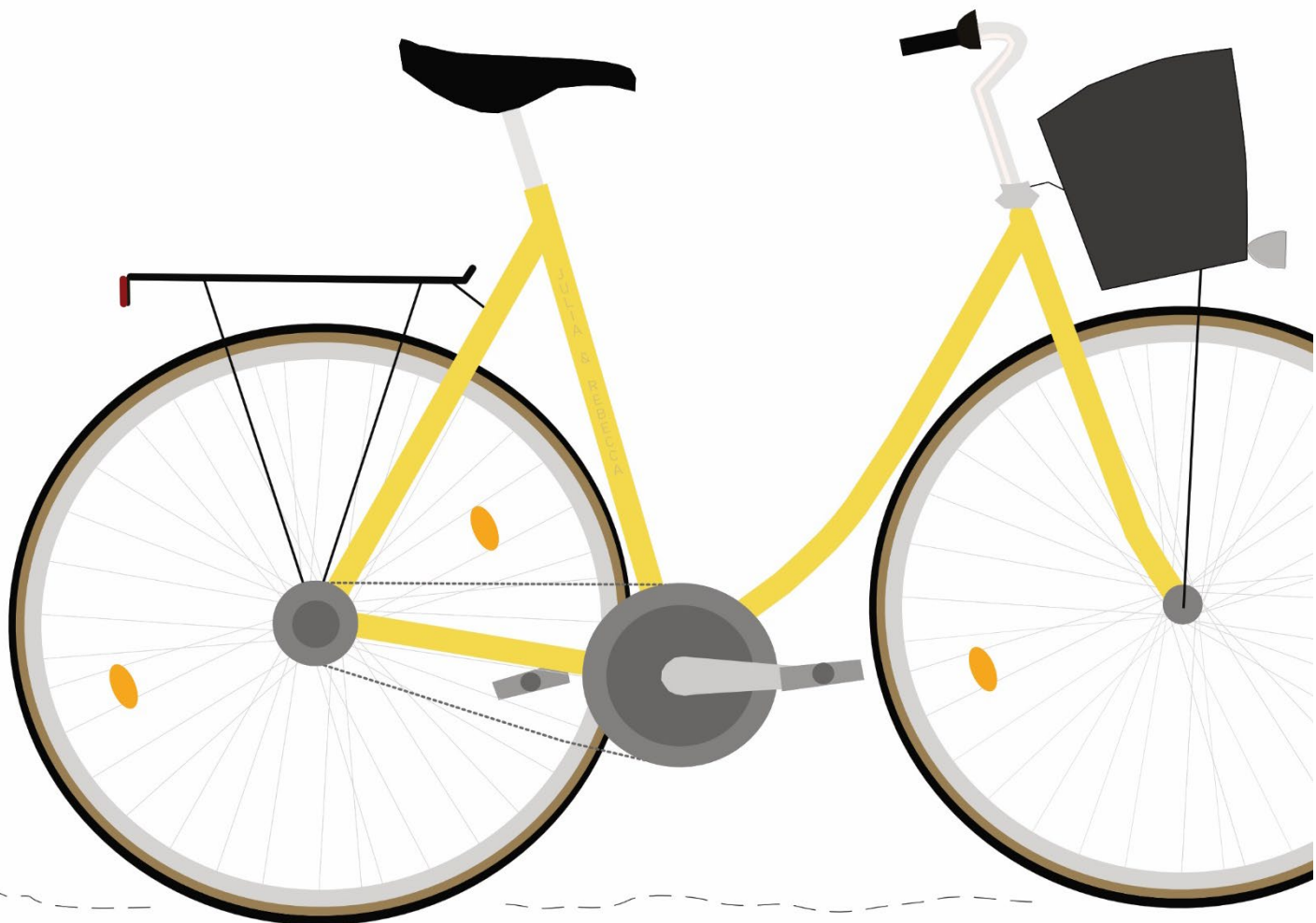




# Dokumenten om det mjuka färdmedlet

- Flerfallsstudie om hur den nationella cykelstrategin behandlas i kommunala cykelstrategier

Kandidatuppsats av Julia Isberg & Rebecca Larsson



*Kandidatprogrammet för Fysisk Planering  
Institutionen för Fysisk Planering  
Blekinge Tekniska Högskola*

Författare: *Julia Isberg & Rebecca Larsson*

Titel: *Dokumenten om det mjuka färdmedlet- Flerfallsstudie om hur den nationella cykelstrategin behandlas i kommunala cykelstrategier*

Handledare: *Olof Woltil*

Examinator: *Jimmie Andersén*

Kurs: *Kandidatarbete, vetenskaplig uppsats FM1496*

Omfattning: *15 hp*

Datum: *2022-05-24*

Utgivningsort: *Karlskrona*

Illustration framsida: *Rebecca Larsson*



**The Swedish School of Planning**  
BLEKINGE INSTITUTE OF TECHNOLOGY

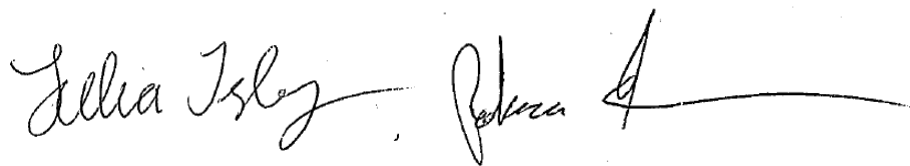
## Förord

Efter 3 år på kandidatprogrammet Fysisk planering har ett intresse för cykelplanering vuxit fram och det har därför varit intressant att fördjupa sig i detta ämne under utbildningens avslutande kandidatuppsats.

Vi vill rikta ett stort tack till vår handledare Olof Woltil för hjälpsam och givande vägledning samt intressanta diskussioner. Vi vill även tacka alla i och kring ritsal C538 som stöttat och bidragit med god stämning under arbetsprocessen.

Slutligen tackar vi varandra för ett fint samarbete och en rolig tid, inte bara vid denna uppsats utan även under hela studietiden.

Julia Isberg & Rebecca Larsson,

Handwritten signatures of Julia Isberg and Rebecca Larsson. The signature of Julia Isberg is on the left, and the signature of Rebecca Larsson is on the right, followed by a long horizontal line.

Karlskrona 2022-05-24

## Sammanfattning

Cykeln som färdmedel bidrar till en rad positiva fördelar som exempelvis förbättrad hälsa och miljö samt attraktivare stadsmiljöer. Idag är cykeln det färdmedel som används minst och för att andelen cyklister ska öka behöver cykeln få mer utrymme i den fysiska planeringen. Det finns idag ingen lagstiftning om att kommuner ska ta fram strategiska dokument om cykelplanering, inte heller om vad de ska innehålla.

Under 2017 antogs Sveriges första nationella cykelstrategi med åtgärder för ökad och säker cykling och kan användas som ett dokument med riktlinjer för hur kommuner ska behandla cykelplanering. Syftet med studien har därför varit att undersöka hur den nationella cykelstrategin kan fungera som styrmedel när lagstiftning saknats. I studien kartläggs det hur den nationella cykelstrategin behandlas i de kommunala cykelstrategierna och om det finns andra perspektiv som behandlas i de kommunala cykelstrategierna men som inte tas upp i den nationella cykelstrategin. I studien kartläggs även hur samverkan och samordning sker inom cykelplanering mellan och inom olika hierarkiska nivåer. Denna kartläggning har gjorts genom teorin om flernivåstyrning.

Studien är en flerfallsstudie där sex mellanstora och mindre kommuner med antagna cykelstrategier efter år 2017 undersökts. Kommunernas cykelstrategier har tolkats utifrån en kvalitativ innehållsanalys. Genom den kvalitativ innehållsanalysen visar resultatet på att den nationella cykelstrategin behandlas i de kommunala strategierna, oavsett om den uttrycks ligga till grund eller inte. Det går även att utläsa ett mönster om att vissa insatsområden berörs mer och andra mindre i olika kommuner. Vissa kommuner har även nämnt andra perspektiv på cykelplanering som exempelvis att fokusera på grupper som cyklar för att konsumera. Slutligen har studien kartlagt att samverkan sker och att den är viktig mellan och inom olika hierarkiska nivåer men att det tillämpas på olika sätt till och mellan olika typer av aktörer.

## **Innehållsförteckning**

<b>1. Inledning och bakgrund</b>	<b>8</b>
<b>1.1 Problemställning</b>	<b>8</b>
<b>1.2 Syfte</b>	<b>9</b>
<b>1.3 Avgränsning</b>	<b>10</b>
<b>1.4 Frågeställningar</b>	<b>11</b>
<b>1.5 Definition av nyckelbegrepp</b>	<b>11</b>
<b>2. Forskningsdesign, metod och empiri</b>	<b>12</b>
<b>2.1 Forskningsdesign- fallstudie</b>	<b>12</b>
<b>2.2 Val av fall</b>	<b>13</b>
2.2.1 Urval	13
<b>2.3 Metodval</b>	<b>13</b>
2.3.1 Kvalitativ innehållsanalys	13
2.3.1.1 Metodkritik	16
<b>2.4 Val av empiri</b>	<b>17</b>
2.4.1 Cykelstrategi för Hjo kommun	17
2.4.2 Strategisk del i Håbo kommuns cykelplan- Cykelstyret	17
2.4.3 Cykelstrategi för Högsby kommun	17
2.4.4 Mora cykelstrategi 2019-2040	17
2.4.5 Cykelstrategi- Skövde kommun (2018)	18
2.4.6 Cykelstrategi 2020-2025- Strategi för ökad och säker cykling i Upplands-Bro kommun	18
2.4.7 Sveriges nationella cykelstrategi	18
2.4.7.1 De fem insatsområdena	18
<b>3. Teoretisk utgångspunkt</b>	<b>24</b>
<b>3.1 Flernivåstyrning</b>	<b>24</b>
<b>4. Kunskapsöversikt</b>	<b>27</b>
<b>4.1 Varför cykling?</b>	<b>27</b>
4.1.1 Miljö	27
4.1.2 Hälsa	27
4.1.3 Barns rörelsefrihet	28
4.1.4 Säkerhet	28
4.1.5 Cykelns påverkan på stadslivet	28
4.1.6 Ekonomisk tillväxt	29
<b>4.2 Cykelanvändandet i Sverige idag</b>	<b>30</b>
<b>4.3 Internationella och nationella mål</b>	<b>31</b>

4.3.1 Agenda 2030	31
4.3.2 Sveriges miljömål	31
4.3.3 Transportpolitiska målen	31
4.3.4 Folkhälsomål	32
<b>4.4 Kommuners arbete med cykelplanering</b>	<b>32</b>
4.4.1 Kommunalt självstyre	33
<b>5. Resultat</b>	<b>34</b>
<b>5.1 Hjo kommun</b>	<b>34</b>
5.1.1 Kommunala cykelstrategins innehåll utifrån den nationella cykelstrategins insatsområden	34
5.1.2 Andra perspektiv som behandlas i den kommunala cykelstrategin	36
5.1.3 Flernivåstyrning i den kommunala cykelstrategin	36
<b>5.2 Håbo kommun</b>	<b>37</b>
5.2.1 Kommunala cykelstrategins innehåll utifrån den nationella cykelstrategins insatsområden	37
5.2.2 Andra perspektiv som behandlas i den kommunala cykelstrategin	39
5.2.3 Flernivåstyrning i den kommunala cykelstrategin	39
<b>5.3 Högsby kommun</b>	<b>40</b>
5.3.1 Kommunala cykelstrategins innehåll utifrån den nationella cykelstrategins insatsområden	40
5.3.2 Andra perspektiv som behandlas i den kommunala cykelstrategin	41
5.3.3 Flernivåstyrning i den kommunala cykelstrategin	41
<b>5.4 Mora kommun</b>	<b>42</b>
5.4.1 Kommunala cykelstrategins innehåll utifrån den nationella cykelstrategins insatsområden	42
5.4.2 Andra perspektiv som behandlas i den kommunala cykelstrategin	45
5.4.3 Flernivåstyrning i den kommunala cykelstrategin	46
<b>5.5 Skövde kommun</b>	<b>47</b>
5.5.1 Kommunala cykelstrategins innehåll utifrån den nationella cykelstrategins insatsområden	47
5.5.2 Andra perspektiv som behandlas i den kommunala cykelstrategin	49
5.5.3 Flernivåstyrning i den kommunala cykelstrategin	49
<b>5.6 Upplands-Bro kommun</b>	<b>50</b>
5.6.1 Kommunala cykelstrategins innehåll utifrån den nationella cykelstrategins insatsområden	50
5.6.2 Andra perspektiv som behandlas i den kommunala cykelstrategin	53
5.6.3 Flernivåstyrning i den kommunala cykelstrategin	53

<b>6. Analys</b>	<b>54</b>
<b>6.1 Kommunala cykelstrategiers behandling av den nationella cykelstrategin</b>	<b>54</b>
6.1.1 Insatsområde 1	54
6.1.2 Insatsområde 2	55
6.1.3 Insatsområde 3	55
6.1.4 Insatsområde 4	56
6.1.5 Insatsområde 5	57
<b>6.2 Andra perspektiv i de kommunala cykelstrategierna</b>	<b>57</b>
<b>6.3 Flernivåstyrning inom de kommunala cykelstrategierna- vertikala och horisontella dimensioner</b>	<b>58</b>
<b>7. Slutsats och diskussion</b>	<b>60</b>
7.1 Slutsats	60
7.2 Diskussion om samverkan och flernivåstyrning	61
7.3 Vidare forskning	61
<b>8. Källförteckning</b>	<b>63</b>
<b>Bilaga 1</b>	

## 1. Inledning och bakgrund

Cykling är ett hälsosamt, miljövänligt, billigt och effektivt färdmedel. En god cykelinfrastruktur medför ökad känsla av frihet och självständighet för individen i trafikmiljön och kan bidra till att det blir mer attraktivt att cykla (Trafikverket 2021:8). Detta kan i sin tur leda till att fler uppnår den rekommenderade dosen av daglig fysisk aktivitet som så ofta kopplas till att vi rör oss för lite (Boverket 2013:12). Vår möjlighet att röra oss i vår närmiljö beror delvis på den bebyggda miljöns utformning. Vi har alla olika levnadsvanor och förutsättningar som påverkar hur vi rör oss i våra vardagsliv (Boverket 2013:12).

I början av 1900-talet skedde resor främst till fots eller på cykel (Emanuel 2012:26). Efter andra världskriget kom Sverige att hamna i en brytningspunkt kring detta avseende. Fler privatpersoner blev ägare till bilar och planeringen av våra städer och landsbygd utformades utefter bilens krav på framkomlighet i stället för cykelns (Emanuel 2012:56-58,180). Idag är cykeln det färdmedel som används minst, jämfört med resor som sker till fots, kollektivt eller med bil (Trafikanalys 2019:1). Enligt Trafikverket cyklade cirka 11 % av befolkningen en genomsnittlig dag i Sverige. Större andel cykelresor gjordes i de större städerna med omgivande kommuner (Trafikanalys 2019:10).

Det är av vikt att samhällsplaneringen främjar en hållbar infrastruktur och ett hållbart transportsystem. Investeringar i cykelinfrastrukturen kan ersätta bilresor för kortare sträckor, vilket medför att det skapas mer attraktiva och hållbara städer. Statliga myndigheter både på nationell och regional nivå har makt att främja en sådan god utveckling (Trafikverket 2021:8-7). Vid kommunal cykelplanering arbetar kommunerna med att uppfylla mål som formulerats utifrån politiska beslut och kommunens egna visioner och förutsättningar. Kommunerna formulerar sina mål själva men utgår från nationella och regionala mål. Exempelvis Agenda 2030, transportpolitiska målen, eller den nationella cykelstrategin med dess fem insatsområden som fungerar som strategier för att främja ökad och säker cykling (Trafikverket 2021:17,7). Målen kan sedan sammanställas i en trafik- eller cykelstrategi som presenterar hur cykelfrågorna ska hanteras och vilka mål och riktlinjer kommunen ska arbeta efter, i ett led mot att lyfta cykelns roll i planeringen (Trafikverket 2021:19). Hur utbredd cykelplaneringen är i respektive kommun varierar. En del kommuner har specifika mål för cykling medan andra formulerar mål kopplade till transportsystemets helhet (Trafikverket 2021:17-18). Åtgärder för cykelplaneringen kan i sin tur leda till bättre samhällsplanering och främja till en mer hållbar samhällsstruktur och ett mer hållbart transportsystem (Trafikverket 2021:9).

### 1.1 Problemställning

Ökad användning av cykeln som färdmedel bidrar till en rad positiva fördelar som exempelvis förbättrad hälsa och miljö samt ett säkrare och attraktivare trafik- och

stadsrum. Det finns därför ett behov av ökad cykelanvändning och ett strategiskt arbete för att uppnå detta. En cykelstrategi kan fungera som ett strategiskt dokument för att vägleda och främja detta arbete och göra cykelplanering till en naturlig del i den fysiska planeringen. Idag saknas det cykelstrategier i flera svenska kommuner (Trafikverket 2020:28). Kunskapsluckan om vad en cykelstrategi kan innehålla och hur den arbetas fram behöver fyllas.

I den kommunala planeringsprocessen är det Plan- och bygglagen som styr framtagandet av översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser. Det finns däremot inga lagstadgade krav på att ta fram strategiska dokument som exempelvis cykelstrategier. Eftersom det inte finns något krav på framtagande finns det heller ingen formell lagstiftning på vad ett sådant dokument bör innehålla. För att ta fram en cykelstrategi finns det däremot andra dokument som kan vägleda inom planeringen (Trafikverket 2021:17). Sedan 2017, framtaget av regeringen, finns Sveriges första nationella cykelstrategi som kan ses som ett samlat dokument där åtgärder för ökad och säker cykling beskrivs. Trafikverket (2021:41) belyser att det finns ett behov för tydlig styrning när det gäller cykelplanering och att nationella mål bör ge väg för en gemensam riktning inom planeringen.

Trots att det inte finns någon lagstiftning om hur strategiska dokument om cykelplanering ska tas fram har kommunen däremot ett stort ansvar för landets cykelinfrastruktur eftersom de är väghållare för mer än 80% av det totala cykelvägnätet. Samtidigt finns det flera internationella och nationella mål som bör implementeras i den kommunala fysiska planeringen. Trafikverket (2020:41) menar att det är viktigt att ansvaret över cykelfrågor sprids både mellan hierarkiska nivåer och inom exempelvis den egna kommunala förvaltningen. Det finns ett problem i att få personer eller en enskild förvaltning ansvarar för frågan när det egentligen krävs en samsyn mellan flera olika förvaltningar och nämnder för att cykelplaneringen ska få genomslag och vara en naturlig del i samhällsplaneringen. Den nationella cykelstrategin är ett steg i att samordna Sveriges cykelplanering och för att knyta ihop nationella mål med kommunala åtgärder och att styrningen ska bli mer tydlig samtidigt som dialog uppmuntras.

## 1.2 Syfte

Syftet är att undersöka hur den nationella cykelstrategin fungerar som ett styrmedel och underlag när lagstiftning saknas. Studien syftar till att kartlägga hur den nationella cykelstrategin behandlas i kommunala cykelstrategier och vilka av de fem nationella insatsområdena som belyses på en lokal nivå. Studien syftar även till att kartlägga om det finns andra perspektiv i de kommunala cykelstrategier som inte tas upp i den nationella cykelstrategin. Genom denna kartläggning är syftet att utläsa mönster för vad kommunerna anser är viktigt att lyfta i sina strategier. Den analyserade empirin i de utvalda kommunerna ska sedan jämföras för att skapa en generaliserad bild över vilket innehåll som behandlas i kommunala cykelstrategier. Med anledning av den hierarkiska

skillnaden mellan den nationella cykelstrategin och de kommunala cykelstrategierna är det även motiverat att kartlägga hur ansvar kring cykelplanering samordnas och sprids mellan och inom de olika nivåerna inom planeringen.

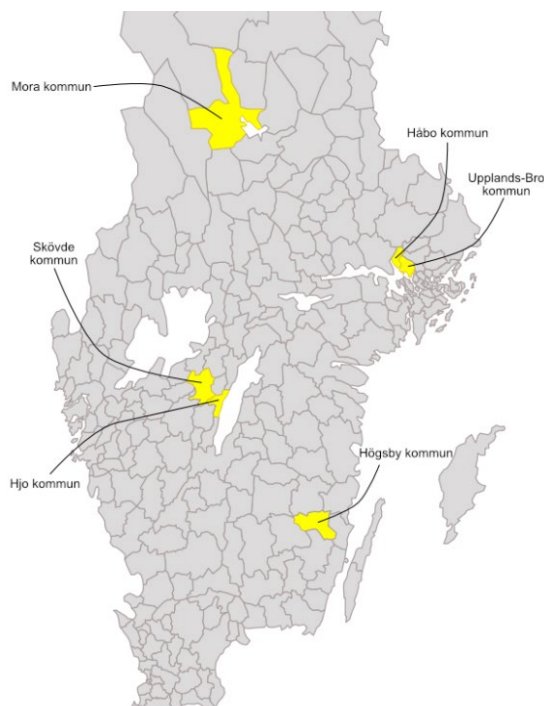
### 1.3 Avgränsning

I flera kommuner beskrivs cykelplaneringen i omfattande trafikstrategier men i denna undersökning undersöks bara dokument som är självständiga cykelstrategier. 2017 antogs Sveriges första nationella cykelstrategi av regeringen och för att kunna undersöka hur kommunala cykelstrategier förhåller sig till denna strategi har endast cykelstrategier som antagits efter 2017 granskats. Det kan diskuteras huruvida cykelstrategier som antagits tätt inpå 2017 har hunnit implementera de nationella insatsområdena i sin kommunala plan. Samtidigt startade framtagandet av den nationella cykelstrategin 2015 och har tagits fram i en process som inneburit breda och nära samtal med kommuner, myndigheter och intresseorganisationer (Näringsdepartementet 2015). En kommun som arbetat med att ta fram en cykelstrategi under denna tidsperiod bör därför ha varit medveten om arbetet med framtagande av en nationell cykelstrategi.

Den största potentialen till att arbeta med effektiv cykelplanering finns ofta i storstadsregionerna där cykelinfrastrukturen ofta är mer sammanhängande och där målpunkterna ligger närmre varandra (Trafikverket 2021:11). Det är därför väsentligt att bortse från de stora kommunerna för att i denna studie i stället sätta de mellanstora och mindre kommunerna i fokus och undersöka hur dessa arbetar med cykelplanering. De valda kommunerna ingår i grupperna mellanstora kommuner och mindre kommuner som innebär en folkmängd på max 59 999 invånare (Statistikmyndigheten SCB 2022). Totalt 251 av 290 svenska kommuner klassas som mellanstora eller mindre kommuner vilket gör att resultatet från studien kan generaliseras till stora delar av landets kommuner.

Utifrån valda kommungrupper samt kriteriet om kommunala cykelstrategier antagna efter 2017 har följande kommuner slumpmässigt valts ut som lämpliga för studien (inom parentes anges vilket året planen är antagen):

- Hjo (2021)
- Håbo (2021)
- Högsby (2019)
- Mora (2018)
- Skövde (2018)
- Upplands-Bro (2019)



Figur 1. Karta över utvalda kommuner. Källa kartmaterial: Statistikmyndigheten SCB.

