



LUNDS
UNIVERSITET

Cykelns plats i samhället

En studie av Lunds ambitioner

**The bicycle's place in society - a study of
ambitions**

Magnus Cederberg & Andreas Woxmark

1. Abstract

This study explores Lund municipality's ambitions for increasing the share of cyclists. By outlooks to Copenhagen and the Netherlands we try to put the ambitions from Lund in perspective and explain how they vary from one another and how they can learn from each other. Lund already has a high number of cyclists but the city has problems with taking more cars which may come with the increasing population so the answer is more cyclists. We also compare Lund's ambitions with recommendations from the EU and other national public authorities. This is done by exploring LundaMaTs II, Lund municipality's strategic document for making the transportation system sustainable. Included in LundaMaTs II is the ambition for more cyclists and less motorized traffic by bicycle friendly planning. This study also tries to explain the strongest and most common arguments for why the city and its population benefits from an increasing number of cyclists.

Keywords: Bicycle, planning, LundaMaTs II, ambitions, Lund, Copenhagen, Netherlands, EU

Innehållsförteckning

1. ABSTRACT	1
2. INLEDNING	3
3. BAKGRUND.....	5
4. PROBLEMFÖRMULERING/FRÅGESTÄLLNING	6
5. AVGRÄNSNINGAR.....	6
6. GEOGRAFISKA AVGRÄNSNINGAR.....	6
7. BEGREPP.....	7
8. DISPOSITION OCH LÄSANVISNING.....	8
9. METOD.....	9
9.1 Vår studiebakgrund.....	9
9.2 Metoddiskussion.....	9
10. TEORI	10
10.1 Torsten Hägerstrand: <i>The impact of transport on the quality of life, 1974</i>	10
10.2 Frändberg, Thulin och Vilhelmsson: <i>Rörlighetens omvandling, 2005</i>	12
11. CYKELNS HISTORIK	13
12. CYKELNS RENÄSSANS?	17
13. STYRDOKUMENT FÖR KOMMUNER.....	20
13.1 Europeiska Unionen.....	20

13.2 Sverige.....	23
13.3 Cykel i medvind - Om målsättningar och utvärderingar	25
13.4 EU: Vad vill de? Vad skiljer svensk och europeisk vision	26
14. LUND.....	28
14.1 LundaMaTs - Hållbart transportsystem i Lund.....	29
15. INTERNATIONELLA UTBLICKAR	31
15.1 Nederländerna.....	32
15.2 Köpenhamn	34
16. CYKEL PÅ TÅG.....	36
17. LUNDAMATS II.....	38
17.1 Diskussion	43
18. FILM: VILDANDEN - TETRA PAK & GERDAHALLEN - VILDANDEN.....	47
19. RESULTAT	50
20. AVSLUTANDE DISKUSSION	52
KÄLLFÖRTECKNING	56
BILAGA 1	60
APPENDIX.....	60

2. Inledning

Förmågan att ta sig från en plats till en annan tycks vara en prioriterad egenskap som människan är stolt över. I denna uppsats undersöker vi cykeln som transportmedel. Vad gör det offentliga för att underlätta användningen av cykeln? Vilka är fördelarna med detta transportmedel och vilka är begränsningarna? Fokus ligger på Lund och hur man inom Lunds kommun arbetar med frågan, det är uppenbart att man från kommunens sida har sett fördelarna med att en ökad andel väljer cykeln framför andra transportmedel. Den naturliga följdfrågan blir vad man från kommunens sida gör för att underlätta för cykeln och vad ambitionerna är, det kan handla om attityder men kanske främst om infrastruktur och prioriteringen gentemot andra transportmedel. Skånes förutsättningar för cykeln tycks vara goda, ett relativt platt landskap, korta avstånd och mildt klimat, så varför cyklar inte fler? Lund ligger högt i den nationella statistiken över andel cyklister men internationellt finns det flertalet städer som har kommit betydligt längre. Genom utblickar mot Nederländerna och Danmark hoppas vi tydliggöra hur man kan arbeta med cykelfrågan genom att visa hur man gjort och vilka ambitioner man har på andra platser. Från början var tanken att göra en

komparativ studie mellan Lund och Alkmaar i Nederländerna men vi insåg sedan att det blir mer intressant att fokusera på den ena platsen och låta den andra fungera som ett sätt att väga, reflektera, inspirera och sätta i ett större perspektiv. Detta ledde även till valet att ta med Köpenhamn som en ytterligare utblick som tillsammans med Alkmaar kan berika uppsatsen.

Uppsatsen innehåller en genomgång av Lunds förutsättningar att bli en cykelstad med ännu fler cyklister. För att sätta in Lunds ambitioner i en kontext presenterar vi ett antal dokument som syftar till att få ännu fler cyklister genom rekommendationer. Sedan kommer vi in på Lunds arbete och vilka ambitioner man har i Lund samt hur man har valt att arbeta med frågan samt hur det förhåller sig till de rekommendationer som finns. Med hjälp av exemplen från Nederländerna och Köpenhamn kan vi jämföra Lunds ambitioner med deras och på så sätt se hur de liknar och skiljer sig från varandra. Både Nederländerna och Köpenhamn har betydligt högre andel cyklister än vad Lund har, därför är det intressant att jämföra med dem, dessutom finns det mycket i förutsättningar som exempelvis klimatet som är liknande på de olika platserna. Den vetenskapliga teorin som finns med kan också fungera som en form av rekommendation och det är så den ofta behandlas. Uppsatsen avslutas med ett antal resonemang och hur allt detta hänger

samman och var det finns brister eller framgång. För att det ska bli intressantare läsning finns en mängd bilder och även filmer och det är på detta sätt vi tar med verkligheten. Annars ligger fokus på dokumenten, vi har alltså inte gjort några större fältstudier och utvärderat resultatet Lunds arbete har fått på den faktiska infrastrukturen och liknande i verkligheten.

Cykeln ligger i tiden, vi ser en fortsatt urbanisering, miljömål som ska uppnås, vi har markbrist på många platser samt en mängd andra utmaningar. Ett ökat användande av cykeln kan hjälpa många av dessa utmaningar, frågan blir då vad finns det för utmaningar och hinder för en utveckling där fler resor sker med cykeln? Med jämna mellanrum läser vi om rapporter, den ena större än den andra, som berättar att vi MÅSTE göra något nu för att minska våra utsläpp (Arenander, 2012). Samtidigt ökar medvetenheten om bilens negativa aspekter, ofta i form av utsläpp och markanspråk. I takt med att fler flyttar till städerna finns ofta inte den marken att tillgå vilket leder till bilköer och insikt om att fler måste välja andra transportmedel. Ett ökat cyklande är en del i det arbete som syftar till att göra staden till en bättre och mer trivsamt plats. Många offentliga organ har sedan länge insett detta och arbetar med att forma verkligheten men varför går det så långsamt? Det är det offentliga som planerar och i stor utsträckning styr hur vi ska utforma

byggande och infrastruktur, varför fortsätter man med handen bygga för bilen samtidigt som man med munnen talar sig varm om cykelns fördelar? Givetvis ska man inte ignorera bilens ställning som det dominerande trafikslaget men vad krävs för att cykeln ska öka i popularitet?

Cykeln kan inte ersätta bilen men tillsammans med kollektivtrafik kan ett alternativ börja uppenbara sig även för längre sträckor. Därför har vi tittat på möjligheterna att ta med cykeln på tåg och bussar i Skåne och jämfört med exempel från andra länder. Om bilarna fortsätter bli fler kan det bli nödvändigt att bygga ut vägar och parkeringsmöjligheter vilket kommer ta ännu mer utrymme i anspråk, i många städer finns inte det utrymmet och då blir det viktigt att stoppa den utvecklingen utan att minska människors rörelsefrihet.

Cykeln kan precis som andra fordon användas i flera olika sammanhang, det kan vara att leverera något, att vara turist och upptäcka nya platser, att pendla till och från arbete eller något annat. Vi kommer i denna uppsats anta att man väljer cykeln framför något annat transportmedel av en anledning, genom ett medvetet och aktivt val. Anledningarna kan vara många och det behöver inte vara en. Cyklisten kan, precis som bilisten, välja tidpunkt för avfärd vilket kan uppfattas som en stor frihet. Cyklisten har, precis som kollektivtrafikanten, en

relativt billig kostnad om man jämför med bilisten. Nackdelen med att välja cykeln framför bilen, bussen, eller tåget är att man är mer utsatt för väder och vind, troligare att cykeln blir stulen och att infrastrukturen inte är anpassad för cykeln på samma sätt som den är anpassad för bilen.

2.1 Cykelns fördelar i korthet

I staden finns det mycket som kan förbättras, här kan cykeln spela en roll. Cykeln har positiv inverkan på den personliga hälsan, om då en stor andel av befolkningen väljer att pendla med cykel kan denna positiva effekt även ha inverkan på folkhälsan vilket kan leda till minskade vårdkostnader för samhället. På så sätt får det även positiv effekt på de offentliga finanserna. Ur ett individuellt perspektiv kan det vara tidsbesparande att cykelpendla då individen får sin träning under resorna till och från arbetet, vilket innebär att man slipper ta sig tid att träna på kvällar och helger. Det finns även ekonomiska besparingar att göra gentemot andra transportval. Om man förutsätter att en del av de som väljer cykeln annars hade tagit bilen finns det en stor mängd positiva effekter i form av mindre av bilens negativa bieffekter. Denna introduktion av cykelns fördelar kommer att utvecklas senare.

3. Bakgrund

För många studenter i Lund blir cykeln det självklara transportmedlet, något som vi tror till stor del har lagt grunden för att vi skriver denna uppsats om just cykelns plats i planeringen. Här i Lund har cykeln länge varit en central del av den urbana miljön, en relativt stor del av invånarna cyklar, till stor del på grund av antalet studenter. Men de senaste tio åren har intresset för cykeln som transportmedel ökat runt om i landet och i andra delar av världen.

Om det är tillåtet att bli lite mer personlig så har erfarenheter fått oss att ifrågasätta hur man planerar för cykeln. Det är ofta man cyklar i staden Lund och bilarna tar ingen eller väldigt liten hänsyn till en själv på cykeln. Ibland undrar man varför Lund anses vara en cykelstad när man ofta tvingas cykla på bilvägarna utan någon buffertzona eller markering som avskiljer från bilarna.

I både Lund och Sverige står cyklister för fler skador än vad bilister gör. (Bodin, 2012) Detta borde ha ett samband med hur man prioriterar när man stiftar lagar, bygger och underhåller infrastrukturen där dessa fordon färdas. När det förekommer att en cyklist blir påkörd trots att det

är grönt ljus börjar man fundera på om de offentliga gör tillräckligt, om det kan göras mer och vad ambitionerna är.

Syftet med uppsatsen är att tydliggöra vad man kan göra, vad man vill göra, vad andra har gjort och ifrågasätta varför Sverige, Skåne men framför allt Lund inte gjort mer för att främja cykeln som transportmedel. Ett grundläggande antagande för uppsatsen är att det offentliga planering i hög grad påverkar verkligheten, de har alltså en stor roll i samhällsutvecklingen. Att visa vad Lunds kommun har för ambitioner är ett intressant mått för hur högt man satsar.

4. Problemformulering/Frågeställning

Varför ska kommunerna planera för cykeln?

Hur ser Lunds kommuns ambitioner för cyklist ut i förhållande till de nationella och internationella rekommendationerna?

Hur stor del har cykeln i planeringsprocessen?

5. Avgränsningar

Vi började uppsatsen i Nederländerna där vi tog kontakt med tjänstemän i städerna Alkmaar och Castricum. Tanken gled sedan in på att göra en komparativ studie mellan Alkmaar och Lund, som invånarmässigt är nära varandra. Efter att ha genomfört intervjuer och fältstudier kom vi tillbaka och började gå igenom Lunds kommunala cykelplaner inklusive ett möte med en tjänsteman på kommunen. Jämförelsen mellan Lund och Alkmaar var tänkt att bli en komparativ studie mellan en referensstad (Alkmaar) och en stad i behov av vidare utveckling av cykelinfrastruktur (Lund), men när vi började gå igenom materialet kom vi fram till att en direkt jämförande studie skulle skapa ett för stort behov av att avgränsa vår studie av respektive stad. Istället för en komparativ studie gjorde vi valet att göra en större granskning av Lunds kommuns cykelplanering, och istället använda Alkmaar och Nederländerna som en form av referens och inspiration vid vår granskning av Lunds kommuns cykelplanering. Så istället för en direkt komparativ studie gick vi istället in för att göra en granskning av Lunds kommuns cykelplanering, med vad vi kallar *internationella utblickar*.

6. Geografiska avgränsningar

För att arbetet skall bli överskådligt för läsaren och genomförbart för oss har vi avgränsat oss till Skånes förhållande, där Lund ligger i fokus och Nederländerna tillsammans med Köpenhamn är tänkt fungera som inspiration och utblickar för det svenska exemplet Lund. Skånes förhållande har stora likheter med Köpenhamns och Nederländernas. Genom att vi tittar på andra platser som har arbetat mer med frågan är förhoppningen att mycket skall bli tydligare och frågor skall väckas.

I Sverige berör vi främst Skåne, medan vi i våra internationella utblickar använder oss av hela Nederländerna och Köpenhamn. Anledningen är Sveriges geografiska utbredning skapar en stor variation i klimatet från norr till söder. Medan Nederländerna med sin mindre geografiska utbredning skapar ett väldigt homogent klimat, med väldigt små variationer i både topografin och i klimatet.

7. Begrepp

Cykelstråk

Sammanhängande system av cykelvägar, cykelbanor, cykelfält och blandtrafikgator (med motortrafik).

Cykelväg

Cykelbana fritt liggande, eller med en avgränsning på minst 3 meter från övrig trafik.

Cykelfält

Ett särskilt körfält utmarkerat för cyklar.

Cykelbana

En väg eller del av väg som är avsedd för cykel och moped klass 2. Alla typer av väg här ovan innefattas i kategorin *cykelbana*.

God stadsmiljö

Ett uttryck vi nämner i uppsatsen när vi talar om en trivsamt miljö i staden med icke störande buller och föroreningar. (Stockholmstad, Trafikkontoret, 2005, s. 11)

Bilvänlig planering

En planering där man främjar biltrafiken

SKL

Sveriges kommuner och landsting

GCM

Förkortning för: *Gång, cykel & mopedtrafik*

Exempelvis GCM-trafik, GCM-infrastruktur.



Bild 1 Cykelväg



Bild 2 Cykelfält

8. Disposition och Läsanvisning

Dispositionen består av att vi inleder med uppsatsens förutsättningar och innehåll i korthet. Sedan efter uppsatsens gång blir det mer konkret. Vi inkluderar cykeln och dess fördelar snabbt för att det ska kännas mer flytande. Risken är annars att uppsatsens känns väldigt uppdelad och det har vi försökt motverka genom placeringen av de olika avsnitten. Bifogade filmer kan ses antingen efter att man läst uppsatsen eller när man kommer till ett textavsnitt som behandlar respektive film. Tillhörande bildtexten finner man under respektive bild.

9. Metod

9.1 Vår studiebakgrund

Vi läser sista året på Samhällsplanerarprogrammet vid Lunds universitet, ett treårigt program på 180 högskolepoäng som innehåller både planeringsteori och till viss del sociologiska aspekter. Programmet ligger hos institutionen för kulturell och ekonomisk geografi. Utbildningen lägger stor vikt vid ett flerdisciplinärt perspektiv och innefattar humanistiska, beteendevetenskapliga, naturvetenskapliga och tekniska perspektiv. Vi har i denna utbildning blivit förberedda för en yrkesroll där vi ska vara en analytisk del av planeringsprocessen, inom exempelvis kommuner eller landsting. Under programmets gång lär man sig att analysera olika förhållanden inom samhället i både urban och regional kontext. Utbildningen lägger stor vikt vid att inte enbart lära ut teori utan även omsätta teorin i mer praktiska övningar.

9.2 Metoddiskussion

Metoden består främst av dokumentstudier, vi har granskat dokument från Lunds kommun, SKL och EU, detta sätts sedan in i sammanhanget av forskning genomförd på området. För att ge uppsatsen lite bredd och visa vad man kan göra, om man bara vill, har vi ett antal internationella utblickar som avses fungera som inspiration men även för att väga insatserna gjorda i Lund. Även om det finns ett stort mått av jämförelser i uppsatsen vill vi inte kalla det en komparativ studie enligt exempelvis Halvorsens (1992, s. 68) definition. Vi vill inte kalla det för en utvärderande uppsats, åtminstone inte enligt Halvorsens (1992, s. 70) definition där det främst handlar om att utvärdera effekterna som en viss insats eller ett visst arbete har haft på verkligheten. Däremot skulle vi vilja kalla det för en kombination av ovanstående; komparativ studie och utvärderande studie.

Allt detta görs genom kvalitativ granskning. Kvantitativ hade varit mer lämplig om vi exempelvis hade valt att utvärdera effekterna LundaMaTs-arbetet¹ har haft på Lunds transportsystem.

