

Lokal och regional cykelplanering

Fallstudier av Malmö, Lund, Burlöv och Staffanstorps



JOHANNA LENNARTSSON

Kandidatarbete i Fysisk planering

2017-06-14

Kandidatprogrammet i Fysisk planering
Blekinge Tekniska Högskola
Kandidatarbete 15 hp

Titel: Lokal och regional cykelplanering – Fallstudier av Malmö, Lund, Burlöv och Staffanstorps

Författare: Johanna Lennartsson

Kurs: FM1473 - Kandidatarbete

Handledare: Ulla Haglund

Datum: 2017-06-14

SAMMANFATTNING

I denna uppsats undersöks det hur fyra kommuner i sydvästra Skåne, Malmö stad, Lunds kommun, Burlövs kommun och Staffanstorps kommun, har arbetat för att öka cykelpendlingen inom kommunerna, samt över kommungränserna genom regionala samarbeten. Det har utförts fallstudier på kommunerna, där de kommunala översiktsplanerna samt trafik- och cykelplaner har studerats för att undersöka vilka strategier och åtgärder som kan användas inom cykelplaneringen för att bidra till ökad cykelpendling i kommuner och regioner.

Det har gjorts en forskningsöversikt av forskning om cykelplanering samt handböcker av myndigheter och landsting, som uppmuntrar kommuner att lägga större fokus på hållbara transportmedel. Ur forskningsöversikten har det framgått att en kombination av hårda och mjuka strategier och åtgärder är nödvändig för att bidra till ökad cykelpendling, genom att utveckla den fysiska cykelinfrastrukturen, samt påverka medborgares transportbeteenden och vanor. Forskningen har även visat att planeringen behöver lyftas till en regional nivå för att uppnå ett mer hållbart transportsystem.

Från analysen av fallstudiernas sammanställda resultat har det framgått att Malmö, Lund, Burlöv och Staffanstorp har kommit olika långt i utvecklingen av den kommunala cykelplaneringen. Kommunerna har använt sig av en kombination av hårda och mjuka strategier, och de visar både möjlighet och intresse för att arbeta vidare med den regionala samordning som redan påbörjats mellan kommunerna. I det avslutande avsnittet diskuteras det hur kommunerna kan arbeta vidare med cykelplaneringen och hur det regionala samarbetet kan hjälpa de kommuner som inte kommit lika långt med cykelplaneringen, och höja kravet på hållbara transportmedel i regionen.

INNEHÅLL

1. INLEDNING	4
Problemformulering	4
Syfte och frågeställningar	5
<i>Anknytning till fysisk planering</i>	5
<i>Förväntade resultat</i>	5
Begreppsdefinition	5
Teoretiska utgångspunkter	6
<i>Hållbar utveckling med cykelplanering</i>	6
<i>Regional och mellankommunal samordning</i>	7
Avgränsning	8
<i>Geografisk avgränsning</i>	8
<i>Empirisk avgränsning</i>	8
Forskningsupplägg	9
<i>Forskningsdesign</i>	9
<i>Forskningsmetod</i>	10
Disposition	11
2. FORSKNINGSOVERSIKT	12
Varför cykel?	12
<i>Val av färdmedel</i>	12
<i>Cykling i Sverige</i>	14
Cykelplanering	15
<i>Cykel i översiktsplanen</i>	15
<i>Cykel på regional nivå</i>	15
Nya cykeltrender	16
Källkritik	17

3. FALLSTUDIER	18
Malmö stad	18
<i>Malmö översiktsplan 2014</i>	18
<i>Cykelprogram för Malmö stad 2012 - 2019</i>	19
Lunds kommun	21
<i>Lunds översiktsplan 2010</i>	21
<i>Lunds Cykelstrategi 2013 – 2017</i>	21
Burlövs kommun	23
<i>Burlövs översiktsplan 2014 och trafikplan 2014</i>	23
Staffanstorps kommun	25
<i>Staffanstorps översiktsplan 2011</i>	25
<i>Staffanstorps kommuns webbplats</i>	25
4. RESULTAT	26
Lokala cykelstrategier	26
<i>Större ingrepp i cykelinfrastrukturen</i>	26
<i>Mindre ingrepp i cykelinfrastrukturen</i>	27
<i>Beteendepåverkan</i>	27
Regionala cykelstrategier	28
5. ANALYS	29
Kommunala dokument	29
Lokala strategier och åtgärder	30
Regionala strategier och åtgärder	32
6. AVSLUTNING	34
Slutsats	34
Diskussion	35
7. KÄLLFÖRTECKNING	38

1. INLEDNING

Detta kapitel redovisar syftet med uppsatsen och den problembeskrivning och frågeställning som undersökningen kommer att utgå från. Det redovisas även de teoretiska utgångspunkter som ligger till grund för det perspektiv på cykelplaneringen som uppsatsen har, samt de metoder som kommer att användas för att utföra undersökningen. Även avgränsningen för arbete presenteras och motiveras, samt definieras ett antal begrepp som återkommer i arbetet.

Problemformulering

I Trafikverkets (2014a s. 48) omvärldsanalys från 2014 lyfts det fram att kravet på minskad miljöpåverkan av transportsystemet måste öka för att bidra till ett mer hållbart samhälle. Det har gjort att klimatfrågan har spelat en stor roll i frågor angående utvecklingen av infrastrukturen och vilka krav som ställs på transportmedlen, och minskningen av koldioxidutsläpp från transportmedlen förutsätter minskad bilanvändning (Trafikverket 2014a s. 48). Omvärldsanalysen visar även att biltrafiken i Sverige inte ökar till samma grad som den gjort tidigare. Vid pendling till arbete och utbildning har bilen dominerat, men Trafikverkets (2014a s. 35) analys tyder på att biltrafiken i delar av landet har stagnerat eller till och med minskat. Istället väljer fler invånare att använda sig av exempelvis cykel för pendling till arbete och utbildning, och många städer har valt att ge högre prioritering för cykeltrafiken och lägre prioritering för biltrafiken (Trafikverket 2014a s. 37).

För att fortsätta utvecklingen av ett hållbart transportsystem påstår Boverket (2016) att det krävs ett större fokus på den regionala planeringen. Boverket (2017) menar att kommuner behöver sättas i ett större funktionellt sammanhang för att tillsammans utveckla hållbara och klimatsmarta infrastrukturer och transportsystem. Enligt plan- och bygglagen (SFS 2010:900) ska de kommunala översiktsplanerna ta hänsyn till regionala mål, planer och program.

I det hållbara samhället uppmuntras alltså gång- och cykeltrafik istället för biltrafik. Enligt Folkhälsoinstitutet beror det delvis på att 50 – 60 % av Sveriges befolkning rör sig för lite, men även att gång och cykel som transportmedel är mer tillgängligt för de flesta. Gång- och cykeltrafik har även en viktig plats i framtida miljöanpassade transportsystem (Hydén 2008 s. 219-220). Behovet av ökad användning av hållbara transportsystem kräver att det läggs ett större fokus på cykeln i stadsplaneringen för att öka cykelns konkurrenskraft mot biltrafiken (Sveriges Kommuner och Landsting 2012 s. 11). För att kunna undersöka utvecklingen av cykelplaneringen i både lokala och regionala samband har undersökningen fokuserat på intilliggande kommuner som har möjlighet till regionala samarbeten för cykeltrafiken. I uppsatsen har det undersöks hur kommuner har arbetat med cykelplanering för att möjliggöra för ökad cykeltrafik och pendling. Det har undersökts vilka strategier och åtgärder som har används för cykelplaneringen i kommunerna för att öka cykelpendlingen. Det har även undersökts hur kommunerna har samarbetat för att uppnå en mellankommunal och regional cykelplanering och öka användningen av hållbara transportmedel.

Syfte och frågeställningar

Uppsatsens syfte är att undersöka hur kommuner arbetar för att utveckla och öka cykelpendling på lokal och regional nivå för att bidra till en hållbar utveckling av samhället. Utifrån syftet har följande frågeställningar tagits fram:

- Vilka strategier och åtgärder har Malmö stad och Lund kommun, samt Staffanstorps och Burlövs kommun använt sig av för att öka cykeltrafiken?
- Hur har kommunerna samarbetat med varandra på en mellankommunal eller regional nivå?

Anknytning till fysisk planering

Kommuner arbetar med fysisk planering för att utveckla kommunen, genom att styra markanvändningen, och utformningen av vägnät och byggnation. Ett ökat fokus på cykelplanering i den fysiska planeringen kan bidra till ökad cykelpendling både i och mellan kommunerna samt till ett mer hållbart samhälle.

Förväntade resultat

Resultatet från uppsatsen förväntas ge en djupare insyn i möjligheter för cykelplanering och pendling med cykel, på både lokal och regional nivå, samt vilka strategier och åtgärder som kommuner använder för att bidra till ökad cykelpendling, som andra kommuner kan inspireras av.

Begreppsdefinition

I uppsatsen förekommer begrepp vars definition kan variera beroende på sammanhanget, och vissa av begreppen skulle kräva en egen utredning för att uppnå en tydlig definition. För att underlätta förståelsen av uppsatsen kommer en kort förklaring av begreppens betydelse i denna uppsats att ges.

Hållbar utveckling

Enligt Marco Keiners (2003 s. 384) studie av begreppet hållbar utveckling, har begreppet ingen entydig definition och Keiner menar att bristen på en tydlig definition beror på att det saknas en utförlig teoretisk grund för begreppet. Detta arbete kommer att utgå från Brundtlandskommissionens (1987) definition av begreppet, då det är den definition som de avgränsade kommunerna i arbetet använder sig av i deras kommunala översiktsplaner. I Brundtlandskommissionens (1987) rapport är begreppet hållbar utveckling definierat som en utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov.

Transportbeteende

Begreppet transportbeteende innebär de vanor som olika personer har när det gäller att välja transportmedel som privatbil, kollektivtrafik, gång, eller cykel. Beteendet kan vara influerat av kultur och beteenden av andra runt omkring, och transportbeteendet kan variera beroende på varifrån personen kommer (Handy, van Wee & Kroesen 2014 s. 9).

Cykelplanering

I arbetet nämns begreppet cykelplanering, som i uppsatsen syftar till fysisk planering vars fokus ligger på att utveckla och skapa större möjligheter för cykeltrafiken i kommunerna (Sveriges Kommuner och Landsting 2012 s. 11).

Cykelinfrastruktur

Cykelinfrastruktur syftar till de fysiska trafikanläggningar som är avsedda för cykeltrafik och cyklister (Handy, van Wee & Kroesen 2014 s. 8).

Tillgänglighet

Tillgänglighet i cykelsystemet syftar till möjligheten för cyklister att använda sig av transportsystemet, samt att ha tillgång till att nå särskilda destinationer och målpunkter (Boverket 2015 s. 241).

Framkomlighet

Med framkomlighet menas möjligheten att kunna transportera sig till destinationer och målpunkter via cykelinfrastrukturen, utan att hamna i oönskade konflikter med barriärer, andra transportmedel, eller andra hinder som kan förhindra cyklister från att ta sig till sin destination (Trafikverket 2014a s. 56).

Komfort

Komfort syftar till faktorer som underlättar för framkomlighet och användning av cykelvägnätet (Boverket 2015 s. 242).

Trygghet

Trygghet syftar till känslan att inte vara rädd för att transportera sig med cykel i vissa delar av staden eller vid särskilda tidpunkter, utan är bekväma med att använda cykelvägnätet (Boverket 2015 s. 242).

Säkerhet

Begreppet säkerhet syftar till både trafikolyckor som cyklister riskeras utsättas för, samt risk för stöld (Boverket 2015 s. 242).

Teoretiska utgångspunkter

Här redovisas de teoretiska utgångspunkter som ligger till grund för det perspektiv av cykelplaneringen som uppsatsen utgår från. Första teorin utgår ifrån att ökad cykeltrafik och cykelpendling, istället för biltrafik, kan bidra till en hållbar utveckling av samhället. Den andra teorin utgår från ett ökat intresse för regional och mellankommunal samverkan.

Hållbar utveckling med cykelplanering

Den första teorin om det ökade intresset för hållbara transportsystem kommer från Trafikverkets omvärldsanalyser av trender i transportsystemet från 2014. Intresset för cykling ökar i Sverige och många kommuner satsar på att öka möjligheterna för cykling i kommuner (Sveriges Kommuner och Landsting 2012 s. 7). Bilberoendet i städer börjar även minska, då många ungdomar avstår

från att köpa privatbil, samtidigt som många kommuner börjar prioritera gång-, cykel-, och kollektivtrafik, vilket ökar attraktiviteten för cykeltrafik och cykelpendling (Trafikverket 2014a s. 35-36).

För att uppnå en hållbar utveckling prioriteras den urbana utvecklingen samt förtätning, vilket gör att städernas centrala delar blir viktiga mötesplatser, samt att efterfrågan på boende- och arbetsmiljöer ökar (Trafikverket 2014a s. 37-38). Det leder även till att sociala aspekter av transportsystemet får en större betydelse och trafikmiljöers funktioner kommer att öka. Omvärldsanalyserna har visat att cykelinfrastrukturens betydelse ökar, samt ökar tillgängligheten för cyklister. Förtätningen och behovet av närhet till viktiga samhällsfunktioner ökar cykeltrafikens attraktivitet, samt så är cykel ett yteffektivt transportmedel, till skillnad från exempelvis biltrafiken (Trafikverket 2014a s. 37-38). Cykel är även ett relativt resurssnålt transportmedel, både vad gäller tillverkning samt drift (Trafikverket 2014a s. 38).

Med klimatförändringar som följd av växthuseffekten ökar risken för extrema vädersituationer som påverkar risker för störningar i grundläggande samhällsfunktioner som exempelvis transporter (Trafikverket 2014a s. 57-58). För en hållbar utveckling av samhället samt att minska utsläpp av växthusgaser krävs det ökade styrmedel för koldioxidneutrala transportmedel, vilket ökar cykeltrafikens konkurrenskraft framförallt för kortare sträckor på lokal nivå, men möjligtvis även på regional nivå (Trafikverket 2014a s. 57-58).

