

# Cykelstaden Malmö

En fallstudie av Malmö stads cykelplanering ur ett  
makt- och stigberoendeperspektiv

Per Leijonhielm

VT20



**LUNDS**  
UNIVERSITET

Handledare: Karin Lindsjö

SGEL36: Examensarbete inom Kandidatprogrammet i samhällsplanering, 15 hp

Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi

# Abstract

With climate change as one of our most acute current issues and a large share of the population living in urban areas, the bicycle is often seen as a sustainable solution. In Sweden, personal car use is responsible for a large share of the pollution. The benefits of cycling reach from improvements in personal health, to economic gains and a more environmentally sustainable transport system. The city of Malmö has in national and international rankings proved to be a successful cycling city and it has a comparably high share of cyclist.

This paper seeks to investigate what type of measures the city of Malmö adopts to increase their share of cyclist, as well as to research potential barriers in the development of Malmö as a cycling city from a perspective of power and path-dependency. By analysing documents published by the city and by interviews with an urban planner and a bicycle advocate, this paper has shown that the city of Malmö is planning for several measures with the purpose of increasing the number of cyclists. This paper also suggests that potential barriers in the development of Malmö as a cyclist city are the lack of space, the lack of funding, organisational issues and attitudes and opinions fearing change and seeing the car as an important part of the transport system.

Key words: Urban planning, sustainable mobility, cycle planning, power, path-dependency, city of Malmö

Nyckelord: Samhällsplanering, hållbar mobilitet, cykelplanering, makt, stigberoende, Malmö stad

# Innehållsförteckning

1. Inledning .....	1
1.1 Syfte och frågeställning.....	2
1.2 Avgränsning.....	3
1.3 Disposition .....	3
2. Tidigare forskning.....	5
2.1 Cykelplanering och cykelfrämjande åtgärder .....	5
2.1.1.Hårda åtgärder.....	6
2.1.2 Mjuka åtgärder .....	7
2.1.3 Organiserings- och implementeringsåtgärder .....	7
2.1.4 Social och rumslig kontext.....	8
2.1.5 Kombination av åtgärder.....	9
2.2 Maktperspektiv och trafikplanering .....	10
3. Bakgrund.....	12
3.1 Varför cykla?.....	12
3.2 Bilsamhällets framväxt.....	12
3.3 Malmö stad.....	14
3.4 Trafikstaden Malmö .....	14
3.4.1 Malmös cykel- och trafikhistoria .....	14
3.4.2 Cykelstaden Malmö idag.....	15
3.4.3 Målbild .....	17
3.5 Södra Kirseberg/Östervärn.....	17
3.5.1 Norra Ellstorp.....	18
4. Makt och stigberoende .....	19
4.1 Maktdimensioner .....	19
4.2 Stigberoende.....	21

5. Metod och material .....	22
5.1 Forskningsstrategi .....	22
5.2 Dokumentanalys.....	23
5.2.1 Planerade åtgärder på översiktsnivå.....	26
5.2.2 Genomförda åtgärder på översiktsnivå .....	27
5.2.3 Planerade åtgärder på lokalnivå .....	28
5.2.4 Planerade åtgärder på detaljnivå .....	28
5.2.5 Trovärdighet och begränsningar .....	28
5.4 Intervjuer.....	29
5.4.1 Trovärdighet.....	30
5.5 Etik.....	30
6. Empiriskt material och analys .....	32
6.1 Malmö stads cykelfrämjande åtgärder .....	32
6.1.1 Planerade åtgärder på översiktsnivå.....	33
6.1.2 Genomförda åtgärder på översiktsnivå .....	36
6.1.3. Planerade åtgärder på lokalnivå .....	38
6.1.4 Planerade åtgärder på detaljnivå .....	40
6.2 Hinder inom Malmö stads cykelplanering .....	42
6.2.1 Utrymmeshindret .....	42
6.2.2 Finansieringshindret.....	44
6.2.3 Organisationshindret .....	44
6.2.4 Attityd- och åsiktshindret.....	44
6.2.5 Hinder ur ett makt- och stigberoendeperspektiv .....	46
7. Diskussion.....	52
8. Slutsats .....	55
9. Reflektioner.....	57
Referenslista.....	59
Bilagor .....	64

## Figur- och tabellförteckning

<i>Figur 3.1: Stadsutvecklingsområde Södra Kirseberg /Östervärn .....</i>	18
<i>Figur 6.1. Amiralsgatan, Malmö. Två centrala körfält för bussar.....</i>	43
<i>Figur 6.2. Trafiklugnande på Ystadgatan, Malmö. ....</i>	47
<i>Tabell 5.1. Kodningskategorier .....</i>	25
<i>Tabell 5.2. Empiriska dokument .....</i>	25
<i>Tabell 6.1. Identifierade åtgärdsstyper på olika nivåer .....</i>	32

# 1. Inledning

Med klimatförändringar som en av vår tids största utmaningar, inrikestransport som en av de största svenska miljöbovarna och med en stor del av Sveriges invånare boende i städer, målas ofta cykeln upp som en hållbar lösning. På flera nivåer finns det mål om att öka andelen cyklister vilka i sin tur är kopplade till FN:s hållbarhetsmål (World Cycling Alliance & European Cyclists' Federation, u.å.). EU har ett mål att medlemsländerna ska öka andelen cyklister med 50% i genomsnitt under årtiondet 2020–2030 (European Cyclists' Federation [ECF], 2017). I Sverige finns en nationell cykelstrategi och en övergripande målsättning att transportsystemet ska bli mer miljövänligt tillsammans med en förståelse för hur cykeln kan spela en roll i den utvecklingen (Regeringskansliet, 2017). På regional nivå vill Skåne öka andelen cyklister och på kommun- och stadsdelsnivå har Malmö stad konkreta mål att öka andelen cyklister i såväl hela staden som i specifika delområden (Malmö stad, 2016; Region Skåne, 2017).