## 1.4 Frågeställningar

1. Hur behandlas de fem utpekade insatsområden från den nationella cykelstrategin i mellanstora och mindre kommuners cykelstrategier antagna efter 2017?
2. Finns det perspektiv i kommunernas cykelstrategier som inte behandlas i den nationella cykelstrategin och hur formuleras dessa perspektiv i det kommunala dokumentet?
- 3a. Vilka likheter och skillnader finns det mellan de utvalda kommunerna när det handlar om samverkan och styrning mellan internationell, nationell, regional och lokal nivå i de kommunala cykelstrategierna?
- 3b. Vilka likheter och skillnader finns det mellan de utvalda kommunerna när det handlar om samverkan och styrning inom den lokala nivån?

## 1.5 Definition av nyckelbegrepp

*Cykelplanering:* Utveckling av cykelns roll i den fysiska planeringen. Detta sker i samverkan mellan olika aktörer som alla på något sätt påverkar eller har ansvar för hur utformning och infrastrukturen för cykeln planeras (Trafikverket 2021:11).

*Cykelanvändning:* Studiens definition av begreppet används vid all typ av cykling och syftar till att beskriva den grupp av människor som cyklar.

*Strategier:* Metod att långsiktigt och övergripande leda något, exempelvis en aktör i önskad riktning. Definitionen är förenklad utifrån Svenska Akademiens ordbok (1991) definition.

*Insatsområde:* När begreppet nämns syftar det till ett av de fem insatsområdena som den nationella cykelstrategin beskriver. I studien och i den nationella cykelstrategin tolkas begreppet syfta till förbättringar och åtgärder för ökad och säker cykling.

## 2. Forskningsdesign, metod och empiri

I följande avsnitt presenteras och beskrivs det tillvägagångssätt som använts för att genomföra studien. Först beskrivs fallstudie som studiens forskningsdesign. Vidare redogörs det för kvalitativ innehållsanalys som är studiens metod som använts för att analysera uppsatsens empiriska material. Slutligen presenteras det empiriska material som ämnas undersökas och analyseras.

### 2.1 Forskningsdesign- fallstudie

För att kunna besvara frågeställningarna om hur olika kommuner arbetar med cykelplanering och strategier för att uppnå sina mål har fallstudie valts ut som den mest effektiva forskningsdesignen. Genom fallstudier undersöktes det även hur de olika kommunerna förhåller sig till nationella dokument. Genom fallstudie som forskningsdesign har de olika kommunernas cykelstrategier kunnat studeras mer detaljerat och djupgående. Eftersom sex olika cykelstrategier från sex olika kommuner har granskats blir designen på hela studien en flerfallsstudie där flera fall granskats ingående samtidigt. Vid en flerfallsstudie kan ett mer generaliserbart resultat uppkomma och syftet är att nå det generella genom att undersöka det specifika (Johansson 2000:66, Denscombe 2018:85).

Fallstudieforskning innebär att studera ett specifikt fall för att förstå dess komplexitet och unika egenskaper samt att förståelsen blir mer djupgående. Ett fall kan vara bland annat en viss organisation, person eller händelse men kräver tydliga gränser och att det är en helt fristående enhet för att kunna studeras (Denscombe 2018:86). Fallstudier kan vara både kvantitativa och kvalitativa (Bryman 2018:96-98). I följande studie har en mer kvalitativ inriktning tagits för att kunna förstå ett fall mer ingående. Inom fallstudieforskning kan olika typer av fall kategoriseras. I följande undersökning har de sex fallen valts ut som *representativa fall*. Det innebär att kommunernas cykelstrategier inte på något sätt valts ut som extrema utan kan bara ses som exempel i en mer generell kategori (Bryman 2018:99). I denna studie har de utvalda kommunerna studerats som exempel av svenska mellanstora eller mindre kommuner.

Genom att göra fallstudier på de sex kommunernas cykelstrategier har dessa studerats mer detaljrikt och utifrån detta har sedan en analys genomförts. I studien undersöks det om de teoretiska utgångspunkter som har presenterats i uppsatsen har något stöd i den empiriska data och om detta sedan kan generaliseras i ett större sammanhang. När observationer görs på de olika kommunerna genom fallstudierna och teorin sedan prövas sätts detta forskningssätt inom den induktiva traditionen gällande förhållandet mellan teori och praktisk forskning (Bryman 2018:101).

## 2.2 Val av fall

I följande studie har sex kommuner valts ut vars cykelstrategier har granskat som unika fall.

För att kunna svara på frågeställningarna har kriterierna för de utvalda kommunerna varit:

- Kommuner som kategoriseras som mellanstora kommuner eller mindre kommuner (Statistikmyndigheten SCB 2021).
- Kommuner med cykelstrategier antagna efter 2017 då den första svenska nationella cykelstrategin antogs.

### 2.2.1 Urval

I studien genomförs ett obundet slumpmässigt urval utifrån en bestämd population som i studien är 251 kommuner. Metoden bygger på att varje enhet i populationen har lika stor chans att komma med i urvalet (Bryman 2018:231).

Enheterna i populationen är beskrivna efter namn på kommun och befolkningsmängd och är listade i slumpmässig ordning gjord av dataprogrammet Excel. En tredje part har sedan valt ut siffror som representerar en enhet. När en enhet, en kommun, har valts fram undersöks det om kommunen har en cykelstrategi antagen efter 2017 efter kriteriet i val av fall. I den händelse att kommunen uppfyller kriteriet tas enheten med i studien. Urvalet sker fram till att sex lämpliga kommuner med cykelstrategier har tagits fram.

## 2.3 Metodval

Studien har byggt på att analysera kommunernas cykelstrategi och dess behandling av den Nationella cykelstrategin. Detta har krävt en tolkning av innehållet i dokumenten, därför har valet av en kvalitativ innehållsanalys varit relevant.

### 2.3.1 Kvalitativ innehållsanalys

En innehållsanalys definieras som en metod för att mäta vissa företeelser och mönster i en text, metoden kan utgå ifrån en kvantitativ eller kvalitativ forskningsstrategi. I studiens metod har ett kvalitativt angreppssätt tillämpats. Detta eftersom studien har krävt en mer djupgående tolkning av texten än att enbart räkna eller mäta specifika ord eller begrepp, vars metod vanligtvis förknippas med kvantitativ innehållsanalys (Bergström & Boréus 2012:50).

I metoden har ett kodschema tagits fram och använts för tolkning av textmaterialet. Analys via kodschemat har genomförts med två olika inriktningar, den första analysen har byggts på en teoridriven innehållsanalys och den andra en datadriven innehållsanalys. Teoridriven innehållsanalys innebär att materialet tolkas utifrån en deduktiv ansats, det vill säga utifrån teori eller ramverk. Utifrån dessa ställs olika kategorier upp som texten tolkas utifrån (Schreier 2012:84-85). I studien har den

nationella cykelstrategin och dessa insatsområden använts som ramverk. En djupare förståelse för de fem insatsområden och dess kategorier går att finna under kapitel 2.4.7.1. För att knyta ihop studien med teorin har två kategorier om olika dimensioner i kodschemat lagts till. Kategorierna har syftat till att besvara om det skett en spridning av beslutspåverkande information mellan internationell, nationell, regional och kommunal nivå samt via andra aktörer. Förklaring och tillämpning av teorin samt dess olika dimensioner går att läsa i kapitel 3. Det andra steget i analysmetoden har varit att genomföra en datadriven innehållsanalys som i stället inneburit en induktiv ansats. Där har en tolkning av texten genomförts och nya kategorier som inte funnits i det existerande ramverket skapats utifrån empirin (Schreier 2012:84,87-89).

Processen för att genomföra innehållsanalys består vanligtvis av sex olika steg där ett av stegen tagits bort eftersom det endast lämpar sig för kvantitativ undersökning. Nedan beskrivs de fem stegen för studiens kvalitativa innehållsanalys:

- Steg 1: Välja ut lämpligt material att analysera med tydliga och motiverade urvalskriterier. I denna studie är det de sex kommunernas cykelstrategier som har analyserats.
- Steg 2: Skapa en helhetsbild genom att läsa igenom texterna och få grepp om dess innehåll. Därefter bryts materialet ner i mindre delar för att lyfta fram det väsentliga.
- Steg 3a: Enligt den teoridrivna innehållsanalysen ställs de utarbetade kategorierna upp för att texten ska kunna koda inom dessa.  
Steg 3b: I den datadrivna innehållsanalysen skapas kategorier utifrån den text som tolkas.
- Steg 4: För att kunna placera den tolkade texten inom olika kategorier koda den till mindre enheter som mer detaljerat visar vad texten handlar om. I studien har dessa koder sedan satts in i sitt sammanhang och sammanfattats till ett resultat.
- Steg 5: Efter att texterna kategoriserats och kodats genomförs en analys, där kodernas betydelse och dess förhållande till varandra analyseras (Denscombe 2018:402-403).

För att kunna utföra kvalitativ innehållsanalys behövdes alltså ett kodschema ställas upp och som ovan nämnt är det den nationella cykelstrategin som i förväg fungerat som ett utarbetat ramverk och kodschema. Vid framtagandet av kodschemat har schemat delats in i olika teman där rubriken för varje insatsområde är ett tema. Ett tema är ett sammanhängande ämne och besvarar övergripande vad texten handlar om. Inom varje tema sattes olika kategorier upp (Lundman & Granheim 2017:226). Kategorier är de underrubriker som är nämnda i den nationella cykelstrategin. Kategorier ska vara tydliga uppdelningar så att innehållet i texten kan tolkas tillhöra rätt kategori. Kategorin ska alltså vara både uttömmande och uteslutande men i vissa fall kan texten tolkas tillhöra flera olika kategorier alternativt inte passa in på någon av de bestämda kategorierna.

För att kunna analysera texten och fördela texten i de olika kategorierna gjordes analysen i olika steg från en grov indelning ner till förenklade koder. För att se exempel på studiens kodschema, se tabell 1. Först undersöktes en domän av texten vilket innebär en grov del av en text om ett specifikt ämne, exempelvis ett kapitel (Lundman & Granheim 2017:224). Inom varje domän analyserades texten vidare genom att undersöka meningsenheter. En meningsenhet är en textdel som är meningsbärande och innehåller ord, meningar och stycken som betyder något för texten. Dessa meningsenheter bör vara lagom stora så att de kan hanteras vid tolkningen och inte vara alltför stora med risk att information förloras. De ska inte heller vara för små då textmaterialet kan analyseras alltför fragmenterat (Lundman & Granheim 2017:224-225). Utifrån meningsenheterna utfördes sedan en kondensering av texten vilket vidare abstraherades upp till olika koder. Koderna är slutligen det som föll inom de olika uppsatta kategorierna.

Att utföra en kondensering innebär att texten görs kortare där det centrala och väsentliga innehållet lyfts fram. Den slutliga koden blir alltså de mest meningsbärande begreppen som blir som en etikett för hela meningsenheten (Lundman & Granheim 2017:225).

<b>Tema</b>	<b>Kategori</b>	<b>Domän</b>	<b>Meningsenhet</b>	<b>Kondensering</b>	<b>Kod</b>	<b>Sida</b>
<i>Lyfta cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen.</i>	<i>Planera för ökat cyklande och mer cykelvänliga samhällen</i>	Kapitel/ del av cykelstrategin som behandlar detta.	Textstycke som behandlar kategorin.	Förenklad text med centrala och väsentliga begrepp.	Slutlig etikett på meningsenheten.	s.x

Tabell 1. Exempel på kodschema med upprättade teman och kategorier utifrån den nationella cykelstrategin.

Det ovannämnda tillvägagångssättet hjälper till att besvara frågan om hur de olika insatsområdena från den nationella cykelstrategin behandlas i de kommunala cykelstrategierna. Flera av de fem insatsområdena och dess kategorier går ihop med varandra och kan tolkas beskriva samma område vilket har gjort att flera meningsenheter i vissa fall hamnat under olika kategorier.

Eftersom studien även syftade till att undersöka om det fanns andra perspektiv som tas upp i de kommunala cykelstrategierna och inte i den nationella cykelstrategin krävdes även en induktiv ansats med att en datadriven innehållsanalys genomfördes i nästa steg. Ett kodschema sattes upp enligt samma struktur men i detta steg analyserades texten utan några befintliga kategorier att utgå ifrån. De grövre domänerna identifierades och meningsenheter identifierades. Från dessa meningsenheter kondenserades texten till koder. Koderna skapade sedan kategorier vilka visade på perspektiv som kommunerna själva formulerat och ej fanns med bland den nationella cykelstrategins insatsområden.

Slutligen, har resultatet som tagits fram genom kodschemat jämförts och diskuterats i analysdelen. Resultatet har därmed besvarat vilka likheter och skillnader det finns i de kommunala cykelstrategiernas innehåll samt hur samverkan mellan nationell och kommunal nivå har påverkat detta.

### 2.3.1.1 Metodkritik

Innan studien påbörjas är det viktigt att metodens förhållningssätt fastställts. Detta eftersom processen att tolka de skriftliga texterna och dokumenten blir enklare om det finns större chans att de bestämda frågeställningarna blir besvarade (Denscombe 2018:402). Det är även viktigt att bygga upp en god grund med kunskap för att inte tappa kontexten till det som studien ämnat att undersöka (Höglund Nielsen & Granskär 2017:221). I studien har bland annat en kunskapsöversikt arbetats fram som innehåller ämnesområden kopplat till det som studien syftar till att undersöka. Det har medfört en god grund av kunskap som bidrar till att studien inte tappat kontexten till det som undersökts.

Forskning syftar till att finna ny kunskap men det finns oftast inte en sann bild av det som undersökts, utan flera alternativa tolkningar (Höglund Nielsen & Granskär 2017:230). En kvalitativ innehållsanalys handlar om att tolka och beskriva innehållet samt hantera textens underförstådda meningar. I alla texter som tolkas finns ett så kallat manifest innehåll och ett latent innehåll. Det manifesta innehållet är det uppenbara innehållet, det som texten säger och som går att läsa sig till medan det latent innehåll handlar om det underliggande budskapet, det som sägs mellan raderna. Beroende på vilket typ av innehåll som texten har påverkar resultatets abstraktions- och tolkningsnivåer som i sin tur präglar studiens trovärdighet (Höglund Nielsen & Granskär 2017:221-222). Förhållningssätt till dessa olika abstraktions- och tolkningsnivåer kan både vara en fördel men även medföra problem. En studie med enbart manifest innehåll kan resultera i för konkret innehåll, vilket medför att helheten förstörs. Det krävs en abstraktion och tolkning för att resultatet ska bli förståelig och ha en större mening. En studie som bygger på en djupare tolkning kan underlätta vid kategorisering och tolkning av texten eftersom en djupare tolkning medför att sammanhang och mönster mellan de olika kategorierna lättare går att finna. Dock ställer en blandning av dessa kategoriseringar krav på att studien visar på ytterligare åtgärder för att visa på sin trovärdighet. Tolkningen av texten påverkas också av forskarens tidigare kunskap, erfarenheter och förutfattade meningar (Höglund Nielsen & Granskär 2017:230-231). I studien har en blandning av abstraktion och tolkning av de kommunala dokumenten skett vilket har medfört att resultatet visat på mönster, skillnader och likheter som går att återfinna i den nationella cykelstrategin. Tolkningen och kodningen av kategorierna har även påverkats av tidigare kunskaper inom fysisk planering och erfarenheter, vilket också har kommit att påverka resultatet.

En ytterligare viktig aspekt i en studie är dess trovärdighet, att studien genomsyras av en röd tråd där alla delar hänger samman med varandra. Detta för att studien ska ge ett

giltigt resultat och beskriver det som den är syftar till att göra. Tillförlitligheten i arbetet är även nödvändig, det vill säga att studiens olika ställningstaganden under hela forskningsprocessen motiveras och klargörs. Detta för att möjliggöra för att samma tillämpningsprocessen kan appliceras på en annan studie och generera samma resultat. Slutligen, är det studiens förhållningssätt som avgör om det är överförbart eller ej (Höglund Nielsen & Granskär 2017:230-232). I studien har de olika ställningstaganden, tillämpningar för metoden och utformningen av kodschemat motiveras väl, vilket har medfört att studien håller en trovärdighet, tillförlitlighet och överförbarhet.

## **2.4 Val av empiri**

För att kunna genomföra metoden har lämplig empiri valts ut för att kunna granskas. Nedan presenteras kort de sex utvalda kommunernas cykelstrategier. I den senare delen av kapitlet presenterar den svenska nationella cykelstrategin som har används som ett analytiskt ramverk för att undersöka de olika fallen.

### **2.4.1 Cykelstrategi för Hjo kommun**

Hjo kommun tillhör Västra Götalandsregionen. Kommunen hade den 31 december 2021 9 233 invånare (Statistikmyndigheten SCB 2022). Hjos cykelstrategi är antagen 2021 och har ett tidsperspektiv till 2025 (Hjo kommun 2021:2). I cykelstrategin beskrivs det inte vilken enhet eller sektor inom kommunen som har ansvarat för framtagande av cykelplanen.

### **2.4.2 Strategisk del i Håbo kommuns cykelplan- Cykelstyret**

Håbo kommun tillhör region Uppsala, kommunen hade den 31 december 2021 22 344 invånare (Statistikmyndigheten SCB 2022). Håbo kommuns cykelstrategi Cykelstyret antogs 2021 (Håbo kommun 2021a). Strategin är tillsammans med dokumenten Ramverket och Åtgärdshjulet en del av kommunens cykelplan. Cykelstyret har tagits fram av tjänstepersoner från plan- och exploateringsavdelningen samt gatu- och parkavdelningen på tekniska förvaltningen (Håbo kommun 2021b:2-3).

### **2.4.3 Cykelstrategi för Högsby kommun**

Högsby kommun tillhör region Kalmar och hade den 31 december 2021 5 645 invånare (Statistikmyndigheten SCB 2022). Högsbys kommuns cykelstrategi antogs 2019 och är framtagen av Miljö- och byggkontoret och Östra Smålands kommunala tekniska förbund (Högsby kommun 2019:1-2).

### **2.4.4 Mora cykelstrategi 2019-2040**

Mora kommun tillhör region Dalarna. Kommunen hade den 31 december 2021 20 670 invånare (Statistikmyndigheten SCB 2022). Mora cykelstrategi fastställdes 2018 och består av en strategidel och en handlingsplan (Mora kommun 2018:2-4). I cykelstrategin beskrivs det inte vilken enhet eller sektor inom kommunen som har ansvarat för framtagande av cykelplanen.

#### 2.4.5 Cykelstrategi- Skövde kommun (2018)

Skövde kommun tillhör Västra Götalandsregionen. Kommunen hade den 31 december 2021 57 016 invånare (Statistikmyndigheten SCB 2022). Skövde kommuns cykelstrategi upprättades 2018 och är en fördjupning av kommunens trafikstrategi som antogs 2012. I kommunen är det planenheten inom sektor samhällsbyggnads som har haft i uppdrag att ta fram cykelstrategin tillsammans med en projektgrupp. Kommunstyrelsen har fungerat som styrgrupp (Skövde kommun 2018:2).

#### 2.4.6 Cykelstrategi 2020-2025- Strategi för ökad och säker cykling i Upplands-Bro kommun

Upplands-Bro kommun tillhör region Stockholm. Kommunen hade den 31 december 2021 31 082 invånare (Statistikmyndigheten SCB 2022). I kommunen är det Tekniska avdelningen som har ansvarat för att ta fram Upplands-Bros cykelstrategi och den antogs 2019. Planen gäller mellan 2020 och 2025. Sedan tidigare har kommunen en gång- och cykelplan med konkreta åtgärder för utbyggnad av gång- och cykelnätet (Upplands-Bro 2019:4-5).

#### 2.4.7 Sveriges nationella cykelstrategi

Den svenska regeringen antog 2017 Sveriges första nationella cykelstrategi "*En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet*". Med denna strategi ville regeringen främja en ökad och säker cykling och skapa långsiktiga och hållbara transportlösningar för cykling. Strategin ska fungera som en plattform där aktörerna kan hämta information och genom denna fortsätta sitt arbete inom cykelplaneringen. Strategidokumentet ska även följas upp och med tiden vidareutvecklas (Näringsdepartementet 2017).

I den nationella cykelstrategin betonas det att arbetet för att kunna förverkliga strategin bygger på att aktörerna följer dagens ansvarsfördelning och visar upp en vilja och förmåga att arbeta enligt strategin. För att ta fram strategin har därför en dialog förts med berörda aktörer som kan vara både kommuner, myndigheter och ideella organisationer.

Den nationella cykelstrategins disposition är upplagd genom att först beskriva nuläget och utmaningar inom dagens cykelfrågor. Efter redovisas fem insatsområden som ska prioriteras för att föra arbetet kring ett långsiktigt och hållbart cykelanvändande framåt. Hela strategin utgår även från globala och nationella mål som Agenda 2030 och Sveriges miljömål (Regeringskansliet 2017).

##### 2.4.7.1 De fem insatsområdena

Nedan beskrivs de fem insatsområdena som lyft i den nationella cykelstrategin, dessa kommer delvis ligga till grund för undersökningen i denna studie. De fem insatsområdena innehåller underrubriker som i metoddelen benämns som kategorier.

## **Insatsområde 1: Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen**

*Planera för ökat cyklande och mer cykelvänliga samhällen:*

Det första insatsområdet belyser vikten av att lyfta cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen. Detta eftersom cykeltrafiken har fått en större roll i vårt samhälle och trafiksystem men behöver fortsätta öka för att främja det hållbara transportsystemet. Att prioritera cykelanvändningen i samhällsplaneringen handlar till stor del om att ändra beteende och få fler människor att välja cykeln framför bilen, framför allt vid kortare resor. För att få en beteendeförändring är det viktigt att skapa miljöer som främjar cykelanvändning och detta planeras för redan i början planeringsprocessen. Detta gäller både vid planering av nya miljöer och vid anpassning och utformning av befintliga miljöer. Cykelplanering bör alltså implementeras redan i översiktsplanen och vara en naturlig del i framtagandet av detaljplaner. Miljöer som främjar cykelanvändning är ofta täta och cykelnätet är tillgängligt och väl sammanhållet eftersom tid och distans är viktiga faktorer i frågan om vilket färdmedel som väljs. Vidare är det viktigt att betydande målpunkter placeras så de är lätta att nå via cykelvägnätet. Samtidigt som det är viktigt att fortsätta skapa attraktiva och hållbara miljöer med parker och grönytor (Regeringskansliet 2017:16).

Andra sätt att arbeta med att lyfta cykelplaneringens betydelse är genom olika modeller som exempelvis Fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt att pröva förbättringar i transportsystemet. De två första stegen handlar om att ändra beteende och genomföra åtgärder i den befintliga infrastrukturen för att i de två sista stegen ta till mer omfattande åtgärder som att bygga om eller bygga nytt, om det krävs (Regeringskansliet 2017:17).

Det är även av vikt att tänka på hela-resan-perspektivet vilket betyder en stor samverkan med andra trafikslag. Exempelvis kan cyklisten cykla till tåget för att sedan resa vidare. Att möjliggöra sådana effektiva och hållbara resor kräver samverkan med olika aktörer inom trafiksektorn. För att lyfta cykelns roll är det även viktigt att fortsätta forska och sprida kunskap om cykelns plats i samhällsplanering. Det är även viktigt att belysa och sprida goda exempel på åtgärder som utförs inom ramen för att främja en säker och ökad cykling vilket kan inspirera andra aktörer att utveckla sitt arbete inom området (Regeringskansliet 2017:18).

## **Insatsområde 2: Öka fokus på grupper av cyklister**

Nästa insatsområden visar på åtgärder och effekter för att ändra beteende hos befintliga och potentiella grupper av cyklister.

