

Ökad cykelpendling och bilberoende barnfamiljer – en omöjlig ekvation?

En fallstudie av Lomma kommun

Stina Bohlin

Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi

Vårterminen 2019



LUNDS UNIVERSITET

SGEL36

Examensarbete inom Kandidatprogrammet i Samhällsplanering

Handledare: Franz-Michael Rundquist

Abstract

Since the end of the Second World War planning has prioritised the usage of the car. This has led to car dependency with negative effects such as high carbon emissions. Today, planning for more sustainable means of transportation is becoming central in Sweden. One strategy involves increasing bicycle usage. The aim of this thesis is to study how everyday life for parents of small children is constrained by using the bicycle for commuting. With this in mind, this thesis analyses a municipal bicycle plan. The theory of time geography in combination with earlier research creates the theoretical framework. A case study of Lomma municipality is conducted. Statistics, interviews and a documentary analysis are the main methods and materials used. The results show that the car is a relief for parents with young children. Commuting is affected by restrictions in time and space. The complexity of everyday life determines the choice of the traveling method at a household level. In addition, travel behaviour is a result from the car being seen as the norm in society. Planning therefore needs to take into account the personal constraints and barriers households are facing in their everyday travel.

Keywords: *Bicycle commuting, car dependency, sustainable transportation, everyday life, time geography*

Innehållsförteckning

1. Inledning	1
1.1 Syfte och frågeställningar.....	2
1.2 Avgränsningar och definitioner.....	2
1.3 Bakgrund.....	3
1.3.1 Nationell och regional cykelstrategi.....	4
1.3.2 Lund kommuns cykelplan.....	6
1.3.3 Lomma kommuns cykelplan.....	6
2. Teoretiskt ramverk	9
2.1 Tidsgeografi.....	9
2.2 Tidigare forskning.....	11
3. Metod och material	15
3.1 Fallstudie.....	15
3.2 Insamlingsteknik och material.....	16
4. Analys	20
4.1 Hur ser sambandet ut mellan bilpendlingen, cykelpendlingen och andelen barnfamiljer i Lomma?.....	20
4.2 Vilka faktorer får barnfamiljer i Lomma att använda bilen som färdmedel för pendling istället för cykeln?.....	23
4.2.1 Tidrummets restriktioner.....	23
4.2.2 Vardagslivet och viljan att leva hållbart.....	26
4.2.3 Bilen som norm.....	29
4.3 Hur väl överensstämmer Lomma kommuns cykelplan med de begränsande faktorer som finns för barnfamiljer i förhållande till cykelpendling?.....	31
5. Slutsatser	36
5.1 Fortsatt forskning och utredningsarbete.....	39
Referenser	40
Bilaga A - Intervjuguide	43

Figurförteckning

Figur A. Färdmedelsfördelning i Lomma kommun uppdelat på reslängd.. 21

1. Inledning

Sedan slutet på andra världskriget har bilen fått en allt mer framträdande roll i världen. Till en början växte bilismen i de tidigt industrialiserade länderna, exempelvis i USA och Europa, och på senare tid även i de expanderande ekonomierna, främst i Sydostasien. Bilen har fått en central plats i samhällsplaneringen då den innebär en stor frihet för människor att transportera sig långa sträckor på kort tid. Det har inneburit en friare lokalisering av bostadsort, arbete och service. Samtidigt har andra transportsätt nedprioriterats. Detta har medfört ett ökat *bilberoende*, samtidigt som de negativa konsekvenserna av bilismen idag blir allt tydligare. Eftersom bilen till stor del drivs av fossila bränslen leder dess nyttjande till miljöförstöring i form av utsläpp av växthusgaser. Vidare resulterar bilismen i trängsel och säkerhetsproblem; varje år dör mer än en miljon människor i världen i vägtrafikolyckor. Utöver detta är buller och skadliga luftföroreningar ett växande hälsoproblem. (Nationalencyklopedin 2019)

Inom svensk samhällsplanering talas idag om hur vi ska uppnå ett hållbart resande genom att få fler människor att välja gång-, cykel- eller kollektivtrafik och fasa ut fordon drivna av fossila bränslen. Allt fler samhällsaktörer ser cykeln som ett prisvärt, flexibelt och hållbart alternativ till bilen. Cykeln ger dessutom liknande känslor av personlig frihet som bilen. I såväl nationell, regional som kommunal planering uttalas att fler ska se cykeln som ett självklart färdmedel, även för längre sträckor. Ökad cykelanvändning motiveras med både bättre individuell hälsa, attraktivare städer och som ett miljövänligt transportmedel som kan avlasta övrig infrastruktur. (Lomma Kommun 2016; Lund Kommun 2018; Regeringskansliet 2017; Region Skåne 2017)

Ett karaktärsdrag för mindre kommuner i storstadsnära läge är att det ofta finns färre arbetstillfällen än invånare. I sådana *utpendlingskommuner* behöver invånarna resa en längre sträcka för att ta sig till arbetet, vilket innebär att bilberoendet är stort. En grupp som enligt Pooley et al. (2011: 1603) har speciellt svårt att vänja sig av från bilen är barnfamiljer. För dem

finns ett behov av att få ihop vardagen med skjutsning till förskola, skola, fritidsaktiviteter och matbutiken i kombination med pendling till arbetet (Cass & Faulconbridge 2016: 8). Tidigare forskning inom transport bedömer vanligtvis aspekter såsom avstånd, tid, infrastruktur eller resans syfte. Enligt Pooley et al. (2011: 1601) utelämnas då mer personliga faktorer inom hushåll som påverkar det dagliga resandet, såsom tidsbrist. Därför finns behov av mer forskning angående vad det innebär att kombinera ett komplext vardagsliv med ett minskat bilberoende.

1.1 Syfte och frågeställningar

Syftet med denna uppsats är att undersöka möjligheten att kombinera vardagslivet för barnfamiljer med ett minskat bilberoende, specifikt genom ökad andel cykelpendling. Studien kommer att ske utifrån ett tidsgeografiskt perspektiv (se sektion 2.1). Uppsatsen granskar förutsättningar för barnfamiljer att pendla med cykel och få vardagen att fungera, genom att använda Lomma kommun som en fallstudie. Vidare jämförs detta med Lomma kommuns cykelplan. De centrala frågeställningarna för att uppfylla syftet är:

- Hur ser förutsättningarna ut för barnfamiljer i Lomma att pendla med cykel istället för bil?
- Vilka faktorer får barnfamiljer i Lomma att använda bilen som färdmedel istället för cykeln?
- Hur väl överensstämmer Lomma kommuns cykelplan med de begränsande faktorer som finns för barnfamiljer i förhållande till cykelpendling?

1.2 Avgränsningar och definitioner

Uppsatsen är en undersökning av barnfamiljer i utpendlingskommuner, förutsättningar för andra cykelpendlare undersöks inte. Jag definierar i uppsatsen utpendlingskommun som en kommun där en övervägande del av de boende pendlar för att arbeta i en annan kommun. Begreppet barnfamiljer hänvisar till de med barn som är cirka 10 år eller yngre, som inte själva tar sig

till och från skolan. Föräldrarna arbetar i en annan kommun än hemkommunen och arbetspendlar därför. Denna uppsats utgår från Cass och Faulconbridges (2016: 8) definition av pendling som tiden det tar till och från jobbet, men med andra aktiviteter inbäddade längs vägen.

Jag har i denna uppsats valt att fokusera på cykelpendling för att begränsa uppsatsens omfattning. Därför utelämnas andra färdmedel som visserligen kan kategoriseras som "hållbara transporter", såsom gång- och kollektivtrafik eller andra alternativ såsom elbil. Det är just cykelns potential samt problematik som undersöks, här ingår även el-cykeln. Cykeln har god potential att ersätta bilen då den inger samma frihetskänsla, till skillnad från kollektivresor där det finns mindre utrymme för flexibilitet i resandet. Till skillnad från gång så är cykeln ett färdmedel som snabbt kan ta sig längre sträckor, och i jämförelse med elbilen är cykeln ett billigt alternativ som är tillgängligt för fler människor. I uppsatsen kommer dock andra hållbara transportmedel vid tillfällen att nämnas och diskuteras. Detta eftersom den grundläggande problematiken som undersöks är dagens miljöskadliga bilberoende. Att helt bortse från alternativ till cykeln blir vid tillfällen allt för begränsande.

1.3 Bakgrund

I följande avsnitt kommer en genomgång göras av cykelstrategier på nationell, regional samt kommunal nivå. Detta för att ge en överblick över hur det planeras och prioriteras för cykeltrafiken på de olika offentliga instanserna. Först presenteras den nationella cykelstrategin (Regeringskansliet 2017) samt den regionala cykelstrategin för Skåne (Region Skåne 2018). Sedan ges en kort översikt av cykelplanering i Lunds kommun, då det är en kommun med hög cykelandel och som arbetar mycket för att öka det hållbara resandet. Slutligen introduceras Lomma kommun med ett fokus på cykelplanen från 2016. Lomma är en kommun med låg andel cykelpendling, med en ambition att den ska öka.

1.3.1 Nationell och regional cykelstrategi

Sedan bilismens framväxt har bilen haft stor betydelse för samhällsplaneringen och stadsbyggandet. De utmaningar som finns idag avseende klimatförändringar, luftkvaliteten och buller i städer, trängsel och fysisk inaktivitet leder till ökade krav på en samhällsplanering som ger bättre förutsättningar för kollektivtrafik, gång och cykel. (Regeringskansliet 2017: 8)

I utdraget ovan från den nationella cykelstrategin sammanfattas väl samhällets behov av ett annat sätt för människor att resa, ett skifte från den länge dominerande bilismen till mer hållbara transportmedel. Inom samhällsplaneringen behöver det från början planeras för hållbara transportlösningar och vikten av en helhetssyn för att skapa en hållbar samhällsutveckling betonas. (Regeringskansliet 2017: 9)

En fortsatt utveckling av cykelvägnätet behöver enligt den nationella strategin ske för att skapa ett sammanhängande nät lokalt och regionalt. Det ska vara anpassat och funktionellt för olika grupper av cyklister, och knyta an till viktiga målpunkter i vardagen. Snabba cykelstråk lyfts fram som en satsning på lokal och regional nivå som ska möjliggöra för fler att cykla längre. Snabba cykelstråk definieras som *“... längre stråk som förbinder städer, större tätorter eller olika stadsdelar med varandra där olika grupper av cyklister ska kunna ta sig fram snabbt, smidigt och bekvämt året runt.”* (Regeringskansliet 2017: 12). Vidare betonas vikten av trafiksäkerhetsarbete på nationell nivå, då cyklister är den grupp som utgör störst del allvarligt skadade i trafiken (Regeringskansliet 2017: 10-12).

I Cykelstrategi för Skåne framkommer att regionen ska bli Sveriges bästa cykelregion. Andelen som cyklar ska öka från 16 % till 19 % till 2030 (Region Skåne 2017: 7). Cyklingen måste då öka för både delresor (anslutning till kollektivtrafik) och huvudresor (ibid.: 13). Cykeln är idag i Skåne det näst vanligaste färdmedlet efter bilen. Den är vanligare än bussen och tåget tillsammans och cirka 17 % av kollektivtrafikresor påbörjas med cykel (ibid.: 11). Ett viktigt argument till att öka andelen cyklister ytterligare är att öka den fysiska aktiviteten i regionen och på så sätt förbättra hälsan bland invånarna,

vilket skulle innebära minskade kostnader både för arbetsgivare och sjukvård. Uppnås det uppsatta färdmedelsmålet för cykeln på 19 % beräknas det innebära en vinst på 1,8 miljarder kronor per år i hela Skåne jämfört med idag (ibid.: 13).