Av de totala utsläppen i Sverige står inrikestransporten för ungefär en tredjedel. Av denna tredjedel står personbilarna för cirka 61% (Naturvårdsverket, 2019). För att reducera sina utsläpp kan Sverige satsa på en minskning av bilanvändandet och en satsning på mer hållbara transportmedel som kollektivtrafik och cykel. Boverket, Trafikverket & Sveriges Kommuner och Landsting (2015) lyfter cykelns potential som ersättare till bilen, främst för korta resor inom tätorter. Cyklingens positiva effekter är en bättre folkhälsa, minskade utsläpp, ökad livskvalitet och en bättre ekonomi för både samhället och den individuella cyklisten (Boverket et al., 2015). Trots denna vetskap står bilen ännu för de flesta resorna i Sverige, både sett till antal resor och total reslängd. Bilen står för drygt hälften av de resor svenskarna gjorde 2016 och nästan två tredjedelar av den totala sträcka svenskarna reste (Trafikanalys, 2017).

Av de tre största städerna i Sverige är Malmö den med störst andel cyklister (Region Skåne, 2019; Västsvenska paketet, 2018; Stockholms Läns Landsting, 2016). Malmö stad växer och förväntas öka sin befolkning från 344 166 2019 till 391 000 till 2029 (Malmö stad, 2019d). För att trafiksystemet ska klara detta vill

Malmö satsa på cykling och förtätning i kollektivtrafikhärla lägen (Malmö stad, 2018a). För att göra cykling mer attraktivt arbetar Malmö på flera fronter, exempelvis arbetar cykelgruppen på Malmö Stads Gatu- och fastighetskontor med cykelvägnätet, service och tjänster, kommunikation och mobility management (Malmö stad, 2019a) samtidigt som det finns en regional vilja att öka andelen cyklistor. Region Skåne (2017) vill öka andelen resor som görs med cykel från 16% 2013 till 19% 2030 och i Malmö Stad (2016) finns en målsättning att 30% av resorna ska göras med cykel 2030. Malmö stad har uppmärksammats som en framgångsrik cykelstad, av såväl cyklisterna själva, som nationella och internationella mätningar (Cykelfrämjandet, 2018; Copenhagenize, u.å.; Cykelfrämjandet, 2019). Dock är bilen fortfarande det transportmedel som står för den största andelen resor i staden (Region Skåne, 2019). Efter att planeringen under andra halvan av 1900-talet till stor del var bilcentrerad har cykelns börjat lyftas som en viktig del i en hållbar mobilitet (Lundin, 2008). Därför finns det anledning att ta lärdom från Malmö stad för att fördjupa förståelsen kring hur de arbetar med cykling. Men också för att förstå varför bilen ännu är det dominerande trafikslaget i en framgångsrik cykelstad.

## 1.1 Syfte och frågeställning

Denna uppsats har en bred infallsvinkel och vill både belysa vilka åtgärder Malmö stad använder sig av för att främja cykelanvändningen i kommunen, samt öka förståelsen för vilka hinder som kan förekomma i utvecklingen av Malmö stad som cykelstad.

Syftet med denna uppsats är att utforska och analysera vilka cykelfrämjande åtgärder Malmö, som framgångsrik cykelstad, planerat för, samt att fördjupa insynen kring eventuella hinder i Malmö stads cykelplanering och hur makt och stigberoende kan förklara dessa hinder.

Med grund i detta har följande forskningsfrågor formulerats:

*Vilka cykelfrämjande åtgärds-kategorier går att identifiera i plandokumenten och de genomförda åtgärderna 2018 i Malmö stad, respektive plandokumenten för Södra Kirseberg/Östervärn och Norra Ellstorp?*

*Vilka övergripande hinder i utvecklingen av Malmö stad som cykelstad kan identifieras?*

*Hur kan dessa hinder förstås ur ett och makt- och stigberoendeperspektiv?*

Den första frågeställningen handlar om att kategorisera, analysera och förstå Malmö stads cykelfrämjande åtgärder. Den andra och tredje frågeställningen är mer explorativa och handlar om att förstå vilka hinder Malmö stad kan möta, detta då en förståelse för hinder kan leda till kunskap om hur Malmö stad kan överbrygga dessa hinder.

## 1.2 Avgränsning

Denna studie är geografiskt avgränsad till Malmö stad. Det empiriska materialet är publicerat av Malmö stad och intervjupersonerna har insyn i cykelfrågor rörande Malmö stad. Studien kommer inte att se på hinder på detaljnivå, utan tar ett steg tillbaka för att lyfta generella och övergripande hinder cykelutvecklingen av Malmö stad.