Regional och mellankommunal samordning

Den andra teoretiska utgångspunkten utgår från Boverkets tolkning av Plan- och bygglagens (SFS 2010:900) ramar för regional och mellankommunal samordning. Boverket (2017) beskriver att det regionala utvecklingsarbetet i Sverige sker på olika vis i olika delar av landet. Det som är gemensamt över regionen är infrastruktur, kollektivtrafik, arbetsmarknader, och bostadsmarknader. Enlig plan- och bygglagen ska det i den kommunala översiktsplanen tas hänsyn till regionala mål, planer, och program (Boverket 2017). Pendling över kommungränser, mellan framförallt arbete i större kommuner och boende i mindre kommuner, har ökat kravet på mer klimatsmarta infrastrukturer och hållbar resursanvändning. Särskilt för att kunna möta den växande privatbilismen. Ett ökat regionalt perspektiv på den fysiska planeringen är nödvändigt för att klara de frågor som måste lösas för att uppnå klimatmålen (Boverket 2017).

Boverket (2016) menar att storstadsregioner och glesbygder har olika förutsättningar vad gäller regional planering. Storstadsregionerna har en mer fysisk inriktning för den regionala planeringen, t.ex. kräver tillväxt att mark avsätts för att möta den ökande efterfrågan på ny bebyggelse och infrastruktur (Boverket 2016). I glesbygder däremot används planeringen som ett verktyg för att på lång sikt kunna förstärka underlaget för olika typer av service och tjänster (Boverket 2016). En av de utmaningar Boverket (2016) presenterar med den regionala planeringen, är att utveckla metoder för arbetet med regional tillväxt och planering, och hur de på bästa sätt kan möta samt ta tillvara på de lokala och regionala förutsättningar som finns. Detta är en viktig del i regeringens nationella strategi för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015-2020 (Boverket 2016).

Den första teorin om ökad cykelplanering för hållbar utveckling av transportsystemet lägger grunden för valet av avgränsningen till att studera cykelplaneringen, strategier och åtgärder för ökad cykelanvändning och hållbart resande i kommuner, och det regionala och mellankommunala

samarbetet breddar arbetet till att studera strategier och åtgärder för ett hållbart transportsystem på både lokal och regional nivå. I fallstudierna kommer kommunernas tolkning av hållbar utveckling och intresse för regional och mellankommunal samordning att redovisas, samt kommer resultatet av fallstudierna att återkopplas till teorierna i analysen.

Avgränsning

För att begränsa arbetet har materialet som studeras i undersökningen avgränsats. Dels har det skett en geografisk avgränsning där det valts ut ett antal kommuner som kommer att studeras, med motiv till varför kommunerna passar de frågor som undersöks. Det har även skett en avgränsning av det empiriska materialet och de dokument som kommer att studeras i undersökningen.

Geografisk avgränsning

För att anpassa undersökningen efter den tidsplan som uppsatsen är utformad för, kommer undersökningen avgränsas till sydvästra Skåne, och kommer fokusera på Malmö stad och Lunds kommun, samt Staffanstorps och Burlövs kommun. Både Malmö stad och Lunds kommun är två större kommuner i Skåne som anser sig vara cykelstäder och har arbetat med att utveckla cykelplaneringen inom kommunerna. Burlöv och Staffanstorp är två mindre kommuner i sydvästra Skåne som ligger mellan Lund och Malmö, vilket ger möjlighet att även studera hur mindre kommuner arbetar med cykelplaneringen och om det finns skillnader i hur långt de större och de mindre kommunerna kommit i utvecklingen av de kommunala cykelsystemen. De fyra kommunerna arbetar även tillsammans med Trafikverket för att utveckla ett snabbcykelstråk för regional cykelpendling som alla fyra kommuners cykelvägnät kommer att vara anslutna till. Avgränsningen av de fyra kommunerna beror på att kommunerna gränsar till varandra och deras regionala samarbete utgör en möjlighet att studera kommunernas cykelplanering på både lokal och regional nivå.

Empirisk avgränsning

Undersökningen kommer att studera dokument från de avgränsade kommunerna, samt berörda myndigheter och landsting som är delaktiga i regionala samarbeten mellan kommunerna, för att undersöka hur kommunerna har gått tillväga med cykelplaneringen inom och mellan kommunerna. Det gör att empirin som studeras i uppsatsen kommer att begränsas till de avgränsade kommunerna. Empirin kommer framförallt att bestå av kommunernas respektive översiktsplaner, samt eventuella trafik- och cykelprogram, för att studera vilka strategier som kommunerna har använt sig av för att öka cykelanvändningen, främst för pendling, både inom och mellan kommunerna. Det kommer även studeras dokument från myndigheter som Trafikverket, och Region Skåne, för att fördjupa insikten i strategier och samarbeten som kommunerna tar upp i de kommunala plandokumenterna.

I dokumenten kommer fokus främst ligga på fysiska och sociala strategier som kan underlätta för och bidra till ökad cykelpendling i kommunerna. Det kommer även studeras hur kommunerna ser på strategier och åtgärder på regional nivå och om de är för att möjliggöra för cykelpendling hela sträckan eller endast delar av sträckan i kombination med andra färdmedel, som exempelvis kollektivtrafiken. Eftersom undersökningen kommer att fokusera på strategier och åtgärder som

bedöms öka och underlätta för cykelpendling, kommer strategier och åtgärder som är riktade endast åt fritids- eller rekreationscykling inte att tas i anspråk.

Forskningsupplägg

För undersökningen tillämpas en forskningsdesign som utförs med tillämpningen av en forskningsmetod. Den forskningsdesign som tillämpas för undersökningen är fallstudie, vilket kommer att utföras på de avgränsade kommunerna. Forskningsmetoden, som används för att utföra fallstudierna, är kvalitativ textanalys där kommunala dokument och dokument från olika myndigheter kommer att studeras.

Forskningsdesign

Det kommer utföras en kvalitativ undersökning som kommer att tillämpa fallstudie som forskningsdesign i arbetet, för att undersöka hur kommuner enskilt arbetat med lokal cykelplanering, samt hur de har arbetat tillsammans på en mellankommunal och regional nivå. För att undersökningen inte ska bli för bred kommer fallstudierna att fokusera på fyra kommuner i sydvästra Skåne, Malmö stad och Lunds kommun, samt Staffanstorps och Burlövs kommun. Fallstudierna kommer att fokusera på strategier och åtgärder för cykelpendling i översiktsplaner och trafik- och cykelprogram, och dess visioner för utvecklingen av cykeltrafiken. I fallstudierna kommer även dokument från myndigheter som Trafikverket, samt Region Skåne att studeras, för att bidra med djupare insikt i utförda eller pågående projekt och samarbeten som kommunerna redovisar i sina översiktsplaner, trafikplaner och liknande dokument. Hur kommunerna vill arbeta för en hållbar utveckling och öka regionala samarbeten, särskilt för ökad användning av hållbara transportmedel, kommer även att studeras.

Fallstudie används som forskningsdesign för undersökningen av strategier och åtgärder för cykelpendling, eftersom fallstudier fokuserar på förekomsten av fenomen, med avsikten att tillhandahålla en djupgående redogörelse kring händelser, erfarenheter eller processer i det utvalda fallet (Denscombe 2016 s. 91). För att vara lämpligt för en fallstudie, bör det utvalda fallet ha en tydlig identitet för att kunna studera fallet isolerat från dess kontext (Denscombe 2016 s. 91). Det som utmärker fallstudier är främst att det ger möjlighet att undersöka saker på djupet, och finna värdefulla och unika insikter om det som undersöks. (Denscombe 2016 s. 92). De fördelar som Denscombe (2016 s. 103) beskriver finns med fallstudier är att de är lämpliga för småskalig forskning då de koncentrerar på den utvalda undersökningsplatsen. Eftersom fallstudier inriktar sig på särskilda enheter möjliggörs en helhetssyn av området, samt möjligheten att gå in på djupet i detaljer av sociala fenomen (Denscombe 2016 s. 103).

Denscombe (2016 s. 104) beskriver att nackdelen med fallstudier är delvis att det kan vara svårt att definiera fallets gränser, vilket kan försvåra valet av vilka datakällor som ska ingå i fallet eller inte. Det kan även vara svårt att få tillträde till viss information och data om forskningsområdet, då tillträde till dokument, personer och miljöer kan kräva ett visst tillstånd (Denscombe 2016 s. 104). Fallstudierna kommer därför utgå från offentliga kommunala dokument som finns tillgängliga på kommunernas webbplatser, samt offentliga dokument från myndigheter som Trafikverket, och Region Skåne.

Forskningsmetod

Kvalitativ textanalys kommer att användas i undersökningen som forskningsmetod vid insamling, undersökning och analys av skriftliga dokument och texter som kommer studeras i uppsatsen. En textanalys handlar om att läsa och analysera exempelvis tryckta källor och arkiverade dokument, samt att välja ut och förhålla sig till olika typer av texter och deras innehåll, och förstå texternas innebörder utifrån ett avgränsat undersökningsproblem (Fejes & Thornberg 2016 s. 177-178).

Kvalitativa textanalyser utgår från hermeneutik vilket handlar om att läsa, förstå samt skapa mening ur texter genom att antingen fokusera på textförfattarens avsikt eller läsarens tolkning av texten (Fejes & Thornberg 2016 s. 178). För att tolka texterna arbetar textanalysen efter grundläggande riktlinjer, exempelvis genom följande tre dimensioner (Fejes & Thornberg 2016 s. 178). I den första dimensionen analyseras upphovsmannen, textförfattaren eller sammanställande redaktören till texten som undersöks, och analysen söker svar på frågor om vilka innebörder som författaren tillskrivit texten (Fejes & Thornberg 2016 s. 178). I den andra dimensionen ligger fokus på textens form och innehåll och analysen utgår från själva texten och analyserar dess språkliga, litterära och innehållsliga innebörder (Fejes & Thornberg 2016 s. 178). I den tredje dimensionen tolkas innebörden som texten får i relation till ett sammanhang utanför texten och analyserar textens betydelse i förhållande till det omgivande samhället (Fejes & Thornberg 2016 s. 178). Den kvalitativa textanalysen kommer att utgå från den tredje dimensionen, eftersom syftet är att förstå hur kommuner påverkar samhället och befolkningens attityd mot samt användning av cykel som transportmedel. Den tredje dimensionen syftar till att skapa förståelse om det omgivande samhället och dess kulturella värderingar (Fejes & Thornberg 2016 s. 180).

Textanalysen kommer att analysera politiska och samhällsliga texter. Politiska texter kan bestå av riksdagsmaterial, regeringsdirektiv, statliga utredningstexter, regeringspropositioner, lagtexter, och styrdokument, och kan användas för att få kunskap om bedömningar på nationell politisk nivå (Fejes & Thornberg 2016 s. 180). Samhällsliga texter är producerade av antingen enskilda personer, organisationer, eller skilda intressegrupper inom olika offentliga samhällsliga forum (Fejes & Thornberg 2016 s. 181). Texterna kan exempelvis vara handböcker, eller informationsbroschyrer (Fejes & Thornberg 2016 s. 181).

Textanalysen kommer att studera offentliga dokument från respektive kommuner som undersöks. De offentliga dokumenten kommer att bestå av kommunernas översiktsplaner och trafikplaner, cykelplaner, cykelstrategier, eller motsvarande dokument. I dokumenten kommer det studeras vad kommunerna har för visioner för utvecklingen av cykeltrafiken och vilka strategier och åtgärder som kommunerna har tagit fram som kan bidra till ökad och underlättad cykelpendling, både på lokal och regional nivå. Det kommer att undersökas vad det finns för möjlighet för pendling över kommungränserna, inklusive det snabbcykelstråk som planeras mellan Malmö och Lund. Textanalysen kommer även att studera dokument från myndigheter för djupare insikt i de samarbeten och projekt som kommunerna tar upp i översiktsplanerna och i trafik- och cykelplaner.

Disposition

Upplägget av uppsatsen kommer att se ut enligt följande:

I Kapitel 2 redovisas forskning och litteratur som finns om cykelplanering, vilket används för att skapa en grund för fallstudierna i Kapitel 3, och analysen av resultatet av fallstudierna i Kapitel 5 som delvis kommer att återkoppla resultatet till forskningsöversikten.

I Kapitel 3 redovisas de fallstudier som utförts av Malmö stad, Lunds, Burlövs och Staffanstorps kommun. Fallstudierna har sin utgångspunkt i kommunernas översiktsplaner samt trafik- och cykelplaner eller motsvarande dokument, samt dokument från myndigheter som Trafikverket, och Region Skåne för att fördjupa insikten i samarbeten som kommunerna genomfört. Fokus för fallstudierna ligger på de strategier och åtgärder som kommunerna tagit fram för cykeltrafiken som bedöms bidra till ökad och underlättad cykelpendling på både lokal och regional nivå, samt kommunerna intresse för att arbeta mot hållbar utveckling och regional samordning.

I Kapitel 4 redovisas ett sammanställt resultat av fallstudierna, där de strategier och åtgärder som kommunerna har gemensamt för både lokal och regional cykeltrafik presenteras, samt vilka av kommunerna tar upp strategierna och åtgärderna i sina kommunala dokument.

I Kapitel 5 utförs en analys som jämför av resultatet från fallstudierna och återkopplar till forskningsöversikten i Kapitel 2 och det teoretiska perspektiven i kapitel 1. Analysen kollar på hur kommunen arbetat med de kommunala dokumenten samt arbetet med både lokala och regionala strategier och åtgärder för cykelpendling.

I Kapitel 6 avslutas arbetet med en slutsats av undersökningen, samt en diskussion kring slutsatserna, vad de kan bero på, och om ökad cykelpendling är möjlig på både lokal och regional nivå. Det görs även reflektioner kring hur utvecklingen av cykelplaneringen kan fortsätta.

2. FORSKNINGSOVERSIKT

I detta kapitel kommer forskning kring vad som påverkar valet av cykel som transportmedel, hur kommuner bör arbeta med cykelplanering och vad det finns för möjligheter för regional cykelplanering, samt nya cykeltrender som kan bidra till att öka cykelns konkurrens mot andra transportmedel att redovisas.

Varför cykel?

