



Cykelplanering i svenska storstadsregioner - vem styr (egentligen?)

Emma Sjögren

2014

Miljövetenskap

Examensarbete för masterexamen 30 hp
Lunds universitet

Cykelplanering i svenska storstadsregioner

- vem styr (egentligen?)

Emma Sjögren

2014

Examensarbete för masterexamen 30 hp, Lunds universitet

Intern handledare: Peter Arnfalk, Internationella Miljöinstitutet, Lunds universitet

Extern handledare: Michael Koucky, Koucky & Partners AB

Abstract

In order to reduce climate emissions from transports and to move towards a more sustainable transport system, many municipalities and regions strive to increase the use of bicycle in cities. This study focuses on the three metropolitan areas in Sweden; Stockholm, Göteborg and Malmö. Their efforts with regional bicycle planning are investigated, looking at factors such as cooperation, responsibility and barriers. The studied stakeholders are working in the different metropolitan areas at local, regional and national level, providing a broad overview of how, and to what extent these stakeholders influence regional bicycle planning. The findings indicate that the situation varies considerably within and between the metropolitan areas, and that unclear roles and responsibilities of the regional stakeholders cause major barriers. The same counts for Trafikverket, the national transport authority, where municipalities consider the authority's role as unclear. At the same time, in two out of the three metropolitan areas, Trafikverket has the ambition to take greater responsibility and to get more apparent directions for bicycle planning. The study also shows that although regional bicycle planning can be successful without a strong regional stakeholder, the process benefits largely from having a leading stakeholder coordinating the efforts. In general, the need for cooperation is considerable within each of the three metropolitan areas, where stakeholders need to cooperate and increase awareness of how other stakeholders work with bicycle planning in order to develop successful collaboration on these issues.

Sammanfattning

Att öka andelen cyklister och minska klimatutsläppen i transportsektorn är ofta ett mål för städer, kommuner och regioner på vägen mot att skapa ett hållbart transportsystem. Studien omfattar Sveriges tre storstadsregioner Stockholm, Göteborg och Malmö och deras arbete med mellankommunal cykelplanering där faktorerna samverkan, ansvar och hinder undersöks genom en respondentundersökning. Medverkande aktörer arbetar inom de olika regionerna på kommunal, regional och nationell nivå, vilket valdes för att kunna ge en nulägesbild av de olika aktörernas inflytande och betydelse för mellankommunal cykelplanering. Studien visar att arbetet med mellankommunal cykelplanering varierar mycket inom samt mellan storstadsregionerna. Gemensamt för de tre storstadsregionerna är att de regionala aktörernas roll är otydlig och därigenom även deras ansvarsområde, vilka skapar stora hinder för den mellankommunala cykelplaneringen. Flera kommuner anser att även Trafikverkets roll i frågan är otydlig, samtidigt som Trafikverket i två av de tre storstadsregionerna vill ta ett större ansvar och få tydligare direktiv för cykelplanering. Studien visar att även om arbete med cykelplanering över kommungränser kan utvecklas väl i avsaknad av en stark regional aktör, efterfrågas en drivande aktör som har förmågan att styra arbetet i en gemensam utveckling. Det finns i allmänhet stora behov av samverkan för aktörerna i de tre storstadsregionerna. Förståelsen behöver ökas för hur aktörernas organisationer arbetar med cykelplanering, detta för att kunna utveckla ett framgångsrikt samarbete i frågan.

Förord

Denna uppsats är ett examensarbete som gjorts inom det tvärvetenskapliga masterprogrammet *Tillämpad Klimatstrategi* vid Lunds Universitet och är genomfört under våren 2014.

Jag vill börja med att rikta ett stort tack till min handledare Peter Arnfalk på Internationella Miljöinstitutet vid Lunds Universitet. Dina ärliga kommentarer och synpunkter på arbetet har under resans gång varit mycket vägledande och värdefulla för att jag skulle kunna färdigställa uppsatsen.

Jag vill även rikta ett stort tack till min externa handledare Michael Koucky på Koucky & Partners AB i Göteborg för dina framstående tankar och idéer om cykelplanering och din förmåga att visa vägen till ett strukturerat arbete. Jag tackar också för den frihet jag haft att forma uppsatsen och hoppas att den inte landade för långt bort från dina förväntningar.

Sist men inte minst tackar jag ödmjukast alla tjänstemän som deltagit från Göteborgsregionens kommunalförbund, Region Skåne, Västra Götalandsregionen, Trafikverket Region Stockholm, Trafikverket Region Syd, Trafikverket Region Väst samt tjänstemän på kommunerna Göteborgs stad, Huddinge kommun, Malmö kommun, Mölndals stad, Partille kommun och Stockholms stad. Jag riktar även ett tack till Cykelfrämjandet Göteborg och Herbert Tiemens från Regio Utrecht i Holland. Ni har alla varit mycket hjälpsamma och utan er medverkan hade det knappast blivit någon uppsats. Tack för att ni ställde upp och svarade på mina frågor.

Emma Sjögren, Göteborg den 21 maj 2014

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Abstract	I
Sammanfattning	II
Förord	III
1. Inledning	1
1.1 Miljövetenskaplig relevans	2
1.2 Syfte	3
1.3 Frågeställningar	3
2. Metod	4
2.1 Intervjustudie	4
2.1.1 Intervjumetod	4
2.2 Litteraturstudie.....	5
2.3 Metodkritik	5
2.4 Avgränsningar	6
2.5 Uppsatsens disposition	6
3. Analytiskt ramverk	8
3.1 Kommunikativ planeringsteori	8
3.2 Aktörssamverkan	9
4. Bakgrund	10
4.1 Sveriges klimatpolitiska och transportpolitiska mål.....	10
4.2 Regional planering.....	10
5. Resultat - aktörer inom mellankommunal cykelplanering	12
5.1 Nationella aktörer	12
5.1.1 Trafikverket och deras roll	12
5.1.2 Cykelfrämjandet.....	12
5.2 Göteborgsregionen.....	13
5.2.1 Trafikverket Region Väst.....	13
5.2.2 Västra Götalandsregionen	14
5.2.3 Göteborgsregionens kommunalförbund.....	15
5.2.4 Göteborgs stad	16
5.2.5 Mölndals stad	17
5.2.6 Partille kommun.....	19
5.2.7 Sammanfattande punkter för Göteborgsregionen	20
5.3 Stockholmsregionen	20
5.3.1 Trafikverket Region Stockholm.....	20
5.3.2 Regionalt organ i Stockholm	22
5.3.3 Stockholms stad	22
5.3.4 Huddinge kommun.....	23

5.3.5 Sammanfattande punkter för Stockholmsregionen	23
5.4 Malmöregionen.....	23
5.4.1 Trafikverket Region Syd.....	23
5.4.2 Region Skåne	25
5.4.3 Hållbar Mobilitet Skåne	25
5.4.4 Malmö stad.....	26
5.4.5 Sammanfattande punkter för Malmöregionen	26
5.5 Internationell utblick.....	26
5.5.1 Köpenhamn	27
5.5.2 Utrecht.....	28
5.5.3 Sammanfattande punkter för Köpenhamn och Utrecht.....	29
6. Analys: Hur kan mellankommunal cykelplanering underlättas i storstadsregioner?..	30
6.1 Nuläget för mellankommunal cykelplanering	30
6.2 Hur kan mellankommunal cykelplanering underlättas?	36
6.3 Miljövetenskaplig relevans	39
7. Slutsatser	40
7.1 Rekommendationer och fortsatta studier	41
Referenser	42
Bilagor 1-5.....	1-34

1. Inledning

Idag lever majoriteten av världens befolkning i städer och urbaniseringen förväntas öka globalt i takt med ökad ekonomisk utveckling och befolkningstillväxt (UN 2012; Banister 2008). Närmare hälften av Sveriges befolkning bor i en av de tre storstadsregionerna Stockholm, Göteborg Malmö (Trafikanalys 2011). Under perioden 2010-2030 förväntas Sveriges befolkning öka med tio procent och det är i storstadsregionerna som den största ökningen förväntas (Västra Götalandsregionen 2013).

I samband med att den nationella klimatpolitiken i Sverige började utvecklas under 1990-talet började kommuner runt om i landet sätta upp mål om att öka andelen cyklister, till att det idag finns ambitiösa målsättningar om att öka trafikslaget som ett hållbart färdmedelsalternativ (Fossilfrihet på väg 2013). Idag räknar man med att var tionde resa i Sverige görs på cykel, med ett medelavstånd på cirka tre kilometer, vilket är en låg andel om man ser till potentialen som transportmedlet har (Trafikanalys 2011). Det finns en stor utvecklingspotential för cykling som arbetspendling i många städer, exempelvis i Stockholm är åttio procent av arbetsresorna kortare än en mil. Många svenska städer genomgår förändringar i hur man planerar, cyklister börjar värdesättas mer och mer då fokus har förflyttats till det klimatsmarta färdmedlet, inte bara i Sverige men i hela västvärlden (Koglin 2013; Emanuel 2012). I Holland och Danmark är behovet att äga en bil lågt och har minskat till följd av satsningar på säkra och smidiga cykelbanor, länderna är även några av de mest framstående när det kommer till att marknadsföra cykling som vardagsresor (Pucher & Buehler 2008).

Martin Emanuel menar i sin doktorsavhandling Trafikslag på undantag (2012) att cykeltrafikens variationer i popularitet i hög grad berott på planerares föreställningar om cyklister och cykeln som färdmedel. I efterkrigstidens Stockholm betraktades inte cykling som ett riktigt transportmedel, cykeln var ett transportmedel som användes till lokala resor och genom att planera förorter och arbetsplatser i innerstaden långt ifrån varandra försvårades det för cyklister och biltrafiken prioriterades för längre pendling (Emanuel 2012). Föreställningar om cykeln som ett rekreativt transportmedel menar Emanuel (2012) bidrog till den tämligen betydelselösa status som cykeln fick i trafik- och stadsplaneringen, vilket ligger till grund för dagens trafikplaneringen.

Koglin (2013) som har identifierat det organisatoriska arbetet i både Köpenhamn och Stockholm menar att en vanlig struktur i Sverige är att arbete med koppling till cykelplanering är uppdelat under olika avdelningar såsom miljö, trafik och stadsplanering. Det medför att varje avdelning kan ha en olik politisk styrning vilket kan leda till att problem uppstår till följd av olika målsättning, vilket sätter spår i planeringen (Koglin 2013). I storstadsregioner där cykelpendlingen sträcker sig över kommungränser är samverkansbehovet större och potentialen för ökad cykling är högre (Berntsson red. 2002; Johnsson red. 2012). Att ha ett klart och tydligt syfte om vilken typ av cyklister som ska öka och varför är grundläggande i ett målmedvetet arbete (CyCity 2013). Detta för att kunna främja cykling som ett hållbart transportalternativ för in- och utpendling mellan städer och tätorter, vilket förbättrar klimat, miljö och hälsa. En stor utmaning är att Sveriges kommuner har planmonopol vilket innebär att de kan planera den kommunala marken som de själva vill och behöver inte ta hänsyn till

andra, samtidigt är deras medverkan i framtagande av regionala planer en förutsättning för att lyckas (Berntsson red. 2002; Boverket 2011). Eftersom kommuner kan hindra cykling över kommungränser på grund av markmonopolet kan det innebära svårigheter att öka andelen cykling som så många kommuner trots allt strävar efter. Detta belyser behovet av kunskap om hur samverkan över kommungränser sker idag och hur det kan förbättras.

1.1 Miljövetenskaplig relevans

Transportsektorn i Sverige står för en tredjedel av landets totala växthusgasutsläpp där största delen av utsläppen kommer från vägtransporter (Naturvårdsverket 2013). Transportsektorns utsläpp ökar i takt med befolkningstillväxten vilket kräver tydliga mål och olika typer av incitament och åtgärder för att kunna minska utsläppen (Hillman 2003). Sveriges övergripande transportpolitiska mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet (Näringsdepartementet 2009). Transportsystemet ska bland annat vara säkert och bidra till att miljö kvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* uppnås, detta genom att fossila bränslen fasas ut för att Sverige till år 2030 ska ha en fossilfri fordonsflotta.

För att befolkningen i städer ska kunna öka och storstadsregioner expandera måste det samtidigt finnas en tillförlitlig transportförsörjning åt medborgarna. Ett fungerande transportnät som dessutom ska vara långsiktigt hållbart och ta hänsyn till luftkvalitet och miljö ska utgöra mobiliteten i städer och regioner. Minskade trafikutsläpp leder till bättre miljö och luftkvalitet i städer vilket bidrar till att miljömålen *Begränsad klimatpåverkan* och *Frisk luft* uppfylls (Naturvårdsverket 2012; Naturvårdsverket 2013).

Friberg (2008) menar att Sverige är ett land som lyckats behålla en stark ekonomisk tillväxt samtidigt som växthusgasutsläpp reducerats, men för att lyckas minska utsläppen ännu mer krävs stora förändringar i hur svenskar konsumerar, reser och producerar energi. Att skapa den hållbara staden är ett mål för många kommuner, och för att lyckas krävs det att utformningen av stadens trafiksystem integreras i all annan planering (Nyström & Tonell 2012). Genom en kombination av planeringsstrategier och många förbättrande policys för att främja gång och cykel kan städer möjliggöra en miljö av hög kvalitet samtidigt som bra tillgänglighet kan tillgodoses. Att bredda perspektiven för lokala beslutsfattare är också av stor vikt (Hillman 2003; Banister 2008).

Att öka andelen cyklisterna är en viktig del i att göra storstadsregioner långsiktigt hållbara, men utan samordning mellan aktörer i en storstadsregion och mellan olika planeringsnivåer blir det svårt att lyckas att skapa en cyklande och hållbar storstadsregion (Banister 2008; WSP 2012; Berntsson red. 2002; CyCity 2013). För att sedan uppnå maximal nytta av den fysiska cykelplaneringen måste detta ske genom ett brett angreppssätt, i kombination med kommunikativa åtgärder (Nyström & Tonell 2012; Banister 2008; Hillman 2003; CyCity 2013). Denna uppsats syftar till att undersöka hur arbetet med cykelplanering kan underlättas för storstadsregioner, för att slutligen kunna nå en långsiktig och samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning.

1.2 Syfte

Det övergripande syftet med detta examensarbete är att undersöka hur cykelplaneringen över kommungränser är organiserat i de svenska storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö genom att ta reda på vilka aktörer som samverkar med varandra och vilket ansvar de har för mellankommunal cykelplanering. För att kunna ta reda på hur planeringsarbetet är organiserat samt ge en nulägesbild av de olika aktörernas inflytande och betydelse så undersöks faktorerna samverkan, ansvar och hinder bland de aktörer som medverkar i studien. Uppsatsen avser även att undersöka hur cykeltrafiken i storstadsregioner kan underlättas och stimuleras, genom att identifiera potentiellt lämpliga aktörer som kan ansvara för samverkan mellan kommuner.

1.3 Frågeställningar

Följande frågeställningar ligger till grund för uppsatsens analys:

1. Vilka hinder finns för mellankommunal cykelplanering idag?
2. Om cykeltrafiken över kommungränser i storstadsregioner ska kunna underlättas och öka:
 - vilka aktörer kan i så fall bidra till detta arbete?
 - vad bör de olika aktörerna göra?
 - vem ansvarar för att det sker?

2. Metod

2.1 Intervjustudie

Studiens empiri grundas huvudsakligen på en respondentundersökning där både skriftliga enkätundersökningar och telefonintervjuer (avsnitt 2.2.1) har genomförts med tjänstemän inom olika organisationer i storstadsregionerna Göteborg, Stockholm och Malmö. Intervjuerna som genomförts är av kvalitativ karaktär med syfte att få fram explorativa svar, vilket ger möjlighet till en ökad förståelse för nya företags (Lantz 2007; Esaiasson et al. 2012). Syftet har även varit att kartlägga respondenternas uppfattningar inom området vilket är det viktiga i en respondentundersökning, inte personen i sig (Esaiasson et al. 2012).

Enkätundersökningens respondenter, i Stockholmsregionen och Malmöregionen, identifierades genom att aktivt söka efter nyckelpersoner som arbetar med cykelfrågor, mellankommunalt arbete och regional cykling. Då uppsatsen ämnar att undersöka mellankommunal cykelplanering i storstadsregioner var utgångspunkten alltid storstaden där en nyckelperson identifierades inom kommunen. Respondenter på Trafikverket i respektive storstadsregion identifierades också genom snöbollsurval då en kontakt föreslog en annan (Esaiasson et al. 2012). Vid val av regionala aktörer för Stockholmsregionen och Malmöregionen identifierades flera, en begränsning gjordes för att ta med regionala aktörer som liknade de som redan identifierats i Göteborgsregionen. Val av kommuner grundades på att de skulle vara grannkommuner till storstaden i respektive storstadsregion.

I enkätundersökningen har samma frågor skickats ut till medverkande aktörer (bilagor 5.1-5.6). Inom Göteborgsregionen har en fördjupad del genomförts där enkätundersökningen använts som grund för telefonintervjuerna (avsnitt 2.2.1). Telefonintervjuerna möjliggjorde en djupare förståelse för hur företags utformas samt gav möjlighet att fånga upp oväntade svar (Esaiasson et al. 2012).

Ett samtal med den regionala cykelplaneraren Herbert Tiemens från Holland används också som underlag till studien (bilaga 5.8). Detta för att få ett perspektiv från Holland om hur regionala cykelfrågor hanteras med exempel från regionen Utrecht. Samtalet med Herbert Tiemens genomfördes då han var på besök i Göteborg. I kontakt per email har han godkänt citat och påståenden som används i uppsatsen. Alla intervjuer och enkätundersökningar hittas i bilagorna 1-5 sist i uppsatsen.

2.1.1 Intervjumetod

Telefonintervjuer har genomförts med tjänstemän från Trafikverket Region Väst, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund, Göteborgs stad, Mölndals stad och Partille kommun. Dessa aktörer har identifierats som intressenter inom storstadsregionen Göteborg och arbetar med mellankommunala cykelfrågor. Intervjuobjekten arbetar på något sätt med cykelplanering, regional utveckling och/eller kommunal samverkan (bilaga 1). Valen av intervjuobjekt har sin grund i icke slumpmässiga urval då syftet varit att generera idéer från de intervjuade nyckelpersonerna (Esaiasson et al. 2012). Ovan nämnda aktörer valdes med grund i vilka som arbetar med cykelfrågor, mellankommunalt arbete och regional cykling i

Göteborgsregionen. Att antalet hölls nere till sex stycken aktörer grundas i att hålla nere bearbetningen av intervjuer (Halvorsen 2002). Intervjupersonerna valdes ut genom tips från uppsatsens externa handledare på företaget Koucky & Partners samt genom att aktivt söka efter personer som arbetar med cykelfrågor bland aktörerna.

Intervjuerna i denna studie är av halvstrukturerad karaktär, svarsalternativen kan både vara öppna och fasta, frågorna var förutbestämda men utökades vid telefonintervjuerna för att fördjupa respondentens upplevelser av kvaliteter och kvantiteter om ämnet (Lantz 2007). I halvstrukturerade intervjuer behöver inte intervjuguiden (bilaga 2) följas strikt utan kan med fördel utökas med fördjupade frågor för att öka förståelsen av ämnet (Lantz 2007). Telefonintervjuerna gick till så att frågorna skickades ut i förhand per email, intervjuobjekten skickade tillbaks svaren vilka gick igenom och fördjupade frågor ställdes med grund i deras svar. I de fall detta inte var möjligt gjordes telefonintervjun direkt med samma frågor som vid frågeundersökningen, med fördjupade frågor i den mån det var möjligt. Intervjuerna spelades in med diktafon för att möjliggöra att större mängder information kunde användas samt för att kunna gå tillbaka vid eventuella misstolkningar (Esaiasson et al. 2012). Vidare transkriberades telefonintervjuerna och skickades ut till respondenterna för godkännande. Transkriberingen gick till så att utfyllnadsord, upprepningar och ofullständiga meningar inte togs med, annars skrevs intervjun ut fullständigt i den mån det var möjligt (bilaga 4). Det finns för- och nackdelar med olika intervjutekniker vilka tas upp i metodkritik.

2.2 Litteraturstudie

Litteraturstudien behandlar aktörssamverkan, kommunikativ planering och kommunikativ planeringsteori men även cykel-, stads-, regional- och trafikplanering. Litteraturen består av både vetenskapliga artiklar, kommunala, regionala och nationella dokument. Sökmotorer som använts till att hitta artiklar är LUBsearch och Google Scholar där sökorden har varit: cykel-, trafik-, stads-, kommunal-, regional- och samhällsplanering, regional utveckling, klimat, klimatförändringar, aktörssamverkan, kommunikativ planering och kommunikativ planeringsteori. Sökningar har gjorts både på svenska och engelska och orden har kombinerats med varandra.

2.3 Metodkritik

Kvalitativa intervjuer brukar kritiseras i jämförelse med kvantitativa som anses lättare att förstå då resultaten kan kvantifieras (Halvorsen 2002). Att analysera kvalitativa intervjuer är tidskrävande samt anses vara spekulativt. För att kunna analysera kvalitativa intervjuer bör dessa skrivas ut, vilket är mycket tidskrävande. Därför anses det orimligt att ha många intervjuer om dessa utförs kvalitativt (Halvorsen 2002; Trost 2010). I denna studie var antalet telefonintervjuer sex stycken vilka transkriberades. Dessutom gjordes enkätundersökningen med totalt åtta respondenter, inklusive Cykelfrämjandet och Herbert Tiemens. Alla aktörer svarade inte trots flera påminnelser, därför uteslöts deras medverkan. Urvalet är därför relativt litet.

En intervjuguide har legat till grund för intervjuerna vilka har genomförts tillsammans med kompletterande följdfrågor till respektive aktör. Respondenterna fick vid telefonintervjuerna

olika fördjupningsfrågor för att ge en ökad förståelse inom deras organisation. Vid två av de genomförda telefonintervjuerna fanns inte samma förutsättningar som de andra fallen. Detta berodde på att respondenten inte kunde svara på de skriftliga frågorna, och telefonintervjun gjordes direkt. Ljudupptagning som användes under intervjuerna kan ha verkat störande för den intervjuade som kan blivit hämmad eller på annat sätt blivit störd under intervjun (Trost 2010). Intervjuareffekter kan ha förekommit som exempelvis styrning av intervjun vid omedveten påverkan såsom uttal, medhåll och selektiva val vid analys av intervjumaterialet.

En svaghet i intervjumetoden var att ingen provintervju genomfördes, det skulle kunnat möjliggöra att vissa frågor bakats ihop i stället för att ha flera. Det ska också påpekas att analysen har färgats av intervjuaren och dennes kunskap, och skulle troligen blivit en annan om den skrevs av en person med en annan bakgrund och annat sätt att tänka.

2.4 Avgränsningar

I denna uppsats används begreppet storstadsregion enligt Nuteks klassindelning (gamla Tillväxtverket) vilket innebär översta nivån av en funktionell arbetsmarknadsregion, som är en region där en människa kan arbeta och bo utan att tvingas göra resor som är för tidskrävande. (Tillväxtverket 2012). Avgränsning till undersökta storstadsregioner är därför Sveriges tre storstadsregioner; Stockholm, Göteborg och Malmö.

Studiens fokus på mellankommunal cykelplanering i storstadsregioner har sin grund i att andelen cyklister är högre än i mindre kommuner och så även in- och utpendling vilket innebär att det finns en stor potential att öka cykelpendlingen i storstadsregioner.

Att i uppsatsen undersöka Sveriges tre storstadsregioner grundas i intresset att försöka identifiera likheter och olikheter mellan regionernas sätt att arbeta med mellankommunal cykelplanering. Vidare valdes områdena samverkan, ansvar och hinder som grund i frågeundersökningen då dessa uppkom som viktiga teman i inläsningsfasen samt vid formulering av frågeställningarna. Att finna alternativa lösningar gjorde att ett internationellt perspektiv från Köpenhamn och Utrecht inkluderades. Köpenhamn då det är en del av Öresundsregionen som är sammankopplat med Malmöregionen, och en av världens främsta cykelstäder och Utrecht för att få inblick i hur en mindre holländsk region arbetar med regionala cykelfrågor.

Aktörerna i studien valdes då de arbetar med cykelfrågor på olika nivåer i samhället, inom kommuner, på regional nivå samt statligt inom myndigheten Trafikverket.

2.5 Uppsatsens disposition

Kapitel 3 - Analytiskt ramverk

Det analytiska ramverket till studien behandlar de teorier som ligger till grund för uppsatsen. Inledningsvis presenteras *kommunikativ planeringsteori* för att förklara uppkomsten av kommunikation och dialog som viktiga verktyg och som planeringsmetod inom den moderna planeringen. Slutligen beskriver *aktörssamverkan* samspelet mellan aktörer som en del i en framgångsrik planeringsprocess.

Kapitel 4 - Bakgrund

Kapitlet är indelat i två avsnitt där det första förklarar Sveriges klimatpolitiska och transportpolitiska mål för att sedan behandla begreppet regional planering.

Kapitel 5 - Resultat

Detta kapitel är indelat i fem delar där första berör de nationella aktörerna som inkluderas i uppsatsen, nämligen Trafikverket och Cykelfrämjandet. Andra delen handlar om Göteborgsregionen och de aktörer som inbegrips samt deras uppfattningar, tredje delen handlar om Stockholmsregionen och fjärde om Malmöregionen. Femte och avslutande del presenterar en internationell utblick med en beskrivning av det mellankommunala cykelarbetet i Utrecht och Köpenhamn.

Kapitel 6 - Analys

Kapitlet syftar till att analysera och diskutera vad som framkommit i studien med hjälp av teorierna för att senare besvara uppsatsens frågeställningar samt lyfta faktorer som skulle kunna stimulera och underlätta mellankommunal cykelplanering. Analysen delas in i två delar där första berör nuläget för mellankommunal cykelplanering och vilka hinder som påträffats, uppsatsens första frågeställning diskuteras här. Den andra delen berör hur mellankommunal cykelplanering kan underlättas, här diskuteras den andra frågeställningen.

Kapitel 7 - Slutsatser

Uppsatsens avslutande kapitel presenterar slutsatser, rekommendationer och vidare studier.

3. Analytiskt ramverk

3.1 Kommunikativ planeringsteori

Traditionellt sett har planeringen varit styrd av folkvalda experter inom den representativa demokratin som vi har i Sverige (Healey 2006). Folkligt deltagande var något som växte fram på 1960-talet och den engagerade allmänheten utmanade politikernas ansvar för uppgiften inom fysisk lokal planering och rollen som företrädare för allmänheten. Healey (2006) poängterar det aktuella maktförhållandet inom planering med följande citat:

"Planning practice is thus not an innocent, value-neutral activity. It is deeply political. It carries value and expresses power." (Healey 2006, s84).

Enligt Sager (1994) var kommunikativ planering något som var på frammarsch och planeringsteorin skulle kunna komma att moderniseras. Detta bekräftades senare genom Healey (2006) som menar att kommunikativ planering ligger till grund för en rättvis och öppen planeringsprocess.

Att koppla in regional utveckling i planeringen kräver fokus på sociala samspel och relationer och hur dessa sociala relationer är sammanflätade (Healey 2006). Det kommunikativa tillvägagångssättet möjliggör en styrningsprocess som är maktfördelad och som tillåter alla intressenters talan, detta är något som även Phillips (2003) hävdar är väsentligt, och olika aktörers inflytande i beslutsprocesser där kommunikativ planering är en stor del i om aktörer har inflytande eller ej (Phillips et al. 2003). Enligt Healey (2006) har dagens komplexa samhälle behov av kommunikativ planering.

Vid exempelvis cykelplanering över kommungränser med flera engagerade aktörer är det inte bara sakspecifika frågor som är viktiga utan även själva samtalet och diskussionerna (Healey 2006).

"This means that planning work is not just about the substance or specific content of issues, for example, about how to produce adequate housing, or reduce traffic congestion, or conserve water supplies. It is also about how issues are discussed, and how problems are defined and strategies to address them articulated." (Healey 2006, s85).

Sager (1994) hävdar att kunskap inte är något som ges till människan utan skapas genom diskussion, kommunikation är alltså vitalt för kunskapsuppbyggande. För att kommunikativa processer ska vara resultatrika krävs enligt Healey (2006) ett institutionellt ramverk. Hon har delat upp planeringens institutionella utformning i hård samt mjuk infrastruktur, där den hårda infrastrukturen utgörs av ansvarsfördelning, reglering och lagar. Den mjuka infrastrukturen är själva planeringsprocessen vilken sker i praktiken. En utmaning för en välfungerande institutionell utformning är att en gemensam planering av samhället och samhällsstrukturen ska råda, där både hård och mjuk infrastruktur får plats. En hållbar institutionell utformning blir verklighet när båda dessa kan samverka.

3.2 Aktörssamverkan

Generering av kunskap och snabba framsteg är vad aktörssamverkan utmynnat i, det anses därför som en mycket lovande arbetsprocess menar McGuire (2006). Grunden till kommunikation sker genom dialog mellan två eller flera parter vilket bidrar till att samverkan mellan aktörer stärks och grundar för fortsatt samarbete (Hallgren & Ljung 2005). Phillips (2003) menar i sin tur aktörer som är med och bidrar till organisationens arbete, i detta fall den mellankommunala cykelplaneringen, även bör ha rätt till inflytande vid beslutsfattning kring organisationen och hur den bör förvaltas. Som tidigare forskning visat på (Healey 2006; Emanuel 2012; Koglin 2013) styrker även Nyström och Tonell (2012) att planering är en typ av maktutövning. Detta kan förklaras eftersom dagens rådande ideologier styrs genom politiken vilken ligger till grund för samhällsplaneringen.

Att gemensamt skaffa ny kunskap och fatta beslut är en samverkansprocess som Hallgren och Ljung (2005) menar bidrar till en hållbar utveckling. Vangen och Huxham (2003) menar dock att det är svårt att hantera samarbete över sektorer och organisationer. För att ha framgång i den typen av arbete behövs en process som kontinuerligt ser till att stärka och utveckla samarbetet mellan aktörer (Vangen & Huxham 2003). De menar att behovet av att skydda organisationers egna intressen är ofrånkomligt i en samverkansprocess och det därför är särskilt viktigt att arbeta med att inge förtroende för samverkansprocessen.

Lyckas man skapas en samverkanskultur i samhället, inom flera organisationer, underlättas samverkansprocessen varje gång och blir på så sätt självklar och okomplicerad (Hallgren & Ljung 2005). För att nå en sådan process bör vissa strukturer göras medvetna samt rensa bort eventuella strukturella hinder. Hallgren och Ljung (2005) menar också att i komplicerade situationer är samverkan viktig men svår att lyckas med, det kräver tolerans och stort engagemang.

Teorierna om kommunikativ planering och aktörssamverkan kompletterar varandra då den första tar upp kommunikation som ett viktigt verktyg i planeringsprocesser. Samverkan skapas genom kommunikationen mellan aktörer, vilket är en grundläggande del i aktörssamverkan. Genom en samverkansprocess kan ny kunskap genereras från inblandade aktörer och blir därför en viktig del i att utveckla planeringen till dess fulla potential. Teorierna i denna uppsats hjälper till att förstå underliggande processer i planeringen som anses viktiga för att nå en hållbar planeringsform för cykel frågan.

4. Bakgrund

4.1 Sveriges klimatpolitiska och transportpolitiska mål

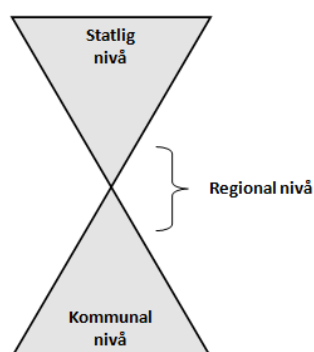
Enligt regeringens proposition 2008/09:162 finns en vision om att Sveriges nettoutsläpp från växthusgaser ska vara noll år 2050 (Miljödepartementet 2008). Sveriges övergripande transportpolitiska mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet (Näringsdepartementet 2009). Enligt målet ska transportsystemet vara tillgängligt och jämställt för alla, det ska även förbättra förutsättningarna för att välja gång, cykel och kollektivtrafik.

