. Nedan beskrivs de frågeställningar som har identifierats som mest relevanta att undersöka initialt.

Cykelregister – Behovet av ett register, som är enkelt att använda för Polisen och andra aktörer, men som även är öppet för allmänheten, framstår som en viktig pusselbit som kan bidra till flera aspekter av problemet. Genomslaget för ett register är dock beroende av att så många som möjligt använder det. Ett registers organisation har också betydelse. De största cykelregister vi har sett har drivits på ideell basis, och vissa hävdar att detta är en förutsättning för genomslag. Ett ideellt arbetssätt kan också nå längre när det gäller att återbörda återfunna cyklar. För att ett register ska accepteras av så många som möjligt i en svensk kontext så behöver organisation, funktion och dess aktörers behov studeras ingående.

Bättre cykelparkeringar – Det finns relativt mycket information tillgänglig för hur vi bör bygga fler och bättre cykelparkeringar. Frågan är varför detta inte sker i tillräcklig utsträckning. Här skulle en analys av aktörers roll och rutiner inom det offentliga och privata kunna bidra till mer kunskap. Då med särskilt fokus på att kunskapen ska nå ut till rätt aktörer. Här vore det även relevant att kontakta producenter av olika cykelparkeringslösningar och undersöka hur de ser på sin roll och hur efterfrågan påverkar vilka lösningar som säljs. Det vore även relevant att sammanställa någon form av korta råd för inköpare om vilka aspekter som de bör beakta när de köper in lösningar för cykelparkering.

Lås och låsbeteende – Detta är redan ett ansvarsområde som SSF arbetar med. Det vore dock intressant att se vilka möjligheter det finns att involvera ytterligare aktörer som kan bidra till kunskapsspridningen. Även om kunskap finns tillgänglig så är det tydligt att den inte når ut tillräckligt brett hos allmänheten. Vilken effekt och vilka möjligheter ett bredare införande av fler tekniska lösningar skulle kunna ha på cykelstölderna vore intressant att studera vidare.

Cykelstölders roll i kriminaliteten – Det vore intressant att i ett framtida projekt tillsammans med Polisen analysera vilken roll cykelstölder spelar som inkörsport till en kriminell karriär, vilken karaktäristik som kännetecknar speciellt utsatta områden – definierade som ”hot-spots” av Polisen – och hur förändrade lås- och köpbeteenden och en förändrad uppklarningsfrekvens skulle kunna påverka. Hur kan efterfrågan på billiga (stulna) cyklar minskas?

Lockbetescyklar med spårsändare – En metod som testats i Nederländerna är att Polisen ställt ut cyklar med spårsändare som lockbeten, i syfte att kunna lagföra flergångsförbrytare. Metoden visade sig resultera i en långvarig minskning av antalet anmälda cykelstölder i städerna där metoden testades, även efter att försöket avslutats. Är detta möjligt i svensk kontext? Vilka möjligheter skulle ges av ett nätverk där användare som utrustat sina cyklar med spårsändare kan ingå, för att kunna spåra stöld mer systematiskt?

Djupare analys av statistik, aktörer och ansvarsfördelning – Det har tydligt framkommit att cykelstölder är ett mångfacetterat problem och att flera aktörer behöver komma samman för att skapa förändring. Då uppstår även frågan om problemet ser likadant ut överallt eller om olika potentiella lösningar krävs för olika städer eller platser. De signifikanta skillnader som stöldstatistiken visar behöver ses i ett större sammanhang tillsammans med sociala och geografiska faktorer. Här vore det bra att kunna göra en djupare analys än vad som hunnits med inom detta projekt för att studera vilka aktörer som kan bidra i specifika situationer och vad som är ”best practice” i respektive fall.

Referenser

Alm, J., Thoresson, K., & Koglin, T. (2023). *Kombinerad mobilitet mellan cykel och kollektivtrafik* (4; K2 Working Paper).

Boverket. (2010). *Gör plats för cykeln*. https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2010/gor_plats_for_cykeln.pdf

Brantingham, P., & Brantingham, P. (1995). Criminality of place. *European Journal on Criminal Policy and Research*, *3*(3). https://doi.org/10.1007/bf02242925

Brå. (2015). *Försäkringsbedrägerier - En selektionsstudie. Rapport 2015:19*. https://bra.se/download/18.7a59c15b15036839e8036b6/1444225364308/2015_19_F%C3%B6rs%C3%A4kringsbedr%C3%A4gerier.pdf

Brå. (2018a). *Arbeta förebyggande mot: Cykelstölder*. https://bra.se/download/18.62c6cfa2166eca5d70e26bc7/1560840879699/Faktablad_Cykelstolder.pdf