Resultat från *'Hur uppfattar Skåningar cykeln som färdmedel? – En attitydundersökning'*, genomförd i Skånepanelen 2016, presenteras i den regionala cykelstrategin. Där framkommer att det finns en stor vilja att cykla inom Skåne, men att det finns behov av ökad förståelse för faktorer som hindrar de som vill cykla men idag inte gör det. Exempelvis framgår att de som har människor i sin närhet som cyklar upplever den byggda miljön som tryggare och själva cyklar mer, medan de som befinner sig i ett sammanhang där många kör bil själva gör det. I den regionala cykelstrategin finns därför en betoning på vikten av att utveckla och sprida cykelkulturen på exempelvis skolor och arbetsplatser (Region Skåne 2017: 15-19). En annan problematik uttrycks enligt följande:

Skåningar är generellt sett trogna sitt färdmedelsval. De som cyklar planerar att fortsätta att cykla, och de som åker bil planerar att fortsätta att åka bil. Detta innebär att även om stora förändringar görs i den byggda miljön för att förbättra för cyklister så räcker inte det. Trots att brister i infrastrukturen en gång var anledningen till att någon avstod från att cykla, innebär det inte att någon per automatik börjar cykla när de yttre förutsättningarna blivit bättre. (Region Skåne 2017: 19)

Ovanstående utdrag pekar på komplexiteten som finns i förhållande till människors vanor och resande. Det är därför viktigt att cykeln lyfts i samhällsplaneringen för att skapa en helhetssyn där inte bara den byggda miljön prioriteras men även människors olika behov och upplevelser beaktas. För att uppnå detta ska enligt cykelstrategin för Skåne varje kommun utveckla sin egen cykelplan. I 19 av 33 kommuner i Skåne är cykelandelen under 10 %, vilket är riksgenomsnittet. Det är på grund av den högre cykelandelen i Malmö och Lund som Skåne totalt sett har en cykelandel på 16 %. Om färdmedelsmålet på 19 % ska uppnås till 2030 måste cyklingen öka i alla kommuner. I Skåne bedöms cykelpotentialen vara stor även för längre

sträckor, exempelvis anses stråken mellan Lomma-Lund och Lomma-Malmö ha stor potential. (Region Skåne 2017: 20-24)

1.3.2 Lund kommuns cykelplan

Lund är en kommun med en stark cykeltradition, 42 % av resorna inom kommunen görs med cykel. Idag visas dock en nedåtgående trend där det cyklas mindre per invånare i Lund, något som bland annat kopplas till hur den yngsta generationen använder cykeln. Föräldrarnas behov av att få ihop sin vardag gör att de skjutsar barnen till och från skolan vilket leder till en försämrad cykelkultur bland unga. En anledning är det fria skolvalet, som gör att barn inte längre går på den skolan som ligger närmast. Därför vill kommunen arbeta för att skapa säkra och hållbara skolvägar så att cykelkulturen kan stärkas, samt informera och reglera beteende kring att skjutsa barn till skolan. (Lund Kommun 2018: 3-6)

I Lunds kommun arbetas idag med åtgärder såsom kontinuerlig drift och underhåll av cykelvägarna. I samhällsplaneringen integreras cykeln som ett eget transportmedel (exempelvis i översikts- och detaljplaner), cykelkartan uppdateras årligen, analyser utförs av trafiksäkerhetsläget och en nöjdhetsundersökning genomförs för kommunens cyklister. I cykelplanen uttrycks att cykelresorna ska öka och ersätta bilresor. Exempelvis genom att möjliggöra för fler grupper av cyklister, med olika typer av cyklar (el-cykel, snabbcykel, lådcykel), att samsas om utrymmet i och utanför tätorterna. Vidare visas det på att huvudcykelstråk för cykel måste moderniseras, för att möjliggöra för de olika grupperna av cyklister att ta sig fram snabbt, smidigt och säkert. (Lund kommun 2018: 5-10)

1.3.3 Lomma kommuns cykelplan

Lomma är en liten kommun i sydvästra Skåne, centralt beläget i Öresundsregionen med närhet till de större städerna Lund och Malmö. Det är cirka 10,5 km till centrala Malmö och cirka 10 km till centrala Lund från Lomma tätort (Lomma kommun 2016: 17). Lomma är en utpendlingskommun där 3 av 4 förvärvsarbetar i en annan kommun (Lomma

kommun 2018a). I kommunen är bilen det vanligaste färdmedlet, följt av bussen och sedan cykeln (Wahl & Ullberg 2013: 23). I december 2020 kommer persontåg att börja gå i Lomma, på sträckan Kävlinge (i norr) – Malmö (i söder). Det möjliggör en resa på 7 minuter till Malmö central (Trafikverket 2018).

Lomma är en välmående kommun, exempelvis hade kommunen i slutet på 2017 en arbetslöshet på 1,8 % jämfört med 4,1 % i hela Skåne, vilket innebär den lägsta siffran i länet. Bostadsbeståndet i kommunen består till störst del av småhus med äganderätt och lägenheter med bostadsrätt. Det finns endast en liten del hyresrätter (Lomma kommun 2018b). Utbildningsnivån i kommunen är hög, 63 % har eftergymnasial utbildning, jämfört med 42 % i länet och 41 % i riket. Den årliga medelinkomsten för 2016 var 444 000 kr, jämfört med 290 000 i länet och 314 000 kr i riket (SCB 2018).

I Lomma kommuns Cykelplan från 2016 framkommer att kommunen vill planera för att öka andelen cyklister. Detta går i linje med miljömål om minskade utsläpp samt hälsovinster som är samhällsekonomiskt fördelaktiga. Vidare anses cykeln vara ett flexibelt transportsätt som tar lite plats i anspråk. Cyklisten behöver likt bilisten inte passa någon tidtabell, kan undvika långa bilköer och parkera nära arbetsplatsen (Lomma kommun 2016: 6-7). Enligt cykelplanen anses kommunen ligga inom ett rimligt cykelavstånd till de vanligaste jobbkommunerna Malmö och Lund, med en bedömd restid på cirka 30 minuter. Förutom förbättringar i cykelvägnätet arbetar kommunen med *mobility management* (MM-åtgärder). Det är ett koncept inom trafikplanering som innefattar "mjuka åtgärder" såsom att påverka kunskap, beteende och attityder bland invånarna, med mål att de själva ska välja att använda hållbara transportmedel istället för bilen. I kommunen är det många som har bil och de flesta bor i villa med egen parkering hemma, vilket gör det enkelt att ta bilen. Dessutom är det många arbetsplatser som har gratis parkering. Genom att göra det lika enkelt att ta cykeln kan invånarnas attityder förändras och bilisten kan istället börja cykla (ibid.: 25).

Förslag på åtgärder i Lomma kommuns cykelplan inkluderar anpassning av parkeringsplatser. Önskan är att det ska vara svårt att parkera bilen, men enkelt att parkera cykeln, i anslutning till förskola, skola och arbetsplats. Vidare ska cykelaktiviteter genomföras. Syftet är att cykeln uppmärksammas genom exempelvis "Cykelns dag" eller att kommunen erbjuder möjligheten att prova på olika typer av cyklar under en kortare period, såsom el-cykel eller lådcykel. Marknadsföring av el-cykeln kan leda till att fler provar på att cykla den längre sträckan till arbetet i Lund eller Malmö vilket eventuellt leder till att de ändrar sitt resebeteende. De tre starkaste argumenten för cykelpendling är enligt cykelplanen ekonomi, miljö och hälsa. I Lomma bedöms hälsa vara det viktigaste argumentet för boende, då ekonomiaspekten fungerar på mer köpsvaga grupper och miljöfrågan blir för många ett abstrakt mål som är svårt att se individuella resultat på. Hälsa däremot är mätbart för var och en, viktigt för såväl vuxna som barn, och något som många eftersträvar. Kampanjer som framför hälsoargumentet är därför en annan viktig MM-åtgärd. (Lomma kommun 2016: 26-27)

2. Teoretiskt ramverk

Som presenterats i första delen av denna uppsats finns strategier och riktlinjer på nationell, regional och kommunal nivå för att öka andelen cyklister. Det finns en mängd åtgärder för detta såsom att utveckla infrastrukturen, exempelvis för att skapa ett hållbart och säkert resande till och från skolan. Vidare att arbeta med *mobility management* och förbättra cykelkulturen bland invånarna. Samtidigt behövs fler studier som undersöker potentialen att öka cyklandet i olika grupper, och som skapar förståelse för vad som begränsar människor i att använda cykeln i sin vardag. Denna uppsats ämnar ge indikatorer på hur hushåll med små barn, där föräldrarna varje dag behöver pendla en längre sträcka, kan kombinera sina vardagsliv med ett minskat bilberoende. I denna del förklaras det tidsgeografiska förhållningssättet, som innehåller centrala begrepp för att förstå vardagens restriktioner och möjligheter. Sedan ges en överblick av tidigare forskning som bl. a behandlar småbarnsföräldrars resande, hur kunskap inte alltid innebär beteendeförändring och problematiken i att lägga ansvaret för samhällsomfattande problem på individen.

2.1 Tidsgeografi

Det tidsgeografiska perspektivet härstammar från Torsten Hägerstrand, en svensk kulturgeograf som har gjort ett betydande forskningsbidrag även internationellt. Han var verksam från 1950-talet fram till sin död 2004. Han betonade världens materialitet och den begränsning av naturresurser, tid och rum som finns (Ellegård & Svedin 2012: 17-18). Tidsgeografin växte fram under 1970-talet genom en forskargrupp på Lunds universitet ledd av Hägerstrand. Den utvecklades ur regionalgeografen, mer specifikt ur tanken på en *konkret samexistens* med betydelsen att olika fenomen är bundna att existera tillsammans i tid och rum, i tidsgeografen kallad för *tidrummet*. Individen begränsas av tidrummet men även av så kallade *samordningskrav* med andra individer och materiella ting, vilket uppstår genom att sociala skeenden är bundna i en fysisk värld (Åquist 1994: 129-130).

Mårtensson (1979: 115-118) menar att inom barnfamiljer innebär samordningskravet ett behov av att noggrant planera och organisera vardagen för att få den att fungera. Om någon vuxen i familjen ska arbeta heltid krävs antingen att en annan vuxen stannar hemma, eller att det finns en samhällsservice som kan ta hand om barnet så länge det har behov av det. Tiden i en familj är ofta mycket begränsad, det finns många aktiviteter som ska samordnas och ges utrymme i tidrummet. Att exempelvis ha närhet till förskolan innebär en förenkling i vardagen då transportsträckan för barnen tar mindre tid i anspråk. Ofta innebär samhällsstrukturer att en stor del tid tas i anspråk, och familjens möjlighet att exempelvis umgås med varandra nedprioriteras för att ge utrymme åt vardagens alla måsten och ambitioner.

Individens bana, eller hennes *trajektoria*, är ett centralt begrepp inom tidsgeografien som kan användas för att undersöka hur någon i sin vardag rör sig genom tidrummet. Människan definieras av sin *odelbarhet*, sin fysiska existens i en tidsligt och rumsligt begränsad värld. Människans materialitet gör att hon inte kan överlappa i tid och rum (Ellegård & Svedin 2012: 21). Inom transport- och kommunikationsforskning används tidsgeografi för att utifrån individens dagliga aktiviteter förstå hur dennes resande ser ut. Det finns vissa förutsättningar i alla människors liv, exempelvis behovet av att äta och sova, som binder individen till en utgångspunkt, oftast ett hem. Under dagen lämnar individen hemmet för att genomföra sina dagliga *projekt*, för att tillslut återvända hem. Detta sätter ramen för det tidsspänn som individen har tillgång till (Ellegård 2019: 70).

Projekt är ett annat centralt begrepp inom tidsgeografien som beskriver individens aktiviteter, ett exempel är att laga och äta middag. För projekten behövs vanligen vissa material och redskap, utrymme i tidrummet och samordning med andra individer. Projekten konkurrerar om utrymme i tidrummet och det bildas hierarkier, där vissa projekt prioriteras medan andra inte genomförs (Åquist 1994: 131- 132). Lenntorp (1976: 12-13) skriver om individens bana och de aktiviteter som ska utföras utifrån individens *räckvidd*. Räckvidden påverkas av hur snabbt någon kan röra sig, den kan exempelvis vara större för någon som kör bil än för den som cyklar eller går (ibid.: 29-

31). Detta är dock beroende av den miljö individen rör sig i, hur vägnätet ser ut och om det exempelvis är möjligt att röra sig utan stopp längs vägen med de olika färsätten (ibid.: 38-39). Genom att förstå individens räckvidd blir det möjligt att förstå vilka aktiviteter denne har möjlighet att utföra i tidrummet (ibid.: 144-145).