Enligt Pucher och Buehler (2008 s. 4) finns det många fördelar med att använda cykel som transportmedel istället för privatbil. Cykeltrafiken orsakar i stort sett inget buller eller några luftföroreningar, och cykeln förbrukar inte heller några fossila bränslen, till skillnad från många motordrivna transportmedel (Pucher & Buehler 2008 s. 4; Handy, van Wee & Kroesen 2014 s. 4). Den enda energin som krävs för cykeln kommer från själva cyklisten, vilket även bidrar till motion (Pucher & Buehler 2008 s. 4; Handy, van Wee & Kroesen 2014 s. 4).

Andra fördelar med cykeln som Pucher och Buehler (2008 s. 4) beskriver är att cykeln tar upp mindre plats än bilen, både när de används och när de är parkerade. Pucher och Buehler (2008 s. 4) menar att cykeln även är mer ekonomisk efter som det är ett billigare alternativ än privatbilen och kollektivtrafiken, både kostnaden för användaren och kostnaderna för infrastrukturen. Det gör att cykeln är mer tillgänglig för de flesta invånare, än vad privatbil och kollektivtrafik är. Vad gäller miljömässig, social, och ekonomisk hållbarhet för transportmedel är cykeln svår att slå, enligt Pucher och Buehler (2008 s. 4).

Val av färdmedel

Studier visar att det finns faktorer som påverkar valet att använda cykel som transportmedel eller inte. Några av de huvudsakliga faktorerna som påverkar valet är den fysiska miljön, den sociala miljön, individuella faktorer, och styrmedel. De nämnda faktorerna är framtagna i Trivectors (2015) sammanfattning av PASTA¹ projektet.

De individuella faktorer som Trivector (2015 s. 11-12) beskriver är relaterade till cykelnivåer är: socioekonomiska faktorer som kön, ålder, inkomst, hushåll, etnicitet, utbildning, m.m. Faktorerna är dock beroende av kulturella normer, syftet med cyklingen, samt var studierna utfördes (Trivector 2015 s. 11-12; Handy, van Wee & Kroesen 2014 s. 9).

Vad gäller könsfördelning, beskriver Trivectors (2015 s. 16) sammanfattning att det skiljer sig mycket från länder. Om man jämför länder runt hela världen är könsfördelningen i många länder ojämn, men i länder som Danmark och Nederländerna visar studier att män och kvinnor cyklar lika mycket. Att åldern spelar in har flera orsaker (Trivector 2015 s. 16). Barn och ungdomar under 18 år ha exempelvis inte någon möjlighet att använda sig av egen personbil för att transportera sig med (Trivector 2015 s. 16). Unga vuxna använder sig oftast hellre av cykel än personbil för att det är ett billigare alternativ för färdmedel, medan cykel användningen hos äldre ofta minskar på grund

¹ Physical Activity through Sustainable Transport Approaches

av försämrad fysik eller mindre transportbehov (Trivector 2015 s. 16). Studier visar även att i städer av mindre storlek är cykelanvändningen hos äldre högre eftersom situationen inte är lika komplicerad som i större städer (Trivector 2015 s. 17).

Enligt Trivectors (2015 s. 19) rapport, finns det ingen tydlig statistik i Sverige som visar på hur etnicitet spelar in, och vilka vanor och beteenden utrikes födda samt personer vars föräldrar är utlandsfödda har gällande färdmedel. Det är delvis svårt att utgöra eftersom det är en mycket heterogen grupp och vanor och kulturer kan bero på vilket land eller världsdel som man är född i. Kön fördelningen kan också variera beroende på samma faktorer (Trivector 2015 s. 19).

Den fysiska miljön innebär både bebyggd miljö, som cykelinfrastruktur och bilvägar, samt natur, topografi och väder. Studier har visat att infrastrukturen för cykel, dess kvalitet, och hur sammanhängande cykelvägnätet är, har betydelse för valet av färdmedel (Trivector 2015 s. 12). Åsa Aretun och Kerstin Robertson (2013 s. 18) redovisar studier som visar att transportinfrastruktursåtgärder som bidrar till ökad framkomlighet för cyklister och prioriterar cykeltrafiken över biltrafiken, kan bidra till ökad cykelanvändning. Åtgärder som kan införas för att prioritera cyklisterna är ingrepp vid korsningar, där exempelvis trafikljusen prioriterar cykeltrafiken över biltrafiken (Aretun & Robertson 2013 s. 18).

Tillgängligheten av cykelinfrastruktur är viktig för ökad cykelanvändning. Det har inte undersökts hur viktigt det är med faktorer som tillgång till cykelbutiker, cykelverkstäder, och cykelpumpar, utan ofta studeras den generella tillgängligheten som cykelstråk ger och inte tillgängligheten som finns längs med sträckan (Handy, van Wee & Kroesen 2014 s. 8).

Robertson (2013 s. 25) visar studier som tyder på att estetiska kvaliteter samt attraktiva gator i den byggda, fysiska miljön kan ha en stor betydelse. Robertson (2013 s. 25) menar att det sannolikt beror på att utformningen och designen av omgivningen är kopplat till aspekter som till exempel säkerhet, både vad gäller trafiken samt risk att utsättas för brott. Aspekter som god belysning och hastighetsdämpande åtgärder kan hjälpa till att öka cykelanvändningen, medan motordriven fordonstrafik och höga hastigheter kan bidra till en minskad användning (Robertson, Bamberg, Parkin & Fyhri 2013 s. 25).

De sociala faktorerna spelar också en stor roll vid valet av transportmedel. Personers vanor samt beteende har stor påverkan på vilka transportmedel de använder sig av. Åtgärder för att påverka och öka cykelanvändning kan skilja beroende på vilken inställning personer har till cykling, exempelvis de personer som i stort sett aldrig färdas med cykel, eller de personer som använder cykeln dagligen (Trivector 2015 s. 12; Robertson 2013 s. 25; Handy, van Wee & Kroesen 2014 s. 9). Beteenden och vanor kan påverkas av livsavgörande händelser, exempelvis att flytta, eller att skaffa familj, vilket i sin tur kan påverka val av färdmedel (Trivector 2015 s. 12). Handy (2014 s. 11). påpekar att processen för ökad cykelanvändning är att åtgärden som utförs måste förändra faktorn som påverkar valet av färdmedel, och faktorn måste i sin tur påverka personers beteende för att öka cykelanvändningen.

Ann Forsyth och Kevin Krizeks (2010 s. 343) studie visar att medborgare har olika transportbeteende beroende på vilket ärende de ska utföra. Vid vissa sorters ärenden är folk mer villiga att transportera sig längre sträckor med cykel, än vad de är vid andra ärenden (Forsyth &

Krizek 2010 s. 343). För pendling till arbete väljer många endast cykel som transportmedel om avståndet är 20 km eller kortare, medan fler personer är villiga att resa längre sträckor, upp till 30 – 40 km, vid fritidsresor, och endast under 10 km vid inköpsresor (Forsyth & Krizek 2010 s. 343-344).

Enligt Trivectors (2015 s. 12) rapport innebär styrmedel olika åtgärder som kan införas för att ändra transportbeteendet. Styrmedelena kan både vara hårda eller mjuka åtgärder, eller en kombination av både och (Forward & Eriksson 2007 s. 7). Hårda åtgärder innebär fysiska ingrepp i infrastrukturen, och mjuka åtgärder innebär kommunikativa strategier som exempelvis mobility management (Forward & Eriksson 2013 s. 7). Styrmedlen kan även vara program och strategier på både lokal, regional samt national nivå (Trivector 2015 s. 12). Enligt studierna som Trivector (2015 s. 12) beskriver, har denna typ av åtgärder varit svåra att utvärdera och vetenskapliga studier har gett lite stöd för vilka åtgärder som har haft ett lyckat resultat och bidragit till ökad cykelanvändning. Bidragande faktor till svårigheterna är antingen brist på utvärdering av styrmedlen, utvärdering av små grupper, eller komplicerade effekter som gör det svårt att avgöra om det är själva åtgärden som påverkar den ökade cykelanvändningen, eller om det är andra faktorer (Trivector 2015 s. 12-13). Robertson (2013 s. 19) beskriver dock att studier av olika städer i Europa visar att ett omfattat paket av åtgärder, program och policyer har bidragit till ökad cykelanvändning.

Sonja Forward och Torbjörn Eriksson (2007 s. 9) redogör för hur mjuka åtgärder, som exempelvis kampanjer för ökad cykelanvändning, kan bidra till förändrade transportbeteenden. Genom kampanjer informeras personer som vanligen reser med bil om alternativa transportmedel, och kan få ny kunskap och uppfattning om cykel som färdmedel (Forward & Eriksson 2007 s. 9).

Cykling i Sverige

Enligt Krister Spolanders (2013 s. 3-4) studie, varierar cykelresor och reslängder mellan de olika länen samt kommunerna runtom i Sverige. De städer där cykelanvändningen är högst är antingen studentstäder eller städer med en tydlig cykeltradition. Studier visar att i Kalmar och Kronobergs län är andelen cykelresor högst, medan cykelresor är som lägst i Stockholms och Västernorrlands län. Cykelandelen i Stockholm, Borås och Sundsvall visar sig vara mindre än 5 %, med den är över 20 % i Landskrona, Uppsala, Växjö och Umeå. Generellt har de stora och mellanstora städerna högre cykelanvändning än vad förortskommuner samt glesbygdskommuner har (Spolander 2013 s. 3-4).

I Trafikanalys (2016) rapport *RVU Sveriges rapport 2015 -2016 – Den nationella resvaneundersökningen* visas det att för huvudresor är andelen cykelresor högre för pendling till arbete och utbildning än för övriga ärenden. Det är cirka 45 % av cykelresor som är pendling till arbete och en tiondel för resor och utbildning. Knappt 40 % av cykelanvändningen går till fritidsresor och ungefär 12 % är inköpsresor, och studier visar att vid tjänsteresor är cykel det minst använda färdmedlet (Trafikanalys, 2016). Det påverkas av att vid arbetsmarknadsregioner är avstånden mellan bostaden och arbetet för stort för cykelresor och resorna gör med tåg eller bil. Vid tågpendling kan cykeln fortfarande inkluderas som färdmedel för den första och sista sträckan av resan, till och från tågstationerna (Trivector 2015 s. 22).

Vad gäller inköpsresor har dagligvarubutiken de senaste åren förflyttats till externa och halvexterna lägen, vilket kan leda till en minskad cykelanvändning (Trivector 2015 s. 22). Cykeln kan återta konkurrenskraft om elcykeln får ett bredare genomslag. Förutsättningarna för cykel som färdmedel vid inköpsresor och fritidsändamål verkar bli sämre, medan förutsättningarna för arbetspendling med cykel förbättras med hjälp av satsningar från kommuner för att underlätta cykelpendling (Trivector 2015 s. 22). Även om störst andel av cykelresor är till arbete och utbildning, visar Trafikverkets (2014a s. 38) omvärldsstudie att det är färre barn som cyklar till skolan, och blir istället skjutsade med bil till skolan av föräldrarna.

Cykelplanering

Enligt Sveriges Kommuner och Landsting (2012 s. 11) krävs det ett ökat fokus på cykeln i stadsplaneringen för att öka cykelns konkurrens mot biltrafiken. Kommuner behöver arbeta fram långsiktiga cykelstrategier med tydliga mål, samt arbeta med både fysiska åtgärder i cykelinfrastrukturen samt sociala åtgärder för att påverka transportbeteenden (Sveriges Kommuner och Landsting 2012 s. 11).

Cykel i översiktsplanen

Översiktsplanen är kommunernas strategiska plan och visioner av hur man vill använda marken (Sveriges Kommuner och Landsting 2012 s. 37). Enligt Sveriges Kommuner och Landsting (2012 s.37) är det i översiktsplanen som de planeringsmässiga förutsättningarna för resebehov behandlas, samt arbetet med olika trafikslag, och även inriktningen för arbetet med trafikfrågor. Hur trafikfrågorna ska hanteras förklaras i kommunens trafikstrategi (Sveriges Kommuner och Landsting 2012 s. 37). I översiktsplanen ges vägledning för besluten om markanvändningen och hur utvecklingen av den byggda miljön ska ske, och den kommunala översiktsplaneringen arbetar för att uppnå en långsiktig hållbar utveckling av kommunen (Sveriges Kommuner och Landsting 2012 s. 37). SKL menar att det därför är viktigt att cykelfrågor behandlas tidigt i stadsbyggnadsprocessen för att lägga grunden för de framtida förhållandena. I översiktsplanen formulerar kommunen sina mål och inriktningar, och framtida cykelnät som är kopplade till bebyggelsen bör utredas och markeras ut (Sveriges Kommuner och Landsting 2012 s. 37).

Cykel på regional nivå

Enligt Trivector (2015 s. 28) är det allt fler regioner i Sverige som har börjat ta fram regionala cykelplaner och strategier. Trafikverket (2013) har stöttat arbetet genom att ta fram handledning som är riktade till länsplaneupprättare, Trafikverket och kommuner. För att förenkla regional cykelplanering har Trafikverket (2013) tagit fram vägledning för regionala cykelplaner, vars syfte är att ta fram visioner, mål, strategier och prioritering av åtgärder för regional cykelanvändning. De regionala cykelplanerna ser till att skapa underlag för den regionala planeringen av cykelinfrastruktur, vilket avser infrastruktur för cykeltrafik längs med statliga regionala vägnät. I de regionala cykelplanerna har regional arbetspendling, cykling till skola, rekreation- och turismcykling, samt kombination av cykling och andra färdmedel som tåg, prioriterats till olika grad (Trivector 2015 s. 28). Mindre kommuner har inte haft samma ekonomiska förutsättningar för att medfinansiera objekt från regionala planer. I de regionala planerna prioriteras stråk med stort

resandeunderlag, och de mindre kommunerna har inte råd att bygga ut de önskvärda stråken. (Trivector 2015 s. 29)

I rapporten nämner Trivector (2015 s. 29) att det har blivit vanligare att planera för snabbcykelstråk, vilket handlar om cykelstråk som går mellan stadsdelar, städer eller större tätorter. Snabbcykelstråken ska vara utformade för att kunna hantera fler och snabbare cyklister, och samtidigt främja ett trafiksäkert beteende (Trivector 2015 s. 29). De planerade snabba cykelstråk som har genomförts har visat att snabbcykelstråken har en god samhällsekonomisk lönsamhet, och nya trender som exempelvis elcyklar anses vara en faktor till att fler kan tänka sig använda snabbcykelstråken för att cykla och pendla längre sträckor (Trivector 2015 s. 30).