¹ LundaMaTs är Lunds kommuns arbete för ett hållbart transportsystem, MaTs står för miljöanpassat transportsystem. LundaMaTs-utredningen var startskottet för arbete, numera arbetar man efter den uppdaterade LundaMaTs II.

Vi har valt att undersöka Lunds kommuns arbete för cykling genom främst LundaMaTs II men även andra texter. Detta gör vi genom teori och vad man kan kalla internationella förebilder, d.v.s. platser som kommit längre på området i jämförelse med Lund. Detta möjliggör att vi inte bara jämför Lunds arbete med, ofta mer abstrakt, teori utan även faktiska platser där insatserna finns i verkligheten och inte bara på papper i diverse plandokument och styrdokument. Vi har gett oss ut i Lund och försökt hitta exempel på saker som omnämns i dokumenten och redovisat detta genom främst bildform men även i form av film. Genom dessa val tror vi uppsatsen blir mer rik istället för en fördjupning i en smal aspekt.

10. Teori

10.1 Torsten Hägerstrand: *The impact of transport on the quality of life*, 1974

Torsten Hägerstrand var en inflytelserik kulturgeograf som gjorde sig känd med sin tidsgeografi. I denna uppsats har vi valt att ta med Hägerstrand i form av *The impact of transport on the quality of life* utgiven år 1974. I den texten problematiserar Hägerstrand hur våra

transporter påverkar vad han övergripande kallar livskvaliteten. En av de många intressanta aspekterna med *The impact of transport on the quality of life* är att den är skriven i en tid när det fanns en stor mängd anhängare till teorin om global nedkylning, jämfört med idag, som är en konkurrerande teori till global uppvärmning. Vi kan på så sätt ta till oss tankarna om hur olika former av transporter påverkar och för en stund lägga utsläppens negativa påverkan på jorden åt sidan. På så sätt blir det mer individorienterade resonemang som rör stadens befolkning, mindre befolkningsgrupper samt individer istället för den samlade globala befolkningen som *en* enhet. Grunden för mycket av Hägerstrands resonemang är att en individ inte kan vara på flera platser samtidigt. Ett faktum som på senare år börjat diskuteras genom så kallade virtuella rum. (Frändberg m.fl., 2005, s. 15-31) En individ kan vara hemma och på arbetet samtidigt genom att arbeta på distans med hjälp av dator och mobiltelefon, en individ kan vara i Sverige och handla i en butik i USA via internet osv. Hägerstrand skulle troligen inte ändra sin ståndpunkt, i hans egna ord:

“No technology can liberate us from the conflict related to our inability to be at more than one place at the same time.”

(Hägerstrand, 1974, s. 16)

Enligt Hägerstrands resonemang är det i individens odelbarhet som den privata (individuella) planeringen tar avstamp. Det är även detta som gör oss så intresserade av förmågan att transportera oss från en plats till en annan. Hägerstrand tar upp ett exempel med en familj med två heltidsarbetande föräldrar och två barn, ett barn i skolan och ett barn på dagis. (Hägerstrand, 1974) Det är mycket som ska hinnas med på en typisk vardag, det finns flera platser där personerna måste vara på vissa specifika tider, exempelvis arbete, skola, middag hemma, ärenden osv. Hägerstrand uppskattar att det obligatoriska en individ måste göra under ett vardagsdygn uppgår till 18 h av sömn och personlig vård, matintag och arbete. Tiden som finns kvar fylls med transporter till och från de stationära platserna, rekreation, ärenden, städning etc. För att detta ska vara möjligt krävs att individen orienterar sig genom tid och rum enligt ett avancerat upplägg.

Texten (Hägerstrand, 1974) fortsätter sedan med utförliga jämförelser mellan olika transportmedel; gång, cykel, kollektivtrafik och bil. Här använder man sig av ett antal olika städer, främst i Sverige. Problematiken ligger i att en individ har ett hem, en arbetsplats och måste hinna göra ett ärende innan hon hämtar barnen på vägen hem. Slutsatsen blir att cykeln och bilen är de mest effektiva och samtidigt flexibla transportmedlen. Uträkningarna bygger på att

exempelindividens arbetar och bor i samma stad. Detta åtföljs av frågan hur lång tid individen kan avvara för att transportera sig till och från sin sysselsättning. Hägerstrand föreslår, efter att ha tagit till sig annan forskning på området, att den stora majoriteten håller sig under en timme enkel resa. Detta baseras främst på en studie gjord i Köpenhamn, annan internationell forskning kommer även till liknande slutsatser, enligt Hägerstrand.

“Looking away from all sorts of individual variations it seems to be a reasonable proposition to state that one hour for a single journey is possible to accommodate in a day’s programme but lies already a good deal beyond what is consistent with the kind of “quality of life” which one would want for people”

(Hägerstrand, 1974, s. 39)

Från samma forskning framhåller även Hägerstrand att de som uppfattar resan till och från arbetet som positivt uppfriskande främst var de som cyklade och gick, inte lika stor andel av bilisterna delade den uppfattningen. (Hägerstrand, 1974, s. 38-39) Hägerstrands egen uppfattning är dock att det inte är tidens längd som är intressant. Det intressanta är vad man kan åstadkomma under den tiden.

Texten (Hägerstrand, 1974) handlar om hur viktig frågan om individens möjlighet till att förflytta sig är. Klyftorna som finns mellan de som har bil och de som inte har det får inte öka. Det kommer leda till ökade sociala klyftor. Att människor kan transportera sig från en plats till en annan på ett effektivt sätt anser Hägerstrand är viktigt och bidrar till mycket positivt i samhället. Men det finns risker med att planera för bilen utan att tänka på de som inte har tillgång till bil.

“A mobility policy should consider also the social distribution of mobility. Today car-owners and those who have to rely on public transportation act in two different worlds.” (Hägerstrand, 1974, s. 48)

Det viktiga från Hägerstrands text (1974) är enligt vår tolkning att cykeln är det bästa och mest flexibla transportmedlet och man tar bilens negativa bieffekter i beaktning. Detta är främst gällande inom staden.

“As long as public transportation remains fixed to lines and time-tables it cannot reach the kind of full flexibility which modern activity systems seem to require.” (Hägerstrand, 1974, s. 49)

Hägerstrand tror inte att kollektivtrafiken på allvar kan konkurrera med de privata transportmedlen. En högre flexibilitet i de personliga transporterna får en positiv effekt på livskvaliteten enligt Hägerstrands resonemang. En viktig aspekt som Hägerstrand är tydlig med presenteras bäst i form av följande citat.

“There are strong distributional reasons for not letting the present mobility gap become larger than it is. This is a socio-economic issue of the similar kind as full employment and social security.” (Hägerstrand, 1974, s. 50)

10.2 Frändberg, Thulin och Vilhelmsson: Rörlighetens omvandling, 2005

Ur boken Rörlighetens omvandling (Frändberg m.fl. 2005) har vi främst tagit till oss deras trendspaning. Även beskrivningen över hur resandet i Sverige har utvecklats över tid tillsammans med skillnader mellan färd sätt och kön. Det framgår tydligt att bilen är det dominerande färd sättet, antalet resor som sker som passagerare i en bil minskar dock. Trenden är således att fler kör bil ensamma jämfört med

för 30 år sedan. Antalet bilar i Sverige fortsätter öka och enligt prognoser från Handelns utredningsinstitut (HUI) samt statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) spås den ökningen fortsätta. (Frändberg m.fl. 2005, s. 42-45)

Det finns ett intressant exempel på hur man kan låsa in sig och bli beroende av att ha tillgång till en större rörlighet på en strukturell nivå. Om fler väljer att handla på externa köpcentrum kan det leda till att affärerna som ligger närmare bostäderna får färre kunder och riskerar konkurs. Det kan efter en tid resultera i att alla måste ta sig till de externa handelsmöjligheterna för att det finns inga- eller undermåliga alternativ närmare hemmet. Betoningen här ligger på alla, även de som valde att fortsätta handla på de mer närbelägna affärerna förlorar den möjligheten. Då har man alltså låst in sig i ett ökat resande vilket påverkar även de som gjorde ett annat val. De som från början hade begränsade möjligheter att åka dit tvingas nu göra det ändå. (Frändberg m.fl. 2005, s. 26-33) Så att vänja sig vid ett ökat resande handlar inte enbart om att man blir bekväm utan det kan även resultera i att andra grupper som gjorde andra val tvingas öka sin mobilitet.

11. Cykelns historik

Det här kapitlet är tänkt att ge en överblick över cykelns avstamp i historien, från dess uppkomst fram till den moderna formen. Kapitlet har som funktion att introducera cykeln i uppsatsen och påminna läsaren om att cykeln har varit en fast förankrad del av samhället under många år.

Cykeln har funnits i cirka 200 år och dess popularitet har stigit och dalat under dessa sekel, dess framgång har inte alltid varit självklar. Cykelns uppkomst är en omdebatterad historia, med många obekräftade historier om konstruktioner som kan liknas vid en cykel. Det första konkreta exemplet på förlagan till cykeln uppfanns år 1813 av Karl Von Drais. Hans konstruktion var ännu inte en komplett cykel utan en konstruktion i trä med två hjul.

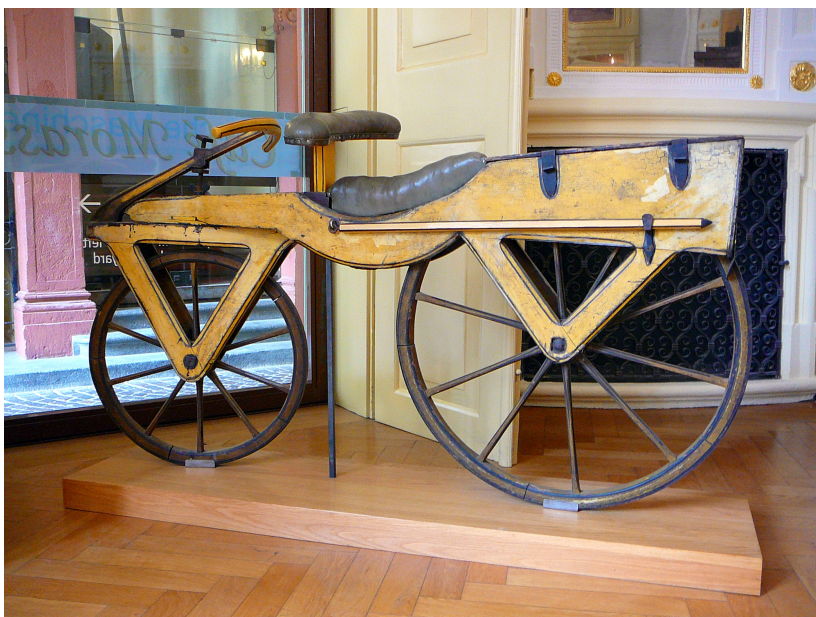


Bild 3 Dreis första cykel

Konstruktionen använde sig inte utav något drivsystem kopplat till hjulets drift utan man var tvungen att skjuta sig fram genom att trycka ifrån med hjälp av benen, därav fick den namnet *Laufmaschine* som är tyska för springmaskin. (Herlihy, 2004, s. 19-29)

De kommande decennierna kom diverse nya cykelliknande konstruktioner, konstruktioner med drivning linknande ånglokens parallella stavar som var kopplade till vevararna. Dessa konstruktioner dök även upp som tre- och fyrhjuliga konstruktioner.

Den klassiska 1800-tals-cykeln som de flesta ser framför sig när man talar om äldre cyklar är cykeln med ett enormt framhjul och ett mindre bakhjul. Detta var den första cykeln att slå igenom. Cykeln var gjord av järn och drevs med hjälp av trampor på det stora framhjulet. Dess framgång kom i 1860-talets Paris genom smeden Pierre Michaux cykelfabrik som år 1867 skulle bli mycket uppmärksammad med sin *le velociped*. (Herlihy, 2004, s. 75-76)



Bild 4 Le Velociped

New York Times Pariskorrespondent skrev i tidningen om den nya trenden i Paris under rubriken *A revolution in locomotion*. Cykeln beskrevs som det diskreta fordonet som kunde transportera dig i 20 km/h, som nästan fick det att se ut som människor svävade fram över Paris gator. Han beskrev den också som ett tidsbesparande och

ekonomiskt transportmedel, som gav en mycket god träning för både benmuskulatur och lungkapacitet (Herlihy, 2004, s. 78).

Även om Michauxs cykel var den första formen av framgång för cykeln, så var det fortfarande en dyr produkt för ett litet urval människor. Cykeln var heller inte tillräckligt komfortabel och säker, den kom till att kallas för *benskakare* på grund av den undermåliga komforten. Den höga sittpositionen i kombination av avsaknandet av däck gjorde cykeln till väldigt instabil jämfört med den moderna cykeln.

Efter några decennier med cyklar som allmänheten såg som farliga leksaker för unga män, lanserade engelsmannen John Kemp Starley förlagan för den moderna cykeln år 1885.

Denna cykel hade ett par stora fördelar gentemot de äldre cykeltyperna, genom att den hade kedjedrift. Med kedjedrift kunde man ha två lika stora hjul och reglera utväxlingen genom hur många kuggar man använde på fram- och bakdrevet (Herlihy, 2004, s. 235-237).

Säkerhetscykeln kämpade i motvind under några år, många var skeptiska till den nya designen, vissa menade att kedjan var ett extra moment som kunde krångla, andra menade att den var för tung jämfört med de äldre modellerna. När Starley år 1890, på en mäsas, visade upp den nya upplagan av säkerhetscykeln med de första pneumatiska

däcken, kom det ytterligare kritik om att dessa nya däck kunde punkteras och var ett extra besvär. (Herlihy, 2004, s. 240-43)

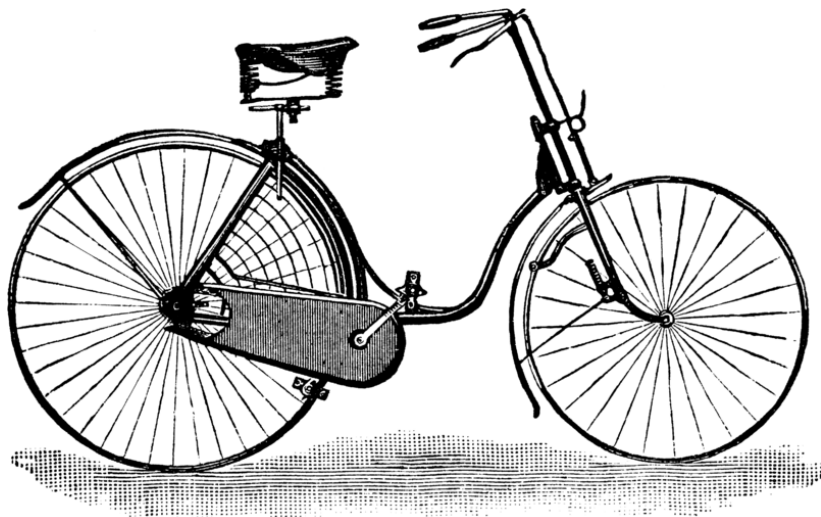


Bild 5 Dammodell av säkerhetscykeln från sent 1800-tal

Under 1890-talets början kom allt fler att se storheten i säkerhetscykeln, år 1891 hade cyklar liknande säkerhetscykelns konstruktion sålts i över 150 000 exemplar i USA, vilket innebar en fördubbling av antalet cyklar i USA (Herlihy, 2004, s. 251). Starleys hade nu med sin cykelkonstruktion skapat en cykel för hela folket.

Cykelproduktionen gick lite upp och ner under första halvan av 1900-talet, kring andra världskriget fick den ett extra uppsving, vid bensinransoneringen. Inpå 50-talet började bilen bli en allt mer åtkomlig dröm för medelinkomsttagare i västvärlden, vilket minskade cyklismen avsevärt, de som fortfarande cyklade blev allt mer undanträngda av motortrafiken. Under 50-talet när västvärlden tog bilen till sig, ökade exporterna av cyklar till utvecklingsländer som; Indien, Pakistan och dåvarande Malaya.