Det intressanta med tidsgeografi är inte att undersöka individens bana i sig eller de projekt som ska genomföras under en dag, utan att med detta som utgångspunkt skapa en förståelse för de möjligheter och restriktioner som vardagslivet påverkas av. I tidrummet identifieras tre typer av restriktioner, nämligen *kapacitetsrestriktioner*, *kopplingsrestriktioner* och *styrningsrestriktioner*. Kapacitetsrestriktioner syftar dels på biologiska förutsättningar, såsom att vi måste äta och sova, men även på de redskap som vi har tillgång till, såsom typ av transportmedel. Kopplingsrestriktioner handlar om behovet av samordning, som kräver att individer och redskap finns på samma plats vid samma tid och förhindrar att de just då befinner sig någon annanstans. Styrningsrestriktioner innefattar kontroll av rummet, som exempelvis innebär att endast vissa människor har tillgång till vissa rum. Det innefattar även kontroll av tiden genom exempelvis arbetstider som individen behöver förhålla sig till. (Åquist 1994: 132)

För denna uppsats skapar tidsgeografen en relevant begreppsapparat som kommer att hjälpa till att besvara de centrala frågorna, främst den andra frågeställningen där individers vardagsliv undersöks i förhållande till pendling. De olika typerna av restriktioner kommer att vara centrala, men även tidrummet, samordningskrav, räckvidd och projekt kommer återkopplas till i analysdelen (se sektion 4.2).

2.2 Tidigare forskning

Pooley et al. (2011) ser på hur deltagarna i en studie om hållbart resande i staden Lancaster i Storbritannien tänker kring möjligheten att ersätta bilkörande med förflyttningar till fots eller på cykel. Fördelarna med en sådan förändring är flera, såsom förbättring av individuell hälsa samt miljö, men i

studien framgår även svårigheter för barnfamiljer att välja bort bilen. Pooley et al. (2011) menar att riktlinjer och strategier som ämnar marknadsföra cykel och gång inte tar hänsyn till vad en sådan förändring innebär för olika delar av befolkningen. Hushåll tar dagligen beslut gällande resor utifrån sina tidsliga och rumsliga restriktioner och möjligheter, och dessa stämmer inte alltid överens med individens kunskaper eller vilja att leva hållbart. Studien pekar på den komplexa relationen människor kan ha till sitt resande i förhållande till attityden kring olika färdmedel, miljömedvetenhet och vad som förenklar vardagen. Om samhällsplanering ämnar förena människors vardagsliv med ett mer hållbart resande krävs enligt Pooley et al. (2011) en förståelse för dessa motsägelser. Vidare måste den lättnad som bilen innebär förstås och ställas mot hållbara alternativ, där dessa måste bli mer attraktiva samtidigt som användningen av bilen försvåras.

Lanzendorf (2010) skriver om hur centrala livshändelser påverkar resvanor. En undersökning i Tyskland där 20 småbarnsföräldrar intervjuas visar hur hushåll som får barn ändrar sitt resande då deras dagliga aktiviteter omorganiseras. Barnafödelse kan dock inte ses som en tidsbestämd livshändelse i förhållande till påverkan på resvanor utan som en längre process där behov och vanor förändras över flera år. I studien framkommer att bilen i många fall underlättade avsevärt för småbarnsföräldrar. Men en direkt ökning av bilanvändandet identifierades inte utan snarare den komplexitet och de motsättningar som resande innebär. Exempelvis kunde en förändrad ekonomisk situation öka det hållbara resandet då ett hushåll inte längre har råd att äga en bil. Även emotionella aspekter spelar in i valet av färdmedel. De som tidigare hade ett starkt band till sitt transportsätt, vanligen cykeln, var bestämda i att de ville fortsätta cykla även efter att de fått barn.

Genom att besöka 12 hushåll i Köpenhamn belyser Berthou (2013) hur miljöfrågor kan hanteras i människors vardagsliv, samt skillnaderna mellan hur vi tänker och faktiskt handlar kring detta. Hon menar att det både inom forskning och strategier för en hållbar utveckling ofta finns ett fokus på individen, med åtgärder som kunskapsspridning bland konsumenter, informationskampanjer och ekonomiska incitament. Detta innebär att ett stort

ansvar läggs på individen att lösa omfattande samhällsproblem, vilket passar väl med dagens neoliberal ideal och är därför enkelt att implementera politiskt. Precis som Pooley et al. (2011) menar Berthoû (2013) att det inte nödvändigtvis är så att en kunskap eller vilja att leva hållbart översätts i individens praktiska liv. Det finns utmaningar i livet som behöver beaktas. Därför finns ett glapp mellan strategier som ämnar förändra människors beteende och hur individer faktiskt handlar utifrån sina vardagliga förutsättningar. Berthoû (2013) identifierar centrala utmaningar i individers liv i förhållande till möjligheten att leva hållbart, såsom vardagslivets förutsättningar och önskemål. Det innebär att vardagen är fylld av uppgifter som måste utföras i kombination med en tidspress att hinna med och en vilja att leva "det goda livet".

En rad andra forskare skriver om utmaningen det innebär att ändra individens beteende från ett bilberoende till att använda mer hållbara transportsätt. Trots att många europeiska länder fokuserar på mjuka åtgärder såsom informationsspridning och ekonomiska incitament för att få fler att själva välja det "rätta" alternativet har det hållbara resandet inte ökat (Se bland annat Aldred & Jungnickel 2014; Cass & Faulconbridge 2016; Schwanen, Banister & Anable 2012; Spotswood et al. 2015). Enligt Spotswood et al. (2015) kan en aktivitet som cykling inte ses som en avgränsad handling i sig, utan måste förstås som en del av ett helt system som bygger upp individens liv. Aldred och Jungnickel (2014) skriver om hur en kultur kring resande spelar in i människors val av färdmedel. Kultur i detta sammanhang innebär hur människor lever och de vanor som vardagen består av. Finns en starkare cykelkultur är människor mer benägna att cykla. Därför bör enligt Aldred och Jungnickel (2014) kultur vara integrerat i strategier för ett hållbart resande. Schwanen, Banister och Anable (2012) argumenterar för ett annat sätt att förstå människors vanor och hur de kan ändras. De menar att vanor är del av människors kroppsliga, mentala och världsliga situation. Därför kommer en omfattande förändring av resvanor till mer hållbara transportmedel troligen inte att ske enbart genom individuell påverkan, utan en samhällelig förändring måste ske. Även Cass och Faulconbridge (2016) menar att samhälleliga strukturer, exempelvis arbetets och skolans tidsramar, snarare än individuella

val begränsar möjligheter för hållbara transportmedel att ersätta bilen. De menar vidare att i strategier för att få fler att pendla hållbart krävs en helhetssyn som räknar med komplexiteten i en aktivitet samt tidrummets begränsningar.

För att uppnå ett hållbart resande behöver kunskapen breddas, såsom förståelsen för vilka grupper som cyklar och var potentialen finns att öka cyklandet. Enligt den nationella cykelstrategin finns behov av studier som undersöker olika grupper av cyklister i olika livsskederna, samt som pekar på faktorer som är avgörande för cykelanvändning (Regeringskansliet 2017: 9). Denna uppsats kommer att på liknande sätt som Pooley et al. (2011), Lanzendorf (2010) och Berthou (2013) undersöka personliga faktorer inom hushåll som begränsar användandet av cykeln i vardagen. Detta innefattar exempelvis tidrummets begränsningar samt hur resande påverkas av barnafödelse. Vidare kommer uppsatsen att koppla till hur en kommun vill planera för att öka cykelpendlingen och hur detta stämmer med de personliga faktorer som finns för barnfamiljer. Därför används tidigare forskning som fokuserar på om riktlinjer inom transportplanering, såsom mjuka åtgärder, kan förändra människors resebeteende (se bland annat Cass och Faulconbridge 2016; Schwanen, Banister och Anable 2012).

3. Metod och material

I denna uppsats har kvalitativ empiri samlats in från intervjuer. Vidare har kvantitativa sekundärdata använts från en resvaneundersökning som genomfördes av Region Skåne 2013. Semistrukturerade intervjuer har genomförts med 3 respondenter som bor i Lomma men som arbetspendlar till Malmö, samtliga med små barn (mellan 3 och 11 år) i behov av skjutsning till förskola eller skola. Intervjupersonerna har anonymiserats och kommer inte att kallas vid sina riktiga namn, utan går i denna uppsats under namnen *Filip*, *Mikael* och *Maria*. En dokumentstudie av Lomma kommuns cykelplan har genomförts för att jämföra denna med de specifika förutsättningarna som identifieras för barnfamiljer.

3.1 Fallstudie

Fallstudier används för att undersöka ett redan existerande samhällsfenomen. Anledningen till att en fallstudie används i denna uppsats är möjligheten att genom ett specifikt fall kunna säga något mer generellt om ett visst förhållande (Denscombe 2018: 85–86). Det är en lämplig forskningsstrategi då uppsatsen utifrån Lomma kommun ämnar utforska hur vardagslivets restriktioner och möjligheter påverkar val av färdmedel. Valet av Lomma som undersökningsenhet grundas på att det kan ses som ett typiskt fall (ibid.: 90). På nationell, regional och kommunal nivå vill man öka cykelanvändningen. I mindre kommuner i storstadsnära läge arbetar ofta stora delar av den förvärvsarbetande befolkningen i en annan kommun. Vanligen finns en stor andel barnfamiljer. Det skapar speciella förutsättningar för pendling där bilen underlättar mycket. Lomma kommun är exempel på en sådan utpendlingskommun med en stor andel barn och hög bilanvändning.

Kritik av fallstudien är att den just utifrån ett enskilt fall anser sig kunna generalisera och säga något utöver de specifika förutsättningarna anknutna till platsen. Det går inte att utifrån en fallstudie ge resultat som kan ses som absoluta sanningar, utan de kan användas för att utveckla teori och ge förståelse som sedan behöver bekräftas av ytterligare forskning (Denscombe 2018: 94–96). Lomma kommun har en unik kontext utifrån sitt geografiska

läge, befolkningens demografiska sammansättning och socioekonomiska förutsättningar. Dessutom innebär den politiska inriktningen att kommunen utvecklas i en viss riktning. Denna uppsats kan därför ge indikatorer på hur cykelpendlingen för barnfamiljer fungerar inom just denna kontext, där delar av resultatet kan appliceras på andra fall men där den sammanhängande bilden är unik. På grund av uppsatsens begränsade omfattning kan den inte heller sägas ge en heltäckande bild av Lomma kommun.

En abduktiv analysmetod appliceras på denna studie, där jag från början utgått från en hypotes formad av en förförståelse för tidsliga och rumsliga restriktioner. Jag har antagit att tidrummets restriktioner försvårar för barnfamiljer att bryta sitt bilberoende. Abduktion är speciellt användbart för att undersöka möjliga sammanband utifrån en redan formad tanke. Genom att tillföra ny kunskap går det att resonera sig fram till en ny förståelse för hur något fungerar (Shank 2008). Detta skedde genom insamlandet av empiri i kombination med att jag läste tidigare forskning. På så sätt kunde empiri och teori tillåtas forma och utveckla varandra.

3.2 Insamlingsteknik och material

I denna uppsats bestämdes att semistrukturerade intervjuer skulle utföras. Detta baserat på en ontologisk utgångspunkt där material samlas in utifrån människors kunskap, upplevelser och tankar för att få svar på de forskningsfrågor som ställs. För uppsatsen användes en intervjuguide (se bilaga A) vilket innebär att ungefär samma teman berördes vid varje intervjutillfälle (Mason 2004). Intervjufrågorna utformades från ett biografiskt perspektiv med intresse av människors vardagsliv och hur de rör sig genom tidrummet (Ellegård 2019: 70-75). På så sätt har det tidsgeografiska synsättet operationaliserats. Exempelvis har olika former av restriktioner som enligt tidsgeografien finns i tidrummet identifierats. Intervjufrågorna utformades även utifrån relevanta delar av Lomma kommuns cykelplan, för att kunna besvara den sista frågeställningen (se sektion 4.3).

Inom tidsgeografisk forskning används ofta dagböcker där respondenter skriver ned sitt dagliga resande. Även intervjuer förekommer för att utifrån ett kvalitativt perspektiv analysera individens bana (Ellegård 2019, s. 70–75). På grund av den begränsade tiden tillgänglig för mig valde jag att utföra intervjuer om respondenternas vardagsliv och behov av att transportera sig. Detta för att även få en hanterbar mängd material.