Enligt Trafikverket (2014b s. 4) är det än så länge främst i projekt och medier i Sverige som det talas om snabbcykelstråk, och Trafikverket har arbetat fram en idéskrift till planerare i kommuner för att medföra idéer och inspiration till längre cykelpendling mellan kommuner. De flesta insatser som kommuner gör för att öka cykelanvändningen i kommunerna är att för kortare resor, där det finns högre potential för en ökad användning, och Trafikverket (2014b s. 8) menar att det även lönar sig att arbeta med längre sträckor. Det är viktigt att snabbcykelstråken är tillgängliga och att de ger den närmaste vägen till den planerade destinationen. Samtidigt måste stråken vara trafiksäkra, men även ge möjlighet att enkelt, snabbt, smidigt och bekvämt kunna orientera sig (Trafikverket 2014b s. 8). Tryggheten är också viktigt, även vid kvällstid, för att fler ska vara bekväma med att använda cykelstråken (Trafikverket 2014b s. 8).

Trafikverket (2014b s. 21) påpekar även att snabbcykelstråken kräver andra mått i utformningar än kortare cykelstråk, för att ge möjlighet till högre hastigheter samt att kunna cykla i bredd eller cykla om andra cyklister. Cyklister ska inte heller behöva hamna i konflikt med mötande cykeltrafik, eller dela cykelstråket med gångtrafikanter, särskilt om snabbcykelstråken går genom tätorter (Trafikverket 2014b s. 21). Andra faktorer som kan bidra till att fler använder sig av snabbcykelstråken är tillgång till väderskydd, reparationsfaciliteter, luftpumpar och parkeringsfaciliteter, för att underlätta de längre resorna (Trafikverket 2014b s. 29).

I idéstriften nämner Trafikverket (2014b s. 11) att det finns ett antal snabbcykelstråk i Sverige, på både lokal och regional nivå. Där snabbcykelstråken används på regional nivå, arbetar kommuner och regionala parter tillsammans för att satsa på mellankommunala cykelstråk som kan konkurrera med andra färdmedel (Trafikverket 2014b s. 11). Snabbcykelstråk är inte endast för regional cykelpendling, utan kan även anpassas på lokal nivå för att binda samman olika stadsdelar. Det kan även underlätta för cykelpendling mellan tätort och landsbygd, som ofta är bilberoende (Trafikverket 2014b s. 11).

Nya cykeltrender

Enligt Trivectors (2015 s. 24) rapport, börjar fler personer att investera mer i sina cyklar, vilket beror på det ökade intresset för elcykel samt lastcykel, men även intresset för motionscykling och långpendling i storstadsområden. Det ökar även kravet på bra cykelparkeringar, främst vid arbetsplatser och bostäder eftersom om fler börjar använda dyrare cyklar för pendling.

Försäljningen av elcyklar i Sverige ökar, och följer trender i andra europeiska länder. Den ökade användningen av elcykel sätter även krav på infrastrukturen, exempelvis cykelbanor som ger möjlighet för säkrare omkörning, samt cykelbanor mellan pendlingsorter och regionala cykelnätverk (Trivector 2015 s. 24). Elcykeln skapar även assistans till personer med lägre fysisk förmåga och förenklar cyklingen i motlut, motvind, samt långa sträckor. Det finns även en ökad trend för lastcyklar, framför allt i storstadsregioner (Trivector 2015 s. 24). Lastcyklar innefattar antingen två- eller trehjuliga lådcyklar samt cyklar med släp, som möjliggör för enklare transport av last vid exempelvis inköpsresor, samt för att skjutsa barn med cykel (Trivector 2015 s. 24-25).

Trivector (2015 s. 25) lyfter även fram att under de senaste åren har låncykelsystem blivit populära i Europa, vilket ger möjlighet till de som inte har tillgång till egen cykel, att hyra cyklar i olika delar av staden eller vid specifika platser som exempelvis järnvägsstationer. Ett antal svenska städer, som exempelvis Stockholm, Göteborg, och Lund, har infört låncykelsystem i staden och andra städer, som exempelvis Malmö, arbetar med att införa det (Trivector 2015 s. 25). Låncyklarna är tänkta att användas för kortare resor inom tätorter, för att komplettera befintlig transportinfrastruktur, som kollektivtrafik och gångresor, och bidra till minskad trafikstockning, luftföroreningar och buller (Region Skåne 2012 s. 6). Låncykelsystem kan fungera på både lokal och regional nivå (Region Skåne 2012 s. 51). I Skåne har det i Malmö, Lund och Helsingborg undersökts förutsättningar att införa låncykelsystem och regionen har föreslagit att ett regionalt låncykelsystem införs (Region Skåne 2012 s. 51).

Källkritik

Det material som använts för forskningsöversikten består både av dokument från Trafikverket, Region Skåne, och Sverige Kommuner och Landsting, samt forskningsmaterial hämtat från artiklar ur tidskrifter och rapporter från bland annat organisationen Trivector och VTI². I forskningsöversikten används endast källor som publicerats inom de senaste 10 åren eftersom cykelplaneringen konstant utvecklas och det tillkommer ny mer uppdaterad forskning kring ämnet.

Forskningsmaterialet består främst av artiklar ur tidskrifter och rapporter. De tidskrifter, som de artiklar som använts för forskningsöversikten, har valts för att tidskrifterna granskar artiklarnas innehåll, syfte och resultat innan artiklarna blir publicerade, eftersom det bidrar till mer trovärdiga källor. Vid valet av rapporter som används, har både rapportören och beställaren av rapporten bedömts som trovärdig. För att källan ska bedömas trovärdig är det viktigt att verken beställare eller rapportören har några särintressen med rapportens resultat.

Materialet från myndigheterna är mindre vetenskapliga än forskningsmaterialet, eftersom de inte alltid är baserade på forskning. Myndigheternas dokument är intressanta att undersöka eftersom de bidrar med råd och handledning för planering till kommunerna i Sverige och har stort påverkan på hur samhället formas.

² Statens väg- och transportforskningsinstitut

3. FALLSTUDIER

I detta kapitel kommer fallstudierna över Malmö, Lund, Burlöv och Staffanstorps att presenteras. Fallstudierna kommer främst att utgå från kommunernas översiktsplaner, cykelprogram, cykelstrategier, trafikplaner, samt från dokument av Trafikverket och Region Skåne. I fallstudierna kommer kommunernas syn på hållbar utveckling, regionala samarbeten och, strategier och åtgärder för ökad samt underlättad cykelpendling att redovisas.

Malmö stad

Fallstudien av Malmö stad kommer att utgå från Malmös översiktsplan från 2014 samt ”Cykelprogrammet för Malmö stad 2012 – 2019”. I fallstudien kommer även dokument av Region Skåne att studeras för att fördjupa insikten i Malmös regionala samarbeten. Fallstudien kommer att fokusera på de strategier och åtgärder som kommunen har föreslagit som bedöms möjliggöra för ökad cykelpendling i kommunen, samt regionala samarbeten. Kommunens syn på hållbar utveckling kommer även att redovisas.

Malmö översiktsplan 2014

Malmö stad (2014 s. 5) skriver i översiktsplanen att ekonomisk, social och hållbar utveckling är självklara mål för kommunens utveckling som översiktsplanen ska bidra till. I översiktsplanen tar kommunen även upp utvecklingen av det regionala samarbetet i MalmöLundregionen (Malmö stad 2014 s. 28). Kommunen menar att invånare lever och arbetar oberoende av kommunens gränser, vilket gör att kommunen vill vidga sitt perspektiv och arbeta för att överbygga barriärer för att planeringen ska kunna bedrivas med sikte på regionen (Malmö stad 2014 s. 28). Det påpekas även att det kommer att krävas en fördjupad mellankommunal samverkan av den fysiska planeringen vid exempelvis infrastrukturfrågor (Malmö stad 2014 s.28).

I Malmös översiktsplan (Malmö stad 2014 s. 44) beskrivs det att staden har en stor potential att bli en stad där alla cyklar, men för att nå dit måste ambitionsnivån höjas och prioritering av strategiska satsningar för cyklister måste öka. Det påpekas även att det krävs en beteendepåverkan för att öka antalet cyklister i staden. Fyra övergripande visioner för cykelstrategier presenteras i översiktsplanen (Malmö stad 2014 s. 44).

Den första visionen som presenteras i Malmös översiktsplan (2014 s. 44) är att det i Malmö stad ska vara enkelt och säkert att cykla, och kommunen vill komplettera cykelvägnätet med strategiskt identifierade länkar, öka vägnätets tydlighet, samt öka dess trygghet och komfort.

Andra visionen i översiktsplanen (Malmö stad 2014 s.44) är att staden ska ha kända cykelstråk, så kallade huvudstråk, med hög kapacitet och komfort, vilket ska ske genom att centrala cykelstråk vid lokalgator samt parkstråk kompletteras med cykelbanor.

Tredje visionen i översiktsplanen (Malmö stad 2014 s. 44) som presenteras är skapa attraktiva cykelparkeringslösningar som är anslutna till kollektivtrafik för att öka möjligheten att pendla med cykel regionalt i kombination med kollektivtrafiken.

Den sista visionen som presenteras i översiktsplanen är att vägvisning för både gående och cyklister ska förtydligas, och markera ut viktiga målpunkter som exempelvis stationer eller större hållplatser (Malmö stad 2014 s. 44).

Vidare hänvisar översiktsplanen till cykelprogrammet för Malmö stad 2012 – 2019.

Cykelprogram för Malmö stad 2012 - 2019

I Malmös cykelprogram från 2012, som sträcker sig fram till 2019, beskrivs det fem övergripande åtgärdsområden med ett antal strategier för att öka cykelanvändningen och skapa möjligheterna för cyklisterna i staden.

Det första åtgärdsområdet berör åtgärder tänkta att stärka Malmös profil som en cykelstad, vars åtgärdsförslag är delvis att skapa en övergripande kommunikationsplan gällande cykelfrågor, för att kunna förbättra marknadsföringen av de fysiska satsningarna och åtgärderna i staden (Malmö stad 2012 s. 12). Malmö stad (2012 s. 12) vill i cykelprogrammet även med jämna mellanrum undersöka hur attityden mot cykelstaden Malmö är, samt använda sig av sociala medier för att nå ut med information.

I cykelprogrammet (Malmö stad 2012 s. 12) tas det även upp att det årligen utförts en cykelkampanj mellan åren 2007 - 2011, ”Inga löjliga bilresor”, för att försöka ändra Malmöbornas beteenden gällande färdmedel. Det har även under 2011 hållits en annan kampanj, som ingick i projektet ”Öresund som cykelregion”, där kommunen informerat om vett och etikett på cykel för att bidra till ökad cykelanvändning. Enligt kommunen har kampanjen haft stort genomslag och utvärderingar visar på att det har skett en beteendeförändring i staden, och att nästan alla Malmöbor har varit nöjda med kampanjerna (Malmö stad 2012 s. 12). Att arbeta vidare med årliga kampanjer vars syften är att öka cykling i staden, är ytterligare en av de åtgärder som kommunen föreslår i det första åtgärdsområdet (Malmö stad 2012 s. 12).

Andra beteendevanor som kommunen vill påverka är vanan att föräldrar skjutsa barn till skolan med bil. Kommunen vill skapa en mer hållbar trafiksituation kring skolorna, och har, bland annat, arbetat med projekt som ”Vänlig väg till skolan”, vars syfte är att påverka föräldrar vanor för att få dem att istället gå eller cykla med sina barn till skolan (Malmö stad 2012 s. 13). Att gå och cykla till skolan istället för att använda bilen bidrar till en hållbar trafiksituation kring skolan då det förbättrar luftkvaliteten, samt skapar en bättre miljö kring skolan.

Ytterligare en åtgärd som kommunen enligt cykelprogrammet (Malmö stad 2012 s. 14) vill arbeta fram är ett låncykelsystem. Även om många i staden äger en egen cykel finns det många som pendlar till eller besöker staden med kollektivtrafik. Kommunen vill därför sammankoppla cykeln och kollektivtrafiken som transportmedel (Malmö stad 2012 s. 14). Arbetet med ett låncykelsystem var en del av projektet ”Öresund som cykelregion”, där det togs fram förutsättningar för lokala låncykelsystem i Malmö och Lund, samt ett regionalt låncykelsystem i Öresundsregionen, bland annat mellan Malmö och Lund (Region Skåne 2012 s. 4).

Det andra åtgärdsområdet berör cyklisternas trygghet och komfort i staden. En av de åtgärder som kommunen vill utföra är att utrusta cykelstråken med ny armatur för belysning för att ge en jämnare spridning av ljuset, för att det inte påverkas av exempelvis vegetation längs med stråken,

samt åtgärda de cykelbanor där det saknas belysning och utreda vad det finns för belysningsmöjligheter i äldre tunnlar för att öka tryggheten (Malmö stad 2012 s. 16-17). Kommunen vill även höja cykelbanornas prioritering av skottning vid vinterväglag för att öka framkomligheten och säkerheten för cyklister vid vintertid (Malmö stad 2012 s. 15).

Malmö stads (2012 s. 21) tredje åtgärdsområde berör övergripande infrastrukturåtgärder, för att öka tillgängligheten för cyklisterna i staden längs med huvudgatnätet, samt åtgärder för ökad framkomlighet och säkerhet. Kommunen vill utveckla och förbättra skyltningen av cykelnätet och namnge cykelvägar för att öka orienteringen i staden, och utreda hur skyltningen kan kompletteras med avstånd till målpunkter (Malmö stad 2012 s. 26).

Cykelvägnätet i Malmö består av 300 km huvudcykelvägar och 150 km lokala cykelvägar (Malmö stad 2012 s. 21). Enligt cykelprogrammet vill kommunen utöka cykelnätet med ytterligare en kategori av cykelvägar av högre standard, för att öka cykelns status samt orienterbarhet och tydlighet (Malmö stad 2012 s. 21). Kommunen föreslår i cykelprogrammet att arbeta fram en definition för så kallade supercykelvägar. Det har skett ett samarbete mellan Malmö och Lund, och resten av Öresundsregionen, i projektet ”Öresund som cykelregion”, för att planera för en supercykelväg mellan kommunerna (Malmö stad 2012 s. 21). Projektet var ett samarbete mellan bland annat Region Skåne, Trafikverket, Hållbar Mobilitet Skåne, Malmö stad och Lunds kommun (Region Skåne 2013 s. 1). Syftet med projektet var att ”skapa en gemensam identitet för ”Öresund som cykelregion” och att skapa robusta samarbetsstrukturer inom cykling” (Region Skåne 2013 s. 1).