Transportsystemet ska bland annat vara säkert och bidra till att miljö kvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* uppnås, detta genom att fossila bränslen fasas ut för att Sverige till år 2030 ska ha en fossilfri fordonsflotta (Näringsdepartementet 2009). Ett mer hållbart transportsystem bidrar även till att miljö kvalitetsmålet *Frisk luft* kan uppnås av mindre biltrafik och mer cykeltrafik i storstäder. Dock krävs omfattande arbete internationellt för att minska utsläppen och luftföroreningar då dessa transporteras över långa avstånd.

4.2 Regional planering

I många andra länder i Europa har den regionala planeringen en mer betydande roll än i Sverige, men ett växande intresse för regional planering har uppstått i Sverige efter att landet närmade sig EU (Boverket 2011; Berntsson red. 2002). Regionen har på så sätt fått en starkare roll än tidigare vilket även visar sig i kommuners vilja att samverka kring frågor som sträcker sig över kommungränser.

Samhällsplanering över områden som geografiskt sträcker sig utanför den enskilda kommunen, exempelvis mellan två eller flera kommuner är vad regional planering syftar till (Nyström & Tonell 2012). I Sverige är planering uppdelat på geografisk nivå i kommunal, regional och nationell nivå, där kommunal nivå har stor makt och inflytande över den fysiska planeringen (Berntsson red. 2002). Samhällsorganisationen i Sverige kan liknas vid formen av ett timglas då staten liksom kommunerna är starka och den regionala nivån representeras av midjan på timglasets vilket tyder på en betydligt svagare nivå (figur 1).



Figur 1: Planeringsnivåer resresenteras som ett timglas där regional nivå bedöms som betydligt svagare än statlig och kommunal nivå (fritt efter Nyström & Tonell 2012).

Sverige har två olika regionala organ, länsstyrelsen och landstinget men ett kommunalt samverkansorgan kan också ha en stor roll i den regionala planeringen (Nyström & Tonell 2012). Detta skiljer sig från många andra länder som bara har ett regionalt organ. Skåne län och Västra Götalandsregionen är två av fyra län i Sverige som har regionfullmäktige, alltså inom landstinget, vilka har utökade befogenheter vid planering då de är högsta beslutande regionala organ. Stockholmsregionens regionala aktörer är annorlunda och beskrivs närmre under avsnitt 5.3.2.

Enligt lagen (2002:34) om samverkansorgan i länen ska det finnas ett kommunalt beslutande förbund i varje län som skall ansvara för regionala utvecklingsfrågor. Den enda lagreglerade planformen i Sverige är regionplan i PBL (kap 7) som ska vara vägledande och representera två eller fler kommuners översiktsplanering samt detaljplaner och följaktligen ska ett regionplaneorgan bildas (Nyström & Tonell 2012). Utmaningen i Sverige är att styra planeringen efter regionala och kommunala översiktsplaner då ingen av dessa är bindande och inte har någon bakomliggande rättslig inverkan. Det som riskerar bli lidande då det inte är bindande är samverkan mellan kommuner och regioner. Respektive kommun styr själva över planeringen vilket betyder att kommuner inte behöver göra vad regionen eftersträvar.

Än så länge är det relativt ovanligt med gemensam översiktsplanering över kommungränser i Sverige vilket kommunerna skulle ha mycket att tjäna på (Nyström & Tonell 2012). Särskilt eftersom ett gemensamt nyttjande av infrastrukturen skulle vara lämpligt för kommuner som angränsar till varandra.

5. Resultat - aktörer inom mellankommunal cykelplanering

5.1 Nationella aktörer

5.1.1 Trafikverket och deras roll

Trafikverket är den statliga myndighet som ansvarar för drift och underhåll samt byggande på statliga vägar och järnvägar (Trafikverket 2014a). Inom cykelplanering är Trafikverkets roll att skapa bättre förutsättningar för ökad och säker cykling. Detta gör de som statlig väghållare och utförare vilket bland annat innebär att förbättra drift och underhåll, bedriva forskning inom cykelområdet och ha effektivare samverkan (Trafikverket 2013).

Enligt den statliga utredningen Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) är den nationella transportplanen för åren 2014-2025 inte förenlig med klimatmålen eller en fossilfri fordonsflotta. Planen bygger även på en prognos som inte överrensstämmer med målen. Därför föreslås att Trafikverket ska ta fram en ny prognos vars utgångspunkt är att stå bakom nationellt fastställda mål angående infrastrukturutvecklingen. Ytterligare ett förslag i den statliga utredningen är att Trafikverket ska forma ett nationellt råd med mål om samordning mellan berörda aktörers intressen för minskad klimatpåverkan från vägtrafiken. Vidare beskrivning om Trafikverket finns under avsnitten om storstadsregionerna.

5.1.2 Cykelfrämjandet

Cykelfrämjandet är en ideell organisation som verkar för ökad och bättre cykling i Sverige sedan 80 år (Cykelfrämjandet 2014). Organisationen är uppdelad i lokala kretsar som är utspridda på 28 orter i landet, de arbetar även med cykelfrågor på nationell nivå genom att bland annat svara på remissfrågor.

Enligt mailkontakt med respondent från Cykelfrämjandet Göteborg jobbar kretsarna på olika sätt beroende på vilken kommun som kretsen ligger i. Respondenten menar att Cykelfrämjandet Malmö exempelvis har bättre kontakter än Cykelfrämjandet Göteborg. På frågan om Cykelfrämjandet samarbetar med andra aktörer generellt inom cykelplanering säger respondenten från Cykelfrämjandet Göteborg att de inte har något samarbete med regionen. Från att i början inte ha något samarbete med Göteborgs stad har det förbättrats mycket.

"En rolig detalj, Gbg hade ingen samordning angående cykelfrågor. Om en cykelbana grävdes upp för t.ex. anordning av busshållplats meddelades ej alltid ansvarig för cykelbana. Nu har det anställts en cykelsamordnare. Det händer saker. Samarbetet mellan trafikkontoret och CF har blivit betydligt bättre de senaste tre åren och pågår."

På frågan om Cykelfrämjandets synpunkter tas med i cykelplaneringen svarar respondenten att de fått en del gehör i Göteborg:

"Bl.a. att cykeln är ett fordon och ej ska jämföras med gående. Cyklister ska separeras från gående så mycket som möjligt men absolut på pendelcykelvägar. Bredd på cykelbanor ses över men det ligger i framtiden det också. Vi har kontakt med"

tjänstemännen men det är ju politikerna som tar besluten hur mycket som ska satsas i kronor."

Respondenten förklarar att Cykelfrämjandet i Göteborg inte har något inflytande angående den mellankommunala cykelplaneringen men att det skiljer sig mellan de olika kretsarna. Ibland fungerar det och emellanåt inte alls. Angående vilken förbättringspotential som Cykelfrämjandet ser inom mellankommunal cykelplanering säger respondenten:

"Att se cykeln som ett fordon. Att prata med varandra över kommungränser. Att kunna ta med cykel på pendeltåg och bussar. De som ändå försöker möter stora hinder eller så går det inte alls. Vi gjorde ett test på pendeln Gbg-Stenungsund, det gick men det var satan så grinig personal."

Respondenten menar också att vid byggen av 2+1 vägar så måste man se till att cyklister kan passera eller bygga en cykelväg och skylta, och avslutar med:

"Cyklister betalar också vägskatt, när jag cyklar så står bilen hemma men skatten per dag ska betalas."

5.2 Göteborgsregionen

Aktörerna som varit delaktiga från Göteborgsregionen och som beskrivs är Trafikverket Region Väst, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund, Göteborgs stad, Mölndals stad och Partille kommun.

5.2.1 Trafikverket Region Väst

Synen på samverkan, ansvar och hinder

Intervjun gjordes med en utredare för hållbara transporter och resor på Trafikverket i Region Väst. Intervjupersonen menar att Trafikverket främst samverkar med Västra Götalandsregionen (VGR) och med kommunerna på strategisk nivå. Trafikverket samverkar även med kommunerna genom kommunalförbunden. Samtalen med kommunerna sker kontinuerligt om vad de har på gång.

Om det är begränsande med många inblandade aktörer, säger den intervjuade:

"Det är inget begränsande för oss, för det är ju VGR som gör själva planen och har pengarna. Oftast är det på den regionala vägen som den mellankommunala cyklingen sker, det är den tolkningen jag har gjort(...) Vi kan planera hur mycket som helst men finns det inga pengar så kan vi aldrig verkställa det(...) Men det är framförallt VGR som vi har diskussion med när det gäller pengar, planer och potter men GR är med i diskussionen. Jag tycker det är väldigt klart och tydligt hur vi jobbar."

Angående medfinansieringen så varierar det mellan länen, VGR har valt en medfinansiering om 50-50, där kommunerna och VGR ska bekosta hälften var.

"Det är oftast vid det regionala vägnätet som man som kommun vill bygga cykelinfrastruktur och då blir det medel från den regionala infrastrukturplanen och där så "kräver" man medfinansiering av kommunerna för att detta skall kunna ske. Detta kan bli ett hinder för de kommuner som ej har råd(...) Detta krävs bara för cykel men ej

för t.ex. bilvägar. Politiska beslut som gör att cykel missgynnas(...) Det är vi som är utförare av planen så det uppfattas som att det är Trafikverket som kräver det."

Som möjliga förbättringar i sin egen organisation menar intervjupersonen att det är viktigt att planera utifrån cyklistens behov från början och att cykel frågan ska bäras med i varje beslut som tas. Däremot är det så att ju mer som byggs desto mer ska ha drift och underhåll, vilket också är en kostnad för kommunerna och kan bli ett hinder. Det ska också vara tydligt vilken typ av cykling man vill ska öka. Den intervjuade menar att politiken inte följer det som sagts:

"Man pratar om cykel som eget trafikslag och hållbart samhälle men tittar man på olika politiska beslut så går de åt ett annat håll(...) E20 är en nationell väg som egentligen finansieras ur nationell plan där Trafikverket har gjort en åtgärdsstudie som visar att det kanske räcker med en 2+1 väg för det behovet och den trafiken som finns där osv. Men VGR vill ha en annan standard, de vill ha fyrfältsväg eller motorväg. De har uppvakttat infrastrukturministern, de är villiga att satsa pengar från den regionala planen för att bygga upp en annan standard på en nationell väg än vad Trafikverket anser behövs."

Den intervjuade hoppas att man skulle våga mer politiskt och att den regionala cykelplanen ska vara modig.

5.2.2 Västra Götalandsregionen

Västra Götalandsregionen (VGR) är länsplanupprättare och hanterar politik och budget inom länet, de har tagit fram ett förslag till regional infrastrukturplan 2014-2025 som nu är på remiss. VGR föreslås som regional cykelsamordnare och de kommer även i senare skede ta fram en regional cykelplan (Västra Götalandsregionen 2013).

Ett uttalat mål i den regionala infrastrukturplanen är ökade möjligheter att över kommun- och regiongränser arbetspendla (Västra Götalandsregionen 2013). Både vardagscykling som pendling och cykelturism framhäver VGR som viktiga, med tyngd i trafiksäkerhet och beteendepåverkande åtgärder för att öka antalet cyklister.

Synen på samverkan, ansvar och hinder

Den intervjuade på Västra Götalandsregionen arbetar med regional utveckling och infrastrukturfrågor och säger att VGR främst samarbetar med Trafikverket, länets fyra kommunalförbund och med kommunerna. Inför nya planer brukar dialogmöten ske i brett samarbete med kommuner, ovan nämnda organisationer och intresseorganisationer.

Den intervjuade på VGR tycker samverkan fungerar väl och att den breda geografiska och politiska skalan skapar en bra förankring:

"Så det är en god samverkansform, jag tycker kommunalförbunden tänker helhet. Det är ju vår roll som företrädare VGR att tänka regional nytta, vad är bäst för regionen som helhet."

Den intervjuade anser att VGR för en bra dialog med Trafikverket, de har ett positivt samarbetsklimat och de träffas ofta. Kontakt med kommuner sker genom Trafikverket som är utförare och VGR håller sig på en strategisk nivå med beslut om budget och åtgärder.

Angående ansvarfördelning säger den intervjuade att VGR tidigare inte jobbat så mycket med cykel men att det är ett växande område. De ska ta fram en regional cykelstrategi och cykelplan där VGR kommer ta mycket ansvar. Intervjupersonen menar att det är bra att VGR ska ta fram cykelplanen eftersom det blir demokratiskt förankrat. Men att de sedan inte blandar sig i frågor av kommunal karaktär.

"Det ligger i tiden att vi ska satsa mer på cykel, och ska det hända någonting så är det vi som behöver ta den bollen. Så det ligger mycket hos oss helt enkelt tror jag."

Gällande hinder inom mellankommunal cykelplanering säger den intervjuade att de är få personer som arbetar med infrastrukturfrågor och att resurser är ett hinder.

"Det finns inte brist på idéer på vad man ska göra ofta utan det är resurserna som inte räcker till alla önskemål. I konkurrens med medel till andra åtgärdsområden inom infrastrukturen så måste man försöka vara effektiv."

Den intervjuade menar att intresset inte byggs på en dag och att det kanske inte är cykel man haft i åtanke i första hand gällande arbetspendling och regional utveckling. Olika politiska prioriteringar kan vara hinder.

"Nu blåser det sådana vindar kan man säga där man tänker att cykel skulle kunna vara ett reellt alternativ för arbetspendling och andra typer av resor i vardagen."

Avslutningsvis framhåller den intervjuade övriga punkter som bör beaktas, såsom hinder som gör att medborgare inte väljer cykeln, och att ta in mer av cyklisternas perspektiv i planeringen.

5.2.3 Göteborgsregionens kommunalförbund

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) är ett av fyra kommunalförbund i Västra Götalands län och utsett till regionplaneorgan för länet som bland annat ska samordna så att Göteborgsregionens intressen bevaras inom trafikplaneringen i länet. GR är en samverkansorganisation med tretton medlemskommuner med uppdrag att vara ett forum för idéer och erfarenheter samt att fungera som ett organ för samverkan mellan kommuner (Göteborgsregionens kommunalförbund 2014).

Synen på samverkan, ansvar och hinder

Den intervjuade arbetar på GR planering och menar att GR har en rad samarbeten och projekt om cykling och cykelplanering med kommuner och organisationer. *Mobility Management*, beteendepåverkande åtgärder är något som de jobbar mycket med.

"Vi har en roll som regionplaneorgan att uppmana och lyfta hållbarhetsperspektivet och det regionala perspektivet. Vi lyfter fram hur kommuner löst möjligheter till hållbart resande i deras detalj- och översiktsplaner men vi gör ingen uppföljning på det för att se hur det faktiskt blir och hur väl de tar till sig det som vi skriver."

Angående ansvarsfördelning menar den intervjuade att helheten är allas ansvar och det spelar ingen roll vems marken är när det är ett sammanhängande nät man vill åt. Dock är det komplext med "många kockar inblandade" och dialogen är inte alltid friktionsfri, det är ganska oklart vem som ansvarar för vad och hur finansieringen ska gå till.

GR menar att kommuner behöver lyfta blicken och se vad som händer på andra sidan kommungränsen. De bör också ha ett större ansvar gällande regional planering, men att de inte kan ansvara för genomförande, det ligger helt och hållet hos kommunerna, menar intervjupersonen.

Som hinder inom GR ser den intervjuade risken för att politiker tycker det är för kostsamt, och att det därför är viktigt med ett kunskapsunderlag. Något som kommunerna i GRs nätverk har efterfrågat är att diskutera med andra kommuner innan man fastslår budget. Då syns om något kan samordnas eller ändras i prioriteringen vilket även gäller drift och underhåll. Nyttan att satsa på kommunövergripande stråk bör synliggöras.

"Man märker att när kommunerna börjar prata med varandra så finns det potential, men idag finns inget sådant strukturerat arbete."

5.2.4 Göteborgs stad

Göteborgs stad är liksom alla kommuner väghållare för det kommunala vägnätet. I Göteborgs stad är trafikavdelningen separerad från övriga förvaltningar vilket innebär att det finns en egen nämnd för trafikavdelningen (Mehner 2014). Göteborgs stad har ännu ingen cykelplan, remissversionen är ute från mitten av juni 2014 och den färdiga versionen förväntas vara klar i början av 2015, enligt cykelplaneraren i Göteborgs stad. Handlingsplaner för cykel uppförs varje år med mål och åtgärder (Trafikkontoret 2013). Under 2013 anställde Göteborgs stad en cykelplanerare.

Synen på samverkan, ansvar och hinder

Den intervjuade för Göteborgs stad är cykelplanerare och menar att de dels har samarbete med GR och deras relativt nya nätverk, men också med ett mindre nätverk med Göteborgs grannkommuner Partille, Mölndal, Härryda och Kungsbacka. Det finns inget formellt samarbete mellan kommuner om cykelplanering förutom nätverket mellan grannkommunerna, och de har möten cirka en-två gånger per år gällande informationsutbyte och ibland för att samordna utbyggnader, enligt intervjupersonen och beskriver ett exempel på när samarbetet mellan kommuner fungerat bra:

"När jag jobbade i Mölndal(...) det var cykelstråket som man önskade mellan tre kommuner(...) då fick vi till det här stråket från Göteborg till Mölnlycke trots att det gick igenom tre kommuner(...) den delen hade vi egentligen tänkt bygga lite senare för vi hade andra prioriteringar, men eftersom de andra kommunerna tänkte bygga tidigare så lade vi om vår planering. Så när det finns lite flexibilitet och när man är överens om prioriteringarna fungerar det oftast bra."

Angående ansvarsfördelning inom mellankommunal cykelplanering menar intervjupersonen att vissa kommuner som vill ha cykelbana på statliga vägar måste medfinansiera med femtio procent:

"Jag kan tycka att Trafikverket borde ta större ansvar och finansiera sina egna cykelvägar egentligen. Kommunerna har ju ansvar för planer och byggnationer där de är väghållare vilket är den största delen av cykelvägarna i kommunen. Just när man kommer till cykelbanor som går över kommungränser, det är ju relativt ofta ändå som det är Trafikverket som är ansvariga då de ofta ligger lite längre ut så att säga."

Den intervjuade säger att samarbetet kan förbättras genom framtagandet av den regionala cykelplanen och att gemensamt få tydligare prioritering av de processer som ska byggas ut, och att det finns en överenskommelse. Olika parter med olika prioriteringar och plötsliga ändringar i budget anser intervjupersonen vara hinder. Annars kan målkonflikter vara komplicerat:

"I trafikstrategin finns det uttalat att vi ska prioritera centrala Göteborg och detta kan stå i konflikt till mellankommunal planering(...) Vi har haft en sådan diskussion nu hur viktigt det är att bygga ut en cykelbana som går ut till Kungälv som vi ska medfinansiera med Trafikverket kontra att satsa på de centrala delarna vilka faktiskt står i trafikstrategin att vi ska prioritera."

Som förbättring menar intervjupersonen att det bör finnas en långsiktig utbyggnadsplan för cykelplanering så man vet vad som skall åstadkommas.

"Nu när vi gör Göteborgs stads cykelplan är ju kommunikation och påverkan en del av den och då poängterar vi också att det är viktigt att vi planerar för Mobility Management-åtgärder i ett tidigt skede när vi bygger ut, inte att det kommer efteråt, utan det är med i planeringen från början."

5.2.5 Mölndals stad

Mölndals stad är grannkommun till Göteborg och har både en gällande cykelstrategi 2010-2014 och en cykelhandlingsplan 2011-2015 med specificerade mål och åtgärder. Huvudcykelnätet ska vara av hög kvalitet och binda samman dels kommunens olika områden men även med angränsande kommuner. Cykelstrategin togs fram i samverkan med cyklister och andra intressenter för att försäkra sig om att ta hänsyn till de behov och önskemål som finns i kommunen (Mölndals stad 2010 s8).

Mölndals stad arbetar i flera projekt för att främja hållbara arbetsresor. Ett projekt är Nordiska cykelstäder som ska främja hållbara resvanor till och från arbete och skola där sammanlagt åtta kommuner deltar från Sverige, Danmark och Norge (Mölndals stad 2014). Projektet är delfinansierat av EU och Interreg IVA Öresund-Kattegatt-Skagerakk.

Synen på samverkan, ansvar och hinder

Intervjun gjordes med en trafikingenjör på Mölndals stad som arbetar med extra fokus på hållbart resande och beskrev kommunens samarbete gällande mellankommunal cykelplanering:

"GR har ju startat ett nätverk för cykling, för GR-kommunerna. Vi har även träffar med Trafikverket när det gäller både ett nätverk för strategiska frågor och även ett nätverk för operativa frågor, där cykelfrågor ingår. När det gäller kommunerna har vi inget formellt regelbundet samarbete(...) I samband med GR arbetet startade vi förra året en

grupp med Göteborg och deras angränsande kommuner där vi träffas minst en gång om året och diskuterar kommande investeringar."

Mölnbalds stad har arbetat för att andelen resor med cykel ska öka, bland annat i projekt gällande arbetsresor där kommunen tillsammans med stora företag har samarbetat för att främja hållbara arbetsresor (se avsnitt nedan om AstraZeneca).

En brist i mellankommunalt samarbete menar intervjupersonen var kommunikationen mellan Göteborg och Mölnbald, där Mölnbald inte vetat att Göteborg hade tänkt bygga cykelbana fram till deras kommungräns.

"Vi hade ingen aning om att de skulle bygga, utan fick reda på det av cyklister som hörde av sig och frågade varför inte vi ska göra samma sak? Där hade det brustit i kommunikation mellan Göteborg och Mölnbald."

Angående ansvarsfördelning mellan aktörer menar intervjupersonen att Trafikverket inte riktigt tagit sitt ansvar på vägar där de formellt sett är väghållare.

"Kommunerna får väldigt mycket påstötningar om varför vi inte bygger cykelväg ute på landsbygden, men det är inte våra vägar, det är inte vi som äger dem. Det handlar kanske nånstans om att regionen eller GR ska ta en större roll i att utpeka de behov som finns mellankommunalt. Utpeka ansvaret och samordna det på något sätt så att det inte hamnar mellan stolarna hos Trafikverket och kommunerna som är väghållarna."

Hinder kan vara att det är flera parter inblandade vilket kan göra det svårt att få ihop arbetet, även begränsande budget för cykel på det nationella vägnätet utgör hinder.

Ett förslag på bättre ansvarsfördelning men intervjupersonen skulle kunna vara en aktör som kan prioritera på högre nivå, och önskvärt är att Trafikverket skulle kunna ha den rollen. VGR beslutar om budget i den regionala planen för cykelvägar och Trafikverket beslutar var pengarna ska läggas.

Ta in cyklisternas perspektiv i planeringsarbetet tror den intervjuade är viktigt. I nuläget har Mölnbald ingen organiserad grupp för att ta emot synpunkter utan det gör man till de som arbetar med frågorna.

AstraZeneca - aktör i näringslivet

AstraZeneca är en stor arbetsplats med cirka 2000 anställda i Mölnbald (AstraZeneca 2014a). Företaget arbetar på olika sätt med att minska miljöpåverkan där bland annat koldioxidutsläpp ska minska genom förbättrad energieffektivisering samt genom att förbättra de egna transportererna (AstraZeneca 2014b). Tillsammans med Mölnbalds stad har AstraZeneca deltagit i ett större projekt med sju andra företag i kommunen och arbetat för att gynna hållbart resande. Projektet RAM (Resor till och från Arbetsplatser i Mölnbald) syftar till att främja hållbara arbetsresor i Mölnbalds kommun (Mölnbalds stad 2010). Tillsammans med större företag ska kommunen arbeta för att gynna sådana resor. Trafikingenjör på Mölnbalds stad säger:

"Vi nätverkar sedan kanske 8 år med AstraZeneca i ett större sammanhang där nätverket innehåller 8 stora företag i Mölndal, det s.k. RAM-nätverket. Syftet med nätverket är att gemensamt skapa bättre förutsättningar för hållbara resor till och från arbetet(...) Just Astra har under åren utvecklat mycket bra saker för cykling, t ex cykelservice till alla anställda (servicen utförs under dagen medan de jobbar, och de får ett bra pris). De har också byggt en del cykelbana inne på sitt område, bättre omklädningsrum etc. De kommunicerar med sina anställda ofta och mycket kring hållbart resande, och har i ett projekt med oss (cykelvänlig arbetsplats) utsett en cykelinspiratör som ska jobba på olika sätt för att öka cyklingen."

RAM-nätverket har antagligen spelat roll i hur mycket AstraZeneca har gjort för sina anställda och i deras val av transporter.

5.2.6 Partille kommun

Partille kommun är grannkommun till Göteborgs stad, kommunen saknar trafikstrategi och cykelplan men arbetet med att ta fram en cykelplan är i startgroparna, enligt intervjupersonen.

Synen på samverkan, ansvar och hinder

Intervjun gjordes med ansvarig för kollektivtrafikfrågor i Partille kommun som beskrev samverkan som att kommunen samverkar med GR, VGR, andra kommuner och i finansieringsprojekt med Trafikverket. Men främst med GR och ett litet nätverk bestående av Göteborgs grannkommuner där nätverksträffarna fungerat bra. Något som inte varit lika bra är när andra prioriteringar blir överordnade.

"T.ex. när vägsatsningar prioriteras. Trafikverket känner ej ansvar vilket ger samverkanssvårigheter. Det känns som om cykelfrågan fortfarande kanske inte har fått de ekonomiska musklerna som man skulle vilja, det blir ofta så att de följer andra projekt. När man ändå ska bygga om en väg så bygger man också cykelväg för det ska man göra, det motiveras inte alltid av egen kraft."

Intervjupersonen menar att helheten kring samverkan fungerar ganska dåligt men att det inom kommunen är tydligt. Ett samverkansavtal som klargör ansvar vore bra.

"Jag har erfarenhet från kollektivtrafiksidan och där skrevs det ganska tidigt ett samverkansavtal med de som var med(...) Något likande på cykelsidan tror jag hade varit framgångsrikt där man anger att alla har en ansvarig fråga om vad vi har för mål med samarbetet."

Vidare menar intervjupersonen att Trafikverket och GR bör få ett tydligare ansvar.

"Jag tror att Trafikverket hade behövt tydligare instruktioner, det känns som att Trafikverket i olika delar av landet tar denna fråga på olika stort allvar. Man borde få ett tydligare ansvar. Egentligen tror jag det handlar om trafikslaget som sådant, att man behöver lyfta upp det som ett transportmedel och inte som en fritidssysselsättning. Då är det Trafikverkets fråga som jag ser det. GR kanske snarare är den mellankommunala nivån om samverkansavtalet, de skulle kunna få ett tydligare uppdrag att driva frågan. Mycket blir inom den egna kommunen, och där fungerar det

väl ganska bra, men just med att driva en gemensam utveckling och att samordna frågorna just med resande över kommungränser."

Förslag på förbättrad ansvarsfördelning skulle kunna vara en gemensam strukturbild som tas fram, denna skulle sedan GR kunna hänvisa till och samtidigt agera som pådrivare menar intervjupersonen. Även ett ömsesidigt ansvar skulle kunna fångas upp i en gemensam överenskommelse.

Frågan har låg prioritering inom den egna organisationen, vilket innebär både låg budget och att det saknas personalresurser, cykel frågan är nu inbakad i en tjänst som hanterar många andra saker. Intervjupersonen menar att de jobbar mycket med fysisk planering och inte så mycket med *Mobility Management* vilket inte hinns med, det hade dock varit värdefullt. Något annat som intervjupersonen lyfte fram som viktigt att utveckla var kopplingen mellan kollektivtrafik och cykeln.

"Att ta med cykeln på tåget tycker jag är lite en förbisedd fråga. Man kan nog få ganska stor resandeutveckling med kollektivtrafik när man kopplar ihop cykel och tåg(...) Gemensamt lånecykelsystem, det är inte direkt användarvänligt om man ska ha olika system utan det logiska vore om man registrerar sig en gång i princip."

5.2.7 Sammanfattande punkter för Göteborgsregionen

- ❖ Har samverkansorganisation, GR
- ❖ Samverkan, men ingen formell regelbunden sådan
- ❖ Mindre storstadsnätverk har informell samverkan
- ❖ Ingen regional plan än, VGR lite nybörjare på cykel frågor
- ❖ Arbetar någorlunda brett med *Mobility Management* i storstadsregionen
- ❖ Oklar ansvarsfördelning mellan regionala aktörer GR och VGR
- ❖ Många aktörer anser flera - ger rörigt intryck
- ❖ Kommunerna vill att Trafikverket bör få tydligare ansvar
- ❖ Mycket olika ambitioner och förutsättningar inom kommunerna
- ❖ Ta med cyklisternas perspektiv i planeringen
- ❖ Många gånger saknas person- och ekonomiska resurser

5.3 Stockholmsregionen

Aktörerna som varit delaktiga från Stockholmsregionen och som beskrivs är Trafikverket Region Stockholm, Stockholms stad och Huddinge kommun. Även en kortfattad beskrivning ges om regional aktör i Stockholmsregionen.

5.3.1 Trafikverket Region Stockholm

Stockholmsregionen är den enda av storstadsregionerna som har en regional cykelplan. Planen är helt ny och togs fram under samverkan och var delvis finansierat från EU:s strukturfond regional fonden (Trafikverket Region Stockholm m.fl 2014). I korta drag tar den regionala cykelplanen upp bland annat regionens förutsättningar, förslag på regionala cykelstråk, utformningsprinciper och riktlinjer för vilken standard cykelstråken bör ha såsom

cykelparkering, vägvisning och underhåll. Planen tar även upp kombinationsresor mellan kollektivtrafik och cykel.

Planen togs fram i bred samverkan mellan Trafikverket, Länsstyrelsen, regionplaneorganet Tillväxt, miljö och regionplanering och Trafikförvaltningen samt länets kommuner och intresseorganisationer.

Synen på samverkan, ansvar och hinder

Enligt respondenten som är långsiktig planerare på Trafikverket Region Stockholm beslutades att den regionala cykelplanen skulle drivas av regionens väghållare, vilka är Trafikverket och kommunerna, representerade av Kommunförbundet Stockholms län (KSL 2014). Samarbetet ämnar fortsätta efter den regionala planen specifikt för genomförandet av den regionala cykelplanen, en process som kallas regional cykelförklaring. Syftet med cykelförklaringen är att kommuner och regionala planeringsaktörer gemensamt ska ansvara för hur satsningar på cykel ska realiseras, exempelvis finansiering, vem som sköter vad och vad som skall prioriteras (KSL 2014).

Förslag på ansvarsfördelning är något som de håller på att diskutera inom ramen för den regionala cykelförklaringen. Men i samarbetet för framtagandet av den regionala cykelplanen har Trafikverket haft en större roll än i andra regioner.

"Troligen beroende på att vi inte har något regionförbund eller region, som i Skåne eller Västra Götaland. Det finns inte EN naturlig part som kan ta dessa frågor, alla behöver hjälpas åt och gå lite utanför det egna ansvarsområdet."

Vad som anses vara hinder inom Trafikverket är att cykel frågan har en oklar profilering och det finns osäkerheter kring hur Trafikverket ska arbeta med cykel frågan. Juridiska hinder finns vad gäller marklösen och om cykelbanor tillhör kommunal eller statlig väg.