*Öka barns och ungas cyklande:*

Barn och unga är den största gruppen av cyklister idag men behöver öka för att förhindra stillasittande i ung ålder. Cykelanvändning bland barn och unga förbättrar deras fysiska rörlighet, främjar hälsan och ökar deras självkänsla när de får möjlighet att röra sig till målpunkter själva. Vid fokus på denna grupp är det viktigt att påverka och

skapa ett hållbart beteende redan i ung ålder så att detta håller i när barnen sedan växer upp. Ett sätt kan vara att bedriva trafikundervisning i skolan och andra utbildningskampanjer bland barn (Regeringskansliet 2017:18-19).

*Öka cyklandet samt få nya grupper av cyklister:*

Det finns olika grupper att ta hänsyn till vid cykelplaneringen exempelvis vardagscyklister, fritidscyklister eller snabbcyklister. Oavsett anledning till varför en person cyklar är det övergripande målet att cykelanvändningen inom alla grupper ska öka, både för befintliga och potentiella cyklister. Regeringen vill att detta ska ske genom bland annat beteendeförändring. Genom att införa åtgärder som information och kommunikation om cykelns fördelar kan det medföra att trafikanterna gör mer medvetna val av färdmedel och utrustning (Regeringskansliet 2017:19).

*Skapa bättre förutsättningar för asylsökande, nyanlända och andra utrikes födda att cykla:*

En annan grupp som behöver ett ökat fokus är asylsökande, nyanlända och utrikes födda. Genom att öka tillgängligheten för dessa att cykla blir de lättare en del av samhället och lär sig samtidigt svenska trafikregler. Genom cykeln kan de mer självständigt, enkelt och billigt ta sig till olika målpunkter (Regeringskansliet 2017:19).

*Främja pendlingsresor på cykel:*

Cykelinfrastrukturen behöver även ta hänsyn till cyklister som arbetspendlar, som ofta cyklar både längre och i en snabbare hastighet. För dessa krävs gena och hinderfria cykelvägar som gör det effektivt att cykla. Ett sätt att främja arbetspendling på cykel är att skapa snabbcykelstråk mellan olika tätorter eller kommuner. Arbetsplatser kan även jobba vidare med förmåner som personalcyklar som ersätter bilen vid exempelvis arbetsresor (Regeringskansliet 2017:20).

*Främja en ökad turist- och rekreationscykling:*

Slutligen finns turist- och rekreationscykling. Dessa kräver bra cykelleder som det är lätt att ta sig fram på men även olika upplevelser längs vägen. Dessa cykelleder kan exempelvis ledas via olika turistmål eller natursköna landskap och kan med fördel erbjuda övernattningsmöjligheter (Regeringskansliet 2017:20).

### **Insatsområde 3: Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur**

I det tredje insatsområdet ser regeringen ett behov att utveckla både det befintliga cykelvägnätet och skapa nya cykelförbindelser.

*Mer enhetligt och funktionellt cykelvägnät samt fler demonstrationsprojekt:*

Cykelvägarna behöver utvecklas så att cyklisterna har ett specifikt rum att röra sig i, som främjar både cyklandet och säkerheten för cyklisterna. För att öka cykelanvändandet och göra det attraktivt att cykla behöver cykelvägnätet vara sammanhängande, både på lokal och regional nivå. Det är väsentligt att cykelvägnätet kopplas till olika målpunkter och att cykelnätet är välskyltat. God tillgänglighet och

framkomlighet är också viktigt för att cykelnätet ska kunna användas av olika grupper i samhället. Regeringen ser även behov av att cykelinfrastrukturen utvecklas på så sätt att den klarar av en större mångfald av cyklister. Snabbare cyklister, fritidscyklister, motionärer, nya cykelfordon och gående ska alla kunna samsas om ytan. I fall där många färdmedel samsas om samma yta kan en separering eller andra lösningar, exempelvis cykelgator, vara nödvändiga för att se till så att de olika grupperna kan ta sig fram säkert. För att ytterligare göra cyklingen smidigare och mer attraktiv finns det behov av fler cykelparkeringar, nya ytbeläggningar och nya innovativa lösningar. Den kommande utveckling som påverkar cykelanvändandet och dess infrastruktur ska stärka även gång- och kollektivtrafiken (Regeringskansliet 2017:20).

#### *Förbättra drift och underhåll på vägnätet för cykeltrafik:*

En förbättrad drift och underhåll av cykelvägnätet menar regeringen kan ge ökad betydelse för att fler ska vilja cykla. Underhåll och skötsel av cykelvägnätet avses öka trafiksäkerheten för cyklister. Cyklister skadas oftast mest allvarligast i singelolyckor och av dessa är det 60% som orsakas främst av underlag och drift, den största olycksorsaken påverkas av halt underlag. Detta behöver åtgärdas genom fortsatt arbete, exempelvis genom justering av kantsten, barmarksunderhåll eller genom att införa fler årliga kontroller och nulägesanalyser av cykelvägnätet kan drift och underhåll förbättras. Nya effektiva lösningar och maskiner kan också bidra till utvecklingen. Det är viktigt att väghållare på både nationell och lokal nivå behöver arbeta tillsammans för att skapa en ökad samsyn vilken standard som cykelvägnätet behöver. Drift och underhåll bör även inriktas på cykelinfrastruktur gällande vägvisning och serviceanläggningar (Regeringskansliet 2017:21-22).

#### *Samsyn på kategorisering och standardnivåer:*

För att kunna utveckla cykelanvändningen krävs en större gemensam samsyn gällande cykelvägnätet. En enhetlig syn på kategorisering av cykelvägar kan leda till en gemensam standard för drift och underhåll. Med förbättrad samsyn skulle gemensamma data kunna sammanställas och användas i nya innovationer som exempelvis appar eller cykelreseplanerare som uppmuntrar till cykling (Regeringskansliet 2017:21-22).

#### **Insatsområde 4: Främja en säker cykeltrafik**

Det fjärde insatsområdet berör åtgärder för att det ska bli säkrare att cykla. Antalet omkomna cyklister i trafiken har minskat de senaste 20 åren men utav de olika trafikslagen i trafiken är det främst cyklister som skadas allvarligt. Det behövs mer kunskap kring samspelet mellan cyklisten och andra trafikanter och cyklisters utrustning, åtgärder för underhåll exempelvis halkbekämpning och mer generell kunskap kring säkerhetsåtgärder (Regeringskansliet 2017:22).

#### *Skapa en säkrare infrastruktur och förbättrad drift och underhåll:*

Cykelinfrastrukturens utformning och underhåll ska anpassas efter cyklisternas behov. I möjligaste mån bör trafikslagen separeras och det behöver göras utrymme för cyklister så att de känner sig säkra och trygga i trafiken. Underhållet är också viktigt

för att förhindra olyckor som sker vid halka eller ojämnt underlag (Regeringskansliet 2017:22).

#### *Anpassade hastigheter:*

I miljöer där trafikslag samsas om ytan måste hastigheten anpassas till cyklisten. Det är viktigt att studera hastighetsgränser inom olika miljöer i den fysiska planeringen. Kommuner behöver aktivt arbeta med att justera hastigheten i miljöer där många oskyddade trafikanter rör sig. Anpassade hastigheter kan medföra att fler cyklister upplever ökad trafiksäkerhet vilket kan leda till att fler vill cykla (Regeringskansliet 2017:22-23).

#### *Säkrare fordon:*

Allvarliga olyckor inkluderar ofta motordrivna fordon. För att göra säkerheten för cyklisterna tryggare spelar det därför roll för hur bilar är utformade. Det ställs krav på tillverkare att skapa säkrare fordon för att motverka olyckor för cyklister där motorfordon är inkluderade (Regeringskansliet 2017:23).

#### *Bättre skydd och information:*

Slutligen behöver kunskap och information om hur cyklister kan undvika allvarliga olyckor marknadsföras, exempelvis information kring cykelhjälmsanvändning. Det är även viktigt att upplysa folk om sitt ansvar att ta del av trafikregler och att försäkra sig själva där försäkringsbolag exempelvis skulle kunna ta fram anpassade försäkringar till cyklister och deras behov (Regeringskansliet 2017:23).

### **Insatsområde 5: Forskning och innovation**

Det femte insatsområdet beskriver vikten av fortsatt forskning och ny kunskap inom området, detta för att fortsätta arbetet med ökad och säker cykling och för att höja cykelns status.

#### *Samordning av statistik:*

På nationell nivå ger den nationella resvaneundersökningen ett bra underlag för cykelanvändandet men det behöver utvecklas. Statistik behöver samordnas och undersökningar och uppföljning behöver göras på både regional och lokal nivå. Idag saknas det riktlinjer för hur cykelmätningar ska genomföras vilket också behöver förbättras. Cykelmätningar bör vara jämförbara över hela landet och visa på effekter som leder till ökad cykling (Regeringskansliet 2017:23).

#### *Fortsatt utveckling av effektsamband:*

Regeringen vill se ett fortsatt arbete med effektsamband kopplade till cykling, och att dessa samband uppdateras och sprids. Resultat av statistik från effektsambanden kan även ligga till grund för att identifiera samband om hur cykelanvändningen påverkar människan och samhället. Vilket kommuner kan få användning för i framtida planering och prioritering av cykelåtgärder (Regeringskansliet 2017:23).

*Folkhälsa och cykling:*

Regeringen ser det också som viktigt att skapa mer kunskap kring sambandet mellan cykling och hälsa samt att cykelns betydelse för den hållbara samhällsutvecklingen sprids (Regeringskansliet 2017:23).

*Mer samordnad och tillgänglig kunskap och forskning:*

Det finns även behov av att information som berör cykling från olika myndigheter struktureras och samordnas bättre och gör informationen mer lättillgänglig. Forskning och lärande exempel kring cykling ska också stärkas och samordnas på ett bättre sätt. (Regeringskansliet 2017:23-24).

*Drift och underhåll samt säkerhet:*

Forskning kring hur drift och underhåll avses också vara viktigt för att öka kunskaper och finna nya innovativa lösningar som avser vara anpassade efter oskyddade trafikanters behov (Regeringskansliet 2017:24).

*Fordon och infrastruktur:*

Regeringen ser ett behov av ökad forskning om infrastrukturen och hur olika trafikslag ska kunna samsas om samma utrymme när cykelresorna och trafikanterna blir fler. Den ökade variationen av cykelfordon gör också att behovet av yta och bredd varierar vilket det också krävs mer kunskap om för att kunna hitta nya lösningar (Regeringskansliet 2017:24).

### 3. Teoretisk utgångspunkt

Med avsikt att kunna få förståelse över styrning och samverkan gällande beslut om cykelplanering och framtagandet av strategiska dokument tillämpas teorin om flernivåstyrning i denna studie. Med förståelsen om styrning och samverkan kan frågeställningarna besvaras med hjälp av denna bakomliggande teori.

#### 3.1 Flernivåstyrning

En lämplig teori som kan användas i denna uppsats är flernivåstyrning som kan öka förståelsen kring processen till hur och varför en cykelstrategi tas fram och hur dess innehåll slutligen formuleras.

Flernivåstyrning eller multi-level governance på engelska nämndes första gången i ett vetenskapligt sammanhang för cirka 30 år sedan och gav då en förenklad bild av hur europeiskt beslutsfattande fungerar (Stephenson 2013:818). Teorin uppkom genom uppfattningen om att det fanns ett behov av ett ökat nivåsystem inom beslutsfattning och att dessa sedan kan samverka. I ett sådant system är förhandling viktigt och bakom varje beslut ligger det en bred process och dialog (Stephenson 2013:820). En stor del till ett ökat inflytande av flernivåstyrning är även behovet av att decentralisera beslut så fler beslut tas på subnationell nivå som region och kommun (Marks 1993:402).

Tillväxtanalys är en myndighet för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser och har sedan 2011 skrivit rapporter om flernivåstyrning inom den regionala tillväxtpolitiken. I rapporten som presenteras i denna studie sammanfattas tidigare resultat och slutsatser samt ger en bredare bild om tillväxtpolitik i Sverige (Tillväxtanalys 2014:1).

Det var främst olika samhällsutvecklingar under andra halvan av 1900-talet som gjorde att styrningen i Europa behövde genomgå strukturella förändringar. Dels ökade den internationella sammanvävningen där ekonomi, kultur och politik blev mer globaliserad och oberoende av nationsgränser. Den politiska styrningen blev inte längre enbart nationella angelägenheter. Samtidigt ökade även den offentliga sektorn i fler nationer tillsammans med en ekonomisk tillväxt. Regeringar fick svårt att styra på egen hand samtidigt som krav på att använda skattemedel så effektivt som möjligt ökade för att fortsätta främja konkurrens och tillväxt. Med en ekonomisk tillväxt ökade även välståndet för människor och under de senaste decennierna har mer individualistiska värderingar uppkommit eftersom fler människor har fått fler möjligheter i samhället. Den demokratiska representationen i samhället har ökat vilket gjort att förtroendet för en toppstyrning minskat och beslutsfattande nära individen utifrån dess förutsättningar ökat (Tillväxtanalys 2014:15-16). Flernivåstyrningen fick alltså ett ökat inflytande när behovet av att decentralisera beslut ökade och fler beslut togs på subnationella nivåer som regionala och kommunala (Marks 1993:402).

Flernivåstyrning har utvecklats till att bli ett viktigt begrepp inom statsvetenskapen för att förstå olika politiska styrningar. Flernivåstyrning innebär att olika hierarkiska nivåer

bland den offentliga politiken samordnas och samverkas samtidigt som politisk styrning inom en nivå samverkar med andra fristående aktörer. Ofta benämns två dimensioner som viktiga inom flernivåstyrning för att förstå hur styrningen sker mellan de olika nivåerna. Dessa dimensioner är:

- **Vertikal:** Styrningen innefattar många olika nivåer (internationell, nationell, regional, lokal). De olika nivåernas inblandning och betydelse i politiska beslut har ökat där framför allt de regionala och kommunala nivåerna stärkts i ställning.
- **Horisontell:** Styrningen görs med hjälp av offentliga och privata aktörer i ett bredare nätverk inom nivåerna (Marks 1993:402-403). Makten i de olika hierarkiska nivåerna breddas för att aktörerna ska få mer utrymme att kunna fatta egna beslut (Mistra urban futures u.å.).

Montin och Granberg (2013:120) menar att med flernivåstyrning kan komplexa problem, som hållbarhetsfrågor, på ett bättre sätt angripas. I Sverige används flernivåstyrning inom hållbarhetsfrågor för att samverka med fler aktörer och bredda ansvarsfördelningen. Flernivåstyrning har främst applicerats i utvecklingen av regionerna där staten omfördelat makten och lagt över ett ansvar på regionerna för att genomföra ett bredare utvecklingsarbete. Fortfarande är det staten som sätter ramarna men via regionerna sker ett starkare utvecklingsarbete som sedan fördelas vidare ner till kommunal nivå. Vidare är också den horisontella dimensionen mest central i Sverige där det kommunala arbetet ofta sker med hjälp av offentliga aktörer och privata aktörer samt bolag i ett större nätverk. Vid hållbarhetsarbete krävs det att olika aktörer samverkar och att beslut inte bara tas från en högre sektorsmyndighet (ibid). Detta kan då kopplas till frågeställningarna kring vad kommunerna själva anser viktigt i sina cykelstrategier och hur dessa sedan förhåller sig till nationella riktlinjer. Cykelstrategin är ett sätt att skapa ett mer hållbart resande och även om kommunen följer internationella och nationella riktlinjer är det primära att cykelstrategin fungerar som ett hållbart dokument utifrån kommunens egna förutsättningar och mål.

Med flernivåstyrning är grundtanken alltså att idéer och forskning ska omvandlas till konkreta handlingar (Mistra urban futures u.å.). En välfungerad flernivåstyrning med god samordning har stor betydelse för politiken och för en god tillväxt samt att utvecklingspotentialer i kommuner och regioner bättre tas till vara (Tillväxtanalys 2014:13).

Med hjälp av kunskapen om flernivåstyrning kan sambandet mellan kommunernas cykelstrategier och nationella dokument och riktlinjer, som nationella cykelstrategin, förstås då dessa dokument har skapats i olika hierarkier som sedan kan samordnas. Flernivåstyrningen kan ha två olika förhållningssätt, antingen ett top-down-perspektiv där styrningen kommer från högre instanser eller ett bottom-up-perspektiv där det är kommunens behov som genererar vilka resurser som krävs för kommunens utveckling. Inom kommunen kan även flernivåstyrning uttryckas på olika sätt där det kan skiljas

mellan dialog, samarbete och direkt maktfördelning till olika interna och externa aktörer (Tillväxtanalys 2014:18). Montin och Granberg (2013:120) påpekar att kommunerna har ett tilldelat ansvar från staten att anpassa nationella miljömål till den lokala kontexten. Eftersom den lokala kontexten kan skilja mycket mellan olika kommuner blir den samverkan som nämnts inom flernivåstyrning extra viktig för att nå hållbarhet för den enskilda kommunen med dess förutsättningar.

I studien ska teorin även användas som ett verktyg inom metoden för att kartlägga hur de ovan nämnda dimensionerna behandlas i de olika cykelstrategierna. Behandling av de vertikala och horisontella dimensionerna sätts upp som två olika kategorier i det upprättade kodschemat. Genom att testa teorin och undersöka hur kommuner benämner nationella och regionala instanser som exempelvis regeringen eller olika statliga myndigheter mäts den vertikala dimensionen. Den horisontella dimensionen mäts genom att kommunerna beskriver samarbete och samordning mellan olika lokala aktörer som exempelvis företag, föreningar och andra verksamheter. Utifrån denna kodning kan slutsatser dras om hur flernivåstyrning fungerar i praktiken och vad det medför i kommunens hållbarhetsarbete, i detta fall ökad cykelanvändning. Studien kartlägger även hur teorins förhållningssätt visar sig i praktiken och åt vilket håll makten sprids, det kartlägger även likheter och skillnader om hur ansvarsfördelning sker mellan aktörer inom samma nivå.

## 4. Kunskapsöversikt

I detta avsnitt presenteras en forsknings- och en områdesöversikt som ger ett kunskapsunderlag till studien. Översikten är uppbyggd tematiskt och behandlar fördelar med cykling, statistik över cykelanvändning, politiska mål samt hur den kommunala cykelplaneringen ser ut idag.

### 4.1 Varför cykling?

En ökad cykelanvändning påverkar flera olika samhällsfaktorer som vår miljö, hälsa, ekonomi, urbana strukturer och barnperspektivet. Nedan förklaras cyklingens påverkan på dessa mer djupgående och varför en ökad cykelanvändning och långsiktiga mål och strategier kring detta är viktigt.

#### 4.1.1 Miljö

En tredjedel av all Sveriges territoriella utsläpp av växthusgaser kommer från transportsektorn och av utsläppen inom transportsektorn står personbilen för cirka 63% av alla utsläpp. Transportsektorn har ett specifikt etappmål om att minska utsläppen med 70% mellan 2010 och 2030. För att minska utsläppen har regering och riksdag bland annat beslutat om att främja mer hållbara transportmedel och öka cykelsatsningar (Naturvårdsverket 2022).

Utformningen av våra svenska städer påverkar även mängden utsläpp. De svenska städerna har de senaste decennierna vuxit och fått en ökad befolkning. Städerna brer ut sig och vissa målpunkter som köpcentra har placerats utanför stadskärnan. Detta har gjort att behovet av transport har ökat. Samtidigt sker det en förtätning i de centrala delarna av städerna vilket skapar fler målpunkter och kortare resvägar. Här minskar transportbehovet men samtidigt ökar risken för buller och ansamling av luftföroreningar i täta områden (Naturvårdsverket 2016:23,10). För att motverka problemen kopplade till transport behövs det göras en omställning till mer hållbara transportmedel där exempelvis cykeln får möjlighet att ersätta bilresan.

#### 4.1.2 Hälsa

Att prioritera cykeln i trafikrummet gör att fler människor känner sig säkrare att cykla. Gång och cykel är enkel vardagsmotion och har många hälsofördelar som minskad risk för hjärt- och kärlsjukdomar, förbättrad kondition, ökad stimulans för muskler och balanssinnet samt ökad koncentrationsförmåga och livslängd. Ökad information om dessa hälsofördelar bör spridas för att få människor att röra sig mer (Cykelfrämjandet u.å.).

Genom att främja cykelanvändningen kan de ovan nämnda problemen kring luftföroreningar motverkas vilket skapar mer hälsosamma stadsrum att vistas i (Naturvårdsverket 2016:10). En ökad cykelanvändning kan även bidra till en bättre folkhälsa genom att den fysiska aktiviteten ökar bland befolkningen. I Sverige ökar

andelen människor med övervikt eller fetma och snabbast är ökningen bland barn och ungdomar. Folkhälsomyndigheten har 2021 infört riktlinjer för fysisk aktivitet och stillasittande där cykling kan vara ett sätt för mer fysisk aktivitet (Folkhälsomyndigheten 2022).

#### **4.1.3 Barns rörelsefrihet**

Förutom att cykeln kan vara ett sätt att öka den fysiska aktiviteten och minska övervikt bland barn är den dessutom ett viktigt verktyg i att arbeta i linje med barnperspektivet. Cykeln kan ge barn en känsla av självständighet och frihet då det är ett effektivt sätt för barn att röra sig i sin närmiljö och till platser de tycker är viktiga. Att kunna röra sig fritt som barn kan även öka barns självförtroende, upplevda självförmåga samt utvecklar förmågan att kunna navigera och orientera sig. Samtidigt beskriver studier gjorda av Kirsty Wild och Alistair Woodward (2021:1785-1786), både forskare vid Aucklands universitet inom hållbarhet, transport, hälsa och fysisk aktivitet (University of Auckland u.å.a, u.å.b), att det genomsnittliga området som barn får röra sig obevakade runt sitt hem har under tre generationer minskat med 90%. Under samma period har däremot trafiken ökat kraftigt och barn känner frustration över att de uppmanas att vara hälsosamma samtidigt som det finns en begränsad plats att vara det på i stadsstrukturen.

#### **4.1.4 Säkerhet**

Användning av cykel leder även till olyckor och skador. Vid olyckor där människor blir allvarligt skadade är det gruppen cyklister som ligger högst i statistiken bland alla transportmedel. Personer som blir allvarligt skadade i personbil har också en hög andel men denna grupp har kontinuerligt minskat sedan 2006 medan allvarliga skador hos cyklister ligger på ungefär samma nivåer under de senaste 13 åren. För att nå en hållbar utveckling kring cykelanvändningen krävs en översyn göras kring säkerhetsfrågor för cyklister så att färre personer utsätts för allvarliga skador i sitt resande (Trafikverket 2020:12).

#### **4.1.5 Cykelns påverkan på stadslivet**

Cykeln som färdmedel är yteffektivt och har även en lägre hastighet jämfört med motoriserade färdmedel som exempelvis bilen. Krav på yta och hastighet är två faktorer som har stor påverkan på hur attraktivt det är att vistas i en stad och cykelns påverkan gör ofta stadsrummen mer attraktiva och levande. När människan inte störs av bilar som tar plats, åker snabbt och skapar höga ljudmiljöer skapas det plats för människor och sociala möten. Med mer människor och rörelse skapas även större trygghet till att vistas i stadsrummet. Tillgängligheten i staden påverkas också av den infrastruktur som finns. Breda bilgator kan exempelvis bilda barriärer som är svåra att korsa eller delar upp staden. Tillgängligheten försämras även av hög trängsel och här kan fler resor på cykel som är mindre ytkrävande hjälpa till att förhindra detta (Sveriges kommuner och regioner & Trafikverket 2010).