## 1.3 Disposition

I avsnitt 2 kommer tidigare forskning rörande cykelfrämjande åtgärder och makt inom planering att redogöras för. Därefter kommer i avsnitt 3 cykelns betydelse och framväxt i Sverige och Malmö presenteras. Även forskningsobjekten Malmö stad, Södra Kirseberg/Östervärn och Norra Ellstorp kommer att redogöras



för. I del 4 förklaras makt- och stigberoende som teorier. I avsnitt 5 redogörs för metoderna som ligger till grund för uppsatsen tillsammans med en förklaring av dokumenten. I avsnitt 6 presenteras de cykelfrämjande åtgärderna som identifierats och de hinder som framkommit under studien. I avsnitt 7 diskuteras empirin och analyserna från del 6 i förhållande till varandra. I avsnitt 8 går fokus tillbaka på forskningsfrågorna och slutsats presenteras. I det sista avsnittet, avsnitt 9 följer en reflektion, tillsammans med förslag på fortsatt forskning.

## 2. Tidigare forskning

I detta kapitel presenteras tidigare forskning inom fältet. I den första delen presenteras forskning rörande cykelfrämjande åtgärder och effektiviteten hos dem. I den andra delen redovisas forskning kring makt och planering.

### 2.1 Cykelplanering och cykelfrämjande åtgärder

Det finns flera fallstudier som behandlar cykelfrämjande åtgärder. Dessa har ofta fokus på en specifik stad, ofta en stad med en stor andel cyklister. Syftet med dessa studier är ofta att identifiera vilka åtgärder som dessa framgångsrika exempel har använt sig av, exempelvis i Köpenhamn (Gössling, 2013), och i Freiburg (Pucher & Buehler, 2011). Det finns även studier som jämför flertalet städer, med både framgångsrika och mindre framgångsrika exempel, detta för att öka förståelsen för vilka åtgärder det är som lett till skillnaden mellan de olika städerna (Pucher & Buehler, 2008; Hull & O'Holleran, 2014). Problemet med denna typ av fallstudier är att det är svårt att generalisera, det som fungerar i en stad behöver inte nödvändigtvis fungera i en annan (Harms, Bertolini, & Brömmelstroet, 2016; Pucher, Dill, & Handy, 2010). Därför har studier gjorts med syfte att nå mer generaliserbara resultat, exempelvis genom att se på ett stort antal städer, eller genom att sammanställa tidigare forskning (Harms et al., 2016; Pucher, et al., 2010).

Några av dessa studier kommer här är redogöras för, både de fallstudier med fokus på en eller ett fåtal städer, och de större studierna med syfte att nå mer generaliserbara slutsatser.

Harms et al. (2016) har delat upp cykelfrämjande åtgärder och faktorer i fyra huvudkategorier, dessa kategorier är 1: *hårda åtgärder*, 2: *mjuka åtgärder*, 3: *organisations- och implementeringsåtgärder* och 4: *social och rumslig kontext*

### 2.1.1.Hårda åtgärder

Hårda åtgärder är fysiska åtgärder och ekonomiska åtgärder. Exempel på dessa åtgärder är vägar och filer för cyklar, cykelparkering, åtgärder som försvårar för bilar som att göra vägar smalare, att förbjuda trafik på specifika vägar eller trängselskatt.

Enligt Harms et al. (2016) är en effekt av hårda åtgärder att andelen cyklister ökar. De har visat att en förbättring i både kvalitet och kvantitet av cykelinfrastruktur kombinerat med åtgärder som försvårar bilanvändning är av stor vikt för att öka andelen cyklister. De åtgärder som visade god effekt var exempelvis att separera cyklar från andra trafikslag. Även Pucher & Buehler (2008) har genom studier av Nederländerna, Danmark och Tyskland visat att det är en effektiv åtgärd att separera cyklister. Pucher & Buehler (2008) visar även att modifiering av korsningar och prioriterade trafiksignaler för cyklister, trafiklugnande åtgärder (till exempel hastighetsbegränsningar, smalare vägar och att cyklister har företräde), cykelparkering och koppling mellan cykling och kollektivtrafik (parkering, möjlighet att hyra cykel) är effektiva åtgärder för att öka andelen cyklister. Rietveld & Daniel (2004) har studerat huruvida cykelpolicys faktiskt har en effekt och har visat att cykelns hastighet i förhållande till bilens har en effekt på andelen cyklister – ju snabbare cykeln är i jämförelse med bilen, desto fler väljer att cykla.

Pucher & Buehler (2011) har studerat hur Freiburg arbetar för att skapa ett hållbart trafiksystem. I Freiburg tredubblades antalet cyklister mellan 1976 och 2007. Åtgärder som går att finna i Freiburg är hastighetsbegränsningar för bilar, bilfria zoner, företräde för cyklister och cykelparkering.

Med utgångspunkt i Köpenhamns framgång som cykelstad har Gössling (2013) genom en innehållsanalys redovisat vilka typer av åtgärder som Köpenhamn vidtagit. Exempel på hårda åtgärder som genomförts eller planerats för är utveckling av cykelvägnät, bredare cykelvägar, förbättrade cykelparkeringsmöjligheter och begränsningar för bilanvändning. Även Hull & O'Holleran (2014) argumenterar för att hårda åtgärder kan uppmuntra mer cykling. Även de rekommenderar åtgärder som breda och separerade cykelfiler, direkta och

gena cykelvägar, cykelparkering, och ett fokus på cyklister vid korsningar och rondeller.