"Det s.k. "funktionella sambandet" håller dock på att diskuteras vidare och praxis kan utvecklas att omfatta ett vidare begrepp. Det ska alltså bli lättare att i större utsträckning nyttja väglagen för byggande av cykelväg som inte går precis längs med en statlig bilväg."

För första gången har ett cykelobjekt blivit namnsatt i nationell plan i Trafikverket Region Stockholm vilket är en stor framgång menar respondenten. Men det har även gett framgångar i regional åtgärdsplanering.

"Detta arbete kan utvecklas och förbättras ytterligare inför kommande planeringsomgångar. Intern kommunikation om vilka positiva effekter cykling bär med sig och hur alla kan tänka cykel inom sitt ansvarsområde kan också behövas. Det innebär alltifrån fysiska förbättringsåtgärder som förenklar för cykelframkomligheten inom stora projekt till förbättrad drift och underhåll och krav i upphandlingar."

Andra förbättringar enligt respondenten är att det behövs en probleminsikt och att samverka mellan olika områden tillsammans med externa parter.

5.3.2 Regionalt organ i Stockholm

I Stockholmsregionen skiljer sig den regionala planeringen från de övriga två regionerna som tas upp i uppsatsen. Stockholms län har Länsstyrelsen som ansvarig aktör för regionala tillväxtfrågor, de tar fram länsplaner om regional infrastruktur och de är tillsammans med Trafikverket regionala planupprättare (Länsstyrelsen Stockholm 2014). Däremot arbetar förvaltningen Tillväxt, miljö och regionplanering inom landstinget med regional planering och är så kallat regionplanekontor (SLL 2014). Kommunförbundet Stockholms län arbetar tillsammans med Trafikverket för att ta fram cykelförklaringen, som ska förklara åtgärder i den regionala cykelplanen (Trafikverket Region Stockholm et al. 2014).

5.3.3 Stockholms stad

Stockholm stads gällande cykelplan antogs 2012 och tar upp pendlingsstråk och regionala stråk som sammanlänkade stråk mellan stadsområden och kranskommuner (Stockholms stad 2012). I Stockholms stad är trafikavdelningen separerad från övriga förvaltningar och har därför en egen nämnd (Stockholms stad 2014).

Synen på samverkan, ansvar och hinder

Respondenten är trafikplanerare i Stockholms stad och menar att det sker en bred samverkan mellan aktörer när det gäller cykelplaneringen i Stockholm. Det finns en överenskommelse om att samarbeta, det förs diskussioner kring ekonomi, förutsättningar, tidplan mm. Politiska beslut tas om att gå vidare, avtal skrivs och senare utförs det som planeras att byggas. Så beskrivs arbetet kring samverkan av intervjupersonen.

"Stockholm angränsar till 10 kommuner och cykelvägnätet ska binda ihop hela regionen, därmed måste vi samarbeta med andra väghållare. Vi samarbetar också med övriga aktörer som kan bidra till att cyklingen ökar eller förbättras för de cyklister som finns. T ex kollektivtrafikhuvudmän, fastighetsägare, byggherrar m.fl. I Stockholms cykelplan är det utpekade att det här samarbetet är viktigt för att cykling ska fungera i sin helhet."

Flera goda exempel finns på samverkansprojekt vilka har enhetlig utformning över kommungränser. Dock uppstår även situationer då kommuner har olika prioriteringar vilket gör det svårare.

"Det uppstår alltid svårigheter när två angränsande kommuner har olika ambitioner för cykelutvecklingen. Den ena kommunen kan se behov av breddning av en cykelväg medan den andra inte prioriterar resurserna på att bygga om befintlig infrastruktur(...) Det finns ingen övergripande funktion som går in och säger att gatan ska ha cykelbana..."

Stockholms stad har ett tydligt uppdrag att gynna regional cykling, därför är mellankommunalt samarbete viktigt. Dock är kommunallagen begränsande.

"Vi får ju t ex inte finansiera en cykelväg i en annan kommun även om den är till störst gagn för Stockholms invånare. Vi är därmed beroende av att den andra kommunen vill lägga sina pengar på en länk där behovet inte är störst och som kanske inte är den kommunens högsta prioritet."

Om varje kommun och väghållare har ett regionalt fokus skulle det enligt respondenten underlätta avtalsskrivningar, exempelvis att avtal skrivs för att bygga flera cykelbanor som gynnar alla inblandade parter.

5.3.4 Huddinge kommun

Huddinge kommun strävar efter högre andel cyklister och att cykeltrafiken ska prioriteras och integreras i övrig planering, de har delat upp sin trafikstrategi i nio olika planer med bland annat cykelplan, parkeringsplan och *Mobility Management*-plan (Huddinge kommun 2013).

Synen på samverkan, ansvar och hinder

Enligt respondenten från Huddinge kommun har de samarbete med andra när sådant behov finns och att det sker genom kontakt med berörd myndighet om avstämning och synpunkter på föreslagen åtgärd. Angående ansvarsfördelning menar respondenten att ansvaret ligger hos kommunerna oavsett om cykelvägen är lokal eller binds samman med en grannkommun.

"Cykelvägar som saknas utmed statliga länsvägar och Europavägar borde det finnas ett större ansvar för från den statliga väghållaren att ta fram."

Som hinder utanför den egna organisationen menar respondenten att det saknas ekonomiska medel för att genomföra åtgärder samt att intresse från regional aktör saknas.

"En regional cykelplan är en bra början att påvisa behovet av utbyggnad som ska samordnas."

5.3.5 Sammanfattande punkter för Stockholmsregionen

- ❖ Bred samverkan
- ❖ Regionen har en regional cykelplan
- ❖ Tydlighet att gynna mellankommunal cykelplanering
- ❖ Medvetenhet om mellankommunal cykling i kommuners cykelplaner finns
- ❖ Finns inget naturligt regionalt organ
- ❖ Aktörer med olika ambition försvårar arbetet
- ❖ Trafikverket Region Stockholm verkar ha större roll än i andra regioner
- ❖ Trafikverket efterfrågar tydligare direktiv att jobba med cykel frågan
- ❖ Efterfrågar regionalt fokus i cykel frågan hos alla aktörer

5.4 Malmöregionen

Aktörerna som varit delaktiga från Malmöregionen och som beskrivs är Trafikverket Region Syd, Region Skåne och Malmö stad. Även Hållbar Mobilitet Skåne beskrivs.

5.4.1 Trafikverket Region Syd

Synen på samverkan, ansvar och hinder

Respondenten från Trafikverket Region Syd arbetar med planering av cykelinfrastruktur och strategiska frågor om cykel. Trafikverket Region Syd samverkar med kommuner, Region Skåne och Länsstyrelsen. Samarbetet kan vara exempelvis medfinansiering och med regionen diskuteras prioriteringar då de flesta cykelvägar byggs med medel från regional plan.

Samarbetet fungerar väl vid nästan alla cykelvägar, ett exempel på när det inte har fungerat är från Lund/Staffanstorp.

"Vi tillsammans med Lunds kommun och Staffanstorp skulle bygga en cykelförbindelse. Brist på bra kommunikation och avstämning orsakade att det nu ligger en halv cykelväg (bara i Lunds kommun). Kompletteringen tar längre tid än förväntad. Orsaken av detta problem ligger inte så mycket i att det är två kommuner som är berörda men mer i att cykelvägen i Lund är byggd som en kommunal cykelväg och inte som en statlig."

Andra gånger när det krockar, menar respondenten, är när en cykelväg prioriteras av den ena kommunen men inte den andra vilket gör det svårt att driva eftersom man vill ha medfinansiering från kommunerna. Ansvarsfördelning menar respondenten är mycket komplicerad mellan Trafikverket och regionen, och mellan Trafikverket och Länsstyrelsen är ansvarsfördelningen opraktisk.

"I allmänhet är det för många kockar i cykelinfrastruktursoppan. Tre regionala parter och kommunerna. Framförallt mellan de regionala parterna (Trv, regionen och Länsstyrelsen) mycket överlapp i cykelfrågorna. Om du menar enbart den fysiska planeringen då är det framförallt ansvarsfördelningen mellan regionförbund och Trafikverket som ibland är oklar. Eller man kan säga att man varje gång måste komma överens om ansvarsfördelningen."

Vidare förklarar respondenten att trafiksäkerhetsfrågan tillhör Trafikverket men att de inte kan bestämma själva var längs med statliga vägar de vill bygga cykelvägar eftersom regionen är beslutande organ. Och Länsstyrelsen är ansvarig för hastigheter men Trafikverket för trafiksäkerhet.

"Detta är en viktig fråga när det gäller en säkrare miljö för cyklister..."

Angående förbättring menar respondenten att Trafikverket bör ta ett större ansvar och att regionförbunden avsätter pengar och överlåter vart det ska byggas till Trafikverket.

"Det skulle underlätta om den regionala budgeten för cykelvägar skulle vara mycket större så att man inte behöver kräva kommunal medfinansiering (som vi ofta göra gör, annars blir det inte byggt så mycket). Eller väldigt tydliga principer om medfinansiering. I många län är det en förhandlingsfråga för varje objekt som kräver tid om samråd med kommunen. En egen pott för Trafikverket för regionala cykelvägar, som kan användas i fall trafiksäkerheten är i riskzonen. Eller som jag skrev att regionförbundet inte blandar sig i vilka cykelvägar som ska byggas, men bara bestämmer en total pott. Det blir väldigt krångligt om de blandar sig i detaljer eftersom det inte är de som hanterar den ekonomiska planeringen."

Något annat som respondenten tillägger är att det inte är krångligare om en cykelväg går genom en eller två kommuner, det krävs extra samråd men inte mycket mer. Det som är krångligt är fördelningen mellan regionförbunden och Trafikverket. Ett annat hinder med mellankommunal cykelplanering är om den ena parten inte vill medfinansiera och den andra parten inte vill ta deras kostnader, då blir cykelvägen inte av.

5.4.2 Region Skåne

Region Skåne har det samordnande ansvaret för den regionala utvecklingen i Skåne (Region Skåne 2012).

Synen på samverkan, ansvar och hinder

Enligt respondenten som är infrastrukturstrateg på Region Skåne samverkar de med kommuner, Trafikverket och Länsstyrelsen mer eller mindre omfattande. Regionen har exempelvis tagit fram Cykelvägsplanen för Skåne tillsammans med Trafikverket. De jobbar med *Mobility Management* tillsammans med kommunerna. Samarbetet har fungerat väl vid framtagandet av cykelvägsplanen menar respondenten.

"En sak som jag tycker skulle kunna bli bättre är samverkan för att skapa attraktiva, och tillräckligt stora, cykelparkeringar vid bytespunkter för kollektivtrafik."

Gällande ansvarsfördelning menar respondenten att kommunerna samarbetar på ett bra sätt men att kollektivtrafikhuvudmannen bör ta ett bättre grepp om cykelparkeringar.

För tredje gången har Region Skåne tagit fram en cykelvägsplan i vilken om- och nybyggnation av cykelväg hanteras längs med skånska statliga vägar (Region Skåne 2013). Även en ny regional transportinfrastrukturplan har tagits fram för samma tidsperiod, 2014-2025. Framtagandet av cykelvägsplanen har baserats på kommunernas inspel och regionala kunskapsunderlag som del i en omfattande inventering i Skåne län (Region Skåne 2013). I gällande cykelvägsplan finns mål om att årligen bygga cirka 40 kilometer cykelväg, i samfinansiering med kommuner (Region Skåne 2013). Den första cykelexpressrutten i Skåne ska gå mellan Malmö och Lund där 10 miljoner kronor avsätts för detta ändamål i regional plan (Region Skåne 2013).

5.4.3 Hållbar Mobilitet Skåne

HMSkåne är ett regionalt centrum för hållbara transporter som samarbetar med bland annat Region Skåne, Trafikverket Region Syd och Länsstyrelsen i Skåne län (Hållbar Mobilitet Skåne 2013). De anordnar projekt och tillgängliggör mötesplatser för samverkan där idéer och erfarenheter kan utbytas. Öresund som cykelregion var ett projekt där HMSkåne var en av drivande aktörer (Hedlund red. 2013). Projektet pågick mellan 2010 och 2012 och var ett samarbete mellan totalt 13 aktörer från Själland och Skåne, det finansierades delvis via ett EU-program som hjälpte till att stärka social och ekonomisk utveckling genom att stödja samarbete över nationsgränser (Europeiska regionala utvecklingsfonden 2014). I projektet identifierades några viktiga faktorer för att uppnå ökat resande med cykel och som kan kopplas till mellankommunal cykling:

- Ett sammanhängande cykelvägnät
- Cykelreseplanerare för hela regionen som inkluderar kombinationsresor
- Genomföra fler kampanjer
- Satsa på cykelexpressrutter för att öka medellång pendling (Hållbar Mobilitet Skåne 2013).

5.4.4 Malmö stad

Malmö stad antog sin första cykelplan redan 1976 och stadens ambition är nu att vara en internationellt etablerad cykelstad (Malmö stad 2012). Malmö stad som har en samordnad förvaltning med stadsbyggnadsnämnden som ansvarar för stads- och trafikplanering samt boende och byggande (Malmö stad 2014).

Malmö stad har tillsammans med Lunds kommun tagit fram en vision och strukturbild för en sammanhängande och växande region med bland annat utbyggd infrastruktur och supercykelväg.

Synen på samverkan, ansvar och hinder

Respondenten för Malmö stad säger att samarbete sker med andra kommuner och med Trafikverket. De skriver avsiktsförklaringar för gemensamma satsningar, förbereder särskilda driftsavtal och att samarbetet fungerar bra vid diskussion om inventeringsmaterial.

"Trafikverket har samordningsansvaret och ska driva frågan men även de större kommunerna måste inse att de har fördel av detta då de utgör slutmålet för många pendlare. Endast en kommun kan inte driva processen framåt, speciellt inte när cykelvägen går över kommungränserna."

Aktörer som enligt respondenten behöver ta ett större ansvar är Region Skåne och Hållbar Mobilitet Skåne. Hinder inom organisationen är ledningen och utanför organisationen segstarten hos Trafikverket.

Förslagsvis skulle samordningsansvaret för mellankommunal cykelplanering kunna ligga hos Region Skåne och utbyggnadsansvaret hos Trafikverket. Och att tillsätta en samordningsansvarig för varje mellankommunala stråk anses vara en förbättring.

5.4.5 Sammanfattande punkter för Malmöregionen

- ❖ Har samordnad förvaltning för stads- och trafikplanering samt boende och byggande
- ❖ Samverkar
- ❖ Cykelvägsplanen, en alternativform av regional cykelplan
- ❖ Stor potential som större cykelregion, samverkar med Danmark
- ❖ Komplicerad och opraktisk ansvarsfördelning mellan Trafikverket, Region Skåne och Länsstyrelsen
- ❖ Aktörerna anser att det är för många regionala aktörer inblandade
- ❖ Aktörer anser att Region Skåne och Hållbar Mobilitet Skåne bör ha större ansvar
- ❖ Trafikverket vill få större ansvar och en egen pott för regionala vägar
- ❖ Efterfrågar samordningsansvarig för Malmöregionen
- ❖ Bättre koppling mellan cykelparkering och kollektivtrafik

5.5 Internationell utblick

Många faktorer spelar roll för cykelplaneringen såsom kultur, ekonomi, historia, politik och rumsliga aspekter (Koglin 2013), därför ska sådana aspekter beaktas vid jämförelser. Syftet

med att lyfta fram internationella exempel är i uppsatsen för att få inblick i några faktorer som i detta fall kan ses som betydelsefulla. För att få en bild av hur cykelplanering över kommungränser kan se ut utanför Sverige inkluderas i uppsatsen exempel från Köpenhamn och Utrecht.

5.5.1 Köpenhamn

Tillsammans med Själland och Skåne ingår Köpenhamn i Öresundsregionen. I Köpenhamn, som är känd för sin cykelfrämjande planering, har avdelningen för transport alltid legat under förvaltningen för teknik och miljö som hanterar allt från miljö, vägar och trafik till regional planering och urban förnyelse (Koglin 2013). Den politiska ledningen i förvaltningen är en och samma och cykling är integrerat i transportplaneringen i stadens alla plandokument, det sker på så sätt mer samarbete mellan planerare i Köpenhamn och cykling är med i planeringen från början. *Cyklistforbundet* i Danmark, motsvarigheten till Cykelfrämjandet, är en pådrivande intresseorganisation i cykelfrågor om bland annat säkerhet, kampanjer och olika aktiviteter (Cyklistforbundet 2014). Cyklisterna är i högre utsträckning en del av planeringen i Köpenhamn än i exempelvis Stockholm, menar Koglin (2013).

I både Danmark och Holland ansvarar den regionala myndigheten för policyvägledning, finansiering och i viss mån planering samt konstruktion av cykelinfrastruktur exempelvis mellan kommuner (Pucher & Buehler 2008). Vad som varit viktiga parametrar i danska och holländska städer är ett samordnat och mångfacetterat angreppssätt i cykelplaneringen. Samtidigt som dessa länder har infört policys som främjar cykelanvändning har de samtidigt haft restriktiva policys som inneburit att bilanvändning blivit dyrare och mindre bekvämt. Pucher och Buehler (2008) menar att det är en kombination av morot och piska som gjort cykling så framgångsrikt i Danmark och Holland. Detta är något som Köpenhamns stad själva lyfter fram genom följande citat ur stadens cykelstrategi:

"There is no one route to an increased modal share for bicycles. A broad array of initiatives must be put into place. Both physical and non-physical, both expensive and inexpensive." (City of Copenhagen 2011 s9).

För att höja andelen regionala cykelpendlare omkring Köpenhamn görs satsningar på ett smart trafiksystem på det regionala cykelvägnätet (City of Copenhagen 2011). Det är särskilt cykelpendlares behov som tillgodosetts genom att vägnätet till stor del består av supercykelbanor med så kallade *"green waves"* där cyklisterna i trafik korsningar blir prioriterade när en grupp cyklisterna närmar sig (Supercykelstier 2014). Satsningen är ett samarbete mellan Köpenhamn och fler än tjugo kommuner, det finns en hemsida med karta över cykelvägnätet där en jämförelse presenteras; en kilometer supercykelbana kostar mellan 1,4-2,9 miljoner danska kronor jämfört med en kilometer motorväg som kostar 70-100 miljoner danska kronor. Supercykelbanor är något som kommer mer och mer i Köpenhamn och kopplar samman övriga kommuner med huvudstaden (Koglin 2013). En annan cykelfrämjande åtgärd som Köpenhamn satsat på är att kombinera cykel med kollektivtrafik som ett konkurrenskraftigt alternativ till att resa med bil. I många fall är det redan tillåtet att ta med sig cykeln på kollektivtrafiken (City of Copenhagen 2011).

5.5.2 Utrecht

Ett annat exempel där man kommit förhållandevis långt med regional cykelplanering är Region Utrecht i Holland. Region Utrecht är ett samarbete mellan nio kommuner, inom provinsen Utrecht som har 26 kommuner, med syfte att förbättra livskvalitet, tillgänglighet och ekonomisk utveckling i regionen genom att underlätta mellankommunalt arbete (Bestuur Regio Utrecht 2014).

Herbert Tiemens arbetar för Region Utrecht med strategisk planering, han jobbar även för Fietsersbond, motsvarande svenska Cykelfrämjandet, och har mer än 20 års erfarenhet av cykelplanering. Han berättar att Region Utrechts nio kommuner har totalt cirka 640 000 invånare och det regionala organet i Utrecht hanterar både planering och ekonomi. För att kommuner i regionen ska kunna få pengar för regional cykelinfrastruktur måste de uppfylla de krav som sätts upp av regionen. Regionen kontrollerar även kollektivtrafiken enligt Tiemens.

"Each month the region has meetings about transport, with representatives from the municipalities, both officers and adjoints. Sometimes there is a lot to go through, and sometimes not."

I Holland samarbetar avdelningen för trafikplanering tillsammans med avdelningen för stadsplanering enligt Tiemens. Vid planering av cykelinfrastruktur är även Fietsersbond medverkande.

"The Cycling Union (Fietsersbond) is always present and plays a great role in bicycle planning. However the quality of the input of the Cycling Union varies, as they are depending on volunteers on local level."

På frågan om de har mellankommunal drift och underhåll svarar Tiemens:

"We don't have a systemized maintenance regionally, but we are working on it. We want to connect all municipalities in the region, connect them with cycle superhighways."

Han ger även ett exempel från staden Houten där det vanligaste transportmedlet är cykel och prioriteras i många fall före bilar.

"No money from Houten goes to car parking. The car parking that exist in the inner city are financed by shops."

För tillfället är framtiden osäker för den regionala nivån i Nederländerna då den antagligen kommer försvinna och flyttas till provinsnivå, menar Tiemens. Provinsen är mycket större och kan inte planera och kommunicera på det sätt som regionen kan. Däremot har provinsen mer legitim makt.

"It would probably be worse if the regions disappears."

När Herbert fick frågan om vad han först och främst skulle göra med cykelplaneringen eller cykelinfrastruktur i Göteborgs stad svarade han:

"The first thing I would do is starting with the management and maintenance. I noticed there is quite a lot of bicycle infrastructure, but it is often poor designed and maintained."

Avslutningsvis säger Herbert Tiemens att mer kan göras med *Mobility Management* då det är en aldrig sinande lösning.

5.5.3 Sammanfattande punkter för Köpenhamn och Utrecht

Se avsnitt 6.2 för gemensamma faktorer.

Köpenhamn:

- ❖ Förvaltningar samarbetar
- ❖ Regionen ansvarar för policyvägledning, finansiering, i viss mån planering samt byggnation
- ❖ Restriktiva policys för bil
- ❖ Cyklisterna spelar stor roll i cykelplaneringen
- ❖ Cykling främjas alltid i stadens stadsplanering
- ❖ Brett angreppssätt med många initiativ både kostsamma och billigare
- ❖ Satsa på cykelpendlare genom bl.a. *bicycle superhighways*
- ❖ Kombinerar cykel med kollektivtrafik, "ta med cykeln på tåget"

Utrecht:

- ❖ En region med färre kommuner är bra för samverkan
- ❖ Har ofta regionala möten
- ❖ Stadsförvaltningar samarbetar
- ❖ Regionen ansvarar för planering, ekonomi och budget till cykelplanering
- ❖ Restriktiva policys för bil
- ❖ Cykelfrämjandet spelar stor roll i cykelinfrastrukturplaneringen
- ❖ De satsar på mellankommunal drift och underhåll
- ❖ Bra att satsa på infrastruktur som finns genom bättre drift och underhåll
- ❖ *Mobility Management* är kostnadseffektivt och fungerar

6. Analys: Hur kan mellankommunal cykelplanering underlättas i storstadsregioner?

6.1 Nuläget för mellankommunal cykelplanering

För att svara på uppsatsens första frågeställning, *vilka hinder finns för mellankommunal cykelplanering idag?*, diskuteras samverkan och ansvar i nuläget samt de hinder som utmärkt sig under arbetets gång.

Aktörssamverkan

En fungerande mellankommunal cykelplanering är del i en regional struktur där samverkan och framförallt aktörers engagemang bör ses som viktiga resurser i det lokala planeringsarbetet, något som understryks av Phillip (2003). Dialog mellan aktörer som arbetar med mellankommunal cykelplanering i en storstadsregion är grundläggande för att så småningom kunna skapa en samverkansstruktur vilket Berntsson red. (2002 s137) tydliggör med citatet "*samtalet är den bästa planeringsmetoden.*"

Som Healey (2006) menar inom kommunikativ planeringsteori är det själva dialogprocessen som är viktig vilket innebär dialog mellan många aktörer där alla kommer till tals. I nuläget skiljer samverkan mycket inom respektive storstadsregion. Gemensamt är att Trafikverket kommunicerar med kommuner och vice versa gällande om- eller nybyggnation av cykelvägar, men kommunernas dialog mellan varandra varierar kraftigt. Dialog ska för bästa resultat ske både mellan kommunala förvaltningar samt mellan kommun, regional aktör och Trafikverket men även mellan kommunen och dess invånare (Hallgren & Ljung 2005).

I Göteborgsregionen finns en relativt ny samverkansorganisation, GR, ett nätverk där kommuner möts och utbyter kunskap. Liknande organisation är Hållbar Mobilitet Skåne som är regionalt centrum för hållbara transporter, detta trots att endast en av respondenterna nämnde dem som aktör. Genom att dessa aktörer finns visas avsikter i att utveckla regionernas samverkan mellan kommuner. Göteborgsregionen är den enda av storstadsregionerna där det tydligt framgått att det finns ett informellt nätverk för kommunerna (tabell 1), vilket enligt de intervjuade verkar fungera väl.

Tabell 1: Beskriver de aktörer som samverkar på något sätt inom varje storstadsregion. Kommuner finns med två gånger då det i Göteborgsregionen även fanns ett informellt kommunalt nätverk.

<i>Samverkan</i>	Kommuner formellt	Kommuner informellt	Region	Trafikverket	Länsstyrelsen
Göteborgsregionen	×	×	×	×	
Stockholmsregionen	×			×	
Malmöregionen	×		×	×	×

Kanske kan liknande regioner inspireras av ett sådant nätverk för deras kommunala samverkan. Den regionala aktören, VGR, i Göteborgsregionen har stort ansvar och inflytande i den mellankommunala cykelplaneringen, men aktören har lite erfarenhet av cykelfrågor vilket är intressant då deras organisation ansvarar för att ta fram en kommande regional cykelplan. Samverkan finns mellan olika aktörer i Göteborgsregionen (tabell 1) men en systematiserad samverkan behövs för att så förankrat som möjligt ta fram den kommande

regionala cykelplanen. Här kan Göteborgsregionen inspireras av Stockholms regionala cykelplan, hur de har gått tillväga i planprocessen och ta lärdom av bra och mindre bra erfarenheter.

Stockholmsregionen har till skillnad från de andra studerade storstadsregionerna en regional cykelplan och det finns en stor medvetenhet kring att mellankommunal cykling ska gynnas och det upplevs som mer självklart. Stockholmsregionen har fler angränsande kommuner, större befolkning och således fler pendlare vilket sätter press för att verka för mellankommunal cykling. Stockholmsregionen har mycket samverkan mellan kommuner och Trafikverket men mindre med regionen (tabell 1). Enligt respondenterna nämndes endast den regionala cykelplanen som samverkan med regionala aktörer. Intrycket är dock att de inte riktigt saknar en stark regional aktör.

Malmöregionen är också unik på det vis att den ligger i Öresundsregionen och har därför naturliga samarbeten med Danmark i olika projekt inom Öresund som cykelregion. Samverkan finns mellan alla aktörer i Malmöregionen på kommunal, regional och statlig nivå (tabell 1) men där den regionala ledningen är komplicerad. Bland annat genom planerandet av supercykelvägen mellan Malmö och Lund visas vilja och potential att utveckla storstadsregionen till en mer sammanhängande region. Gemensamt för några aktörer i alla regioner är samverkansprojekt som varit delfinansierade av EU. Det är en fördelaktig plattform för att sprida kunskap och komma vidare i arbetet med cykelplanering, det verkar även ge mervärden efter avslutat projekt. Företag är också aktörer och kan påverka kommunerna de ligger i för att skapa bättre transportförhållanden till och från arbetsplatser som exempelvis AstraZeneca har gjort. De är också del av en bred samverkanskultur i storstadsregioner och kan långsiktigt bidra till hållbar utveckling.

Samverkansprocessen är nyttig på många sätt, kunskap genereras då aktörer möts och stärks vilket bidrar till en hållbar utveckling, det gör även att vidare samverkan blir mer naturlig och given (Sager 1994; Hallgren & Ljung 2005). Att få till en samverkansprocess är ett arbete som kräver stort engagemang från alla aktörer.

Hinder och ansvar

I storstadsregionerna Göteborg och Malmö framkom att för många inblandade parter gör att arbetet uppfattas som mer komplicerat och anses därför utgöra hinder (tabell 2). I Stockholmsregionen var det däremot aktörer med olika ambition som ansågs försvåra arbetet. Det kan vara så att samverkansarbetet i Stockholmsregionen utvecklats till den grad att det inte anses som besvärande med många inblandade aktörer utan istället som en resurs, att det just är olika ambitionsnivåer som försvårar arbetet.

Tabell 2: Sammanställning av det som framkom var primära hinder i respektive storstadsregion enligt respondenter. T.ex. var alla storstadsregioner eniga gällande att de hade en otydlig regional aktör.

<i>Hinder</i>	För många inblandade	Regional aktör otydlig	Trafikverket otydlig	Resurser
Göteborgsregionen	×	×	×	×
Stockholmsregionen		×		
Malmöregionen	×	×	×	

Malmöregionen och Stockholmsregionen hade till skillnad från Göteborgsregionen en plan där budget, åtgärder och prioriteringar presenteras i form av Cykelvägsplan och Cykelförklaringen. Det är ett tydligt sätt att presentera åtgärder, när de ska ske och vad det ska kosta. En sådan plan skulle vara bra för Göteborgsregionen och tydliggöra just prioriteringar och åtgärder och frågetecken skulle kunna undvikas som annars lätt kan uppstå.

Återkommande för alla tre storstadsregionerna är de regionala aktörernas otydlighet och således deras ansvarsområde, vilket är hinder i den mellankommunala cykelplaneringen (tabell 2). Göteborgsregionen har två starka regionala aktörer men ansvarsfördelningen dem emellan uppfattades av de flesta berörda aktörer som otydlig. Även när situationen är oklar finns det ett bakomliggande maktförhållande, som Healey (2006) menar med att planeringen aldrig är en oskyldig handling. Istället skapas en situation som är svår att utvecklas ifrån då det inte finns en given samverkansprocess och ingen drivande aktör som belyser icke-samverkan som ett hinder för alla aktörer.

Unikt för Stockholmsregionen är att där inte finns en given regional aktör som i Göteborgs- och Malmöregionen. De många regionala aktörerna i Stockholmsregionen; Länsstyrelsen, Stockholms läns landsting och Kommunförbundet Stockholms län, anses otydliga med deras respektive ansvar. Det kan vara därför som Trafikverket verkar ta ett större ansvar, som bekräftades av respondent från Trafikverket Region Stockholm. Trots att Stockholmsregionen saknar en tydlig regional aktör har arbetet med cykelfrågor utvecklats för att omfatta samarbete över kommungränser med bland annat regionala cykelstråk. Trafikverket Region Stockholm ger ett någorlunda tydligt intryck (tabell 2), jämfört med samma myndighet i Göteborgs- och Malmöregionen, endast Huddinge kommun menade på att Trafikverket bör ta ett större ansvar med att ta fram cykelbana längs med läns- och Europavägar.

Malmöregionen har liksom Göteborgsregionen flera starka regionala aktörer; Region Skåne, Länsstyrelsen men även Hållbar Utveckling Skåne som verkar ha ett ganska stort inflytande i regional planering. Ansvarsfördelningen dem emellan samt med Trafikverket Region Syd upplevs enligt aktörerna som mycket rörigt, komplicerat och opraktiskt (tabell 2).