Forskning utförd av Kevin J. Krizek (2012:115), professor och erfaren forskare inom bland annat transport och stadsgestaltning (University of Colorado Boulder u.å.), visar att öka cykelresorna i staden hänger även samman med hur planering av staden genomförs. Den byggda fysiska miljöns utformning och viljan för människor att cykla är i direkt relation till varandra. Att exempelvis målpunkter ligger nära varandra eller att områden är funktionsblandade ökar ofta cykelanvändandet då människor kan göra fler ärenden inom kortare avstånd och inom mindre tid. Det är ofta avståndet och tiden det tar att komma till en målpunkt som avgör om människor cyklar. Att skapa cykelvänliga städer görs alltså genom förtätning. Studier visar även att planeringen i infrastrukturen är viktig för att främja cyklandet. Städer som har separerade och fler cykelbanor har även en större cyklande befolkning (Buehler & Pucher 2012:410-411). Att främja för cykeln innebär alltså att fler ytor separeras från motortrafiken vilket kan påverka både cyklister och gående genom mer lugna och säkra stadsrum (Krizek 2012:115).

Krizek (2012:116) beskriver att cykling även kan vara av större betydelse i mindre städer där exempelvis kollektivtrafiken inte är lika utvecklad och cykelresandet blir det främsta alternativet mot bilen. I mindre städer kan det även vara lättare att få fler att cykla genom starkare och mer täta sociala nätverk när befolkningen inte är lika stor och kan influeras snabbare.

#### **4.1.6 Ekonomisk tillväxt**

Att främja cykling innebär alltså att människors hälsa kan komma att förbättras. Med mindre fysisk aktivitet bland befolkningen ökar sjukvårdskostnaderna i samhället och livslängden kan förkortas vilket leder till lägre produktivitet hos befolkningen (Folkhälsomyndigheten 2022).

Forskning görs även för att visa på de ekonomiska fördelarna med att satsa på ökad cykelanvändningen i samhället. Handy, Wee & Kroesen (2014:13) är forskare vid Kaliforniens universitet och Delfts tekniska universitet och forskar alla inom transport och markanvändning (University of California 2022, TU Delft u.å.a, u.å.b). De menar bland annat att en kategori värd att investera cykelinfrastruktur i är turism- och fritidscykelresor eftersom dessa cyklister får större möjligheter att använda cykeln som transportmedel under längre sträckor och slipper lägga pengar på andra färdmedel. Det kan leda till att dessa vidare har större ekonomisk budget att lägga på exempelvis turistattraktioner och restaurangbesök vilket leder till fler intäkter för samhället.

Vidare visar forskning på att det är cirka 6 gånger dyrare att välja bilen framför cykeln. Detta resultat fick forskarna Gössling och Choi (2015:111) fram genom att räkna både på de privata kostnaderna för att välja respektive färdmedel men även vilka samhällsekonomiska kostnader de olika färdmedlen ger. De samhällsekonomiska kostnaderna kan vara för sjukvård, arbetet mot luftföroreningar, klimatförändringar, buller och olyckor. För privatpersoners kostnader är driftskostnaderna mellan cykel och bil den största skillnaden där det är mycket dyrare att underhålla en bil. Det som cykeln

främst tappar på ekonomiskt är tiden att ta sig fram till vald målpunkt. Choi är miljöekonom och forskare inom bland annat turism och ekosystemtjänster och Gössling är professor i turismvetenskap vid Linnéuniversitetet och i humanekologi vid Lunds universitet (Linnéuniversitetet 2021).

För att kunna få ut de ekonomiska fördelarna med cykling behöver det dock även satsas ekonomiskt på infrastruktur, drift och underhåll. Cykelvägar bör halkbekämpas, ha jämna underlag, byggas ut så att cykelanvändningen upplevs smidig och effektiv. Ansvaret för detta ligger hos den som äger cykelvägarna. I Sverige är kommunerna de största väghållarna men det är viktigt att ekonomisk satsning sker både lokalt, regionalt och nationellt. Genom planer och bokslut kan ekonomisk budget av cykelsatsningar redovisas (Trafikverket 2021:13,22)

## 4.2 Cykelanvändandet i Sverige idag

Under en genomsnittlig dag 2019 cyklade 1 043 000 människor vilket motsvarar cirka 11% av befolkningen. Under en dag är den genomsnittliga cykeldistansen 7 km uppdelat på 2,3 resor. Antalet cyklister skiljer sig däremot mellan sommar- och vinterhalvåret då cykelanvändningen per dag ökar till 14 % av befolkningen under sommarhalvåret medan den minskar till 9% av befolkningen under vinterhalvåret. Av alla resor som görs räknat på alla transportmedel, även resor till fots, sker var nionde resa med cykel. De flesta av dessa cykelresor är kortare än 5 km. Vid resor över 5 km väljs ofta andra transportmedel och vid resor längre än 1 mil är det väldigt få procent som väljer cykeln (Trafikverket 2020:8-9).

Storleken på städer ger olika förutsättningar för effektiv cykelanvändning och det är främst i storstäderna och de större städerna som de flesta cykelresorna sker. Av all cykling sker 82% av all cykling i dessa områden. I undersökningen kommunvelometern genomförd av Cykelfrämjandet är det även storstäderna och de större städerna som får ett bättre betyg av sina invånare kring huruvida deras egen kommun är en bra cykelkommun. I mindre städer och landsbygdskommuner är betyget inte lika högt.

Det är även skillnad på cykelbeteendet mellan män och kvinnor och bland olika åldersgrupper. Män cyklar 25% mindre än vad kvinnor gör och främst är det barn och unga mellan 6-24 år som cyklar mest. I denna åldersgrupp cyklar 16 % av befolkningen en genomsnittlig dag vilket sjunker till 13% i åldersgruppen 25-44 år. Ännu lite minskar det i åldersgruppen 45-64 år till 11%. Allra minst är det i den äldsta åldersgruppen 65-84 år där endast 4% procent av befolkningen cyklar dagligen (Trafikverket 2020:10).

En annan trend som uppkommit de senaste åren är en ökad försäljning av elcyklar (Trafikverket 2020:18). Denna utveckling i cykelanvändningen leder även till nya utmaningar i planeringen när de snabbare elcyklarna rör sig på samma ytor som de traditionella cyklarna. Utmaningen ligger främst i säkerhetsaspekten där olika hastigheter möts.

### 4.3 Internationella och nationella mål

Nedan presenteras internationella och nationella mål som är relevanta att för studiens syfte och en ökad cykelanvändning.

#### 4.3.1 Agenda 2030

Agenda 2030 från 2015 innehåller 17 globala mål som syftar till att leda världen mot en mer hållbar utveckling och arbeta för att främja de tre dimensionerna ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet. Agendan är betydande för hela samhället och ska involvera alla, från statlig nivå till individnivå (Regeringskansliet 2018:6-7). Under 2018 antog Sveriges regering en handlingsplan för agenda 2030, planen har haft som syfte att underlätta för aktörer och styrande i alla nivåer för fortsatt arbetet mot ett hållbart samhälle. Tidsperspektivet för handlingsplanen har inneburit ett spann på tre år med uppföljning och lärande inför arbetet som följer efter 2020 (Regeringskansliet 2018:3). Därför ses handlingsplanen fortfarande vara relevant för arbetet som fortsätter fram till 2030.

Målen i Agenda 2030 berör olika områden och flera av dem den fysiska planeringen, exempelvis *Mål 11- Göra städer och bosättningar inkluderande, säkra motståndskraftiga och hållbara*. Inom målet beskrivs cykelstrategin som ett viktigt verktyg för att bidra till ökad och säker cykling och som i sin tur kan främja hållbara transportsätt och ett hållbart samhälle (Regeringskansliet 2018:26).

#### 4.3.2 Sveriges miljömål

Sedan år 1999 har Sverige beslutat om nationella miljömål för den svenska politiken. Sveriges miljömål fungerar som ett ramverk för miljöarbete i Sverige och kopplas till Agenda 2030. Sveriges miljömål består av 16 miljö kvalitetsmål och med flera etappmål. De 16 miljö kvalitetsmålen har alla olika betydelse och syftar till att visa det tillståndet i den svenska miljö som miljöarbete ska leda till (Sveriges miljömål 2020).

Miljö kvalitetsmålet god bebyggd miljö bygger på att den fysiska miljön i våra städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö. Detta ska medföra att en god miljö både regionalt och globalt främjas (Sveriges miljömål 2022).

#### 4.3.3 Transportpolitiska målen

De transportpolitiska målen består av i ett övergripande mål, funktionsmål och hänsynsmål. Alla målen syftar tillsammans till att förbättra säkerheten, hälsan och miljön för transportsystemet. Det övergripande målet syftar till att säkerhetsställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för alla medborgare och näringsliv. Funktionsmålet syftar till att utformningen, funktionen och användningen av transportsystemet medverkar till god tillgänglighet och kvalitet. Hänsynsmålet ska också genom utformning, funktion och användning motverka att ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken (Regeringskansliet 2022). I de delar där de transportpolitiska målen berör cyklingen handlar det främst om hälsan kopplat till den fysiska aktiviteten och vardagsmotionen samt hur transportsystemet ska göras säkrare

när en större mängd cyklister ska samsas om samma yta. Målet tar även upp barnens perspektiv och dess möjlighet att i kombination med cykel och kollektivtrafik kunna använda transportsystemet på ett säkert sätt (Trafikverket 2021:29).

#### 4.3.4 Folkhälsomål

Folkhälsomålet består av ett övergripande mål och åtta målområden. Det övergripande målet syftar till att skapa goda förutsättningar för jämlik hälsa och eliminera hälsoklyftorna inom en generation. De åtta målområdena ger vägledning för hur arbetet med målen ska ske på olika nivåer i samhället. Målen berör exempelvis hur vi bor och lever, våra levnadsvanor och delaktighet i samhället. I varje målområde identifieras andra nationella mål eller statliga myndigheter som kan samverka med målet (Folkhälsomyndigheten 2022).

#### 4.4 Kommuners arbete med cykelplanering

Den fysiska planeringen som berör varje kommun styrs enligt plan- och bygglagen (2010:900). Det finns tre typer av planer som styr den kommunala planeringsprocessen: Översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser. Dessa kommer sedan till användning i olika planeringsskeden. Enligt handboken *Trafik för en attraktiv stad* delas översiktsplanering, trafikstrategier och dokument kopplat till strategin som inriktningsplanering. Trafikplaner, cykelplaner och åtgärdsplaner hamnar under åtgärdsplanering och slutligen detaljplanering. Bygglov och cykelvägvisningsplanering som kategoriseras som genomförandeplanering. Cykelplanering berörs främst i översiktliga planering och detaljplanering (Trafikverket 2021:17).

Varje kommun har en skyldighet att ta fram en översiktsplan för mark- och vattenanvändningen i kommunen. I översiktsplanen formuleras mål och inriktningar för hur den framtida planeringen ska utvecklas. Planering kring mål och riktlinjer kopplat till cykelplanering behöver i ett tidigt skede formuleras i den översiktliga planeringen. Det är även viktigt att det förs en dialog mellan regionen och kommunen för att cykelplaneringen ska kunna samspela mellan övrig infrastruktur. Översiktsplanen är inte bindande men används som en vägledning vid efterföljande planering och vidareutveckling (Trafikverket 2021:17). Däremot är detaljplaner juridisk bindande och reglerar en mer bestämd utformning av platsen. Det är därför viktigt att cykelfrågor tas upp tidigt i planeringsprocessen, detta för att lyfta frågor och komma fram till alternativa lösningar. I detaljplanen finns också bestämmelser för vem som har ansvarsförhållande för marken och hur ekonomi och skötsel kring exempelvis cykelbanor ska skötas (Trafikverket 2021:18). Andra dokument som berör cykelplanering kan vara strategiska styrdokument exempelvis cykelstrategier, cykelplan eller åtgärdsprogram. I en del kommuner slås dessa dokument ihop och benämner dokumentet med enbart cykelplan eller så tar kommunen fram en gemensam gång- och cykelstrategi alt. berörs transportsystemet som helhet i en trafikstrategi (Trafikverket 2021:18-19). En cykelstrategi ska ge en fördjupad bilden över hur cykelfrågor i kommunen ska hanteras och syftar till att visa på åtgärder för förbättrad cykling samt stimulera till ökat

cykelanvändande. En cykelstrategi syftar även till att hantera avvägningar mellan stadens tillgänglighet och utformning och visa exempel på dessa avvägningar. Handboken *Trafik för en attraktiv stad* anser att en strategi behöver innehålla en beskrivning av nuvarande cykelvägnät, brister och fördelar i strukturen samt vilken utveckling som kommunen kräver för att tillgodoses dessa behov. I strategin är det viktigt att den innehåller formulerade mål för att lägga grunden till handlingsvägar för framtiden. För att en strategi ska få genomslag bör den integreras i kommunens översiktsplan, verksamhetsplan och budget. Cykelstrategier är ett bra underlag för att bedöma vilka åtgärder som behöver införas samt ge en grund för vad som ska ingå i kommunens åtgärdsplaner. I Sverige benämns oftast åtgärdsplan för cykelfrågor som en cykelplan eller cykelprogram. Syftet med en åtgärdsplan är att ange hur mål formulerade i översiktsplanen eller hur en cykelstrategi ska realiseras (Trafikverket 2021:19-20).

Kommuner kan även arbeta med cykelvägvisningsplan för att få den enskilda individen, både invånare och besökare, att cykla mer. En cykelvägvisningsplan visar hur cykelvägnätet i kommunen ser ut vilket bidrar till att cyklister lätt kan orientera sig och hitta snabba och säkra vägar. Planen kan även användas vid marknadsföring för cykling i kommunen eftersom det visar att kommunen prioriterar cyklingen. Kommunen kan även arbeta med attraktiva cykelparkeringar och underhåll av cykelvägar för att få invånare och besökare att cykla mer (Trafikverket 2021:21-22).

#### **4.4.1 Kommunalt självstyre**

Kommunal självstyrelse förklarar vilket uppdrag och ansvar kommunen har samt att den har en stor handlingsfrihet i lokala frågor. I 1862 års kommunalförordning kom begreppet till och är sedan 1974 inskriven i grundlagen. Grunderna för hur den kommunala självstyrelsen ser ut bestäms från riksdagen och rör kommunernas organisation, verksamhet, beskattning och deras befogenheter och skyldigheter. Den kommunala självstyrelsen är grundlagsskyddad.

Den kommunala självstyrelsen innebär till stor del att kommunen har ansvar för sina lokala frågor. Dessa frågor rör exempelvis plan- och byggfrågor, social omsorg, utbildning, miljö- och hälsoskydd, vatten och avlopp och räddningstjänst. De beslut som tas i den kommunala självstyrelsen tas genom en politisk församling som är vald genom allmänna val och företräder den lokala befolkningen. Även om kommunen har stor makt över sina beslut och handlingar styrs de samtidigt av nationella uppdrag och statliga regleringar. Med sin makt, sina skyldigheter och sin handlingskraft blir kommunerna viktiga välfärds-, demokrati-, och samhällsaktörer (Sveriges kommuner och regioner 2022). Att ta fram en cykelstrategi är alltså ett beslut som tas på kommunal nivå och kommunen har fritt handlingsutrymme till hur, när och om en cykelstrategi ska tas fram.

## 5. Resultat

I detta avsnitt presenteras resultatet av de sex fallstudierna som genomförts på de olika kommunerna. Rebecca Larsson har undersökt Hjo kommun, Håbo kommun och Högsby kommun. Julia Isberg har undersökt Mora kommun, Skövde kommun och Upplands-Bro kommun. I samtliga fall har de kommunala cykelstrategierna granskats utifrån den nationella cykelstrategin för att undersöka huruvida denna har fått genomslag i de kommunala strategierna. Andra perspektiv som beskrivs i de kommunala cykelstrategierna men som inte har en förankring i den nationella cykelstrategin presenteras. Slutligen beskrivs det hur cykelstrategierna är påverkade av den vertikala och den horisontella dimensionen kopplat till teorin om flernivåstyrning.

### 5.1 Hjo kommun

Nedan presenteras resultatet från tolkningen av innehållet i Hjo kommuns cykelstrategi.

#### 5.1.1 Kommunala cykelstrategins innehåll utifrån den nationella cykelstrategins insatsområden

Inom det första insatsområdet tar Hjo kommun upp olika mål som strategin syftar till, ett av målen handlar om att främja vardagscyklingen (Hjo kommun 2021:4). Genom att uppmuntra invånarna till att använda cykeln för motion, utflykter och fritidsaktivitet hoppas kommunen att det kan leda till att fler väljer att använda cykeln i sin vardag (Hjo kommun 2021:15,18). Kommunen lyfter vidare fram vikten av att öka cykelns attraktivitet och ger exempel på åtgärder. Exempelvis kan kommunen under sommartid etablera fler attraktiva cykelparkeringar i de centrala delarna och i stället tillgängliggöra bilparkeringar med gångavstånd till stadskärnan, detta för att stärka cykelns attraktivitet (Hjo kommun 2021:9). Kommunen ger förslag på ytterligare insatser där diskussion mellan olika lokala aktörer kan anordnas, detta för att undersöka efterfrågan på cykelparkering samt lämpliga platser för ändamålet. För att ytterligare förbättra möjligheten för cykelparkeringar ska kommunen ta fram en handlingsplan som pekar ut prioriterade platser som kan förbättras (Hjo kommun 2021:12-13).

I det andra insatsområdet beskrivs strategier för att bland annat öka barn och ungas cyklande.

Hjo är en av de kommuner i Sverige där störst andel barn har barnfötma, och att främja vardagsmotion är en viktig del i att minska problem relaterade till övervikt. Potentialstudien för cykling (Västra Götalandsregionen 2018) visar att bland elever i årskurs 0-3 så har drygt 70 % en cykelväg till skolan som är kortare än 2 kilometer. För årskurs 4-6 är det drygt ca 75% av eleverna som har kortare cykelväg än 3 km. Detta visar på en enorm cykelpotential för skolbarn i Hjo.

(Hjo kommun 2021:6)

Kommunen vill ändra på detta genom att lägga extra fokus på att erbjuda barn en trygg och säker cykelväg till sina målpunkter (Hjo kommun 2021:12). Genom att informera vårdnadshavare om lämpliga cykelvägar och uppmuntra föräldrarna att avstå från att erbjuda skjuts till barnen. Kommunen ger även exempel på cykelkampanjer, cykelutmaningar och utbildning för att informera om hälsa och säkerhet kopplat till cykling som kan medföra att beteenden ändras (Hjo kommun 2021:15-16). Hjo kommun vill även att trafikutbildning ska ingå i utbildningen och vara en del av läroplanen (Hjo kommun 2021:16).

Insatsområdet tar även upp vikten av att främja pendlingsresor på cykel. Hjo kommun ska förbättra detta genom att komplettera luckorna i cykelvägnätet där de viktiga målpunkterna som exempelvis arbetsplatser, skolor och kollektivtrafik finns (Hjo kommun 2021:12). Kommunen som är den största arbetsgivaren ska föregå med gott exempel. Genom förbättrade cykelparkeringar, motivationsåtgärder och kampanjer kan kommunen se till att fler av de anställda väljer cykeln. Privata och offentliga arbetsgivare kan erbjuda cyklar, cykelservice och personalförmåner (Hjo kommun 2021:14).

Slutligen tar kommunens strategi upp en del exempel på hur kommunen kan främja en ökad turist- och rekreationscykling. Kommunen framhäver att de tillsammans med Skaraborgs regionen, Västra Götalandsregionen och kommuner i Vätternområdet bör undersöka om det går att utveckla regional cykelturism. På lokal nivå föreslår kommunen en sammanställning av ett underlag med cykelleder för att sedan producera cykelkartor, rundslingor etcetera. Kommunen ska även informera boende och besökande var man kan få tillgång till låncykel samt ta hjälp av olika aktörer för att öka intresse för cykeln som motionsredskap. Det kan göras genom att uppmuntra till evenemang, temadagar, friluftsdagar, cykelaktiviteter etcetera (Hjo kommun 2021:17-18).

I Hjo kommun berör inte kategorin *Skapa bättre förutsättningar för asylsökande, nyanlända och andra utrikes födda att cykla*.

Inom det tredje insatsområdet tar kommunen upp strategier för hur cykelinfrastrukturen ska utvecklas. Cykelsträckor till viktiga målpunkter bör prioriteras och kompletteras. Förslag på hur en utbyggnad av cykelnätet kan utformas ska presenteras i en handlingsplan. Förslaget ska bygga på målen om att öka trafiksäkerheten, tillgänglighet och att bygga bort befintliga luckor i cykelvägnätet. Hjo beskrivs som en liten och kompakt kommun med liten trafikdensitet och därför anser kommunen att den inte är behövligt att bygga cykelvägar överallt utan prioritera de mest strategiska sträckorna och hålla hög standard på arbetsleder (Hjo kommun 2021:12).

I cykelstrategin berörs inte kategorin *Samsyn på kategorisering och standardnivåer*.

I det fjärde insatsområdet ska kommunen arbeta för att binda samman kommunens orter

med trafiksäkra och cykelvänliga förbindelser. Exempelvis kan lågtrafikerade bilvägar och trafikfarliga avsnitt pekats ut för förbättring. Kommunen ser även ett behov av att lyfta fram lämpliga cykelvägar på landsbygden, detta för att få fler att cykla. Vid exploatering och nybyggnation ska kommunen och andra aktörer redan från start planera cykelinfrastruktur med hög kvalitet. Kommunen beskriver även vikten av att undersöka om en trafikseparering är nödvändig vid sträckor där cyklister kan komma upp i hög hastighet, detta för att förbättra trafikfarliga avsnitt. Kommunen ser det även som viktigt att prioritera snöröjning vid viktiga cykelstråk (Hjo kommun 2021:12).

Under det fjärde insatsområdet tar kommunen inte upp kategorierna *Säkrare fordon* och *bättre skydd och information*.

Kopplat till det femte och sista insatsområdet framhäver kommunen hur de bör ta fram en cykelreferensgrupp och med hjälp av deltagarna skapa sig kunskap om vad som behövs för att förbättra förutsättningarna i Hjo kommun (2021:15). Det finns en regional potentialstudie som visar de stråk där flest cyklar mellan hemmet/skolan. Studien kan hjälpa kommunen att identifiera de mest trafikerade stråken och luckor i cykelvägnätet (Hjo kommun 2021:11). Kommunens arbetsgivare kan även genomföra resvaneundersökningar bland anställda för att titta på förbättringsåtgärder för enskilda arbetsplatser (Hjo kommun 2021:14).

I det sista insatsområdet berörs inte kategorierna *Mer samordnad och tillgänglig kunskap och forskning*, *Drift och underhåll samt säkerhet* och *Fordon och infrastruktur*.

### **5.1.2 Andra perspektiv som behandlas i den kommunala cykelstrategin**

Hjo kommun tar inte upp några andra perspektiv utöver de insatsområden som behandlas i den nationella cykelstrategin.

### **5.1.3 Flernivåstyrning i den kommunala cykelstrategin**

I Hjo kommun pekats flera områden ut som berör den vertikala dimensionen. Cykelstrategi bygger på strategier från den nationella och regionala cykelstrategin samt den regionala potentialstudien för cykling. I strategin berörs även vikten av att kommunen bör utveckla cyklingen mellan religionsgränserna. För att ha medel att genomföra detta kan kommunen ansöka om pengar hos Västra Götalandsregionen och Västkuststiftelsen, vars arbete syftar till att hjälpa aktörer att utveckla regionala cykelleder. Kommunen kan även ansöka om ett stadsmiljöavtal där finansieringen ska främja hållbara transportlösningar och bidra till bättre förutsättningar som leder till att fler väljer cykeln (Hjo kommun 2021:17-18).