Valet av respondenter skedde utifrån behovet av att få en bild av småbarnsföräldrars vardag samt resvanor. Respondenterna hittades genom ett inlägg i en Facebook-grupp för Lomma (Lommakoll), där syftet med undersökningen klargjordes med en uppmaning till de som var intresserade av att ställa upp på intervju att höra av sig till mig. Urvalet är därför inte representativt för en hel befolkning, utan snarare explorativt där det blir möjligt att belysa det jag studerar utifrån enskilda exempel (Denscombe 2018: 58). Det innebär att ett subjektivt urval har gjorts, där jag sökt upp och valt ut personer med relevans och erfarenhet av det ämne jag studerar. Detta ger möjlighet att få kvalitativ information och värdefulla insikter i ämnet (ibid.: 67- 68).

Intervjuerna genomfördes mellan den 11 april och den 25 april 2019. De spelades in efter medgivande av den intervjuade. De intervjuade fick veta att de skulle bli anonymiserade i uppsatsen. Inspelningarna transkriberades för att sedan kodas efter centrala teman som identifierades med hjälp av tidigare forskning och teori. Dessa var 1) restriktioner, 2) vardagslivet, 3) miljötänk, 4) attityd, beteende och vanor, och 5) säkerhet. Temana valdes ut eftersom de återkom i samtliga intervjuer samt gav svar på frågeställningarna.

Fördelen med semistrukturerade intervjuer är att det är möjligt att vara flexibel och ställa följdfrågor om intervjupersonen kommer in på ett oförutsett spår. Alla intervjuer behöver inte heller utformas likadant, det blir möjligt att baserat på tidigare intervjuer omformulera och utveckla frågorna till nästa tillfälle (Denscombe 2018: 269). En nackdel med denna metod är att det kan bli svårare att jämföra mellan de olika intervjuerna, då de har en subjektiv och flexibel karaktär (Mason 2004). Svårigheten att uppnå objektivitet i intervjuer

innebär att reliabiliteten försämras, svaren är unika eftersom de baseras på individers erfarenheter (Denscombe 2010: 193).

De som valde att ställa upp på intervju hade troligen ett intresse av det ämne som jag studerar. Detta kan resultera i en bias, exempelvis att de var mer benägna att se cykling som något positivt och eftersträvansvärt och formade sina resonemang därefter. Samtliga uttryckte ett intresse för cykling. De intervjuade bestod av en som alltid pendlar med bil, en som delar pendlingen mellan bil och cykel och en som alltid cyklar. På så sätt gav de mig olika perspektiv på hur deras liv fungerade och vad som begränsade eller möjliggjorde för dem att pendla med cykel. Vidare upplevde jag att respondenterna var ärliga och inte försökte "täcka upp" för sitt beteende. Även om de uttryckte en medvetenhet om fördelarna med att cykla, var de ärliga med att de använde bilen då det bättre passade deras vardag och behovet av att få familjelivet att fungera. Ämnet för intervjuerna kan inte ses som särskilt kontroversiellt eller känsligt, det går därför att anta att de svarade ärligt (om än utifrån sin egen subjektiva bild) på de frågor som ställdes.

Utöver intervjuer gjordes även en dokumentstudie av Lomma kommuns cykelplan. Detta för att besvara den tredje frågeställningen. Samma teman som kodade intervjumaterialet har använts för att hitta relevant information i cykelplanen. Detta för att möjliggöra jämförelse mellan den insamlade empirin och kommunens plan. Dokumentets validitet kan ifrågasättas då det har beställts av Lomma kommun, från den externa konsultfirman Sweco. Dokumentet har granskats av kommunen innan det har blivit antaget. Det är på så sätt ett resultat av den politiska inriktningen vid den tidpunkten. För att undersöka trovärdigheten i dokument är det viktigt att ställa frågor såsom vad syftet med det är, vem det har blivit skrivet för och i vilken kontext (Denscombe 2010: 222). För syftet i denna uppsats är det möjligt att använda dokumentet även om det har en politisk bias. Uppsatsen ämnar undersöka just hur kommunen vill planera för att öka cykelandelen.

I uppsatsen används även sekundärdata i form av statistik från en resvaneundersökning från 2013 för att visa hur invånare i Lomma reser. En

ny resvaneundersökning genomfördes 2018 och resultaten presenteras 27:e maj 2019, för sent för att användas i denna uppsats. I materialet framgår aspekter som vad som är invånarnas vanligaste färdmedel, resornas genomsnittliga längd samt färdmedelsval utifrån resornas längd. Den visar utpendlingen till Malmö och Lund (de vanligaste kommuner Lommabor pendlar till) och vilka som är de vanligaste färdmedlen för dessa pendlingsresor. Fördelen med att använda sekundärdata är att det är tidssparande, det omfattande arbetet med att samla in materialet har redan gjorts av någon annan, i ett annat syfte. Data som omöjligt kan samlas in i ett småskaligt projekt utan någon budget finns tillgängligt genom en internetsökning. Nackdelar är att denna data samlats in i ett annat syfte och därför är det möjligt att ifrågasätta dess validitet. Eftersom statistiken är specifik för Lomma kommun anses den lämplig att använda i detta fall. För denna uppsats ger statistiken en grund för att besvara uppsatsens första frågeställning (se sektion 4.1). Eftersom den samlats in och sammanställts av en regional organisation bedöms statistiken ha hög kvalitet och vara tillförlitlig (Sindin 2017).

4. Analys

I följande del presenteras svar på de frågeställningar som har utformats utifrån uppsatsens syfte. Här kommer utdrag från intervjuerna med respondenterna *Filip, Maria* och *Mikael* samt statistiken från resvaneundersökningen (Wahl & Ullberg, 2013) att presenteras. Uppsatsens empiri och material kopplas samman med det teoretiska ramverket bestående av det tidsgeografiska synsättet samt tidigare forskning.

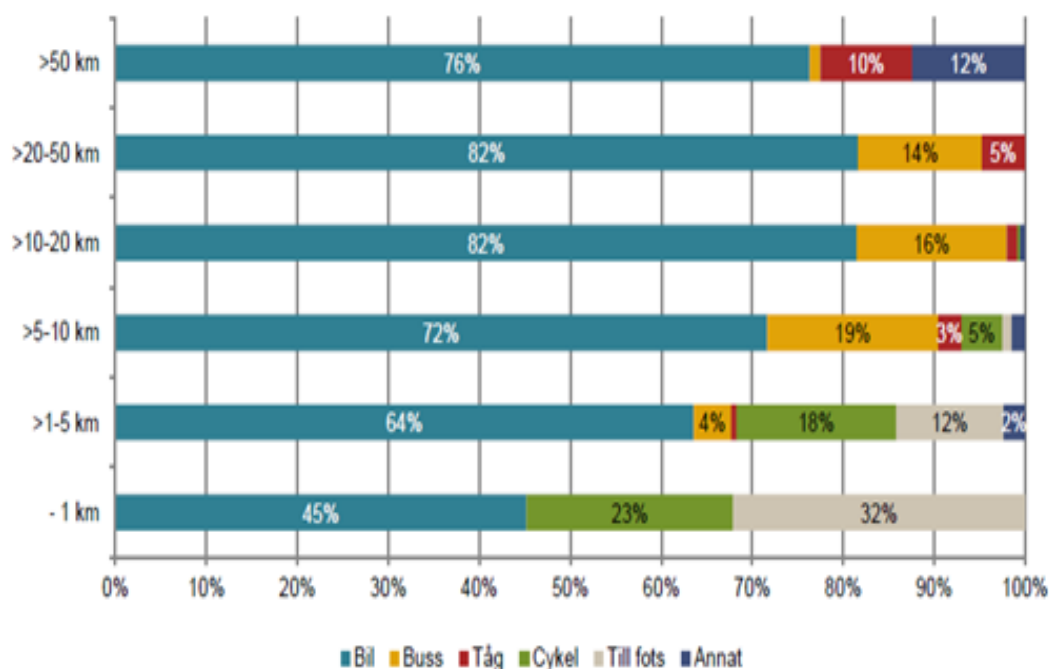
Till en början klargörs *hur förutsättningarna ser ut för barnfamiljer i Lomma att pendla med cykel istället för bil*. Detta lägger grunden för att sedan kunna besvara *vilka faktorer som får barnfamiljer i Lomma att använda bilen som färdmedel för pendling istället för cykeln*. Det görs genom att tre centrala teman har identifierats i intervjumaterialet, nämligen 1) tidrummets restriktioner, 2) vardagslivet och viljan att leva hållbart samt 3) bilen som norm. Slutligen kopplas Lommas cykelplan till det som framkommit i föregående frågor för att svara på *hur väl Lomma kommuns cykelplan överensstämmer med de begränsande faktorer som finns för barnfamiljer i förhållande till cykelpendling*.

4.1 Hur ser förutsättningarna ut för barnfamiljer i Lomma att pendla med cykel istället för bil?

I Lomma kommun bor en stor andel barnfamiljer, 2017 var kommunen den barntätaste i Skåne. Procentuellt bor det fler skolbarn i Lomma än i både länet och riket (Lomma kommun 2018a). En förklaring till att många barnfamiljer bor i Lomma kan vara att kommunen vanligen rankar högt på lärarförbundets årliga undersökning "Bästa skolkommun". 2018 hamnade kommunen på 21:a plats i hela landet och på 5:e plats bland Skånes kommuner (Läraryrket 2019). En annan förklaring kan vara att barnfamiljer ofta flyttar från lägenhet till större villa, vilket kan innebära flytt till ny bostadsort, vanligen från storstaden till den lugnare förorten (Lanzendorf 2010: 276). Detta intygades av en av respondenterna som intervjuades i denna uppsats, *Maria*. Hon flyttade från lägenhet i Malmö till villa i Lomma i samband med att hon och hennes partner bildade familj. Hon arbetar kvar i Malmö och valde att flytta

inom pendlingsavstånd eftersom det passar familjelivet bättre. En annan respondent, *Mikael*, flyttade från Lund till Lomma när han fick sitt andra barn, medan han arbetar i Malmö. Att *Maria* och *Mikael* har möjligheten att sprida ut lokaliseringen av arbete och boende till olika städer är en konsekvens av att samhällsplaneringen länge prioriterat bilen.

Från kommunen sker en stor andel utpendling för arbete, 77 % förvärvsarbetar utanför kommunen, de flesta i Malmö och Lund (Lomma kommun 2018a). Den senaste resvaneundersökningen som genomfördes av Region Skåne är från 2013. Den visar att biltätheten i Lomma är hög, 70 % använder bilen som främsta färdmedel och cykeln utgör endast 8 % av resorna, en sänkning med 2 % jämfört med 2007. Bilen har istället ökat med 2 % (Wahl & Ullberg 2013: 23).



Figur A. Färdmedelsfördelning i Lomma kommun uppdelat på reslängd (Wahl & Ullberg 2013: 24)

Figur A visar på Lommas bilberoende. Bilen är det vanligaste färdmedlet oberoende av reslängd. Av resvaneundersökningen framgår även att av de som pendlar från Lomma till Malmö åker 80 % bil och 2 % cyklar. Från Lomma till Lund är det 60 % som bilpendlar och 5 % som cykelpendlar (Wahl

& Ullberg 2013: 25). Dessa resor är cirka 10 kilometer enkel väg. I figur A framgår att det i Lomma dessutom sker en stor del bilresor för mycket korta sträckor (mindre än en kilometer) som borde vara rimliga att cykla eller promenera. I Pooley et al. (2011: 1603-1604) framkommer att barnfamiljer ofta använder bilen i vardagen även för korta sträckor eftersom det annars blir komplicerat samt tar mycket tid och energi i anspråk. Dessutom finns behovet av att samordna skjutsning av barnen till förskola eller skola med att åka vidare till arbetet. För en barnfamilj i exempelvis Lomma kan detta innebära att skjutsa barnen 300 meter till skolan, för att sedan ta bilen vidare till arbetet i Malmö eller Lund. Familjeförpliktelser gör att även de som vill cykla i sin vardag istället tar bilen. Tidspressen som vardagen innebär gör att cykelpendling blir ett stressigt inslag. En av respondenterna, *Filip*, uttryckte hur det även för kortare sträckor kan vara komplicerat att ta cykeln:

[...] när det är kallt, snöigt, blåsigt ute så innebär det också att barnen ska ha ganska mycket kläder på sig för en ganska liten transportsträcka som också adderar tid, om man liksom ska ta på overall, halsduk, mössa, hjälm, du vet det är kanske 300 meter till förskolan, det är också liksom (skrattar) med små barn, det är en fight som tar så himla mycket energi varje morgon att du vet gå igenom, för nåt som inte är värt så jättemycket. Så därför blir det enklare att cykla när det är varmare ute för då kan man slänga upp dem på barnsitsen bara.