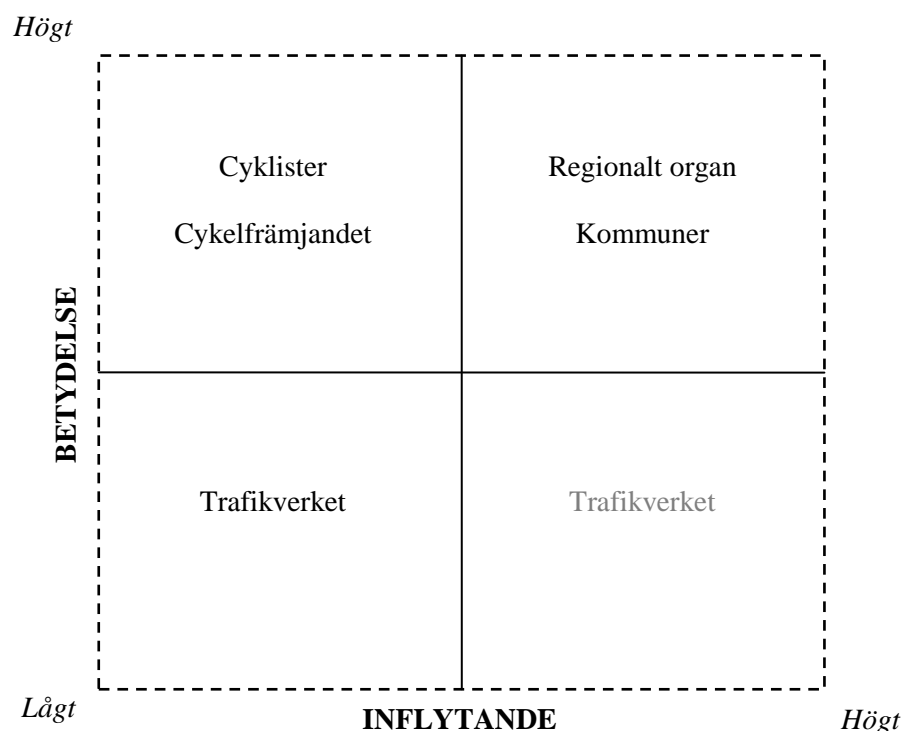
Vad alla regionerna efterfrågat är större ansvar åt Trafikverket, i dagsläget upplevs Trafikverkets roll många gånger som otydlig (tabell 2). Trafikverket Region Väst uppfattar deras uppdrag som tydligt medan andra aktörer i Göteborgsregionen efterfrågar en tydligare roll och klarare ansvar. I Stockholmsregionen efterfrågar Trafikverket själva tydligare direktiv, vilket även var fallet i Malmöregionen (tabell 3). Flera respondenter och

intervjupersoner har i alla tre storstadsregioner uttryckt en önskan om att Trafikverket borde ha större ansvar och kanske utnämna dem till utbyggnadsansvariga där de själva bestämmer över ekonomiska resurser i en pott från regional infrastrukturplan. Detta kan tolkas som att de själva vill och anser att de kan ta en större roll i mellankommunalt cykelplaneringsarbete.

Som synes varierar det regionala ansvaret i de tre storstadsregionerna. Göteborgsregionen har starka regionala aktörer men upplever trots det motsättningar med bland annat målsättning, budget och ansvar, förutsättningar och ambitioner är således mycket varierande inom Göteborgsregionens aktörer. De flesta aktörerna inom Göteborgsregionen uttryckte för lite resurser som hinder (tabell 2). Endast Huddinge kommun i Stockholmsregionen uttryckte samma sak. Stockholm som inte verkar ha en tydlig regional aktör, ser ändå ut att ha hittat former att samverka kring vilket har lett till landets första regionala cykelplan, där samarbetet fortsätter för att ta fram tydliga direktiv och fördela ansvar för de åtgärder som skall genomföras. Malmöregionen har flera regionala aktörer där ansvarsfördelningen är mycket otydlig, men har trots det kommit jämförelsevis långt i cykelfrågor. Ingen av de svenska storstadsregionerna nämnde att de samverkade med cyklister eller Cykelfrämjandet, de har alltså inget eller lågt inflytande i den svenska mellankommunala cykelplaneringen. I städer i både Danmark och Holland verkar cyklisterna ta en relativt stor plats i cykelplaneringen genom ländernas respektive organisation för Cykelfrämjandet. Trots att det är oklart hur stor roll de har i den regionala eller mellankommunala cykelplaneringen verkar de generellt få större utrymme.

Nulägesbild

En kartläggning av aktörerna som arbetar med mellankommunal cykelplanering i de svenska storstadsregionerna visas i figur 2. Planeringsprocesser genomgår förändringar men genom att illustrera nuläget av betydelsen för aktörer och inflytandet av dem inom mellankommunal cykelplanering kan kunskapen öka om hur aktörers medverkan i planeringsprocessen ser ut och kan förbättras. De med minst inflytande är exempelvis cyklister, Cykelfrämjandet och allmänheten (figur 2). Men cykelplaneringen har störst betydelse för dem då de direkt påverkas av beslut, prioriteringar och åtgärder.



Figur 2: en nulägesbild och analys av aktörer inom mellankommunal cykelplanering i storstadsregioner. Inflytande gäller i den mellankommunala cykelplaneringen och betydelsen gäller för respektive aktör. Skalan sträcker sig på x-axeln från lite inflytande till mycket. Y-axeln sträcker sig från lite betydelse till mycket. Grå text innebär att aktören även kan finnas här.

Mest inflytande har regionala organ då de har politiken i ryggen och har nära till beslut (figur 2). Betydelsen kan vara stor för regionen då en fungerande mellankommunal cykelplanering har många mervärden som är positivt för regionen såsom cykelturism, bättre miljö och hälsa för befolkningen. Dessutom utvecklas en samverkanskultur ju mer samverkan sker. Men betydelsen för regionala organ kan också vara mindre om det inte sker någon vidareutveckling därefter. Trafikverket är den aktör som kan ha mycket inflytande i planeringen men som inte har det i nuläget (figur 2). Mellankommunal cykelplanering har troligtvis inte jättestor betydelse för Trafikverket i nuläget då transportmedlet fortfarande är marginaliserat och andra transportmedel kostar mer och kräver mer av Trafikverket som utförare. Kommunerna i storstadsregionen har mycket inflytande då de har markmonopol, de har liksom regionen nära till politiken och de har inflytande på det vis att så länge de är med och samverkar kan mycket ske. Väljer de däremot att avstå påverkas hela det mellankommunala cykelarbetet. Maktförhållandet i planering som Healey (2006) menar exemplifieras i just ett sådant fall, i en samverkansprocess däremot krävs grundligt arbete för att aktörerna ska känna ömsesidig tillit och öppna upp maktrelationer till en offentlig process (Vangen & Huxham 2003; Phillip 2003). Det har dock stor betydelse för kommunerna tack vare början till samverkanskultur, uppmärksamhet som kommuner får för bra cykelarbete och eftersom de står i direkt kontakt med allmänheten. Betydelsen för aktörer på både kommunal och regional nivå är också stor då en högre andel cyklister kan bidra till att uppnå regionala och kommunala miljömål.

Efterfrågan

Den punkten där de tre storstadsregionerna var relativt eniga var efterfrågan av tydligare ansvar åt den regionala aktören. Göteborgs- och Malmöregionen uttryckte detta tydligt medan det för Stockholmsregionen var mer en implicit efterfrågan då regionen ansåg de regionala aktörernas otydlighet vara hinder och att det saknas intresse från regionala aktörer (tabell 3). En intressant skillnad mellan regionerna är att Göteborgsregionens aktörer ville se att Trafikverket tog ett tydligare ansvar, när Trafikverket själva ansåg att deras ansvar och direktiv var tydligt (tabell 3). Men i Stockholms- och Malmöregionen var det istället Trafikverket som efterfrågade att de ville ta mer ansvar och ha tydligare direktiv uppifrån. Något som Stockholmsregionen är ensam om att efterfråga är ett regionalt fokus hos alla aktörer som jobbar med cykelfrågan. Det kan tolkas som att de har kommit en bit med cykelarbetet genom att ställa ett sådant "krav" på andra aktörer. Vad som gäller alla aktörer är att de bör öppna ögonen, vilket vissa redan gör eller har börjat göra, och se till mer än sin egen organisation.

Tabell 3: Sammanställning av olika punkter som framkom av intervjupersoner och respondenter är vad de tre storstadsregionerna efterfrågar.

<i>Efterfrågan för storstadsregionerna...</i>	Göteborg	Stockholm	Malmö
Tydligare ansvar åt regional aktör	×	(×)	×
Tydligare/större ansvar åt Trafikverket	×		×
Trafikverket vill ha tydligare direktiv + egen cykelpott		×	×
Samverkansavtal/Samordningsansvarig	×		×
Ta med cyklisternas perspektiv	×		
Koppling cykel/kollektivtrafik	×		×
Regionalt fokus bland aktörer		×	
Ekonomiska resurser	×		
Långsiktig utbyggnadsplan	×		

Att cyklisterna ska ta mer plats i cykelplaneringen är återkommande för flera aktörer i Göteborgsregionen vilket är eftersträvaransvärt (tabell 3). Att ta in många aktörer lyfts också fram av Phillips (2003) som en viktig del i aktörssamverkan för att skapa ett maktfördelat och öppet förhållningssätt. Cyklisterna har för närvarande ingen formell roll i Göteborgsregionens cykelplanering, förutom i mindre utsträckning med Göteborgs stad. Samverkansarbetet mellan Cykelfrämjandet och andra aktörer bör utvecklas för att bli en självklar del i cykelplaneringen, inte bara på kommunal nivå utan även med regionen där samverkan helt saknas. De andra regionerna har inte nämnt cyklisternas perspektiv vilket kan tyda på att de redan finns med i planeringen, Cykelfrämjandets inflytande kan variera mycket i landet. Satsningar bör göras för att på ett strukturerat sätt få in cyklisterna så en öppen dialog kan påbörjas och skapa ett samarbete som kan fortlöpa i framtida planer och projekt, som enligt Hallgren & Ljung (2005) är en vital del för att skapa en okomplicerad process i samverkan.

Göteborgsregionen har uttryckt efterfrågan i flest områden, allt från tydligare ansvar åt både Trafikverket och den regionala aktören, samverkansavtal, utbyggnadsplan till ekonomiska resurser och ta in cyklisters perspektiv (tabell 3). Det visar på många områden där arbete

behövs och de flesta punkterna innebär att samverkan är en viktig del. Långsiktig utbyggnadsplan är något som både Stockholms- och Malmöregionen har i deras regionala cykelplan och cykelvägsplan där budget, åtgärder och prioriteringar presenteras. Det som efterfrågas i Malmöregionen är att Region Skåne och Hållbar Mobilitet Skåne ska ta större ansvar, likaså Trafikverket som även vill ha en egen budget för regionala vägar som de själva kan ansvara över. Det visar att det finns starkt behov av samordning. Något som Malmöregionen är ensam om att efterfråga är bra koppling mellan cykelparkering och kollektivtrafik. Det fanns andra aktörer i Göteborgsregionen som också pratade om kopplingen mellan trafikslagen men som syftade att kunna ta med cykeln på tåget. Malmö som har många cyklisterna har börjat känna på behovet av bra och tillräckligt med cykelparkeringar. Samverkansavtal eller samordningsansvarig var något som Göteborgs- och Malmöregionen efterfrågade (tabell 3), vilket tyder på att det finns en vilja och behov av samverkan men att det behövs ramar att förhålla sig till. Det kan vara så att Stockholmsregionen har löst det själva genom Trafikverket som tog ett stort ansvar i den regionala cykelplanen och om de känner att det fungerar.

Hur långt en storstadsregion har kommit med cykelarbete över kommungränser behöver inte nödvändigtvis vara beroende av en stark regional aktör. Det är givetvis även beroende på de förutsättningar som finns i regionen från början. Oavsett ansvaret som Trafikverket och den regionala aktören har måste även kommunerna aktivera sig och lyfta fokus för att tänka i ett regionalt långsiktigt perspektiv. En grundlig och kontinuerlig arbetsprocess behövs för att inge förtroende aktörer emellan, då blir aktörssamverkan en lovande arbetsprocess (Vangen & Huxham 2003; McGuire 2006). Det finns i allmänhet stora behov av samverkan för att öka förståelsen för varandras organisationer, men lyckas man skapa en samverkanskultur i storstadsregionerna mellan aktörerna kommer det också förenkla kommande samarbetsprojekt (Hallgren & Ljung 2005).

6.2 Hur kan mellankommunal cykelplanering underlättas?

För att svara på uppsatsens andra frågeställning, *om cykeltrafiken över kommungränser i storstadsregioner ska kunna underlättas och öka: vilka aktörer kan i så fall bidra till detta arbete?, vad bör de olika aktörerna göra?, vem ansvarar för att det sker?*, diskuteras i avsnittet nedan hur arbetet skulle kunna organiseras för att stimulera och öka effektiviteten inom mellankommunal cykelplanering.

Att lära utifrån

I båda fallen Köpenhamn och Köpenhamn har regionen ett bredare ansvar för cykelplanering än i de svenska exemplen. De ansvarar för både policy, planering, finansiering och till viss del byggnation (tabell 4). I fallet Utrecht är kommunerna tvungna att uppfylla vissa krav som ställts av regionen för att få medel till att bygga regionala stråk, vilket kan verka som en morot för att kommunerna ska eftersträva en sådan målsättning.

Tabell 4: Tabellen presenterar gemensamma faktorer för mellankommunal cykelplanering i regionerna Köpenhamn och Utrecht.

<i>Gemensamma faktorer</i>	Köpenhamn	Utrecht
Regionen ansvarar för policy, planering, finansiering och lite byggnation	×	×
Brett angreppssätt med både kostsamma och billigare initiativ	×	×
Cyklister med i planeringen	×	×
Stadsförvaltningar samarbetar	×	×

I de internationella exemplen finns redan en samverkansgrund då olika förvaltningar i de två regionernas största städer samarbetar när det gäller cykelplanering. Det går in i områden såsom fysisk planering, trafikplanering och stadsplanering vilket innebär att planerare med olika bakgrund och synsätt möts och för gemensam dialog (tabell 4), något som är grundläggande i både kommunikativ planering och aktörssamverkan (Hallgren & Ljung 2005; Healey 2006). En bejakande attityd finns alltså med från början i all planering då cykelplaneringen infiltreras i all annan stadsplanering. Det förefaller mer självklart att stadsförvaltningar samarbetar, medan de i Sverige ofta ligger under olika nämnder vilket innebär olik politisk styrning, som Emanuel (2012) lyfter fram som ett hinder. Malmö stad är den enda av de undersökta regionernas största städer där trafikavdelningen tillsammans med stadsplanering och bostadsbyggande ligger under samma nämnd. I både Göteborgsregionen och Stockholmsregionen är trafikavdelningen separerad från övriga och har en egen politisk nämnd. Det är något som kan verka hämmande för kommunikativ planering.

Delar som kan appliceras på svenska storstadsregioner från de utländska exemplen är även det breda angreppssättet där åtgärder såsom policys, påverkansåtgärder, drift och underhåll med flera får plats. Något som både den intervjuade Herbert Tiemens men även Pucher och Buehler (2008) anser viktigt. Samma sak lyfts även fram av Healey (2006) som istället namnger det som institutionellt ramverk som hon menar är grundläggande för fungerande kommunikativa processer. Ett avtal är enligt Healey (2006) del i en hård infrastruktur inom det institutionella ramverket. Det skulle kunna vara problematiskt att få till ett bra institutionellt ramverk utan att sammanfoga de olika planeringsavdelningarna i Göteborgsregionen och Stockholmsregionen vilket skulle kunna göra planeringsprocessen, den mjuka infrastrukturen, mer öppen och med färre politiska omvägar vilket kan leda till snabbare beslut. Vad flera aktörer önskar är någon form av avtal för mellankommunal cykelplanering (tabell 3). Det skulle kunna vara ett samverkansavtal där man preciserar bland annat vilka aktörer som ingår, vilket ansvar de har samt mål med avtalet, detta var ett förslag från en intervjuperson inom Göteborgsregionen. Det kan vara så att aktörer önskar och behöver något som är bindande vilket inte existerar för mellankommunalt arbete gällande cykelfrågor i nuläget. Inom regional planering finns det endast rekommendationer än så länge, detta är kanske något som bör ändras i lagstiftningen för att sätta mer press på planering.

Generellt verkar planeringssättet vara mycket brett i Danmark och Holland vilket gör cykelplaneringen till ett mer samordnat och välgrundat arbete. Planeringsprocessen på lokal

nivå stärks av medborgarinflytande samt inflytande från intresseorganisationer, menar Nyström och Tonell (2012). Det är också något som görs i de två internationella regionerna genom att ländernas Cykelfrämjandet till större del än i de svenska exemplen är med och påverkar planeringen (tabell 4). Vad som är angeläget är att cyklister ska vara delaktiga i planeringen, vilket uppmärksammas både av delaktiga personer i studien och litteraturen (Nyström & Tonell 2012; Koglin 2013, CyCity 2013; Johnsson red. 2012).

Vem ska vara ansvarig?

Vid försök att identifiera lämplig aktör som skulle kunna vara drivande för mellankommunala cykelfrågor finns det några förslag som utmärker sig och bör beaktas. Sett till de tre storstadsregionerna i studien kan det konstateras att det är den största tätorten som förefaller mer drivande i mellankommunalt cykelarbete. Det är naturligt då de har fler cyklister och fler pendlare, de är således mer angelägna att ta ett större ansvar än mindre orter. Den största orten har på så vis ett naturligare driv till cykelfrågan, dock skulle exempelvis den funktion som GR i Göteborgsregionen har som samverkansorgan bli lönlös om funktionen flyttades till storstaden. Funktionen en samverkansorganisation har, såsom GR och Hållbar Mobilitet Skåne, är värdefull och bör utvecklas. Att den största orten ansvarar för grundläggande arbete och planering i kommunen och samtidigt har nog resurser att utveckla mellankommunalt och regionalt arbete för att vara den drivande aktören i cykelfrågan synes inte rimligt, när kommunens verksamhet ser ut som den gör idag.

Trafikverket som statlig myndighet är den aktör som är likartad i de tre storstadsregionerna, och har också viss erfarenhet av mellankommunal cykling då de samverkar med både kommuner och regionala aktörer. Trafikverket skulle enligt FFF-utredningen dessutom forma ett nationellt råd med bland annat mål om samordning, vilket skulle kunna utvecklas till att även innefatta mål om samordning för mellankommunal cykling i storstadsregioner. Med grund i studiens resultat om att Trafikverket är en aktör som kan och bör ta större ansvar för mellankommunal cykelplanering anses det lämpligt att Trafikverket skulle kunna axla ansvaret och driva en gemensam utveckling och tillse någon slags nationell standard. De skulle samtidigt kunna ansvara för regional budget till för mellankommunala cykelstråk och prioritera vilka åtgärder som skulle behövas göras.

Regionen skulle kunna utvecklas och få tydligare direktiv uppifrån om deras roll för regional- och mellankommunal cykelplanering. Önskvärt skulle i så fall vara om den regionala aktören ansvarade för budget, planering och samverkan som de regionala aktörerna gör i Köpenhamn och Utrecht. Utbyggnadsansvar kunde tillfalla Trafikverket samt ansvar över drift och underhåll längs alla stråk som sträcker sig mellan två orter i olika kommuner. Vad som kan vara problematiskt är att regionernas förutsättningar i landet är helt olika vilket skulle påverka planeringen i organisationen, trots det är det ett tänkbart alternativ till drivande aktör om vissa förändringar sker.

Avslutningsvis ska påpekas att samverkan och tydliga ansvarsuppdelning är viktigt inom alla områden där samarbete mellan olika aktörer sker, och det är givetvis också applicerbart på mindre regioner där en ökning av cykling är önskvärt.

6.3 Miljövetenskaplig relevans

Inledningsvis nämndes Sveriges övergripande transportpolitiska mål som innebär att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning, bland annat genom att fossila bränslen fasas ut till och med år 2030 (Näringsdepartementet 2009). För att den befolkningsökning som sker i storstadsregionerna ska kunna fortsätta och regioner kunna expandera är ett tillförlitligt och hållbart transportsystem ett måste. Den sedan länge ökande personbilstrafiken inom och mellan städer, bidrar inte bara till klimatgasutsläpp utan även till miljö- och hälsovådliga emissioner av kväveoxider och partiklar, samt leder till att många dör och skadas i trafiken (Banister 2008; Trafikverket 2014b). Cykling erbjuder ett kostnadseffektivt och miljömässigt hållbart komplement och substitut till personbilstransporter i städer. Därför är det miljömässigt intressant att undersöka hur cykel frågan kan premieras på olika samhällsnivåer och på så sätt minska bilberoendet. För att det ska ske krävs stort engagemang i att samverka kring cykel frågan i storstadsregioner då det i nuläget är oklart hur mellankommunal cykelplanering ska hanteras. Ett målmedvetet arbete för att höja standard i cykelplanering över kommungränser är nödvändigt och kommer bidra till att miljömålen *Begränsad klimatpåverkan* och *Frisk luft* uppfylls.

Uppsatsen belyser en otydlig ansvarsfördelning som finns mellan aktörer som arbetar med mellankommunal cykelplanering och att aktörssamverkan måste förbättras markant för ett bra samarbete mellan aktörer och samhällsnivåer. Om detta inte blir verklighet kommer det troligtvis bli mycket svårt att skapa storstadsregioner där cykling är ett huvudsakligt transportmedel och i det långa loppet lyckas med drastiska utsläppsminskningar samtidigt som man vill skapa ett långsiktigt säkert och hållbart transportsystem.

7. Slutsatser

Kapitlet presenterar de huvudsakliga slutsatserna i uppsatsen, vilka syftar till att besvara frågeställningarna:

1. *Vilka hinder finns för mellankommunal cykelplanering idag?*
2. *Om cykeltrafiken över kommungränser i storstadsregioner ska kunna underlättas och öka:*
 - *vilka aktörer kan i så fall bidra till detta arbete?*
 - *vad bör de olika aktörerna göra?*
 - *vem ansvarar för att det sker?*

Resultaten från undersökningarna pekar på att en otydlig ansvarsfördelning mellan regionala organ och Trafikverket är det huvudsakliga hindret för mellankommunal cykelplanering i svenska storstadsregioner idag. Ett stort hinder är att det inte finns en stark och tydlig aktör som driver cykel frågan över kommungränser. De regionala organen i landet är olika och har varierande förutsättningar men gemensamt är att de anses otydliga för berörda aktörer i storstadsregionerna. Även om en storstadsregion har ett starkt regionalt organ är det oklart för de olika aktörerna, såsom Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund, Region Skåne, Hållbar Utveckling Skåne, Stockholms läns landsting och kommunförbundet Stockholms län, vilken roll de ska ha och hur ansvarsfördelningen ser ut mellan dem och Trafikverket. Det behövs tydligare ramar för de olika aktörerna. Summeringen av nuläget är en "regional röra" ute i landet vad gäller mellankommunal cykelplanering i storstadsregionerna.

Det råder också stora brister i aktörssamverkan, vilket hänger ihop med ansvarsfördelningen. Alla aktörer är gemensamt ansvariga för att skapa en samverkanskultur, men för att komma så långt behövs en aktör med ett huvudansvar för att driva den mellankommunala utvecklingen framåt till en gemensam plattform. När det finns en drivande aktör kan mellankommunal cykelplanering underlättas i form av ett samverkansavtal där ansvar tydliggörs för alla inblandade aktörer, det skulle generera ett mer strukturerat arbetssätt. Att tillsammans skapa en gemensam målbild hjälper också aktörerna att arbeta målinriktat.

Det skulle dessutom underlätta den mellankommunala cykelplaneringen i svenska storstadsregioner om förvaltningar som berör cykelplanering inte låg under olika politiska nämnder. Det skulle troligtvis förenkla samverkan och påskynda beslutsprocesser om det fanns en formell struktur i Sverige gällande generell cykelplanering där cykelplanering över kommungränser samt regional cykling skulle ingå.

Trafikverket eller regionala organ är de aktörer som är identifierade som mest lämpade att ta det huvudsakliga ansvaret som drivande aktör. Oavsett vilken aktör som är mest lämpad för att vara drivande i den mellankommunala cykelplaneringen måste ansvarsfördelningen tydliggöras för både Trafikverket och regionala aktörer. Att förändra förutsättningarna för Trafikverket och regionala organ är ett beslut på statlig nivå då regelverk skulle behöva förändras till att bland annat göra en regional cykelplan bindande. Det ligger i allas intressen

att få till en tydlig samordning för aktörer inom mellankommunalt cykelarbete då det är starkt kopplat till att uppnå hållbart resande i de svenska storstadsregionerna.

7.1 Rekommendationer och fortsatta studier

Med grund i uppsatsens resultat rekommenderas att en av aktörerna Trafikverket eller regionalt organ ska bli tilldelade rollen som drivande aktör för cykelplanering på mellankommunal och regional nivå. Oavsett vilken aktör som blir drivande ska det på nationell nivå införas en standard för hur Trafikverket ska hantera cykelfrågan, samt en standard för den huvudsakliga regionala aktören i varje storstadsregion. En sådan standard skulle kunna inbegripa ansvar över vilka typer av planer som är nödvändiga samt policy, mål, budget, åtgärder och ett samverkansavtal. Samverkansavtal ska tas fram för varje projekt som inbegriper två eller fler parter och avtalet ses över av ansvarig för projektet. Avtalet ska klargöra hur ofta samverkansmöten ska ske, ansvarsområden för aktörer och så vidare. En slutlig rekommendation är att i städer införa sammanslagning av de förvaltningar som är kopplade till cykelplanering, exempelvis avdelningar för trafik, stadsbyggnad och fysisk planering. Detta för att nå maximal nytta av planeringen då dialogen mellan planerare förenklas och samverkan blir mer naturlig.

Förslag på fortsatta studier med bakgrund i denna uppsats är:

- ◆ Hur det regionala organets ansvarsstruktur skulle kunna organiseras samt hur en lagändring skulle kunna se ut.
- ◆ Hur Trafikverkets ansvar skulle kunna förändras och organiseras, samt hur en nationell standard för mellankommunal cykelplanering skulle kunna utformas.
- ◆ Hur en samverkansprocess bäst skulle organiseras för aktörer inom mellankommunal cykelplanering.
- ◆ Intresset av mellankommunal cykelplanering utanför storstadsregioner.

Referenser

- AstraZeneca (2014a). Forskning. [<http://www.astrazeneca.se/om-oss/verksamheten-i-sverige/forskning>] hämtad 2014-04-29
- AstraZeneca (2014b). Klimatförändringar. [<http://www.astrazeneca.se/ansvar/vrt-miljarbete/klimatfrndringar>] hämtad 2014-04-29
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport policy*, Vol 15, 73-80. Elsevier, Oxford, UK.
- Berntsson, V. (red.) (2002). STADSPLANERA - istället för trafikplanera och bebyggelseplanera. Karlskrona: Boverket.
- Bestuur Regio Utrecht (2014). Organisatie. [<http://www.regioutrecht.nl/organisatie>] hämtat 2014-04-24.
- Boverket (2011). Rumslig utvecklingsplanering, länken mellan regionalt tillväxtarbete och kommunal översiktsplan. Rapport 2011:3.
- City of Copenhagen (2011). Good, better, best - the city of Copenhagen's bicycle strategy 2011-2025. City of Copenhagen, The Technical and Environmental Administration, Traffic Department.
- CyCity (2013). Att bana väg för cykelbana - Slutsatser och frågeställningar för bra cykelplaneringsprocesser.
- Cykelfrämjandet (2014). Cykelfrämjandet står på cyklisternas sida!. Om oss. [<http://www.cykelframjandet.se/Omoss.aspx> hämtad] 2014-04-21
- Cyklistförbundet. Organiseringen. <http://www.cyklistforbundet.dk/Om-os/Om-organisationen/Organiseringen>
- Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., Wängnerud, L. (2012). Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad. Fjärde upplagan. Norstedts Juridik AB.
- Europeiska regionala utvecklingsfonden (2014). Interreg IVA Nord. Europeiska Unionen. [<http://www.interregnord.com/>] hämtad 2014-03-26
- Fossilfrihet på väg (2013). Betänkande av Utredningen om fossilfri fordonstrafik (SOU 2013:84). Stockholm.
- Friberg, L. (2008). Conflict and Consensus: The Swedish Model of Climate Politics. I Compston, H. & Bailey, I. (red.) *Turning Down the Heat - The Politics of Climate Policy in Affluent Democracies*. 164-182. Palgrave Macmillan.
- Göteborgsregionens kommunalförbund (2014). Cykel i Göteborgsregionen. Göteborgskommunens kommunalförbund. [<http://www.grkom.se/toppmenyn/samverkansomraden/miljosamhallsbyggnad/trafikinfrastuktur/cykel.4.1fe38c3613e18e735615b2.html>] Hämtad 2014-04-07
- Hallgren, L., Ljung, M. (2005). Miljökommunikation - aktörssamverkan och processledning. Lund: Studentlitteratur.

- Healey, P. (2006). Collaborative planning, Shaping Places in Fragmented Societies. 2:a upplagan. Hampshire: Palgrave MacMillan.
- Hedlund, J. red. (2013) Slutrapport för Öresund som cykelregion 2010-2012. Hållbar Mobilitet Skåne.
- Hillman (2003). The relevance of climate change to future policy on walking and cycling. I Tolley, R. (red.) Sustainable transport: planning for walking and cycling in urban environments. 20-31. Woodhead Publishing.
- Huddinge kommun (2013). Trafikstrategi för Huddinge kommun - med gång-, cykel- och kollektivtrafik i fokus.
- Hållbar Mobilitet Skåne (2013). Om HMSkåne. [<http://www.hmskane.se/om-hmskane/>] hämtad 2014-05-01
- Johnsson, L. (red.) (2012). Delprojekt inom Cycity: Cykelplanering över kommungränser - ett projekt om cykelplanering över kommungränser och betydelsen av samverkan. November 2012.
- Koglin, T. (2013). Véломobility – A critical analysis of planning and space. Doctoral Dissertation, Lund University, Department of Technology and society, *Transport and Roads*, 2013, Bulletin – 284.
- KSL (2014). Kommunförbundet Stockholms län. Regional cykelförklaring. [<http://www.ksl.se/svenska/vara-uppdrag/miljo-och-samhallsutveckling/aktuellt---miljo-och-samhallsutvecklingsberedningen/2014-04-03-regional-cykelforklaring.html>] hämtad 2014-04-30
- Länsstyrelsen Stockholm (2014). Regional inriktning för transportsystemet i Stockholms län. [<http://www.lansstyrelsen.se/stockholm/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/infrastruktur-och-it/vagar-och-jarnvagar/infrastrplan/inriktning-sthlm/Pages/default.aspx>] hämtad 2014-04-30
- Malmö stad (2012). Cykelprogram för Malmö stad 2012-2019.
- Malmö stad (2014). Nämnder. [<http://www.malmo.se/Kommun--politik/Politiker-och-beslut/Namnder.html>] hämtad 2014-05-15
- McGuire, M. (2006). Collaborative Public Management: Assessing What We Know and How We Know It. Collaborative Public Management. Public Administration Review. December 2006, Special Issue.
- Mehner, H. (2014) Göteborgs stad, kommunens organisation. [http://goteborg.se/wps/portal/invanare/kommun-o-politik/kommunens-organisation!/ut/p/b1/jYvLCoJAFEC_pQ_Ie51xnHuXY-AbH1GgswmLEMHRTdTvZx8QdXYHzgEL_V6hUIJqZOjALsNzGofHtC7D_HEbXh_o_bynyDdYJx5idiiuirKOGREf_RYcEpMGukSkMIGYmfR85FZKNPK_H79g8Nefg52uznvdnleeEEqTIGbSAXHIGqp0dXdwdo5pNLs34bz38g!!/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/] hämtad 2014-05-15
- Miljödepartementet (2008). En sammanhållen klimat- och energipolitik (Regeringens proposition 2008/09:162). Stockholm: Regeringskansliet.