### 2.1.2 Mjuka åtgärder

Mjuka åtgärder handlar om att förändra åsikter och attityder kring cykling. Det kan handla om utbildning, information och marknadsföringskampanjer. Harms et al. (2016) använder Europa som exempel och menar att flera europeiska städer har försökt främja cykling genom marknadsföring.

Gössling (2013) visar att Köpenhamn använt sig av marknadsföringsåtgärder för att öka andelen cyklister. Genom att måla upp en cykelcentrerad bild av en önskvärd urban framtid, lyfta fördelarna med cykling och genom inkluderande cykelplanering försöker Köpenhamn skapa en bild där cykling är attraktivt. Dill & Voros (2007) har visat med Portland, Oregon, som exempel, hur mjuka värden som attityder och åsikter, kan bidra till en ökad cykling. De respondenter i undersökningen som hade en positiv syn på cykling cyklade också mer. Pucher et al. (2010) belyser i en metastudie att åtgärder för att öka cyklingen kan påverkas av den kulturella och sociala kontexten: de åtgärder som är effektiva i en stad där stödet för cykling är utbrett är inte nödvändigtvis lika effektiva i en annan stad, vilket visar på ett behov av mjuka åtgärder. De menar även att medborgare kan reagera olika på åtgärder beroende på hur vanligt cykling är. Pucher & Buehler (2008) belyser hur utbildning för både cyklister och bilister kan leda till att fler cyklar, dock visar studier från Nederländerna att utbildning haft begränsad effekt, vilket föreslås bero på att cykelkulturen redan finns i Nederländerna, och att utbildningen därför är effektlös i en redan ”mogen” cykelnation (Harms et al., 2016).

### 2.1.3 Organiserings- och implementeringsåtgärder

Organisering och implementering berör de aktörer och den organisering som finns inom cykelplanering. Det kan handla om betydelsen av att inkludera befolkningen i beslutsprocessen, ledarskap och politisk struktur.

I en jämförelse mellan Köpenhamn och Stockholm, med utgångspunkt att Köpenhamn är en mer framgångsrik cykelstad, har Koglin (2015) visat att cykelplaneringen är mer integrerad i resterande planering i Köpenhamn än den är i Stockholm. Denna integrering har lett till bättre förutsättningar för Köpenhamn att utveckla ett transportsystem där cykeln har mer utrymme.

Harms et al. (2016) menar att starkt politiskt ledarskap kan påverka andelen cyklister. Andra organiserings- och implementeringsfaktorer som enligt studien har en positiv inverkan på cykelandelen är formuleringen och implementeringen av åtgärder som går att mäta, anpassningsbar policy, medborgardeltaktighet och dialog, framgångsrik implementering av åtgärder och möjlighet att implementera experimentella åtgärder.

Pucher & Buehler (2011) belyser flera organisations- och implementeringsfaktorer vilka kan förklara Freiburgs framgång. Dessa är: Implementering av kontroversiella åtgärder stegvis, för att successivt skapa ett brett stöd. Flexibilitet och anpassningsbarhet över tid, detta eftersom strategier och planer bör kunna förändras då kontexten förändras. Inkludering av medborgare i utveckling och implementering. Stöd från högre instanser, exempelvis regional eller nationell. Långsiktighet i planerande, detta då förändring tar tid och långsiktighet är av stor vikt för att göra faktisk skillnad.

#### 2.1.4 Social och rumslig kontext

Social och rumslig kontext berör de faktorer som är svårare att påverka. Det handlar om den sociala och geografiska plats där cyklingen faktiskt ska ske. Cykelfrämjande åtgärder som får effekt på en plats behöver inte få det på en annan på grund av dessa sociala och rumsliga faktorer. Dessa kan vara befolkningens sammansättning, den rumsliga strukturen, topografi och väder.

Rietveld & Daniel (2004) betonar vikten av de ursprungliga faktorernas påverkan på andel cyklister. Exempel på dessa är befolkningssammansättning, stadens geografiska förutsättningar och topografien. Studien visar exempelvis att topografien har en påverkan på andelen cyklister, ju fler backar och kullar desto färre

cyklar. Andelen unga har en positiv påverkan på andelen cyklister medan en större andel utlandsfödda har en negativ påverkan. Enligt studien minskar andelen cyklister när städer växer befolkningsmässigt, vilket kan förklaras av en utveckling av kollektivtrafik (Rietveld & Daniel, 2004). Rietveld & Daniel (2004) menar även att densitet kan ha en påverkan på andelen cyklister, dock inte en linjär sådan, områden med låg densitet har ofta en låg andel cyklister, de med medeldensitet har en högre andel cyklister och de med hög densitet har en sjunkande andel cyklister. Även detta förslagsvis på grund av utveckling av kollektivtrafik.

Även Harms et al. (2016) belyser de befintliga förutsättningarna och menar till skillnad från Rietveld & Daniel att en ökning i befolkningens storlek kan öka andelen cyklister, tillsammans med andelen singelhushåll och studenter som även de har en positiv påverkan på andelen cyklister. Även Dill & Voros (2007) har pekat på demografiska orsaker och har visat att män och de under 55 år är mer benägna att cykla.