Kommunen har sedan 70 – talet arbetat med att anpassa gator för cyklister, och gatorna har utformats för att sänka hastigheten så mycket som möjligt för biltrafiken och har även gett tillfartsvägar stopp- eller väjningsplikt mot de cykelanpassade gatorna (Malmö stad 2012 s. 24). Det fjärde åtgärdsområdet kommunen tagit fram handlar om små infrastrukturåtgärder, för att göra cyklandet i staden enklare och mer komfortabelt (Malmö stad 2012 s. 27). Kommunen föreslår åtgärder som, exempelvis så kallade cykelräcken intill trafiksignaler för att cyklisterna inte ska behöva kliva av cykeln eller sätta ned foten (Malmö stad 2012 s. 27). Andra åtgärder som är till för att underlätta för cyklister i staden, är tillgång till cykelpumpar, både automatiska samt manuella, och rastplatser och vindskydd (Malmö stad 2012 s. 27-28).

Det sista åtgärdsområdet som tas upp i Malmös stads (2012 s. 30) cykelprogram är förbättrad cykelparkering. Åtgärderna kommunen har tagit fram ska ge möjlighet att enklare parkera intill större knutpunkter för busstrafiken, för att kombinera cykeltrafiken med både stads- och regionsbusstrafiken, samt möjliggöra för parkering vid gågator för att cyklister inte ska behöva parkera cyklarna fritt (Malmö stad 2012 s. 30). Kombinationen av kollektivtrafik och cykeltrafik för regional pendling var ett av de mål som projektet ”Öresund som cykelregion” ville uppfylla (Region Skåne 2013 s. 5). Det föreslås även åtgärder för att ge möjlighet till ramlåsning med hjälp av markparkeringsplatser, samt laddningsstationer för elcyklar, för cyklister som cyklar längre sträckor eller som vill enklare ta sig fram (Malmö stad 2012 s. 30).

Lunds kommun

Lunds kommun arbetar för tillfället med en ny översiktsplan. Arbetet påbörjades 2015 och den nya översiktsplanen förväntas antas och vinna laga kraft sommaren 2018. Fallstudien av Lunds kommun kommer därför att utgå från kommunens nuvarande översiktsplan från 2010, samt Lunds Cykelstrategi 2013 – 2017. Dokumentstudien kommer att fokusera på cykelstrategier och åtgärder som främjar cykelpendling.

Lunds översiktsplan 2010

Lunds kommun (2010 s. 14) beskriver i sin översiktsplan att kommunens visioner för en långsiktig hållbar utveckling har sin utgångspunkt i Brundtlandskommissionens definition av hållbar utveckling, att utvecklingen ska tillgodose dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjlighet att tillgodose sina behov. Kommunen vill att översiktsplanen ska bidra till utvecklingen av ett socialt, ekonomiskt och kulturellt hållbart samhälle (Lunds kommun 2010 s. 14).

I Lunds översiktsplan (2010 s. 111) beskrivs det att cykelnätet i Lund består av stråk i parkmiljöer, stråk som går intill bebyggelse och stråk som går genom mer utsatta miljöer som fortfarande är viktiga. Cykelnätet ska möjliggöra för bra framkomlighet, orienterbarhet samt trygghet och trivsel för stadens cyklister. Kommunen vill öka attraktiviteten av cykling delvis genom att skapa stråk intill bebyggelse för att öka tryggheten vid kvällstid (Lunds kommun 2010 s. 111). Det beskrivs att huvudcykelnätet i staden prioriteras och bör göras mer attraktivt med hjälp av den intilliggande parkmarken och bebyggelsen, samt att cykelvägnätet måste kompletteras i övriga tätorter i kommunen, delvis genom att bygga ut cykelnätet längs med huvudgatorna (Lunds kommun 2010 s. 111). Vad gäller den regionala cyklingen, vill kommunen inrikta satsningarna på arbetspendling samt rekreativcykling (Lunds kommun 2010 s. 111). För att uppmuntra till ökad cykelpendling för längre sträckor, vill kommunen komplettera cykelnätet med ca 15 km till orter runtomkring (Lunds kommun 2010 s. 111).

Lunds Cykelstrategi 2013 – 2017

I Lunds kommuns (2013 s. 8) cykelstrategi 2013 – 2017 har kommunen tagit fram sju olika fokusområden med åtgärder för att öka cykelanvändningen i kommunen. Fallstudien kommer att fokusera på de fokusområden där åtgärder för ökad och underlättad lokal och regional cykelpendling presenteras.

Med det första fokusområdet vill Lunds kommun (2013 s. 10) skapa dialoger och kommunikation för att påverka cyklingen i kommunen. Kommunen vill förbättra och underlätta för dialogen med medborgarna om utvecklingen av cykelnätet, för att få synpunkter från medborgare för att öka cyklingens attraktivitet (Lunds kommun 2013 s. 10). Med hjälp av kommunikation med både boende och besökande vill kommunen planera och bygga ut cykelnätet, och öka möjligheten att kommunicera om hur kommunen arbetar med cyklingen i staden och informera om de förändringar som sker i cykelnätet (Lunds kommun 2013 s. 10). För att få ut information om cykelstrategins innehåll, har kommunen planerat att ta fram en kommunikationsplan för att stödja de åtgärder som tagits fram i cykelstrategin (Lunds kommun 2013 s. 10).

Det andra fokusområdet som Lunds kommun (2013 s. 12) har tagit fram i cykelstrategin är att skapa bättre service för att öka cyklandet i kommunen. En av åtgärderna kommunen har velat genomföra är att underlätta cyklingen i staden med cykelkartor, som även finns tillgängliga via kommunens webbplats samt via applikationer, där det finns möjlighet att hitta de närmaste, säkraste, och snabbaste cykelvägarna, men även närmsta cykelpump, cykelparkering, låncyklar, samt andra funktioner som främjar cyklandet (Lunds kommun 2013 s. 10-11).

En annan åtgärd som Lunds kommun (2013 s. 14) tar upp i cykelstrategin för att förenkla navigering med cykel är ett vägvisningssystem för cykeltrafiken, som utgår från fem olika övergripande cykelstråk som leder från stadskärna till stadens utkanter, eller tätorter både i och utanför Lunds kommun. Lunds kommun (2013 s. 15) vill i strategin även, i samarbete med Malmö, Helsingborg och Skånetrafiken, införa ett låncykelsystem på både lokal och regional nivå, för medborgare som behöver tillgång till cykel. Kommunen vill placera ut låncykelstationer runt om i kommunen, där låncyklarna kan både hämtas och lämnas in, för att tillgängliggöra lånesystemet och uppmuntra till användning av det (Lunds kommun 2013 s. 15).

I det tredje fokusområdet presenterar Lunds kommun (2013 s. 16) åtgärder för drift och underhållning av cykelvägnätet i kommunen, för att öka trafiksäkerheten. Kommunen påpekar att de vanligaste olyckorna som cyklister är involverade i är singelolyckor, och de vanligaste olyckorna beror på halt vinterväglag, vintergrus som ligger kvar på cykelvägar och ojämnheter i cykelbanorna (Lunds kommun 2013 s. 16).

Den ena åtgärden som kommunen föreslår är att höja kraven på cykelvägarnas trafiksäkerhet vid vinterväglag, och cykelvägarna ska vara halkfria, skottade och god framkomlighet (Lunds kommun 2013 s. 16). Lunds kommun (2013 s. 17) nämner att kommunen har ca 250 km asfalterade cykelvägar, och att cykelbanorna ska ha en hög standard för att öka komforten och trafiksäkerheten för cyklister. Kommunen vill förbättra underhållet av cykelvägarna, och asfaltera om sträckor samt laga hål och ojämnheter i cykelbanor (Lunds kommun 2013 s. 17).

Det fjärde fokusområdet i Lunds kommuns (2013 s. 18) cykelstrategi berör utvecklingen av kommunens cykelinfrastruktur. Kommunen vill fortsätta utveckla cykelnätet och tillgodose de behov som cykelpendling till arbete och utbildning kräver. I Lunds kommun finns det ca 268 km cykelvägar, och en stor del av cykelnätet ligger inom kommunen och ett mindre antal är regionala cykelvägar. Kommunen nämner att det är fler medborgare som börjar pendla längre sträckor med cykel till arbete, avstånd som ligger på över 15 – 20 km, och kommunen vill öka standarden på cykelvägar där cyklister kan öka hastigheten till 30 – 40 km/h (Lunds kommun 2013 s. 18).

En av de åtgärder Lunds kommun (2013 s. 19) tagit fram är att kommunen vill bygga ut de saknade länkar och planskildheter i cykelvägnätet som kommunen identifierat i Översiktsplan 2010. Utbyggnaden berör både saknade länkar i cykelnätet som leder till tätorter i kommunen, samt regionala länkar till intilliggande kommuner (Lunds kommun 2013 s. 19). Lunds kommun (2013 s. 19) vill även ta fram en plan över förbättringar och utvecklingar av huvudcykelstråken.

I cykelstrategin redovisar Lunds kommun (2013 s. 21) att kommunen är intresserad av att planera för och utveckla snabbcykelvägar, där cykeltrafiken får högre framkomlighet på sträckor samt i korsningar där andra färdmedel har lägre prioritet. Snabbcykelvägarna ger möjlighet för ökad

cykelpendling, även på regional nivå. Lunds kommun (2013 s. 21) har startat ett samarbete med Trafikverket samt närliggande kommuner Malmö, Burlöv och Staffanstorps för att planera för en snabbcykelväg mellan Lund och Malmö, för att öka framkomligheten för cykelpendlingen mellan kommunerna. Syftet med det planerade snabbcykelstråket mellan Lund och Malmö är att underlätta för cykling, och uppmuntra till att fler väljer cykelpendling istället för privatbil, samt att bidra till ökad miljö och hälsa (Trafikverket 2017 s. 1).

Ytterligare en åtgärd Lunds kommun (2013 s. 22) presenterar för att underlätta för cykelpendlingen i kommunen är att förbättra cykelparkeringen i kommunen, för att göra cykelparkeringar bekvämare och säkrare vid målpunkter eller bytespunkter. Kommunen vill erbjuda olika varianter av cykelparkering som täcker olika behov, exempelvis korttidsparkering för korta ärenden eller långtidsparkering vid kollektivtrafikstationer och terminaler (Lunds kommun 2013 s. 22). Ett förslag som kommunen ger är att omvandla bilparkeringar till cykelparkeringar samt inrätta cykelparkeringar i parkeringshus (Lunds kommun 2013 s. 22). Lunds kommun (2013 s. 23) vill även underlätta för kombination av färdmedel, genom att skapa goda kopplingar mellan cykelvägnätet och kollektivtrafikhållplatser och terminaler. Kommunen vill se över anslutningarna mellan cykelsystemet och hållplatser och tillgängligheten till parkering och annan service (Lunds kommun 2013 s. 23).

Under det femte fokusområdet, som berör utveckling för den kommunala cykelplaneringen, redogör Lunds kommun (2013 s. 26) för intresset av att samverka med andra aktörer utanför kommunen. Kommunen vill åstadkomma ett regionalt cykelsystem i sydvästra Skåne genom samarbete med intilliggande kommuner, Trafikverket och Region Skåne. De strategier som förslås för det regionala samarbetet är cykelinfrastruktur, marknadsföring, regionalt låncykelsystem (Lunds kommun 2013 s. 26). Lunds kommun har tidigare deltagit i projektet ”Öresund som cykelregion” för att bidra till etableringen av nya cykelnätverk i regionen (Lunds kommun 2013 s. 26).

Burlövs kommun

Fallstudien av Burlövs kommun kommer delvis att utgå från kommunens översiktsplan från 2014. Tillskillnad från Malmö stad och Lunds kommun, har Burlöv inte en enskild cykelplan utöver kommunens trafikplan vad jag har kunnat hitta, och fallstudien kommer därför även studera Trafikplan Burlöv från 2014. Fallstudien kommer att fokusera på strategier för ökad och underlättad cykelpendling i kommunen, och regional cykelpendling till intilliggande kommuner.

Burlövs översiktsplan 2014 och trafikplan 2014

I översiktsplanen lyfter Burlövs kommun (2014a s. 2) fram att kommunen arbetar med en långsiktig planering för att kommunen ska kunna möta de utmaningar som kommunen står inför. Kommunen menar att det är viktigt att utveckla en god handlingsberedskap för att kommunen ska kunna nå en hållbar utveckling både socialt, ekonomiskt och miljömässigt (Burlövs kommun 2014a s. 2). Burlövs kommun (2014a s. 8) lyfter även fram kommunens intresse för en ökad samsyn mellan kommunerna i regionens översiktsplaner för att utveckla infrastrukturplaneringen och möta de miljöproblem som uppstår vid dagens trafiksystem. Vad gäller cykelvägnätet vid

mellankommunala samarbeten nämner kommunen det snabbcykelstråk som planeras mellan Malmö och Lund för att binda samman cykelvägnäten över kommungränserna (Burlövs kommun 2014a s. 10).

Både i översiktsplanen och i trafikplanen presenterar Burlövs kommun (2014a s. 112; 2014b s. 53) några övergripande cykelfrämjande åtgärder som inkluderar en förbättrad cykelinfrastruktur samt samarbeten mellan andra aktörer på både lokal och regional nivå. Kommunen vill även förbättra cykelnätets samt cykelparkeringens säkerhet, samt skapa ett enhetligt formspråk för vägvisning av cykelvägnätet (Burlövs kommun 2014a s. 112; Burlövs kommun 2014b s. 53). Andra åtgärder är att sprida kunskap om fördelarna med cykel som färdmedel, samt ge möjlighet att kombinera cykeltrafiken med kollektivtrafiken (Burlövs kommun 2014a s. 112; Burlövs kommun 2014b s. 53).