- Mölnads stad (2010). Cykelstrategi för Mölnads stad 2010-2014.
- Mölnads stad (2014). På två hjul mot hållbara resor.
[<http://www.molndal.se/arkiv/nyheter/patvahjulmothallbararesor.5.32e136ee13f3ab473077a4.html>] hämtad 2014-05-01
- Naturvårdsverket (2012). Frisk luft. [<http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Miljokvalitetsmalen/Frisk-luft/>] hämtad 2014-05-15
- Naturvårdsverket (2013). Begränsad klimatpåverkan.
[<http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Miljokvalitetsmalen/Begransad-klimatpaverkan/>] hämtad 2014-05-15
- Phillips (2003). Stakeholder Theory and Organizational Ethics. San Francisco: Berrett-Koehler Publishers.
- Pucher, J., Buehler, R. (2008). Making Cycling Irrestitible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, Vol. 28, no 4, 495-528. Routledge.
- Region Skåne (2012). Skånes utveckling. [<http://www.skane.se/sv/Skanes-utveckling/>] hämtad 2014-04-29
- Region Skåne (2013). Cykelvägsplan för Skåne, bilaga 2. 2013-05-23.
- Stockholms stad (2012). Cykelplan 2012.
- Stockholms stad (2014). Fackförvaltningar.
[http://www.stockholm.se/OmStockholm/Forvaltningar-och-bolag/Fackforvaltningar/#listrad_Kulturforvaltningen] hämtad 2014-05-15
- Supercykelstier (2014). The concept. [<http://www.supercykelstier.dk/concept>] hämtad 2014-05-15
- Tillväxtverket (2012). Regionfamiljer.
[<http://www.tillvaxtverket.se/huvudmeny/faktaochstatistik/regionalaindelningar/regionfamiljer.4.21099e4211fd8a8c87b800017833.html>] hämtad 2014-05-13
- Trafikanalys (2011). Arbetspendling i storstadsregioner - en nulägesanalys. Rapport 2011:3
- Trafikkontoret (2013). Handlingsplan för cykel 2013. Trafikkontoret, Göteborgs stad.
- Trafikverket (2013). Cykel i samhällsplaneringen.
[<http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Samhallsplanering/Cykel-i-samhallsplaneringen/>] hämtad 2014-03-04.
- Trafikverket (2014a) Korta fakta om Trafikverket. [<http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Trafikverket/Snabbfakta-om-Trafikverket/>] hämtad 2014-04-07
- Trafikverket (2014b). Säkrare cykling - Gemensam strategi för år 2014-2020, version 1.0. Publikation 2014:030. Produktion Trafikverket.

- Trafikverket Region Stockholm., Tillväxt, miljö och regionplanering och Landstingets trafikförvaltning (SLL) och Länsstyrelsen i Stockholmslän (2014). Regional cykelplan för Stockholms län 2014-2030. 2014:041.
- UN (2012). World Urbanization Prospects, The 2011 Revision. Department of Economic and Social Affairs, Population Division. ST/ESA/SER.A/322. United Nations, New York.
- Vangen, S., Huxham, C. (2003). Nurturing Collaborative Relations: Building Trust in Interorganizational Collaboration. *Journal of Applied Behavioral Science*, Vol 39, no 5. Sage publications.
- Varvasovszky, Z., Brugha, R. (2000). How to do (or not to do)... A stakeholder analysis. *Health Policy and Planning*, Vol 15, no 3, 338-345. Oxford University Press.
- Västra Götalandsregionen (2013). Förslag till regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2014-2025. November 2013.
- WSP (2012). Rapport: Ett projekt om cykelplanering över kommungränser och betydelsen av samverkan. WSP Sverige AB.

Innehållsförteckning - Bilagor

Bilaga 1 - Delaktiga personer	2
Intervjuobjekt - telefon	2
Intervjuobjekt - email	2
Bilaga 2- Intervjuguide	3
Bilaga 3- Respondentundersökning mall	4
Bilaga 4 - Transkriberade intervjuer	5
4.1 GÖTEBORGSREGIONENS KOMMUNALFÖRBUND	5
4.2 GÖTEBORGS STAD.....	10
4.3 MÖLNDALS STAD.....	15
4.4 PARTILLE KOMMUN.....	18
4.5 TRAFIKVERKET REGION VÄST	23
4.6 VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN	29
Bilaga 5 - Respondentsvar	34
5.1 HUDDINGE KOMMUN	34
5.2 STOCKHOLMS STAD.....	35
5.3 TRAFIKVERKET REGION STOCKHOLM	37
5.4 MALMÖ STAD	39
5.5 TRAFIKVERKET REGION SYD	42
5.6 CYKELFRÄMJANDET	45
5.7 Herbert Tiemens - Utrecht.....	46

Bilaga 1 - Delaktiga personer

Lista över de som ställde upp i intervju- och enkätundersökningarna.

Intervjuobjekt - telefon

Agneta Ström, Trafikverket i väst, 18 mars, telefonintervju.

Christian Bergman, Västra Götalandsregionen, 19 mars, telefonintervju.

Lisa Ström, Göteborgsregionens kommunalförbund, 6 mars, telefonintervju.

Malin Månsson, Göteborgs stad, 11 mars, telefonintervju.

Markus Thunberg, Partille kommun, 10 mars, telefonintervju.

Ulf Bredby, Mölndal stad, 7 mars, telefonintervju.

Intervjuobjekt - email

Alexandra Mattson, Huddinge kommun, 28 mars, frågeformulär mail.

Conny Johansson, Cykelfrämjandet Göteborg, 16 april, frågeformulär mail.

Ebba Larsson, Trafikverket region Stockholm, 7 april, frågeformulär mail.

Ellie Alexandrou-Fagefors, Malmö stad, 7 mars, frågeformulär mail.

Herbert Tiemens, Regio Utrecht, Holland. Muntlig kontakt i Göteborg den 28 mars + mailkontakt 31 mars.

Janet van der Meulen, Trafikverket södra region, 28 mars, frågeformulär mail.

Johanna Salén, Stockholms stad, 29 mars, frågeformulär mail.

Kerstin Åklundh, Region Skåne, 20 mars, frågeformulär mail.

Bilaga 2- Intervjuguide

Denna intervjuguide användes som mall och utgångspunkt för telefonintervjuerna.

Förklara syfte och frågeställningar.

Berätta om hur lång tid intervjun tar. (helst ca 30 min)

Jag kommer spela in intervjun med diktafon.

Berätta om hur resultaten ska användas.

Berätta att respondenten kommer få ta del av resultaten.

Berätta att respondenten har rätt att avbryta sin medverkan om han/hon vill.

Upplägg: börja med introducerande frågor om bakgrundsvariabler ("kan du berätta vad du heter och vad du jobbar med och hur länge du har gjort det?"). Gå vidare med frågor inom respektive frågeområde: *samplanering, ansvar och hinder.*

1. Temaområde: Samplanering

1. Samarbetar din organisation med andra aktörer (kommuner, region, Trafikverket, Länsstyrelsen) vad gäller mellankommunal cykelplanering?
2. Kan du beskriva hur samarbetet kan se ut?
3. Kan du ge exempel på när samarbetet har fungerat väl?
4. Kan du ge exempel på när samarbetet inte har fungerat?

2. Temaområde: Ansvar

1. Hur tycker du att ansvarsfördelningen ser ut mellan kommun, GR, VGR och Trafikverket vad gäller mellankommunal cykelplanering?
2. Kan du ge exempel på bra eller mindre bra ansvarsfördelning?
3. Finns det aktörer som bör ha/bör ta ett större ansvar i frågan? I så fall vilken/vilka?
4. Har du förslag på hur ansvarsfördelningen mellan aktörer kan förbättras vad gäller mellankommunal cykelplanering?

3. Temaområde: Hinder

1. Vad anser du vara hinder i din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering?
2. Kan du ge exempel på möjliga förbättringar i din egen organisation?
3. Vad anser du vara hinder utanför din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering?
4. Kan du ge exempel på möjliga förbättringar utanför din egen organisation?

Finns det något annat som rör mellankommunal cykelplanering som du vill tillägga?

Bilaga 3- Respondentundersökning mall

Detta dokument skickades till respondenter per email.

Ditt namn:

Beskriv kort vad du arbetar med:

Vill du ta del av studien när den är klar?:

Frågor om mellankommunal cykelplanering:

1. Samarbetar/samverkar din organisation med andra aktörer (ex. kommuner, region, Trafikverket, Länsstyrelsen) vad gäller mellankommunal cykelplanering?
2. Kan du beskriva hur samarbetet/samverkan kan se ut?
3. Kan du ge exempel på när samarbetet/samverkan har fungerat väl?
4. Kan du ge exempel på när samarbetet/samverkan inte har fungerat?
5. Hur tycker du att ansvarsfördelningen ser ut mellan exempelvis kommun, kommunalförbund, region och Trafikverket vad gäller mellankommunal cykelplanering?
6. Kan du ge exempel på bra eller mindre bra ansvarsfördelning?
7. Finns det aktörer som bör ha/bör ta ett större ansvar i frågan? I så fall vilken/vilka?
8. Har du förslag på hur ansvarsfördelningen mellan aktörer kan förbättras gällande mellankommunal cykelplanering?
9. Vad anser du vara hinder i din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering?
10. Kan du ge exempel på möjliga förbättringar i din egen organisation?
11. Vad anser du vara hinder utanför din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering?
12. Kan du ge exempel på möjliga förbättringar utanför din egen organisation?

Finns det något som rör mellankommunal cykelplanering som du vill tillägga?

Bilaga 4 - Transkriberade intervjuer

Bilagan presenterar alla transkriberade intervjuer som gjordes per telefon i Göteborgsregionen samt sammandrag med huvudpunkter inledningsvis. Aktörer står i bokstavsordning. De transkriberade intervjuerna innehåller både skriftliga svar från intervjupersonerna samt muntliga svar i kursivt, vid fördjupningsfrågor.

4.1 GÖTEBORGSREGIONENS KOMMUNALFÖRBUND

Transkriberad intervju

Skriftliga och muntliga svar (kursivt)

Göteborgskommunens kommunalförbund 6/3-14

Sammandrag GR:

- ♦ Har rollen som samverkansorgan
- ♦ GR har ingen egentlig makt
- ♦ Jobbar mycket med beteendepåverkande åtgärder
- ♦ Deras projekt är alltid frivilliga för kommunerna
- ♦ Vill ha större ansvar gällande regional planering, men utförande ligger alltid hos kommunerna
- ♦ Påpekar stor samverkanspotential hos kommunerna

Lisa Ström, jobbar på GR planering. GR är en samverkansorganisation med 13 medlemskommuner samverkar kring frågor som kommunerna vill samverka kring inom områden som utbildning, välfärd, arbetsmarknad. GR planering fokuserar på miljö och samhällsbyggnad, och infrastrukturfrågor. Lisa jobbar bl.a. med projektet Nya vägvanor inom Västsvenska paketet.

1. Samarbetar/samverkar din organisation med andra aktörer (ex. kommuner, region, Trafikverket, Länsstyrelsen) vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Vi samarbetar med våra 13 kommuner, region Halland, VGR och Trafikverket. Vi skulle även gärna vilja samarbeta med organisationer (Cykelfrämjandet, Jordens Vänner m.m.) och medborgare (utifrån det arbete vi har gjort vill politikerna göra det)

2. Kan du beskriva hur samarbetet/samverkan kan se ut?

Vi har gjort en kartlägningsrapport 2013 över kommunernas planerade cykelsatsningar och startar nu upp ett mål- och strategiarbete 2014-2015. Vi kommer även samarbeta med andra kommuner och organisationer inom VGR:s överenskommelse att öka cykelpendling inom Smart Energi (anmälda organisationer är: Öckerö kommun, Tanums kommun, Chalmers Tekniska, Högskola, Borås Stad, Falköpings kommun, Bollebygds kommun, Alingsås kommun, Högskolan Väst, Skövde kommun, Skara kommun, Lidköpings kommun, Göteborg Energi och Trollhättan stad)

Vi samarbetar sedan tidigare inom K2020, GÖKEN, Västsvenska paketet (nätverket för hållbart resande) och infranätverket.

I K2020 har vi arbetat med cykel som en del i kollektivtrafiksystemet. I Göken fanns en rad olika cykelsatsningar med ("Göteborgsöverenskommelsen- om infrastrukturens satsningar samt satsningar på cykelplaneraren, Cykelutmaningen)

I nätverket för hållbart resande har vi jobbat med cykel som en del av våra Nya vägvanor projekt. Vi har utvecklat Cykelutmaningen, tagit fram ett gemensamt cykelkommunikationskoncept Trampa igång och 7 kommuner deltar i projektet Testcyklisterna som vi genomför tillsammans med Hållbar Utveckling Väst.

I infranätverket har GR samordnat inspel till regional och nationell plan (beslutas i mars).

Vad innebär gemensamt cykelkommunikationskoncept?

Gemensamt cykelkommunikationskoncept var en fråga som lyftes i och med möten inför kartläggningsrapporten "Hur planerar kommunerna inom Göteborgsregionen för cykel?". Vi vill koppla ihop cykelsatsningar på utbyggnad av cykelväg och drift- och underhåll med kommunaktionsinsatser. Vi behöver få folk att använda cykelvägarna vi bygger.

I kommunerna finns sällan resurser att satsa på Mobility Management-insatser. Det skulle vara bra om det fanns en gemensam kommunikationskoncept som man kunde anpassa till kommunerna. "På en nätverksträff under hösten -13 för hållbart resande då vi hade tema cykel, togs ett sådant förslag fram. "Trampa igång" heter det och vänder sig till folk som funderar på att börja cykla mer men som inte tagit steget än". Det är ett kommunikationsmanér med, mallar för affischer, banners m.m. med färdiga typsnitt och bild, som alla har tillgång till. Konceptet ska användas av kommunerna genom att respektive kommun anpassar det till sina förutsättningar (exempelvis genom att klistra in sin logga) och är avsändare.

3. Kan du ge exempel på när samarbetet/samverkan har fungerat väl?

Det har fungerat väldigt väl hittills under 2013, det var stor uppslutning bland kommunerna och Trafikverket och VGR på möten och i att bidra med underlag. Det har blivit inspel till regional plan och initiering till överenskommelse inom Smart Energi och gemensamt cykelkommunikationskoncept.

"Inspel till regional plan och initiering till överenskommelse inom smart energi", kan du förklara det lite närmare?

GR samordnar vad kommunerna tycker och vi gör remissvar till regional och nationell infrastrukturplan. Mycket satsningar på cykel finns och GR stöttar de satsningarna i sitt remissvar till förslaget till regional plan. Den regionala planen beslutas i maj och det är VGR som är regionplaneupprättare.

Överenskommelse om Smart energi: VGR har initierat olika överenskommelser om bl.a. hållbart resande. Kommunerna som skriver under har chans att ingå i ett nätverk där man kan stötta varandra och utbyta erfarenheter för att nå målen i överenskommelserna, vilket följs upp kontinuerligt. VGR vände sig till alla kommunalförbund och ville ha förslag på nya överenskommelser. Vi på GR vände oss då till våra nätverk, där ett är nätverket för hållbart resande. Därifrån fick vi inspel och lämnade fem olika förslag, där ett var gällande cykel. Tre

av förslagen blev beviljade att få resurser, och det innebär att VGR finansierar en halvtidstjänst av en koordinator- en för respektive överenskommelse. En koordinator jobbar ca 20 % av sin tid med att koordinera en överenskommelse. Den person som vi på GR rekryterar nu som regional cykelplanerare och som ska arbeta med mål- och strategiarbete kommer också jobba med att driva överenskommelsen inom VGR:s Smart energiarbete.

4. Kan du ge exempel på när samarbetet/samverkan inte har fungerat?

Nej

5. Hur tycker du att ansvarsfördelningen ser ut mellan exempelvis kommun, kommunalförbund, region och Trafikverket vad gäller mellankommunal cykelplanering?

GR: Vara aktör för kunskapsutbyte, samverkan, erfarenhetsutbyte. Vi driver nätverk- hållbart resande och infranätverk. Har i uppdrag att samordna kommunerna i regional och nationell infrastrukturplanering. Vi har en roll som regionplaneorgan och gör remissvar på kommunernas planer- där lyfter vi fram möjligheter till hållbart resande i detalj- och översiktsplaner.

VGR: Regionplaneupprättare

Trafikverket: Utförare på statliga vägar

Kommunen: Utförare på kommunala vägar

När man ska förverkliga projekten så måste alla samverka och det krävs medfinansiering m.m. och då blir det svårt....

Hur uppfattar du att kommunerna tar emot era remissvar och att ni lyfter de frågorna?

Vi har en roll som regionplaneorgan att uppmana och lyfta hållbarhetsperspektivet och det regionala perspektivet. Vi lyfter fram hur kommuner löst möjligheter till hållbart resande i deras detalj- och översiktsplaner men vi gör ingen uppföljning på det för att se hur det faktiskt blir och hur väl de tar till sig det som vi skriver.

Är det stora frågor ni lyfter, eller kan det även vara frågor om t.ex. drift och underhåll?

Just drift och underhållsfrågan är inget vi lyfter i det sammanhanget. Lite mer att ifrågasätta sådant som har att göra med att skapa förutsättningar för hållbart resande. Eller belysa något som kommunerna gjort som var positivt. Vi är både ifrågasättande på ett rådgivande sätt, och hejar på dem.

Vad är det för medfinansiering?

Trafikverket har haft en del sådana satsningar, 10 mils satsningen bl.a. Det har de kommande framöver också. I projekt som utbyggnad av cykelväg, krävs nästan alltid medfinansiering från kommunerna som går in med hälften av kostnaden. Detta gäller i alla infrastrukturprojekt. När det är många kockar inblandade blir det mer komplext då kommunernas ansvar är de kommunala vägarna och Trafikverket för de statliga, men för cyklisten spelar det ingen roll om vem som äger vägen.

6. Kan du ge exempel på bra eller mindre bra ansvarsfördelning?

Det man vill åt är ju ett sammanhängande nät, alla behöver ta ansvar för helheten, oavsett vem som äger vägen eller marken.

Går det ihop att alla tar ansvar för helheten etc.?

Förhoppningsvis. Vår tanke med detta arbetet har varit att belysa hur cykelvägnätet ser ut idag och vad finns det för potential att skapa ett mer sammanhängande nät. Om alla kommuner, VGR och Trafikverket jobbar tillsammans är tanken att man ska kunna jobba gemensamt för helheten i regionen.

Det känns som att det är ganska oklart vem som ansvarar för vad och hur man ska få till finansiering. Helheten är allas ansvar. Dialogen är inte alltid friktionsfri, det är inte alltid man når fram.

7. Finns det aktörer som bör ha/bör ta ett större ansvar i frågan? I så fall vilken/vilka?

Kommunerna har i våra möten nämnt att Trafikverket bör förtydliga sin utbyggnadsstrategi när det gäller nationella vägnätet och vara lättare att ha en dialog med.

Kan du utveckla vad du menade med att Trafikverket bör förtydliga sin utbyggnadsstrategi?

Trafikverket ansvarar för statliga vägar och hur de prioriterar och hur det går fram är kanske lite otydligt. Det är något som flera kommuner har lyft fram att Trafikverket borde förtydliga. "Många upplever att det är svårt att ha en dialog med Trafikverket, beroende lite på att det är svårt att hitta rätt väg och vem man ska prata med". Detta gäller mer än bara cykelfrågor. Det finns dock alltid två sidor av saken.

Vi på GR borde också ha ett större ansvar, när det gäller den regionala planeringen är det ingenting som kommuner enskilt kan dra i. Trafikverket är också bra på stötta i det, men kan inte driva det. Trafikverket stöttar regionala planer i VGR och i Halland, de har tagit fram handböcker om cykelplanering över lag.

8. Har du förslag på hur ansvarsfördelningen mellan aktörer kan förbättras gällande mellankommunal cykelplanering?

Kommunerna kan behöva lyfta blicken och se vad som händer på andra sidan kommungränsen. Alla parter bör förtydliga hur man ser på helheten.

Har ni som regionplaneorgan något att säga till om hur kommunerna ser sin grannkommun gällande cykelplanering?

GR har ett ansvar som kommunalförbund att lyfta frågorna om samverkan, att lyfta det regionala perspektivet, frågor som är kommunövergripande och spänner över flera kommungränser (s.k. mellankommunala). Det är alltid frivilligt deltagande och samverkan, men det är kommunerna som har rådigheten. Kommunerna är ansvariga för att genomförande och gör som de vill i slutändan.

9. Vad anser du vara hinder i din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Risken att politiken tycker att det är för kostsamt, det behövs en kunskapsuppbyggnad kring nyttan av regionalt cykelnät. Geografin kan vara en nackdel eftersom vi är så glesa, vi måste hitta potentiella stråk.

Menar du i hela Göteborgsregionen?

Vi är 13 kommuner och indikationen vi fått från politiker är att de frågar vart satsade kronor gör mest nytta? Där nyttan är störst är där de kan användas bäst. Det måste till en del kunskapsunderlag där.

10. Kan du ge exempel på möjliga förbättringar i din egen organisation?

Vi behöver ge underlag till politiken om var infrastruktur gör bäst nytta utifrån olika målgrupper. Turister kan ha behov av cykelleder längs kusten och arbetspendlare förbättrad sträckning kring närliggande kommuner in till regionens kärna.

GR är inte ansvariga för genomförandet, det är viktigt att kommunerna kan och vill.

En regional cykelplan måste tas fram i dialog och samverkan för att inte bli en pappersprodukt (för att kunna genomföras) Kommunala politiker värnar mest om utbyggnad av cykelstråk mellan deras tätorter i första hand.

Underlag till politiken... Är det något ni gör idag men som du anser borde göras bättre?

Kartlägningsrapporten Hur planerar kommunerna inom Göteborgsregionen för cykel? som vi gjorde nyligen är det underlag som finns och som är mest aktuellt. Sen finns det också mycket som gjorts tidigare i K2020 arbetet om cykelns roll i kollektivtrafiksystemet. Dessutom satsades mycket på cykel i ett tidigare infrastrukturpaket som kallades Göken (Göteborgsöverenskommelsen), både på cykelbanor, på kampanjer så som Cykelutmaningen och på cykelreseplaneraren.

I kartlägningsrapporten tittade vi mycket på arbetspendling, inte på turism eller t.ex. koppling mellan kollektivtrafikknutpunkter och cykling. Men inom de områdena finns stor potential. Nu när VGR tar fram deras regionala cykelplan har de med dessa delar, de använde vårt underlag och byggde på det. Där tror jag vi kan hitta samarbete med VGR.

11. Vad anser du vara hinder utanför din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering?

När andra organisationer inte är synkade och i samma fas (Trafikverket behöver synliggöra sin cykelstrategi). Den egna kommunala nyttan. Det måste till en timing i planeringsarbetet och i drift och underhåll- kommunernas prioriteringar ska synkas med andras (närliggande kommuner) för att cyklistens behov ska vara i fokus.

Kan du förklara vad du menar med "den egna kommunala nyttan" och "timing i planeringsarbetet"?

Vi såg i kartlägningsrapporten genom diskussioner med kommunerna, att det är politisk prioriterat att bygga ut inom sin kommun och knyta ihop tätorter inom kommuner för att göra bra cykelvägar t.ex. för skolbarn. Det är svårt att säga att en helt annan cykelväg ska prioriteras för att grannkommunen satsar på det, det vet man ofta inte ens om. Något som kommunerna efterfrågade var att sätta sig tillsammans med andra kommuner och diskutera innan budgetar bestämt. Kan vi samordna nånting?, kan vi ändra om lite i vår prioriteringslista?, är frågor man bör ställa. Och även för drift- och underhåll. Man bör synliggöra att det finns en nytta att satsa på vissa kommunövergripande cykelstråk. Men de är ofta inte prioriterade om de inte är kopplade till tätorter. Men Härryda-Mölndal

omprioriterade vid ett läge där cykelbanan gjordes om efter att invånare klagat/sagt till. Man märker att när kommunerna börjar prata med varandra så finns det potential, men idag finns inget sådant strukturerat arbete", men jag tror Mölndal-Härryda-Partille-Gbg har samarbete.

12. Kan du ge exempel på möjliga förbättringar utanför din egen organisation?

Alla måste tänka hela resan och sätta cyklisten i fokus och undanröja regionala hinder och barriärer. Dialogen är viktig. Lyfta fram cykel+kollektivtrafik som ett attraktivt alternativ till bilen.

Insikten- kunskapsunderlaget behöver få genomslag. Alla har inte ett strategiskt arbete med cykel utan snarare punktinsatser

Det handlar mycket om nationell nivå också, näringslivsdepartementet spelar en stor roll som ger uppdraget till Trafikverket i infrastrukturpropositionen, nationell plan m.m.

Hur tror du att kunskapsunderlag ska kunna få genomslag?

Det finns också behov hos kommuner kring kunskapsunderlag i att arbeta strategiskt med cykel, vilket många redan gör. Det behöver inte vara fel att göra punktinsatser, men det märks skillnad på t.ex. Kungsbacka som tagit fram en cykelplan där de en lång tid framöver har uttalade satsningar på cykel, och Kungälv satsar x antal miljoner per år, det är mer långsiktiga satsningar. I andra kommuner är det mer ad-hoc, där kanske det finns pengar över ett år och man utgår från det då. Utfallet blir ganska annorlunda jämfört med ett politiskt förankrat mandat för att satsa långsiktigt på cykel där vi har dessa medel framöver.

Finns det något som rör mellankommunal cykelplanering som du vill tillägga?

Det är viktigt att även jobba med attityd och påverkansinsatser, cykelbanorna gör ingen nytta om ingen cyklar på dem! Vi jobbar både med infrastruktur och kommunikation i cykelsatsningar!

4.2 GÖTEBORGS STAD

Transkriberad intervju

Skriftliga och muntliga svar (i kursivt)

Göteborgs stad 11/3-14

Malin Månsson, jobbar på Trafikkontoret på Göteborgs stad som cykelplanerare.

Sammandrag Göteborgs stad:

- ◆ Cykelplan på remiss (cykelhandlingsplan årligen)
- ◆ Samverkar med GR
- ◆ Mindre nätverk med grannkommuner
- ◆ Trafikverket bör ta större ansvar; finansiera mer av deras vägar...?
- ◆ Hinder:
 - uttalade mål i trafikstrategin som går emot varandra

- många parter med olika prioriteringar
- inga tydliga mål om enbart ökad cykling

- ♦ Bör finnas en långsiktig utbyggnadsplan
- ♦ Beteendepåverkande åtgärder lyfts fram i tidigt skede

1. Samarbetar din organisation med andra aktörer (ex. kommuner, region, Trafikverket, Länsstyrelsen) vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Trafikverket och angränsande kommuner. Ingår i nätverk som GR håller i.

Nätverket som Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) ansvarar för är relativt nytt och GR kommer ju ta fram en regional cykelplan. Jag tror nätverket startades lite som en utgångspunkt för att ta fram den här planen, och att det fanns ett behov från kommunerna att samarbeta med varandra. Trafikverket hade tidigare ett regionalt cykelnätverk, men det lades ner för kanske fem år sedan. På något sätt har det funnits ett behov av samverkan har jag tyckt i alla fall. Det är jättebra att GR tog det här initiativet. Den aktör vi samarbetar mer formellt med är Trafikverket eftersom de finansierar och bygger cykelvägar längs med deras vägar. Men oftast vill Trafikverket att kommunerna ska finansiera 50 % av cykelbanan, då är det ett samarbete med dem. Med drift- och underhåll finns det också ett visst samarbete mellan kommun och Trafikverket. Sedan har vi även Västsvenska paketet där det ska byggas en hel del infrastrukturprojekt, och under byggtiden kommer det påverka cykling i de här områdena och eftersom det är såpass lång tid, kanske 5 år, som vi behöver leda om cykeltrafiken eller hitta andra lösningar, så har vi ett samarbete inom det västsvenska paketet för att se hur vi ska lösa cykling under byggtiden. Som det ser ut nu försöker vi titta på lösningar, vilka krav vi har, är det acceptabelt med dem förslagen osv. Då vill vi från kommunens håll veta vilken prestanda det borde vara. Om man inte kan ha så mycket cyklister som det är idag under den tiden, så behöver vi från kommunen kanske förstärka andra cykelbanor istället.

Har ni på Göteborgs stad samarbete gällande cykelplanering med Mölndal, Partille och Härryda? Ja det har vi, framförallt genom att utbyta information och ibland samordna utbyggnader.

2. Kan du beskriva hur samarbetet kan se ut?

Hur kan de mötena se ut med kranskommunerna? Hur ofta kan sådana möten ske?

Dels med GR. Sedan har vi träffar med Partille och Mölndal där vi diskuterar vad de planerar att bygga och vad vi planerar att bygga. Stråk byggs inte bara fram till kommungränsen och sedan händer inget på andra sidan, utan vi försöker samordna de här funktionerna.

Innan var det kanske inte så mycket möten utan mest per telefon. Nu kanske vi träffas två gånger om året på ett ungefär. Sedan kan vi ju även höras av där emellan.

3. Kan du ge exempel på när samarbetet har fungerat väl?

Jag kan inte ge några konkreta exempel då jag inte har vart här så länge. Men jag kan ge ett exempel på när jag jobbade i Mölndal som ingick i Göteborg också, det var en koppling mellan Göteborg och Härryda kommun, det var cykelstråket som man önskade mellan tre

kommuner. Först byggde Göteborg sin del och sen kom Mölndal och Härryda att gemensamt bygga resten av stråket som gick igenom Mölndal och Härryda. Då fick vi till det här stråket från Göteborg till Mölnlycke trots att det gick igenom tre kommuner. Eftersom jag var i Mölndal då så vet jag att den delen hade vi egentligen tänkt att bygga lite senare för vi hade andra prioriteringar då, men eftersom de andra kommunerna tänkte bygga tidigare så lade vi om vår planering. Så när det finns lite flexibilitet och när man är överrens om prioriteringarna fungerar det oftast bra.

Var det också ett samarbete med Trafikverket?

Det var inget samarbete med Trafikverket utan endast kommunerna.

4. Kan du ge exempel på när samarbetet inte har fungerat?

Olika prioriteringar.

Kan du förklara det?

När det finns olika prioriteringar; t.ex. som fallet är nu har vi något som Trafikverket skulle byggt i år där Göteborg är med och medfinansierar hälften, men nu har det visat sig att Trafikverket inte har budget till det, medan vi har avsatt de här pengarna i år. Och eftersom det är valår så tar den här fyraårsbudgeten slut vilket blev problematiskt för oss, särskilt då vi har prioriterat annat de kommande åren. När budgetar inte synkas eller plötsligt ändras, då blir det svårt.

Vad händer med den budget som ni har satt till cykel då?

Vi kan inte flytta över de här pengarna, men nu måste vi se om vi kan ändra om i prioriteringarna och vi kanske får hitta nya projekt.

5. Hur tycker du att ansvarsfördelningen ser ut mellan exempelvis kommun, kommunalförbund, region och Trafikverket vad gäller mellankommunal cykelplanering?

VGR tillsätter pengar till cykelbanor på nationella vägar. Trafikverket bestämmer projekten utifrån budgeten de fått av VGR. Kommuner kan söka pengar. GR – samordnande funktion.

Jag har tolkat det som att GR har en lite mer samordnande funktion och ser till att skapa möjligheter för oss kommuner att samarbeta. Och eftersom de även har kontakt med politiker i sina nätverk så kan de ju även påverka politikerna för att stimulera eller få upp vikten av att samarbeta mellan kommunerna med regional cykelplanering. GR har ju ingen budget, utan det är kommuner och Trafikverket som genomför då det är där pengarna finns. VGR tillsätter och säger att här finns pengar som ska gå till cykelbanor på nationella vägnätet medan Trafikverket ser till att fördela pengarna. Dels tar de egna initiativ eller projekt som de tycker behöver byggas. En del kommuner önskar cykelbana på Trafikverkets vägar och behöver då medfinansiera femtio procent. Jag kan tycka att Trafikverket borde ta större ansvar och finansiera sina egna cykelvägar egentligen. Kommunerna har ju ansvar för planer och byggnationer där de är väghållare vilket är den största delen av cykelvägarna i kommunen. Just när man kommer till cykelbanor som går över kommungränser, det är ju relativt ofta ändå som det är Trafikverket som är ansvariga då de ofta ligger lite längre ut så att säga.