Bilen har medfört att individens mobilitet har ökat dramatiskt, när bilen erbjöds till ett överkomligt pris valde fler att köpa bil. (Frändberg & Vilhelmsson, 2011 ; Frändberg m.fl., 2005, s. 38-48) Bilens intåg i de svenska hemmen har alltså gjort oss mer mobila och ökad vår räckvidd på ett flexibelt sätt. När fler har fått tillgång till bil har ofta flera valt bort cykeln. (Ministerie van Verkeer en Waterstaat)

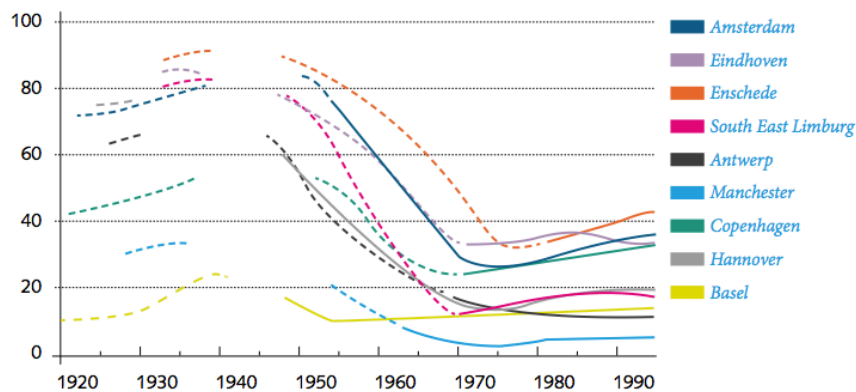


Figure 5: Historical development in bicycle share in 9 European cities Source: A.A. Albert de la Bruheze and E.C.A. Vervaart. *Bicycle traffic in practice and policy in the twentieth century*, 1999

Bild 6 Cykelns andel gentemot andra transportmedel i 9 europeiska städer

12. Cykelns renässans?

Idag har den ökade miljömedvetenheten gjort att många uppmärksammat bilens nackdelar vilket har banat väg för cykeln. Är bilens storhetstid över? Kommer den få kliva åt sidan när fler uppmärksammar den negativa effekten bilen har på miljön, inte bara den ekologiska miljön utan även buller, mikropartiklar och utrymme som går åt för att bilen ska kunna ta sig fram genom staden? Klarar

staden av att kombinera en bilvänlig planering med en god stadsmiljö? SKL publicerade år 2008 en text vid namn *Cykel i medvind: Om målsättningar och utvärderingar* där cykeln beskrivs vara på frammarsch i stadens planering. Framtidens stad beskrivs hysa större plats för cykeln, gångtrafikanter och kollektivtrafik och mindre plats för den privata bilen. (SKL, 2008) Skriften tar utgångspunkt i EU-kommissionens grönbok från år 2007 *Mot en ny kultur för rörlighet i städer*.

“Grönboken ställer upp ett antal utmaningar för hållbara stadstransportsystem. En av de inledande frågorna gäller cykel: ‘Vilka åtgärder skulle kunna genomföras för att främja gång och cykling som verkliga alternativ till bilen?’ Det handlar inte bara om att öka attraktiviteten hos cykel-, gång- och kollektivtrafik utan också om att aktivt minska bilanvändningen. I det syftet pekar grönboken på åtgärder som parkeringsstrategier, trängselavgifter, gröna zoner, bildelning, distansarbete och så vidare. Man tar också upp kopplingen mellan olika färdmedel, exempelvis att det måste bli möjligt att kombinera cykel och kollektivtrafik.”

(SKL, 2008, s. 4)

Idag är majoriteten av världens befolkning urbaniserad och urbaniseringen har fortsatt även i Sverige. (SIDA, 2009 ; SCBc) Cykeln passar bättre som transportmedel i staden jämfört med på landsbygden. Cykelns begränsningar gällande avstånd och hastighet gör att många på landsbygden väljer bil, tåg eller buss istället för cykel då det ofta handlar om större avstånd. När fler bor i staden finns det alltså fler som bor i gynnsammare förhållanden för cykeln. I Sverige är 35 % av bilresorna kortare än 3 km. (SKL, 2008, s. 8) En del av de resorna borde gå att ersätta med cykeln. Detta är ett gynnsamt utgångsläge, när befolkningen i staden ökar riskerar även antalet bilar öka. Detta kan medföra ytterligare brist på parkeringsplatser och ökad risk för köbildning på vägarna. Om man väljer att inte göra någonting kommer cykelns relativa attraktivitet att öka genom att det inte finns samma problematik för cykeln. Givetvis finns det stora brister när det gäller cykelparkering också men risker för köbildning på cykelvägarna är troligen långt bort. Man kan alltså välja hur mycket man vill förbättra för cykeln och hur mycket man vill förbättra för bilen och på så sätt styra den relativa attraktiviteten. I Köpenhamns cykelpolicy har man insett mycket av detta och beskriver det under rubriken The bicycle's competitive edge (City of Copenhagen, 2002, s. 12).

Det finns flera typer av miljöförstöring, för oss blir två typer mest intressanta när vi jämför cykeln mot bilen. Dessa är miljöförstöring i form av utsläpp som förorenar luften, den andra är miljöförstöring i form av buller som skapas av motorerna och förorenar i form av ljud. Dessa två typer av miljöförstöring uppmärksammade Hägerstrand för nästan 40 år sedan trots att vi dag vet mer om avgaser och bilens utsläpp (Hägerstrand, 1974, s. 7f). Idag har vi större kunskap på området men detta till trots har fortfarande bilen en närmast hegemonisk ställning som det främsta transportmedlet (Frändberg m.fl. 2005, s. 42-48) Andra former där man kan diskutera om de faller under miljöförstöring är den plats olika transportmedel tar i anspråk och på så sätt 'låser' från annan, möjligen bättre användning. I många städer råder det markbrist och i fallet Lund finns det dessutom en annan parameter, nämligen att den mark som finns har jord med väldigt hög kvalitet och alltså lämpar sig för odling. Om man bygger på den marken försvinner möjligheten att odla på den. Detta är en svår situation när befolkningen fortsätter öka. Lunds kommun har därför valt att satsa på förtätning av staden. (Lunds kommun, 2010)

Att cykla istället för att ta bilen innebär minskade utgifter; det är billigare att cykla än att köra bil. Som tidigare nämnt är 35 % av alla bilresor i Sverige kortare än 3 km, här finns mycket pengar att spara för

den som väljer cykeln istället. Lunds kommun har i sitt arbete för cykeln valt att göra ett online-verktyg för att informera om skillnaderna. Verktyget kallas *Resejämföraren* och där skriver man in startadress och slutadress så räknar verktyget ut tid, längd, kostnad per resa, kostnad för ett pendla i ett år, koldioxidutsläpp per resa, koldioxidutsläpp per år samt hur många kcal som går åt. Detta visas även upp på en karta där man kan se vilken rutt man ska ta för de respektive färdmedlen. Vi testade att använda verktyget vilket vi återkommer till senare.

Av det totala antalet resor som sker var det i Sverige ungefär samma andel cykelresor år 2001 som år 1978 i förhållande till övriga transportmedel. Om något verkar det ha minskat en aning.

(Frändberg m.fl. 2005, s. 44) Dessa siffror baseras på resvaneundersökningar. Efter detta verkar man på nationell nivå har fått upp ögonen för fördelarna med cykeltrafik.

“I det infrastrukturpolitiska beslutet 2002 angav riksdagen att cykeltrafiken bör öka, inte bara absolut utan också som andel av resandet (proposition 2001/02:20).” (SKL, 2008, s. 6)

År 2001 släppte EU-kommissionen en vitbok vid namn *European transport policy for 2010: time to decide*. Möjligen var det vid denna

tid det som vad vi valt att kalla cykelns renässans tog fart? Enligt statistik från EU (EU-kommissionen, 2007) ligger Sverige högt när man frågar människor vad deras främsta transportmedel är. Sverige ligger på fjärdeplats både när det gäller de som svarat gång eller cykel som en gemensam grupp och hamnar på samma plats för enbart de som svarat cykel som en egen grupp. Nederländerna och Danmark ligger i topp, tätt följt av Ungern och Sverige. Nederländerna är ohotad etta med sina 40 % (Danmark 23 %, Ungern 18 % och Sverige 17 %) Men, ska tilläggas, det är inte lätt att hitta pålitlig statistik över hur många som faktiskt cyklar. Det innebär dock inte att man inte kan jämföra över tid, förutsatt att man gjort undersökningarna på samma sätt kan de ändå säga något om förändringar över tid. Ofta består undersökningarna av att man frågar människor vilket/vilka transportmedel de använder. Det kan t.ex. påverka utfallet om personerna ska redogöra för alla resor man gjort eller om man tvingas välja ett huvudtransportmedel och på så sätt ge olika bilder av verkligheten. Uppsatsen lägger inte så stort fokus på statistik och detta är en av förklaringarna.

Det krävs inget större undersökningsarbete för att hitta myndigheter och organisationer som förespråkar ett ökat användande av cykeln. Det är inte lika lätt att hitta motståndare. Det kanske finns andra

förklaringar? Enligt Peter Schantz (2008) hade samhället tjänat ekonomiskt på att planera för cykeln och därmed få fler att välja cykeln som transportmedel. Idag använder man sig av föråldrade ekonomiska beräkningsmodeller och därför inser man inte detta. En ökad cykelpendling leder till en förbättrad hälsa och det leder till minskade vårdutgifter för samhället (Schantz, 2008). Om fler cyklar till jobbet innebär det att de får en form av 'gratismotion' som integreras i vardagen så att den knappt märks för individen. Resan till jobbet måste göras i vilket fall. På så sätt kan individen må bättre och slippa ta sig tid för motion på kvällar och/eller helger. (SKL, 2008 ; Lunds kommun, 2012) Detta innebär att även om resan tar längre tid om man cyklar jämfört med om man tar bilen kan den sammanlagda tiden av pendlingsresor tillsammans med träning bli mindre. Detta skulle även leda till minskad miljöpåverkan från bilen. Mindre buller i stadsmiljön, mindre körisk på vägarna och mindre farliga utsläpp. Detta kan medverka till att skapa en mer attraktiv stad.

13. Styrdokument för kommuner

- EU
- Sverige

- **Nederländerna**

- **Danmark**

Under senare år har andelen guide- och inspirationsdokument för kommunal och regional cykelplanering ökat. I detta avsnitt är tanken att ge en överblick vad dessa dokument innehåller och vad de huvudsakliga bidragen är. Detta avsnitt är till för att ge en orientering över dokumentens tänkta funktion och hierarki. De dokument som tas upp här är först och främst de som vi mest träffat på under vår dokumentstudie, dem som kommuner och regioner hänvisar till i sina dokument. Vidare följer här en överblickande bild av hur dessa dokument är upplagda. Lunds egna dokument följer senare i ett separat kapitel.

13.1 Europeiska Unionen

EU har bidragit med mycket intressant inom cykelplanering genom åren. Dokumenten kring cykelplaneringen på EU nivå är EU:s arbete med s.k. *Urban mobility*, ett arbete som EU startade 1992, för att effektivisera transportsystemet inom EU, både vad gäller publik transport och infrastruktur i sin helhet.

År 1999 gav EU ut en informationsfolder där cykeln är huvudämnet istället för en del av ett bredare innehåll. Detta kan vara ett tecken på att man börjar specifikt uppmärksamma cykeln och dess positiva sidor. *Cycling: The way ahead for towns and cities* är en lättillgänglig informationsfolder på 63 sidor som informerar om fördelarna för kommuner att idka en aktiv cykelplanering och att marknadsföra den (EU-kommissionen, 1999).

Det intressanta med denna folder är att den tycks vara ett symboliskt avstamp i tiden som markerar EU:s första aktiva arbete som är direkt kopplat till ett främjande av användningen av cykeln som transportmedel. De tidigare EU-dokument vi hittat har cykeln mer varit en del av en större målsättning, som exempelvis i de ovan nämnda urban mobility dokumenten där cykeln är en del utav lösningen till att minska trafiken i städer, som i sin tur är en del i att trafikgenomströmningen i städer ska effektiviseras.

Informationsfoldern är uppbyggd i 8 delar:

1. *Why the bicycle*
2. *New attitudes*
3. *New examples of cycle friendly cities*
4. *Safety*
5. *Daring to redistribute space and means*

6. *What needs to be known*

7. *To help you*

8. *How to start*

Det som foldern lägger störst vikt på är motiveringar på varför man ska satsa på cykeln. Foldern inleds med en diskussion kring bilens plats i staden, där man talar om bilen som av vissa uppfattas som en rättighet till mobilitet, men att många fortfarande inte har en del av ett bilägande eller har möjlighet till det. Med denna diskussion inger man ett förslag på hur planerare bör ändra sitt perspektiv på bilens roll i planeringen, att planerare också bör ha ett ökat medvetande kring dess negativa aspekter och vidga sina vyer till bilens alternativ. De negativa aspekter med bilen som man poängterar, är hur bilens popularitet är dess fall, bilens popularitet skapar en minskad trivsel i staden, samt en ineffektiv urban mobilitet. (EU-kommissionen, 1999)

Vidare går man in på cykelns fördelar ur olika synvinklar, individuellt, för företag, för kommuner etc. Fördelar som kan användas som incitament för ett större fokus på cykelplanering. När man talar om cykelns fördelar för städer, talar man om 5 punkter:

- Minskad trafikstockning i staden, som i sin tur ska öka framkomligheten för kollektivtrafiken, och på så sätt göra kollektivtrafiken mer attraktiv

- Bättre flöde i trafiken
- Platsbesparingar; mindre behov av parkeringsplatser som kan öppna upp för möjligheter att göra innerstaden till en mer attraktiv plats genom att skapa diverse offentliga platser på vad som tidigare var parkeringsplats
- Ökad livskvalitet för invånarna i staden; genom mindre avgaser, minskat buller från motortrafiken, ökad säkerhet för barn
- Minskade angrepp från föroreningar på monument, historiska arv och minskad nedsmutsning på byggnader från avgaser. (EU-kommissionen, 1999, s. 16)

När man går in på cykelns fördelar för företag pratar man om två aspekter, först de positiva sidorna för företagets ekonomiska vinst över att de anställda cyklar, dels genom att större företag kan få minskade parkeringsplatskostnader, dels för ett ökat fysiskt välmående och därmed minskad sjukfrånvaro som motion medför.

Den andra aspekten är i butiksägares ögon, där man har tagit del av en Tysk studie av Münsters befolkning, hur cykeln påverkar människors shoppingmönster. En studie som ger några intressanta inblickar i cyklisters shoppingmönster, bland annat hur cyklister besöker affären oftare än bilister, vilket gör cyklister mer utsatta för impulsköp och lockelser. En annan intressant sak man upptäckte var att bilisterna var i

minoritet jämfört med cyklister, ca 25-45% av kunderna var bilister (beroende på veckodag), och därtill är det enbart 25 % av bilisterna som lämnade affärerna med mer än två kassar, vilket säger att 75 % av bilisterna som handlade inte hade behovet av att ta bilen för att handla (EU-kommissionen, 1999, s. 21)

I det tredje kapitlet gör man en utblick mot städer som skapat ett cykelvänligt klimat. Man går bl.a. in på Dublin, Freiburg, Geneve, städer som man kortfattat beskriver satsningar i och använder som ett argument för att visa på att cykelanvändandet inte är så länkat till topografi och klimat som man tro. (EU-kommissionen, 1999, s. 27-31)

Resterande kapitel, går man in på ett mer planerings specifikt sätt, genom att ge exempel på hur man genom förändringar ska åstadkomma en mer cykelvänlig stad. Information som i sig inte bidrar till någon hel policy-guidelinje utan mer som en inspiration. Som exempel, går man i säkerhetskapitlet in på hur hastighetsbestämmelser påverkar cyklisters säkerhet. Man går också in på prioriteringsfrågan över cykeln mot motortrafik, där talar man om omfördelningen av det urbana rummet och hur cykel ska kunna samsas med motortrafiken.

I EU:s arbete för cyklistik har man även släppt den tidigare nämnda grönboken. Grönboken har titeln *Mot en ny kultur för rörlighet i städer*. Innehållet består av beskrivningar av ett antal problem som Europas

städer står inför gällande transportbehov, transportkapacitet och relaterade frågor, detta åtföljs sedan av möjliga lösningar och alternativ som skulle kunna minska problemen. Det är här cykeln kommer in i bilden. Det framhävs att en utmaning är att göra alternativen till bilen säkrare och mer attraktiva, man vill öka insatserna inom infrastrukturen för gång- och cykeltrafik samt underlätta en kombination av olika transportmedel. Gällande kollektivtrafiken vill man se till att effektivisera resorna så det tidsmässigt kan konkurrera med bilen, tillsammans med en ökad tillgänglighet och intelligenta lösningar hoppas man människors behov av privatbil ska minska. EU-kommissionens grönböcker syftar till att presentera nya idéer och åtgärder och detta har ett antal svenska myndigheter tagit fasta på.

13.2 Sverige

I Sverige är det huvudsakliga nationella informerande dokumentet för kommuner som vi funnit *Sveriges kommuner och landstings dokument GCM-Handbok - utformning, drift och underhåll med gång, cykel och mopedtrafik i fokus*, som gavs ut i samarbete med trafikverket år 2010. Dokumentet är på 170 sidor och säger sig vara ett stöd till kommuner vid byggande av gång-, cykel- och mopedtrafikinfrastruktur.

Dokumentet anser vi ha en relativt liten relevans för vår uppsats då den till största del går in på den tekniska sidan av planeringen. Men den har ett visst värde i att snabbt kunna överblicka den tekniska sidan av planeringen.

Att ha en gemensam målbild är en framgångsfaktor i en god stadsutveckling. För att förändra trafiksystemet i en hållbar riktning krävs ökad andel gång- och cykelresor. (SKL & Trafikverket, 2010, s. 5)

Så inleds GCM-handboken (Gång- Cykel- och Moped-handboken), och är kortfattat vad handboken står för. En handbok som ska vägleda och inspirera kommuners planeringsarbete.