I kommunens cykelstrategi pekats flera områden kopplat till den horisontella dimensionen ut och hur samverkan mellan olika aktörer bör fungera i kommunen. För att nå ut med information som syftar till att främja cykeln som transportmedel och göra det mer attraktivt att cykla ska kommunens olika verksamheter samarbeta och samordna

insatserna. Det kan handla om ett samarbete mellan kommunens hållbarhetsstrateg och folkhälsostateg. Kommunen ska även samarbeta och föra en dialog med andra aktörer som exempelvis föreningar, restauranger eller butiker, detta för att samla in kunskap och utveckla förutsättningar för cyklister (Hjo kommun 2021:15-16). Slutligen, tar kommunen upp att det är kommunstyrelsen som har det övergripande ansvaret, det är deras uppgift att nå ut med cykelstrategin och förmedla hur strategin ska genomföras samt hur uppföljning av strategin ska hanteras (Hjo kommun 2021:19).

## 5.2 Håbo kommun

Nedan presenteras resultatet från tolkningen av innehållet i Håbo kommuns cykelstrategi.

### 5.2.1 Kommunala cykelstrategins innehåll utifrån den nationella cykelstrategins insatsområden

Inom det första insatsområdet tar cykelstrategin upp olika mål som strategin syftar till. Ett av målen handlar om att planera bebyggelsen och infrastrukturen så att det minskar bilåkandet och i stället främjar de alternativa färdmedlen, gång, cykling och kollektivtrafik. Ett annat mål syftar till att skapa förutsättningar för attraktivt och säkert cyklande under alla tider på året (Håbo kommun 2021b:9). Kommunen ska främja detta genom att arbeta för gena, trygga och säkra cykelstråk och cykelparkeringar (Håbo kommun 2021b:27). Den fysiska infrastrukturen ska byggas ut och ge möjlighet till ett ökat cyklande och kontinuerligt underhåll, detta för att säkerställa att cyklisterna har god framkomlighet (Håbo kommun 2021b:31).

Inom det första insatsområdet tar kommunen även upp hur de ska arbeta med beteendepåverkansåtgärder. Genom att ge ut information, anordna lokala event, delta i nationella och internationella initiativ som exempelvis Trafikantvecka och möjliggöra för "bike and ride" ska kommunen påverka invånarnas vana att använda cykeln (Håbo kommun 2021b:34).

Det första insatsområdet berör även cykelparkering, vilket får stort utrymme i Håbo kommuns cykelstrategi.

Varje cykelresa startar och slutar med en parkerad cykel. Att kunna parkera enkelt, säkert och nära målpunkten är avgörande för att cykeln ska ses som ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Ett alltmer varierat cykelutbud ställer krav på säkra och varierade parkeringsmöjligheter där både större och mindre cyklar ryms.

(Håbo kommun 2021b:32)

Cykelparkeringar ska lokaliseras nära målpunkter och vara utformade så att en variation av cyklar får plats. Vid viktiga målpunkter som kollektivtrafiknoder, skolor och större rekreationsmål punkter ska väderskydd eftersträvas. Kommunen uttrycker att

cykelparkeringar som placeras en bit ifrån målpunkter bör anläggas nära ett stråk, vara väl synliga och ha god belysning (Håbo kommun 2021b:32-33).

I det andra insatsområdet behandlas vikten av att genomföra cykelfrämjande åtgärder för barn och ungdomar (Håbo kommun 2021b:9). Kommunen ska ha ett sammanhängande gång- och cykelvägnät, barn och unga ska själva kunna transportera sig säkert till och från skola och fritidsaktiviteter. Trafikmiljöer i kommunen ska vara utformade på ett trafikvänligt sätt, cykelvägar ska underhållas och god belysning ska finnas vid alla huvudstråk för cykel (Håbo kommun 2021b:27-28).

Håbo kommuns cykelstrategi tar upp vikten av att åtgärder ska vara riktade mot en specifik målgrupp. Kommunen anser att det är viktigt att ändra beteende hos de som inte ännu har ett bestämt beteende, exempelvis barn och nyinflyttade eller de invånare som kan få fördelar av att bryta sitt nuvarande mönster, exempelvis invånare med cykelavstånd till arbete eller kollektivtrafik (Håbo kommun 2021:34) Genom att skapa alternativ i form av bättre förutsättningar och informera om cykelns positiva påverkan kan invånarna göra val i sin vardag som främjar ett mer hållbart samhälle. För att ytterligare stärka bilden av cykeln som det självklara valet ger kommunen förslag på nya tjänster och statushöjande aktiviteter som kopplas till cykeln (Håbo kommun 2021b:34).

I det andra insatsområdet tas det även upp hur cykelstrategin ska främja pendlingsresor på cykel. Det ska finnas bra kopplingar mellan cykelnätet och kollektivtrafiken. Kommunen ska arbeta för god tillgänglighet vid resecentrum och möjliggöra för smidiga byten mellan cykeln och andra färdmedel. Arbete berör förbättringar både i tätorten och möjlighet till att kombinera färdmedel på landsbygden (Håbo kommun 2021b:27-28).

Under insatsområdets sista punkt tar kommunen upp vikten av att förbättra cykelinfrastrukturen för vardags- och rekreationscyklister. Det ska skapas bättre förutsättningar till målpunkter, både inom kommunen och regionalt. Det ska ske genom bland annat bättre vägskyltning, detta för att skapa tydlighet och underlätta för cyklisterna. Cykelparkering är även en viktig del i att främja rekreationscykelvägnätet och ska anpassas efter platsen och dess användning (Håbo kommun 2021b:32-33).

I strategin berörs inte kategorin *Skapa bättre förutsättningar för asylsökande, nyanlända och andra utrikes födda att cykla*.

Insatsområde tre tar upp vikten av ett sammanhängande cykelvägnät där det hålls en hög standard, kontinuerligt underhåll samt att det finns god belysning, skyltning, cykelställ och väderskydd. En resa på cykel som upplevs trygg, säker, hel och ren kan öka chansen att fler överväger färdmedlet. För att ytterligare få invånarna att uppleva trygghet säger sig kommunen behöva motverka olyckor genom att fixa ojämnheter i vägarna, se över bilspärrar eller andra hinder samt prioritera oskyddade trafikanter vid

vägarbeten. Kommunen framför även att de bör prioritera snöröjning och se över om kommunen kan få mer medel för att öka sitt driftsanslag (Håbo kommun 2021b:34-35).

Inom insatsområde tre behandlas inte kategorin *Samsyn på kategorisering och standardnivåer*.

Kopplat till det fjärde insatsområdet berörs strategier för att skapa en säkrare infrastruktur och förbättrad drift och underhåll. Kategorin tar upp vikten av att anlägga nya gång- och cykelvägar samt övergångsställen där det saknas eller där befintliga övergångsställen behöver få en högre standard. Kommunen ska även fortsätta att prioritera snöröjning av gång- och cykelvägar (Håbo kommun 2021b:9).

Resterande kategorier, *Anpassade hastigheter, Säkrare fordon, Bättre skydd och information* behandlas inte i kommunens cykelstrategi.

I det femte och sista insatsområdet tar strategin upp möjligheten att undersöka om kommunen kan införa återkommande resvaneundersökningar med möjlig start under 2021. I strategin tas det även upp att kommunen bör följa upp effekterna av cykelarbetet och årligen genomföra mätningar för att se om fotgängare och cyklister ökar (Håbo kommun 2021b:37). Övriga kategorier *Folkhälsa och cykling, Mer samordnad och tillgänglig kunskap och forskning, Drift och underhåll samt säkerhet* och *Fordon och infrastruktur* berörs inte i cykelstrategin.

### **5.2.2 Andra perspektiv som behandlas i den kommunala cykelstrategin**

Håbo kommun tar inte upp några andra perspektiv utöver de insatsområden som behandlas i den nationella cykelstrategin.

### **5.2.3 Flernivåstyrning i den kommunala cykelstrategin**

I cykelstrategin tas det upp att Håbo kommun (2021b:8) har tecknat flera hållbarhetslöften tillsammans med länsstyrelsen i Uppsala som syftar till att öka gång och cykling. En samverkan mellan olika nivåer som kan kopplas till den vertikala dimensionen inom flernivåstyrning.

Inom den horisontella dimensionen kopplas även målen som beskrivs i Håbo kommuns vision *Vårt Håbo 2030*. Det kopplas även till kommunens intentioner att medverka i Cykelfrämjandets kommunvelometer (Håbo kommun 2021b:8-9). Avslutningsvis beskriver kommunen att *Cykelstyret* ska vara ett levande dokument och fungera som en vägledning för dokument kopplade till cykelåtgärder. Dokumentet ska årligen följas upp av plan- och exploateringsavdelningen samt gatu- och parkavdelningen. Kommunen ska även ta fram ett cykelbokslut och en åtgärdsplan för kommande cykelåtgärder (Håbo kommun 2021:37). Handlingar och åtgärder som kan kopplas till den horisontella styrningen.

## 5.3 Högsby kommun

Nedan presenteras resultatet från tolkningen av innehållet i Högsby kommuns cykelstrategi.

### 5.3.1 Kommunala cykelstrategins innehåll utifrån den nationella cykelstrategins insatsområden

Inom det första insatsområdet ska cykelnätet förbättras kontinuerligt vilket kommunen hoppas leda till ett väl utbyggt och trafiksäkert cykelnät. Kommunen ser det även som viktigt att knyta ihop kommunens tätorter, strategiska stråk och målpunkter för att skapa en god cykelregion. Det är av vikt att förbindelserna är gena eftersom det kan leda till att fler kan tänkas cykla om restiden är lägre. Kommun ska vid planering och åtgärder av vägnätet prioritera cykeln och ta fram en åtgärdsplan (Högsby kommun 2019:2,6).

Inom det andra insatsområdet sätts fokus på att erbjuda trafikvänliga stråk till och från skolor. En stor andel barn får skolskjuts, vid sådana resor kan cykeln vara en del i hela resan-perspektivet, där den används för att ta sig till och från hållplatsen. Det är därför viktigt att erbjuda trafikvänliga stråk till hållplatser så att föräldrar känner sig trygga i beslutet att låta barnet cykla själv. Kommunen argumenterar för att en tryggare väg till skolan kan leda till att fler barn får vardagsmotion vilket bidrar till bättre hälsa och ökad fysisk aktivitet (Högsby kommun 2019:3). En annan grupp som kommunen hoppas kunna se ett ökat cykelanvändande hos är utrikes födda invånare. Högsby har de senaste åren haft en stor utrikes inflyttning och inom gruppen har många inte giltigt körkort. Kommunen hoppas att denna grupp av invånarna ska stanna kvar i kommunen och anser därför att det är viktigt att erbjuda livskvalité även utan bil (Högsby kommun 2019:10).

För att få flera att cyklingspendla behöver kommunen såväl som inom tätorten som på landsbygden erbjuda möjligheter för arbetspendling. Kommunen ska knyta samman kommunens tätorter, strategiska stråk och målpunkter för att skapa en god cykelregion. Det är av vikt att förbindelserna är gena eftersom fler kan tänkas cykla om restiden är liten. Parkering och cykelpooler är viktiga målsättningar, detta för att det ska vara bekvämt att pendlingscykla (Högsby kommun 2019:3-4). Inom kommunen får anställda använda elcyklar som kommunen köpt in, och framhäver att de bör uppmuntras hos fler arbetsgivare (Högsby kommun 2019:8).

Vad gäller ökad turist- och rekreationscykling har kommunen som mål att skapa god tillgänglighet till rekreationsmiljöer och föreningsliv samt stärka kopplingen mellan kommunens tätorter. Kommunen har goda möjlighet att utveckla cykelturism men det finns problematik med den sammanbindande strukturen som består av riksvägar med avsaknad av intilliggande cykelbanor och breda vägrenar. Det ska därför läggas fokus på attraktivitet och orienterbarhet för att främja detta (Högsby kommun 2019:3-4). Det finns ett förslag på ett regionalt cykelnät, kommunen har även identifierat platser där cykling kan utvecklas och till det tagit fram ett kulturmiljöprogram som kan främja turistcykelleder (Högsby kommun 2019:13). Som tidigare nämnt beskrivs kommunens

cykelvägnät inte vara helt sammanhängande, flera av stråken kräver att cyklister rör sig på landsväg eller vägar med tung trafik. Detta gör att vissa grupper väljer att inte röra sig på dessa stråk eftersom det inte anses trafiksäkert. Kommunen vill ändra på detta och göra det mer njutbart och föreslår därför "sommarcykelvägar", ett cykelnätverk av enklare standard som kan dras in på områden med höga naturvärden (Högsby kommun 2019:15).

För att främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur måste cykelplaneringen följa utvecklingen så att de olika trafikslagen ömsesidigt stödjer varandra. Vid planering av väginfrastrukturen behöver kommunen samspela med andra transportsätt (Högsby kommun 2019:6). Till hållplatser med hög cykelpendling behöver kommunen ge möjlighet till god cykelparkering, vid vissa mer frekventa hållplatser väderskydd (Högsby kommun 2019:12).

Inom det tredje insatsområdet berörs inte kategorin *Samsyn på kategorisering och standardnivåer*.

I det fjärde insatsområdet tar kommunen upp behovet av att se över passager och belysning i vägnätet. Kommunen behöver även se över bommar på cykelvägar, detta eftersom andra typer av cykelfordon, exempelvis lådcyklar och cykelvagnar har ökat och tar större plats (Högsby kommun 2019:19).

Inom insatsområdet berörs inte kategorierna *Anpassade hastigheter, Säkrare fordon* och *Bättre skydd och information*.

Inom det femte insatsområdet tas inga av kategorierna upp i kommunens cykelstrategi.

### **5.3.2 Andra perspektiv som behandlas i den kommunala cykelstrategin**

Högsby kommun beskriver ett målområde som inte ingår i den nationella cykelstrategin. Målområdet handlar om att cykla till affären där kommunen anser att shopping och cykling hänger ihop. Cyklister som cyklar till affären beskrivs som en ofta bortglömd kundgrupp. Det behöver läggas mer fokus på tillgänglighet till handelsområden och affärsgator, detta kan göras genom att anlägga cykelstråk och cykelparkering i närhet till butiker och verksamheter (Högsby kommun 2019:3).

### **5.3.3 Flernivåstyrning i den kommunala cykelstrategin**

I arbetet vid framtagandet av cykelstrategin har en dialog mellan olika nivåer skett. Kommunen har samrått med Länsstyrelsen, Trafikverket och Region Kalmar län. Kommunen har tagit regionens regionala cykelstrategi med tillhörande åtgärdsprogram i beaktning (Högsby kommun 2019:2,4).

Under framtagandet av planen har en dialog mellan olika aktörer skett vilket går i led med den horisontella dimensionen. Kommunen har fört dialoger med föreningsliv och

kommunala förvaltningar. Medborgare har också haft möjlighet att lämna synpunkter (Högsby kommun 2019:2,4). Kommunen beskriver även ett kommunöverskriande samarbete med Hultsfreds kommun, som berör projektet “cykla längs Emån” och som ska bidra till ökad cykelturism (Högsby kommun 2019:13).

## **5.4 Mora kommun**

Nedan presenteras resultatet från tolkningen av innehållet i Mora kommuns cykelstrategi.

### **5.4.1 Kommunala cykelstrategins innehåll utifrån den nationella cykelstrategins insatsområden**

För att lyfta cykeltrafikens roll i cykelplaneringen behandlar Mora kommun ett flertal aspekter. Det övergripande målet är att fler ska cykla oftare och att det ska vara tryggt, snabbt och säkert. Mora kommun (2018:4-6,23-24) beskriver att strategin är viktig för att kunna falla tillbaka på vid framtagandet av nya detaljplaner eller vid statliga stöd för att satsa på cykelvägnätet. Vid detaljplanearbetet ska cykelplaneringen behandlas jämförbart med andra trafikslag men också ses som ett eget trafikslag och inte sammankopplas med gångtrafik (Mora kommun 2018:29). Den planerade cykelinfrastrukturen ska fungera både inom och fortsatt utanför detaljplaneområdet och en fungerande cykelinfrastruktur ska behandlas tidigt i processen för att uppfylla olika trygghets- och utrymmeskrav (Mora kommun 2018:30,32).

Cykelplaneringen ska även ha en stark ställning i kommunens översiktsplan och främja cykeln som eget trafikslag. Cykelstrategin ska inarbetas i översiktsplanen så att mål och strategier stämmer överens med varandra (Mora kommun 2018:23).

Inom cykelplaneringen ska fyrstegsprincipen tillämpas för ett mer hållbart planerande. De två första stegen i principen handlar om att påverka attityder kring cykling och att marknadsföra det hållbara resvalet innan de två sista stegen som innebär om- eller nybyggnad i infrastrukturen behöver göras (Mora kommun 2018:4). Att arbeta med beteendepåverkan är en stor del i att lyfta cykelns roll i samhället. Det finns även en vikt i att förstå alla olika behov vilket leder till att cykelstrategin upprättas för att kunna klarlägga hur utbyggnaden av cykelnätet ska ske på bästa sätt (Mora kommun 2018:5,9,12,30)

Inom ramen för det andra insatsområdet lyfter Mora kommun (2018:24) att fokus på att öka barns och ungas cyklande ska lyftas. Bland annat ska det ske en utbyggnad av länkar och stråk som går till eller mellan viktiga målpunkter för denna grupp. Det kan vara till skolan eller fritidsanläggningar. Runt dessa miljöer ska trafiksäkerheten öka för att få fler att känna sig trygga att välja cykeln till dessa platser. Förbättring av trafiksäkerheten sker genom både beteendeåtgärder och fysiska åtgärder. Trafiksäkerhet ska vara en del av undervisningen där kommunen stöttar upp (Mora kommun 2018:26-27,30).

Mora kommuns cykelstrategi berör även arbetspendling där det finns en önskan att cykelvägar mellan kommunens tätorter ska prioriteras. Elcykelns ökning på marknaden har ökat toleransen för att cykelpendla längre sträckor och kommunen har då ett ansvar att säkerställa de krav på infrastrukturen (Mora kommun 2018:30). Mora kommun ska vara förebilder gällande cykelanvändning och arbeta för att anställda i högre grad cyklar till eller inom jobbet (Mora kommun 2018:24-25).

Prioritering för cykelvägar mellan tätorterna ska även öka rekreations- och turistcykling då många i kommunen använder cykeln för att träna eller åka på utflykt. Mora, både tätort och kommun, har många turister på besök och därför är korrekt och välutbyggd vägvisning viktig (Mora kommun 2018:24-26).

För att öka cyklingen generellt och hitta nya grupper är arbete kring beteendepåverkan av betydelse. Exempelvis kan byggprojekt som stör biltrafiken utnyttjas för att visa att det är smidigare att välja cykeln i stället (Mora kommun 2018:15,31). För att cykelanvändandet ska vara högt året om ska kommunen införa en cykelmodul i sin skidspår-app som ska ge korrekt information till cyklister om cykelvägen är snöröjd eller inte (Mora kommun 2018:35).

Inom det andra insatsområdet berörs inte kategorin *Skapa bättre förutsättningar för asylsökande, nyanlända och andra utrikes födda att cykla*.

För att skapa ett mer enhetligt och funktionellt cykelvägnät med fungerande drift är cykelstrategin viktig för att skapa en samsyn på vilken standard som ska gälla för olika kategorier av stråk. Strategin ska tydliggöra hur utformning ska ske, var cykelparkeringar ska placeras och hur vägvisning ska se ut. Cykelvägarna ska lokaliseras så de är sammanhängande, framkomliga, ha hög orienterbarhet, vara gena och integrerade i bebyggelsen samt ha bra anslutningar till målpunkter som kollektivtrafiknoder. För att uppnå detta finns förslag på utbyggnad av cykelnät där dessa byggs enligt samma standard och med separering av gång- och cykel (Mora kommun 2018:9,15,23-25). Framkomligheten ska vara fortsatt hög även om cykelvägar påverkas av byggarbete och inte innebära alltför långa omvägar för cyklister. Omledningsskyltar ska vara korrekta och särskilt leda till viktiga målpunkter (Mora kommun 2018:34). För att främja ett funktionellt cykelvägnät är även möjligheten att parkera säkert vid målpunkten viktig. Kommunen har som mål att parkeringen inte ska placeras mer än 25 meter från målpunkten. Vid parkeringen ska det finnas möjlighet att låsa fast ramen, vara god belysning och cykelparkeringsfärgen ska anpassas till omgivningen. Cykelparkeringsvolymen kan ändras mellan sommar och vinter och kommunen ska främja att olika typer av cyklar har möjlighet att parkera samt arbeta med projekt som belyser hur mycket utrymme bilparkering tar jämfört med cykelparkering (Mora kommun 2018:27-29).

Ett funktionellt cykelnät ska uppnås genom god drift och underhåll. Här ska vägvisningssystemet underhållas så att skyltningen alltid är korrekt (Mora kommun 2018:26). Skötseln ska också vara hög på cykelvägarna och dessa ska besiktas så att behov av åtgärder kan identifieras. Skötsel görs enligt skötselplan som varierar mellan årstiderna. Saltsopning är en halkbekämpningsmetod som ska införas i Mora. Det ska även undersökas var cykelpumpar kan placeras på trygga platser samt att skogsområden intill cykelvägar ska skötas för säkra och trygga cykelvägar. För att utveckla cykelnätet behöver driftsbudgeten öka i proposition till nybyggnationen (Mora kommun 2018:35-37).

I cykelstrategin behandlas en säkrare infrastruktur och en förbättrad drift och underhåll där målet är att kvaliteten på cykelvägnätet ska öka. Bostadsgator och byvägar ska vara säkra för cyklister att kunna röra sig till huvudstråken och andra målpunkter. Projekt som säkerställer trafiksäkerhet eller kompletterar cykelstråk ska prioriteras (Mora kommun 2018:6,9,24).

Trafiksäkerheten ska förbättras genom att cykeltrafiken prioriteras vid målkonflikter och att cyklister är separerade från motortrafik. Separering bör alltid ske när motortrafikens hastighet överstiger 30 km/h. När detta inte är möjligt ska cykeltrafiken ledas till mindre trafikerade vägar (Mora kommun 2018:21,25,29).

Fungerande drift och underhåll är väsentligt för att kontrollera trafiksäkerheten. Missar i driften kan leda till olyckor och därför ska vintersand sopas upp, farliga sprickor upptäckas och vägarna ha en effektiv vinterväghållning. Vid behov av halkbekämpning ska detta ske inom 24 timmar (Mora kommun 2018:20-21). Trafiksäkerhet och trygghet ska främjas med belysning av LED-ljus, skötsel av vegetation och hinder bredvid cykelvägar och vid tunnelmynningar. Cykelnätet ska utformas så det är överblickbart (Mora kommun 2018:26-27,32-34). Underlaget på cykelvägarna ska vara jämnt för ökad komfort och huvudstråken ska vara asfalterade. Kommunen har ett stort ansvar i att detta efterlevs (Mora kommun 2018:37).

Kommunen ska arbeta med att anpassa hastigheter genom utformningen på bostadsgator så höga hastigheter inte är möjliggöras. Trafiksäkerheten ska bearbetas genom att identifiera volymer och hastigheter på motortrafik på vissa sträckor (Mora kommun 2018:9,24). För att undvika olyckor ska kommunen ge bättre information om skydd, bland annat cykelhjälm användning. Kommunen ska även kommunicera ut information om synbarhet med cykelljus- och reflexanvändning men även om dubbdäck vid cykling på vinterhalvåret (Mora kommun 2018:31).

Inom det fjärde insatsområdet berörs inte kategorin *Säkrare fordon*.

Mora kommun (2018:28,40) skriver om flödesmätningar som ett sätt att samla ihop och samordna statistik. För att få en mer komplett bild av cykeltrafiken förs diskussioner i

kommunen om att köpa in permanenta räknare. Mätpunkterna ska bli fler och kan vid behov utföras i andra tätorter än Mora.