### 2.1.5 Kombination av åtgärder

Sammanfattningsvis tyder studierna på att hårda åtgärder, mjuka åtgärder, organisering och implementering samt den sociala och rumsliga kontexten alla har en påverkan på andel cyklister. Men för att åtgärder ska få effekt är det viktigt att inte se dem som separata åtgärder utom som delar i en helhet. Genom en kombination av flera olika åtgärder skapas de bästa förutsättningarna för att öka andelen cyklister (Harms et al. 2016; Pucher et al. 2010; Pucher & Buehler. 2008)

Det är inte minst i förhållande till bilen som åtgärderna bör kombineras. Pucher & Buehler (2008) menar att det är av stor vikt att åtgärder som ökar cykelns attraktivitet kombineras med åtgärder som minskar bilens attraktivitet för att fler ska välja cykeln. Detta förstärks av Harms et al. (2016) som menar att cykelinfrastruktur bör utvecklas samtidigt som attraktiviteten hos bilen minskar (genom exempelvis parkeringsavgifter eller skatter) och Rietveld & Daniel (2004) som betonar vikten av att öka cykelns attraktivitet samtidigt som bilens attraktivitet minskar.

## 2.2 Maktperspektiv och trafikplanering

Flyvbjerg (2002) argumenterar för maktperspektivens relevans inom planering. Med Aalborgs utveckling av innerstaden som exempel belyser Flyvbjerg hur bland annat politikens, planerarkontorens och näringslivets aktörer avgjort Aalborgs framtid. Genom ett fokus på dessa aktörers makt skapar Flyvbjerg en förståelse för hur de mäktiga aktörerna har stora möjligheter att styra utvecklingen i önskad riktning. I fallet Aalborg var ursprungsplanen att ta yta av bilen för att öka tillgängligheten för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik. Men näringslivet satte stopp med rädsla för hur det skulle påverka kommersen då yta togs från bilen. Istället utvecklades tillgängligheten utan att ta yta från bilen, detta ledde visserligen till ökad försäljning men på bekostnad av social och ekologisk hållbarhet då det ledde till mer utsläpp, en ökning i olyckor och en försämring av den fysiska och sociala miljön (Flyvbjerg, 2002).

Koglin & Petterson (2017) har analyserat maktdynamiken inom svensk fysisk planering. Genom att utgå från Lukes (2003) tre maktdimensioner (se avsnitt 4.1) analyserar de förändringar i planeringsprocessen. De menar att kommunerna visserligen har den formella makten över planeringsprocessen, men att nyliberaliseringen har burit med sig att privata aktörer har fått mer och mer inflytande. De menar att privata aktörer både har makten att sätta agendan och styra planeringen, samtidigt som den ideologiska makten har en betydande roll för hur kommuner planerar (Koglin & Petterson, 2017).

Hrejla, Isaksson & Richardson (2013) har genom ett maktperspektiv analyserat hur politiker arbetar med transportpolicys för personalen på myndigheter i Örebro. Denna fallstudie visat att radikala idéer mött motstånd och till slut fått anpassa sig vilket lett till att mindre radikala policys istället införts. Genom att belysa hur makt har styrt implementerings- och beslutsprocessen visar Hrejla et al. hur konflikter och makt spelar en roll i brytandet av stigberoende. Studien är ett exempel på dilemmat som kan uppstå då radikala förändringar ska göras: ska makthavarna arbeta för att successivt och långsamt bygga upp ett stöd för förändringen, eller bör de istället försöka agera mer direkt med risken att stödet saknas (Hrejla et al. 2013).

Koglin (2015) har jämfört Stockholms och Köpenhamns cykelplanering utifrån ett maktperspektiv. Koglin menar att en möjlig förklaring till att Köpenhamn har en större andel cyklisterna är den ideologiska makten som modernismen bar med sig under efterkrigstiden. Under perioden då modernismen var en ideologisk makt hade Sverige och Stockholm en starkare ekonomi än Köpenhamn och kunde därmed genomföra fler och större infrastruktursatsningar. Samtidigt fanns det under denna period en kultur i Köpenhamn som främjade cykeln och även bilen, medan Stockholm istället främjade kollektivtrafik och bilen – ur ett maktperspektiv förklaras detta genom att makten finns i det sociala, att makten ligger i de underliggande idéerna kring hur det ska planeras (Koglin, 2015). Även idag finns det enligt Koglin skillnader i syn på cykelplanering mellan städerna. Cykeln har en given plats i Köpenhamns planering, medan bilen och kollektivtrafiken prioriteras i Stockholm, utan att detta ifrågasätts (Koglin, 2015).



## 3. Bakgrund

I följande kapitel kommer bakgrunden för denna uppsats att presenteras. Först kommer cykelns betydelse att redogöras för. Därefter kommer cykelns roll i Sveriges och Malmö Stads trafikplanering att lyftas, även bilens utveckling kommer att presenteras. Sedan följer en övergripande beskrivning av Malmö Stad och det specifika området i Malmö som ligger till grund för analysen.

### 3.1 Varför cykla?

I dagens samhällsplanering finns det ambitioner att öka cykelanvändning på såväl FN- och EU-, som nationell, regional och lokal nivå (UN Environment, 2016; ECF, 2016; European Commission, 2020; Regeringskansliet, 2017; Region Skåne, 2017; Malmö stad, 2016). Det finns flera anledningar till att en ökad andel cyklister ses som någonting eftersträvänsvärt. Enligt Regeringskansliet (2017) är de positiva effekterna med att satsa på cykling mindre buller, minskad luft- och klimatpåverkan, bättre folkhälsa, ökad trafiksäkerhet, bättre framkomlighet, ökad tillgänglighet, samt näringslivs- och landsbygdsutveckling. Enligt en rapport från ECF (2016) är cyklingens ekonomiska samhällsnytta inom EU 513 miljarder Euro per år. Gössling & Choi (2015) har genom en nyttokostnadsanalys med parametrarna olyckor, klimatpåverkan, hälsa och restid, jämfört samhällsnyttiga kostnaderna för utveckling av bil- respektive cykeltrafik i Köpenhamn och kommit fram till att cykling kostar 0,08 Euro per kilometer, i jämförelse med bilen som kostar 0,5 Euro per kilometer.