6. Kan du ge exempel på bra eller mindre bra ansvarsfördelning?

Är det en bra ansvarsfördelning eller borde det vara annorlunda?

Jag kan tycka att Trafikverket har ansvar för att bygga på de vägar där de är väghållare men samtidigt så kräver de ofta medfinansiering från kommunerna, vilket jag tycker är ett dåligt arbetssätt. Jag tycker att Trafikverket borde stå för de cykelbanorna. Sedan kanske kommunerna skulle kunna påverka lite mer var det byggs cykelbana och vara med i prioriteringen på ett annat sätt men att det är Trafikverket som står för kostnaderna. Gör man så är man inte beroende av kommunernas prioriteringar, på ett sätt skulle det ju underlätta då.

7. Finns det aktörer som bör ha/bör ta ett större ansvar i frågan? I så fall vilken/vilka?

Är det bara ekonomiskt som du tycker Trafikverket borde ta större ansvar eller finns det något annat som de eller någon annan aktör borde göra?

Nu ska ju VGR ta fram en ny cykelplan och det tycker jag är jättebra för då kommer det vara ett samarbete med kommuner osv. och det är jättebra för att man gemensamt ska göra prioriteringen mycket enklare. Det är mycket lättare att göra en ansvarsfördelning och få en bättre planering också. Vet man vad man ska göra så är det mycket lättare att planera in det, det kommer vara lättare att få till samarbeten mellan kommuner och Trafikverket när den här cykelplanen finns.

Hur ser du på att det är så många aktörer inblandade som det är? *Jag tror att är man överrens om vad man vill uppnå och vad syftet är så hoppas och tror jag att det kommer gå bra. Men alla aktörer som påverkas måste ju vara inblandade, det är så det är, det är beroende av så många faktorer som alla parterna har ansvar för.*

8. Har du förslag på hur ansvarsfördelningen mellan aktörer kan förbättras gällande mellankommunal cykelplanering?

Det är inte ansvarsfördelning som kan förbättras men jag tror att samarbetet kan förbättras genom att man tar fram den här regionala cykelplanen och gemensamt får en tydligare prioritering av de processer som ska byggas ut, och att man på något sätt är överrens om det. Det i sin tur kan ju påverka t.ex. kommunerna om de ska bygga anslutande cykelbana.

9. Vad anser du vara hinder i din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering?

I trafikstrategin finns det uttalat att vi ska prioritera centrala Göteborg och detta kan stå i konflikt till mellankommunal planering.

Kan du utveckla det?

Oftast är det så när man pratar, cykelbanorna som är längre ut som angränsar till kranskommunerna, där är det inte lika många som cyklar, då kan ju det stå i konflikt med bl.a. uttalade prioriteringar om att vi framförallt ska fokusera på de centrala delarna och tätare områden där det är många som rör sig. Vi har haft en sådan diskussion nu hur viktigt det är att bygga ut en cykelbana som går ut till Kungälv som vi ska medfinansiera med Trafikverket kontra att satsa på de centrala delarna vilka faktiskt står i trafikstrategin att vi ska prioritera.

Det borde ju också finnas mål om att öka t.ex. arbetspendling på cykel och den kan ju komma utifrån.

Det finns två mål i trafikstrategin som är kopplade till cykel, ena handlar om att Göteborg är regioncentrum och man ska kunna ta sig dit och handlar om arbetspendling eller mellankommunalt resande till stor del. Det målet fokuserar på resandet mellan stora målpunkter där syftet är att knyta ihop stadsområden och det gäller även stadsområden utanför Göteborg som t.ex. Mölndals centrum. Den största delen av denna typ av cykelnät som vi kallar pendlingscykelnät handlar om att koppla ihop stadsområden i Göteborg. Då tänker man att man kanske ska ha snabba cykelbanor som mål. Den andra delen handlar om att underlätta resandet genom att prioritera gång och cykel i de mer tätade stadsområdena i centrum och även andra tätade stadsområden i Göteborg. Sedan finns det även något i genomförandepincipen för trafikstrategin, i vilken det står att när vi genomför allt i trafikstrategin så ska vi prioritera de mer centrala delarna. Samtidigt finns det ett mål om att Göteborg ska vara ett attraktivt regioncentrum så det är lite en balans om hur man väljer att tolka, när det samtidigt står att vi ska prioritera centrum.

Vem avgör i slutändan när det är nog prioriterat i de centrala delarna och när man börjar på mellankommunal planering?

Man får göra båda delarna, men för vår del när man tänker på cykel så måste vi ha en utbyggnadsplan för hela Göteborgsområdet, och då har vi t.ex. klassificerat cykelnätet i tre olika delar. Dels har vi ett pendlingscykelnät som ska vara snabbare, där har vi tagit hänsyn till regionen och det regionala cyklandet. Utifrån den planen som vi tar fram så gör vi en budget och det är ju Trafiknämnden som beslutar den budgeten, så det är syvende och sist Trafiknämnden som beslutar vad vi ska bygga.

10. Kan du ge exempel på möjliga förbättringar i din egen organisation?

Jag tycker det är viktigt att man har en långsiktig utbyggnadsplan över huvudtaget för cykelplaneringen så vi har en idé om vad vi ska åstadkomma. Sen kan det hända att man får göra lite omprioriteringar men det tycker jag är viktigt. Sedan tycker jag också att det är viktigt att vi bestämmer hur vi ska göra och hur vi faktiskt ska prioritera. Det kan hända att det blir diskussioner ändå.

Vi jobbar mycket med Mobility Management, jag tycker mig se en förändring i arbetssättet den senaste tiden, t.ex. MM i byggskedet, att det har fått större fokus. De som jobbar med den typen av MM-åtgärder sitter inte på en separat avdelning, de är på avdelningen (väg och bana) där man faktiskt ansvarar för hur ombyggnationerna fysiskt ska se ut. Jag tycker mig se ett bättre samarbete mellan den fysiska planeringen, drift och underhåll och MM-arbetet. Nu när vi gör Göteborgs stads cykelplan är ju kommunikation och påverkan en del av den och då poängterar vi också att det är viktigt att vi planerar för MM-åtgärder i ett tidigt skede när vi bygger ut, inte att det kommer efteråt, utan det är med i planeringen från början.

11. Vad anser du vara hinder utanför din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Det är rent generellt det vi vart inne på, det är många olika parter och att man gör olika prioriteringar och har olika budgetar.

12. Kan du ge exempel på möjliga förbättringar utanför din egen organisation?

Det är att man gemensamt planerar bättre tillsammans, en regional cykelplan skulle ju vara en början på det samarbetet om alla tycker det är viktigt.

Finns det något som rör mellankommunal cykelplanering som du vill tillägga?

Nej, inte vad jag kan komma på just nu.

När är Göteborgs stads cykelplan färdig?

Göteborgs stads cykelplan ska upp i nämnden för beslut i juni, och sen ska den ut på remiss. Eftersom sommaren kommer så kommer vi sammanställa remissvaren under hösten och eftersom det är val så tänker vi att det är realistiskt att det är färdigt i början av 2015. Remissversion från mitten av juni.

4.3 MÖLNDALS STAD

Transkriberad intervju

Endast muntliga svar (kursivt)

Mölnadal stad - 7/3

Ulf Bredby, Trafikingenjör på Mölnadal stad. Jobbar med extra fokus på hållbart resande framförallt inom kollektivtrafikplanering och cykelplanering.

Sammandrag Mölnadal:

- ♦ Har cykelstrategi och cykelhandlingsplan
 - ♦ Cykelstrategin är framtagen i bred samverkan
 - ♦ Projekt med företag och skolor för att främja hållbara arbetsresor
 - ♦ Inget formellt regelbundet samarbete, men litet nätverk för grannkommunerna
 - ♦ Vill ha utpekat ansvar för Trafikverket
 - ♦ Ta in cyklisternas perspektiv
 - ♦ Hinder: - brist i viss kommunikation
 - resurser
 - många inblandade
- 1. Samarbetar din organisation med andra aktörer (ex. kommuner, region, Trafikverket, Länsstyrelsen) vad gäller mellankommunal cykelplanering?**
- GR har ju startat ett nätverk för cykling, för GR-kommunerna. Vi har även träffar med Trafikverket när det gäller både ett nätverk för strategiska frågor och även ett nätverk för operativa frågor, där cykelfrågor ingår. När det gäller kommunerna har vi inget formellt regelbundet samarbete, men vi har kontakt med våra grannkommuner i cykelfrågor tillsammans med Härryda angående en cykelbana som gick över våran kommungräns. Vi har haft en del prat med Göteborg om behov över kommungränserna. I samband med GR arbetet startade vi förra året en grupp med Göteborg och deras angränsande kommuner där vi träffas minst en gång om året och diskuterar kommande investeringar.*

2. Kan du beskriva hur samarbetet kan se ut?

Är det något annat du vill tillägga här?

Nej.

3. Kan du ge exempel på när samarbetet har fungerat väl?

Det samarbetet med cykelbanan vi hade med Härryda var bra. Finansieringen både för Härryda och Mölndal gick genom Västsvenska paketet. Samarbete med GR där fokus har legat på både kommunikativa åtgärder och infrastruktur, kanske främst hittills med kampanjer och kommunikation. Jag upplever att det har fungerat bra. Man får stöd i sitt arbete och man kan dra nytta av varandra.

Det rent infrastrukturmässiga samarbetet har väl kanske vart lite mer i sin linda, och VGR ska ju ta fram en regional cykelplan och det är kanske också lite mer i sin linda.

4. Kan du ge exempel på när samarbetet inte har fungerat?

T.ex. cykelbanan mellan Härryda och Mölndal går även till Göteborgs kommun och det är ett exempel på att de byggde fram till vår kommungräns och vi hade ingen aning om att de skulle bygga, utan fick reda på det av cyklister som hörde av sig och frågade varför inte vi ska göra samma sak? Där hade det brustit i kommunikation mellan Göteborg och Mölndal. Det är kanske inte helt bra kommunikation mellan Göteborg och Mölndal. Vi har ju ganska stora kontaktytor geografiskt sett med Göteborg där vi har svåra cykelflöden också. Det finns säkert andra exempel också såsom driftfrågor och underhållningsfrågor.

5. Hur tycker du att ansvarsfördelningen ser ut mellan exempelvis kommun, kommunalförbund, region och Trafikverket vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Det beror lite på vem som är väghållare över en kommungräns. I vårt fall, gentemot Göteborg och Härryda är det vi som är väghållare. Då har kanske ansvaret per automatik hamnat på kommunerna. Sen när det gäller vägar där Trafikverket är väghållare så är det mer Trafikverket som är ansvariga formellt sett, men där tycker jag att de kanske inte riktigt har tagit sitt ansvar. Nu har man gått ut med en cykelplan för ett par år sen där man frågade kommunerna vad vi tyckte man skulle prioritera och vad vi kunde medfinansiera, så det har väl blivit lite bättre tycker jag. Kommunerna får väldigt mycket påstötningar om varför vi inte bygger cykelväg ute på landsbygden, men det är inte våra vägar, det är inte vi som äger dem. Det handlar kanske nånstans om att regionen eller GR ska ta en större roll i att utpeka de behov som finns mellankommunalt. Utpeka ansvaret och samordna det på något sätt så att det inte hamnar mellan stolarna hos Trafikverket och kommunerna som är väghållarna.

6. Kan du ge exempel på bra eller mindre bra ansvarsfördelning?

Är det bra att det ligger hos kommunerna?

Så länge vi har olika väghållare som är finansieringsansvariga för olika vägar så kommer ansvaret att bygga cykelvägar längs med vägnätet ligga hos den väghållaren. Det kan man inte komma ifrån. Det låter lite som någon neutral aktör som kanske skulle peka på vikten av det här och vad man ska prioritera. Det är klart att varje kommun säger att deras är viktigast

att göra något med, men då är det bra med en aktör som kan prioritera på högre nivå. Det är viktigt att Trafikverket kommer in där, de skulle kunna ha den rollen och även prioritera olika behov som finns mellankommunalt. Eftersom VGR beslutar om den regionala planen, om hur mkt pengar som ska komma till cykelvägar men sedan är det Trafikverket som beslutar var de ska lägga pengarna någonstans.

7. Finns det aktörer som bör ha/bör ta ett större ansvar i frågan? I så fall vilken/vilka?

Jag tycker Trafikverket tog ett bra ansvar i kampanjen "Tio mil cykelväg". Trafikverket hade regionala pengar som de förfogade över, och menade att vi har så här mycket pengar och vi kommer inte betala nånting om inte ni betalar hälften. Om man som kommun sa att man inte var intresserad, då fick man inte heller något byggt.

Man kan tycka vad man vill om att vi ska betala hälften på Trafikverkets vägar men det var i alla fall tydligt om att så är det. Jag tror att Trafikverket kommer att fortsätta ta det ansvaret när det gäller den nya regionala cykelplanen, men det handlar nog om att de inte vet än hur mycket pengar de har att röra sig med.

8. Har du förslag på hur ansvarsfördelningen mellan aktörer kan förbättras gällande mellankommunal cykelplanering?

Jag tror att GR är en ganska bra instans för att påtala diskussionen och fösa samman de aktörer som behövs försas samman. Men på kommunala vägar är det kanske de två kommunerna som berörs som man ska få ihop. Det kan vara om GR skulle ha ett övergripande ansvar för att påtala behoven i den mån kommunerna inte vet om.

Det är ju GRs ansvar redan, anser du att det borde bli bättre?

GR:s arbete har påbörjats och de ska ju dessutom anställa någon projektansvarig för att ta fram en cykelplan för GR, och det ansvaret har de börjat ta. De har mandat att driva infrastrukturfrågor för de 13 kommuner som är med, och det är inte fel att de även har satt ett extra fokus på just cykelfrågor nu.

9. Vad anser du vara hinder i din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Jag skulle inte vilja påstå att det finns några hinder men vårt arbete är att peka på de behov som finns inom kommunen, och föreslå vissa saker för politiker. Men dessutom ska vi vara lyhörda på om det finns behov som sträcker sig över en kommungräns som är ett viktigare behov än någon annan utbyggnad inom kommunen så ska vi påtala det. Där kan vi få stöd av GR och Trafikverket osv. Har vi bara den informationen så finns det väl inga hinder internt.

10. Kan du ge exempel på möjliga förbättringar i din egen organisation?

Nej, men det kan ju vara så att de cykelvägarna som ligger i utkanten, att man missar de behoven, det skulle kunna vara en förbättringspotential.

Det är inte så att det är en organisationsfråga att vi skulle behöva en särskild person som jobbar med fokus på just dem frågorna.

11. Vad anser du vara hinder utanför din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Att det är fler parter inblandade, att det kan handla om flera kommuner än en, och dessutom Trafikverket och det kan vara andra markägare. Det gör att det är svårare att få ihop det. Sen är det ett hinder att det kanske finns en begränsande summa pengar för cykelinvesteringar på det statliga vägnätet.

12. Kan du ge exempel på möjliga förbättringar utanför din egen organisation?

Kanske inte mer än det vi redan pratat om, om de här samordnade funktionerna börjar lyssna på GR, Trafikverket osv.

Finns det något som rör mellankommunal cykelplanering som du vill tillägga?

Det är att det är viktigt att ta upp de inspel och synpunkter man får från de som cyklar mellan kommuner där det saknas infrastruktur som försöker cykla där, det är ofta därifrån man får reda på att det saknas nånting.

Har ni någon sådan struktur på hur ni får synpunkter från allmänheten? Vi hade en intressentgrupp, men den har somnat in lite, men man har ju möjlighet att vända sig med synpunkter till oss.

Tar ni vara på de synpunkter som kommer in? Vi tar tillvara på de synpunkter som kommer in, det sparas hos oss. Vi som jobbar med det har en känsla för var det kommer in förfrågningar osv.

4.4 PARTILLE KOMMUN

Transkriberad intervju

Skriftliga och muntliga svar (kursivt)

Partille kommun 10/3

Sammandrag Partille:

- ♦ Saknar trafikstrategi och cykelplan
- ♦ Samverkan främst med GR och nätverk med Göteborgs grannkommuner
- ♦ Samverkansavtal/gemensam överrensommelse vore bra
- ♦ Trafikverket bör få tydligare ansvar
- ♦ GR bör få tydligare uppdrag att driva frågan
- ♦ Hinder: - cykelfrågan är lågt prioriterad inom den egna organisationen
- avsaknad av resurser
- ♦ Lyft fram kopplingen mellan kollektivtrafik och cykel

Markus Thunberg, jobbar på samhällsbyggnadskontoret i Partille kommun. Är i första hand ansvarig för kollektivtrafikfrågor och jobbar med övergripande trafikplanering. (Angelica som är ansvarig för cykelfrågor kunde ej medverka i intervjun).

1. Samarbetar din organisation med andra aktörer (ex. kommuner, region, Trafikverket, Länsstyrelsen) vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Ja. Med GR, VGR och andra kranskommuner. Endast i liten omfattning med Trafikverket, i första hand via medfinansieringsprojekt.

De forum vi normalt sett har är GR. Ett litet mindre forum är Gbg, Mölndal, Härryda och Kungsbacka tillsammans med Partille och där är det lite mer konkreta frågor det handlar om.

2. Kan du beskriva hur samarbetet kan se ut?

Nätverksträffar. Förser varandra med cykelkarta som också sammanställs på Trafiken.nu. Gemensam inventering för pendlingsstråk framtagna via GR.

Med vilka och hur ofta sker de?

Det är inom ramen för GR och det är någon gång per termin. Man träffas i Gbg, och har en dagordning man går igenom.

3. Kan du ge exempel på när samarbetet har fungerat väl?

Nätverksträffarna är bra. Ett mindre nätverk med Göteborg, Mölndal, Härryda och Kungsbacka är konkret och fungerar ganska väl.

Vad är det för initiativ och varför de fem kommunerna?

Det är mer storstadsområdet, eller där det kanske cyklas mer mellan kommunerna än vad det görs i andra fall. Det kan vara konkreta saker som hur en cykelbana möts ordentligt osv. Tyvärr har jag inte varit med tillräckligt mycket i det dagliga arbetet, så det finns säkert bra exempel som jag missat. Men jag upplever att arbetet med kartmaterial har fungerat bra, vi delar karmaterial med varandra och har en gemensam cykelreseplanerare på Trafiken.nu som jag tycker fungerar bra.

4. Kan du ge exempel på när samarbetet inte har fungerat?

När andra prioriteringar blir överordnade och t.ex. vägsatsningar prioriteras. Trafikverket känner ej ansvar vilket ger samverkanssvårigheter. Finns ingen större budget för samverkan.

Är det i din egen organisation?

Det känns som om cykelfrågan fortfarande kanske inte har fått de ekonomiska musklerna som man skulle vilja, det blir ofta så att de följer andra projekt. När man ändå ska bygga om en väg så bygger man också cykelväg för det ska man göra, det motiveras inte alltid av egen kraft.

Du skrev "Trafikverket känner ej ansvar vilket ger samverkanssvårigheter", är det i enskilda projekt?

När det är mellankommunalt samarbete så krävs det att någon tar initiativet, om man inte pekar ut någon som har ansvar över en viss fråga, när man säger att alla ansvarar så blir det lite otydligt. Vi upplever inte att Trafikverket driver frågan utan att en kommun har tagit initiativ, det blir lite samverkanssvårigheter just i och med det.

5. Hur tycker du att ansvarsfördelningen ser ut mellan exempelvis kommun, kommunalförbund, region och Trafikverket vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Oklar. För många aktörer utan tydliga ansvar. Inom den egna kommunen är det tydligt, men annars inte.

6. Kan du ge exempel på bra eller mindre bra ansvarsfördelning?

Helheten fungerar ganska dåligt, men tydligt inom kommunen. Någon form av samverkansavtal som klargör ansvar vore bra.

Tycker du att GR:s roll är tydlig?

Fortfarande en osäkerhet i frågan, mycket görs inom den egna kommunen hela tiden så det är ganska få gemensamma projekt där man aktivt jobbar ihop.

Man pratar ibland på en övergripande abstrakt nivå. Min personliga uppfattning är att man skulle ha större gemensamma planer på hur det skulle utvecklas, där man driver i projektform istället för samverkansform.

Nätverken är väldigt bra, men det är beroende av engagemang. Jag har erfarenhet från kollektivtrafiksidan och där skrevs det ganska tidigt ett samverkansavtal med de som var med, man angav mål, vilket sen gav ganska bra effekter och projektet fick uppmärksamhet. Något likande på cykelsidan tror jag hade varit framgångsrikt där man anger att alla har en ansvarig fråga om vad vi har för mål med samarbetet. Nu finns det mål men det är inte alls lika känt utanför den inre kretsen.

7. Finns det aktörer som bör ha/bör ta ett större ansvar i frågan? I så fall vilken/vilka?

Trafikverket och GR borde få/ta ett tydligare ansvar. Bland annat pga. kopplingen till infrastrukturfrågorna som dessa organisationer jobbar med. Regeringen borde ge tydligare direktiv till myndigheter, regioner och kommuner om var ansvar ligger och även peka ut riktningen.

Kan du förklara hur du tänker?

Det hänger ihop, jag tror att Trafikverket hade behövt tydligare instruktioner, det känns som att Trafikverket i olika delar av landet tar denna fråga på olika stort allvar. Man borde få ett tydligare ansvar. Egentligen tror jag det handlar om trafikslaget som sådant, att man behöver lyfta upp det som ett transportmedel och inte som en fritidssysselsättning. Då är det Trafikverkets fråga som jag ser det. GR kanske snarare är den mellankommunala nivån om samverkansavtalet, de skulle kunna få ett tydligare uppdrag att driva frågan.

Mycket blir inom den egna kommunen, och där fungerar det väl ganska bra, men just med att driva en gemensam utveckling och att samordna frågorna just med resande över kommungränser, det ska ju handla om infosystem med kartor och allting, jag tror helt enkelt att en större samordning och större driv i frågorna hade varit värdefullt. Det känns som att det kommer komma behov ju mer tryck det bli i frågan. Vi upplever ändå att det händer mycket på cykelsidan.

8. Har du förslag på hur ansvarsfördelningen mellan aktörer kan förbättras gällande mellankommunal cykelplanering?

Framtagande av gemensamma planer för ex. utbyggnadsordning, vinterväghållning, länkar mellan kommuner etc). En gemensam strukturbild bör tas fram som sen GR kan hänvisa till och agera som pådrivare (likt strukturbilden och K2020).

Vem/vilka skulle kunna vara genomdrivare för att det sker?

Det beror lite på vilket område det handlar om, när det gäller utbyggnad och länkar mellan kommuner så är det den som är cykelansvarig eller motsvarande, som ofta kan styra ganska mycket över det. Det borde gå att samordna, och det gör det, vi tycker det fungerar hyggligt. Vinterväghållning är t.ex. en svårare fråga för den är ju ofta inte riktigt samordnad på samma sätt mellan kommuner utan mer i den egna kommunen. Någon form av samordning finns ju men där skulle man kunna göra mera. Nätverket måste nyttjas, det blir ett gemensamt ansvar som man måste fånga upp med en gemensam överrensommelse tror jag.

Det skulle vara värdefullt om TV kunde vara mer engagerade också, framförallt när det handlar om länkar som går utmed stråk på regionalt vägnät, där man som kommun inte alltid råder över. Det är inte alltid man vill gå in och betala flera miljoner för något som någon annan borde ta högre kostnader för.

9. Vad anser du vara hinder i din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Dels en personrelaterad fråga, lågt prioriterad fråga sen länge. Det är ofas mellan den egna planeringen och Trafikverkets. Budgeten är för låg och personalresurser saknas.

Hur tänkte du med att det är en personrelaterad fråga?

Det kanske snarare är så att det är högre upp i hierarkin som det inte har varit så prioriterat, det tycker jag speglas i att vår budget är ganska snålt tilltagen. Samtidigt har vi ett ganska bra cykelnät att utgå ifrån. Det känns ändå som att det skulle kunna få ett lyft när rätt person ser ett värde i det. Det finns ingen cykelplan nu, men vi ligger i startgroparna att ta fram en nu under 2014.

På vilket sätt är det ofas mellan den egna planeringen och Trafikverkets?

En konkret grej är att vi kan ansöka om medel för åtgärder inom ramen för västsvenska paketet där pengar från trängselskatten från en viss pott som kan läggas på t.ex. cykelbanor utmed vägar eller vägnätet som påverkas av trängselskatten när t.ex. trafiken har omfördelats. En gång fick vi mer pengar att bygga om en väg som vi annars inte hade prioriterat, men då blev det en ekonomisk anledning att bygga där. Hade vi prioriterat själva hade den inte kommit vid det tillfället. Men sen kan det vara svårt ibland också för Trafikverkets processer ser ofta annorlunda ut jämfört med våra då de har objekt som prissätts i deras regionala och nationella plan och finns det inte medeltilldelning för trafikprojekt då vet man ju inte vad man vill göra, och då får man ibland gissa lite vad som är på gång. Det är snabbare processer i kommunen.

Hur ser det ut med det politiska stödet för cykel i din organisation?

Dels har vi ganska låg budget för cykelfrågor, och vi har inte så jätte mycket personalresurser avsatta för frågan utan det är inbakat i en tjänst som ska hantera väldigt många saker, det gör att man måste prioritera. Finns det inte stöd alla gånger uppifrån för att det är en väldigt viktig fråga då kan det hända att den inte blir så högt prioriterad jämfört med andra saker som också måste prioriteras. Det hade ju varit väldigt värdefullt med någon

som kunde lägga mera tid på det. Vi jobbar ju inte så mycket med t.ex. påverkansåtgärder, Mobility Management, det hinns inte riktigt med, utan det blir mycket fysisk planering.

10. Kan du ge exempel på möjliga förbättringar i din egen organisation?

Ta fram styrande planer som idag saknas, höj budget, avsätt mer personalresurser och prioritera annorlunda vad gäller snöröjning och trafiksäkerhetsfrågor.

Var det någon mer plan än cykelplan du menade?

Cykelplanen är givetvis väldigt viktig och jag upplever dessutom att vi behöver ta fram en tydligare övergripande trafikstrategi, vilket vi inte har idag. Vi håller även på med översiktsplan, som vi jobbar ganska intensivt med nu. I den behöver vi formulera ännu tydligare mål för trafiken i stort och den skulle leda vidare till en trafikstrategi som jag ser det, som i sin tur genererar lite mer konkreta planer för olika trafikslag.

Trafikstrategi och cykelplan bör vi ta fram, och cykelplanen är ju på gång.

11. Vad anser du vara hinder utanför din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Oklar ansvarsfördelning, och för få mellankommunala överenskommelser på politisk nivå.

Den politiska delen är inte helt oviktig, i t.ex. K2020 fanns en tydlig politisk överenskommelse som man sen kunde falla tillbaka på som tjänsteman. Det här är något som politikerna har bestämt och eftersom vi är en politisk styrd organisation så är det ett väldigt tungt argument för att prioritera frågan. Det kan ibland skapa en osäkerhet om det inte finns en tydlig politisk sida i de här frågorna och om vi verkligen prioriterar rätt saker.

12. Kan du ge exempel på möjliga förbättringar utanför din egen organisation?

Ge trafikverket en tydligare roll, idag driver de ej cykelarbetet om inte kommunerna gör det.

Ta fram en regional cykelplan (helst genom Trafikverket) och ge cykeln en tydligare status som ett eget transportslag. Kanske kan man peka ut ett tydligare ansvar för Trafikverket utanför och mellan tätorter längs med statligt/regionalt vägnät?

Hur tänker du med att Trafikverket skulle ta fram en regional cykelplan?

Personligen kan jag tycka det är lite oklart hur VGR:s roll ser ut, de har ju en viss del av pengatilldelningen, men det skapar i alla fall inte större tydlighet i frågan när det är tre lite mer övergripande organisationer inblandade; GR, VGR och TV. Jag tror det hade varit mer kraftfullt om Trafikverket tog fram det än om VGR gjorde det, men jag kan ha fel i den här frågan, det är viktigt att VGR gör det också, men en gemensam plan hade varit ännu bättre. Den kopplingen till att det är så mycket vägar som binder olika delar av regionen som idag har dåliga förbindelser.

Jag och Angelica spånade lite att man skulle kunna peka ut lite tydligare avgränsningar mellan aktörer. Inom tätort är det lättare att definiera det som kommunens ansvar men mellan tätort blir det lite oklarare, ofta är det ändå statliga eller regionala vägar som går igenom tätorterna, men där kan man ändå se det lite annorlunda. Där kan jag förstå att kommunerna driver frågan för att det är så många andra samordningsvinster med det. Men utmed en väg som inte har jättetydliga kopplingar till tätort så känns det som att det borde

vara enklare, att där borde TV själva driva det. En tanke från oss, en mer pragmatisk uppdelning.

Finns det något som rör mellankommunal cykelplanering som du vill tillägga?

Kopplingen till kollektivtrafiken, med tydligare krav på utformningen för cykel vid hållplatser och knutpunkter vore bra. Även möjligheterna att ta med cykel på tåg borde ses över med Danmark och Tyskland som förebild. Ett gemensamt låncykelsystem skulle kunna vara intressant. I Tyskland har DB ett ansvar även för cykelfrågan ihop med tågen vilket har varit framgångsrikt.

På vilken geografisk nivå?

Koppling till kollektivtrafiken på ett mer regionalt plan, vi har försökt jobba med den frågan rätt mycket lokalt genom att strukturera upp så att vi har cykelställ vid hållplatser. Men här tror jag det skulle vara värdefullt om man hade kriterier även regionalt, att detta är en standard vi vill ha att det ska finnas cykelställ vid en busshållplats. Sedan det att ta med cykeln på tåget tycker jag är lite en förbisedd fråga. Man kan nog få ganska stor resandeutveckling med kollektivtrafik när man kopplar ihop cykel och tåg.

Gemensamt låncykelsystem, det är inte direkt användarvänligt om man ska ha olika system, utan det logiska vore om man registrerar sig en gång i princip.

4.5 TRAFIKVERKET REGION VÄST

Transkriberad intervju

Skriftliga och muntliga svar (i kursivt)

Trafikverket 18/3

Agneta Nordström, jobbar som utredare för hållbara transporter och resor på samhällsbehov.

Sammandrag Trafikverket i väst:

- ◆ Samverkar främst med VGR och kommunerna
- ◆ Klar och tydlig roll och ansvarsfördelning
- ◆ Upplever oklarheter från aktörer om vem som kräver kommunerna på medfinansiering (VGR ej Trv)
- ◆ Planera utifrån cyklistens behov från början
- ◆ Hinder: - kommuner utan resurser när de vill bygga längs med regional väl (regional plan kräver medfinansiering om 50% av kommunerna)
 - ju mer som byggs desto mer ska ha drift och underhåll
 - uppfattningar som går isär mellan VGR och Trafikverket om åtgärder
- ◆ Tydlighet med vilken typ av cyklist som ska öka
- ◆ Våga mer politiskt, en modig regional cykelplan

1. Samarbetar/samverkar din organisation med andra aktörer (ex. kommuner, region, Trafikverket, Länsstyrelsen) vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Vi för dialog utifrån vad vårt uppdrag ser ut. Det skiljer sig givetvis utifrån om det är nationell eller regional transportinfrastrukturplan.

Det är de regionala planupprättarna som avsätter de medel som vi får lov att bygga cykelväg för.

Är det Västra Götalandsregionen (VGR) du menar som planupprättare?

VGR har alla sina 49 kommuner, och de är styrda av regionförbund. Finansieringen kommer från den regionala planupprättaren. Vi samarbetar inte, vi har en gemensam dialog där vi samverkar för att nå våra mål. Det är lite svårt när det gäller kommuner, regionen och Trafikverket vilka olika roller vi har i olika sammanhang.