Brå. (2018b). *Utvecklingen i socialt utsatta områden i urban miljö 2006–2017. En rapport om utsatthet, otrygghet och förtroende utifrån Nationella trygghetsundersökningen. Brå rapport 2018:9*. https://bra.se/download/18.7f57ba351641b9cdc3d3859/1530102465497/2018_9_Utvecklingen_i_socialt_utsatta_omraden_i_urban_miljo_2006%E2%80%932017.pdf

Brå. (2022a). *Nationella trygghetsundersökningen Teknisk rapport 2022. Rapport 2022:10*. https://bra.se/download/18.1fdaf4118388f195ad7589/1665390627586/2022_NTU_Teknisk_rapport_2022.pdf

Brå. (2022b). *Skolundersökningen om brott 2021 - Rapport 2022:5*. https://bra.se/download/18.33b9c14e18388dc6ba21123c/1671713749540/2022%205%20Skolundersokningen%20om%20brott%202021.pdf

Brå. (2022c, oktober 31). *Cykelstöld - Brå:s hemsida*. https://bra.se/statistik/statistik-utifran-brottstyper/cykelstold.html

Brå. (2022d, december 5). *Nationella trygghetsundersökningen*. https://bra.se/statistik/statistiska-undersokningar/nationella-trygghetsundersokningen.html

Brå. (2023a). *Anmälda brott de senaste 10 åren*. https://bra.se/download/18.146acb6517fd5578401686/1648644283016/10La_anm_10_ar.xlsx

Brå. (2023b). *Självrapporterad utsatthet för cykelstöld, 2017 till 2023 - Skapa din egen tabell (NTU)*. https://bra.se/ntu-skapa-din-tabell

Brå. (2023c). *Sök statistik över anmälda brott*. https://statistik.bra.se/solwebb/action/index

Carr, T., & Dill, J. (2003). Bicycle Commuting and Facilities in Major U.S. Cities: If You Build Them, Commuters Will Use Them. *Transportation Research Record*, *1828*(1).

Cohen, L. E., & Felson, M. (1979). Social Change and Crime Rate Trends: A Routine Activity Approach. *American Sociological Review*, *44*(4). https://doi.org/10.2307/2094589

Cox (ed), & Koglin (ed). (2020). The politics of cycling infrastructure. I *The politics of cycling infrastructure*. https://doi.org/10.2307/j.ctvvsqc63

Demoskop. (2022). *Webbenkät, Allmänheten 18 år och uppåt, Intervjudatum 31 okt - 9 nov 2022. På uppdrag av SSF*.

Dolte Stedenbouw. (2010). *Inspiratieboek fietsparkeren. Een frisse kijk op fietsparkeren in de binnenstad van Utrecht*.

ECF. (2011). *CyCle more often 2 Cool down the planet! Quantifying Co2 savings of Cycling*. https://ecf.com/system/files/Cycle_More_Often_2_Cool_Down_the_Planet.pdf

Fischer, P., & Greitemeyer, T. (2013). The positive bystander effect: Passive bystanders increase helping in situations with high expected negative consequences for the helper. *Journal of Social Psychology*, *153*(1). https://doi.org/10.1080/00224545.2012.697931

Gamman, L., Thorpe, A., & Willcocks, M. (2004). Bike Off! Tracking the Design Terrains of Cycle Parking: Reviewing Use, Misuse and Abuse. *Crime Prevention and Community Safety*, *6*(4), 19–36. https://doi.org/10.1057/palgrave.cpcs.8140199

Gerell, M. (2021). Does the Association Between Flows of People and Crime Differ Across Crime Types in Sweden? *European Journal on Criminal Policy and Research*, *27*(3). https://doi.org/10.1007/s10610-021-09478-3

Graffman Larsson, J., & Lundmark, M. (2019). *Polisers upplevelse kring den polisära operativa metoden hot spot*. https://umu.diva-portal.org/smash/get/diva2:1394503/FULLTEXT01.pdf

Hansson, A. (2018). *Hållbart resande i socialt utsatta områden*. https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordOId=8943824&fileOId=8943831

Heinen, E., & Buehler, R. (2019). Bicycle parking: a systematic review of scientific literature on parking behaviour, parking preferences, and their influence on cycling and travel behaviour. *Transport Reviews*, *39*(5). https://doi.org/10.1080/01441647.2019.1590477

Hunt, J. D., & Abraham, J. E. (2007). Influences on bicycle use. *Transportation*, *34*(4). https://doi.org/10.1007/s11116-006-9109-1

Johnson, S. D., Sidebottom, A., & Thorpe, A. (2008). *Bicycle theft - Problem-oriented guides for police problem-specific guides series No. 52*. https://popcenter.asu.edu/sites/default/files/sites/default/files/problems/pdfs/bicycle_theft.pdf