### 3.2 Bilsamhällets framväxt

För att förstå cykelns roll i transportsystemet är det viktigt att förstå även bilens. Enligt flertalet studier (Pucher & Buehler, 2008; Pucher & Buehler, 2011; Harms et al., 2016; Rietveld & Daniel, 2004) står cykelns attraktivitet i förhållande till bilens attraktivitet – ju mer attraktiv bilen är, desto mindre attraktiv blir cykeln. Därför är framväxten av bilens ställning inom transportplaneringen relevant för att

förstå cykelns roll i samhället. Enligt Koglin (2013) anser cyklister i både Köpenhamn och Stockholm att bilen är det trafikslag som skapar störst problem för dem och enligt Dill & Voros (2007) är "För mycket trafik" det vanligaste svaret på att respondenterna inte cyklar enligt en studie i Portland, Oregon.

Koglin och Rye (2014) menar att det modernistiska planeringsidealet spelade en stor roll i att utveckla bilismen och i och med det marginalisera cyklandet. Under mitten av 1900-talet och efterkrigstiden började bilsamhället växa fram i Sverige. Under 1950-talet ökade antalet bilar i Sverige i hög takt, under detta årtionde nästan femdubblades antalet bilar i Sverige (Lundin, 2008). Det dåvarande svenska vägnätet hade svårt att hantera denna ökning, samtidigt som bilanvändare och bilproducenter fick mer och mer inflytande. Samtidigt var USA en kulturell förebild, vilka hade en bilcentrerad syn på trafikplanering. Detta ledde till att de styrande Socialdemokraterna började se bilen som en del i deras välfärdsstatsprojekt, vilket bidrog till att ge bilen dess hegemoniska ställning inom trafik- och samhällsplaneringen (Lundin, 2008). Med USA som förebild, bilen som framtid och modernism som ideologi började Sverige bygga.

Under perioden 1956–1976 byggde Sverige en stor del av sina nuvarande bostäder. Eftersom bilen hade en framskjuten roll under denna period har bilen därför kommit att prägla en stor del av vår byggda miljö (Lundin, 2008). Lundin (2008) liknar synen på bilen vid en naturkraft, det enda samhället kunde göra var att anpassa sig efter bilismen. Flera köpcenter, motorvägar och nya bostadsområden byggdes under denna period och flera av dem var anpassade efter bilen. Städer sanerades, områden revs och nya bilvägar anlades i städerna (Lundin, 2008). Antal bilar fortsatte att öka och under 1970-talet var Sverige ett av de europeiska länder med flest antal bilar per person, med 306 bilar per 1000 personer 1970 (Statistiska centralbyrån [SCB], 2017). Antalet bilar har fortsatt öka och 2018 fanns det i Sverige 476 bilar per 1000 personer, vilket innebär att Sverige ligger på 21:a plats, i antal bilar per person, av 32 europeiska länder inkluderade i Eurostats (2020) mätningar.

### 3.3 Malmö stad

Geografiskt ligger Malmö stad längst med kusten i södra Skåne. Malmö är till befolkningen Sveriges tredje största stad, och inom kommunens gränser bor det 344 166 personer. 2019 växte befolkningen med 4853 personer (SCB, 2020). Enligt Malmö stads prognoser kommer befolkningen i staden att fortsätta öka och till 2029 förväntas befolkningen nå 391 000 (Malmö stad, 2019d). Staden har en relativt ung befolkning (Malmö stad, u.å.) och det är en platt stad vilket gör det enklare att cykla (Malmö stad, 2013).

Malmö har en historia som industristad och i och med industrialiseringen under 1800-talet växte staden och gick från en befolkning på 4500 under år 1800, till 60 000 år 1898. Under 1900-talet växte industrierna och Kockums var stadens största arbetsgivare. Industrierna lämnade Malmö under slutet av 1900-talet vilket ledde till att en stor del av befolkningen förlorade sina jobb och lämnade staden, under den ekonomiska krisen på 1990-talet försvann 28 000 arbeten från staden. Sedan dess har staden istället satsat på att bli en kunskapsstad och en del av detta är öppnandet av Malmö Högskola (numera Universitet) 1998 (Malmö stad, 2019c).

### 3.4 Trafikstaden Malmö

#### 3.4.1 Malmöns cykel- och trafikhistoria

När cykeln först, under 1800-talets andra hälft, introducerades i Malmö sågs den inte främst som ett transportmedel. Den var snarare ett socialt fenomen än ett snabbare sätt att transportera sig. Cykeln var en del i den unga borgerlighetens modemedvetna livsstil, och cykeln handlade mycket om att visa upp sig (Emanuel, 2014). Under första halvan av 1900-talet blev cykeln mer och mer populär i och med att priset på cykeln gick ner och lönerna ökade. Under 1910-talet visade trafikräkningar att cykeln stod för ungefär en tredjedel av fordonen i staden. Fotgängare dominerade ändå under denna period. På grund av denna ökning av cyklister och bilens växande roll började cykelbanor byggas under denna period – både för cyklisters säkerhet, och för att bilarna skulle kunna köra snabbare. Efter att bilismen blivit mer och mer populär fram till början av 1930-talet så var det

cyklingen som sedan växte under andra världskriget (Emanuel, 2014; Ingmarsson, 2004).