Kommunen ska även föra ett arbete för att undersöka vilka effektsamband det finns inom cykling. Vid planeringen är det viktigt att undersöka vilka faktorer som gör att invånarna väljer att cykla men också vad som hindrar dem från att cykla (Mora kommun 2018:10,13). Dessa faktorer kan delas upp i två kategorier, personliga och systembaserade, där de systembaserade är fysiska och de som kommunen kan påverka och åtgärda mest (Mora kommun 2018:12). Att göra flödesmätningar blir även en uppföljning i hur arbetet kring cykelplanering har gått och vad som ger effekt i planeringen (Mora kommun 2018:28). Dessa resultat tillsammans med en måluppföljning ska sammanställas i ett cykelboksutlåtande som ska fungera som ett underlag med information om det genomförda och planerade arbetet (Mora kommun 2018:38,40)

I cykelstrategin presenteras även studier kring folkhälsa och cykling där de samhällsekonomiska kostnaderna är stora för fysisk inaktivitet och att 11 000 liv kan sparas varje år genom cykling. Informationen ska öka människors vardagsmotion (Mora kommun 2018:10-11).

Inom det femte insatsområdet berörs inte kategorierna *Mer samordnad och tillgänglig kunskap och forskning*, *Drift och underhåll samt säkerhet* och *Fordon och infrastruktur*.

#### **5.4.2 Andra perspektiv som behandlas i den kommunala cykelstrategin**

Mora kommun behandlar och beskriver fyra perspektiv som inte kan kopplas till den nationella cykelstrategin. Det första perspektivet handlar om det faktiskt i vissa fall är cykeln som behöver stå tillbaka som färdmedel. Detta beskriver kommunen framför allt är viktigt i centrummiljöer där cyklister blandas med gående och cykelns eventuellt höga hastighet behöver anpassas. Cykelns hastighet och krav på att lämna företräde för de gående kan regleras genom gångfartsgator (Mora kommun 2018:29).

Det andra perspektivet har identifierats som ytterligare en grupp att ta hänsyn till inom cykelplanering och som kommunen vill öka andelen cyklande i. Gruppen det gäller är de som cyklar för att handla eller konsumera. Delvis gäller det elcyklar och lådcyklar som beskrivs som lättare att handla med eftersom resan blir snabbare eller det går lättare att packa i. För dessa typer av cyklar krävs ett annat utrymme i gaturummet men också krav på andra typer av parkeringsställ vid målpunkten. Mora Kommun (2018:30-31) beskriver även det är handel och attraktiva resmål som verkligen skapar attraktion till att välja att cykla till målpunkter. De menar att om handels-och besöksnäringen kan bli mer cykelvänliga ökar cyklandet till dessa målpunkter totalt sett.

Det tredje perspektivet handlar om att Mora kommun ska ha en uppdaterad och utvecklad cykelkarta. Målet är den ska finnas på kommunen hemsida och vara levande och digital (Mora kommun 2018:31).

Sista perspektivet beskriver att Mora kommun ska fortsätta använda verktyg för felanmälan där allmänheten har möjlighet att lämna synpunkter angående cykelinfrastrukturen. Akuta ärenden ska prioriteras högre och uppföljning ska ske på ärenden (Mora kommun 2018:37).

### 5.4.3 Flernivåstyrning i den kommunala cykelstrategin

Mora kommuns cykelstrategi grundas utifrån både internationella, nationella och regionala dokument och mål som styr innehållet i den kommunala cykelstrategin. Genom Moras hållbarhetsstrategi sker ett arbete mot Agenda 2030 och Sveriges transportpolitiska mål att öka andelen hållbara resor. Kommunen beskriver även att det finns ett antal nationella och regionala dokument, *en nationell plan för transportsystemet, en studie av miljömålsenkäten från Boverket, en strategi för säkrare cykling av Trafikverket* samt *en länsplan för regional infrastruktur från Region Dalarna*, som kommunen ska följa i sin cykelstrategi (Mora kommun 2018:4,6).

Vid beskrivning om hur cykelvägnätet ska utformas är detta främst hämtat från Trafikverket och Sveriges kommuner och regioners regelsamling *Vägars och gators utformning (VGU)* men även från Sveriges kommuner och regioners handbok för GCM-trafik (Mora kommun 2018:28,34).

Vid framtagandet av Mora kommuns cykelstrategi inhämtades även synpunkter från bland annat Polisen och Trafikverket (Mora kommun 2018:50).

Inom den horisontella dimensionen finns det dels ett antal kommunala måldokument som den kommunala cykelstrategin bör ta hänsyn till. Dessa dokument är en centrumutvecklingsplan, *Strategi hållbara Mora*, en trafikstrategi, översiktsplanen, fördjupad översiktsplan över centrala Mora och en grönstrukturplan. (Mora kommun 2018:6-8).

Mora kommun (2018:7) beskriver även i sin cykelstrategi om hur de bör samarbeta med flera olika aktörer för att genom olika aspekter arbeta med cykelplanering och främja ökad cykelanvändning. Bland annat ingår en ungdomssamordnare och Moras ungdomsråd som remissinstans vid detaljplaneärenden för att försäkra att barn och ungdomars villkor tas hänsyn till. För att öka cykelanvändningen bland barn till och från skolan bör även ett samarbete om beteendepåverkan ske med representanter från kommunens för- och grundskoleförvaltning. Barn och ungas kunskap om trafiksäkerhet skulle kunna stärkas genom samarbete med Räddningstjänsten som undervisar om detta vid skolbesök (Mora kommun 2018:30-31). Andra aktörer som kan främja ökad cykelanvändning är handel-och besöksnäringen vilka Mora kommun delvis lägger över ett ansvar på för att fylla cykelvägnätet med ett attraktivt innehåll. En dialog mellan kommunen och handlarföreningar men även andra föreningar ska därför främjas (Mora kommun 2018:38). För att slutligen kunna följa upp sitt arbete kring cykelplanering bör

uppföljningsmetoder skapas som gör att kommuner kan jämföra sig med varandra och planera sitt framtida arbete inom cykelplanering (Mora kommun 2018:50).

## 5.5 Skövde kommun

Nedan presenteras resultatet från tolkningen av innehållet i Skövde kommuns cykelstrategi.

### 5.5.1 Kommunala cykelstrategins innehåll utifrån den nationella cykelstrategins insatsområden

För att lyfta cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen skriver kommunen i cykelstrategin att cykelanvändandet ska öka och att välja cykeln ska vara ett naturligt val- särskilt vid korta resor (Skövde kommun 2018:5). Cykeltrafiken ska behandlas som ett trafikslag i det stora transportsystemet men även vara inom fokus för hela resan-perspektivet där cykelanvändning kombineras med kollektivtrafikanvändande. För att hela resan ska upplevas god behövs bra parkeringsmöjligheter vid målpunkter som hållplatser för att cyklisten tryggt ska kunna lämna cykeln innan sin fortsatta resa. För detta arbete krävs samarbete med olika aktörer inom transportsystemet (Skövde kommun 2018:10,15,17)

Cykelplaneringens roll lyfts även in i samhällsplaneringen genom att planera för attraktiva boende- och livsmiljöer där folk vill och känner sig trygga att cykla. I vissa korsningspunkter bör cykeln prioriteras högre än biltrafiken. Cykelplaneringen ska bland annat främja barn och unga samt arbetspendlare och genom samhällsplaneringen kan målpunkter som arbetsplatser och kultur- och fritidsaktiviteter göras tillgängliga via ett framkomligt cykelvägnät (Skövde kommun 2018:16-17).

För insatsområde två arbetar Skövde kommun särskilt med att öka barns och unga cyklande samt att främja mer pendlingsresor. För att öka barn och ungas cyklande ska denna grupp bli mer delaktig i planeringen så deras villkor kan fånga upp på ett bättre sätt (Skövde kommun 2018:11). Stråk där barn rör sig ska prioriteras och dessa ska utformas med säkerhet och genhet i fokus. Dessa stråk och områden är främst de kring skolor och förskolor för att skapa en säkrare hämta-och-lämna-situation vilket ska leda till att fler kan känna sig trygga i att cykla eller gå till skolan. Skövde kommun (2018:15-17) menar även att satsningar på barns cykelanvändande skapar vanor som kommer följa med upp i vuxen ålder. Med vana att få motion och kunna cykla fritt skapas förutsättningar för fler hållbara resor.

För att öka pendlingsresor vill kommunen prioritera att påverka olika arbetsgivare med information om hälso- och arbetsfördelar vid anställdas cykling till arbetsplatsen. Arbetsgivaren bör skapa förutsättningar för att cykelpendling ska kännas smidig (Skövde kommun 2018:15-16). Kommunen ska vara föregångare i att satsa på cykelanvändande med exempelvis tjänstecyklar. De stråk och funktioner som är viktiga för arbetspendlare ska prioriteras för att skapa en bra infrastruktur för denna grupp (Skövde kommun 2018:10-11).

Skövde kommun (2018:11) beskriver även att det ska skapas tillgängliga livsmiljöer för personer med funktionsnedsättning för att öka cyklandet för alla människor. För att få fler att cykla ligger även fokus på att aktivt arbeta med attitydfrågor kring cykelanvändande (Skövde kommun 2018:17).

Inom det andra insatsområdet behandlas inte kategorierna *Skapa bättre förutsättningar för asylsökande, nyanlända och andra utrikes födda att cykla* och *Främja en ökad turist- och rekreationscykling*.

För att främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur eftersträvas ett mer sammanhängande cykelnät som ska vara enkelt och smidigt att använda. Cykelplaneringen ska främja ett cykelvägnät som är gent och välskyttat likt planeringen som genomförs för biltrafik. Cykelvägnätet ska inte ta slut vid stads- eller kommungräns och målet är goda kopplingar både inom och mellan tätorter och grannkommuner. För att skapa ett funktionellt cykelvägnät har kommunen även som strategi att skapa minst ett prioriterat cykelstråk som ska utformas på ett effektivt sätt. Att arbeta med drift och underhåll ska främst prioriteras på det prioriterade cykelstråket som exempelvis ska snöröjas först. Drift och underhåll är även viktigt för att skapa bra cykelvägar som gör att fler invånare väljer att cykla. Samsyn av kategorisering och standardnivåer inom kommunen på cykelvägnätet beskrivs också som relevant för att skapa en bra struktur där kommunens tjänstemän vet vilken utformning och skötsel som krävs på respektive cykelvägskategori. Cyklisten vet också vilken kvalitet som kan förväntas på cykelvägen (Skövde kommun 2018:15-17).

Vi behöver använda samma tänk som planeringen kring biltrafik länge gjort, det ska vara gent och intuitivt, kompletterat med skyltning.

(Skövde kommun 2018:15)

Inom det fjärde insatsområdet om säker cykeltrafik beskrivs det att kommunen har ett dokument för riktlinjer om fordon och resor som tar upp aspekten om vikten av säkra motorfordon. I Skövde kommuns fall berör det de tjänstebilar som används av kommunen. I samma dokument ges även riktlinjer om att cykelhjälm ska användas i tjänsteresor (Skövde kommun 2018:11).

Inom det fjärde insatsområdet behandlas inte kategorierna *Skapa en säkrare infrastruktur och förbättrad drift och underhåll* och *Anpassade hastigheter*.

Inom ramen för det femte insatsområdet arbetar Skövde med samordning av statistik för att både kunna mäta och undersöka utvecklingen i cykelanvändningen. I cykelstrategin tas resvaneundersökningar upp som skapar ett underlag och kunskap om dagens cykelanvändning och vilka aspekter som gör att invånarna väljer cykeln. Det skapar även inriktningar till den vidare cykelplaneringen. Det samordnas även statistik om olyckor kopplat till cykeln för att påvisa behovet av säkerhetsarbete. Genom denna

statistik får Skövde kommun en överblick på hur många olyckor som sker samt var de sker (Skövde kommun 2018:13-14).

Skövde kommun beskriver även att de gick med i kommunvelometern 2012 vilket är ett sätt att mäta och jämföra hur arbetet kring prioritering av cykeltrafik görs med andra kommuner. Deltagande i kommunvelometern ska dessutom ge kunskaper om de effektsamband som uppstår utifrån Skövde kommuns cykelplanering. De tidigare nämnda resvaneundersökningen ger också fingervisningar om vad som påverkar cykelanvändandet och vilka effekter olika aspekter har. Bland annat kan kommunen se att många korta resor görs med bil och därför finns det stor potential för cykeln när information om den faktiska tidsåtgången sprids. Information om hur effekterna av årstiderna påverkar cykelanvändandet kan också påverka cykelvägsdriften (Skövde kommun 2018:12-13).

Skövde kommun (2018:17) belyser att effekter på cykelanvändandet också uppstår om kommunen som organisation är drivande i att visa på fördelar i att cykla. Har organisationen en bra erfarenhet av att använda cykeln i tjänsten kan denna information spridas vidare till andra arbetsgivare.

Gällande forskning om cykeln och folkhälsa skriver Skövde kommun (2018:7) i sin cykelstrategi om studier som visar på att vardagsmotion i form av att cykla 30 min per dag ger goda hälsoeffekter.

Skövde kommun tar även ett ansvar i att skapa en mer samordnad och tillgänglig kunskap om cykelanvändandet. Kommunen ska samla in fakta och information för att kunna marknadsföra satsningar som görs eller motivera andra aktörer att göra liknande satsningar. Underlaget ska paketeras på ett bra sätt så information kan spridas enkelt och effektivt (Skövde kommun 2018:18).

Inom det femte insatsområdet berörs inte kategorierna *Drift och underhåll samt säkerhet* och *Fordon och infrastruktur*.

### **5.5.2 Andra perspektiv som behandlas i den kommunala cykelstrategin**

Skövde kommun behandlar inga andra perspektiv utöver det som kan kopplas till den nationella cykelstrategins insatsområden.

### **5.5.3 Flernivåstyrning i den kommunala cykelstrategin**

I Skövde kommuns cykelstrategi kan det utläsas två kopplingar till aktörer i den vertikala dimensionen. Dessa är till Regionen och Trafikverket som statlig myndighet. Från regionen har den kommunala cykelstrategin påverkats av dokumentet *Strategin för ökad cykling i Västra Götaland* där den kommunala strategins strategier beskrivs stämma väl överens med regionens. Den regionala strategin sägs även hjälpa till i det kommunala arbetet när beslut och arbete ska göras kring statliga vägar (Skövde

kommun 2018:5). Förutom styrning genom det regionala dokumentet finns det även pengar för kommunen att söka vid satsningar på cykelnätet (Skövde kommun 2018:8).

Skövde kommuns arbete med cykelplanering påverkas även av Trafikverket där dokumentet *Trafik för en attraktiv stad (TRAST)* innehåller sju övergripande inriktningsmål som kommunen säger sig utgå ifrån i sin trafikstrategi som cykelstrategin i sin tur utgår ifrån. Tillsammans med Trafikverket ska kommunen även jobba med frågor kring mobility management och beteendeförändring (Skövde kommun 2018:7,18).

I den horisontella dimensionen jobbar kommunen brett med att integrera cykelplanering inom olika kommunala enheter och dokument. Vid framtagandet av cykelstrategin har kommunikation och information delats mellan berörda enheter och sektorer och vid en workshop i uppstartsarbetet medverkade kommunstyrelsen, olika tjänstemän samt representanter från SWECO och organisationen Svensk Cykling (Skövde kommun 2018:2,9).

I den kommunala cykelstrategin beskrivs de kommunala dokumenten *Trafikstrategin*, *ÖP 2025*, *Parkering i Skövde (2010)*, *Energi- och klimatstrategi 2011*, *Resepolicy (2012)*, *Riktlinjer för fordon och resor (2012)*, *Folkhälsopolitiskt program 2015-2018*, *Barn- och ungdomspolitiskt program 2015-2018* och *Policy för funktionshinderfrågor* som vägledande och viktiga för att belysa olika frågor som behöver tas med i cykelplaneringen (Skövde kommun 2018:10-11).

Vid arbetet med beteendeförändring hos invånarna breddas ansvaret även horisontellt genom att samarbeta med olika aktörer som företag, arbetsgivare, och fastighetsägare. Kommunen är även med i föreningen Svenska cykelstäder (Skövde kommun 2018:7,18).

## **5.6 Upplands-Bro kommun**

Nedan presenteras resultatet från tolkningen av innehållet i Upplands-Bro kommuns cykelstrategi.

### **5.6.1 Kommunala cykelstrategins innehåll utifrån den nationella cykelstrategins insatsområden**

Upplands-Bro kommun (2019:4-5) skriver i sin cykelstrategi biltrafiken idag ofta prioriteras inom planeringen i kommunen men att det finns ett behov att planera för minskat bilåkande och i stället utveckla och förbättra gång- och cykelvägnätet. Cykelstrategin ska öka cyklingen med ett mål på 2% och då utveckla planeringen och byggandet av samhället genom att vara ett bra verktyg för en framtida åtgärdsplan.

Genom ökad cykling minskar trängseln, ökar folkhälsan, näringslivet stärks och livsmiljöerna blir mer attraktiva. Upplands-Bro kommun (2019:6) beskriver att det pågår exploateringsprojekt och att cykelnätet behöver kompletteras i samband med

detta. Det sätts krav på exploitören att säkerställa ett utvecklat cykelvägnät vid exploatering. Information om cykelinvesteringar är viktiga att nå ut till invånarna. Denna information är särskilt viktigt vid nybyggda bostadsområden där infrastrukturen är ny. För att lyfta cykelplaneringen är det även viktigt att kommunen tänker på hela resan-perspektivet där bra cykelparkeringar, närhet till målpunkter, kapacitet, väderskydd och trygghet är viktiga faktorer (Upplands-Bro kommun 2019:10-12,14). Upplands-Bro kommun (2019:16) hänvisar till det globala målet om hållbara städer och samhällen och förtydligar vikten av en helhetssyn inom planeringen och att smarta lösningar leder till att människor kan leva klimatsmart, hälsosamt och känna sig trygga.

Inom insatsområdet för att öka fokus på grupper av cyklister arbetar kommunen för flera grupper och syftet med strategin är att ändra trafikbeteenden och resmönster. Beteenden ska påverkas genom mobility management som kan vara att informera invånarna om hälsofördelarna med cykling (Upplands-Bro kommun 2019:5,14). Kommunen menar att potentialen för att öka cykelanvändandet bland elevers resor till skolan är stor. För att denna resa ska öka för barn och unga är det viktigt för kommunen att den upplevda trafiksäkerheten och tryggheten runt skolmiljön är god. Kommunen bedriver ett projekt, säkra skolvägar, för att få fler att tillsammans med sina föräldrar gå eller cykla till skolan för att motverka stressiga trafiksituationer med bilar runt skolmiljöerna. Projektet innebär beteendepåverkan men även fysiska åtgärder. Upplands-Bro kommun belyser från barnperspektivet att barns möjlighet att röra sig fritt i samhället främjar deras utveckling och självförtroende och att ett säkert trafiksystem ökar barns utrymme för vardagsmotion på cykeln (Upplands-Bro kommun 2019:4,6,10-11).

Potentialen att öka gruppen arbetspendlare på cykel menar kommunen också är stor och det finns ett behov av att öka denna grupp för att skapa fler hållbara transporter. Kommunen belyser att arbetsgivaren har en stor roll för att skapa förutsättningar för cykelpendling vilket gör arbetsplatsen mer attraktiv samtidigt som personalen blir friskare. Ett system med förmåncyklar skulle kunna vara en åtgärd (Upplands-Bro kommun 2019:4,11,15). För att det ska vara goda förutsättningar att cykelpendla till arbetet har kommunen ett ansvar att hålla infrastrukturen sammanhängande (Upplands-Bro kommun 2019:14).

Upplands-Bro kommun (2019:11,15) beskriver det finns bra målpunkter för cykelturism och att dessa ska skapa goda kopplingar inom kommunen. En åtgärd för att främja turism men även möjligheten för alla grupper att cykla är att införa ett system med låncyklar då alla kanske inte har tillgång till cykel. Denna åtgärd kan marknadsföra cykeln vidare och innebär också en servicetjänst för kommunens invånare som gör det mer enkelt och attraktivt att cykla.

Inom det andra insatsområdet behandlas inte kategorin *Skapa bättre förutsättningar för asylsökande, nyanlända och andra utrikes födda att cykla*.

Insatsområdet om en funktionell och användarvänlig infrastruktur behandlas genom att kommunen vill kartlägga gång-och cykelvägnätet för att finna brister och utvecklingsmöjligheter. Efter kartläggning ska sedan åtgärdsförslag redovisas (Upplands-Bro kommun 2019:5-6).

Med cykelstrategin ska kommunen förbättra framkomligheten och främja hållbara transporter. Cykelvägarna ska enligt cykelstrategin hålla en hög standard, vara sammanhängande, ha hög orienterbarhet och vara säkra. För att uppnå detta behöver cykelvägnätet kompletteras och driften av cykelvägarna utvecklas. Driften ska göra att framkomligheten säkerställs men även att komforten att ta sig fram på cykeln är hög och på så vis höja cykelns status som färdmedel (Upplands-Bro kommun 2019:11,13).

Inom det tredje insatsområdet behandlas inte kategorin *Samsyn på kategorisering och standardnivåer*.

I cykelstrategin beskriver Upplands-Bro kommun (2019:5-6,13) att ett mål är att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ska öka för att uppnå nollvisionens mål. En ökad trafiksäkerhet är viktigt i takt med att befolkningen ökar och att det då finns större krav på utrymme för trafiksäkra och tillgängliga miljöer. Kommunen skriver i cykelstrategin att effektiv halkbekämpning är av störst betydelse för cyklisterna för att undvika olyckor vilket gör att god drift och underhåll är viktigt i arbetet om att öka säkerheten. Andra faktorer som kan leda till olyckor och kräver underhållning för att få bort är rullgrus, glaskross och ojämn markbeläggning.

Inom det fjärde insatsområdet behandlas inte kategorierna *Anpassade hastigheter, Säkrare fordon* och *Bättre skydd och information*.

Vad gäller insatsområdet om forskning och innovationer beskriver kommunen i sin cykelstrategi att kunskapen om effektsambanden är viktig för att förstå vad det är för faktorer som påverkar cykelanvändandet. För att följa upp det arbete som görs kopplat till de olika faktorerna är det viktigt att utvärdera arbetet vilket kommunen menar med fördel kan göras via ett cykelbokslut. Cykelbokslutet ska innehålla statistik om resvanor, beläggning på cykelparkeringar, olyckor men också vilken utveckling och åtgärder som är gjorda på gång-och cykelvägar (Upplands-Bro kommun 2019:5,18).

I cykelstrategin hänvisas det till forskning om drift och underhåll gällande vintercykling där studien visar att restiden med cykel blir 40-60% längre om det finns brister i vinterväghållningen. Med denna kunskap ökar kommunens förståelse för vikten av god vinterväghållning för cykelanvändandet (Upplands-Bro kommun 2019:13).

För att samla kommunens kunskapsunderlag om cykelplanering och cykelstrategin och sprida ut den till invånarna ska kommunen skapa ett digitalt kartverktyg. Kartverktyget ska fungera som en guide i kommunens arbete för cykelstrategin. I karttjänsten kartläggs cykelvägnätet och med hjälp av kartor, text och bild kan budskapet om att öka cykling förstärkas (Skövde kommun 2019:19).

Inom det femte insatsområdet behandlas inte kategorierna *Samordning av statistik, Folkhälsa och cykling* och *Fordon och infrastruktur*.