Handboken är uppdelad i 6 kapitel

1. Utgångspunkter
2. Drift och underhåll
3. Sträckor
4. Korsningar
5. Anordningar och detaljer
6. Lagstiftning, krav och detaljer

I det första kapitlet *utgångspunkter*, går man igenom de grundläggande aspekter som en kommun bör bejaka innan man utför en förändring för

GCM-trafik. Vidare beskrivs hur en kommun bör ha en god kontakt med med invånarna, inför förändringar för att bygga upp en demokratisk process kring planerandet. På så sätt blir planeringen för GCM-trafik verkligen en förbättring. Man för även in en hel del av nutidsorientering kring GCM-trafik, trender och aktuella regelförändringar. En orientering som skapar en grundläggande kunskap hos planerarna och hjälper till så att vanliga misstag inom planeringen undviks. (SKL & Trafikverket, 2010, s. 5-24)

Under *Drift och underhåll*, kan man läsa om hur man underhåller kommunens GCM-trafiksatsningar som redan är gjorda. Här går man både in på de tekniska detaljerna kring underhåll av GCM-nätet. Man ger råd kring hur uppföljning av projekt och framtida kvalitetssäkring av GCM-nätet ska ske. Här ingår också tekniska diskussioner kring vad man ska tänka på vid anläggande av GCM-nät, vid bruket av olika material, vilka för och nackdelar de har och hur man ska underhålla dem på bästa sätt.

Kapitlet *sträckor*, går in på just GCM-nätets utbredning och hur de ska byggas i förhållande till sin omgivning. Här blir det väldigt tekniskt med beskrivningar kring bland annat vilken typ av cykelfält som passar in beroende på omgivningen. Huvudsakligen kan man säga att kapitlet

behandlar GCM-trafikens, trivsel, säkerhet och framkomlighet i olika miljöer.

Korsningar går in på GCM-trafikens säkerhet vid korsningar genom att visa olika exempel på utformningar av korsningar beroende på trafiksituation. Kapitlet visar vad som krävs för att bygga säkra korsningar för GCM-trafik.

Anordningar och detaljer är ett kapitel som behandlar GCM-trafikens tillhörande detaljer. Dessa detaljer innefattar saker som ligger utanför infrastrukturen, saker som cykelparkering, belysning, navigerande skyltar etc.

Avslutningsvis går man i *Lagstiftning, krav och detaljer* in på de lagar som planerare måste följa vid anläggningen av GCM-infrastruktur. Huvudsakligen går man in på trafikförordningen, vägmärkesförordningen och tillgänglighetslagar. Trafikförordningen riktar sig först och främst emot trafikanter och hur de ska bete sig i trafiken, men där finns också aspekter för planerarna att tänka på så att GCM-trafiken inte försätts i situationer som skapar lagöverträdelser. Vägmärkesförordningen riktar sig direkt emot planernas arbetsuppgifter och tar utöver vägmärken även upp signalsystemen för GCM-trafikanter.

13.3 Cykel i medvind - Om målsättningar och utvärderingar

Cykel i medvind är ett dokument på 61 sidor från organisationen *Sveriges kommuner och landsting* från år 2008. *Cykel i medvind* är i jämförelse med *GCM-handboken* ett dokument som på ett mindre tekniskt sett diskuterar cykelns plats i samhället. Istället för att gå in på infrastruktur och fysiska åtgärder talar detta dokument om cykelns aktualitet och tips på hur planerare ska nå ut till människor, för att få fler att cykla.

Dokumentet är uppdelat i fyra stycken delar.

- *Cykeln i transportsystemet*
- *Målsättningar för cykeln*
- *Utvärderingar av cykelfrämjande åtgärder*
- *Användning av utvärderingsresultat*

I första delen talar man om varför en satsning på cykeln är viktig. Det man yrkar på då, är hållbarhet, hur städer ska klara en ökad förtätning, och det ökade trafiktrycket som det innebär. Vid en sådan utveckling är cykeln en viktig avlastning för trafiksystemet. (SKL, 2008, s.4)

Det talas också om hur cykelns plats går mot en integrerad del av transportpolitiken, den ska inte bara vara ett externt substitut utan vara

en del av transportpolitiken. För att nå målen om en hållbar trafik anser man att det är ett måste att se cykeln som del av transportpolitiken. (SKL, 2008, s. 7-8)

Under *målsättningar för cykeln* tar man i huvudsak upp vad som är relevanta målsättningar för en kommuns andel cyklande invånare. Man talar om 4 km som medellängden på cykelresor i Sverige, men att cykeln som pendlingsfordon har en mycket större potential. Man nämner Stockholm som ett exempel, där medelcykelpendlaren cyklar nästan 10km. (SKL, 2008, s.16)

Ett argument som de vill ha bort är att det inte går att cykla på vintern och därav är cykelsatsningarna meningslösa stora delar av året. Detta är något som de inte instämmer med, enligt studier de tagit del av är cykelanvändandet under vintern större än vad man kan tro. Som exempel använder de Umeå, en nordlig stad i Sverige som har en betydligt större andel cyklister på vintern än vissa städer i södra Sverige. (SKL, 2008, s. 17-18) I övrigt så talas det om kommuners kvantitativa målsättningar, där man tar upp olika svenska kommuners kvantitativa målsättningar. Till sist går man in på infrastruktur detaljer som kan vara viktiga för en ökad användning av cykeln, exempelvis lägre hastighetsbegränsning för motortrafik och farthinder som garanterar en lägre hastighet.

I det näst sista kapitlet ger man exempel på hur en kommun kan utvärdera sina cykelfrämjande insatser. Man ger olika konkreta exempel på hur man kan utvärdera de satsningar en kommun har gjort. Här anger man olika metoder för en kommun att samla in statistik från cykelanvändandet genom olika manuella och maskinella metoder. De talas även om kvalitativa metoder för att få en god kännedom kring cyklisters resmönster. (SKL, 2008, s. 29-54)

Värt att poängtera är att SKL tar upp Lunds arbete med LundaMaTs som ett positivt exempel på hur man kan arbeta med cykel frågan. De framhåller värdet av att kvantifiera och sätta upp mätbara mål.

Avslutningsvis går man kortfattat in på *användning av utvärderingsmaterial* där man talar om hur man ska använda det material man samlat med metoderna i förgående kapitel. Man talar om två sätt att se på den insamlade statistiken, internt och extern. Den interna synen innebär att statistiken används internt inom kommunen för att kunna göra utvärderingar av satsningar och evalueringar inför kommande satsningar. Den externa delen är till för invånarna, den externa informationen är en viktig del för att skapa en medvetenhet hos invånarna kring cykelsatsningarna. Man menar att det är viktigt med marknadsföring, att ha en lätt tillgänglig information till invånare, intresseorganisation och massmedia. (SKL, 2008, s. 55-58)

13.4 EU: Vad vill de? Vad skiljer svensk och europeisk vision

Det intressanta med EU:s dokument *Cycling: The way ahead for towns and cities* är att det är det första dokumentet vi stöter på som enbart riktar sig mot cykeln. Tidigare dokument vi funnit från EU, så som tidigare nämnda grönboken har mer haft cykeln som en liten del av lösningarna för en bättre urban trafikgenomströmning.

EU:s informationsfolder *Cycling: The way ahead for towns and cities* är för oss ett intressant avstamp inom cykelpromotande. I förordet skriver man:

The handbook Cycling: the way ahead for towns and cities stems from the idea that the worst enemies of the bicycle in urban areas are not cars, but longheld prejudices. The handbook therefore corrects some of the prejudices connected with the use of the bicycle as a regular mode of transport in the urban environment. (EU-kommissionen, 1999, s.5)

Citatet här ovan tycks säga en del om hur det finns en hel del problem kring den upplevda situationen. Ett stort problem med att få fler att

cykla är just att ändra fördomarna hos människor. I GCM-handboken kan man också läsa om hur viktigt det är att man når ut till dem som blir påverkade av förändringarna som görs i GCM-infrastrukturen. I den handboken blir budskapet extra viktigt i och med att den till största del har en teknisk inriktning. Något som de själva nämner:

Det är viktigt att ha kundernas bästa i fokus, ett perspektiv som ibland försvinner bland tekniska resonemang om utformning eller trafikreglering. (SKL & Trafikverket, 2010, s. 8)

Det här är en viktig poäng i planeringsarbetet som de tar upp, det är väldigt lätt att glömma bort människorna man planerar för i alla tekniska detaljer. Men det ska tilläggas att i GCM-handboken får man redan ett intryck av att man glömmer bort människors upplevda förhållande till GCM-nätet. Tittar man i *cykel i medvind* finns ett medvetet förhållande till människors upplevda situation. Där går man in på ett viktigt sociologiskt synsätt, när man istället för att fråga sig hur man ska få fler till att cykla, vänder man på saken och frågar sig varför vissa inte vill cykla. Något man inte kan finna i GCM-handboken. En större insikt i människors upplevda situation för cyklare kan vara en positiv faktor inom många planerings specifika områden. Med en insikt i människors upplevda situation kan man göra

en effektivare satsning inom cykel främjande planering. Speciellt när man har en ekonomisk budgetering att tänka på, är det viktigt att de resurser man använder används på bästa sätt.

EU:s Grönbok som nämns här ovan är av ett annat slag jämfört med de övriga dokumenten. Grönboken skiljer sig mot de övriga i att den riktar sig mer mot ett ekonomiskt perspektiv på den urbana rörelsen.

“Överallt i Europa har trafikökningarna i städernas centrum lett till kroniska trafikstockningar, vilket får ett antal skadliga följder vad gäller förseningar och föroreningar. Den europeiska ekonomin förlorar varje år nästan 100 miljarder euro, dvs. 1 % av EU:s BNP till följd av detta fenomen.”

(EU-kommissionen, 2007, s. 3)

Citatet ovan kan läsas i ett tidigt skede i dokumentet vilket också säger mycket om dokumentet, hur det kan användas som ett styrkande resonemang för investeringar i cykelplanering. Dokumentets strategiska upplägg att försöka vara ett problemlösande underlag som ska göra EU:s städer trafikmässigt effektivare. Dokumentet i sig ger en

viss legitimering för kommuners satsningar på cykeltrafik. Något som vi sett svenska kommuner använda dokumentet för.

14. Lund

Lunds kommun har drygt 110 000 invånare (år 2011) och en högre andel yngre än både riket och länet. (SCBa). I Skåne bor det över 1 200 000 människor på en, i ett svenskt perspektiv, liten yta. (SCBa ; SCBb) Befolkningen ökar, i både Lund och Skåne. Lunds befolkning är yngre, friskare och lever längre än det nationella genomsnittet. (Lunds kommun, 2010, s. 72)

Lund och Skåne har i ett svenskt perspektiv bra förhållande för cyklism. En bidragande orsak till att många cyklar i Lund kan vara det stora antalet studenter i staden. Om man bortser från studenterna som förklaring till den höga andelen cyklister finns det ett antal andra förutsättningar som gör Lund gynnsamt för cyklister, det handlar om de korta avstånden, det milda klimatet och det platta landskapet som Skåne erbjuder. Dessa förutsättningar har stora likheter med förutsättningarna som finns i Nederländerna och Köpenhamn.

I Lund cyklar redan fler idag jämfört med riksgenomsnittet (Trivector, 2008). Detta är positivt på flera sätt. Att det redan finns en stor andel

som cyklar innebär att det finns ökade incitament att planera och bygga för cykeln. Det innebär också att det finns många så kallade ambassadörer för cykeln som känner till de positiva effekterna det har på bland annat hälsan. Det innebär även att fler uppmärksammar eventuella brister i cykelvägnätet. Om en viss sträcka, t.ex. från ett visst bostadsområde till en viss arbetsplats inte fungerar finns möjligheten att någon annan på arbetsplatsen känner till hur det är att cykla den sträckan. Om den sträckan skulle vara undermålig kan det innebära att en potentiell cyklist blir avskräckt i förväg genom att en kollega berättar om de eventuella bristerna.

Lund är en relativt kompakt stad, det är sällan några längre avstånd om håller sig inom staden. Detta är en för Lund stor fördel, man kan alltid välja cykeln i Lund. Avstånden är väl lämpade för cykeln. Så var man än befinner sig är alltid stadens rum hanterbart med hjälp av en cykel.

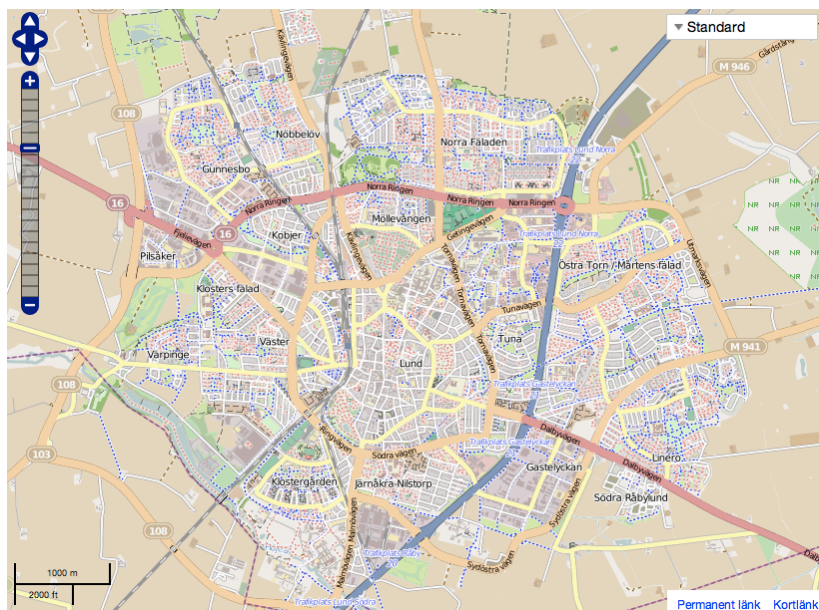


Bild 7 Översikt över Lund. Skälstrucket nere t.v. är 1 km.

Bild 7

Det enda som kan tala mot Lund i ett Skåneperspektiv är topologin, som jämfört med de flesta andra städerna i Skåne utgör en relativt stor höjdskillnad mellan norra och södra Lund. Detta påverkar speciellt vissa sträckor och riktningar. I södra Lund är minsta höjden cirka 10 meter över havet och i norra Lund är högsta höjden runt 85 meter över

havet, vilket är en avsevärt högre höjdskillnad jämfört med Malmö. (Wikipedia ; Google Maps) I Lund sker ökningen jämnt, i många andra städer går terrängen upp och ner vilket kan vara ansträngande för en cyklist trots att man börjar och slutar på samma höjd. Därför är detta sannolikt inget som talar specifikt emot Lund i förhållande till andra städer.

14.1 LundaMaTs - Hållbart transportsystem i Lund

Arbetet med LundaMaTs syftar till att skapa ett hållbart transportsystem i Lund, arbetet är långsiktigt och har en bred politiskt uppslutning bakom sig. MaTs står för miljöanpassat transportsystem vilket var termen man använde i den första LundaMaTs-utredningen. I den andra uppdaterade, LundaMaTs II, skriver man istället hållbart transportsystem och menar hållbarhetsbegreppets tre hörnstenar (social-, ekonomisk- och ekologisk hållbarhet) (Trivector, 2008, bilaga 1). Bakgrunden är ett beslut från kommunstyrelsen år 1996 om att ta fram en miljöanpassad trafikplan. Tanken med LundaMaTs är att arbetet ska fortsätta kontinuerligt, oavsett om en annan politisk majoritet skulle få makten efter nästa val, grunden är alltså överenskommelser gjorda över

blockgränserna. Detta har möjliggjort ett längre tidsperspektiv som även ger en kontinuitet i arbetet.

Strategidokumentet LundaMaTs II föreslår reformer inom följande områden: samhällsplanering, gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik, biltrafik och verksamheters transporter. Inledningen innehåller en recension av den första LundaMaTs-utredningen och dess utfall, varför det finns ett behov av att uppdatera innehållet till LundaMaTs II. Den inleds med en kortare hyllning till det egna arbetet och trendspaning. Ett uttalat ledord som upprepas är helhetssyn.

I vår läsning av LundaMaTs II har vi fokuserat på avsnittet som handlar om de allmänna delarna samt avsnittet om cykeltrafik. Vi tar givetvis med övriga delar men det mest intressanta för oss är cykeltrafik, resten fungerar som en kontext och som jämförelse vad man avser göra för andra trafikslag.

”LundaMaTs II är en uppdatering av LundaMaTs-utredningen från 1997. Fokus har ändrats från ett miljöanpassat transportsystem till en hållbar utveckling av transportsystemet avseende samtliga hållbarhetsaspekter (sociala, ekonomiska och miljömässiga). LundaMaTs har också kompletterats med en vision som pekar ut riktningen mot ett önskvärt tillstånd år 2030.”