2. Kan du beskriva hur samarbetet/samverkan kan se ut?

I vår region så har vi tre län. Dessa län är alla styrda av ett regionförbund. Det innebär att den regionala planupprättaren till viss del är vår uppdragsgivare och vi har självklart ett samarbete i dessa uppdrag och frågor. När det gäller våra kommuner så har vi alltid minst ett kommunmöte med varje kommun där vi stämmer av olika frågor men självklart cykel.

Vi träffar också kommunerna i de olika kommunalförbunden (finns fyra stycken i VGR) där givetvis dessa är en viktig arena för dialog över kommungränserna.

Vi har också haft gemensamt cykelseminarium i VGR för att tillsammans föra lyssna och föra dialog vad som efterfrågas för att vi skall få ”rull” på cyklingen i regionen.

"Vi har alltid minst ett kommunmöte med varje kommun...", när sker det?

Vi träffar kommunen minst en gång, vi kan ha kommunmöten där det handlar om allt från ÖP till detaljplaner för att veta vad kommunen har på gång, vi vill jobba i tidiga skeden med samhällsutveckling. Då är det väldigt viktigt att veta vilka planer kommunerna har i olika delar i sin planering och hur det påverkar våra vägar. Hur påverkar det transportskedet, och i ett så tidigt skede som möjligt. Vi pratar med kommunerna på väldigt strategisk nivå där vi sitter och pratar om allt mellan cykel, brister och behov till kommunmöten där vi pratar om belysning, asfalt, drift och underhåll. Vi pratar kontinuerligt med kommunerna men vi har alltid minst ett strategisk möte per kommun.

Per projekt?

Nej, projektet håller på sedan. Det kan vara ett projekt om att bygga motorväg, då är det den projektledaren som är ansvarig. Vi pratar med kommunerna på kommunala tjänstemannanivån och ibland är politiker också med. Men vi pratar med varje kommun om vad de har på gång. De har ju monopol på planer om markanvändning och om kommunen säger att här vill vi bygga ett bostadsområde och vi säger att "det är jättebra att bygga ett bostadsområde här", eller så säger vi "nej det går inte pga. avståndet, buller, ingen direktanslutning till den vägen osv." Den dialogen för vi med varje kommun, vissa kommuner har vi flera med. Med Göteborgs stad kanske vi har fyra om året, och då pratar vi inte Västsvenska paketet och projekten.

3. Kan du ge exempel på när samarbetet/samverkan har fungerat väl?

"10 mils satsningen" i VGR

Kan du förklara samarbetet med "10 mils satsningen lite kort"?

Egentligen är det så att det är VGR som ville satsa extra på cykel, det här finns att läsa på vår hemsida om hur projektet (10 mils satsningen) ser ut. I stora drag kan man säga att VGR

gick ut och satsade totalt 225 miljoner kr. Då fick alla kommuner spela in till oss sina prioriteringar var de skulle vilja bygga cykelväg någonstans. Då valde vi givetvis med avstämning mot VGR, att varje kommun fick sina prio 1 och 2 så långt pengarna räckte. Skulle vi följt önskemålen som kom in skulle det gått på 900 miljoner kr. Från början var det tänkt att det skulle blivit färdigt 2014 men nu blir det inte förrän 2017 totalt med 10 mils satsningen.

4. Kan du ge exempel på när samarbetet/samverkan inte har fungerat?

I ”10 mils satsningen” skulle vi kanske stämt av mer mellan kommunerna istället för med varje kommun.

Hur kom ni fram till att ni skulle stämt av mer mellan kommunerna istället för med varje kommun, och varför?

I de här mötena t.ex. kan jag nämna Vårgårda, som sa att om de hade vetat att Alingsås skulle byggt ut där de lade ut sin, kanske de hade anslutit den sträckan före. Då kanske deras kommuninvånare som bor i ytterkanten av kommunen hade haft närmare att cykla ner till Alingsås station och ta tåget till Gbg, än vad det är runt centrumkärnan i kommunen. Då märker vi att vi har kommunicerat med varje kommun vilka önskemål de har, men vi kanske borde ritat ut kartorna och sagt mer till VGR, så här ser det ut när kommunerna får titta på det. Med facit i hand tror jag att kommunerna kanske hade gjort lite annorlunda då.

5. Hur tycker du att ansvarsfördelningen ser ut mellan exempelvis kommun, kommunalförbund, region och Trafikverket vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Jag tycker att ansvarsfördelningen är klar och tydlig. Men tycker att en regional cykelplan underlättar arbetet och blir en klarare målbild ”vart vill vi” och ”hur snabbt vill vi” bygga en cykelregion.

Hur ser du på att det är så många aktörer inblandade, är det begränsande för er?

Det är inget begränsande för oss, för det är ju VGR som gör själva planen och har pengarna. Oftast är det på den regionala vägen som den mellankommunala cyklingen sker, det är den tolkningen jag har gjort. Då är det tydligt att VGR lägger ut så mycket pengar som finns att tillhandahålla, och det står också vilka år de ska tillhandahålla pengarna. Vi kan planera hur mycket som helst men finns det inga pengar så kan vi aldrig verkställa det. GR är bara ett kommunalförbund, precis som de andra kommunalförbunden i Västra Götalandsregionen. GR blir den samlade punkten för GR-kommunerna att föra en samlad talan till VGR, då det är uppdelat på de kommunalförbunden. Men det är framförallt VGR som vi har diskussion med när det gäller pengar, planer och potter men GR är med i diskussionen. Jag tycker det är väldigt klart och tydligt hur vi jobbar. Jag ser inte det som ett problem, jag ser det mer som ett sätt att handskas med 49 kommuner, handskas kanske låter opersonligt, men det handlar faktiskt om det. Det är lite skillnad i Halland som har sex kommuner, och att träffa alla kommunerna på samma möte. Men 49 kommuner träffar man inte med alla olika agendor och allting. Så jag är jätteglad att det finns kommunalförbund.

6. Kan du ge exempel på bra eller mindre bra ansvarsfördelning?

nej.

7. Finns det aktörer som bör ha/bör ta ett större ansvar i frågan? I så fall vilken/vilka?

Tycker att de aktörer som har ansvaret tar ansvaret redan idag. Men det är politiska beslut som bestämmer hur, i vilken takt mm. eller som visar hur mycket man vill.

8. Har du förslag på hur ansvarsfördelningen mellan aktörer kan förbättras gällande mellankommunal cykelplanering?

Det är oftast vid de regionala vägnätet som man som kommun vill bygga cykelinfrastruktur och då blir det medel från den regionala infrastrukturplanen och där så "kräver" man medfinansiering av kommunerna för att detta skall kunna ske. Detta kan bli ett hinder för de kommuner som ej har råd. Vilket i sin förlängning leder till att det kan bli "felande länkar" i infrastrukturen. Detta krävs bara för cykel men ej för t.ex. bilvägar.

(politiska beslut som gör att cykel missgynnas)

Är det Trafikverket som kräver en medfinansiering om 50% av kommunerna?

Nej det är inte Trafikverket som kräver det utan det står i den regionala infrastrukturplanen, det är VGR som kräver det. Det är vi som är utförare av den planen så det uppfattas som att det är Trafikverket som kräver det. Handlar det om nationella pengar och nationella cykelsatsningar, så skulle vi kunna bygga en cykelväg längs med E6:an helt och hållet bekostat ur nationell plan. Men vi kan också medfinansiera med kommuner, lika väl som exempelvis om kommunerna gör en exploatering på ett ställe där de vill ha en cirkulationsplats, men vi har inget behov att bygga en cirkulationsplats just nu men då säger vi att vi kanske går in 50-50 eller 25-75, det är lite olika beroende på vad det är för något och i vilket syfte. Men jag tycker att det kan bli lite fel, det kan finnas ett jätteviktigt behov mellan två kommuner som går in i en mellanliggande kommun där den lilla kommunen kanske inte har lika mycket muskler och lika mycket pengar. Då kanske det inte är de kommunerna som ligger närmast Göteborg, jag svarar utifrån ett större perspektiv. Det finns kommuner som inte har lika mycket pengar och då blir dem en felande länk där emellan.

Varför ska kommunerna betala för att bygga cykelbana längs med det regionala vägnätet?

Det ser olika ut i regionerna, jämför med t.ex. Värmlands plan, och det bestämmer regionerna själva. VGR har valt 50-50 och ett sätt varför de krävt det är att man kanske får mer cykelväg för de pengarna än för de man själv satsar. Dels kan det vara så att om man skulle sitta och önska sig saker och ting då är det väldigt lätt att önska något som någon annan betalar. Då kanske det är sätt för regionen att säga, okej vi vill också satsa på cykel och bygga ut det här cykelvägnätet men då måste ni också vara med, för om det är så viktigt så får ni också vara med och betala hälften. Annars kanske kommunerna skulle vilja ha cykelväg längs med varenda regional väg. Det handlar kanske lite om att gratis kanske blir för mycket, då vill man ha överallt. Men om man måste prioritera, vilken prioritering är viktigast då i kommunen? Då kanske det är lättare att prioritera, nu satsar vi på det här. Jag har inget emot cykelvägar och det tror jag ingen annan har heller, men ju mer som byggs desto mer ska ha drift och underhåll för annars används ju inte cykelbanan ändå. Det är ju också en kostnad för kommunen, oftast är det kommunen det hamnar på. Ibland är det vi, ibland är det dem.

9. Vad anser du vara hinder i din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Vi har ju lite från historien att förbättra som tex 2+1 vägarna och hur cykel frågan togs omhand där. Så jag ser inga hinder utan mer möjligheten att lära och förbättra.

Hur togs cykel frågan omhand i det fallet?

Inte så bra, eller inte alls kanske. På vissa vägar blev det byggt cykelväg, i vissa fall byggdes en cykelväg vid sidan om och då tyckte vissa att där vill man inte cykla, längs den stora vägen. Ibland sa man att det fanns ett annat vägnät som tillhandahölls, precis som för andra transporter finns det ett annat vägnät som täcker upp. Då får man kanske cykla lite omvägar. Det beror lite på om man pratar cykelturism eller arbetspendling, arbetspendlaren vill ha den genaste vägen och då struntar man i om det är 2+1 väg, bara den är säker och trygg. Då vill man inte cykla till det andra vägnätet. Det beror på vilken cyklist man pratar om, och det tror jag också är väldigt viktigt när man pratar om cykel, vilken typ av cykling handlar det om. Arbetspendling eller alla typer av cykling, vad är det som ska öka?

10. Kan du ge exempel på möjliga förbättringar i din egen organisation?

Att vi mer planerar utifrån cyklistens behov från början. Att fler bär cykel frågan med sig i varje beslut som tas.

Har du något exempel på hur ni skulle kunna göra det?

Det har att göra med t.ex. när saker ska byggas nytt, så upplever jag att historiskt så bygger man utifrån att man kopplar ihop vägarna väldigt bra, och sen planerar man för cykel och det andra. Det är inte jag som jobbar med utformning, men om jag tittar på väg 155 utanför Göteborg så får cyklisterna cykla på en annan höjd, det är lite kulligt och kuperat och de har lite utsikt, men det är ju inte så man vill cykla om man har bråttom till skolan eller jobbet. Då tänker jag lite mer som Malmö, om man står på taket till Emporia kan man se hur cykelinfrastrukturen flyter på ett helt annat sätt i de olika cirkulationsplatserna att "cykeltänket" är med från början i all stadsplanering och all planering. Och cykelbanan är separerad från fotgängarna. Jag menar att man planerar utifrån cyklisternas behov från början, jag tror att vi tjänar på att ge cyklisterna en annan möjlighet att finnas och att de kommer vilja finnas där på ett annat sätt.

Anser du att din organisation behöver mer kunskap om cyklister och deras behov?

Ja det tror jag. Jag tror att det behövs lyftas, fler och fler cyklar själva, fler och fler börjar tänka hållbart men självklart tror jag att det behövs kunskap och därför är jag jätteglad att vi har fått fram Gemensam cykelstrategi för säkrare cykling och visat att det inte är belysningen som gör att cyklisterna skadas utan att det är grus, snö och underhåll. Att vi med mer fakta kan belysa alla tyckanden och åsikter. När vi pratar om vår organisation så är vi så många, allt ifrån investering till drift- och underhåll, planering och oss på samhälle.

Hur många är ni på Trafikverkets regionkontor i Gbg som jobbar med just cykel frågor?

Egentligen är det jag och en person till som är cykelsamordnare, men annars är det ju att alla jobbar med cykel, likväl som alla jobbar med bil, eller järnväg.

11. Vad anser du vara hinder utanför din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Att de politiska besluten inte tas så att vi kan satsa på det hållbara färdmedel som cykel är. Ges inte de ekonomiska förutsättningarna så kan vi inte förbättra i den takt som samhället och kommunerna vill. Man pratar om cykel som eget trafikslag och hållbart samhälle men tittar man på olika politiska beslut så går de åt ett annat håll.

På vilken nivå handlar det om de politiska besluten?

Jag kan ta ett exempel som jag tycker är väldigt tydligt, det är att regeringen talar om vilka ramar varje region har för finansiering, och utifrån det ska man spela in vilka objekt och olika saker man vill satsa på. E20 är en nationell väg som egentligen finansieras ur nationell plan där Trafikverket har gjort en åtgärdsstudie som visar att det kanske räcker med en 2+1 väg för det behovet och den trafiken som finns där osv. Men VGR vill ha en annan standard, de vill ha fyrfältsväg eller motorväg. De har uppvalt infrastrukturministern, de är villiga att satsa pengar från den regionala planen för att bygga upp en annan standard på en nationell väg än vad Trafikverket anser behövs. Den satsningen skulle vara intressant för det första att bygga överstandard för cyklisterna, jätteintressant. För det andra skulle det vara jätteintressant att se hur mycket cykel de skulle få för pengarna. Nu har ju inte den nationella planen antagits, vi väntar på att den ska komma. Men det skulle vara intressant att veta om det nu är en miljard eller vad det är som VGR går in med, de pengarna tas från de andra regionala vägarna eller cykel, eller resecentrum. Om man tittar på cykel tror jag man missar mycket, cykel ges till alla typer av invånare oavsett om man är invandrare eller svenskfödd, kvinna eller man, om man är barn, alla berörs av cykel för det är nästan gratis. Medan en vägsatsning bara kan användas av de som har råd och har bil eller de som åker kollektivt. Det saknar jag, att i de utredningar som görs kanske man inte påvisar hur det har satsats, t.ex. i en regional plan, vilka mål det uppfyller osv. Om man nu säger att "cykel ska vi satsa på och vi ser cykel som ett eget trafikslag", då rimmar inte det alltid. Det räcker inte bara med t.ex. 10 mils satsningen för att Göteborg stad ska växa. Göteborg satsar mycket själva, men det räcker ju inte att bara Göteborg satsar om det ska bli en cykelregion.

12. Kan du ge exempel på möjliga förbättringar utanför din egen organisation?

Se svar ovan.

Finns det något som rör mellankommunal cykelplanering som du vill tillägga?

Jag tycker att man kanske skulle våga lite mer politiskt. Man pratar om samhällsekonomiska effekter, där det är mest samhällsekonomiskt ska vi satsa på att bygga. 10 mils satsningen är en jättebra satsning, och det är ett behov som finns och inget fel i det. Men om vi skojar och säger att det kommer en miljard till på cykel då skulle jag vilja se om man politiskt vågar säga att vi bygger från Göteborg och utåt. Eller vi bygger utifrån de orter som har störst potential att cykla. Där samhällsnyttan är störst är väl runt Trollhättan, Skövde osv. Där hoppas jag att den regionala cykelplanen ska vara lite modigare, att man stärker runt de zonerna som kommer växa först, än att man duttar på alla kommuner: att det ska bli så jämt fördelat som möjligt. Politiken kan delvis vara lite förrädisk, alla ska vara nöjda, alla ska få sin "godispåse". Jag säger inte att alla inte ska få något, men frågan är när.

Har Trafikverket något att säga till om i förslaget till regional infrastrukturplan som VGR tagit fram?

De håller på att arbeta, och vi är en av initiativtagarna och vi är med och finansierar första delen på VGR. Självklart är det så att vi samverkar på många håll, sedan om VGR vill bestämma något helt annat så gör de det. Men vi har möjlighet att samverka och föra fram våra åsikter. Det är möjligt att de tjänstemän som vi träffar har samma syn, det handlar om politiska beslut och vi är inte med och bestämmer dem.

4.6 VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN - VGR

Transkriberad intervju

Endast muntliga svar (kursivt)

Västra Götalandsregionen 19/3

Christian Bergman, jobbar på Västra Götalandsregionen (VGR) med regional utveckling med infrastrukturfrågor.

Sammandrag VGR:

- ◆ Hanterar politik och regional budget
- ◆ Bred samverkan i framtagandet av en regional infrastrukturplan
- ◆ Bra dialog med Trafikverket
- ◆ Har inte jobbat mycket med cykel innan
- ◆ Stort ansvar hos VGR, de ska ta fram en regional cykelplan
- ◆ Håller sig på en strategisk regional nivå
- ◆ Hinder är personresurser och ekonomiska resurser
- ◆ Ta ställning till om man ska kunna cykla året om?

1. Samarbetar/samverkar din organisation med andra aktörer (ex. kommuner, region, Trafikverket, Länsstyrelsen) vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Vi jobbar med Trafikverket, kommunalförbund (4st) och med kommunerna. Sedan har vi alltid en bredare dialog. Det är främst de aktörerna.

Är det fler aktörer som är med och tar fram den regionala infrastrukturplanen?

VGR är planupprättare, vi ansvarar alltså för att ta fram planen, men det görs i en bred samverkan. Dels har vi på tjänstemannanivå ett nätverk och där finns en särskild grupp som kallas arbetsgruppen för strategisk infrastrukturplanering. I den gruppen sitter flera olika aktörer, dels representeras kommunerna av kommunalförbundsrepresentanterna. Sedan finns Länsstyrelsen, Trafikverket, Västtrafik, det är ungefär dem. När vi tar fram planen politiskt så finns det något som heter BHU (beredningsgrupp för hållbar utveckling) som är en beredningsgrupp som är unikt för Västra Götalandsregionen vilket innebär att kommunpolitiker sitter tillsammans med regionpolitiker och bereder de strategiska frågorna. Kommunpolitikerna är från kommunalförbunden och representerar Västra Götalands 49 kommuner. Där bereds alla infrastrukturfrågor innan de tas av regionstyrelsen eller regionfullmäktige. Sen har vi även dialog när vi gör en plan brukar vi ha dialogmöte och bjuder in väldigt brett med olika intresseorganisationer, de organisationerna jag nämnde plus alla kommuner direkt representerade. Det brukar vi försöka köra när en sådan här

planomgång drar igång, kanske ett möte i uppstarten och ett längre fram, beroende på hur mycket tid vi har. Sen har vi haft kungörelse i tidningar när vi har tagit fram ett planförslag och ställer ut i alla kommunhus och så kan allmänheten lämna synpunkter, så det är väldigt stor dialog kring detta.

När är det tänkt att den regionala infrastrukturplanen är färdig?

Planen är att regionfullmäktige ska besluta om detta i början av juni, 9-10 juni är tidsplanen på när det ska tas ett beslut.

2. Kan du beskriva hur samarbetet/samverkan kan se ut?

På Västra Götalandsregionens hemsida står det att i förslaget till planen är det fastställt hur mycket resurser som satsas på cykelåtgärder, 454 miljoner kronor mellan 2014-2025, och att kommuner kan få bidrag på satsningar och regionen kan medfinansiera med 50%. Är det inte så det ser ut nu?

Det finns en gällande plan som sträcker sig 2010-2021, det är den som revideras nu. I den planen finns det cykelåtgärder, men de pengarna finns i en pott under vägnätet som jag tror heter cykelvägar längs statliga/regionala vägnätet. I en annan pott som heter bidrag till kommuner finns andra pengar. Det ligger lite utspritt i och med att det ligger bidrag till kommuner, där kan man inte exakt säga hur mycket av det som är cykelpengar. Nu har vi samlat alla pengar i en pott som är tydligt angivet till cykel, så att man ska kunna se och utvärdera hur mycket som går till cykelåtgärder. Dessutom har vi lagt till mycket mer pengar än vi hade tidigare, och vi har dessutom lagt till något som heter steg 1 och 2 åtgärder, dvs. beteendepåverkande åtgärder och pengar för effektivare användning av befintlig infrastruktur. Så det är en mycket större satsning än tidigare. Men annars går det till på samma sätt, att kommunerna söker och är med och medfinansierar.

3. Kan du ge exempel på när samarbetet/samverkan har fungerat väl?

Det funkar väl med BHU (beredningsgrupp för hållbar utveckling) modellen som vi har. Det innebär att när det går fram ett förslag till regionstyrelsen och ibland till regionfullmäktige så är det en väldigt bred både politisk (höger-vänster skala) men även geografisk, med alla kommuner i VGR. Det finns en bred förankring så den modellen är väldigt bra. När man väl fått igenom detta genom BHU och regionstyrelsen beslutar, då vet vi att det här är väl förankrat och det här står Västra Götaland gemensamt bakom. Så det är en god samverkansform, jag tycker kommunalförbunden tänker helhet. Det är ju vår roll som företrädare VGR att tänka regional nytta, vad är bäst för regionen som helhet. Medan kommuner såklart har sitt geografiska område och kanske lätt hamnar i att fokusera på sina frågor, men jag tycker de är duktiga på det också. Men det är klart att det är en balans för deras del att de ändå vill visa framgång för sin kommun. Men som helhet tycker jag det fungerar bra faktiskt.

4. Kan du ge exempel på när samarbetet/samverkan inte har fungerat?

Det kan ju finnas delade meningar om hur mycket det ska satsas på cykel, om man tar glesbygden kanske inte de ser cykel som en lika stor potential för arbetspendling, då de ofta har längre avstånd. Medan i ett storstadsområde som Göteborg är potentialen större och

ibland kanske det kan finnas en intressekonflikt, att man ser lite olika på det. Man kanske är lite mer positiv till att satsa på cykelåtgärder just i en storstadsregion än i glesbygd. Men det är naturligt att ha olika infallsvinklar i en politisk diskussion. Men något rent problem kan jag inte peka på.

5. Hur tycker du att ansvarsfördelningen ser ut mellan exempelvis kommun, kommunalförbund, region och Trafikverket vad gäller mellankommunal cykelplanering? Upplever du att samverkan om mellankommunal cykelplanering fungerar med tanke på att VGR har de ekonomiska resurserna och Trafikverket är utförare?

Vi har en bra dialog med Trafikverket. Vi träffar ju andra länsplaneupprättare i andra län ibland, och de har mer frågor kring relationen med Trafikverket, men här i region Väst tycker jag det fungerar väldigt bra. Vi har ett positivt samarbetsklimat och vi träffas väldigt ofta, vi sitter ju nära varandra också, det spelar också in. Sedan är det ju klart att vi alltid kan tycka att objekt är försenade och så. Även om politiken har beslutat någonting finns det ju även en vecklighet att förhålla sig till där objekt kan bli överklagade och det kan bli dyrare också. Det får man ju ha förståelse för. Det finns en ambition och sen ska man förverkliga den.

Har ni kontakt med kommunerna när de ansöker om bidrag för cykelinfrastruktur?

Det är Trafikverket som är utförare, vi på regionen är mer på den strategiska nivån och beslutar om budget och åtgärder etc. Bidragen kan kommunerna söka via Trafikverket och då tittar Trafikverket på om det överrensstämmer med det som uttryckts i vår ambition och det vill vi utveckla. Den direkta kontakten sköts via Trafikverket och vi ser inte så mycket av den faktiskt. Viktigt att säga är att vi är relativt få och att Trafikverket är en väldigt stor organisation och vi har inte möjlighet att vara med i alla detaljer och i genomförandet överallt. Vi försöker hålla oss framförallt på den strategiska nivån.

6. Kan du ge exempel på bra eller mindre bra ansvarsfördelning?

Jag tycker det är viktigt att man har förståelse för varandras olika roller och det tycker jag vi har.

Tycker du att det är bra att det är ert ansvar att ta fram en regional cykelplan?

Det tycker jag. Vi har närhet till politiken här och det blir demokratiskt förankrat och ett demokratiskt stöd och beslut. Det tycker jag är väldigt bra att man får ner den här typen av frågor på den här nivån. Sen försöker inte vi blanda oss i, vi försöker tänka litegrann som inom EU, med subsidiaritetsprincipen, vi försöker hålla oss på en strategisk regional nivå. Blir det frågor som är mer av kommunal karaktär så ska ju inte vi blanda oss i det i onödan.

7. Finns det aktörer som bör ha/bör ta ett större ansvar i frågan? I så fall vilken/vilka?

Som jag nämnde inledningsvis så har vi inte jobbat jättemycket med cykel, det är ett område som kommer mer och mer. Det är lite svårt att säga om det är någon som ska ta ett större ansvar. Vi har gjort en kartläggning av cykelvägnätet i Västra Götaland och tittat på vad det är för cykelvägar och vad det är för status på dem. Sedan så kommer vi försöka gå vidare med detta på något sätt och jobba mot en regional cykelstrategi eller cykelplan och där kommer vi ta ett större ansvar. Det är i så fall vi som ska ta ett större ansvar när det gäller den regionala biten, tycker jag. Och det ansvaret tar vi mer och mer också.

8. Har du förslag på hur ansvarsfördelningen mellan aktörer kan förbättras gällande mellankommunal cykelplanering?

Det är nog samma svar där, för det arbetet vi gör med regional cykelplan. GR har kommit lite längre inom sin delregion så det är en motsvarande grej vi gör för Västra Götaland. Där ser vi att vi har en roll att fylla. Det ligger i tiden att vi ska satsa mer på cykel, och ska det hända någonting så är det vi som behöver ta den bollen. Så det ligger mycket hos oss helt enkelt tror jag.

9. Vad anser du vara hinder i din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Jag ska inte säga att vi har några direkta hinder men för tillfället är vi få personer. För närvarande är vi tre personer som jobbar med infrastrukturfrågor på regionen. Vi ska snart rekrytera en till och då är vi fyra och då är vi fortfarande ganska få om man jämför med hur många kommuner vi har och hur många arbetsuppgifter vi har. Det är väl det med resurser. Vi kommer även att få ta del av den personen som GR nu rekryterar för cykelarbetet. Jag tror tanken är att vi ska köpa in oss där så att den personen även kan göra den regionala agendan för Västra Götaland.

Anser du att VGR har behov av mer kunskap om cykelplanering i form av t.ex. kunskapsunderlag?

Det är det vi tar fram nu ihop med en konsult. Sen så är det klart att det gäller nog alla utvecklingsområden att kunskap är nyckeln för att veta hur man ska göra, det finns alltid behov av att veta mer för att göra så kostnadseffektiva åtgärder som möjligt, där man får ut så mycket som möjligt ur varje investerad krona. Det finns inte brist på idéer på vad man ska göra ofta utan det är resurserna som inte räcker till alla önskemål. I konkurrens med medel till andra åtgärdsområden inom infrastrukturen så måste man försöka vara effektiv. Det är också en resursfråga.

Anser du att cykelfrågan har hög prioritet på regionnivå? Att ni har politiken bakom er?

Det tar ju tid och intresset byggs inte på en dag. Cykel kanske inte har varit det man tänkt på i första hand när man pratar arbetspendling och regional utveckling. Nu blåser det sådana vindar kan man säga där man tänker att cykel skulle kunna vara ett reellt alternativ för arbetspendling och andra typer av resor i vardagen. Det handlar lite om att landa detta hos politiken och en del är mer positiva och sen finns det dem som inte tar cykel på allvar. De ser kanske inte den möjligheten. Vi höjde ju cykelanslaget väldigt mycket men om du tittar i Trafikanalys rapport (en analys av alla regionala infrastrukturplaner) står det på en sida om hur stor andel av resurserna som går till cykel, och där ligger vi inte i topp. En sådan här plan börjar ju som ett förslag hos tjänstemän som politiken får tycka till om. Man börjar där någonstans och sedan går det fram och tillbaks mellan politik och tjänstemannanivå. Det var samma sak med kollektivtrafiken förra gången vi gjorde en plan. Vi höjde anslaget till kollektivtrafik mycket och det var många som inte tyckte att det var klokt. Denna gången är det ingen som tycker det är något konstigt längre. Sedan får man se hur mycket man kan få ut av det, det är viktigt att få ut något. Folk ska ju verkligen cykla också, det finns ju utmaningar kvar att göra. Det är därför vi lägger pengar på de här steg 1 och 2 åtgärder, enligt

Trafikverkets fyrstegsprincip. Vi kan inte lägga pengar på cykelbanor och att det sedan inte är någon som cyklar på dem eller väldigt få som cyklar, då måste man tillföra någon beteendepåverkande åtgärd för att få folk att inse att här finns möjligheter.

10. Kan du ge exempel på möjliga förbättringar i din egen organisation?

Inte direkt.

11. Vad anser du vara hinder utanför din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Det är väl också en fråga om vad man vill, man får inte glömma det. Politik handlar om det, hur mycket resurser vill man lägga på detta jämfört med något annat. Det finns ju olika prioriteringar, resurserna är inte oändliga. Tillhör man det gänget som tycker att cykling är väldigt viktigt att utveckla, då kan man tycka att ett hinder är att man inte satsar tillräckligt mycket på det. Men tycker man att den prioriteringen är avvägd så ser man ju inte det som ett hinder. Jag kan tänka annars på sådana utmaningar, det hjälper kanske inte bara att bygga infrastruktur, det spelar ingen roll hur bra cykelbanor vi har. Vi bor ju i ett land där det är vinter en stor del av året och dåligt väder många dagar på året, det är ju också en stor utmaning. Hur stor andel av befolkningen kan man få att cykla egentligen? Det finns ju alltid en klick människor som kan cykla i alla väder, men de behöver kanske inga cykelbanor heller, de kan ju cykla rätt igenom skog och allting. Nästa kategori av människor ska ta på sig regnställ och cykla en dag när det ösregnar, det är en utmaning tycker jag. Inte minst på vintern, kan man få folk att cykla på vinter? Och vill vi att folk ska cykla på vintern när det är halt, hur hanterar vi det? Är det ett system som är öppet hela året eller är det ett system som är ett tillskott när det är bättre väder. Sådana utmaningar måste man också titta på.

12. Kan du ge exempel på möjliga förbättringar utanför din egen organisation?

Det är som sagt lite svårt att svara på nu, det kanske är lättare att svara på en sådan fråga när vi har fått fram den här cykelplanen och försökt börja omsätta pengarna och så.

Finns det något som rör mellankommunal cykelplanering som du vill tillägga?

Det handlar inte bara om att ha ett bra samarbete, det hänger ihop såklart, men också fundera på utmaningarna som finns. Vad är det som gör att man väljer att cykla eller inte att cykla, fundera lite kring de bitarna. Det kanske är intervjuer med människor och kanske ta in mer cyklisternas perspektiv. Det vet jag att Trafikkontoret i Göteborg har haft, en idélåda där folk kunde lämna in förslag på "vad skulle få mig att cykla" osv. Vad är hindret för medborgaren att kliva på cykeln, att tänka kring de banorna.

Bilaga 5 - Respondentsvar

Respondenter presenteras med aktörer i bokstavsordning med början Stockholmsregionen, sedan Malmöregionen. Varje aktörs svar är även sammanfattade inledningsvis. Bilagan avslutas med mail- och muntlig kontakt med Cykelfrämjandet och Herbert Tiemens.