### 5.6.2 Andra perspektiv som behandlas i den kommunala cykelstrategin

Upplands-Bros kommun (2019:20) beskriver ett perspektiv som inte kan kopplas till den nationella cykelstrategin och den handlar om verktyg för att felanmäla och lämna synpunkter för allmänheten. Genom att allmänheten kan markera och beskriva brister inom cykelinfrastrukturen samt markera platser som är otrygga blir cykelnätet hela tiden besiktigat och åtgärder kan lättare vidtas. Verktöget är ett digitalt karttjänstverktyg som alla människor ska kunna använda.

### 5.6.3 Flernivåstyrning i den kommunala cykelstrategin

Upplands-Bro kommun (2019:4) beskriver att styrning till sitt innehåll i den kommunala cykelstrategin påverkas både från internationella, nationella, och regionala instanser. I inledningen presenteras den nationella cykelstrategin och att denna ligger till grund för Upplands-Bros egen cykelstrategi. I den kommunala cykelstrategin beskrivs även ett samarbete med Trafikverket som viktigt för att hela vägnätet ska fungera vid olika väghållare (Upplands-Bro kommun 2019:5). Internationellt sett grundas kommunens arbete kring cykelplanering från Agenda 2030 där kommunen belyser att det lokala arbetet är viktigt även i de globala sammanhangen. De beskriver att den kommunala cykelstrategin är ett verktyg för att vara med och uppnå mål 11, Hållbara städer och samhällen. Det är bland annat regeringens handlingsplan för de globala målen som vägleder kommunens arbete. Från den nationella nivån finns det även stadsmiljöavtal som fungerar som bidrag vid projekt som främjar hållbara stadsmiljöer och styr det kommunala arbetet (Upplands-Bro kommun 2019:13,16-17). Regionalt är det Region Stockholm som är en del i arbetet kring cykelplanering (Upplands-Bro kommun 2019:5).

För styrningen inom den horisontella dimensionen beskrivs det att cykelstrategins målgrupper är politiker, tjänstemän, grannkommuner och andra intressenter och att med dessa krävs ett samarbete. För att uppnå en god cykelinfrastruktur förklarar Upplands-Bro kommun att det behövs ett samarbete med privata väghållare och samfälligheter. Kommunala dokument som också är kopplade och med och stödjer innehållet i kommunens cykelstrategi är *Trafik-och tillgänglighetsprogrammet, parkeringspaket för Kungsängen*, cykelundersökningen för kommunanställda och säkra skolvägar-enkäter för kommunala skolor (Upplands-Bro kommun 2019:5-6,13). Upplands-Bro kommun (2019:18) beskriver i sina strategier att för att kunna följa upp och utvärdera sitt arbete med cykelplanering kan kommunen med fördel vara med i Cykelkansliet som finns i region Stockholm. Då kan Upplands-Bro jämföra sig med andra kommuner och på så sätt styra sitt fortsatta arbete.

## 6. Analys

I följande kapitel analyseras resultatet med utgångspunkt från det som presenterats i studiens inledande kapitel.

### 6.1 Kommunala cykelstrategiers behandling av den nationella cykelstrategin

Hur de fem insatsområdena behandlas i de kommunala strategierna analyseras var för sig i följande avsnitt.

#### 6.1.1 Insatsområde 1

Det första insatsområdet behandlas i alla de sex undersökta kommunala cykelstrategierna och handlar främst om att alla kommuner konstaterar att cykelanvändningen behöver främjas genom att öka cykelns status och planera för ett minskat bilanvändande. I kunskapsöversikten presenteras cykelanvändningens positiva påverkan på miljö, hälsa, barns rörelsefrihet, trafiksäkerhet samt stadens stadsstruktur vilket också är de förekommande argumenten i de kommunala cykelstrategierna en ökad cykelanvändning. Kommunerna belyser cykelanvändningens vikt för miljö och omställning, människors fysiska hälsa och för att det skapar säkrare och mer attraktiva stadsrum.

De flesta kommunerna betonar att hela resan-perspektivet är ett viktigt utgångsläge i cykelplaneringen då cykeln ibland endast är en del av resan och att anslutning till exempelvis kollektivtrafik sedan uppstår. Denna helhetssyn belyser kommunerna som viktig där smidiga anslutningar i infrastrukturen är av vikt. Cykelparkeringar är också viktigt inom detta perspektiv och i cykelplaneringen i stort. Att tryggt kunna parkera sin cykel vid en önskad målpunkt påverkar till stor grad cykelanvändningen och är något som alla kommuner behandlar. Att arbeta konkret med hur cykelparkeringar ska utformas och placeras kan specificeras i en åtgärdsplan eller cykelvägvisningsplan som även föreslås av Trafikverket (2021:19-20) i avsnittet om hur kommuner arbetar med cykelplanering idag.

Trafikverket (2021:17) beskriver att översiktsplanen har en stark påverkan på vilka inriktningar kommunen tar i sin vidare planering. Inom de kommunala cykelstrategierna nämns översiktsplanerna som sammanhörande dokument och särskilt i Mora kommun strävas det efter att arbeta in cykelfrågorna i översiktsplanen och att dessa även tydligt behandlas tidigt i kommunens detaljplaneprocesser. Att ha en helhetssyn i cykelplaneringen och en stark förankring i den övriga stadsplaneringen behandlas av samtliga kommuner och med stöd av Krizeks (2012) studie om att viljan att cykla är i direkt relation till stadens utformning är det med fördel att alla kommuner behandlar det första insatsområdet.

### 6.1.2 Insatsområde 2

I insatsområde två tar alla berörda kommuner upp strategier för att öka barns fysiska aktivitet. Det ska ske genom att utveckla tryggare och säkrare infrastruktur till och från skolan och andra målpunkter som barn besöker. Kommunerna beskriver även vikten av att skolorna hjälper till att ändra beteende. Det ska ske genom trafikutbildning i skolan, information om hälsofördelar som cykling leder till samt genom att uppmuntra vårdnadshavare att avstå från att erbjuda barnen skjuts till skolan. Detta sker i linje med Folkhälsomyndighetens (2022) underlag som visar på vikten av att öka den fysiska aktiviteten och minska övervikt bland barn i samhället. Åtgärderna som beskrivs kan medföra att barn och unga får en känsla av självständighet och självförtroende när de får orientera och röra sig fritt. Kommunernas arbete med barns cyklande går även i linje med att motverka det resultat som studien av Wild och Woodward (2021) visar, där barns rörelsefrihet runt hemmet har minskat med 90% under tre generationer.

Andra grupper som ska få ökat fokus enligt cykelstrategierna är pendlingscyklister. Samtliga kommuner vill utveckla cykelinfrastrukturen så att den blir sammanhängande och prioritera stråk där många pendlingscyklister färdas. Kommunerna tar även upp flera strategier som syftar till att arbetsgivare, både offentliga och privata ska föregå med gott exempel och erbjuda lösningar som medför att fler använder cykeln till arbetsplatsen.

Samtliga kommuner förutom Skövde kommun tar upp strategier för hur turist- och rekreationscykling ska främjas. Kommunerna vill erbjuda ett mer sammanhängande turistcykelstråk och främja turistcyklister genom att förbättra vägvisning, cykelparkering och möjligheter till låncykel. Ett förbättrat turistcykelstråk kan även främja andra aspekter i samhället, vilket framförs i Handy, Wee & Kroesens (2014) forskning. Där menar forskarna att bättre infrastruktur för turism och fritid kan leda till att fler kan använda cykeln som transportmedel vid längre sträckor. Pengar som annars hade lagts på andra färdmedel kan sparas för att användas på andra nöjen som i sin tur kan leda till fler intäkter för samhället.

Cykelplanering för att öka gruppen asylsökande, nyanlända och utrikes födda tas enbart upp i Högsby kommuns cykelstrategi. Där nämner kommunen att de vill se till att denna grupp där många inte har giltigt körkort i stället har möjlighet till att färdas med cykel.

### 6.1.3 Insatsområde 3

För att främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur finns det några gemensamma nämnare som alla kommuner behandlar i respektive cykelstrategier. Främst är det att cykelvägnätet ska vara sammanhängande och ha hög tillgänglighet. Det är däremot de största och viktigaste stråken som ska ha högst prioritet vid utformning, drift och underhåll. Även inom detta insatsområde behandlar hela resanperspektivet för att det ska kännas användarvänligt och meningsfullt att kunna använda sin cykel i sin vardag. Vikten av att få till denna funktionella och användarvänliga

infrastruktur på de sätt kommunen nämner kan kopplas till studien av Krizek (2012:116) om att en god cykelinfrastruktur är särskilt viktig i mindre städer. Här kan kollektivtrafik vara mindre utbyggd eller behöva kompletteras med goda cykelanslutningar och att viktiga stråk prioriteras särskilt. Perspektivet om användarvänlighet gör även att några kommuner lyfter vikten av komfort vid cykling som kan påverkas av jämnt underlag eller god omledning vid byggnation.

Olycksstatistiken som presenteras av Trafikverket (2020:12) belyser att cyklister är utsatta i trafiken och ett välutvecklat, tryggt och säkert cykelvägnät därför är väsentligt att kommunerna arbetar för. Gemensamt för alla kommuner är vikten av att cykelvägnätet ska kännas tryggt att färdas på. Det kan handla om god belysning, korrekt vägvisning och även att cykelvägnätet upplevs säkert att fortsätta cykla på under vinterhalvåret. För underhåll av cykelvägnätet under vintern talar samtliga undersökta kommuner om vikten av snöröjning och halkbekämpning.

I fyra av sex kommuner behandlas inte kategorin om en samsyn på kategorisering och standardnivåer utan enbart av Mora kommun och Skövde kommun. Dessa två kommuner menar att en samsyn på cykelvägnätet både hjälper kommunen att utföra drift och underhåll samt cyklisterna som då vet vilken standard de kan förvänta sig på cykelvägnätets olika sträckor.

#### **6.1.4 Insatsområde 4**

Inom insatsområde 4 vill samtliga kommuner arbeta för en mer trafiksäker cykelinfrastruktur där mål handlar om att kvalitén på cykelvägnätet ska öka. Flera kommuner beskriver även vikten av att upprätthålla god drift och underhåll på sina cykelvägar för att undvika att olyckor sker i trafiken. Att arbeta för bättre säkerhet genom underhåll och drift kan även vara ett sätt att påverka den olycksstatistik som beskrivs av Trafikverket (2020:12). Som tidigare nämnt i avsnitt 6.1.3 Insatsområde 3 ger kommunerna förslag på åtgärder som exempelvis god belysning, halkbekämpning och snöröjning. De stråk där många arbetspendlar bör prioriteras vid drift och underhåll. Flera kommuner nämner även vikten av att göra övergångsställen och passager mer säkra. Vid cykelleder där cyklister kan komma upp i högre hastigheter ska kommunerna överväga en separering av trafikslag eller låt cyklisterna ledas in på mindre trafikfarliga avsnitt. Detta för att göra det säkrare och tryggare för alla inblandade trafikanter. Strategierna som nämnts går i led med transportpolitiska målen (Regeringskansliet 2022) som syftar till att bland annat förbättra säkerheten, där åtgärder för drift och underhåll motverkar att invånare dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

I Skövdes cykelstrategi beskrivs det hur fordon kan göras säkrare för oskyddade trafikanter. Kommunen har ett tillhörande dokument med riktlinjer som tar upp aspekten av att säkra motorfordon i kommunen, främst kommunens egna. I övriga kommuner berörs inte kategorin.

Kategorin om bättre skydd och att ge information tas upp av hälften av kommunerna.

Två av kommunerna informerar om vikten av cykelhjälm användning medan endast Mora informerar om fler praktiska exempel som lyse, dubbdäck och annan skyddsutrustning som kan bidra till minskade allvarliga skador för cyklister. Cyklister är de trafikanter som ligger högst i olycksstatistiken (Trafikverket 2020:12) och genom att kommunerna informerar om skydd kan säkerhetsaspekter påverkas genom att cyklisterna blir något mer skyddade.

### 6.1.5 Insatsområde 5

Kring insatsområdet om forskning och innovation är det tydligt att alla kommuner genomför eller strävar efter att mäta och följa upp sitt arbete på ett effektivt sätt. Resvaneundersökningar är en vanlig metod och kan göras både på lokal och regional nivå. Målet beskrivs vara att samordna statistik för att effektivt kunna arbeta vidare. Det samma gäller även vid att kommunerna strävar efter att undersöka och få kunskap kring effektsamband för att förstå vilka faktorer som faktiskt är effektiva i cykelplanering. Utöver att samordna statistik och undersöka effektsamband är det däremot mindre behandling av de övriga kategorierna inom insatsområdet. En av de undersökta kommunerna ger information om folkhälsa och cykling och en annan kommun behandlar vikten av att samordna all information kring cykling för att effektivt marknadsföra arbetet. I övrigt verkar det svårare för kommunerna att på en lokal nivå forska och arbeta med innovation för en effektiv cykelplanering.

## 6.2 Andra perspektiv i de kommunala cykelstrategierna

Av de kommuner som ingår i studien är det enbart Högsby kommun, Mora kommun och Upplands-Bro kommun som har identifierats med andra perspektiv utöver de insatsområden som finns i den nationella cykelstrategin.

I Högsby kommun har ett perspektiv identifierats, där målområdet handlar om att skapa bättre tillgänglighet till affärsområden vilket kan medföra att fler väljer cykeln som färdmedel vid handel. Kommunen anser att shopping och cykling samspekar med varandra och vill därför anlägga cykelstråk och cykelparkeringar i närhet till handelsområden och affärsgator. Även Mora kommun anser att shopping och cykling hör ihop, kommunen menar att handeln kan vara en attraktiv målpunkt som medför en vilja att cykla till. I den nationella cykelstrategin beskrivs det som viktigt att cyklingen utvecklas och att det finns tydliga och säkra cykelleder till olika viktiga målpunkter men den nationella cykelstrategin nämner inga specifika målpunkter. Högsby kommun och Mora kommun har lagt ett extra fokus på handelsområden och affärsområden, då de menar att faktorer som bättre hälsa och miljö inte räcker för att invånarna ska välja cykeln. De menar att det behövs attraktiva målpunkter för att få invånare att cykla mer. Att lägga fokus på dessa målpunkter går även i linje med Buehler & Puchers (2012:410-411) forskning om att cykelanvändandet ökar när områden är funktionsblandade och möjliggör till fler ärenden, som att shoppa, kan göras.

Moras andra identifierade kategori beskriver att det är cykeln som behöver stå tillbaka i

vissa centrummiljöer. Detta eftersom cyklister med eventuellt höga hastigheter blandas med gående. Detta belyser vikten av att gående och cyklister behöver separeras och att cykeln bör definieras som ett eget trafikslag. Inom det första insatsområdet tar samtliga kommuner upp vikten av att cykeln ska ses som ett eget trafikslag vilket Mora påvisar genom att cykeltrafik också behöver anpassas i vissa miljöer.

En annan kategori som identifierats i Mora kommuns cykelstrategi handlar om digitala hjälpmedel som exempelvis cykelkartor eller hjälpmedel där allmänheten kan göra felanmälan och anmäla synpunkter gällande cykelinfrastrukturen, även Upplands-Bro kommuns cykelstrategi behandlar detta ämne. Kategorierna kan inte kopplas till den nationella cykelstrategin men kan dock sammanlänkas med de transportpolitiska målen som säger att transportsystemet ska göras säkrare och att systemet genom god utformning, funktion och användning motverka att ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Digitala verktyg kan hjälpa till att visa på brister på cykelinfrastrukturen och arbeta för att främja delar av de transportpolitiska målen.

### **6.3 Flernivåstyrning inom de kommunala cykelstrategierna- vertikala och horisontella dimensioner**

Inom ramen för den vertikala dimensionen av flernivåstyrningen (Marks 1993:402-403) kan det utläsas att samtliga undersökta cykelstrategierna är påverkade eller uppbyggda utifrån andra dokument inom andra hierarkiska nivåer. Framför allt är de kommunala cykelstrategierna till stor grad påverkade av regionala dokument och målinriktningar. I samtliga fall nämns en regional strategi som den kommunala strategin sedan blir en fördjupning av. Eftersom flera kommunala cykelstrategier inom sina insatsområden nämner att ett sammanhängande cykelvägnät även till andra grannkommuner är viktigt lyfts vikten av det regionala samarbetet för många kommuner. Den regionala styrningen kan bestå av både dokument som strategier och resvaneundersökningar men även möjligheten att ansöka om ekonomiska bidrag vilket påverkar hur det vidare arbetet kring cykelplanering ser ut. Styrningen kan ske både från regionen och länsstyrelsen.

Den nationella styrningen av innehållet i de undersökta kommunala cykelstrategierna ser däremot annorlunda ut i flera av fallen. I endast två av sex fall, i Hjo kommun och i Upplands-Bro kommun, nämns det att den nationella cykelstrategin ligger till grund för den kommunala strategin. Även om de andra kommunernas cykelstrategier inte tar grund i den nationella cykelstrategin behandlas trots det flera av kategoriernas ämnen i de kommunala strategierna. Alla kategorier behandlas inte oavsett om den nationella cykelstrategin ligger till grund eller inte vilket visar på att den egna kommunala prioriteringen väger högt i utformning av innehållet. Anmärkningsvärt är att de två kommuner som nämner den nationella cykelstrategin också är de enda som nämner att de vill ansöka om stadsmiljöavtal vilket kan antas visa på att idéer spridits från den nationella cykelstrategin ner till de kommunala. Den nationella styrningen kan även ske genom samarbete med Trafikverket som statlig myndighet där framför allt stöd hämtas angående fysisk utformning och beteendepåverkan. Andra nationella dokument eller

mål, som transportpolitiska målen, beskrivs också ligga till grund för de kommunala cykelstrategierna.

Internationell styrning sker främst genom de globala målen, Agenda 2030, men har däremot bara nämnts i två av de sex fallen, Mora kommun och Upplands-Bro kommun. De specificerar sig till mål 11 om hållbara städer och samhällen. Flera av de ovan nämnda nationella och regionala dokumenten kan i sin tur delvis ha utgått från Agenda 2030 men detta är inget som tydliggörs i fyra av de sex undersökta kommunerna.

Genom att analysera resultatet utifrån ett horisontellt styrningsperspektiv (Marks 1993:402-403) kan det konstateras att alla kommuner arbetar brett med frågorna kring cykelplanering och beskriver att de för dialog, inhämtar kunskap och förankrar sin cykelstrategi med både interna aktörer inom kommunen som andra enheter och förvaltningar men också med utomstående aktörer. Cykelplaneringen strävar till att vara integrerad i hela kommunens arbete och många kommunala dokument kopplas samman med cykelstrategierna. Detta går i led med Trafikverkets (2020:41) tankar om att ansvaret kring cykelfrågor bör spridas mellan hierarkiska nivåer men även inom den kommunala förvaltningen.

I fyra av de sex undersökta kommunerna nämns det att de antingen är med i eller vill hitta någon metod för att kunna jämföra sig med andra kommuner. Med en horisontell jämförelse kan kommunerna se hur deras arbete går men det blir även ett sätt att hitta inspiration hos andra kommuner för att se vilka inriktningar som ger resultat. Nämnda föreningar eller projekt kommunerna är med i för att kunna jämföra sig med andra kommuner är Cykelkansliet, Svenska cykelstäder och Cykelfrämjandets kommunvelometern. Företag, arbetsgivare, handlarföreningar och fastighetsägare är aktörer som flera kommuner nämnt att de har eller behöver ha ett samarbete med, särskilt när det gäller frågor om beteendeförändring. Det är genom dessa aktörer som invånarna främst kan bli påverkade till ökad cykelanvändning i vardagen genom direkta åtgärder.

Kommunernas breda arbete för att cykelplanering ska integreras i hela samhällsplaneringen och att samarbetspartners nämns inom flera olika samhällssektorer visar på det som nämns av Montin och Granberg (2013:120) om att hållbarhetsfrågor är komplexa problem där makten och styrningen behöver fördelas. Att kommunerna stöttar exempelvis arbetsgivare att uppmuntra sin anställda att cykla till jobbet visar på en kommunal styrning där det sedan är arbetsgivaren som utför den konkreta handlingen som är lämplig på arbetsplatsen. Detta bekräftar även grundtanken inom flernivåstyrning att idéer ska överföras till konkreta handlingar genom denna styrning och ett detta fungerar även horisontellt (Mistra urban futures u.å.).

## 7. Slutsats och diskussion

Nedan presenteras studiens slutsats, diskussion om samverkan och flernivåstyrning samt förslag på vidare forskning.

### 7.1 Slutsats

Oavsett om de kommunala cykelstrategierna från de sex utvalda mellanstora eller mindre kommunerna har utgått från den nationella cykelstrategin eller inte kan det konstateras att alla kommuner behandlar de fem utpekade insatsområdena på något sätt. Främst är det de fyra första insatsområdena som behandlas då kommunerna vill lyfta cykelplaneringen i samhällsplanering. Det femte insatsområdet som handlar om forskning och innovation har fått ett mindre fokus. Möjligen fungerar arbetet inom insatsområdet bättre på en nationell nivå än en lokal nivå. Inom alla fem insatsområdena går det att utläsa mönster om vad kommunen prioriterar och inte då det finns kategorier som behandlas i mindre utsträckning eller inte alls. Exempel på en kategori är att öka cykelanvändandet hos asylsökande och utrikes födda.

Av de sex utvalda kommunerna är det enbart tre kommuner som belyser andra perspektiv kring arbetet med cykelplaneringen än det som nämns i den nationella cykelstrategin. Två av kommunerna tar upp perspektivet om att öka cykelanvändandets attraktivitet genom att leda cykelvägnätet till attraktiva målpunkter där handeln står för det huvudsakliga syftet. Detta perspektiv kopplar samman cykelanvändande och konsumtion på ett sätt som inte går att utläsa i den nationella cykelstrategin.

Två kommuner tar upp vikten av att invånarna ska kunna ge direkt återkoppling om cykelvägnätets fel och brister. Detta kan ske genom digitala verktyg och hjälpmedel. Medan den nationella cykelstrategin belyser vikten av att kommunen ska informera sina invånare om cykelinfrastrukturen blir det genom detta perspektiv i stället ett större samspel mellan kommun och invånare. Invånarna kan direkt hjälpa till att besikta cykelvägnätet och på det viset kan kommunen genomföra snabba åtgärder i driften för att säkerställa ett funktionellt cykelvägnät. Att invånarna kan ge direkt återkoppling bidrar till en kunskapsutveckling där samverkan inom flernivåstyrning leder till resultat.

Alla undersökta kommuner beskriver någon form av samarbete och samverkan, både inom den vertikala och horisontella dimensionen. En vidare diskussion om hur den faktiska samverkan förekommer och hur den kan kopplas till teorin om flernivåstyrning berörs i teoridiskussionen nedan.

En sammanfattande slutsats är att den nationella cykelstrategin kan fungera som en grund för fortsatt arbete med cykelplanering när lagstiftning saknas. Innehållet i insatsområdena fungerar som ett bra underlag för att främja en ökad cykelanvändning. Kommuner som fortsatt saknar en cykelstrategi kan med fördel använda den nationella cykelstrategin som grund och inspireras av denna.

## 7.2 Diskussion om samverkan och flernivåstyrning

Inom den vertikala dimensionen av flernivåstyrning har alla undersökta kommuner benämnt att de haft någon slags samverkan på internationell, nationell och regional nivå. Ofta är det styrdokument som legat till grund för det kommunala arbetet. När annan samverkan skett är det främst med dialog mot exempelvis Trafikverket. Dessa nivåer av styrning skulle mest kunna ses som en top-down styrning då makten ofta rört sig nedåt. Kommunerna har inte lagt över ansvar på högre instanser utan beskriver mest sitt eget ansvar inom cykelplanering. Samverkan mot den regionala nivå beskrivs ofta eftersom den är den närmsta instansen men att kommunerna då inte lämnar över något ansvar på regionen. Kommunerna beskriver sig som en del i ett regionalt sammanhang där de fortfarande har kvar mycket av sitt ansvar själva.