I översiktsplanen redogör Burlövs kommun (2014a s. 113) att en stor del av de resor som medborgarna gör är till och från arbete, och eftersom kommunen är liten till ytan, är förutsättningarna för cykelpendling mycket goda, samt närheten till omkringliggande städer och orter i grannkommuner. Burlövs kommun (2014a s. 113) vill även underlätta för kombinationsresor av cykeltrafik och kollektivtrafik, och kommunen vill därför förbättra cykelvägnätets anslutning till stationer och hållplatser. Andra åtgärder är att se över tillgängligheten till säkrare cykelparkering med möjlighet att låsa fast cyklarna intill stationer och hållplatser, samt ökad service med cykelpumpar, väderskydd och reparationsmöjligheter i anslutning till hållplatser, men även andra delar av kommunen (Burlövs kommun 2014a s. 113, 116).

Burlövs kommun (2014a s. 113) vill i översiktsplanen även öka cykelpendlingen för barn till skolan, och göra cykelvägarna till och från skolan samt miljön runtomkring skolan miljövänligare, tryggare och säkrare. En åtgärd som kommunen föreslår är ”cyklade skolbussar” där barn samlas och leds av en vuxen för att föräldrar inte ska behöva skjutsa barnen med bil till skolan (Burlövs kommun 2014a s. 113).

Andra åtgärder som kommunen vill utföra berör utformningen och underhållet av cykelvägnätet, för att öka attraktiviteten, framkomligheten och säkerheten av cykelpendlingen (Burlövs kommun 2014a s. 114). Kommunen vill även förbättra kopplingen till intilliggande kommuners cykelvägnät med god kvalitet, samt underlätta framkomligheten för personer med funktionsnedsättning (Burlövs kommun 2014a s. 114). Kommunens nulägesanalys för trafikplanen visar att det finns brister i cykelvägnätet, och kommunen vill komplettera vägnätet och bygga upp huvudcykelnätet för att ge möjlighet att nå viktiga målpunkter med cykel i hela kommunen (Burlövs kommun 2014b s. 53-54).

I översiktsplanen nämner även Burlövs kommun (2014a s. 114) att de vill skapa säkra överfarter av bilvägar för cykeltrafik, för att undvika otryggheter som uppstår vid cykeltunnlar. Kommunen vill att cykelvägnätet ska vara tryggt dygnet runt och redogör att inte endast åtgärder som belysning är tillräckligt (Burlövs kommun 2014b s. 54). En åtgärd som kommunen föreslår är att ge företrädet till cykeltrafiken istället för biltrafiken, exempelvis genom upphöjda passager och trafikljus som prioriterar cykeltrafiken (Burlövs kommun 2014a s. 114). Kommunen vill arbeta bort barriärer, i form av vattendrag, järnvägar, sluten bebyggelse, och höghastighets och högtrafikerade vägar, som finns för cyklisterna (Burlövs kommun 2014b s. 54).

Burlövs kommun (2014a s. 114) vill även införa namngivning av cykelvägar och skyltning för att underlätta orienteringen för cykeltrafiken i kommunen. Kommunen vill även öka drift och underhållningen vid vinterväglag, för att öka framkomligheten samt säkerheten under vintertid och uppmuntra till cykelpendling under hela året (Burlövs kommun 2014a s. 114).

För att påverka invånarnas transportbeteenden har kommunen arbetat med utbilda, tillgängliggöra information och utföra kampanjer för ökad cykelpendling (Burlövs kommun 2014a s. 114). Kommunen menar att det krävs mer än fysiska åtgärder för att öka cykelanvändningen, och kommunen vill fortsätta arbeta med att sprida information och utbildning om fördelarna med cykelpendling, samt genomföra kampanjer för ökad cykelanvändning (Burlövs kommun 2014a s. 114).

Burlövs kommun (2014a s. 115) har även ett samarbete med Trafikverket, Malmö och Lund för att planera för ett snabbcykelstråk mellan Malmö och Lund, som är anslutet till Burlöv. Syftet med stråket är att enklare transportera sig mellan kommunerna med cykel, och skapa en hållbar utveckling av resandet i regionen (Burlövs kommun 2014a s. 115). Det är viktigt att arbetet med snabbcykelstråket inte endast fungerar som ett stråk mellan Malmö och Lund, utan även stödjer stadsutvecklingen av de mellanliggande kommunerna (Burlövs kommun 2014b s. 56). Kommunen vill även förbättra de regionala kopplingarna mellan Burlöv och andra intilliggande kommuner (Burlövs kommun 2014a s. 115).

Staffanstorps kommun

Fallstudien kommer att utgå från Staffanstorps översiktsplan Perspektiv 2038, från år 2011, samt information från kommunens webbplats. Tillskillnad från de tre andra kommunerna har inte Staffanstorps översiktsplan någon del där kommunen redogör för visioner eller strategier för cykelplanering. Kommunen har inte heller någon trafikplan som direkt nämner utveckling av cykeltrafiken i kommunen.

Staffanstorps översiktsplan 2011

I Staffanstorps (2011) översiktsplan Perspektiv 2038 finns det inte något kapitel som redogör för visioner och strategier för cykelplaneringen i kommunen. Dokumentet är uppdelat i olika områden i kommunen och visionerna för utvecklingen av respektive område. Inom strategierna för de olika områdena presenteras kort visioner gällande cykeltrafiken (Staffanstorp 2011). De strategier som går att utläsa är att kommunen vill bygga ut cykelnätet för att öka tillgängligheten för cykelpendling i kommunen, samt att kommunen vill öka tryggheten och komforten med kommunens cykelvägnät (Staffanstorp 2011).

Staffanstorps kommuns webbplats

På Staffanstorps kommuns (2017) webbplats finns cykelpendlingskartor till intilliggande kommuner som Malmö stad, Lund, Dalby och Hjärup. Kommunen bidrar även med information om cykelpendling som färdmedel och dess fördelar, för att uppmuntra ökad cykelanvändning i kommunen, samt nämns samarbetet med snabbcykelstråket mellan Malmö och Lund (Staffanstorps kommun 2017).

4. RESULTAT

I detta kapitel kommer ett samlat resultat av de strategier och åtgärder som kommunerna har gemensamt för underlättad och ökad cykelpendling på lokal och regional nivå att redovisas. Resultatet kommer att ligga till grund för analysen i kapitel 5.

Lokala cykelstrategier

Resultatet för de strategier som främst berör en lokal cykelpendlingsnivå är uppdelade i hårda och mjuka strategier och åtgärder. De hårda strategierna är fysiska ingrepp i cykelinfrastrukturen, och är fördelade i större ingrepp och mindre ingrepp. De mjuka strategierna är sociala ingrepp för att påverka medborgares transportbeteenden. I resultatet redovisas även vilka kommuner som har använt sig av respektive strategi och åtgärd. Strategierna och åtgärderna ska bidra till ökad cykeltrafik och minskad biltrafik för att utveckla ett hållbart trafiksystem i kommunerna.

Större ingrepp i cykelinfrastrukturen

Här presenteras de hårda strategier och åtgärder som berör de större ingreppen i infrastrukturen som kommunerna planerat för.

- Utveckla och förtäta: *Malmö stad, Lunds kommun, Burlövs kommun och Staffanstorps kommun*
En strategi som alla kommunerna har är att utveckla och förtäta cykelvägnätet inom kommunerna, för att utveckla tillgängligheten och framkomligheten för cykelpendlare, och öka möjligheten för att använda cykel som färdmedel både korta sträckor samt långa sträckor mellan orter i kommunen.
- Vägledning: *Malmö stad, Lunds kommun, Burlövs kommun och Staffanstorps kommun*
Kommunerna har arbetat för att framställa cykelkartor för att underlätta för reseplanering med cykel. Ett införande av skyltning och namngivning av cykelvägarna föreslås även i kommunerna, för att öka orienteringen i kommunerna och göra det enklare att ta sig till sin destination. Cykelvägarna ska namnges för att enklare finnas på kartor, och skyltar ska med namn, vägledning och avstånd vill införas.
- Säkerhet, trygghet och komfort: *Malmö stad, Lunds kommun, Burlövs kommun och Staffanstorps kommun*
Kommunerna vill öka säkerheten av cykelvägar för att minska risken för olyckor, samt öka tryggheten och komforten för att tillgängliggöra cykelvägnätet, genom att införa fysiska åtgärder som prioriterar cykeltrafik över biltrafik, exempelvis upphöjning för att sakta ner biltrafikens hastighet vid cykelöverfarter samt trafikljus som prioriterar cykeltrafik över

biltrafik. Kommunerna vill undvika tunnlar och skapa tryggare sätt att korsa barriärer samt införa bättre belysning för att uppmuntra till cykelanvändning dygnet runt.

- **Lånecykelsystem: *Malmö stad och Lunds kommun***

Det har arbetats för att införa lånecykelsystem för invånare som inte har tillgång till egen cykel, samt öka möjligheten för att kombinera cykelpendling med andra färdmedel som kollektivtrafiken. Lånestationer ska placeras runt om i kommunerna för att ge möjlighet att ta sig både kortare och längre sträckor inom kommunerna.

Mindre ingrepp i cykelinfrastrukturen

Här presenteras de hårda strategier och åtgärder som berör de mindre ingreppen i infrastrukturen som kommunerna planerat för.

- **Ökad service: *Malmö stad, Lunds kommun och Burlövs kommun***

Kommunerna vill även öka servicen för cyklister, för att underlätta resan. De vill införa ökad tillgång till cykelpumpar, både manuella så väl som automatiska, samt reparationsstationer. Åtgärder som vindskydd vill också införas för att underlätta framkomligheten för cyklister, särskilt längs cykelvägar för längre sträckor.

- **Cykelparkering: *Malmö stad, Lunds kommun och Burlövs kommun***

Mer tillgänglig och säkrare cykelparkering vill införas i kommunerna. Cykelparkering ska vara tillgängligt intill kollektivtrafikstationer och hållplatser, för att öka möjligheten för kombinerade färdmedel. Säkrare cykelparkering vill införas särskilt i de större kommunerna. Kommunerna vill även införa långtids- och korttidsparkeringar, för pendlare och personer med kortare ärenden.

- **Drift och underhåll: *Malmö stad, Lunds kommun och Burlövs kommun***

Det arbetas för att öka underhållet av cykelvägnätet i kommunerna genom att reparera hål och ojämnheter i cykelvägarna, skottning och grusning av cykelvägar vid vinterväglag, samt städa undan vintergrus efter vinterväglag, för att öka säkerheten och tillgängliggöra för cykelpendling året runt.

Beteendepåverkan

Här redovisas de mjuka strategier och åtgärder kommunerna har använt sig av för att förbättra kommunikationen till medborgarna för att påverka deras transportbeteenden och vanor.

- **Information och kampanjer: *Malmö stad, Lunds kommun och Burlövs kommun***

Kampanjer har utförts för att informera och bidra med utbildning om fördelarna med cykelpendling för att påverka medborgarnas beteende och öka cykelpendlingen i kommunerna. Det har även arbetats för att öka medborgares tillkomst till information om cykeltrafiken i kommunen samt få tillbaka feedback för att fortsätta utveckla cykelsystemet i kommunen.

- Cykelpendling till skola: *Malmö stad, Lunds kommun och Burlövs kommun*

Det har arbetats för att öka cykelpendling för barn till skolor, för att minska antalet föräldrar skjutsar barnen till skolan med bil, och bidra till en säkrare och miljövänligare miljö runtomkring skolorna. En strategi som föreslås är cykelskolbussar för att öka cykelanvändningen för barn, samt kampanjer för att ändra föräldrars transportbeteenden.

Regionala cykelstrategier

Här presenteras de regionala samarbeten som kommunerna arbetat med och de strategier och åtgärder som kommunerna har tagit fram för att öka cykelpendlingen mellan kommunerna. Strategierna och åtgärderna ska bidra till att minska privatbilpendlingen mellan kommunerna, och istället öka pendlingen med mer hållbara transportmedel som cykel, men även cykel i kombination med andra hållbara transportmedel som kollektivtrafik.

- Kombination av cykel och kollektivtrafik: *Malmö stad, Lunds kommun och Burlövs kommun*

Vad gäller regional cykelpendling, utvecklar kommunerna inte endast möjligheten att ta sig hela sträckan med cykel, utan utvecklar även möjligheten att kombinera färdmedel, framförallt cykeltrafik med kollektivtrafik. Kommunerna vill utveckla och öka cykelparkeringen kring kollektivtrafikstationer och hållplatser, samt utveckla lånecykelsystem. Strategin är ett av de mål som projektet ”Öresund som cykelregion” ville uppnå.

- Lånecykelsystem: *Malmö stad och Lunds kommun*

Det diskuteras även om ett lånecykelsystem på regional nivå, för att öka cykelpendlingen mellan orter och kommuner i regionen. Lånestationer ska finnas i olika orter, där låne- och återlämningsmöjligheter finns i Malmö och Lund, och andra orter emellan. Strategin om att utveckla ett regionalt lånecykelsystem togs fram i projektet ”Öresund som cykelregion”.

- Snabbcykelvägar: *Malmö stad, Lunds kommun, Burlövs kommun och Staffanstorps kommun*

Kommunerna vill utveckla så kallade snabbcykelvägar, med högre standard, högre hastigheter och ökad orienterbarhet för längre cykelpendling. För att öka cykelpendlingen både inom och mellan kommunerna har kommunerna tillsammans med Trafikverket startat ett regionalt samarbete för att utveckla ett snabbcykelstråk mellan Malmö och Lund, som även ansluter till Burlöv och Staffanstorp.

5. ANALYS

I detta kapitel kommer analysen av resultatet från fallstudierna av Malmö stad, Lunds, Burlövs och Staffanstorps kommun att redovisas. Kommunernas arbete med cykelplanering, och strategier och åtgärder för ökad och underlättad cykelpendling inom och mellan kommunerna kommer att jämföras och analyseras. Analysen kommer även att återkoppla det sammanställda resultatet av fallstudierna till forskningsöversikten och de teoretiska utgångspunkterna.

Kommunala dokument

I översiktsplanerna visar nästan alla kommunerna att de vill arbeta med att öka användningen av hållbara transportmedel samt öka arbetet med regionala samarbeten. Kommunerna arbetar för att öka användningen av hållbara transportmedel, delvis genom att öka möjligheten för cykelpendling framförallt på lokal nivå, men även på regional nivå. Från vad som utläses från de kommunala dokumenten verkar kommunerna se ökad regional planering som nödvändig för att kunna fortsätta utvecklingen av hållbara transportsystem.