(Trivector, 2008 s. 113)

Vi lägger som tidigare nämnt fokus på LundaMaTs II, LundaMaTs-utredningen, även kallat LundaMaTs I ingår inte i vår läsning. Anledningen är att den första LundaMaTs-utredningen inte idag är ett dokument som Lunds kommun arbetar efter, förvisso har det säkerligen påverkat verkligheten i hur Lund har arbetat med frågorna och LundaMaTs II. Vi har kommit till slutsatsen att det är mer intressant att undersöka aktuella dokument och blicka framåt snarare än att lägga fokus på hur man i Lunds kommun har kommit dit man är idag. Alternativet som vi valde var istället att fokusera på nationella- och EU-dokument från tidigare år som har bidragit till den breda satsning på cykeln som vi ser tendenser till idag. Vi ser inga problem i att vi i vår läsning av LundaMaTs II tar del av deras beskrivning av den första utredningens effekter.

Anledningen till att vi valde just LundaMaTs II var att vi gjorde en intervju med Anna Karlsson vid tekniska förvaltningen i Lunds kommun. Hon beskrev det som att man arbetar med cykelfrågor utifrån LundaMaTs II och egentligen inte något annat dokument. Detta ledde oss till beslutet att grunden i vårt fokus skulle vara LundaMaTs II istället för något annat tänkbart kommunalt dokument.

LundaMaTs II arbetar efter en vision. Den övergripande visionen beskriver hur man vill att samhället ska se ut år 2030. Lunds vision för ett hållbart transportsystem år 2030:

”Lund är en attraktiv kommun med en sund utveckling, miljömässigt, ekonomiskt och socialt. Transporter är en nödvändig del av denna utveckling och bidrar till människors livskvalitet – men orsakar också negativa effekter om de får växa utan styrning. Därför utvecklas Lunds transportsystem ständigt i en mer hållbar riktning. Den flerkärnighet som kännetecknar regionen är bevarad och har utvecklats, varje tätort utifrån sina särskilda förutsättningar. Staden och byarnas nät av gator och öppna platser utgör en viktig del i kulturarvet och ger trivsel, trygghet och tillgänglighet. Samhället har utvecklats så att tillgängligheten förbättrats. Därigenom har transportbehovet och omfattningen av motorfordonstrafiken minskat per invånare. Gång- och cykeltrafiken samt kollektivtrafikresandet har ökat. Trafikens negativa effekter på miljö och hälsa – såsom klimatpåverkan, luftföroreningar och buller – har reducerats kraftigt. Antalet dödade och skadade i trafiken har reducerats kraftigt. Långsiktigt skall ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion

är anpassat till de krav som följer av detta. Staden och byarna är planerade så att man oavsett ålder och kön känner sig trygg. Miljön inbjuder till nyttjande av gator och stråk, torg och parker. Alla kan ta del av det som staden, byarna och landsbygden erbjuder. Näringslivets behov av tillgänglighet tillgodoses på ett hållbart sätt. Gång-, cykel- och kollektivtrafik – liksom andra miljöanpassade transportmedel – har varit och är prioriterade, vilket gör det möjligt att uppnå det hållbara transportsystemet.”

(Trivector, 2008, s. 18)

Allt arbete med LundaMaTs II ska bidra till att visionen blir verklighet. Ett lundabaserat företag vid namn Trivector Traffic AB har anställts av Lunds kommun för att ta fram LundaMaTs. Utöver Trivector har även tjänstemän och politiker varit med i processen.

15. Internationella utblickar

Vi har valt Nederländerna och Köpenhamn som utblickar för att de har ungefär samma förhållande som Lund. Likheterna är många men vad

som skiljer är att Lund ligger efter när det gäller att planera för cykeln. De har högre andel som cyklar och infrastrukturen är mer anpassad för cyklister.

15.1 Nederländerna

Med fokus enbart på Lund har vi gjort en djupare analys av LundaMaTs II. Det material vi samlat in från Nederländerna har en relevans till vår analys av LundaMaTs II, det fungerar som ett sätt att relatera LundaMaTs II till vad andra har gjort och väga ambitionerna.

Som start inför detta uppsatsskrivande genomfördes två intervjuer i de nederländska städerna Castricum och Alkmaar. Intervjuerna gav oss en intressant inblick i deras arbete och en inspirerande grund till uppsatsen.

Intresset vi har för Nederländerna ligger i att de har högst andel cyklister i EU, det skapar i sin tur en nyfikenhet kring varför det är så.

Vi bestämde oss därför att undersöka saken närmare genom att åka till Nederländerna och ta kontakt med tjänstemän där.



Bild 8 Neil Klijn, Policy Advisor, Alkmaar

15.1.1 Alkmaar

Genom en kontakter vid Alkmaar kommun kom vi i kontakt med en person som var delaktig i cykelplaneringen.

Intervjun som gjordes i Alkmaar, där vi mötte Neil Klijn, anställd som policy advisor vid trafik och transportförvaltningen (egen översättning). Han kunde ge oss en översiktlig bild av insatserna för cykeln i Alkmaar.

Först och främst handlade intervjun om att ta reda på ett större planeringsprojekt som kretsar kring cykeln. Till vår förvåning fanns där inte, enligt planeraren, några större pågående eller nyligen avslutade cykelprojekt. Det mest aktuella projektet ansåg planeraren vara en så kallad *fietsstrasse*, vilket är en väg där bilar och cyklister ska samsas

och bilister ska se sig själva som gäster på en cykelväg. Denna typ av väg berättar planeraren, är något som beprovats på andra håll i Nederländerna med goda resultat.

Det som skiljer en sådan väg från en vanlig väg är att den är tydligt utformad och har en orangefärg med stora cykelsymboler ritade på vägen med jämna mellanrum.



Bild 9 Fietsstraat - Castricum. Bilen är gäst

Planeraren talar också om att målen med denna typ av väg är också att försöka få biltrafiken till att välja alternativa rutter, då denna väg är det

huvudsakliga valet för bilister som tar sig in till centrum. Enligt planeraren är vägen lika mycket ett sätt att avleda motortrafik som att öka säkerheten för cyklister, så med andra ord har projektet också en motortrafikinriktning.

I övrigt talade planeraren om ett annat pågående projekt, som var att anlägga ett fyravåningshus för cykelparkering vid centralstationen. De andra sakerna planeraren tog upp var mindre korrigeringar i cykelinfrastrukturen till följd av så kallade *black spots*, som kommit fram genom statistiskt underlag över hur många cyklister som skadas, och dessa black spots är områden som utsätter cyklister för extra stor risk för skada.

Efter att ha fått höra om hur lite projekt som pågår för cyklister hos Alkmaar kommun blev vi nyfikna på hur det kunde vara så. Enligt planeraren beror det väldigt mycket på det politiska klimatet som råder, och beroende på vilka politiska partier som styr kommunen blir det olika stor budgetering för cyklismen. Just nu styr lokala liberalerna (van de liberalen) i Alkmaar och enligt planeraren blir skillnaden tydlig vid maktskiftet i kommunen, just nu har de fått mindre anslag för cykelplaneringsfrågor. Det är till och med på tal om att ta bort cykelinfrastrukturlösningar till förmån för bilen.

15.2 Köpenhamn

Köpenhamn är en stad som de senaste decennierna gjort stora satsningar på cykelfrämjande, en stad som lyser med en stolthet över sin cykelsatsning. Köpenhamn är också en intressant utblick att göra då den är nära belägen Lund och känd för sitt cykelfrämjande arbete. Detta finns på mindre än en timmes tågfärd från Lund. Redan på 1960- och 70-talet hade Köpenhamn kommit långt med utbyggnaden av sitt cykelnät. På den tiden var det många som skaffade bil för första gången men Köpenhamnarna cyklar fortfarande. (City of Copenhagen, 2002, s. 5) I Köpenhamn har bilisterna högre inkomst medan de som åker kollektivtrafik har lägre. Bland cyklisterna är inkomsterna jämnt fördelade, cyklisterna är alltså en heterogen grupp ur ett inkomstperspektiv. (City of Copenhagen, 2002, s. 9) Köpenhamn beskriver sitt eget arbete som väldigt framgångsrikt. I jämförelser med övriga Danmark är det betydligt fler som cyklar i Köpenhamn. Oavsett hur mycket de förskönar verkligheten så omnämns ofta Danmark och Köpenhamn som positiva exempel där man har en hög andel cyklister. Bara genom att promenera runt i Köpenhamn ser man att många väljer cykeln, men samtidigt är det fortfarande många som väljer bilen.

Infrastrukturen är anpassad för cykeln genom färgade cykelbanor så att man separerar motortrafik, gångtrafikanter och cyklister.



Bild 10 Cyklister i Köpenhamn



Bild 11 Tydliga separata trafiksignaler i Köpenhamn

Köpenhamn vill inte enbart att säkerheten i form av mindre antal skador bland cyklisterna ska minska utan man vill även att den upplevda säkerheten ska öka. (City of Copenhagen, 2002) Köpenhamns cykelpolicy har identifierat fokusområden man ska arbeta med:

“In order to achieve the level of transport quality which would have the desired impact of increasing the number of cyclists in

Copenhagen traffic, work is being done on a specific number of focus areas:

- *Cycle tracks and reinforced cycle lanes*
- *Green cycle routes*
- *Improved cycling conditions in the City Centre*
- *Combining cycling and public transport*
- *Bicycle parking*
- *Improved signal intersections*
- *Better cycle track maintenance*
- *Better cycle track cleaning*
- *Campaigns and information”*

(City of Copenhagen, 2002, s. 21)

Tonen och upplägget i Köpenhamns cykelpolicy är likt vad vi sett i EU-dokument (EU-kommissionen, 2007) där man identifierar och erkänner brister och problem för att sedan föreslå en lösning eller förbättring.

Köpenhamn har känt behovet av en standard för hur många cykelparkeringsplatser som behövs i anslutning till exempelvis affärer. Detta är något som Lunds kommun också har insett och därför skapat en *Parkeringsnorm för cykel* (Lunds kommun 2012b) där man kommit fram till hur många parkeringsplatser som behövs vid bostäder och

affärsinrättningar i staden. Detta underlättar säkerligen både för kommunen och andra intressenter som slipper göra en individuell bedömning varje gång det byggs eller etableras något nytt.

Anledningen till att vi valde Köpenhamns cykelpolicy från år 2002 och inte den senaste är att den och alla dess tankar fanns innan LundaMaTs II skrevs vilket gör en jämförelse mellan dokumenten mer rättvis då Köpenhamn är en större stad med större resurser.

16. Cykel på tåg

Det tycks finnas en vilja i Sverige att låta folk ta med cykeln på tåget. Ett tecken på detta är att dåvarande Banverket år 2008 gav ut en utvärdering kring möjligheterna att kunna ta med cykeln på tåget. En studie där de samlar in data kring varför folk tar med sig cykeln på tåget och hur de anses av andra resenärer. Utvärderingen syftar till att ge ett bättre underlag för politiska beslutsfattare, myndigheter och privata tågoperatörer i deras syn på villkoren för att kunna ta med sig cykeln på tåget. (Banverket, 2008, s. 5) Även om Skånetrafiken i sina nya tågsätt gått mot att ha färre antal platser för cyklar, är det ändå bättre än de genomsnittliga cykelplatserna på tåg i Sverige. I övriga

Sverige är det enbart ett fåtal tåglinjer som överhuvudtaget tillåter cykel ombord på tåget. Bland de som tillåter cykel på tåg finner vi bl.a. tåg i Bergslagen, Kinnekullebanan, SL:s och Västtrafiks pendeltåg.

För att ge ett perspektiv på Sveriges tågoperatörers sätt att hantera resenärer med cyklar, gör man utblickar i inom EU, för att se hur andra länders tågoperatörer hanterar frågan om cykel på tåg. (Banverket, 2010) De tre länder man tittat närmre på är Schweiz, Tyskland och Frankrike, länder som visar en positiv bild av hur det kan gå till med cykel på tåg.

I Schweiz är cykel på tåg tillåtet på nästintill alla avgångar, av 5000 avgångar per dag tillåts medhavande av cykel på 4700 av dem. Av de avgångar som inte tar emot cyklar, är 3.7% utländska tåg förbindelser, t.ex. Italienska Pandolinotåg och Tyska ICE-tåg. De övriga begränsningar som finns för cykel på tåg i Schweiz är Zürichs regionaltåg där man under rusningstrafiken (kl. 06:00-09:00 och 16:00-19:00) inte tillåter cykel på tåg. Samt säsongsbegränsningar (21 mars - 31 oktober), där man på vissa sträckor behöver göra en bokning i förtid. Kostnaden för att ta med sig cykel på tåget i Schweiz är 10 eller 15 SFr (ca 75/110kr), beroende på om man har rabattkort eller inte. Vid bokning av cykelplats tillkommer en bokningsavgift på 5sFr (ca 35Kr).

Cykelbiljetterna är giltiga för samtliga Schweiziska tågoperatörer. (Banverket, 2010, s. 6-7)

I Tyskland är cykelplatser på tåg en ganska vanlig företeelse, dock inte på samma nivå som Schweiz. På de Tyska regionaltågen är cyklar en vanlig syn, cyklar tillåts på så gott som alla regionaltåg. Många tåg har så kallade multi-funktionsvagnar i början och slutet av varje tågsätt där man kan placera cyklar, barnvagn, bagage etc. Priserna är från gratis upp till 5€ (ca 45kr). På fjärrtåg tillåts cykeln på många håll beroende på vilken typ av fjärrtåg. På regionala express-tåg kostar biljetten 4,5€ (ca 40kr) och ingen förhandsbokning krävs. På Inter-city- och Euro-city-tåg krävs att en biljett bokas i förväg och då ges man en specifik plats för cykeln bland tågets cykelplatser. Den största begränsningen kring cykel på tåg i Tyskland är för närvarande att man inte kan ta med cykeln på deras snabbtåg (ICE-tåg). Men man erbjuder tågresenärer pollettering av cykeln, då betalar man 25€ (ca 225kr) och cykeln levereras från dörr till dörr på högst 48 timmar (Banverket, 2010, s.6-7).

Inom Frankrike tillåts medtagande av cykel på samtliga lokal- och regionaltåg inom 7 av 22 regioner. De övriga regioner har också ett antal tåg som tillåter cykeltransport, tågen som tar cyklar är märkta med en cykelsymbol i tidtabellen. (hur många tåg som tar cyklar och

vad det kostar innefattas ej i utvärderingen) På fjärrtågen gäller också att det är en cykelsymbol i tidtabellen för de tåg som tar emot cyklar. Cykelmedtagande på dessa tåg är kostnadsfritt och i mån av plats. Undantag finns på vissa nyare tågsätt där man måste förboka en plats för cykeln till en kostnad av 10€. Frankrike tar till skillnad mot Tyskland emot cyklar på sina höghastighetståg. Detta sker mot en förbokning av cykelplats för 10€. Cyklarna placeras i en vagn som är gjord för att transportera skrymmande bagage. Cirka hälften av TGV-tågen (de franska snabbtågen) har denna extra vagn för att ta emot skrymmande bagage. (Banverket, 2010, s. 9)

Enligt utvärderingen så har inga tidigare liknande utvärderingar inkluderat intervjuer med tågoperatörernas ombordpersonal. Intervjuobjekten var samtliga ombordpersonal på tågsätt som tog emot cyklar. Ombordpersonalen som intervjuades var anställda hos: SL, SJ, Arriva och DSB-first. (Banverket, 2010)

Vid intervjuerna framkom att enbart en av de sex intervjuade tågvärdarna ställde sig negativ till att passagerare fick medtaga cykel på tåget. Den tågvärden var anställd hos Saltsjöbanan, tåglinjen var också den som inte hade ordentliga platser för cyklar, de hade enbart cykelplatser i en tågvagn och i resterande vagnar stod cyklarna lutade mot en vägg utan att spännas fast. Enligt tågvärden skapade detta

problem och extra arbetsbörda då cyklar ofta kunde stå i vägen. Hos de andra operatörerna där tågvärdarna höll sig positiva till medhavande av cykel hade man fortfarande önskemål om fler och bättre platser. Den enda tågvärden som inte hade önskemål om bättre platser för cykel var Skånetrafikens tågvärd, hans önskemål kring medhavande av cykel låg istället på bättre information om hur och var resenärerna skulle placera sina cyklar. Slutsatsen intervjuerna med tågvärdarna ger är att så länge det finns ordentliga platser för cyklarna där de kan spännas fast och där resenärerna enkelt själva kan ställa cyklarna utan extra hjälp av tågvärdarna är personalen positiv. (Banverket, 2010, s. 14-17)

På SJ:s tåg får man inte ta med cykel på något av deras tåg med undantag för hopfällbara cyklar som SJ anser vara ”bagage” (SJ).

17. LundaMaTs II

Förhållningsättet i dokumentet kan ses som optimistiskt genom att många av förslagen tros ge effekter på flera av de uppsatta målen. Hur och varför en viss åtgärd väntas ge en viss effekt är man sällan tydlig

med att förklara. Man kan samtidigt tycka LundaMaTs II är pessimistiskt genom att man sätter till synes relativt låga mål när man samtidigt förmedlar en stor tilltro till de föreslagna insatserna. LundaMaTs II bygger alltså på en bred politisk överenskommelse, detta är inte fallet i Nederländerna som ovan nämnt.