Att Lomma kommun har ett stort bilberoende och låg cykelandel kan delvis kopplas till att det är en stor andel barnfamiljer som bor där. Lanzendorf (2010: 284-290) visar att bilen ofta ses som en stor lättnad för föräldrar till små barn. Däremot menar han att tillkomsten av barn i ett hushåll inte alltid leder till att beroendet av bilen ökar. Det finns ekonomiska aspekter och emotionella band till olika färdmedel som gör att bilen inte är ett alternativ och vardagen ändå blir möjlig att lösa. I Lanzendorfs studie (ibid.) av småbarnsföräldrar anser vissa att bilen blev det enda transportsättet för dem efter att de fått barn eftersom det bäst passar deras förändrade behov. Några nya föräldrar använde dock inte bilen alls, vanligen på grund av att deras ekonomiska situation ändrades och de inte hade råd. Fick föräldrarna däremot tillgång till en bil som de tidigare inte haft, ändrade detta snabbt deras resebeteende. Känslomässiga band visade sig spela in då vissa starkt upplevde

att de ville fortsätta cykla även efter att de hade fått barn. Andra som tidigare knappt använde bilen gjorde det i högre utsträckning efter att de fått barn, men i kombination med hållbara färdmedel som kollektivtrafik eller cykel.

Filip delar sin pendling mellan bil och cykel men uttryckte hur han skulle ha busspendlat i högre utsträckning om han hade haft möjlighet, något som blir för komplicerat då han lämnar sina barn på förskolan varje morgon. *Mikael* har möjlighet att cykelpendla varje dag. Hans fru bilpendlar och tar det största ansvaret för barnens skjutsande, medan han skjutsar med cykeln ett par gånger i veckan. *Maria* bilpendlar oftast eftersom det möjliggör för henne att skjutsa barnen, samt handla och utföra andra sysslor till och från jobbet. I nästa del beskrivs tre centrala faktorer som i denna uppsats identifierats påverka cykelanvändandet för barnfamiljer i Lomma kommun. Dessa är *tidrummets restriktioner, vardagslivet och viljan att leva hållbart samt bilen som norm.*

4.2 Vilka faktorer får barnfamiljer i Lomma att använda bilen som färdmedel för pendling istället för cykeln?

4.2.1 Tidrummets restriktioner

Pendling innebär resan till och från arbetet, men med andra aktiviteter inbäddade i en tidrumslig sekvens längs vägen. Dessa kan vara shopping, träning, fritidsaktiviteter samt skjutsning av barn till och från förskola/skola. Aktiviteterna kan vara utspridda i rummet på ett sätt som gör busspendling alltför komplext eller som skapar för långa och tidskrävande avstånd för cyklisten. Bilen innebär istället en stor lättnad för att hinna med alla aktiviteter under den tid som finns tillgänglig till och från jobbet (Cass och Faulconbridge 2016: 8-9). Pendlingen utgör för många en daglig återkommande aktivitet, i tidsgeografin förklarad som ett *projekt*, som kräver utrymme i tidrummet samt samordning mellan medlemmarna i en familj (Åquist 1994: 131-132). *Mikael* förklarade hur han och hans fru organiserar sin pendling med hämtning och lämning av deras två barn utifrån deras tidsrumsliga restriktioner:

Då jobbar min fru lite färre antal timmar än vad jag gör, och hon pendlar med bil, och jag pendlar med cykel, vilket innebär att hon tar de flesta hämtningar och lämningar. Jag tar ett par i veckan och hon tar resten kan man säga, [...] dels kanske hon jobbar någon timme kortare varje dag, och dels för att det går ungefär en halvtimme snabbare för henne att ta sig till och från jobbet än det tar för mig på cykeln, så det är det som avgör det mycket.

Detta visar på hur *Mikaels* familj påverkas av kapacitetsrestriktioner i form av de olika färdmedel de har tillgång till och hur mycket tid dessa tar i anspråk, samt av styrningsrestriktioner då deras tidrum anpassas efter hur många timmar de arbetar (Åquist 1994: 132). *Mikaels* räckvidd skiljer sig åt från sin frus, eftersom han pendlar med cykel och hon med bil. I *Filips* familj delas ansvaret för skjutsning av de två barnen mellan honom och hans partner, han skjutsar oftast på morgonen medan hon hämtar, detta beroende på deras olika jobb. Så här säger han om deras förutsättningar för skjutsning:

Det påverkas ganska mycket av min sambos schema, hon jobbar på sjukhuset så hon kan liksom inte flexa med tiderna där utan hon har sitt schema. För det mesta så innebär det att hon börjar så tidigt att hon inte kan lämna, så då lämnar jag nästan alltid barnen, men på uppsidan för min del är att hon slutar ofta lite tidigare så att hon hämtar dem då. Och det är nästan en förutsättning för att jag ska få ihop min tid, eller för att jag ska kunna jobba heltid då. Hon har liksom inget val, hon kan inte lämna. Och det är en förmån som jag har, hade vi jobbat med samma sak hade det ju inte varit lika enkelt att lösa, här har jag en arbetsgivare som liksom lägger ganska lite vikt vid när jag dyker upp bara jag gör det jag ska.

Utdraget ovan pekar på hur *Filips* familj påverkas av styrningsrestriktioner i form av att de måste förhålla sig till sina arbetstider. Detta avgör det tidrum de har att utföra sina dagliga projekt i. De påverkas även av kopplingsrestriktioner, då de har behov av att samordna mellan individerna i deras familj i förhållande till sina arbetstider (Åquist 1994, s. 132). Här blir människans odelbarhet tydlig, i en fysisk värld går det inte att befinna sig på två platser samtidigt (Ellegård & Svedin 2012, s. 21). Vidare använder *Filip* bilen under vinterhalvåret men cykelpendlar när klimatet tillåter det, då detta är något som möjliggör för honom att samordna sina dagliga projekt med att

cykelpendla. Nedan uttrycks hur han förhandlar mellan att använda cykel eller bil:

Nu är vi precis i gränslandet här det är fortfarande lite för kallt på mornarna för att jag ska kunna cykla men om en 2-3 veckor då kommer jag cykla under förutsättning att det inte blåser för mycket eller regnar. [...] Från Lomma och hit [Malmö, författarens anm.] är det drygt en mil och då cyklar jag liksom i de här kläderna, för att skulle jag cykla mycket snabbare som gör att jag måste duscha när jag kommer hit då tjänar jag kanske 5 minuter på den halvtimme det tar att cykla hit men jag förlorar 20 minuter för att jag måste byta om. Därför funkar det inte riktigt för mig att cykla om det regnar, för då kommer jag komma hit helt genomblöt. Så att, vi har två bilar i familjen, det kanske jag inte sa, så att vi bilpendlar på vintern, jag cyklar på, inte bara på sommaren, men när det är varmare.

Ovan framkommer hur individen påverkas av sin fysiska existens i en materiell värld, i kombination med tidrummets begränsningar. Dels anser inte *Filip* att den tid han skulle tjäna på att cykla snabbare till jobbet, men då behöva duscha, är tillräckligt för att han ska välja en snabbare cykel. Därför vill han inte heller cykla när han riskerar att bli blöt. Bilen är överlägsen även om han skulle ha en bättre cykel, eftersom bilen möjliggör för honom att åka raka vägen hemifrån i samma kläder som han sedan har under arbetsdagen. *Marias* resande påverkas av kapacitetsrestriktioner och kopplingsrestriktioner i form av att hennes barn inte vill cykla själva från hennes bostad i Lomma hamn till sina skolor:

De cyklar ibland, men den minsta killen han har precis börjat cykla [...], han tycker att det är lite läskigt att cykla, och den stora killen cyklar nu, han var väldigt rädd för den här cykelunderfarten, viadukten, ganska ny vid stationen i slutet av Allégatan, som hade varit väldigt naturlig att ta, men den i svängarna är ganska branta och ganska svåra. Och den som många cykelbanor i Lomma utgår från att cykel- och gångbana korsas. Så att han ramlade där en gång [...]. Den viadukten undviker båda barnen. De tycker att det är lite läskigt för det finns inte cykelväg hela vägen från hamnen till skolan. [...] Så att det är oftast att vi kör dem, när vi ändå är på väg till jobbet, att vi då anpassar att vi kör till jobbet när ändå skolan börjar.

Eftersom *Maria* har ett jobb med flexibla arbetstider har hon möjligheten att samordna sitt resande med att skjutsa barnen till skolan. Då de inte vill cykla själva innebär det att hon skulle cykla med dem till skolan och sedan skulle hon ta sig vidare till sitt arbete. Hon jobbar både på kontor i Malmö men även ibland i Köpenhamn. Resan till kontoret i Köpenhamn ser hon i dagsläget endast som möjlig med bil. I hennes pressade tidrum blir kombinationen av cykelresa med barnen till skola, bussresa till Malmö och sedan tåget vidare till Köpenhamn för komplext och tidskrävande. Därför utsätts hon för kapacitetsrestriktioner i form av att tillgängliga färdmedlen inte passar henne behov, samt av kopplingsrestriktioner eftersom hon har behov av att samordna sitt resande med sina barn. Hon uttryckte dock att när en tågstation öppnar i Lomma nästa år så ser hon en större möjlighet att resa kollektivt, eftersom tåget då kommer att ta mindre än 10 minuter från Lomma till Malmö.

4.2.2 Vardagslivet och viljan att leva hållbart

Vardagslivet består enligt Berthou (2013: 58-59) av rutiner, vanor, ritualer och återkommande mönster av samma aktiviteter. Men det är även i vardagen som förändringar sker och hanteras. I dagens samhälle innebär vardagen för många en utmaning i att få tiden att räcka till. Det moderna livet innebär att både arbeta så många timmar som möjligt varje vecka, leva ett perfekt familjeliv, vara uppdaterad om de senaste nyheterna samt engagerad i lokala föreningar. Vardagslivets rutiner och återkommande mönster gör det svårt att skapa utrymme till en förändring. Alla aktiviteter bygger på och är beroende av varandra i en sekvens vilket innebär att även mindre förändringar kan te sig svåra i ett liv med ett redan pressat schema. Därför finns ett behov av att integrera hållbarhet i vardagslivet, så att det inte varje dag tar tid och ansträngning. *Maria*, som oftast använder bilen för att pendla, uttryckte hur det underlättade i hennes pressade schema:

[...] jag reser mycket på det sättet, och det ska ofta gå snabbt vilket gör ju att ofta blir det bilen. Framförallt kan jag göra många saker på en gång, jag kan åka till jobbet så handlar man på vägen hem och man hämtar barn, så det är mycket som hänger ihop. Så att jag kör mycket bil, det gör jag, det är inte i "scope" för det här det vet jag, men alltså en av anledningarna är att vi precis har köpt en elbil, och

det är just för att vi har insett att vi är beroende av bil så pass mycket, så att då får vi göra vad vi kan för att, när vi inte kan cykla får vi ta elbil istället liksom. Så vi har köpt en elbil nu och hoppas att det ska kännas lite bättre.