Det är endast Staffanstorps översiktsplan som inte nämner utvecklingen av hållbara transportmedel i översiktsplanen. Staffanstorps översiktsplan nämner inte heller något ökat intresse för regionalt samarbete, utan information om regionala samarbeten finns på kommunens webbplats. Kommunerna visar intresse för att höja prioriteringen av cykelpendling över biltrafikens prioritering på regional nivå, men vid regional pendling verkar kommunerna även lägga aningen högre prioritering på kollektivtrafiken, högre än cykeltrafiken.

Av vad som går att utläsa ur kommunernas översiktsplaner och tillhörande dokument verkar Malmö stad, Lunds kommun och Burlövs kommun, ha arbetat mer med cykelplaneringen än vad Staffanstorps kommun har. Hur mycket Staffanstorps kommun har arbetat med cykelplanering är svårt att avgöra utifrån kommunens dokument. De strategier och åtgärder som kommunerna vill utföra är en kombination av fysiska strategier och åtgärder, både större och mindre ingrepp i cykelvägnäten, och sociala strategier för att påverka medborgares beteende och val av färdmedel. Alla strategier berör kommunerna på en lokal nivå, och några av dem korsar kommungränserna till en mellankommunal och regional nivå.

Kommunerna har både visioner för utvecklingen av cykelplaneringen i sina översiktsplaner, och har ett enskilt dokument, cykelplan respektive cykelstrategi, där kommunerna mer i detalj presenterar de strategier och åtgärder för ökad och förbättrad cykeltrafik. Malmös cykelplan är framtagen före översiktsplanen, medan Lunds cykelstrategi är framtagen efter översiktsplanen. Att kommunernas översiktsplaner och cykelplaner inte är framtagna samtidigt kan vara ett tecken på att kommunernas arbete med cykelplaneringen är en konstant process som fortsätter att utvecklas.

Burlövs kommun har ett mer utvecklat avsnitt för cykelstrategier och åtgärder i sin översiktsplan än Malmö och Lund. Kommunen har däremot inte en enskild cykelplan, utan har en trafikplan som tar upp utvecklingen för all trafik i kommunen, och i trafikplanen finns det ett avsnitt som

berör cykeltrafiken i kommunen. Både översiktsplanen och trafikplanen är från 2014 och trafikplanen är framtagen i relation till översiktsplanen, vilket gör att det är samma strategier och åtgärder som presenteras i översiktsplanen och trafikplanen.

Från vad som går att utläsa ur Staffanstorps kommuns översiktsplan och information på kommunens webbplats, verkar kommunen inte ha arbetat med att utveckla strategier och åtgärder för ökad cykelpendling eller utvecklat det kommunala cykelsystemet till samma grad som de andra kommunerna. På Staffanstorps kommuns webbplats beskriver kommunen sig själv som ett cykelparadis. Översiktsplanen från 2011 har dock inte något enskilt avsnitt som beskriver kommunens visioner för utvecklingen av cykelvägnätet, och jag har inte heller hittat en enskild cykelplan, eller en trafikplan där kommunen beskriver sina visioner eller strategier och åtgärder för hur kommunen vill utveckla och öka den kommunala eller regionala cykelpendlingen.

Sveriges Kommuner och Landsting (2012 s. 37) nämner att det är viktigt att cykelfrågor tas upp tidigt i planprocessen och bör behandlas redan på översiktlig nivå. Det verkar främst vara Malmö stad, Lunds kommun och Burlövs kommun som tagit upp frågor kring cykeltrafiken i översiktsplanerna och trafik- och cykelplanerna, medan det inte framgår lika tydligt i Staffanstorps översiktsplan hur mycket fokus som lagts på utvecklingen av kommunens cykelsystem. Även om kommunerna ligger intill varandra kan cykelkulturen och transportbeteenden i kommunerna skilja sig från varandra, och det kan finnas faktorer som bidrar till att vissa av kommunerna har större intresse eller möjlighet att arbeta med cykelplaneringen än de andra kommunerna. Både Malmö och Lund beskriver sig som cykelstäder i kommunernas översiktsplaner och beskriver att kommunerna länge har arbetat med att utveckla de kommunala cykelsystemen, vilket går att utläsa i hur utvecklade kommunernas visioner och strategier är i översikts- och cykelplanerna. Staffanstorp beskriver sig som ett cykelparadis, men det går inte att utläsa ur översiktsplanen vad som bidrar till att kommunen anser sig vara en cykelkommun.

Lokala strategier och åtgärder

Cykelpendlingens prioritering verkar vara högre på lokal nivå än på regional, och många av de strategier och åtgärder som kommunerna föreslår verkar vara framtagna främst för cykelpendling inom kommunerna, men kan även underlätta för regional pendling. Kommunerna använder strategier och åtgärder för att bidra till en ökad hållbar utveckling av transportsystemet, genom att öka användningen av hållbara transportmedel. Cykeln verkar ses som ett mer hållbart transportmedel än privatbilen enligt de kommunala dokumenten, och de strategier och åtgärder som kommunerna tagit fram ska bidra till att fler använder hållbara transportmedel som cykel och kollektivtrafik i kommunerna, istället för med privatbil.

Nyckelord som återkommer i de fysiska strategierna för ökad cykelpendling är tillgänglighet, framkomlighet, säkerhet och trygghet. Det verkar som att det är de viktigaste aspekterna av de fysiska strategierna, som bidrar till att uppmuntra fler till att använda cykel som färdmedel för pendling. Alla fyra kommuner vill arbeta för att öka tillgängligheten samt säkerheten av kommunernas cykelvägnät. Kommunerna vill förtäta och utveckla de kommunala cykelvägnäten för att det ska bli enklare för medborgare att transportera sig med cykel inom och mellan orter i

kommunerna, och cykelvägarna ska även bli säkrare för att fler medborgare ska känna sig tryggare och mer bekväma med att använda cykelvägnätet.

Alla fyra kommuner talar även om ökad orienterbarhet i kommunerna, med strategier som cykelkartor, skyltning och namngivning av cykelvägar. Cykelpendlingskartor är en av de strategier som tydligt går att utläsa hos Staffanstorps kommun. På kommunens hemsida finns pendlingskartor för cykelpendling mellan Staffanstorp och kringliggande orter, både inom kommunen och orter i grannkommuner. De andra tre kommunerna erbjuder också tillgång till cykelkartor, via kommunernas webbplatser och utplacerade i kommunerna, och Malmö och Lund vill tillgängliggöra kartorna via applikationer för reseplanering. Malmö, Lund och Burlöv vill även namnge cykelvägar, för att enklare planera cykelresor, samt skylta med destinationer och avstånd.

Forskningsstudierna visar inte några tydliga exempel på små fysiska ingrepp som tydligt visar att de bidrar till ökad cykelpendling (Handy, van Wee & Kroesen 2014 s. 8). Kommunerna har arbetat med att införa små fysiska ingrepp i cykelbanorna för att underlätta vägen mellan startpunkt och destinationen, medan forskningen fokuserar mer på att studera sträckan i sin helhet. Studierna visar dock att ökad komfort av cykelvägnätet kan bidra till ökad cykelanvändning, och kommunerna verkar vilja införa mindre ingrepp i cykelinfrastrukturen som tillsammans bidrar till att komforten för resan i sin helhet ökar. De små fysiska ingreppen kan därför vara nödvändiga för att förbättra cykelvägnätet och bidra till att medborgare blir mer bekväma med att transportera sig med cykel, även om det inte går att urskilja hur varje enskilt ingrepp påverkar cykeltrafiken.

Kommunerna fokuserar främst på cykelpendling till arbete och högre utbildning, de resor som statistiken visar på är de ärenden som flest cykelresor används för. Malmö, Lund och Burlöv fokuserar även på cykelpendling för barn till skolan. Fokus på barn och ungdomars pendling till skolan kan bero på de undersökningar har visat att antalet barn som cyklar till skolan minskar, och fler föräldrar har börjat skjutsa barnen till skolan vilket bidrar till ökad biltrafik. Kommunerna vill öka säkerheten för cykelpendling till skolor, exempelvis föreslår Burlövs kommun cykelskolbussar, för att påverka föräldrars transportbeteende och minska antalet föräldrar som skjutsar sina barn till skolan. Ökad cykelpendling till skolor kan bidra till minskad biltrafik och en bättre och mer hållbar miljö kring skolorna. Studier visar även att sociala faktorer påverkar personers transportbeteenden, och att lägga fokus på ökad cykelanvändning tidigt hos barn kan påverka barnens transportbeteenden i framtiden och bidra till att de väljer mer hållbara transportmedel.

I dokumenten har kommunerna inte endast tagit fram fysiska åtgärder, utan har även tagit fram sociala strategier och åtgärder som kommunerna vill arbeta med. Forskning har visat att även om det införs fysiska åtgärder som kan bidra till ett bättre och mer tillgängligt cykelvägnät för ökad cykelpendling, krävs det en förändring av medborgarnas transportbeteenden för att fler ska byta till cykelpendling istället för andra transportmedel (Handy, van Wee & Kroesen 2014 s. 11), vilket kommunerna har tagit i anspråk i sina arbeten med utvecklingen av cykelplaneringen. Dessa strategier och åtgärder verkar därför vara lika viktiga att utföra. Kommunerna verkar ha tagit i anspråk de faktorer som forskningen visat påverkar valet av färdmedel, i alla fall de fysiska och sociala faktorerna, samt att styrmedel kan användas för att påverka transportbeteenden och förenkla användningen av cykelvägnäten.

Både Malmö stad och Burlövs kommun redovisar att de har utfört ett antal kampanjer för att nå ut till medborgarna med information och utbildning om vad fördelarna med cykelpendling är, för att påverka medborgares transportbeteenden. Lunds kommun nämner inte några kampanjer utan fokuserar istället på andra sätt, exempelvis applikationer, för att nå ut med information via till medborgare och även få tillbaka invånarnas feedback av de cykelstrategier och åtgärder som utförts. Staffanstorp bidrar också med information om fördelar med cykel som transportmedel och uppmuntrar till ökad cykelpendling på kommunens webbplats, men nämner inte några andra strategier för att nå ut till medborgarna.

Lund och Malmö vill även förbättra och tillgängliggöra cykelparkeringar runt om i kommunerna. Båda kommunerna presenterar införande av både långtids- och korttidsparkeringar, för att dela upp cykelparkering för medborgare med olika ärenden, långtidsparkeringar för exempelvis cykelpendlare och korttidsparkering för inköpsresor. Malmö vill även införa säkrare parkeringar, eftersom fler investerar mer i sina cyklar, med den ökande användningen av exempelvis elcyklar vid längre pendlingssträckor, och ska vilja använda cykeln utan att riskera stöld. Lund har arbetat för att arbeta om bilparkeringar till cykelparkeringar och införa cykelparkering i parkeringshus.

Regionala strategier och åtgärder

I översiktsplanerna och övriga dokument lyfter kommunerna fram att det finns intresse för regionala samarbeten mellan kommunerna och i regionen. De regionala samarbetena verkar ses som nödvändiga för att kommunerna ska kunna fortsätta den hållbara utvecklingen av transportsystemet. Det verkar som att kommunerna anser att cykelplaneringen måste vidgas till ett regionalt perspektiv för att utvecklingen ska ha möjlighet att fortsätta, och transportsystemet måste utvecklas hållbart även mellan kommunerna och inte endast inom de enskilda kommunerna. För det anser kommunerna att det krävs ett ökat regionalt samarbete.

Alla fyra kommuner nämner samarbetet mellan kommunerna och Trafikverket för att utveckla ett snabbcykelstråk mellan Malmö och Lund, som är anslutet till Burlöv och Staffanstorp och andra orter emellan. Snabbcykelstråket ska vara utformat för att öka möjligheten för regional cykelpendling, med möjlighet till bättre framkomlighet och högre hastigheter. Arbetet är fortfarande pågående, vilket gör att det inte går att avgöra hur effektivt åtgärden är för den regionala pendlingen mellan kommunerna. Malmö stad är den enda av kommunerna som noterar den ökande trenden av elcykeln, och anser att det kan bidra till att cykeln ökar som konkurrens mot andra transportmedel vid pendling för längre sträckor.

Malmö stad och Lunds kommun visar ytterligare intresse för regional cykelplanering i projektet för ”Öresunds som cykelregion”. I projektet utfördes det kampanjer för att informera och utbilda om fördelarna med cykel som transportmedel, det diskuterades utveckling av ett regionalt lånecykelsystem, och kombination av transportmedel (Region Skåne 2013 s. 1). Samarbetet i Öresundsregionen har fungerat som en regional plan för hur regionen ska utveckla det regionala cykelsystemet. Den ökade cykeltrenden om lånecykelsystem diskuteras inte endast på lokal nivå, utan även på regional nivå, och det är främst Malmö och Lund som i de kommunala plandokumenterna diskuterar ett regionalt samarbete med ett regionalt lånecykelsystem. Samarbetet

beskrivs även beröra andra kommuner i regionen, men varken Burlöv eller Staffanstorps nämner något om att anslutning till låncykelsystemet.

När det kommer till den regionala cykelpendlingen, talar Malmö, Lund och Burlöv inte endast om pendling mellan kommunerna där cykel används som transportmedel hela pendelsträckan. I regionala sammanband diskuterar kommunerna även att kombinera transportmedel, framförallt cykeltrafiken med kollektivtrafiken. Kommunerna vill förbättra cykelförbindelserna till kollektivtrafikstationer och hållplatser, samt förbättra och öka tillgängligheten till parkeringen intill hållplatserna och stationerna. Vid regionala sammanband av pendling verkar kommunerna inte endast fokusera på cykelpendling, utan även pendling med kollektivtrafik, och arbetar för att möjliggöra för en kombination av transportmedlen, för att de tillsammans ska få bättre konkurrens mot privatbilen.

6. AVSLUTNING

I detta kapitel redovisas de slutsatser som dragits från fallstudierna och analysen av det sammanställda resultatet, samt en diskussion kring slutsatserna av undersökningen och vad de kan bero på. Det kommer även diskuteras hur cykelplaneringen i och mellan kommuner kan fortsätta att utvecklas samt hur ökningen av hållbara transportmedel kan fortsätta.