Fram till slutet av 1950-talet fortsatte cyklingen att öka i Malmö. Eftersom Kockums låg en bit ifrån Södra Förstaden, där en stor andel arbetare bodde, var cyklande arbetare en vanlig syn i Malmös stadsbild. Under efterkrigstiden såg Malmö stad en potential i cyklandet, stadsplanechefen Lindmann ville att man skulle kunna cykla till och från jobbet var i Malmö man än bodde. Det fanns en önskan att samla hela staden inom den planerade inre ringvägen, vilket gjort staden mer koncentrerad än både Stockholm och Göteborg (Emanuel, 2014). Men bilen blev återigen mer och mer populär och dess inflytande över stadsbyggandet växte. Enligt Ingmarsson (2004) sågs bilen under denna period som en folkhemssymbol och bilen var en viktig del i det framtida Sverige. Rivningar och utbyggandet av bilvägar ledde till att andra trafikslag, både spårbunden trafik och cyklister, fick det svårare att hävda sig i Malmö. Som en konsekvens av detta slopades cykelbanor för att öka kapaciteten för bilar i gatunätet, ett exempel på detta är Nobelvägen, en av huvudgatorna i Malmö, på vilken cykelbanor togs bort för att skapa plats för bilen under 1950-talet (Emanuel, 2014; Malmö Stad, 2009).

Efter att cykeln hade åsidosatts fick den återigen betydelse i planeringen av Malmö under slutet av 1960-talet och 1976 fick Malmö stad sin första cykelplan (Emanuel, 2014). Sedan dess har Malmös trafikutveckling gått i två olika riktningar, å ena sidan lyfts potentialen för cykling i plandokument, bland annat från 2000, men å andra sidan har det investerats i storskaliga projekt där den motordrivna trafiken stått i fokus, exempelvis den yttre ringvägen och Öresundsbron (Emanuel, 2014).

### 3.4.2 Cykelstaden Malmö idag

Idag är Malmö en stad som lyfts för dess framgångsrika cykelplanering. Cykelfrämjandet har varje år, sedan 10 år tillbaka, utvärderat och rankat hur kommuner arbetar med cykelfrågor, i denna rankning har Malmö fyra gånger slutat på första plats (Cykelfrämjandet, 2019). Copenhagenize (u.å.) rankar vartannat år de 20 bästa cykelstäderna i världen. I denna rankning hamnade Malmö på nionde

plats 2013 och femte plats både 2015 och 2017. 2019 var Malmö inte på listan, vilken skulle kunna vara eftersom Copenhagenize enbart inkluderar städer med över 600 000 invånare (framgår ej sedan hur länge). En annan svensk stad har tagit sig in på listan, och det var Stockholm, som 2011 hamnade på 14:e plats.

Även cyklisterna själva uppger att de är nöjda med Malmö som cykelstad. När Cykelfrämjandet genomförde en undersökning där de frågade cyklister huruvida de är nöjda med sina kommuner svarade 85% av de tillfrågade cyklisterna i Malmö att de instämmer eller instämmer helt med påståendet ”Min kommun är generellt sett en bra cykelkommun”. Ytterligare 8% svarade att de inte vet, och endast 7% att de inte instämmer. Resultatet innebar att Malmö var den kommun där cyklisterna var som mest nöjda med sin hemkommun. Detta går att jämföra med kategorin ”Storstäder”, vilken Malmö ingår i, där 52% av de tillfrågade instämmer eller instämmer helt med samma påstående, Stockholm, där 43% gör detsamma, eller Göteborg, med 33% (Cykelfrämjandet, 2018).

Enligt Region Skånes resvaneundersökning gjordes 26% av resorna i Malmö stad med cykel 2018, och 34% gjordes med bil (Region Skåne, 2019). Detta är en förbättring i jämförelse med 2013, då 22% av resorna i Malmö stad gjordes med cykel och 40% med bil (Region Skåne, 2014). Detta kan jämföras med siffrorna från hela Skåne, där 16% av resorna 2018 var på cykel, och 53% med bil (Region Skåne, 2019), eller siffrorna från Sverige där 28% av resorna skedde till fots eller med cykel och 54% av resorna skedde med bil 2015–2016 (Trafikanalys, 2017).

Enligt en enkätundersökning genomförd på uppdrag av Malmö stad finns det en vilja hos invånarna i staden att fortsätta på detta spår och utveckla cykel-, gång-, och kollektivtrafikpotentialen i staden. I undersökningen fick respondenterna välja mellan tre framtidsscenarioer gällande framtida tillgänglighet för olika färdmedel, A: ”Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna i innerstaden”, B: ”Ett lugnare trafiktempo” och C: ”En innerstad med mer gatuutrymme för gång, cykel och kollektivtrafik”. Studien visade att 20% föredrog scenario A, 32% föredrog scenario B och 47% föredrog scenario C. Enligt studien är både scenario B och främst scenario C fördelaktiga för cyklister, fotgängare och kollektivtrafik, vilket

visar på ett utbredd stöd för mer hållbara transporter i Malmö stad (Henriksson & Svensson, 2014).