I utdraget ovan framkommer *Marias* behov av att resan ska gå fort och att hon kan utföra aktiviteter till och från jobbet. Hon uttrycker att aktiviteterna i vardagen hänger ihop och beskriver hur de projekt som måste utföras under en dag kan bli så smärtfria som möjligt. Bilen kan även möjliggöra för “det goda livet”, som enligt Berthou (2013) innebär att människor utöver att hinna med sin vardag även vill ha tid över till aktiviteter som ger livskvalité. Samtidigt framkommer hur hon har en ambition att leva mer miljövänligt, genom att familjen har införskaffat en elbil då de inte ser att deras liv kan lösas på ett annat sätt. Möjligheten att äga en elbil och på så sätt lösa konflikten mellan vardagslivets krav och en hållbar livsstil är dock inte en möjlighet för alla utan kräver en stark ekonomi. I Pooley et al. (2011: 1605) framgår hur ekonomi påverkar valet av mer hållbara transportmedel, då en person uttrycker att de trots sin ambition att leva hållbart troligen skulle äga en bil om han hade haft råd. Detta på grund av den status som bilägandet associeras med.

I studien av Lazendorf (2010) framkommer att ett ökat bilberoende efter barnafödelse är en tendens bland flera, vissa hushåll hade snarare ökat sitt hållbara resande. Detta berodde på ekonomiska faktorer exempelvis då hushållet inte hade råd att äga en eller flera bilar. *Filip* reflekterade över den ekonomiska aspekten när det kommer till val av färdmedel. Han menar att familjens vardagsliv underlättas av att de äger två bilar, men att det är möjligt eftersom de har de ekonomiska resurserna till det. Nedan framkommer hur han förhandlar mellan en medvetenhet om den inverkan bilpendlingen har på klimatet och en vilja att underlätta vardagslivet:

[...] vi har möjlighet nu att ta bilen, vår ekonomiska situation ser ut så att vi har den möjligheten och det är klart att hade den varit annorlunda, att vi inte hade haft nåt val, då kanske vi hade fått, ja då hade jag fått ta bussen, men nu gör våra goda förutsättningar att nu gör vi så för att underlätta så mycket i vardagen. Klimatskammen är

liksom inte så påtaglig att den tippas över för att jag ska sitta här en timme längre på kvällen.

Hade *Filips* ekonomiska situation sett annorlunda ut hade familjen varit tvungna att tänka om och istället använda kollektivtrafik och cykel. Men eftersom de har en fördelaktig ekonomi kan båda föräldrarna pendla med bil till arbetet. *Mikael* berättade att ett av argumenten till att han har börjat cykelpendla är familjens ekonomi, då hans partner behöver den enda bilen i familjen för att pendla till sitt arbete. En anledning till att det blev just cykeln var att det är billigare samt snabbare än kollektivtrafiken:

Det är flera argument, jag har svårt att säga vilket som är det största, miljön är nog inte den största, om min fru hade fått välja tror jag att det hade varit hennes största argument [...]. Men för mig är det, det är hälsan, absolut, det är skönt att få vardagsmotionen som en del av pendlingsstiden, jättebra, det är också kostnadsbesparing, det är billigare att cykla jämfört med att ta bilen eller att äga en till bil, för att inte prata om parkeringskostnader här i Västra Hamnen där jag jobbar, parkeringen är jättedyr. Så det är definitivt det, sen om man jämför cykel med buss så är det också att det är snabbare, så det sparar tid jämfört med bussen.

Ovan framkommer den komplexitet som finns inbyggd i människors resande, ofta påverkas det inte endast av en aspekt i individens liv, utan det är många delar som ska samspela. Möjligheten för *Mikael* att cykelpendla året runt är beroende av att hans partner bilpendlar, samt jobbar färre antal timmar, och därför har ansvaret för flest skjutsningar av barnen. Samordningskravet mellan individerna och de tillgängliga redskapen i deras familj uppfylls på så sätt. *Mikael* kan genomföra sina dagliga projekt i kombination med att cykelpendla. Det möjliggör för honom att förhandla mellan andra aspekter av pendlingen, såsom hans personliga hälsa. Detta är en aspekt som inte är möjlig i *Filips* liv, då han har ansvar för lämning av barnen på morgonen, ett projekt som är del av hans dagliga rutin och som försvårar för honom att cykla mer:

Det känns som att det är den smidigaste vägen för att få resten av familjesituationen att funka, och när det då blir varmare då cyklar vi tillsammans till skolorna, det sa jag inte, men då är det liksom möjligt

att cykla och lämna dem och sen bara för mig att driva vidare mot Malmö. Men nu är det för, för meckigt [...]

4.2.3 Bilen som norm

Jag tror att det största hindret var bara att, ja men alltså du kan ju cykla till Malmö. *Cykla till Malmö?* Cykla *till* Malmö. Cykla till *Malmö?! Cykla till Malmö, okej.* Så det var en sån typ av process. (*Mikael*)

Enligt Schwanen, Banister och Anable (2012: 527-528) är en vana något som byggs upp under lång tid, tillslut blir den så normaliserad i en persons liv att det är svårt att bryta sig fri. De menar att kunskap om ett hållbart resande från en ung ålder är avgörande för att bryta samhällsliga mönster av bilberoende. Barn som inte får lära sig att resa hållbart, utan varje dag blir skjutsade i bil, kommer troligen växa upp till att vilja köra bil. De växer upp i ett samhälle som på många sätt prioriterar bilen, genom både kultur och infrastruktur. Schwanen, Banister och Anable (ibid.) pekar på att det är enklare för personer som har rest hållbart som unga att senare i livet anpassa sig efter en bilfri tillvaro.

Aldred och Jungnickel (2014: 79) skriver om hur kulturen kring resande är viktig för att förstå samt förändra människors val av transport. En kultur där människor förväntas ta bussen till arbetet innebär att färre tenderar att välja bilen, eftersom det inte ses som norm. Detsamma gäller om cykelkulturen är stark. Enligt Cykelstrategin för Skåne (2017: 15-19) är skåningarna påverkade av hur människor i deras omgivning reser, och väljer ofta samma färdmedel själva. Dessutom är människor trogna sitt transportmedel, vilket innebär att förbättringar i infrastruktur inte alltid är tillräckligt för att förändra någons resande. Som vi såg i figur A (se sektion 4.1) har Lomma kommun en svag cykelkultur medan bilismen är framträdande. Att ändra sina vanor kan därför vara en främmande tanke, såsom uttrycks av *Mikael* tog det lite tid innan han insåg att han kunde cykelpendla till arbetet i Malmö:

Alltså det största som tog emot, från början, det var nog bara själva idén i sig, att bara överhuvudtaget, aha man kan cykla från en kommun till en annan, det var nog det största hindret, därefter, att ta

första steget [...] att jag testade, började en månad och sen så bet det fast liksom, så att då började man fundera lite mer på okej men hur, hur gör man mer kanske med cykelkläder och duscha på jobbet och såna här saker, nu är det mer formellt på nåt sätt, man börjar anpassa lite mer vardagen efter det. Men, rent praktiskt var det väldigt lite, jag hade en cykel redan och det var bara att börja cykla på den i princip.

Cass och Faulconbridge (2016: 6) skriver om pendlingsresan och fokuserar på svårigheten i att få till ett beteendeskifte från bil till cykel. De menar att det bland annat krävs rätt material, kompetens och mening. För cyklisten innebär det att ha rätt utrustning, exempelvis bra kläder, att kunna cykla trafiksäkert och att det finns ett syfte med cyklingen, till exempel att det är bra för hälsan. För *Mikael* var det möjligt att ändra sina vanor så att han idag har anpassat sin vardag efter cyklingen, han har köpt en snabbare cykel, ordentliga kläder och han ser fördelarna för sin hälsa och uttrycker till och med hur han ser fram emot att åka till arbetet eftersom han får cykla. *Mikael* berättade även om hur han har flera i sin omgivning som delvis cykelpendlar, och hur det gav honom inspiration att själv testa. Detta möjliggjordes dock av att han inte har samma ansvar för skjutsning av barnen som uttrycks av *Filip*. Enligt Cass och Faulconbridge (2016) måste nämligen faktorerna material, kompetens och mening kombineras med tidrummets begränsningar för att beteendet ska kunna ändras. *Filip* resonerar på följande sätt:

[...] och dessutom ska jag få båda till skola och förskola på cykel då behöver jag ha cykelvagn, och det har vi men den kan jag inte låsa på ett bra sätt, så då måste jag nog hem och lämna cykeln ändå, så det spelar inte så stor roll att de går ofta [bussarna, författarens anm.], jag måste ändå hem och vända och sen ska jag till busshållplatsen, och så är bussen långsammare också än bilen. Ja jag vet inte... Jag har iför sig inte räknat på det men jag tror att det kommer ta lite för lång tid för att det ska...

Filips attityd kan ses som ett resultat av att befinna sig i en miljö där bilen ses som norm och där han inte ser meningen med att ändra sitt resande, även om han har rätt material och kompetens. Den komplexitet som pendlingen innebär för honom underlättas av att använda bilen. Att ändra sitt beteende skulle innebära en omorganisation av vardagen som *Filip* instinktivt ser som

alldeles för svår. Detta trots att han egentligen inte vet om ett alternativt resande skulle ta mer tid i anspråk, som han själv påpekar har han "inte räknat på det". För *Maria* är snabbheten och friheten som bilen innebär central, för henne är det enklare att använda bilen än övriga färdmedel som finns tillgängliga. För henne har bilen blivit en vana och del av hennes vardagliga organisering. Det är ett resultat av att bilen har prioriterats i planeringen, som gör att det inte är lika smidigt att exempelvis åka kollektivt.

Bil, eftersom jag kör över bron oftast. Nu är det så att mitt jobb ligger ju, jag skulle kunna åka buss och tåg, eftersom jag ska hit [kontor vid Malmö central, författarens anm.]. Det är ändå rätt smidigt eftersom mitt kontor i Köpenhamn ligger vid Örestads station, och kontoret här i Sverige ligger ju då precis vid stationen. Så att, det hade ju funkat. Så att jag ser väl att den dagen som tågen stannar i Lomma, att det kommer att bli mer pendling med tåg. För att då liksom, då är det mycket *mycket* smidigare. Med tåg fram och tillbaka. [...] nu blir det buss, och sen så blir det byte till tåg, det är lite, det blir inte lika naturligt. Det borde inte vara krångligare med buss än med tåg, men det blir lite mer naturligt när tåget svishar till stationen och så svishar det vidare. Jag hoppas väl att jag kommer att åka mer tåg.

4.3 Hur väl överensstämmer Lomma kommuns cykelplan med de begränsande faktorer som finns för barnfamiljer i förhållande till cykelpendling?

Om vardagens aktiviteter ska vara en del av människors pendling med cykel, måste de enligt Cass och Faulconbridge (2016: 8-9) organiseras tidsligt och rumsligt på ett sådant sätt att de passar in i vardagslivet. Cykelpendling tar mer tid i anspråk än bilpendling samt är mer oförutsägbar. Därför behöver tiden som pendlingen tar inte utsättas för tidspress, vilket exempelvis möjliggörs genom flexibla arbetstider. Skoltider är dock alltid fasta. För föräldrar som ska lämna eller hämta sina barn innebär det alltså att närvaro krävs vid specifika tidpunkter varje veckodag även om de själva har flexibla arbetstider. Då är rumsliga aspekter såsom närhet mellan exempelvis skola, matbutiker, samhällsservice och arbete viktiga för att få pendlingen att fungera. Detta är även något som uttrycks av Mårtensson (1979: 115-118) som menar att tiden i en familj ofta är mycket begränsad och något som därför underlättar är rumslig närhet till samhällsservice.

Enligt Lomma kommuns cykelplan (2016: 23-24) ska viktiga målpunkter inom kommunen vara nåbara med cykel, såsom skolor, vårdcentral och kollektivtrafik. För att underlätta för barnfamiljer lyfts även parkering upp som ett styrmedel. Det ska finnas rymliga parkeringsplatser i anslutning till skolor och förskolor, där det går att parkera lådcyklar samt lämna cykelkärror under dagen. Enligt *Mikael* har hans familj en bra cykelväg till förskolan, och han anser också att det idag finns gott om parkeringsplatser. Han ser dock att det skulle kunna anpassas ytterligare efter cykeltrafiken och mindre efter biltrafiken, vilket han menar skulle ge en positiv utveckling.