Slutsats

Jag upplever att av de avgränsade kommunerna i undersökningen har Malmö och Lund arbetat mest med cykelplaneringen, men även Burlövs kommun verkar ha arbetat en del med att utveckla och öka cykelanvändningen i kommunen. Från vad som kan hämtas ur Staffanstorps kommuns översiktsplan verkar kommunen inte ha arbetat med cykelplaneringen till samma grad som de andra kommunerna.

Malmö stad har arbetat under en längre tid med sin kommunala cykelplanering och kommit längre i utvecklingen av det kommunala cykelsystemet än några av de andra kommunerna, vilket gör att kommunen har haft större möjlighet i cykelplanen att ta fram fler specifika och utvecklade strategier och åtgärder. Kommunen har arbetat på flera nivåer med cykelplaneringen och har arbetat med både hårda och mjuka åtgärder och strategier. Kommunen har både fokuserat på större och mer övergripande fysiska åtgärder i cykelinfrastrukturen, samt fokuserat på mindre ingrepp som underlättar delar av cykelinfrastrukturen. De fysiska åtgärderna har även skett i kombination med mjuka åtgärder för att påverka transportbeteenden hos kommunens medborgare.

Även Lunds kommun har arbetat med den kommunala cykelplaneringen under en längre tid och har haft möjlighet att utveckla det kommunala cykelsystemet mer än de andra kommunerna. Kommunen har precis som Malmö arbetat med både större och mer övergripande ingrepp i den fysiska infrastrukturen som berör cykelvägnätet i sin helhet, samt mindre ingrepp som berör delar av sträckor i cykelvägnätet. Lund har också lagt vikt vid mjuka åtgärder för att nå ut till medborgare med information om cykelsystemet.

Burlövs kommun har inte kommit riktigt lika långt som Malmö stad och Lunds kommun i utvecklingen av kommunens cykelplanering, men från vad som går att utläsa ut de kommunala dokumenten har Burlöv kommit längre än Staffanstorps kommun. Kommunen har i både översiktsplanen och trafikplanen tagit fram både hårda och mjuka strategier, och både stora och små ingrepp i den fysiska infrastrukturen, dock inte riktigt till samma grad som Malmö och Lund. Översiktsplanen och trafikplanen är framtagna samtidigt, och kommunen har till skillnad från Malmö stad och Lunds kommun inte någon enskilt plan för endast cykelplaneringen, vilket tyder på att kommunens arbete med cykelplaneringen inte är lika utvecklat som i de större kommunerna.

Av vad som går att utläsa ur dokumenten är Staffanstorps den kommun som har arbetat minst med att ta fram tydliga strategier och åtgärder för ökad cykelanvändning och pendling. Staffanstorps

kommun beskriver sig som ett cykelparadis, men eftersom översiktsplanen, till skillnad från de andra kommunerna, inte berör några tydliga visioner eller strategier för utvecklingen av cykelplaneringen är det svårt att endast från kommunens dokument bedöma hur mycket kommunen prioriterar cykel som transportmedel. Till skillnad från de andra kommunerna har Staffanstorps inte någon tillgängligt cykelplanen, eller en övergripande trafikplan där cykelplaneringen berörs, varifrån det går att bedöma att kommunen inte har utvecklat cykelplaneringen lika mycket som Malmö stad, Lunds kommun och Burlövs kommun.

Inte alla strategier och åtgärder som kommunerna föreslår är endast för ökad cykelpendling, utan även för ökad cykelanvändning vid andra ärenden, men de strategier som tagits upp i fallstudierna bedöms bidra till att öka och underlätta för cykelpendling. De strategier och åtgärder som kommunerna använt sig av är en kombination av hårda och mjuka åtgärder för att öka cykelpendlingen i och mellan kommunerna.

Av vad som går att utläsa ur de kommunala dokumenten tycker kommunerna att det är viktigt att utföra både hårda strategier där det utförs fysiska åtgärder i cykelvägnätet, men även mjuka strategier med sociala åtgärder för att uppmuntra medborgare till att använda sig av cykelvägnätet. De fysiska åtgärderna är nödvändiga för att underlätta framkomligheten och tillgängligheten för cyklister och cykelpendling, men de sociala åtgärderna krävs för medborgarna ska använda sig av cykelvägnätet. De fysiska ingreppen blir meningslösa om cykelvägnätet inte används, och kommuner behöver införa både fysiska och sociala strategier och åtgärder för att öka cykelpendlingen i kommunerna.

Den regionala planeringen är nödvändig för den hållbara utvecklingen av transportsystemet. Arbetet inom de enskilda kommunerna är inte tillräckligt för att påverka utvecklingen på högre nivåer, utan det krävs att kommunerna samarbetar med varandra över kommungränserna för att den hållbara utvecklingen ska ha möjlighet att öka. Genom att arbeta regionalt kan mindre kommuner som inte har samma möjligheter att utveckla det regionala cykelvägnätet, få hjälp från kommuner som arbetat mer med cykelplaneringen, eftersom utvecklingen av det regionala cykelvägnätet gynnar hela regionens möjligheter för ökad regional cykelpendling.

Diskussion

Ett regionalt cykelsystem i regionen verkar redan ha börjat utvecklas, delvis med projektet ”Öresund som cykelregion”, och det verkar vara fullt möjligt att fortsätta utveckla och ytterligare tillgängliggöra, med exempelvis snabbcykelvägen som planeras mellan Malmö och Lund, samt ett regionalt låncykelsystem. Dessa samarbeten kommer att vara nödvändiga för den hållbara utvecklingen av transportsystemet i regionen och även bidra till en hållbar utveckling i resten av landet.

Det är svårt att avgöra om när kommunernas översiktsplaner och trafik- och cykelplaner och strategier är framtagna kan ha påverkat resultatet av fallstudierna om hur utvecklade kommunernas visioner och strategier för cykelplaneringen är. Lunds och Staffanstorps kommuns översiktsplaner från 2010 och 2011 är äldre än Malmö stads och Burlövs kommuns översiktsplaner från 2014, men

Lunds översiktsplan har mer utvecklade visioner om cykeltrafiken. Lunds kommun verkar ha arbetat längre med cykelplaneringen än Staffanstorps och kommit längre i utvecklingen av cykeltrafiken. Eftersom att Staffanstorps kommuns översiktsplan är en av de äldre av de utvalda kommunerna, är det möjligt att kommunen kommer att tydligt arbeta fram strategier och åtgärder när kommunen bestämmer sig för att arbeta fram en ny översiktsplan, och ta inspiration från de andra kommunerna som arbetat mer med cykelplaneringen.

Det är tydligt att Malmö stad och Lunds kommun har haft större möjligheter att arbeta självständigt med cykelplanering, och har arbetat med den kommunala och regionala cykelplaneringen under en längre tid än Burlövs och Staffanstorps kommun. De större kommunerna har haft andra möjligheter att arbeta både lokal och regionalt med cykelplaneringen av de mindre kommunerna. Regionala samarbeten kan bidra till att de mindre kommunernas möjligheter för ökad cykelpendling ökar både mellan och inom kommunerna. Med regional planering har kommuner som Malmö och Lund möjlighet att inspirera och påverka cykelplaneringen i kommuner vars cykelplanering inte har ett lika utvecklade cykelsystem, och öka kraven på tillgängliga och hållbara cykelsystem i regionen. Den fortsatta utvecklingen av den lokala cykelplaneringen är fortfarande viktig, särskilt för kommuner som inte har kommit lika långt i utvecklingen av det kommunala cykelsystemet. Det är den lokala cykelplaneringen och lokala cykelvägnät som skapar möjlighet för att utöka cykelvägnäten till regionala förbindelser.

Kommuner kommer att behöva fortsätta arbeta med sociala strategier för att fortsätta bidra till att fler använder sig av cykelvägnätet. Malmö, Lund och Burlövs arbete för att bidra till att fler barn börjar cykla är ett viktigt arbete, delvis eftersom att studier tyder på att antalet barn som cyklar till skolan blir färre, men även för att det tidigt kan bidra till en beteendepåverkan. Om fler börjar cykla tidigt i livet är chansen större att de fortsätter att använda sig av hållbara transportmedel senare i livet. Det bidrar även till en minskad miljöpåverkan eftersom det har möjlighet att bidra till minskad biltrafik, samt trafiksäkrare miljöer.

Samtidigt som kommunerna arbetar för att öka cykelpendlingen i och mellan kommunerna, arbetar kommunerna även med att utveckla kollektivtrafiken. Kommunerna vill öka pendling med cykel och kollektivtrafik för att minska biltrafiken, men det kan leda till en ökad konkurrens mellan kollektivtrafiken och cykeltrafiken. Det finns strategier och åtgärder för att möjliggöra för en kombination av transportmedel, där delar av resan sker med cykel och de andra delarna med kollektivtrafik. Kombinationen av transportmedel berör främst de längre resorna på regional nivå, och kommunerna diskuterar inte risken för att personer väljer att använda sig av endast ett transportmedel, och hur utvecklingen av cykelpendlingen påverkas om fler väljer att använda sig av kollektivtrafiken.

Kommunerna arbetar för att utveckla både ett regionalt lånecykelsystem för både cykelpendling hela sträckan eller i kombination med kollektivtrafiken, samt ett snabbcykelstråk mellan kommunerna Malmö och Lund som går i anslutning till järnvägsspåret mellan kommunerna. Det kommer att krävas arbete för att försätta uppmuntra medborgare att använda sig av det regionala cykelvägnätet, och en diskussion kring hur kommunerna ska prioritera cykeln och kollektivtrafiken mot varandra ifall det sker en minskning av biltrafiken. Cykelpendlingen har sin fördel att det är

mer ekonomisk för många att cykla istället för att betala för kollektivtrafik, men kollektivtrafiken kan för många anses mer bekväm.

7. KÄLLFÖRTECKNING

Aretun, Å. & Robertson, K. (2013). *Ökad cykling: Professionella utmaningar och hinder i den lokala transportplaneringen*. (VTI Rapport 781). Stockholm: VTI.

Boverket. (2016). *Regional planering – För en stärkt samordning*. Boverket.

Boverket. (2017). *Regional och mellankommunal samordning*. Boverket.

Boverket. (2015). *Trafik för en attraktiv stad*. Underlag till handbok 3:e uppl. Stockholm: SKL.

Brundtlandskommissionen. (1987). *Our common future – Report of the World Commission on Environment and Development*.

Burlövs kommun. (2014a). *Framtidsplan för Burlövs kommun*. Burlöv: Burlövs kommun.

Burlövs kommun. (2014b). *Trafikplan Burlöv*. Burlöv: Burlövs kommun

Denscombe, M. (2016). *Forskningshandboken – För småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna 3:e uppl*. Lund: Studentlitteratur.

Fejes, A. & Thornberg, R. (red). (2016). *Handbok i kvalitativ analys 2:a uppl*. Liber.

Forsyth, A. & Krizek, K. (2010). Promoting Walking and Bicycling: Assessing the Evidence to Assist Planners. I *Built Environment* 36(4) ss. 429-446.

Forward, S. & Eriksson, T. (2007). *Smartare kommunikation för hållbara färdmedel – Handbok för kommuner, kollektivtrafik och andra organisationer som arbetar med att öka hållbara transporters marknadsandel*. (VTI Rapport 596). Linköping: VTI.

Handy, S., van Wee, B. & Kroesed, M. (2014). Promoting cycling for transport: Research Needs and challenges. I *Transport reviews* vol. 34(1) ss. 2-24. Routledge.

Hydén, C. (red.) (2008). *Trafiken i den hållbara staden*. Lund: Studentlitteratur.

Keiner, M. (2003). *Re-emphasizing sustainable development – -The concept of 'evolutionability'*. I *Environment, Development and Sustainability* 6 ss. 379-392. Nederländerna: Kluwer Academic Publisher.

Lunds kommun. (2013). *Cykelstrategi 2013-2017 – För att fler ska cykla mer*. Lund: Lunds kommun.

Lunds kommun. (2010). *Översiktsplan 2010*. Lund: Lunds kommun.

Malmö stad. (2012). *Cykelprogram för Malmö stad 2012-2018*. Malmö: Malmö stad.

Malmö stad. (2014). *Översiktsplan för Malmö – Planstrategi*. Malmö: Malmö stad.

Pucher, J & Buehler, R. (2008). Making Cycling Irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark, and Germany. I *Transport reviews* 28(4). Bloustein School of Planning and Public Policy, Rutgers University.

Region Skåne. (2012). *Förutsättningar för ett låncykelsystem i Skåne, Malmö, Lund och Helsingborg*.

Region Skåne. (2013). *Information om projektet Öresund som cykelregion*. Kristianstad: Region Skåne.

Robertson, K., Bamberg, S., Parkin, J. & Fyhri A. (2013). *Cykelvänlig stad – Betydelsen av stadsutformning och infrastruktur*. (VTI Rapport 769). Linköping: VTI.

Spolander, K. (2013). *Cykling i Sverige – En studie av variationen mellan regioner och kommuner*. Stockholm: Spolander Consulting.

Staffanstorps kommun. (2017). *Pendla med cykel*. Staffanstorp: Staffanstorps kommun.

Staffanstorps kommun. (2011). *Perspektiv 2038*. Staffanstorp: Staffanstorps kommun.

Sveriges Kommuner och Landsting. (2012). *Vägen till ett cykelande samhälle*. Stockholm: SKL.

Trafikanalys. (2016). *RVU Sverige 2015 – 2016. Den internationella resvaneundersökningen*. Stockholm: Trafikanalys.

Trafikverket. (2014b). *Snabba cykelstråk – Idéer och inspiration*. Borlänge: Trafikverket och SKL.

Trafikverket. (2017). *Snabbcykelstråk, E22 Malmö-Lund*. Malmö: Trafikverket.

Trafikverket. (2014a). *Trender i transportsystemet – Trafikverkets omvärldsanalys 2014*. Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket (2013). *Vägledning för regionala cykelplaner*. Borlänge: Trafikverket.

Trivector. (2015). *Cykeln och cyklisten – Omvärld och framtid*. Göteborg: Trivector.

Lagstiftning

SFS 2010:900. Plan- och bygglag. Stockholm: Näringsdepartementet.