Karlström, J., & Niska, A. (2022). *Cyklingens koppling till Agenda 2030. Systemtänkande i transportsektorn - VTI rapport 1130*. http://urn.kb.se/resolve?urn=urn%3Anbn%3Ase%3Avti%3Adiva-18857

Kuppens, Jos., Wolsink, J. (Joey), Esseveldt, J. van., Ferwerda, H. (Hendrikus B., Boer, H. de., Bureau Beke (Arnhem), & Stichting Aanpak Fiets- en E-bikediefstal. (2020). *Fietsdiefstal in Nederland: van fenomeen naar aanpak*. Bureau Beke. https://bureaubeke.nl/wp-content/uploads/2020/08/Download_Bekereeks_Fietsdiefstal-in-Nederland_20aug.pdf

Länsförsäkringar Östgöta. (2021, april 6). *En av fem polisanmäler cykelstöld*. https://news.cision.com/se/lf-ostgota/r/en-av-fem-polisanmaler-cykelstold,c3319128

Mattioli, G., Roberts, C., Steinberger, J. K., & Brown, A. (2020). The political economy of car dependence: A systems of provision approach. I *Energy Research and Social Science* (Vol. 66). https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101486

Natarajan, M. (2017). Crime opportunity theories: Routine activity, rational choice and their variants. I *Crime Opportunity Theories: Routine Activity, Rational Choice and their Variants*. https://doi.org/10.4324/9781315095301

Pucher, J., & Buehler, R. (2008). Making cycling irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, *28*(4). https://doi.org/10.1080/01441640701806612

Riksrevisionen. (2023). *Polisens hantering av mängdbrott – en verksamhet vars förmåga behöver förstärkas. RiR 2023:2*. https://www.riksrevisionen.se/download/18.ccc1e75186925e1ac8234f/1677506875531/RiR_2023_2_rapport.pdf

SCB. (2022, april 21). *Boende i Sverige*. https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/manniskorna-i-sverige/boende-i-sverige/

SCB. (2023). *Statistikdatabasen - Folkmängden efter region, civilstånd, ålder och kön. År 1968 - 2022*. https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__BE__BE0101__BE0101A/BefolkningNy/?loadedQueryId=129324&timeType=top&timeValue=1

Spolander, K. (2010). *Cykelorganisationer och myndigheter i samverkan för ökat cyklande - En studie av Storbritannien, Norge, Tyskland, Danmark och Nederländerna med några reflektioner för svensk del*. http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1363676/FULLTEXT01.pdf

Svensk försäkring. (2023). *Statistikdatabas*. https://www.svenskforsakring.se/statistik/statistikdatabas/

Van der Spek, S. C., & Scheltema, N. (2015). The importance of bicycle parking management. *Research in Transportation Business and Management, 15*. https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2015.03.001

Venverloo, T., Duarte, F., Benson, T., Leoni, P., Hoogendoorn, S., & Ratti, C. (2023). Tracking stolen bikes in Amsterdam. *PLoS ONE, 18*(2 February). https://doi.org/10.1371/journal.pone.0279906

Vollaard, B., & Berhitu, B. (2017, oktober 3). *LOKFIETSEN SCHRIKKEN FIETSDIEVEN AF*.

VTI är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut inom transportsektorn. Vi bedriver forskning och utveckling för att förbättra kunskapen om infrastruktur, trafik och transporter. Genom vårt arbete bidrar vi till att nå Sveriges transportpolitiska mål för tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa.

Vi utför forskning på uppdrag inom alla transportslag och arbetar i en tvärvetenskaplig organisation. Den kunskap vi genererar ger viktig information till aktörer inom transportsektorn och används ofta direkt i nationell och internationell transportpolitik.

Utöver forskning erbjuder vi utredningar, rådgivning samt olika mät- och provningstjänster. På VTI har vi avancerad forskningsutrustning av olika slag och världsledande körsimulatorer. Vi har även ackrediterade laboratorier för vägmaterial och krocksäkerhetstestning.

Biblioteket vid VTI är en nationell resurs som samlar in och sprider information om svensk transportforskning. Utöver frågeservice och lån erbjuds tjänster såsom informationssökning, omvärldsbevakning och strukturering av publikationer och projekt på en webbplats.

I Sverige samarbetar VTI med universitet och högskolor som bedriver relaterad forskning och utbildning. Vi deltar regelbundet i internationella forskningsprojekt, främst i Europa, och är aktiva inom internationella nätverk och allianser. Vi är cirka 240 medarbetare och finns i Linköping, Stockholm, Göteborg och Lund.

vti

Statens väg- och transportforskningsinstitut • www.vti.se • vti@vti.se • +46 (0)13–20 40 00

Mikael Damkier/Mostphotos.com