Lommas cykelplan (2016: 24) innefattar åtgärden att utveckla de regionala cykelstråken. Supercykelvägar, som även lyfts upp i den nationella cykelstrategin (se sektion 1.3.1), uppmärksammas men är inget som finns planer på i kommunen i dagsläget. Att säkerställa framkomligheten på befintliga cykelvägar till Malmö och Lund ska prioriteras (Lomma kommun 2016: 12). Vidare ska cykelvägarna i Lomma anpassas efter barns förutsättningar. Där det rör sig mycket barn ska det finnas trafiksäkra korsningar och cykelvägarna ska vara separerade från motortrafiken (Lomma kommun 2016: 23-24). Detta är även ett arbete som ses som viktigt i Lunds kommun, i deras cykelplan (2018: s. 3-6) uttrycks vikten av att skapa säkra skolvägar för att motverka att föräldrar skjutsar barnen till skolan, på så sätt ska cykelkulturen stärkas redan från ung ålder.

Enligt Lomma kommuns cykelplan (2016: 25-27) har cykling potential att bli ett glädjande inslag i vardagen både för vuxna och barn. Vikten av att det ska vara enkelt och säkert att cykla i kommunen betonas. Detta för att även de som inte känner sig lika självsäkra ska kunna cykla, samt att föräldrar låter sina barn cykla till skola och fritidsaktiviteter istället för att skjutsa dem med bil. Detta kan undvika den onda cirkel där allt fler föräldrar skjutsar då de upplever att det är otryggt, vilket gör det mer otryggt. *Maria* ser infrastrukturen inom Lomma tätort som det största problemet för henne och hennes barn att cykla. Hon anser att de regionala cykelvägarna redan idag är av god standard, det är inte det som hindrar henne från att cykelpendla.

Hennes barn upplever inte sin cykelväg till skolan som trygg, vilket innebär att hon oftast skjutsar dem med bil. Det spelar då ingen roll att de bor nära skolan. *Maria* resonerar enligt följande för hur det skulle vara möjligt för henne att resa hållbart:

Mitt största hinder för att cykla, när barnen inte riktigt känner att de vill cykla till skolan, så är det liksom ingen mening för mig att cykla med dem och sen då hoppa på buss t.ex. eller ett tåg sen, jag kör ju inte dem och kör hem och lämnar bilen och tar cykeln till bussen.

De åtgärder som skulle underlätta för *Maria* och hennes två barn att resa hållbart finns med i cykelplanen. Eftersom de ännu inte uppfyllts är hon och hennes familj beroende av bilen. Även om hennes barn är gamla nog att cykla själva till skolan blir det inte möjligt på grund av den upplevda otryggheten. *Maria* har behov av att hennes resande ska gå snabbt och smidigt för att hon ska kunna utföra sina dagliga projekt i ett pressat tidrum. Om hennes barn kunde cykla själva till skolan uttrycker hon att det hade varit lättare för henne att resa hållbart, speciellt när tågtrafiken öppnar nästa år. Samtidigt har familjen köpt en elbil eftersom de ser sitt bilberoende som så pass stort. Möjligen krävs det därför mer än förbättrad infrastruktur för att förändra *Marias* resvanor. För att förändra människors beteende måste enligt Pooley et al. (2011: 1606) användningen av bilen försvåras, i kombination med att det blir enklare att använda hållbara transportmedel. Även i den regionala cykelstrategin uttrycks hur skåningarna är trogna sina färdmedel. Bara för att infrastrukturen från början var anledningen till att någon valde att inte cykla innebär det inte att människor ändrar sina vanor bara för att den byggda miljön förbättras (Region Skåne 2017: 19).

Så som uttrycks av bland annat Spotswood et al. (2015) är populära riktlinjer i många europeiska länder för att få fler att resa hållbart så kallade "mjuka åtgärder". Detta inkluderar beteendepåverkan, informationskampanjer och ekonomiska incitament (Se även Aldred & Jungnickel 2014; Cass & Faulconbridge 2016; Schwanen, Banister & Anable 2012;). I Lomma kommun uttrycks att de ska arbeta med MM-åtgärder för att få människor att själva ändra sitt beteende. Spotswood et al. (2015: 23) skriver att trots att

sådana strategier implementerats i Storbritannien i ett årtionde har de än så länge inte visat sig ge resultat. Cykelandelen växer inte. I vissa fall har den till och med minskat, vilket även är en trend som går att se i Lomma kommun (se sektion 4.1). Mjuka åtgärder passar bra med neoliberal ideal och är ett populärt val för politiker, men att fokusera på att individens beteende ska ändras innebär att samhällliga strukturer och värderingar som exempelvis ger bilen hög status förbises. Så länge bilismen är djupt rotad i vårt samhälle är det inte rimligt att anta att människor individuellt kommer att ta ansvaret och ändra sitt resebeteende utifrån att de har kunskap och information om hur de ska resa hållbart. Att förbättra infrastrukturen kommer inte heller att vara tillräckligt. Pooley et al. (2011) och Cass och Faulconbridge (2016) menar att det krävs en helhetssyn på de olika faktorer som påverkar resebeteende för att få till en omfattande förändring från bilen till mer hållbara alternativ.

Åtgärder såsom att under en tid kunna prova på el-cyklar har varit framgångsrika i andra kommuner (Lomma kommun 2016: 26). Detta är något som idag finns tillgängligt i Lomma kommun, där invånare gratis kan låna el-cykel av kommunen under en veckas tid (Lomma kommun 2018). *Mikael* ser el-cykeln som ett intressant alternativ då det blir mindre fysiskt ansträngande och går snabbare än vanlig cykel. Lomma kommuns marknadsföring av el-cykeln påverkade hans inställning till att cykla, han angav det som en anledning till att han provade på att cykelpendla. Det största hindret för *Mikael* var just att ta steget att testa cykeln för pendling, att vänja sig vid tanken och få det som en vana i sin vardag. *Filip* såg däremot inte att el-cykeln skulle lösa hans problem, då han inte har tid att byta om när han kommer till jobbet och med el-cykeln är det lika stor risk att exempelvis bli blöt vid dåligt väder som med en vanlig cykel. För *Filip* handlar det då om tidspressen han upplever i sin vardag, där han anser att bilen sparar honom värdefull tid och inte ser en mening med att i det livsskede han befinner sig i ändra på sitt beteende. *Filips* resvanor är för honom tätt sammankopplade med att han har små barn:

Jag tror helt enkelt att jag, eller att vi är i en fas just nu av livet att barnen är så små att de inte tar sig själv till skolan, den äldste skulle

möjligen kunna börja ganska snart men då har vi fortfarande ett barn kvar, som gör att vi måste nu liksom under några år lösa den logistiken, men när den är över om 5 år kanske, då tror jag att min pendling hit kommer att se helt annorlunda ut, då kommer jag nog cykla i mycket större utsträckning eller möjligen resa på ett annat sätt kollektivt.

För *Filip* spelar det således ingen roll om det finns bättre parkeringar, tryggare cykelvägar eller el-cyklar. Han har dessutom kunskapen om hur han kan leva mer hållbart. Samma kunskap uttrycks av de båda andra respondenterna, men även för dem är den kunskapen inte avgörande för att de ska ändra sitt beteende. Detta uttrycks i Lommas cykelplan som viktiga MM-åtgärder, exempelvis att uppmärksamma fördelarna med cykling genom ”Cykelns dag”. Detta kan sprida kunskapen ytterligare, men kunskap är endast en av de faktorer som småbarnsföräldrar förhåller sig till i sitt dagliga resande. Enligt Berthou (2013) innebär en medvetenhet om fördelarna med att cykla inte nödvändigtvis att det översätts till handlingar i individens liv. Det finns motsättningar i vardagslivet som människor ständigt förhåller sig till. Förbättrad hälsa är enligt cykelplanen det viktigaste argumentet för invånarna i Lomma att cykla mer (Lomma Kommun 2016: 25-27). Hälsoargumentet visade sig dock inte vara det viktigaste för respondenterna i denna uppsats, endast *Mikael* som hade möjlighet att förhandla mellan för- och nackdelar med olika färdmedel angav att hälsa påverkade hans val av transportsätt. Både *Maria* och *Filip* anpassade sitt resande efter behovet av att skjutsa sina barn. Samtliga respondenter redogjorde för hur tidspressen blev mer framträdande i deras liv i och med att de fick barn och att deras resande då förändrades. I Lommas cykelplan (2016) uttrycks hur den byggda miljön ska möjliggöra för snabbare resor, men inte för hur mer personliga faktorer inom hushåll påverkar resande samt hur dessa ska hanteras.

5. Slutsatser

Syftet med denna uppsats har varit att undersöka hur det är möjligt att kombinera vardagslivet för småbarnsföräldrar med ett minskat bilberoende, genom ökad andel cykelpendling. Vidare har syftet varit att undersöka hur en kommun med stor andel barnfamiljer och utpendling planerar för att öka cykelandelen. Lomma kommun har använts som en fallstudie och följande frågeställningar har använts för att uppfylla syftet:

- Hur ser förutsättningarna ut för barnfamiljer i Lomma att pendla med cykel istället för bil?
- Vilka faktorer får barnfamiljer i Lomma att använda bilen som färdmedel istället för cykeln?
- Hur väl överensstämmer Lomma kommuns cykelplan med de specifika förutsättningar som finns för barnfamiljer i förhållande till cykelpendling?

I denna avslutande del kommer uppsatsens slutsatser att presenteras som besvarar ovanstående frågor. Dessutom kommer förslag till vidare forskning eller kommunalt utredningsarbete att ges.

Denna uppsats har visat att det finns en relation mellan bilberoende och barnfamiljer. I Lomma bor procentuellt sett störst andel barn i Skåne och bilberoendet är stort. Barnfamiljer väljer ofta att flytta till en mindre ort, t.ex. Lomma, som bättre passar familjelivet, medan föräldrarna arbetar i en större stad. Samhällsplaneringen har länge prioriterat bilen vilket har möjliggjort för människor att sprida ut platsen för arbete, boende och andra aktiviteter. I Lomma används cykeln för 8 % av resorna, vilket är mindre än riksgenomsnittet på 10 %. Lomma är en utpendlingskommun och de flesta arbetar i Malmö och Lund. Till Malmö är det 2 % som pendlar med cykel och till Lund är det 5 %. En klar majoritet pendlar med bil. Även på korta sträckor (mindre än en kilometer) används främst bilen. Det visar att det i Lomma finns en svag cykelkultur och en framträdande bilism. Bilen underlättar i transporten av små barn, även för mycket korta sträckor. I denna uppsats framgår exempelvis hur bilen på vintern minskar behovet av tjocka

ytterkläder för endast en liten transportsträcka. Detta innebär att mindre tid och energi tas i anspråk. Skjutsningen av barnen kombineras dessutom ofta med pendlingsresan till och från arbetet.

Genom insamlad empiri kopplat till tidsgeografiska begrepp framgår i uppsatsen hur cykelpendling för småbarnsföräldrar i Lomma begränsas av restriktioner i tidrummet. *Kapacitetsrestriktioner* innebär att tillgängliga färdmedel avgör om individer har möjlighet att utföra sina dagliga projekt eller om de tvingas bortprioritera något. Bilen i jämförelse med cykeln gör vanligen att en individ har längre räckvidd och möjliggör därför för en snabbare pendling, med tid över att utföra fler projekt. Vidare påverkas småbarnsföräldrar av *kopplingsrestriktioner* då de har behov av att samordna resandet med alla familjemedlemmar. Människan definieras då av sin odelbarhet eftersom det inte är möjligt att vara på två platser samtidigt. Dessutom finns ett behov av att samordna tillgängliga transportmedel i ett hushåll, exempelvis då det bara finns en bil på grund av begränsade ekonomiska resurser. I en familj med två förvärvsarbetande föräldrar krävs då att någon part pendlar med annat färdmedel. Barnfamiljer begränsas vidare av *styrningsrestriktioner* i form av att de måste förhålla sig till tidsramar från skola och arbete. Även föräldrar med flexibla arbetstider behöver förhålla sig till sina barns bestämda skoltider. Visserligen underlättar de flexibla arbetstiderna för samordningskravet men begränsar fortfarande tidrummet de har till att utföra sina övriga projekt.