Målen och effekterna av arbetet består både av temporära insatser som ämnar förändra människors beteende och permanenta förändringar av infrastrukturen. De kortare insatserna kan vara kampanjer eller olika typer av lobbyverksamhet gentemot företag eller individer, förhoppningen är att dessa ska ge en mer permanent förändring av beteenden och alltså trots att det är en tillfällig insats ge en permanent förändring. Målen har underkategorier som består av insatser som möjliggör en mätning om resultat uppnåtts eller ej, detta är genomgående hur man förhåller sig till insatserna, går det ej att mäta resultatet är det mindre intressant att genomföra åtgärden.

Nedan följer hur författarna själva beskriver hur målen är uppdelade och vilka områden man ska verka i.

“De 18 målen är indelade i 8 områden som tillsammans täcker in de olika delarna i visionen. De 7 första områdena innehåller resultatmål medan det sista sätter mål för ’processen LundaMaTs’.

1) *Struktur och karaktär i regionen, staden och byarna*

2) *Trafiksystemet*

3) *Trafikens omfattning*

4) *Tillgänglighet*

5) *Trygghet*

6) *Trafiksäkerhet*

7) *Miljö och hälsa*

8) *Processen LundaMaTs*

(Trivector, 2008, s. 18)

Utan att lista upp alla mål kan man sammanfatta målen som följer. Man vill att invånarantalet ökar och man ska ha stadsdelsprogram för alla stadsdelar. Man vill även stadsbussarnas körhastighet ska öka genom förändringar i den fysiska miljön. Man ska ”säkerhetsåtgärda” samtliga gång- och cykelpassager till år 2030, år 2013 ska man ha hunnit med 30 %. Gång- cykel- och kollektivtrafikresandet ska öka medan motortrafiken ska minska. Man vill placera nybyggnationer så att pendling med cykel eller bil kan göras med överkomlig restid. Den fysiska tillgängligheten för rörelsehindrade, barn och äldre ska öka. Man vill öka den upplevda tryggheten i trafiken men man vet för lite om detta för att sätta ett mer exakt mål. Man vill halvera antalet svårt

skadade eller död i trafiken samt minska koldioxidutsläppen och bullernivåerna till fastigheter. Slutligen vill man att fler människor ska känna sig påverkade av LundaMaTs. (Trivector, 2008 s. 18-25) Det finns exempelvis uppsatta mål för hur mycket biltrafiken ska minska och hur mycket cykeltrafiken ska öka. Dessa mål är satta till exakta procenttal medan kollektivtrafiken lite mer odefinierat ska ”öka”. (Trivector, 2008, s. 21) 7 av målen har inte kvantifierats utan ska bara ”öka” eller ”minska”.



Bild 12 Exempel från Lund. En övergång där vanliga bilar inte kan köra.

LundaMaTs II säger sig ofta representera sitt ledord; *helhetssyn*. De avhandlar, som tidigare nämnt, flera olika transportmedel och trafikslag. De försöker dessutom vara kreativa och förslagen är blandat väldigt enkla och konkreta till mer komplicerade och mindre utvecklade vilket är att förvänta sig när det handlar om längre tidsperspektiv. Trots detta är det ett överflöd av uttryck som inte är översatta till konkreta förslag vilket även det är förväntat. Förväntat genom att kommunala texter ofta har ett speciellt, onödigt komplicerat språk vilket kan uttrycka sig på detta sätt. Ett område där man inte har specifika åtgärder eller projektförslag är under avsnittet som rör kollektivtrafik. Där har man allmänna förslag i termer av "utvecklad" "förbättrad", t.ex. "utvecklad stadstrafik" (Trivector, 2008, s. 64) Det enda mer konkreta är projektförslaget som rör ITS i kollektivtrafiken.

"ITS står för Intelligent Transport System och omfattar olika IT-lösningar inom transportområdet" (Trivector, 2008, s. 69)

LundaMaTs är skrivet av Trivector Traffic AB, ett Lundabaserat företag som tillsammans med Trivector System AB och två andra Trivector-företag är dotterbolag under Trivector AB. Trivector System sysslar med just IT-system för kollektivtrafik vilket Trivector Traffic

föreslår i LundaMaTs II. Å andra sidan föreslås en ökad användning av ITS i bland annat EU:s grönbok *Mot en ny kultur för rörlighet i städer* från år 2007 så det finns ingen anledning att dra för stora växlar på sambandet ovan beskrivet. EN förklaring till varför man inte är mer konkret i behandlingen av kollektivtrafiken skulle kunna vara det bristande inflytandet. Lund kan inte ensam bestämma hur kollektivtrafiken ska skötas.

LundaMaTs II handlar alltså om väldigt mycket mer än cykeltrafik, det kan därför vara av intresse att analysera hur några av de övriga delarna och projektförslagen är kompatibla med de för cykeltrafiken. Allt innehåll ska verka för den övergripande visionen med hjälp av de övergripande målen som ska genomföras med projekt och kontrolleras. Detta ska resultera i ett "hållbart transportsystem", det är utan tvekan ett ambitiöst arbete de har framför sig. Enligt vår tolkning som utvecklas senare tenderar snarare LundaMaTs II att arbeta för ett *mer hållbart* transportsystem jämfört med dagens.

Gällande avsnittet om cykeltrafik finner man följande projektförslag för cykeltrafiken:

- Uppdaterad cykelplan
- Förbättrad infrastruktur

- Åtgärder för ökad kvalitet i drift och underhåll
- Nya koncept för ökad cykling
- Utbildning och kampanjer för säkrare cykeltrafik

Cykeltrafiken ska göras säkrare, ges förbättrade parkeringsmöjligheter, förbättrat cykelvägnät, minska antalet cykelstölder och cykeln ska göras mer attraktiv. Detta ska göras bland annat genom förbättrade korsningar, ökad kvalitet på cykelvägnätet och genom informationskampanjer. Det är ett svagt fokus på hastigheten av cykeltrafiken i LundaMaTs II. I exempelvis Köpenhamns cykelpolicy är det ett uttalat mål, där skriver man att alla resor över 5 km ska gå 10 % snabbare. (City of Copenhagen, 2002) I LundaMaTs II skriver man om höghastighetssträckor men då handlar det om specifika sträckor och nybyggnationer, inte om en generell hastighetsökning. Cykeln har potential att bli det snabbaste sättet att ta sig fram i staden därför är det synd att detta inte är ett eget mål som man arbetar för i Lund. Vi antar här att hastigheten påverkar attraktiviteten och därmed valet av transportmedel.

Ett projektförslag som man finner i LundaMaTs II under kollektivtrafiken är *“Utvecklade möjligheter för intermodala resor”* (Trivector, 2008, s. 67-68) Projektet går ut på att underlätta byten som

ofta är nödvändiga när man reser kollektivt. Det kan handla om att byta från tåg till buss, bil till tåg eller handla om att cykla till stationen för att sedan ta tåget. Man ska inte överdriva cykelns fördelar, det finns resor den helt enkelt inte passar för. Det handlar ofta om att avståndet tar för lång tid och för mycket energi. Detta kan man dock komma tillrätta med genom att kombinera cykeln med olika former av kollektivtrafik. I LundaMaTs II tar man hastigt upp möjligheten till bra cykelparkering vid stationer och hållplatser samt möjligheten att ta med cykeln på resan.

I SKL:s *Cykel i medvind* tar man upp vikten av att särskilja cykelytan i blandtrafik. Detta görs vanligen med hjälp av en från övriga gatan avvikande färg. (SKL, 2008, s. 23-27) Detta är gör man inte i Lund.



Bild 13 Exempel från Lund. Svår vänstersväng för en cyklist.



Bild 14 Otydliga linjer markerar cykelfältet i Lund när cyklisten kommer ut i blandtrafik



Bild 15 Blå markering av cykelfältet i Köpenhamn

17.1 Diskussion

I LundsMaTs finns flera föreslagna åtgärder, ett förslag som kommer upp på flera ställen i olika former är cykelparkering vid stationer och hållplatser. Förslaget att underlätta för människor att ta med cykeln på tåg eller buss är en liten del under ett större förslag i LundsMaTs II. I

dagsläget får man ta med cykeln på pågatågen och Öresundstågen och betala för det genom att lösa en barnbiljett för cykeln, d.v.s. en vuxen och en cykel kostar 150 procent av vad en normal vuxenbiljett kostar. Ett problem är att man normalt sett inte kan göra detta under rusningstrafik då det helt enkelt inte finns plats för cykeln p.g.a. det stora antalet resenärer. Skånetrafiken tillåter alltså dig att ta med cykeln, men det finns ett begränsat antal cyklar som kan finnas ombord på ett tåg. På de nya pågatågen är det max 6 cyklar/tågsätt, på de gamla påtagåten var den siffran 10. Det finns många platser där det inte finns möjlighet att ta tåget, då hänvisas man till de regionala bussarna. En del av de regionala bussarna har utrustats med cykelhållare, det är dock förbjudet att ta med cykeln på bussarna på vardagar. Under helger är det tillåtet att ta med cykeln på regionbussarna, max 2 cyklar åt gången. (Skånetrafiken) Det är anmärkningsvärt att Skånetrafiken inte prioriterat möjligheten att ta med fler cyklar när man köpt in nya tåg. När de intresserar sig för intermodala resor verkar fokus istället ligga på något annat.

“Testa och använd nya lösningar för intermodala resor som ger resenärerna nya mervärden. Utveckla t ex möjligheterna till upplevelser, shopping och service i samband med bytet mellan färdmedel.“

(Trivector, 2008, s. 67)

Det är lite svårt att se citatet ovan kombinerat med ett effektivt byte där man bara kan gå från det ena färdmedlet till det andra utan någon onödig tid mellan. Det är trots det en intressant tanke men den verkar svår att omsätta till verklighet när det antagligen är så subjektivt vad olika människor tycker skapar mervärden. Detta kan ofta vara sättet man skriver på i LundaMaTs II, man överlämnar en stor tolkning till läsaren.

I Köpenhamn har man tagit bort restriktioner för cykeln i kollektivtrafiken, dock finns det kvar under rusningstrafik. Men man tillåter cyklar på tågen under rusningstrafik under förutsättning att man åker i motsatt riktning mot de stora strömmarna. (City of Copenhagen, 2002, s. 28) Tanken är att det ska bli tillåtet att ta med cykeln på tågen under alla dygnets timmar. Detta ska ske när man köpt in nya tåg där det finns ökade möjligheter för cykeln, till skillnad från Skånetrafikens sida där man valt det motsatta. (Skånetrafiken) Här skiljer sig prioriteringarna vid tåginköp åt från de respektive sidorna av sundet. Skillnaden är också att det i Köpenhamn finns tydliga regler, hos Skånetrafiken finns inga tydliga regler eller rekommendationer. Det kan vara svårt att ta med cykeln om tåget är fullt. I Köpenhamn

försöker man göra det möjligt att alltid ta med cykeln men innan dess förbjuder man cyklar under rusningstrafik, hos Skånetrafiken har man inga regler och går i motsatt riktning genom att välja tåg som tar färre cyklar.

LundaMaTs II ska stå för en helhetssyn, fokus verkar ligga på miljöeffekter och offentlig ekonomi. Vi anser att det i dokumentet saknas en del aspekter som hade varit nödvändiga för att kunna göra anspråk på ett sådant allomfattande ord som helhetssyn. Det är exempelvis väldigt lite fokus på den individuella ekonomin. De potentiella ekonomiska fördelarna för individen som kan uppkomma av förändrade resvanor och resmönster. Man tar förvisso upp aspekter som går ut på att informera, men vi tycker man hade kunnat gå in lite djupare redan här. Jämlikheten är ett annat område man har lagt mindre fokus på. LundaMaTs II ska representera hållbarhet enligt Brundtland-kommissionens definition, social hållbarhet, ekonomisk hållbarhet och miljömässig hållbarhet (Trivector, 2008, bilaga 1). Det är först i bilagan man beskriver denna definition. Det är även i bilagorna vi först hittar ordet *jämlikhet*. Det är viktigt att så många som möjligt får tillgång till transportmöjligheterna (Hägerstrand, 1974). Det är därför oroväckande att man inte lägger större fokus på att tillgängliggöra transporterna för

fler grupper. Man nämner förvisso på ett flertal platser ordet *tillgänglig* men då handlar det mer om att tillgängliggöra för människor som har svårt att röra sig eller liknande. Man skriver inte om tillgänglighet som i jämlikhet, olika socioekonomiska gruppers möjlighet att använda systemet.

Om vi antar att det var vanligare att man arbetade och bodde i samma stad vid tiden då Torsten Hägerstrand skrev *The impact of transportation on the quality of life* kan vi samtidigt påstå att det idag är vanligare med motsatsen (Hägerstrand, 1974). I Skåne, som ofta beskrivs som ett pendlartätt område, är det inte ovanligt att bo i en stad och arbeta i en annan. Detta kan innebära att Hägerstrands åsikter kan anses mindre gällande eftersom de bygger på en annan tid med andra förhållande. Dock kan vi fortfarande se samma problematik som Hägerstrand tog upp för snart 40 år sedan. Precis det Hägerstrand tar upp är det som, omvänt, nu fungerar som reklam för cykeln från Lunds kommun (Hägerstrand, 1974 ; Lunds kommun, 2012a) Lunds kommun skriver att cykelpendla är snabbt, billigt, ger motion, är flexibelt och ger möjlighet till egen tid. Tar man dessutom in vad Lunds kommun skriver i den aktuella översiktsplanen samt LundaMaTs II angående motorvägens barriäreffekter, önskan att minska utsläppen från

transporter och bilens relativt stora markanspråk finns allt detta att finna i Hägerstrands text (Hägerstrand, 1974 ; Lunds kommun, 2010).

I Köpenhamn vill man förbättra den upplevda säkerheten bland cyklister. I LundaMaTs skriver man om den upplevda tryggheten i trafiken. Det är inte utan att man först blir imponerad, men sedan skriver man i LundaMaTs II att det finns bristande undersökningar vilket medför att man inte kan kvantifiera målet. LundaMaTs II lägger stort fokus på att göra sina mål mätbara men det finns en risk att man senare i Lunds kommun, när arbetet ska göras och man ska välja vilka insatser man faktiskt genomför då väljer något annat eftersom man inte känner till utgångsläget. Detta kan innebära att frågan med upplevd trygghet prioriteras ner. Man kan även ställa frågan hur mycket av arbetet med upplevd trygghet som kommer handla om cyklister, man skiljer inte ut exempelvis oskyddade trafikanter som en utsatt grupp. Det kan innebära att man fokuserar arbetet på det största trafikslaget; bilen eftersom det potentiellt ger störst utslag i statistiken. (Trivector, 2008)

Skillnaderna mellan Köpenhamns och Lunds förutsättningar är inte så stora som man kan föreställa sig. Om man antar att Köpenhamn har större ekonomiska resurser så har de även ett större ansvar. Det hade varit möjligt att göra en lång lista, men oavsett tror vi inte det har någon

större betydelse när det handlar om ambitionerna som uttrycks i diverse dokument, exempelvis Köpenhamns cykelpolicy och Lunds LundaMaTs II. Därför har vi valt att inte ta hänsyn till skillnaderna i ekonomiska förutsättningar som råder mellan de två städerna i jämförelsen. Likheter är så många fler.

Det är naturligt och föga förvånande att man försöker försköna verkligheten en aning i offentliga dokument. Om man jämför LundaMaTs II med Köpenhamns cykelpolicy kan man se en skillnad i hur man presenterar verkligheten och lösningarna. I Köpenhamns dokument beskriver man hur många som cyklar, detta med ett stort mått av stolthet och sedan fortsätter man med vad man måste förbättra. Men man är noga med att även beskriva problemen, vad som inte fungerar tillfredställande. De går inte direkt in på lösningarna utan beskriver först vad som är problemet med hur det fungerar idag. Man kan enkelt uttryckt säga att man i LundaMaTs II skriver om vad som kan bli bättre medan man i Köpenhamn även skriver om vad som inte fungerar. I LundaMaTs II har man ett annat upplägg. LundaMaTs II är ett mer spretigt dokument som kan vara svårt att hitta rätt i. Många saker går in i varandra och är uppdelade på ett sätt som gör det svårt att hitta vad man söker.