5.1 HUDDINGE KOMMUN

Ditt namn: Alexandra Mattsson

Beskriv kort vad du arbetar med: Projektledare

Vill du ta del av studien när den är klar?: Ja

Sammandrag Huddinge kommun:

- ♦ Har cykelplan, under revidering.
 - ♦ Strävar efter att cykel ska integreras i övrig planering
 - ♦ Huddinge har en Mobility Managementplan och snart en parkeringsplan
 - ♦ Trafikverket bör ha större ansvar att ta fram cykelbana längs med läns- och Europavägar
 - ♦ Bra med regional plan
 - ♦ Hinder: - ekonomiska medel för genomförande av åtgärder
- intresse saknas från regional aktör
1. **Samarbetar/samverkar din organisation med andra aktörer (ex. kommuner, region, Trafikverket, Länsstyrelsen) vad gäller mellankommunal cykelplanering?**
Ja då behov finns.
 2. **Kan du beskriva hur samarbetet/samverkan kan se ut?**
Kontakt med berörd myndighet om avstämning och synpunkter på föreslagen åtgärd.
 3. **Kan du ge exempel på när samarbetet/samverkan har fungerat väl? -**
 4. **Kan du ge exempel på när samarbetet/samverkan inte har fungerat? -**
 5. **Hur tycker du att ansvarsfördelningen ser ut mellan exempelvis kommun, kommunalförbund, region och Trafikverket vad gäller mellankommunal cykelplanering?** Ansvaret ligger till stor del på kommunerna att ta fram cykelvägsplanering för sin kommun oavsett om det är en cykelväg som endast är "lokal" eller om den förbinder till en grannkommun.
 6. **Kan du ge exempel på bra eller mindre bra ansvarsfördelning?**
Cykelvägar som saknas utmed statliga länsvägar och europavägar borde det finnas ett större ansvar för från den statliga väghållaren att ta fram.
 7. **Finns det aktörer som bör ha/bör ta ett större ansvar i frågan? I så fall vilken/vilka?**

8. Har du förslag på hur ansvarsfördelningen mellan aktörer kan förbättras gällande mellankommunal cykelplanering?

Nej.

9. Vad anser du vara hinder i din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Det finns inga hinder.

10. Kan du ge exempel på möjliga förbättringar i din egen organisation? -

11. Vad anser du vara hinder utanför din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Intresse från regionala aktörer saknas och ekonomiska medel att genomföra åtgärder.

12. Kan du ge exempel på möjliga förbättringar utanför din egen organisation?

En regional cykelplan är en bra början att påvisa behovet av utbyggnad som ska samordnas.

Finns det något som rör mellankommunal cykelplanering som du vill tillägga?

WSP har tagit fram en rapport om cykelplanering över kommungränserna inom projektet Cycity (www.cycity.com). Där kan du säkert hämta lite information. Som du säkert vet pågår ett arbete i Stockholms län just nu med att hitta former för att genomföra den Regionala Cykelplanen.

5.2 STOCKHOLMS STAD

Ditt namn: Johanna Salén

Beskriv kort vad du arbetar med: trafikplanerare med fokus på strategisk trafikplanering i Stockholms stad.

Vill du ta del av studien när den är klar?:

Sammandrag Stockholms stad:

- ◆ Har cykelplan som pekar ut pendlings- och regionala stråk
- ◆ Cykelplanering sker i bred samverkan mellan aktörer i Stockholms stad
- ◆ Det finns överrensommelse om samarbete
- ◆ Stockholm har tydligt uppdrag att gynna regional cykling
- ◆ Svårigheter när aktörer har olika ambitioner
- ◆ Hinder: - olika ambitioner/prioriteringar mellan angränsande kommuner
- vore bra om alla kommuner hade regionalt fokus

1. Samarbetar/samverkar din organisation med andra aktörer (ex. kommuner, region, Trafikverket, Länsstyrelsen) vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Ja, Stockholm angränsar till 10 kommuner och cykelvägnätet ska binda ihop hela regionen därmed måste vi samarbeta med andra väghållare. Vi samarbetar också med övriga aktörer som kan bidra till att cyklingen ökar eller förbättra för de cyklister som finns. T ex kollektivtrafikhuvudmän, fastighetsägare, byggherrar m.fl. I Stockholms cykelplan är det utpekade att det här samarbetet är viktigt för att cykling ska fungera i sin helhet.

2. Kan du beskriva hur samarbetet/samverkan kan se ut?

Mellankommunalt samarbete eller mellan andra väghållare eller fastighetsägare. En viktig cykelkoppling identifieras (utpekad i cykelplanen eller en lokal koppling för att kunna ta sig till det övergripande nätet). Överrensommelse om att samarbeta. Diskussioner kring förutsättningar, ekonomi, standard, tidplan mm. Politiska beslut på att gå vidare, avtal skrivs som reglerar när, hur och vad som ska byggas. Sedan utförs det. Initiativtagare är oftast part som er störst behov av cykelkopplingen.

3. Kan du ge exempel på när samarbetet/samverkan har fungerat väl?

Finns flera exempel som går att titta på i cykelvägnätet. Bara att följa en cykelväg som går över kommungränserna. De har oftast enhetlig utformning och de slutar inte vid kommungränsen. Mer i närtid har vi ett projekt vid Skrubba-Älta där vi bygger nya cykelkopplingar. Nacka, Tyresö, Trafikverket och Stockholm är inblandade. Även arbetet med regional plan är viktigt och ett stort steg i riktning mot en enad region.

4. Kan du ge exempel på när samarbetet/samverkan inte har fungerat?

Det uppstår alltid svårigheter när två angränsande kommuner har olika ambitioner för cykelutvecklingen. Den ena kommunen kan se behov av breddning av en cykelväg medan den andra inte prioriterar resurserna på att bygga om befintlig infra. Många ggr byggs nu nya bostadsområden vid kommungränserna då kan det också visa sig att kommunerna har olika prioriteringar när det gäller disposition av gatutrymmet. En kommun vill ha en smal gata där cykelvägarna prioriteras bort medan den andra kommunen anser att cykelbanor/fält är ett absolut måste. Då kan det innebära att det blir glapp i cykelvägnätet och att det blir mycket tydligt var kommungränsen går - alternativt struntar då också den andra kommunen att bygga cykelinfrastruktur eftersom den ändå inte blir kontinuerlig. Då får kommunen ut mer mark och kan sälja fler bostäder istället. Det finns ingen övergripande funktion som går in och säger att gatan ska ha cykelbana (kan vara ett regionalt stråk som en kommun inte tar med i planeringen och då får det följer för hela regionen) men det är den enskilda kommunen som bestämmer.

5. Hur tycker du att ansvarsfördelningen ser ut mellan exempelvis kommun, kommunalförbund, region och Trafikverket vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Se ovan. Väghållarna (kommuner, trafikverket och enskilda) ansvarar för att cykelvägarna byggs ut eller om.

6. Kan du ge exempel på bra eller mindre bra ansvarsfördelning?

-
7. Finns det aktörer som bör ha/bör ta ett större ansvar i frågan? I så fall vilken/vilka?
Jag är inte så insatt i den regionala ansvarsfördelningen så väljer att inte svara på frågan.

8. Har du förslag på hur ansvarsfördelningen mellan aktörer kan förbättras gällande mellankommunal cykelplanering?
se ovan.

9. Vad anser du vara hinder i din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Jag anser inte att det finns några hinder inom organisationen. Vi har ett tydligt uppdrag att vi ska gynna regional cykling och att samarbetet över kommungränserna är av största vikt. Däremot begränsas vi av kommunallagen som sätter ramarna för vad som är tillåtet att göra. Vi får ju t ex inte finansiera en cykelväg i en annan kommun även om den är till störst gagn för Stockholms invånare. Vi är därmed beroende av att den andra kommunen vill lägga sina pengar på en länk där behovet inte är störst och som kanske inte är den kommunens högsta prioritet.

10. Kan du ge exempel på möjliga förbättringar i din egen organisation?

-
11. Vad anser du vara hinder utanför din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering?
Se resonemang ovan!

12. Kan du ge exempel på möjliga förbättringar utanför din egen organisation?

Att samtliga kommuner och väghållare lyfter blicken och har ett regionalt fokus. Det skulle underlätta avtalsskrivningar och öppna möjligheter för andra typer av lösningar. T ex att avtal skrivs för byggnation av flera cykelvägar som kan gynna alla parter. Vet dock inte vad som är juridiskt möjligt.

Finns det något som rör mellankommunal cykelplanering som du vill tillägga? -

5.3 TRAFIKVERKET REGION STOCKHOLM

Namn: Ebba Larsson

Beskriv kort vad du arbetar med: Långsiktig planerare på Trafikverket region Stockholm

Vill du ta del av studien när den är klar?: Gärna.

Sammandrag Trafikverket region Stockholm:

- ♦ Tog fram regional cykelplan i bred samverkan
- ♦ Cykelförklaring - hur satsningarna i planen skall genomföras
- ♦ Trafikverket har haft stor roll i den regionala cykelplanen
- ♦ Stockholmsregionen har inget regionförbund eller tydlig regional aktör
- ♦ Första gången med namnsatt cykelobjekt i nationell plan i Trafikverket region Stockholm

- ◆ Hinder: - osäkerhet kring hur Trafikverket ska arbeta med cykelfrågan
- marklösen, är cykelbanan kommunal eller statlig?

1. Samarbetar/samverkar din organisation med andra aktörer (ex. kommuner, region, Trafikverket, Länsstyrelsen) vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Ja, i alla fall när det gällde framtagandet av den regionala cykelplanen. Ja, och vi fortsätter detta samarbetet i alla våra projekt, men specifikt också för genomförandet av den regionala cykelplanen. Vi har en process på gång som vi kallar regional cykelförklaring. Vad detta är har du sedan tidigare fått information om. (Cykelförklaringen syftar till att ge kommunerna tillfälle att tillsammans med ansvariga regionala planeringsaktörer ta gemensamt ansvar för hur den regionala cykelplanen och andra angelägna cykelsatsningar ska förverkligas.)

2. Kan du beskriva hur samarbetet/samverkan kan se ut?

Varför är det viktigt? Synen på cykling har förändrats - från lokalt till regionalt. Ingen part har ensamt mandat över frågan. Ett systemperspektiv behövs.

3. Kan du ge exempel på när samarbetet/samverkan har fungerat väl?

SATSA II Regional cykelstrategi 2010-2013, ett brett samverkansprojekt mellan hela länets kommuner, Länsstyrelse, Trafikverket, SL (kollektivtrafik), TMR (regionplaneorgan), intresseorganisationer, forskare m.fl.

4. Kan du ge exempel på när samarbetet/samverkan inte har fungerat?

Utmaningarna har varit att ta fram en plan som "inte finns". Att bryta kunskapsmonopol, att det var höga förväntningar, att det var många aktörer som alla hade hjärtefrågor, att fokusera/prioritera mellan regionalt/lokalt, infrastruktur/andra frågor, arbetspendling/cykelturism, styrgrupp/arbetsgrupp/deltagare. Och slutligen hur dokumenteras ett nytt tankesätt?

5. Hur tycker du att ansvarsfördelningen ser ut mellan exempelvis kommun, kommunalförbund, region och Trafikverket vad gäller mellankommunal cykelplanering?

I fallet med framtagandet av den regionala cykelplanen verkar det ha varit bra. Trafikverket har tagit en större roll i detta regionala samarbete (SATSA II Regional cykelstrategi i Stockholms län) än vad man gör i andra regioner, troligen beroende på att vi inte har något regionförbund eller region, som i Skåne eller Västra Götaland. Det finns inte EN naturlig part som kan ta dessa frågor, alla behöver hjälpas åt och gå lite utanför det egna ansvarsområdet.

6. Kan du ge exempel på bra eller mindre bra ansvarsfördelning?

Bra ansvarsfördelning i framtagandet av den regionala cykelplanen. Se frågan ovan – det finns inte en naturlig part som hanterar detta. Frågan är dock mycket levande, bl.a. hos landstinget som håller på att formera sig kring trafikpolitiken (uppdelningen mellan TMR och Trafikförvaltningen).

7. Finns det aktörer som bör ha/bör ta ett större ansvar i frågan? I så fall vilken/vilka?

Detta håller vi på att diskutera inom ramen för den s.k. cykelförklaringen där KSL:s deltagande varit mycket värdefullt. (De deltog inte i SATSA II-projektet).

8. Har du förslag på hur ansvarsfördelningen mellan aktörer kan förbättras gällande mellankommunal cykelplanering?

Dessa slutsatser berör själva EU-projektet SATSA II. Förslag på ansvarsfördelning håller vi som sagt på att diskutera inom ramen för den regionala cykelförklaringen.

9. Vad anser du vara hinder i din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Oklar profilering av cykelfrågan internt och hur Trafikverket ska arbeta med cykelfrågan, men arbete pågår med att konkretisera detta. Juridiska hinder kan också finnas, t.ex. vad gäller marklösen och när en cykelväg anses tillhöra en statlig väg eller en kommunal väg. Det s.k. ”funktionella sambandet” håller dock på att diskuteras vidare och praxis kan utvecklas att omfatta ett vidare begrepp. Det ska alltså bli möjligare att i större utsträckning nyttja väglagen för byggande av cykelväg som inte går precis längs med en statlig bilväg.

10. Kan du ge exempel på möjliga förbättringar i din egen organisation?

Stor framgång för cykelåtgärder i den regionala åtgärdsplaneringen och även i viss mån i den nationella åtgärdsplaneringen. För första gången ett namnsatt cykelobjekt i nationell plan i Trafikverket Region Stockholm! (Och ett i Syd/Väst). Detta arbete kan utvecklas och förbättras ytterligare inför kommande planeringsomgångar. Intern kommunikation om vilka positiva effekter cykling bär med sig och hur alla kan ”tänka cykel” inom sitt ansvarsområde kan också behövas. Det innebär alltifrån fysiska förbättringsåtgärder som förenklar för cykelframkomligheten inom stora projekt till förbättrad drift och underhåll och krav i upphandlingar.

11. Vad anser du vara hinder utanför din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering?

I korthet: Det är en kultur- och resursfråga.

12. Kan du ge exempel på möjliga förbättringar utanför din egen organisation?

Troligen detsamma som internt på Trafikverket. Det behövs en probleminsikt och sen att man aktivt jobbar med att sprida kunskap och ser förbättringar inom sina områden. Samverkan mellan olika enheter/områden samt med externa parter.

Finns det något som rör mellankommunal cykelplanering som du vill tillägga?

Regional cykelplan: utformningsprinciper, identifierat regionala cykelstråk, nulägesbeskrivning av cykelturism, inventering av tråk, cykel + kollektivtrafik.

5.4 MALMÖ STAD

Ditt namn: Ellie Alexandrou-Fagefors

*Beskriv kort vad du arbetar med: Projektledare- cykelpendlarstråk till/från Malmö.
Gatukontoret, Malmö stad.*

Vill du ta del av studien när den är klar?: Ja

Sammandrag Malmö stad:

- ◆ Samverkan med kommuner och Trafikverket
- ◆ Region Skåne och Hållbar Mobilitet Skåne behöver ta större ansvar
- ◆ Hinder: - ledningen i kommunen
 - segstart hos Trafikverket
- ◆ Tillsätt samordningsansvarig
- ◆ Samordningsansvar hos Region Skåne och utbyggnadsansvar hos Trafikverket

1. Samarbetar din organisation med andra aktörer (ex. kommuner, region, Trafikverket, Länsstyrelsen) vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Ja andra kommuner och Trafikverket.

2. Kan du beskriva hur samarbetet kan se ut?

I att skriva avsiktsförklaringar för gemensam satsning och förberedelser för särskilda driftsavtal.

3. Kan du ge exempel på när samarbetet har fungerat väl?

Diskussion om inventeringsmaterialet.

4. Kan du ge exempel på när samarbetet inte har fungerat?

-

5. Hur tycker du att ansvarsfördelningen ser ut mellan exempelvis kommun, kommunalförbund, region och Trafikverket vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Trafikverket har samordningsansvaret och ska driva frågan men även de större kommunerna måste inse att de har fördel av detta då de utgör slutmålet för många pendlare.

6. Kan du ge exempel på bra eller mindre bra ansvarsfördelning?

Endast en kommun kan inte driva processen framåt, speciellt inte när cykelvägen går över kommungränserna.

7. Finns det aktörer som bör ha/bör ta ett större ansvar i frågan? I så fall vilken/vilka?

Regionen i vårt fall Region Skåne och även HMSkåne (Hållbar mobilitet Skåne).

8. Har du förslag på hur ansvarsfördelningen mellan aktörer kan förbättras gällande mellankommunal cykelplanering?

Samordningsansvaret hos Regionen med utbyggnadsansvaret hos Trafikverket.

9. Vad anser du vara hinder i din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Ledningen; min chef och Trafikavdelningens ledningsgrupp.

10. Kan du ge exempel på möjliga förbättringar i din egen organisation?

Politikerinitiativet måste vara konkret o sippra ner i verksamheten

11. Vad anser du vara hinder utanför din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Trafikverkets segstart.

12. Kan du ge exempel på möjliga förbättringar utanför din egen organisation?

Tillsätt en samordningsansvarig för varje mellankommunal stråk.

Finns det något som rör mellankommunal cykelplanering som du vill tillägga? -

5.5 REGION SKÅNE

Ditt namn: Kerstin Åklundh

Beskriv kort vad du arbetar med: Infrastrukturstrateg på avdelningen för Strategisk Fysisk planering

Vill du ta del av studien när den är klar?: Ja tack!

Sammandrag Region Skåne:

- ♦ Region Skåne samverkar med kommuner, Länsstyrelsen och Trafikverket
 - ♦ Bra samverkan i framtagandet av cykelvägsplanen
 - ♦ Efterfrågar bättre samverkan mellan cykelparkeringar och kollektivtrafikknutpunkter
- 1. Samarbetar/samverkar din organisation med andra aktörer (ex. kommuner, region, Trafikverket, Länsstyrelsen) vad gäller mellankommunal cykelplanering?**

Ja, Regionen har såväl diskussioner som samverkan med samtliga som anges ovan. Men mer eller mindre omfattande.
 - 2. Kan du beskriva hur samarbetet/samverkan kan se ut?**

Regionen tar tex fram Cykelvägsplanen för Skåne tillsammans med Trafikverket och utifrån vissa kriterier lägger kommunerna sina önskemål. Sedan jobbar vi med påverkansåtgärder tillsammans med kommunerna. MM
 - 3. Kan du ge exempel på när samarbetet/samverkan har fungerat väl?**

Vid framtagande av cykelvägsplanen.
 - 4. Kan du ge exempel på när samarbetet/samverkan inte har fungerat?**

En sak som jag tycker skulle kunna bli bättre är samverkan för att skapa attraktiva, och tillräckligt stora, cykelparkeringar vid bytespunkter för kollektivtrafik.

5. **Hur tycker du att ansvarsfördelningen ser ut mellan exempelvis kommun, kommunalförbund, region och Trafikverket vad gäller mellankommunal cykelplanering?**
Inget att tillägga här, tyvärr!
6. **Kan du ge exempel på bra eller mindre bra ansvarsfördelning?**
Vet ej
7. **Finns det aktörer som bör ha/bör ta ett större ansvar i frågan? I så fall vilken/vilka?**
Vet ej
8. **Har du förslag på hur ansvarsfördelningen mellan aktörer kan förbättras gällande mellankommunal cykelplanering?**
Känns som att kommunerna samarbetar på ett bra sätt för att få ut det bästa möjliga. Kanske att kollektivtrafikhuvudmannen/regionen skulle kunna ta ett bättre grepp vad gäller cykelparkeringar.
9. **Vad anser du vara hinder i din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering?**
Ser inga hinder
10. **Kan du ge exempel på möjliga förbättringar i din egen organisation?**
Lätt att man ser motsättningar i att någon lämnar förslag på förbättringar inom någon annans område. I stället för att se det som en förbättring ser man det kanske som kritik.
11. **Vad anser du vara hinder utanför din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering?**
”Varför får den mer än mig”
12. **Kan du ge exempel på möjliga förbättringar utanför din egen organisation?**
Finns säkert en massa men just nu kommer jag inte på någon.....
Finns det något som rör mellankommunal cykelplanering som du vill tillägga? -

5.6 TRAFIKVERKET REGION SYD

Ditt namn: Janet van der Meulen

Beskriv kort vad du arbetar med: Planering av cykelinfrastruktur, strategiska frågor när det gäller cykel som är relevanta för Trafikverket.

Vill du ta del av studien när den är klar?:Ja

Sammandrag Trafikverket region syd:

- ◆ Samverkar med kommuner, region Skåne och Länsstyrelsen.
- ◆ Brist i kommunikation ledde till att en halv cykelväg mellan två kommuner
- ◆ Mycket komplicerad och opraktisk ansvarsfördelning mellan Trafikverket, Region Skåne och Länsstyrelsen
- ◆ För många parter inblandade

- ♦ Trafikverket borde få större ansvar och en egen pott för regionala vägar
- ♦ Trafikverket vill ha tydliga principer om medfinansiering

1. Samarbetar/samverkar din organisation med andra aktörer (ex. kommuner, region, Trafikverket, Länsstyrelsen) vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Ja, med kommuner och Region Skåne, och Länsstyrelsen kommer också in i varje projekt.

2. Kan du beskriva hur samarbetet/samverkan kan se ut?

Medfinansiering, gemensamma åtgärdsvalstudier. Med Regionen diskuterar vi hur vi prioriterar eftersom de flesta cykelvägar byggs med medel från den regionala planen.

3. Kan du ge exempel på när samarbetet/samverkan har fungerat väl?

Vid nästan alla cykelvägar fungerar samarbetet väl

4. Kan du ge exempel på när samarbetet/samverkan inte har fungerat?

Exempel i Lund/Staffanstorp, där vi tillsammans med Lunds kommun och Staffanstorp skulle bygga en cykelförbindelse. Brist på bra kommunikation och avstämning orsakade att det nu ligger en halv cykelväg (bara i Lunds kommun). Kompletteringen tar längre tid än förväntad. Orsaken av detta problem ligger inte så mycket in att det är två kommuner som är berörda men mer in att cykelvägen i Lund är byggd som en kommunal cykelväg och inte som en statlig.

Ett annat exempel som har att göra med att det är två kommuner, är en cykelväg som prioriteras av den ena och inte av den andra. I fall man vill ha medfinansiering från kommunerna, är det då svårt att driva igenom.

5. Hur tycker du att ansvarsfördelningen ser ut mellan exempelvis kommun, kommunalförbund, region och Trafikverket vad gäller mellankommunal cykelplanering?

Ansvarsfördelningen mellan Trv och regionen är mycket komplicerad tycker jag.

Ansvarsfördelningen mellan Trv och Länsstyrelsen är opraktisk.

I allmänhet är det för många kockar i cykelinfrastruktursoppan. Tre regionala parter och kommunerna. Framförallt mellan de regionala parterna (Trv, regionen och Länsstyrelsen) mycket överlapp i cykelfrågorna. Om du menar enbart den fysiska planeringen då är det framförallt ansvarsfördelningen mellan regionförbund och Trafikverket som ibland är oklar.

Eller man kan säga att man varje gång måste komma överens om ansvarsfördelningen. Den är olika i varje län och olika beroende av personerna.

6. Kan du ge exempel på bra eller mindre bra ansvarsfördelning?

Trv har ansvar för trafiksäkerheten man kan inte själv bestämma om var vi vill bygga cykelvägar längs med statliga vägar. Det är regionen som är beslutsorganet.

Länsstyrelsen ansvarar för hastigheter, men Trv för trafiksäkerheten. Trv kan inte själv bestämma om hastighetssänkning, det gör Länsstyrelsen.

Detta är en viktig fråga när det gäller en säkrare miljö för cyklister, har dock inte mycket med fysisk planering att göra.

7. Finns det aktörer som bör ha/bör ta ett större ansvar i frågan? I så fall vilken/vilka?

Svårt att uttala sig över. Jag kan tycka att Trv borde ha ett större ansvar.

Det skulle räcka om regionförbunden avsätter en viss pott till cykelvägar och överlåta till Trv var de ska byggas.

8. Har du förslag på hur ansvarsfördelningen mellan aktörer kan förbättras gällande mellankommunal cykelplanering?

Det skulle redan underlätta om den regionala budgeten för cykelvägar skulle vara mycket större så att man inte behöver kräva kommunal medfinansiering (som vi ofta göra gör, annars blir det inte byggd så mycket). Eller väldigt tydliga principer om medfinansiering. I många län är det en förhandlingsfråga för varje objekt som kräver tid om samråd med kommunen.

En egen pott för Trafikverket för regionala cykelvägar, som kan användas i fall trafiksäkerheten är i riskzonen. Eller som jag skrev vid 7, att regionförbundet inte blandar sig i vilka cykelvägar som ska byggas, men bara bestämmer en total pott. Det blir väldigt krångligt om de blandar sig i detaljer eftersom det inte är dem som hanterar den ekonomiska planeringen.

9. Vad anser du vara hinder i din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering? -

10. Kan du ge exempel på möjliga förbättringar i din egen organisation? -

11. Vad anser du vara hinder utanför din egen organisation, vad gäller mellankommunal cykelplanering? -

12. Kan du ge exempel på möjliga förbättringar utanför din egen organisation? Finns redan vid punkt 8

Finns det något som rör mellankommunal cykelplanering som du vill tillägga?

Synpunkt: jag ser inte en stor skillnad i om cykelvägen nu går igenom två kommuner eller genom en kommun. Det är bara en extra part att ha samråd med, men inte mycket mer. Ofta är ju Trafikverket väghållare för cykelvägar mellan orter, och det kvittar om det är mellan orter i samma kommun eller mellan två kommuner.

Som du ser tycker jag inte att mellankommunal planering är en svårare fråga bara för att det är fler kommuner. Det är fördelningen mellan regionförbunden och Trafikverket som gör det krångligt. För mig är det inte mycket skillnad om det nu är en kommun eller två inblandad.

Nackdelar med fler:

- Krävs samråd med en extra part eftersom vi alltid hanterar medfinansiering

- Cykelvägen blir inte av, om den ena inte vill medfinansiera och den andra inte vill ta deras kostnader på sig.

5.7 CYKELFRÄMJANDET - krets Göteborg

Conny Johansson, Cykelfrämjandet Göteborg, mailkontakt den 16 april 2014.

1. *Samarbetar Cykelfrämjandet med aktörer (t.ex. kommuner, region, Trv m.fl.) generellt inom cykelplanering?*
2. *Tas Cykelfrämjandets synpunkter med i cykelplaneringen?*
3. *Ser Cykelfrämjandet hinder i mellankommunal cykelplanering eller mellankommunal cykling?*
4. *Vad ser Cykelfrämjandet som förbättringspotential inom mellankommunal cykelplanering?*

Han säger också att kretsarna jobbar på olika sätt beroende på vilken kommun som olika kretsar ligger i. Han menar att Malmö exempelvis har bättre kontakter än Cykelfrämjandet i Göteborg. På frågan om Cykelfrämjandet samarbetar med andra aktörer generellt inom cykelplanering säger Conny Johansson från Cykelfrämjandet Göteborg att de inte har något samarbete med regionen. Men med Göteborgs stad har samarbetet förbättrats mycket från att i början inte ens förekomma.

En rolig detalj, Gbg hade ingen samordning angående cykelfrågor. Om en cykelbana grävdes upp för tex anordning av busshållplats meddelades ej alltid ansvarig för cykelbana. Nu har det anställs en cykelsamordnare. Det händer saker. Samarbetet mellan trafikkontoret och CF har blivit betydligt bättre de senaste tre åren och pågår.

På frågan om Cykelfrämjandets synpunkter tas med i cykelplaneringen svarar Conny att de fått en del gehör i Göteborg: *"bl a att cykeln är ett fordon och ej ska jämföras med gående. Cyklister ska separeras från gående så mycket som möjligt men absolut på pendelcykelvägar. Bredd på cykelbanor ses över men det ligger i framtiden det också. Vi har kontakt med tjänstemännen men det är ju politikerna som tar besluten hur mycket som ska satsas i kronor."*

Conny menar att Cykelfrämjandet i Göteborg har "noll inflytande" angående den mellankommunala cykelplaneringen men att det skiljer sig mellan de olika kretsarna. Han säger att ibland fungerar det och ibland "skiter det sig helt".

På frågan om vilken förbättringspotential som Cykelfrämjandet ser inom mellankommunal cykelplanering säger Conny "Att se cykeln som ett fordon. Att prata med varandra över kommungränser. Att kunna ta med cykel på pendeltåg och bussar. De som ändå försöker möter stora hinder eller så går det inte alls. Vi gjorde en test på pendeln Gbg- Stenungsund, det gick men det var satan så grinigt personal."

Han menar också att vid byggen av 2+1 vägar så måste man se till att cyklister kan passera eller bygga en cykelväg och skylta. "Cyklister betalar också vägskatt, när jag cyklar så står bilen hemma men skatten per dag ska betalas."

Att se potentialen i cykelturism med pensionat, matställen och cykeluthyrning menar han vore bra och ger ett exempel från Mallorca som satsat på cykelturism. *"Den här utvecklingen har gått snabbt, från 1990 till 2012 har jag och vänner varit där och cyklat, således på bara ca 20-25 år har det förändrats. Det som kan göras där kan också göras i Sverige även om det kommer att ta längre tid här. På våren kommer flera tusen cyklister till Mallorca, men det beror också mycket på vädret givetvis."*

Han avslutar i en sammanfattning med att Göteborgskretsen har lite eller inget inflytande på cykelinfrastrukturen i kommuner runt Göteborg. *"Jag var på ett möte med energirådgivare och kommuner runt Gbg fredag 11 april inför trafikantveckan i sept. De flesta kommunrepresentanterna dök helt enkelt ej upp. Några kommuner ville ej delta. En tjänsteman gick mitt i en presentation. Ja så dåligt var intresset...."*

5.8 Herbert Tiemens - Utrecht

28th of March, Seminar in Göteborg, Koucky & Partners.

Herbert Tiemens, works in the region of Utrecht with strategic planning. He also works for the Dutch Cycling Embassy. Herbert has more than 20 years of experience from bicycle planning.

Region Utrecht has 9 municipalities with a total of 640 000 inhabitants. The regional level handles both planning and money. The municipalities must follow the guidelines set by the region in order to get money for regional bicycle infrastructure etc. (they are free for local infrastructure, but often follow the same guidelines). The region also controls public transport.

"Each month the region has meetings about transport, with representatives from the municipalities, both officers and adjoints . Sometimes there is a lot to go through, and sometimes not".

In the Netherlands the administration of traffic planning is working together with the administration of urban planning. So there is a collaboration between administration. The planning of bicycle infrastructure takes place together with the Cycling Union.

"The Cycling Union is always present and plays a great role in bicycle planning. However the quality of the input of the Cycling Union varies, as they are depending on volunteers on local level ".

At the moment the future of the regional level is uncertain in the Netherlands. The region will probably disappear and move into provincial level. But the province is much larger and cannot communicate and plan in the same way as the region. However the province has more legitimate power.

"It would probably be worse if the regions disappears".

"We don't have a systemized maintenance regionally, but we are working on it. We want to connect all municipalities in the region. Connect them with cycle superhighways".

Example from the municipality and town of Houten:

Houten has about 50 000 inhabitants. The most common mode of transport is bicycle. No money from Houten goes to carparking. The carparkings that exist in the inner city are financed by shops.

In many cases bikes has priority over cars in intersections/crossroads.

There is always separation between pedestrians and cyclists, mostly with kerbs of 4 cm with an angle of 45%. That is the guideline.

Herbert got a question about what he would do first in Göteborg with the bicycle planning/infrastructure:

"The first thing I would do is starting with the management and maintenance. I noticed there is quite a lot of bicycle infrastructure, but it is often poor designed and maintained".

"More can be done with Mobility Management, it's a never ending solution".



LUNDS UNIVERSITET

Miljövetenskaplig utbildning
Centrum för klimat- och miljöforskning
Ekologihuset
22362 Lund