Vardagen består för de flesta av ett invariant och återkommande mönster av aktiviteter. Tidsbrist är vanlig, vilket innebär att det även är svårt att hitta tid till att förändra sina vanor. En vilja och kunskap att leva hållbart översätts inte nödvändigtvis till handling. I en persons vardag finns motsättningar och begränsningar som denne ständigt måste förhålla sig till. Människor förhandlar mellan olika aspekter av sin pendling: vad som är snabbt och smidigt, vad som fungerar i vardagslivet och vad som är bra för hälsan eller för miljön. I en familj är tiden ofta mycket begränsad, utöver vardagens alla måsten finns också en vilja att få tid att umgås. I dagens moderna samhälle finns många krav, utöver att ha en framgångsrik karriär och uppfylla

personliga ambitioner ska människor även leva ett perfekt familjeliv. Dessutom påverkas individen i sin vardag av idéer om ”det goda livet” och vad som ger livskvalité. Även om en person har tiden att cykelpendla innebär det kanske att det då inte finns tid till ett fritidsintresse eller till att umgås med sin familj. Därför kan bilen vara ett bättre val även om individen exempelvis har kunskapen och viljan att leva hållbart.

Bilen har länge prioriterats och fått en framträdande plats både i kultur och i den byggda miljön. Det är svårt för individen att se meningen med att ändra sitt beteende då det i många fall upplevs som enklare att använda bilen än exempelvis cykeln. Mjuka åtgärder eller MM-åtgärder är populära politiska initiativ för att öka det hållbara resandet. Detta kan innefatta informationsspridning om miljö- och hälsofördelarna med att cykelpendla eller kommunala initiativ som att prova-på el-cykel. I Lomma kommuns cykelplan finns utöver åtgärder för att förbättra infrastrukturen för cyklister även riktlinjer för MM-åtgärder. Såsom framgår i denna uppsats kan i vissa fall sådana åtgärder leda till att någon testar att cykla till arbetet. För andra är bilen fortfarande överlägsen el-cykeln, eftersom den erbjuder skydd mot dåligt väder och möjliggör att snabbt och enkelt ta sig från punkt a till punkt b. Dessutom går det enklare att inkludera andra aktiviteter i pendlingsresan.

För att ändra människors resebeteende krävs det åtgärder som försvårar bilanvändningen samtidigt som hållbara alternativ som cykeln prioriteras. Att bygga cykelvägar innebär dock inte att människor genast börjar cykla. Om bilen fortfarande ses som norm kommer de flesta människor troligen att fortsätta köra bil. Det behöver därför dels ske en förändring av infrastrukturen men även av kulturen kring resande. En helhetssyn på cykelanvändning för olika grupper är dessutom nödvändig, för småbarnsföräldrar är ett mindre pressat tidrum centralt. Det innefattar att de olika restriktioner som föräldrar påverkas av i sitt resande minimeras. De personliga faktorer som påverkar det dagliga resandet i olika hushåll behöver beaktas i cykelplaner. Att exempelvis sprida kunskap om hälsofördelarna med att cykla är inte tillräckligt för att många människor ska ändra sitt beteende. För att skapa en mer omfattande förändring av resebeteende måste samhällsliga strukturer, som exempelvis

prioriterar bilen, uppmärksammas snarare än att allt ansvar läggs på individen att förändra sitt beteende.

5.1 Fortsatt forskning och utredningsarbete

Det finns behov av vidare forskning eller kommunalt utredningsarbete som granskar hur det är möjligt att planera för att öka cykelpendlingen bland barnfamiljer. För att få en mer omfattande förståelse för hur resande påverkas av olika faktorer för barnfamiljer skulle ytterligare undersökningar behövas med fler respondenter. En intressant aspekt skulle vara att utifrån ett genusperspektiv undersöka hur människor reser när de har barn. Detta eftersom kvinnor fortfarande i många fall tar ett större ansvar för barnomsorg i hemmet. I samhällsplaneringen är det viktigt att utöver att ha kunskap om hur hushåll reser, även ha förståelse för vad parterna inom hushållet påverkas av i sitt dagliga resande. En annan aspekt att utreda är hur en kommun genom exempelvis samplanering av olika transportmedel kan öka det hållbara resandet. Ett verktyg som skulle kunna granskas är användningen av parkeringsplatser för att reglera resebeteende. En frågeställning att besvara kopplad till denna uppsats skulle kunna vara *hur kan parkering användas som ett verktyg för Lomma kommun för att få fler småbarnsfamiljer att välja cykeln istället för bilen?* Andra alternativ skulle vara att undersöka hur en specifik MM-åtgärd har påverkat resande i kommunen eller hur den byggda miljön skulle kunna förbättras för att få fler att öka sitt cyklande.

Referenser

- Aldred, R. & Jungnickel, K. 2014. Why culture matters for transport policy: the case of cycling in the UK. *Journal of Transport Geography*, 34: 78-87.
- Berthou, S.K.G. 2013. The Everyday Challenges of Pro-Environmental Practices. *The Journal of Transdisciplinary Environmental Studies*, 12 (1): 53-68.
- Cass, N. and Faulconbridge, J. 2016. Commuting practices: New insights into modal shift from theories of social practice. *Transport Policy*, 45: 1–14.
- Denscombe, M. 2018. *Forskningshandboken, för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. 4. e uppl. Lund: Studentlitteratur.
- Ellegård, K. 2019. *Thinking Time Geography - Concepts, Methods and Applications*. New York: Routledge.
- Ellegård, K & Svedin, U. 2012. Torsten Hägerstrand's time-geography as the cradle of the activity approach in transport geography. *Journal of Transport Geography*, 23: 17–25.
- Lanzendorf, M. 2010. Key Events and Their Effect on Mobility Biographies: The Case of Childbirth. *International Journal of Sustainable Transportation*, 4: 272–292.
- Lenntorp, B. 1976. *Paths in space-time environments : a time-geographic study of movement possibilities of individuals*. LiberLäromedel/Gleerup (Lund studies in geography: Ser. B, Human geography 44).
- Lomma kommun, 2016. *Cykelplan för Lomma kommun*. Tillgänglig på: <https://lomma.se/download/18.6fa28b5915aa423eb00f5/1488963412902/Cykelplan+för+Lomma+kommun.pdf> [2019-05-15]
- Lomma Kommun, 2018a. *Kommunfakta*. Tillgänglig på: <https://lomma.se/kommun-och-politik/kommunfakta.html>. [2019-03-18]
- Lomma Kommun, 2018b. *Befolkning, arbete, byggande*. Tillgänglig på: <https://lomma.se/kommun-och-politik/kommunfakta/befolkning-arbete-byggande.html> [2019-05-20]
- Lund Kommun, 2018. *Cykelplan för Lund kommun*. Tillgänglig på: https://www.lund.se/globalassets/lund.se/traf_infra/cykla-i-lund/cykelstrategi_2018-2021_2019_w_int.pdf [2019-05-15]

- Läraryrket, 2018. *Bästa skolkommun 2018 – resultat för Lomma*. Tillgänglig på: <https://www.lararforbundet.se/basta-skolkommun/2018/lomma> [2019-05-15]
- Mason, J i Lewis-Beck, M. S., Bryman, A., & Futing Liao, T. (red). 2004. Semistructured interview i *The SAGE encyclopedia of social science research methods*. Thousand Oaks, CA: Sage Publications, Inc.
- Mårtensson, S. 1979. *On the formation of biographies in space-time environments*. Univ. of Lund, Dep. of geography [Geografiska inst., Lunds univ.] (Lund studies in geography: Ser. B, Human geography 47).
- Nationalencyklopedin, 2019. *Bilismen*. Tillgänglig på: <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/enkel/bil/bilismen> [2019-05-15]
- Pooley, C. et al. 2011. Household-decision making for everyday travel: a case study of walking and cycling in Lancaster (UK), *Journal of Transport Geography*, 19: 1601-1607.
- Regeringskansliet, 2017. *En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling*. Tillgänglig på: https://www.regeringen.se/498ee9/contentassets/de846550ff4d4127b43009eb285932d3/20170426_cykelstrategi_webb.pdf [2019-05-15]
- Region Skåne, 2017. *Cykelstrategi för Skåne*. Tillgänglig på: <https://utveckling.skane.se/publikationer/strategier-och-planer/cykelstrategi-for-skane/> [hämtad 2019-05-15]
- SCB, 2018. *Lomma Kommunfakta - 2018*. Tillgänglig på: <https://lomma.se/kommun-och-politik/kommunfakta/befolkning-arbete-byggande.html> [2019-05-20]
- Schwanen, Banister & Anable. 2012. Rethinking habits and their role in behaviour change: the case of low-carbon mobility. *Journal of Transport Geography*, 24: 522-532.
- Shank, G i Given, L.M. (red). 2008. Abduktion i *The sage encyclopedia of qualitative research methods*, vol. 0, SAGE Publications, Inc., Thousand Oaks, CA.
- Sindin i Allen, M. (red). 2017. Secondary Data i *The sage encyclopedia of communication research methods* (Vols. 1-4). Thousand Oaks, CA: SAGE Publications, Inc.
- Spotswood, F. et al. 2015. Analysing cycling as a social practice: an empirical grounding for behaviour change, *Transportation Research*, 29: 22-33.
- Trafikverket, 2018. *Lommabanan, Kävlinge–Arlöv, utbyggnad för persontrafik*. Tillgänglig på: <https://www.trafikverket.se/lommabanan> [2019-05-21]

Wahl, C & Ullberg, M. 2013. *Resvaneundersökning 2013 - Kommunrapporter*. Tillgänglig på: https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/resvanor2013_kommunrapporter.pdf [2019-05-15]

Åquist, A. C i Öhman, J. (red). 1994. Kapitel 11. *Traditioner i Nordisk Kulturgeografi*. Stockholm: Graphic Systems.

Figurer

Wahl, C & Ullberg, M. 2013. *Resvaneundersökning 2013 - Kommunrapporter*. Tillgänglig på : https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/resvanor2013_kommunrapporter.pdf [2019-05-15]

Bilaga A - Intervjuguide

Intervjuerna inleddes med en presentation av mig samt uppsatsen syfte:

Jag studerar samhällsplanering vid Lunds Universitet. Jag håller på att skriva mitt avslutande examensarbete om cykelpendling i Lomma kommun, specifikt vill jag undersöka möjligheter/svårigheter att få ihop vardagslivet för barnfamiljer med att använda cykeln som det främsta transportmedlet. Jag har tidigare i vår haft praktik på planeringsavdelningen på Lomma kommun och blev då intresserad av hur vi ska planera för cykeln i en utpendlingskommun där det också bor många barnfamiljer. Hur kan cykeln kombineras med ett tidspressat och komplext vardagsliv?

Följande frågor ställdes vid intervjutillfällena, men med några justeringar beroende på hur intervjupersonen svarade. Eventuella följdfrågor ställs inom parentes.

1. Berätta lite om din familj och om hur er vardag oftast ser ut? (Skjutsning till och från förskola/skola och andra aktiviteter?) (Är det någon som har större ansvar för skjutsning av barnen?)
2. Vad är ditt/dina främsta transportmedel i vardagen?
3. Berätta lite om vad som spelar in i ditt dagliga val av transportmedel?
4. Berätta om hur ditt resande har påverkats av att du fick barn? (Såg det annorlunda ut tidigare?)
5. Vill du använda cykeln mer? (Om nej, varför inte? Om ja, varför?)
6. Hur tänker du kring hälsoargumentet som en anledning att använda cykeln mer?
7. Hur tänker du kring miljöargumentet som en anledning till att använda cykeln mer?
8. Vad upplever du som det största hindret i vardagen med att använda cykeln som ditt främsta transportmedel? (Vilka förutsättningar skulle du istället önska?)

9. Hur tycker du att cykelinfrastrukturen hindrar dig i din cykelanvändning? (Parkeringar och vägar?)
10. Hur tror du att fysiska åtgärder såsom tillgång till el-cykelpool eller bättre parkeringar för lådcyklar etc. i anslutning till förskola/skola skulle påverka din cykelpendling? (Skulle sådana åtgärder få dig att ändra ditt resande?)
11. Hur skulle det underlätta att använda cykeln om du inte hade ansvar för skjutsning av barnen? (Om de exempelvis kunde ta sig till förskola/skola och andra aktiviteter själva?)
12. Hur ser du på att kombinera cykelpendling med kollektivtrafik? (Nästa år öppnar Lommabanan för persontåg, med avgång en gång i timmen upp till Helsingborg och ned till Malmö)
13. Något mer du avslutningsvis skulle vilja ta upp?