Man beskriver en del övergripande tendenser som ligger till grund för nödvändigheten av LundaMaTs II, utmaningar som att oljan blir dyrare, klimatfrågan viktigare och ett större fokus på hälsa men man lägger mindre fokus på att beskriva de mer konkreta problemen som finns idag. Att Lunds och Köpenhamns dokument inte ser likadana ut och inte har samma upplägg är helt naturligt men Lunds upplägg försvårar för den intresserade medborgaren att sätta sig in i frågorna och delta i diskussionen. Detta är synd, Lund har mindre fokus på att inkludera invånarna i diskussionerna. Framför allt för de som bara intresserar sig för en del av arbetet och inte vill läsa hela dokumentet utan bara valda delar. Om man t.ex. bara är intresserad av vad Lund gör för bilar så slår man troligen upp kapitlet som heter biltrafik. Detta skulle innebära att man missar en del annat som rör biltrafik. Parkering brukar vara ett hett ämne för biltrafikanter i de flesta städer, i LundaMaTs II hittar man parkering under rubriken samhällsplanering och inte under biltrafik eller cykeltrafik. I Lunds översiktsplan uttrycker man en önskan om medborgarinflytande och man kan ifrågasätta hur man följer detta när man inte lägger större vikt vid att anpassa texter utifrån denna ambition. (Lunds kommun, 2010)

Lunds ambitioner som uttrycks i LundaMaTs II i form av en vision hur man vill att samhället ska se ut år 2030. (Trivector, 2008, s. 18). Det

framgår av visionen att ambitionen inte är att transportsystemet ska vara hållbart vid denna tidpunkt, det ska vara mer hållbart och fortsätta bli mer hållbart. Man kan diskutera huruvida en vision ska vara mer visionär och uttrycka hur man verkligen vill att samhället ska se ut eller om den ska vara mer realistisk och därmed lättare att uppnå. Detta är vad Lund har valt.

I LundaMaTs II ingår det att arbeta för ett minskat transportbehov, detta är inget unikt för Lund. Enligt Frändberg och Vilhelmsson är det nu vanligt att planerare som arbetar för en hållbar mobilitet utöver att arbeta för ökad cykling, kollektivtrafik, samt effektivisering även försöker minska transportbehovet. Det är otydligt vad detta praktiskt innebär. (Frändberg & Vilhelmsson, 2011)

Ett exempel på Lunds arbete i form av kampanjer är *Hälsotrampare* (Lunds kommun, 2012c) Hälsotrampare är frivilliga som har tagit bilen till jobbet och är intresserade av att prova cykla i ett år. De får en del cykelutrustning och den enda motprestationen är att de ska fylla i ett antal enkäter. Kampanjen har pågått sedan år 1999.

18. Film: Vildanden - Tetra Pak & Gerdahallen - Vildanden

För att ge en extra dimension till uppsatsen, valde vi att med hjälp av videokamera föra in filmer i uppsatsen. På så sätt kan vi ge läsaren till uppsatsen en bättre verklighetsförståelse för hur det är att cykla i Lund. Genom att fästa en kamera på styret på cykeln filmade vi cykelvägen som Lunds kommuns hemsidas cykelplanerare valt ut åt oss för våra förutbestämda cykelrutter.

Tanken bakom valen av dessa två rutter var att välja två tänkbara rutter som studenter ofta cyklar. Utgångspunkten var AFB-bostädens bostadsområde Vildanden.

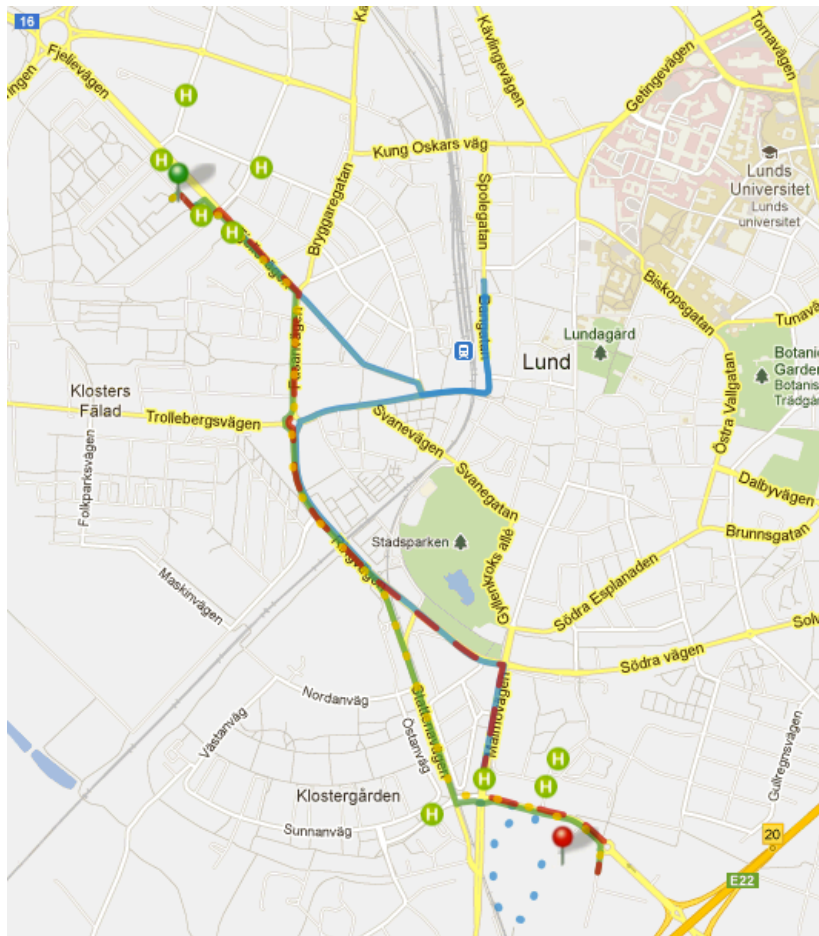


Bild 16 Grön knappål: Vildanden, röd knappål: Tetra Pak

Resultat av din jämförelse



				
Tid	38 min	10 min	8 min	19 min
Längd	3.2 km	3.2 km	3.3 km	4 km
Kr/resa	-	3.1 kr	13.2 kr	10.3 kr
Kr/år	-	1364 kr	5808 kr	4510 kr
CO2	-	-	0.7 kg	0.2 kg
CO2/år	-	-	308 kg	88 kg
kcal	224 kcal	106.7 kcal	-	-

Bild 17 Teckenförklaring för bild 16

Tanken bakom detta är att det inte är osannolikt att någon student arbetar extra på Tetra Pak vid sidan av studierna. Vi valde att genomföra resan enligt Lunds kommuns resejämförare (Lunds kommun, 2009). Detta av två anledningar, (1) det är inte omöjligt att en student som gör detta har bristande kunskaper om bästa resväg och (2) det ger och siffror där vi kan jämföra de olika transportmedlen för de andra som bor i närheten av Vildanden och eventuellt är fast anställda

på Tetra Pak. Resejämföraren valde rутten åt oss, vi har alltså inte gjort några avvikelser från rутten för att visa på några andra brister. En del av resan var längs större bilvägar helt utan cykelbana eller cykelfält. Det var inte en trevlig resa där man kände sig felplacerad mitt i bilarnas territorium. Resan från Gerdahallen till Vildanden testade vi för att Gerdahallen är ett populärt gym för studenter och Vildanden är ett större studentområde. Det gick dock inte att följa resvägen som Resejämföraren föreslog pga. byggarbete som tog upp hela vägen. Verktuget syftar till att övertyga människor om fördelarna med att välja cykeln. I valet mellan den närmaste vägen och säkraste valde man den närmaste. Ett annat alternativ är att det inte finns någon lämpligare (läs: cykelanpassad) väg att välja och det alltså är den mest lämpliga vägen som valdes. Det behöver inte vara fel att verktuget väljer närmaste väg. Olika människor prioriterar på olika sätt. Det är mycket möjligt att den närmaste vägen känns bäst för många oavsett om det finns en cykelbana eller ej. Däremot är det sannolikt inte i linje med Lunds ambitioner om ökad säkerhet för cyklister. Verkligheten är nu, ambitionerna ska förändra verkligheten.

I och med att vi båda två har bott ett flertal år i Lund och cyklat dagligen, var vår egen slutsats från detta praktiska experiment relativt

ovidkommande. Men med hjälp av dessa två filmer kan vi på ett effektivt sätt illustrera för läsaren att det fortfarande råder stora brister på cykelnätet i Lunds stad. Vid rутten mellan Vildanden och Tetra Pak cyklar man en stor del utav resan på en av de mest trafikerade vägarna i centrala Lund, en sträcka där man i princip cyklar helt utan barriär från biltrafiken. Det är något som uppstår på flera ställen under båda cykelsträckorna och är något som man på effektivast sätt visar med en film

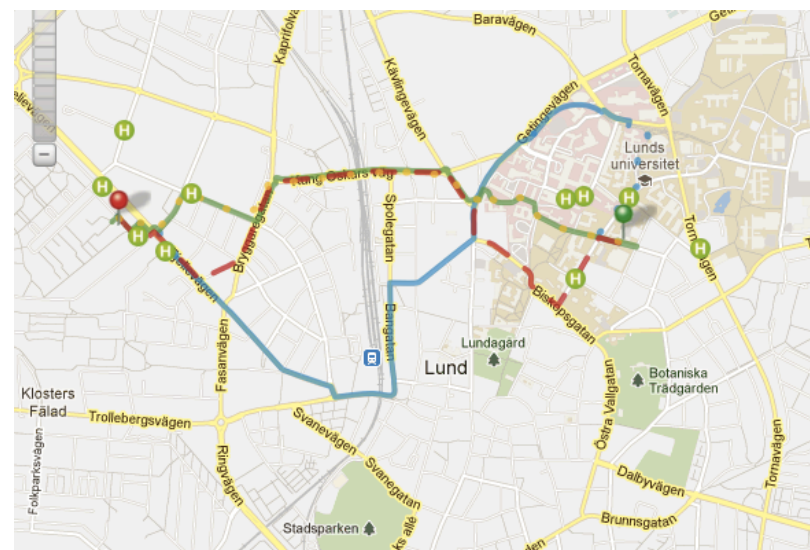






Bild 18 Grön knappål: Gerdahallen, röd knappål: Vildanden

Resultat av din jämförelse

Tid	29 min	10 min	13 min	12 min
Längd	2.4 km	2.6 km	2.8 km	2.8 km
Kr/resa	-	2.5 kr	11.2 kr	10.3 kr
Kr/år	-	1100 kr	4928 kr	4510 kr
CO2	-	-	0.6 kg	0.1 kg
CO2/år	-	-	264 kg	44 kg
kcal	168 kcal	86.7 kcal	-	-

Bild 19 Teckenförklaring för bild 18

19. Resultat

Genom denna uppsats kan man se att cykeln tenderar att ta större plats inom planeringen. Dokumenten som ofta syftar till att vara ett hjälpmedel till den kommunala planeringen har börjat fokusera på cykeln som en egen fråga istället för att se cykeln som en liten del i den totala trafiksituationen. Det senare kan ha resulterat i att man prioriterar andra trafikslag högre när planerna skulle övergå till det praktiska genomförandet. Bilarna har stadigt ökat under de senaste decennierna vilket gjort kapacitetsbrister mer påtagliga. Oavsett kan vi, om vi utgår från dagens läge, ytterst medvetet styra precis hur vi fördelar attraktiviteten mellan de olika trafikslagen. Attraktiviteten kan tolkas som hur många stopp som måste göras vid exempelvis trafiksignaler och korsningar, kapacitetsbrister som kan orsaka flaskhalsar och köbildning m.m. eller snarare bristerna på detta. Om vi idag slutar investera i alla typer av trafik anser vi att cykeln kommer behålla dagens attraktivitet längre än bilen. Detta skulle innebära att den relativa attraktiviteten för cykeln ökar trots att den inte skulle öka i absoluta termer. Även en sådan enkel insikt innebär att man medvetet kan påverka hur de olika trafikslagen utvecklas, vad som ökar eller

minskar i popularitet. Vi har visat att EU har som ambition att det privata bilanvändandet ska minska, vi tror att detta är tätt kopplat till den relativa attraktiviteten. Det är givetvis önskvärt att allt blir bättre men vad detta resonemang visar är att man även med små ekonomiska medel borde kunna uppnå den önskade effekten; färre tar bilen och väljer istället ett annat alternativ för sina transporter. Den europeiska ekonomin förlorar årligen nästan 100 miljarder euro till följd av trafikstockningar i städernas centrum, en siffra som troligen minskat om fler valt cykeln istället för bilen. (EU-kommissionen, 2007, s. 3) Detta tillsammans med den ekonomiska besparing som sjukvården potentiellt kan göra om fler väljer cykeln kan göra satsningar på cykeln till väldigt lönsamma både för samhället och dess medborgare.

Att veckohandla med bilen kan vara svårt att ersätta med cykeln om man handlar åt en hel familj. Därför tog vi tidigare upp hur det fungerar att handla med cykeln och hur shoppingmönstrena skiljer sig åt beroende på hur man transporterar sig till affären. Men enligt tidigare nämnda tyska studie i uppsatsen, är en stor del utav bilresorna vid dagligköpshandel genomförbara med cykeltransport. Som det framkommer, var det enbart 25 % av kunderna som handlade mer än två kassar varor. Även SKL:s tidigare nämnda studie visar att 35 % av

alla bilresor inom Sverige är kortare än 3km. Det här är resultat av studier som vi anser ger en legitimering till att kommuner verkligen bör satsa på en ökad cyklism. Det finns en väldigt stor grupp av människor att övertyga till att använda cykeln istället för bilen. En viktig del som vi anser bör läggas större vikt på är också varför så många tar bilen vid så pass korta resor som <3 km. Det krävs ett större fältarbete från kommunernas sida anser vi. Ett fältarbete som kan ge en större insikt hos de kommunala tjänstemännen. Vårt intryck efter våran studie är att det ofta saknas hänsynstagande till lokala variationer om varför människor cyklar och inte cyklar. Som det ser ut idag blir det mycket tomma ord om hur kommuner vill ha det, hur de vill att invånarna ska agera, och det utan att kommunerna själva agerar. Verkligheten finns inte på papper i form av kommunala dokument, tanken är att dokumenten ska vägleda och inspirera till en förändring av verkligheten men det krävs ofta mer än att författa dokument. Möjligen är det här det ofta brister.

Det var alltså kring millennieskiftet som man började fokusera mer på cykeln som en egen fråga eller utmaning. Dokumenten har därifrån enligt vår åsikt blivit bättre ur ett cykelhänseende. Vissa dokument försöker få med allt men riskerar då att bli för ytliga, ett exempel på

detta är *Cykel i medvind* (SKL, 2008) medan andra väljer en del av problemet och fokuserar på det t.ex. GCM-handboken som handlar om infrastrukturen i form av vägnätet för gång, cykel- och mopedtrafikanter.

LundaMaTs II är ett ambitiöst dokument men vi anser att vissa delar saknas. Det hade även blivit bättre om det har skrivits utifrån antagandet att människor i största allmänhet ämnade läsa det, inte bara kommunanställda. Det finns mycket att hämta från LundaMaTs II som exempelvis deras fokus på säkerhet, trots dokumentets längd och omfattning kan det kännas lite ytligt i vissa avseenden. Vi önskar det hade funnits ett större fokus på den privata ekonomin där man resonerar kring hur individen kan tjäna på sitt val av transportmedel, inte bara hälsomässigt utan även ekonomiskt, kanske även tidsmässigt i vissa fall. En möjlig ambition skulle kunna vara att kortare resor ska gå snabbare från dörr till dörr på cykel jämfört med bil. Det skrivs en del om tillgänglighet men inte om olika socioekonomiska gruppers tillgång till de olika transportalternativen. En ärlighet om hur kollektivtrafikens prissättning påverkar resandet hade varit intressant att läsa, likaså den stundtals aktuella frågan om ett bilfritt centrum. Genomför Lunds kommun allt som föreslås i LundaMaTs II har vi kommit långt, men

med små ytterligare tankar och resonemang hade dokumentet kommit närmare den helhetssyn och kompletta bild som man avser förmedla. Avsnittet som rör kollektivtrafiken är undermåligt och tar inte upp mycket konkreta förslag, detta förklaras inte i dokumentet. Anledningen till avsnittets utformning kan vara att dokumentet är för Lunds kommun medan kollektivtrafiken rör hela Skåne och styrs inte av kommunen. Därför kan man ha en förståelse för problematiken som uppstod när man skulle författa det avsnittet. Detta till trots har man valt att behandla kollektivtrafiken utan förbehåll och då borde det enligt vår åsikt varit bättre.

20. Avslutande diskussion

Bilen har varit det främsta färdmedlet under en längre tid och är det fortfarande. Bilarna i Sverige fortsätter bli fler, det verkar alltså som trenden fortsätter. Det börjar samtidigt synas från flera håll att man från det offentliga sida inte är nöjd med utvecklingen. Bilens negativa aspekter är kända men hur ska något kunna ersätta bilen med sin bekvämlighet, flexibilitet och räckvidd?