Det finns indikatorer som visar på att ett samband funnits mellan olika nivåer och att samverkan har varit effektiv. Exempel på detta är de två kommunerna som nämner att de utgått från den nationella cykelstrategin och att de också är de enda som nämner användandet av stadsmiljöavtal. Detta blir en indikator på att det finns ett tydligt samband, en god samverkan och en tydlig spridningseffekt mellan olika nivåer. Vidare kan en sådan indikator betyda att det finns fler spridningseffekter mellan olika nivåer och att flernivåstyrning blir en effektiv teori att jobba efter för att samarbeta kring olika problem. Genom att regeringen antog den nationella cykelstrategin 2017 kan det leda till samverkan inom landet ökar och att cykelanvändandet kommer upp på agendan och cykelplaneringen lyfts inom samhällsplaneringen.

På lokal nivå är det tydligt att det finns en likhet mellan alla kommunerna i hur de arbetar brett med cykelplaneringen. Alla samarbetar på något sätt med lokala och externa aktörer och samtidigt sker det en samverkan inom den kommunala förvaltningens interna aktörer. Skillnaden ligger i vilka aktörer de bjuder in till dialog och med vilken metod samverkan sker. Handlarföreningar och arbetsgivare är återkommande aktörer medan exempelvis restaurangägare och räddningstjänst är mer unika samverkanspartners. Resultatet visar på en kartläggning på samverkan som främst skett genom dialog eller en ansvarsfördelning mellan kommun och aktör. För att undersöka effekterna på flernivåstyrning inom den horisontella nivån skulle en uppföljning kunna genomföras för att se på effekterna av de olika tillvägagångssätten. Exempelvis arbetar flera kommuner med dialog och projekt när det handlar om att öka barn och ungas cyklade till skolan medan ansvaret om ökning av pendlingscyklister läggs över på arbetsgivarna. Möjligtvis är det typen av aktör som styr vilken typ av samverkan som är mest lämplig och effektiv. Det kan slutligen konstateras att brett samarbete både vertikalt och horisontellt är viktigt för en effektiv cykelplanering då det påverkas genom fler olika perspektiv.

## 7.3 Vidare forskning

Genom studiens metod har det kartlagts om hur kommunerna behandlar insatsområden och övriga perspektiv utifrån den nationella cykelstrategin. För att få en djupare

kunskap kring varför vissa kategorier har behandlats som de gjort och varför vissa kategorier inte har behandlats lika mycket skulle en intervjustudie vara relevant att genomföra i nästa skede. Genom en intervjustudie skulle möjligtvis förståelsen öka kring varför kommuner anser att vissa kategorier är viktigare att behandla och vad det finns för problematik kring de kategorier som inte behandlas. Ett exempel på insatsområde som skulle kunna fördjupas är behandlingen av olika grupper av cyklister. Betydande fokus ges av kommunerna till grupperna barn och unga, pendlingscyklister samt turist- och rekreationscyklister. Förutom dessa grupper har även cyklister kopplat till handel identifierats som en grupp. Med en djupare förståelse går det att finna förklaringar till varför vissa grupper har fått ökat fokus medan andra inte ges utrymme i cykelstrategierna, exempelvis gruppen utrikes födda.

En vidare studie skulle kunna innebära att undersöka fler kommuner, exempelvis storstadskommuner, för att identifiera om det finns fler grupper av cyklister och på vilket sätt de ges utrymme i cykelstrategin. Detta för att skapa ett bredare kunskapsunderlag.

Genom att utläsa resultatet kan det konstateras att det femte insatsområdets kategorier kring forskning och innovation berörs minst i de kommunala cykelstrategierna. Utifrån detta kan det diskuteras om huruvida forskning kopplat till cykelplanering fungerar bäst på en nationell eller lokal nivå. Som nämnt i slutsatsen skulle möjligtvis mer övergripande forskning som berör alla kommuner genomföras på en nationell nivå. Däremot kan det finnas forskning som behöver bedrivas på lokal nivå när det handlar om mer platsspecifika aspekter eller frågor kring lokalkännedom. Det kan vara av relevans att undersöka hur kunskap kring forskning på ett bättre sätt tillämpas och sprids. Möjligtvis behöver den nationella cykelstrategin tydliggöra för hur det femte insatsområdet ska tillämpas i praktiken och ge riktlinjer för inom vilken nivå, nationell respektive lokal nivå, som forskning bör ske på.

I studien har år 2017 varit en brytningspunkt eftersom den nationella cykelstrategin då antogs. Det hade varit intressant att analysera cykelplaneringen i ett större tidsperspektiv för att exempelvis undersöka hur cykelplanering såg ut innan den nationella cykelstrategin antogs men även hur cykelplanering kan se ut i framtiden när den nationella cykelstrategin implementerats mer eller när det kommit nya styrdokument. Vid vidare forskning skulle det kunna undersökas om det fanns en samsyn inom cykelplaneringen innan den nationella cykelstrategin antogs eller om kommuners arbete med cykelplanering var mer spretig. Det kan även undersökas om det går att anta att framtida kommunala cykelstrategier bli mer lika varandra och har en större samsyn på cykelplanering när nationella riktlinjer styr arbetet. Slutligen, kan det även diskuteras om utvecklingen kommer leda till att den nationella cykelstrategin blir en accepterad grund där kommunerna sedan mer specifikt spetsar till sina insatsområden. Detta för att planera för sina egna behov och förutsättningar för fortsatt utveckling när dagens uppsatta mål inom kommunen är i framtiden nådda.

## 8. Källförteckning

- Bergström, G. & Boréus, K. (red.) (2012). *Textens mening och makt: metodbok i samhällsvetenskaplig text- och diskursanalys*. 3 uppl. Lund: Studentlitteratur
- Boverket (2013) *Planera för rörelse! – En vägledning om byggd miljö som stimulerat till fysisk aktivitet*. Upplaga 1. Karlskrona: Boverket. ISBN pdf: 978-91-7563-027-4
- Bryman, A. (2018) *Samhällsvetenskapliga metoder*. 3 uppl., Stockholm: Liber
- Buehler, R. & Pucher, J. (2012) Cycling to work in 90 large American cities: new evidence on the role of bike paths and lanes. *Transportation*, 39, ss.409–432  
doi:10.1007/s11116-011-9355-8 [https://link.springer-com.miman.bib.bth.se/content/pdf/10.1007/s11116-011-9355-8.pdf](https://link.springer.com.miman.bib.bth.se/content/pdf/10.1007/s11116-011-9355-8.pdf)
- Cykelfrämjandet (u.å.) *Cykling gynnar folkhälsan*. <https://cykelframjandet.se/halsa/> [2022-04-25]
- Denscombe, Martyn (2018). *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Fjärde upplagan Lund: Studentlitteratur
- Emanuel, M. 2012. *Trafikslag på undantag: cykeltrafiken i Stockholm 1930-1980*. Stockholm: Stockholmia
- Folkhälsomyndigheten (2022) *Nationella folkhälsomål och målområden*. <https://www.folkhalsomyndigheten.se/en-god-och-jamlik-halsa-pa-alla-nivaer/tema-folkhalsa/vad-styr-folkhalsopolitiken/nationella-mal-och-malomraden/> [2022-04-15]
- Gössling, S. & Choi, S. A. (2015) Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles, *Ecological economics*, 113, ss. 106-113, <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2015.03.006>.
- Handy, S., Wee, B. & Kroesen, M. (2014) Promoting Cycling for Transport: Research Needs and Challenges, *Transport Reviews*, 34(1), ss. 4-24, doi: 10.1080/01441647.2013.860204
- Hjo kommun (2021) *Cykelstrategi för Hjo kommun*. <https://hjo.se/globalassets/dokument/styrdokument/samhallsbyggnad/cykelstrategi-for-hjo-kommun-kf--23-2021.pdf>
- Håbo kommun (2021a) *Cykelstyret – Håbo kommuns nya cykelstrategi*. <https://www.habo.se/kommun-och-politik/nyhetsarkiv/nyheter-kommun-och-politik/2021-03-01-cykelstyret---habo-kommuns-nya-cykelstrategi.html> [2022-04-19]
- Håbo kommun (2021b) *Cykelstyret - Strategisk del i Håbo kommuns cykelplan*.

[https://www.habo.se/download/18.5b4fa15a177cda291b041d9c/1614587542352/Cykels tyret%20Strategisk%20del%20av%20H%C3%A5bo%20kommuns%20cykelplan.pdf](https://www.habo.se/download/18.5b4fa15a177cda291b041d9c/1614587542352/Cykels%20tyret%20Strategisk%20del%20av%20H%C3%A5bo%20kommuns%20cykelplan.pdf)

Höglund-Nielsen, B. & Granskär, M. (red.) (2017). *Tillämpad kvalitativ forskning inom hälso- och sjukvård*. Tredje upplagan Lund: Studentlitteratur

Högsby kommun (2019) *Cykelstrategi för Högsby kommun*. Högsby kommun: Miljö- och byggkontoret och Östra Smålands kommunaltekniska förbund (ÖSK).

Johansson, R. (2000). Ett bra fall är ett steg framåt - Om fallstudier, historiska studier och historiska fallstudier. *Nordisk arkitekturforskning*, vol. 13, nr 1-2, ss. 65-71.

Krizek, K. J. (2012). Cykling, urban form, and cities: what do we know and how should we respond? I Parkin, J. (red.) *Cycling and sustainability*. ss. 111-130.

Linnéuniversitetet (2021). *Stefan Gössling*. <https://lnu.se/person/stefan.gossling/> [Hämtad 2022-04-26]

Lundman, B. & Graneheim, H. U. (2017) Kvalitativ innehållsanalys. I Höglund-Nielsen, B. & Granskär, M. (red.) *Tillämpad kvalitativ forskning inom hälso- och sjukvård*. Tredje uppl. Lund: Studentlitteratur

Marks, G. (1993) Structural policy and multilevel governance in the EC. I Cafruny, W. A. & Rosenthal, G. G. (red.) *The state of the European community- The Maastricht debates and beyond*. Boulder: Lynne Rienner Publishers, ss. 391-409.

Mistra urban futures. (u.å.) *Flernivåstyrning*. <https://www.mistraurbanfutures.org/sv/projekt/flerniv%C3%A5styrning-pilotprojekt-2010-2011> [Hämtad: 2022-03-18]

Montin, S. & Granberg, M. (2013) *Moderna kommuner*. 4 uppl., Stockholm: Liber

Mora kommun (2018) *Mora cykelstrategi 2019-2040*. [https://morakommun.se/download/18.6bfefe2a169bde4b9be79e4/1553868154217/Mora %20cykelstrategi%202019-2040.pdf](https://morakommun.se/download/18.6bfefe2a169bde4b9be79e4/1553868154217/Mora%20cykelstrategi%202019-2040.pdf)

Naturvårdsverket (2016). *De svenska miljömålen- en introduktion*. <https://www.naturvardsverket.se/om-oss/publikationer/8800/de-svenska-miljomalen--en-introduktion/> [Hämtad 2022-04-04]

Naturvårdsverket (2022). *Naturvårdsverkets underlag till klimatredovisning enligt klimatlagen*. <https://www.naturvardsverket.se/contentassets/caf14fb0008a41d29b9d51228f874fcb/underlag-klimatredovisning-2022.pdf>

Näringsdepartementet (2015) *Gemensamt möte om en nationell cykelstrategi*.  
<https://www.regeringen.se/artiklar/2015/12/gemensamt-mote-om-en-nationell-cykelstrategi/>  
[2022-02-13]

Näringsdepartementet (2017). *En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet*.  
<https://www.regeringen.se/informationsmaterial/2017/04/en-nationell-cykelstrategi-for-okad-och-saker-cykling--som-bidrar-till-ett-hallbart-samhalle-med-hog-livskvalitet-i-hela-landet/> [Hämtad 2022-04-11]

Regeringskansliet (2017). *En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet*.  
[https://www.regeringen.se/498ee9/contentassets/de846550ff4d4127b43009eb285932d3/20170426\\_cykelstrategi\\_webb.pdf](https://www.regeringen.se/498ee9/contentassets/de846550ff4d4127b43009eb285932d3/20170426_cykelstrategi_webb.pdf)

Regeringskansliet (2018) *Handlingsplan Agenda 2030*.  
<https://www.regeringen.se/49e20a/contentassets/60a67ba0ec8a4f27b04cc4098fa6f9fa/handlingsplan-agenda-2030.pdf>

Regeringskansliet (2022) *Mål för transportpolitiken*.  
<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/> [2022-04-15]

Schreier, Margrit (2012). *Qualitative content analysis in practice*. Los Angeles, [Calif.]: SAGE

SFS 2010:900. Plan- och bygglag. Stockholm: Finansdepartementet SPN BB

Skövde kommun (2018). *Cykelstrategi*.  
[https://www.skovde.se/globalassets/forfattningssamling/02.-kommunstyrelse/kommungemensamma-styrdokument/program/cykelstrategi\\_antagandehandling\\_2018-06-11.pdf](https://www.skovde.se/globalassets/forfattningssamling/02.-kommunstyrelse/kommungemensamma-styrdokument/program/cykelstrategi_antagandehandling_2018-06-11.pdf)

Statistikmyndigheten SCB (2022) *Folkmängd, topp 50*.  
<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/topplistor-kommuner/folkmangd-topp-50/>  
[Hämtad 2022-04-08]

Statistikmyndigheten SCB (u.å.) *Digitala gränser. Län, kommuner, FA-regioner och LA-regioner, ArcView-shape (Zip-file)*. <https://www.scb.se/hitta-statistik/regional-statistik-och-kartor/regionala-indelningar/digitala-granser/> [Hämtad 2022-04-21]

Stephenson, P. (2013) Twenty years of multi-level governance: Where does it come from? What is it? Where is it going? *Journal of European public policy*, 20(6), ss.817-837

Svenska Akademien (1991) *SAOB, Svenska Akademiens ordbok- strategi*. Lund: Gleerup

Sverige kommuner och regioner & Trafikverket (2010). *GCM-Handbok- Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus*. Stockholm: Sveriges kommuner och regioner & Trafikverket

Sveriges kommuner och regioner (2022) Det här är kommunalt självstyre. <https://skr.se/skr/demokratiledningstyrning/politiskstyrningfortroendevalda/kommunaltselfstyresastyrskommunenochregionen/dethararkommunaltselfstyre.61407.html>  
[Hämtad 2022-04-05]

Sveriges miljömål (2020) *Så fungerar arbete med Sveriges miljömål*. <https://www.sverigesmiljomal.se/sa-fungerar-arbetet-med-sveriges-miljomal/>  
[Hämtad 2022-04-05]

Sveriges miljömål (2022) *God bebyggd miljö*. <https://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/god-bebyggd-miljo/> [2022-04-14]

Tillväxtanalys (2014) Samverkan inom ramen för flernivåstyrning. Östersund: Tillväxtanalys. [https://www.tillvaxtanalys.se/download/18.62dd45451715a00666f1d6e4/1586366178595/pm\\_2014\\_09.pdf](https://www.tillvaxtanalys.se/download/18.62dd45451715a00666f1d6e4/1586366178595/pm_2014_09.pdf)

Trafikanalys (2019). *Resvanor i Sverige 2019*. <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/resvanor/2019/resvanor-i-sverige-2019.pdf>

Trafikverket (2020). Nationellt cykelbokslut 2019. Borlänge: Trafikverket. ISBN digital: 978-91-7725-668-7.

Trafikverket (2021). *Temarapport Cykelplanering i Sverige*. Borlänge: Trafikverket. ISBN: 978-91-7725-831-5.

TU Delft (u.å.a.) *Prof.dr. G.P. (Bert) van Wee*. <https://www.tudelft.nl/en/tpm/about-the-faculty/departments/engineering-systems-and-services/people/full-professors/profdr-gp-bert-van-wee> [Hämtad 2022-04-26].

TU Delft (u.å.b) *Dr.ir. M. (Maarten) Kroesen*. <https://www.tudelft.nl/tbm/over-de-faculteit/afdelingen/engineering-systems-and-services/people/associate-professors/drir-m-maarten-kroesen> [Hämtad 2022-04-26].

University of Auckland (u.å.a) *Dr Kirsty Wild*.  
<https://unidirectory.auckland.ac.nz/profile/k-wild> [Hämtad 2022-04-26].

University of Auckland (u.å.b) *Professor Alistair Jack Woodward*.  
<https://unidirectory.auckland.ac.nz/profile/a-woodward> [Hämtad 2022-04-26].

University of California (2022). *Susan L. Handy*. <https://desp.ucdavis.edu/people/susan-l-handy> [Hämtad 2022-04-26].

University of Colorado Boulder (u.å.) Kevin J. Krizek  
<https://www.colorado.edu/envd/kevin-j-krizek> [Hämtad 2022-04-26].

Upplands-Bro (2019) *Cykelstrategi 2020-2025- Strategi för ökad och säker cykling i Upplands-Bro kommun*. <https://www.upplands-bro.se/download/18.149f4e1179179446441dbc/1622002877024/Cykelstrategi%202020-2025%20Rev%20maj%202020.pdf>

Wild, K. & Woodward, A. (2021) The bicycle as ‘constructive hope’: Children, climate and active transport. *Journal of Paediatrics and Child Health*, 57(11), ss. 1785-1788.  
doi:10.1111/jpc.15754

# Bilaga 1

Bilaga 1  
 Utdrag ur  
 kodschemat  
 Exempel på  
 insatsområde

	Tema (insatsområde)	Kategori	Domän	Meningenshet	Kondensering	Kod	Sida
<b>Hjo kommun</b>	Lyfta cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen	Planera för ökat cyklande och mer cykelvänliga samhällen	Strategiområde 1: Cykelns relativa attraktivitet	För att öka cyklingen kan det därför vara nödvändigt att mer aktivt förbättra cykelns attraktivitet i relation till bilen i centrala Hjo. Det kan exempelvis handla om att ge mer utrymme för fotgängare och cyklister eller att sommartid tillgängliggöra biparkeringar på rimligt gångavstånd från stadskärnan samtidigt som attraktiva cykelparkeringar etableras centralt.	Förbättra cykelns attraktivitet genom att ge mer utrymme för cyklister och fotgängare. Under sommartid ge mindre utrymme till bilen och ge bättre förutsättningar för cykeln.	Beteendeförändring	s.9
<b>Håbo kommun</b>	Forskning och innovationer	Samordning av statistik	Inledning	För att tydligt följa upp effekterna av cykelarbetet bör det årligen genomföras mätningar på kommunens gång- och cykelvägar för att se om antalet fotgängare och cyklister ökar. Likaså bör resvaneundersökningar genomföras som minst år 2021, 2025 och 2030.	Bör årligen genomföras mätningar på kommunens gång- och cykelvägar samt resvaneundersökningar. Detta för att se om fotgängare och cyklister ökar.	Mätning, resvaneundersökning	s.37
<b>Högsby kommun</b>	Öka fokus på grupper av cyklister	Skapa bättre förutsättningar för asylsökande, nyanlända och andra utrikes födda att cykla	Hur får vi fler att cykla?	En stor andel av den befolkningsökning som har skett de senaste åren i Högsby är utrikes inflyttning, ibland personer utan giltigt körkort. Vill kommunen kunna behålla båda dessa grupper måste man kunna erbjuda livskvalitet även utan bil, i alla fall i kommunens tätorter.	Kommunen har haft en stor inflyttning av utrikes födda vilket ställer krav på att erbjuda livskvalité även utan bil för gruppen.	Utrikes födda, färdssätt	s.10

Tema (insatsområde)	Kategori	Domän	Meningsenhet	Kondensering	Kod	Sida
Mora kommun	Öka fokus på grupper av cyklister	Cykla i Moras byar	Att kunna cykla säkert mellan Mora kommuns olika tätorter och till angränsande kommuner är viktigt. Med dessa säkra cykelvägar är det möjligt att öka rekreations- och turistcykling. I Mora finns det många som använder cykeln för att motionera och träna, det finns även många turistcyklister och de som använder cykeln för att åka på utflykter. I Handlingsplan med prioriteringar presenteras önskemål på sträckor mellan Mora kommuns olika tätorter.	Cykla mellan Mora kommuns tätorter eller andra kommuner. Öka möjligheterna för rekreations-och turistcykling. Cykla för träning och utflykter. Stråk.	Rekreations- och turistcykling. Träning. Utflykt	s.24-25
Skövde kommun	Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur	Eftersträva ett sammanhängande cykelnät	För att det ska vara enkelt och smidigt att ta cykeln i Skövde kommun behöver vi ett cykelnät som hänger samman och är lättnavigerat. Vi behöver använda samma tank som planeringen kring biltrafik länge gjort, det ska vara gent och intuitivt, kompletterat med skyltning.	Cykelvägnät som hänger samman, är lättnavigerat, gent och skyltat. Samma tankar som kring biltrafik.	Framkomligt. Status som biltrafik.	s.15
Upplands-Bro kommun	Främja en säker cykeltrafik	Vintercykling (Drift och vinterunderhåll)	Halkbekämpningen har störst betydelse för cyklisternas säkerhet.	Halkbekämpning viktig för cyklisters säkerhet	Halkbekämpning	s.13

Exempel på vertikalt och horisontell dimension

	<b>Temat (insatsområde)</b>	<b>Kategori</b>	<b>Domän</b>	<b>Meningens enhet</b>	<b>Kondensering</b>	<b>Kod</b>	<b>Sida</b>
<b>Hjo Kommun</b>	<b>Teori: Flernivåstyrning</b>	<i>Behandling av den vertikala dimensionen: nationell, regional, lokal</i>	Strategiområde 5: Ökad cykling inom turism och fritid	Kommuner och regioner kan söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallat stadsmiljöavtal. Syftet med satsningen är att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik eller cykeltrafik, eller leda till hållbara godstransportlösningar.	Kommuner och regioner kan få stöd, ett stadsmiljöavtal, för att främja hållbara städer. Avtalet syftar till att öka satsningar för att främja persontransporter med cykel eller kollektivtrafik.	Stadsmiljöavtal	s.18-19
<b>Skövde kommun</b>	<b>Teori: Flernivåstyrning</b>	<i>Behandling av den horisontella dimensionen: olika aktörer</i>	Mobility management	Arbetet med att förändra människors beteende i vardagen är inte något som kommunen kan göra ensam, det kräver att även andra aktörer är med och arbetar mot samma mål. Här behövs samarbete med exempelvis företag.	Arbetet kan inte göras ensamt. Krävs samarbete med andra aktörer som exempelvis företag.	Samarbete.	s.18

Exempel på andra perspektiv

<b>Högsby kommun</b>	<b>Cykelstrategi</b>	<i>Målområdet</i>	Cykla till affären	Shopping och cykling hänger ihop! Ofta kan dock cyklisterna vara en bortglömd kundgrupp, det är inte alltid som affären tydligt bjuder in cyklisterna och erbjuder cykelstråk och lämplig parkering på fastigheten. Fokus för målområdet är tillgänglighet till handelsområden och affärsator.	Cyklisterna som cyklar till affären är ofta en bortglömd kundgrupp, det behöver läggas mer fokus på tillgänglighet till handelsområden och affärsator.	Shoppingcyklisterna	s.3
----------------------	----------------------	-------------------	--------------------	--	--	---------------------	-----