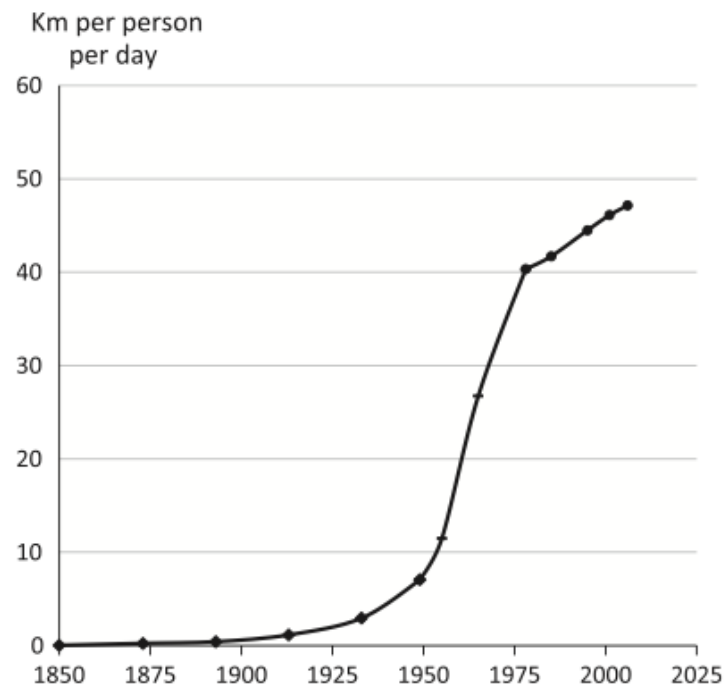


Bild 20 Vi reser längre per person och dag

Den frågan kan vi inte besvara men vad vi tror är att det inte finns EN ersättare utan att flera olika färdmedel tillsammans kan hjälpa åt att minska de negativa bieffekterna som kommer av ett stort bilanvändande. Uppsatsen går ut på att framhäva vad cykeln kan åstadkomma. Syftet är att visa varför man ska planera för cykeln och åskådliggöra Lunds ambitioner. Cykelns fördelar gentemot bilen borde

motivera Lund att öka ambitionerna ytterligare. Fokus ligger på ambitionerna för att på så sätt åskådliggöra något som kan berätta var vi är på väg. Verkligheten finns med genom exempel vilka redovisas i bild- och filmform. Dessa exempel försöker inte ge en helomfattande bild men genom dem kan vi se tendenser på att det finns mycket kvar att göra. Lund är inte dåliga i sitt cykelfrämjande. Under uppsatsskrivandets gång framkom detta i form av en delad förstaplats mellan Malmö och Lund i Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2012. (Johansson, 2012)

Myndighetsdokument har en tendens att inte nå någon större läsarkrets, inte om man jämför med de stora etablerade mediekanalerna. Olika myndigheter och organ har börjat intressera sig för cykeln och uppmärksammat dess fördelar. Det kommer även artiklar och inslag i exempelvis Sveriges Radio som uppmärksammar diverse nyheter som handlar om att vi måste köra mindre bil eller cykelns osäkerhet i trafiken etc. (Arenander, 2012 ; Bodin, 2012) Detta ökar sannolikheten att en del av tankarna når ett större antal människor, många borde vara medvetna om mycket som dokumenten, och den här uppsatsen för den delen, tar upp. Då borde fler vara positiva till en förändring som prioriterar cyklisterna gentemot den privata bilen.

I ett europeiskt sammanhang är Sverige ett land med stor tillgång till landareal, är det därför det har tagit Sverige så lång tid att inse nyttan och nödvändigheten att i högre utsträckning planera för cykeln? Nu har Sverige uppmärksammat problemen som kommer med ett stort bilanvändande men varför så sent? De kommunala planerarnas uppgift är att blicka framåt och en av deras uppgifter är lite förenklat förhindra att problemen uppstår innan de faktiskt uppstår i verkligheten. Man kan spekulera i om det råder kunskapsbrist på området eller om det handlar om att följa gamla traditioner. En annan möjlighet är de mer tekniska ekonomiska beräkningsmodellerna man använder inom planeringen. Enligt Peter Schantz hade man insett de ekonomiska fördelarna med cykeln om man uppdaterade sina beräkningsmodeller. Det är svårt att göra en bra analys av hur kommuner prioriterar cyklismens infrastruktur gentemot bilens infrastruktur. Vad som beror på politikernas prioriteringar eller ekonomiska beräkningsmodeller har varit svårt för oss att utläsa från de kommunala dokumenten. (Schantz, 2008) WHO har gjort ett verktyg som är tillgängligt för användning som enligt Schantz hade tydliggjort fördelar som annars hade varit svåra att se. En åsikt som vi stött på i ett antal texter (Schantz, 2008 ; SKL, 2008) är att de ekonomiska beräkningsmodellerna är utdaterade och anpassade efter bilen som det föredragna transportmedlet. Hade

man uppdaterat sina beräkningsmodeller hade de visat att det är ekonomiskt lönsamt att bygga cykelvägar pga. det minskade vårdbehovet som följer som resultat av en ökad fysisk aktivitet.

SKL säger sig driva sina medlemmars intressen, hur kommer det sig då att inte mer av det SKL arbetar för är genomfört i kommunerna när de har planeringsmonopol? Om de driver sina medlemmars intressen borde kommunerna ligga före SKL i ambition. De driver möjligen vad de tycker ligger i sina medlemmars intressen, inte vad deras medlemmar faktiskt tycker själva. Förvisso är det politiker som styr organisationen men det borde snarare ge organisationen en större kunskap om kommunernas (politikens) faktiska makt över verkligheten. Det är kommunerna som planerar vårt samhälle, det är kommunerna som kan planera för en ökad cyklism. De ekonomiska fördelarna från en ökad cykelpendling består främst av minskade vårdkostnader för samhället och ökad livskvalitet för individen. De minskade vårdkostnaderna ingår inte i kommunernas budget.

Man kan inte beskylla bilister för att välja fel transportsätt.

“Physical movement is like income. It is an essential resource for the individual.” (Hägerstrand, 1974, s. 44)

Detta citat från Hägerstrand säger en del. Enligt Hägerstrand söker individen tillgång till att kunna transportera sig utan att reflektera över negativa bieffekter som kan drabba andra (Hägerstrand, 1974, s. 10). Det handlar om en strukturell problematik där de individuella valen inte ska värderas på individnivå. Förändringen måste ske genom gemensamma satsningar där kommunens planering är en grundpelare som har möjligheten att förändra och forma verkligheten genom aktiva val.

Fördomar mot cyklism kan vara ett dolt hot som motverkar ambitionerna om ökad cyklism. Rationellt borde fler välja att pendla med cykeln eftersom det finns så många fördelar. Detta kan vara en möjlig alternativ förklaring men det är svårt att inkludera fullt ut i en uppsats av denna storlek.

Denna uppsats väcker fler frågor än den besvarar. Om detta är positivt eller negativt kan man diskutera men det finns ingen tvekan om att man kan skriva fler uppsatser om samma ämne utifrån en mängd olika infallsvinklar.

Bildförteckning

Bild 1 Cykelväg	8
Bild 2 Cykelfält	8
Bild 3 Dreis första cykel	14
Bild 4 Le Velociped	15
Bild 5 Dammodell av säkerhetscykeln från sent 1800-tal	16
Bild 6 Cykelns andel gentemot andra transportmedel i 9 europeiska städer	17
Bild 7 Översikt över Lund. Skallstrecket nere t.v. är 1 km.	29
Bild 8 Neil Klijn, Policy Advisor, Alkmaar	32
Bild 9 Fietsstraat - Castricum. Bilen är gäst	33
Bild 10 Cyklister i Köpenhamn	34
Bild 11 Tydliga separata trafiksignaler i Köpenhamn	35
Bild 12 Exempel från Lund. En övergång där vanliga bilar inte kan köra.	39
Bild 13 Exempel från Lund. Svår vänstersväng för en cyklist.	42
Bild 14 Otydliga linjer markerar cykelfältet i Lund när cyklisten kommer ut i blandtrafik	42

Bild 15 Blå markering av cykelfältet i Köpenhamn	43
Bild 16 Grön knappnål: Vildanden, röd knappnål: Tetra Pak	48
Bild 17 Teckenförklaring för bild 16	48
Bild 18 Grön knappnål: Gerdahallen, röd knappnål: Vildanden	49
Bild 19 Teckenförklaring för bild 18	50
Bild 20 Vi reser längre per person och dag	53

Källförteckning

Tryckta källor

City of Copenhagen (2002). *Cycle Policy of Copenhagen*. Saloprint :
Söborg

EU-kommissionen (1999). *Cycling: the way ahead for towns and cities*.
Office for official Publications of the European Communities : Bryssel

Frändberg, Lotta, Thulin, Eva, Vilhelmsson, Bertil (2005). *Rörlighetens
omvandling: Om resor och virtuell kommunikation*. Studentlitteratur :
Lund

Frändberg, Lotta & Vilhelmsson, Bertil (2011). More or less travel:
personal mobility trends in the Swedish population focusing gender and
cohort. *Journal of Transport Geography*, vol 19, ss. 1235-1244

Halvorsen, Knut (1992). *Samhällsvetenskaplig metod: Teori forskning
praktik*. Studentlitteratur : Lund

Herlihy, David V. (2004). *Bicycle: The history*. Yale University Press :
New Haven

Hägerstrand, Torsten (1974). *The impact of transport on the quality of
life*. Lunds universitets kulturgeografiska institution : Lund

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

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009). *Cycling in the Netherlands*. Mosaic media : Haag

Schantz, Peter (2008) WHO sätter ekonomiskt värde på cykling. *Svensk idrottsforskning, vol. 3, ss. 47-51*

SKL (2008). *Cykel i medvind: Om målsättningar och utvärderingar*. SKL Kommentus Media : Stockholm

SKL & Trafikverket (2010). *GCM-Handbok: Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus*. Åtta45 : Solna

Elektroniska källor

Arenander, Inger (2012). *Var femte bil måste bort för miljös skull*.

Tillgänglig:

<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=83&artikel=510250>
2 Hämtad: 12 maj 2012, kl 10:18

Banverket (2010). *Cykel på tåg: Möjligheter och svårigheter*.

Tillgänglig:

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6448/100475_cykel_pa_tag.pdf
Hämtad: 5 maj 2012, kl 15:09

Bodin, Bo-Göran (2012). *Fler cyklister än bilister skadas allvarligt i trafiken*. Sveriges Radio

<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=83&artikel=511528>
2

Hämtad: 21 maj 2012, kl 13:07

EU-kommissionen (2007). *Grönbok: Mot en ny kultur för rörlighet i städer*. Tillgänglig: <http://eur->

[lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=sv&type_doc=COMfinal&an_doc=2007&nu_doc=551](http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=sv&type_doc=COMfinal&an_doc=2007&nu_doc=551)

Hämtad: 28 april 2012, kl 13:26

Google Maps. Google Maps for Android ver. 6.7.0 – Distance measure.

Tillgänglig:

https://play.google.com/store/apps/details?id=com.google.android.apps.maps&feature=search_result#?t=W251bGwsMSwyLDEsImNvbS5nb29nbGUuYW5kcm9pZC5hcHBzLm1hcHMlXQ.. Hämtad: 10 maj, 2012

Johansson, Yvonne (2012). *Lund och Malmö cykelbäst*. Tillgänglig: <http://www.sydsvenskan.se/malmo/lund-och-malmo-cykelbast> Hämtad: 10 maj 2012, kl 09:34

Lunds kommun (2012a). *Pendla med cykel*. Tillgänglig: http://www.lund.se/Global/Förvaltningar/Tekniska%20förvaltningen/Gatu-och%20trafikkontoret/Trafikmiljöenheten/Pendla_karta_utskr.pdf?epslanguage=sv Hämtad: 17 maj 2012, kl 19:15

Lunds kommun (2012b) *Parkeringsnorm för cykel*. Tillgänglig: <http://www.lund.se/Bygga-bo--miljo/Bygga-riva-och-forandra/Bygglov---ny-lagstiftning/Parkeringsnorm-for-cykel/> Hämtad: 18 maj 2012, kl 17:14

Lunds kommun (2012c). *Hälsotrampare*. Tillgänglig:

<http://www.lund.se/Trafik--infrastruktur/Cykla-i-Lund/Halsotrampare/>
Hämtad: 12 maj 2012, kl 14:56

Lunds kommun (2009) *Resejämföraren 1.0*. Tillgänglig: http://kartor.lund.se/resejamforaren/start_st.htm Hämtad: 20 maj 2012, kl 12:09

SCBa Tillgänglig: http://www.scb.se/Pages/ProductTables___25795.aspx Hämtad: 3 maj 2012, kl 20:40

SCBb Tillgänglig: http://www.scb.se/Pages/Product___12835.aspx
Hämtad: 3 maj 2012, kl 20:44

SCBc. Tillgänglig: <http://www.ssd.scb.se/databaser/makro/Visavar.asp?yp=tansss&xu=C9233001&huvudtabell=FolkmangdTatort&deltabell=2&deltabellnamn=Folkm%E4ngden+totalt+i+samtliga+t%E4rtort%2E+Vart+femte+%E5r&omradekod=BE&omradetext=Befolkning&preskat=O&innehall=Folkmangd&starttid=1990&stopptid=2010&Prodid=BE0101&fromSok>

[=&Fromwhere=S&lang=1&langdb=1](#) Hämtad: 3 maj 2012, kl 20:47

SIDA (2009). *Visste du detta om urbanisering?*. Uppdaterad 2010.

Tillgänglig: <http://www.sida.se/Svenska/Bistand--utveckling/Globala-utmaningar/Visste-du-detta-om-urbanisering/> Hämtad: 15 maj 2012, kl 17:23

Skånetrafiken. *Cykel ombord*. Tillgänglig:

<http://www.skanetrafiken.se/templates/InformationPage.aspx?id=30624&epslanguage=SV> Hämtad: 14 maj 2012, kl 15:38

Stockholm stad, Trafikkontoret (2005). *Cyklern i staden: Utformning av cykelstråk i Stockholms innerstad*

Tillgänglig:

http://www.exempelbanken.se/system/documents/980191520/original/3204_cyklern_i_staden.pdf Hämtad: 10 maj, 2012, kl 14:45

Trivector (2008). *LundaMaTs II: Strategi för hållbart transportsystem i Lund 2030*. Tillgänglig:

<http://www.lund.se/Global/Förvaltningar/Tekniska%20förvaltningen/L>

[undaMaTs/LM%20II%20rapport%20ver%201.0_2006-10-](#)

[24_allt_skickad.pdf?epslanguage=sv](#) Hämtad: 10 april 2012, kl 12:01

Wikipedia. *Lund*. Tillgänglig: <http://sv.wikipedia.org/wiki/Lund>

Hämtad: 16 maj 2012, kl 13:07

Bildkällor

Bild 1: Woxmark, Andreas

Bild 2: Woxmark, Andreas

Bild 3:

http://en.wikipedia.org/wiki/File:Draisine_or_Laufmaschine,_around_1820_Archetype_of_the_Bicycle_Pic_01.jpg

Bild 4:

<http://www.powerhousemuseum.com/collection/database/?irn=207234>

Bild 5:

http://en.wikipedia.org/wiki/File:Ladies_safety_bicycles1889.gif

Bild 6: Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009). *Cycling in the Netherlands*. Mosaic media : Haag Sida 13

Bild 7: <http://openstreetmap.org>

Bild 8:

http://www.alkmaar.nl/gemeente/webcms/site/gemeente/actueel/files/p_49484.pdf Sida 2

Bild 9: Woxmark, Andreas

Bild 10: Woxmark, Andreas

Bild 11: Woxmark, Andreas

Bild 12: Woxmark, Andreas

Bild 13: Woxmark, Andreas

Bild 14: Woxmark, Andreas

Bild 15: Woxmark, Andreas

Bild 16: Lunds kommun (2009) *Resejämföraren 1.0*. Tillgänglig:

http://kartor.lund.se/resejamforaren/start_st.htm

Bild 17: Lunds kommun (2009) *Resejämföraren 1.0*. Tillgänglig:

http://kartor.lund.se/resejamforaren/start_st.htm

Bild 18: Lunds kommun (2009) *Resejämföraren 1.0*. Tillgänglig:

http://kartor.lund.se/resejamforaren/start_st.htm

Bild 19: Lunds kommun (2009) *Resejämföraren 1.0*. Tillgänglig:

http://kartor.lund.se/resejamforaren/start_st.htm

Bild 20: Frändberg, Lotta & Vilhelmsson, Bertil (2011). More or less travel: personal mobility trends in the Swedish population focusing

gender and cohort. *Journal of Transport Geography*, vol 19, ss. 1235-1244 Sida 1237

Bilaga 1

Återfinns på uppsatsens tillhörande DVD.

Innehåller: Intervju med Niel Klijn, intervju med Bram Rodenburg, Vildanden – Tetra Pak och Gerdahallen – Vildanden.

Appendix

Andreas Woxmark har skrivit *Cykelns plats i samhället* och *Styrdokument för kommuner*. Han har även genomfört intervjuerna i Nederländerna och varit fotograf för flertalet bilder som återfinns i uppsatsen (för detaljerna om vilka se Bildkällor). Filmen har Andreas

Woxmark som filmare och klippare. Delen som jämför hur det är att ta med cykeln på olika tågföretag i Europa under *LundaMaTs II* har Woxmark gjort.

Magnus Cederberg har skrivit *Abstract, Inledning, Teori, Cykelns renässans* och *LundaMaTs II* (med undantag redovisat ovan).

Resterande avsnitt är författade gemensamt. Det är svårt att fullt ut dela upp arbetet eftersom de olika avsnitten glider in i varandra. Under opponering kommer vi svara på de frågor som rör de respektive avsnitten vi skrivit.