### 3.4.3 Målbild

Gällande cykling har Malmö stad enligt egen utsago potentialen att bli en stad där ”alla” cyklar (Malmö stad, 2018a: 41). Staden identifierar cykelns potential som ett relativt kostnadseffektivt sätt att utveckla en hållbar mobilitet och en av stadens strategier är ett transportsystem som ska bidra till att fler väljer att gå, cykla och åka kollektivt.

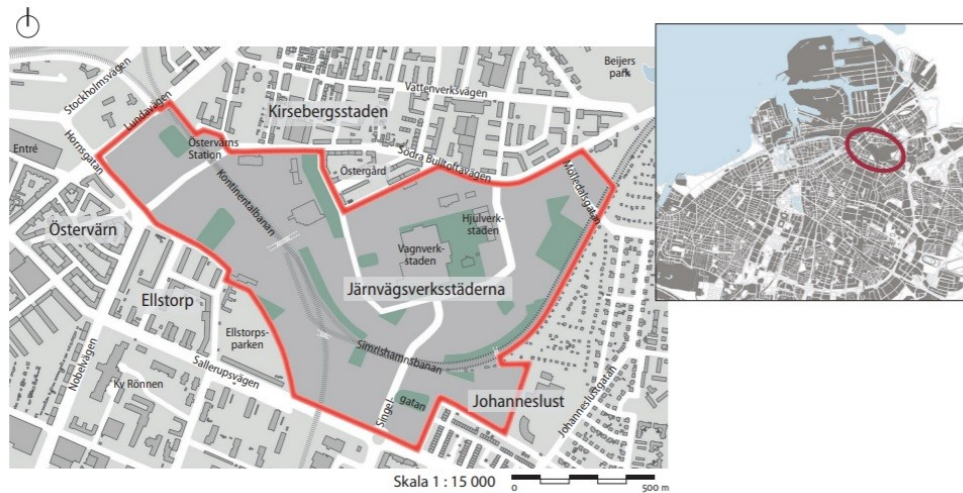
Mer konkret har Malmö stad satt upp mobilitetsmål för både 2020 och 2030. 2020 är målsättningen att 15% av resorna ska ske till fots, 26% av resorna ska ske med cykel, 23% av resorna ska ske med kollektivtrafik och 36% av resorna ska ske med bil. 2030 är målsättningen att 15% av resorna ska ske till fots, 30% av resorna ska ske med cykel, 25% av resorna ska ske med kollektivtrafik och 30% av resorna ska ske med bil (Malmö stad, 2016).

## 3.5 Södra Kirseberg/Östervärn

Södra Kirseberg/Östervärn är ett stadsutvecklingsområde i de nordöstra delarna av Malmö (se *figur 3.1*). I området öppnade Östervärn tågstation årsskiftet 2018–2019. Som ett förtätningsprojekt i stationsnära läge är det ett typiskt stadsutvecklingsområde i Malmö stad (Malmö stad, 2018a). Området har en blandad karaktär och barriärer i form av vägar och en järnväg. Enligt Malmö stad (Malmö stad, 2018b) finns det potential i utvecklingen av området, det finns ett hopp att barriäreffekterna ska minska och området och stationen ska bli en koppling mellan de centrala och de nordöstra delarna av Malmö. Området ligger mellan stadsdelarna Johanneslust, Ellstorp, Östervärn och Kirseberg och ligger nära knutpunkten Värnhem.

Ambitionerna för planområdet är att bygga 4000–5000 bostäder, 800 förskoleplatser och 1300 grundskoleplatser (Malmö stad, 2018c). Det finns även

hållbarhetsambitioner i området, målet är en stadsutveckling som bidrar till en hållbar utveckling för hela Malmö (Malmö stad, 2018b).



Figur 3.1. Stadsutvecklingsområde Södra Kirseberg /Östervärn. (Malmö Stad, 2018b: 3).

### 3.5.1 Norra Ellstorp

Norra Ellstorp ligger i Södra Kirsebergs/Östervärns sydvästra del, norr om området Ellstorp och Ellstorpsparken men söder om Kontinental- och Simrishamnbanan (se figur 3.1). I området ska enligt planbeskrivningen cirka 700 bostäder, verksamheter, mobilitetshus, förskola, park, stationstorg, aktivitetsytor och hundrastgård byggas (Malmö stad, 2019b).

## 4. Makt och stigberoende

I detta avsnitt redogörs det teoretiska ramverket för. I den första delen beskrivs Lukes (2003) maktdimensioner, följt av stigberoende i den andra delen.

### 4.1 Maktdimensioner

Flyvbjerg (2002) menade 2002 att det inom planeringsdisciplinen saknades en förståelse för relationen mellan makt och planering. Maktperspektiv kan bidra till att på djupet förstå de mekanismer som ligger bakom planeringsbeslut och underliggande konflikter mellan olika aktörer. I en svensk kontext finns det exempel på hur planeringsdisciplinen har analyserats med hjälp av maktdimensioner. Hrejla et al. (2013) använder ett maktperspektiv för att förstå hur hållbara resor kan främjas hos personalen på myndigheter i Örebro. Koglin (2015) har analyserat Stockholms och Köpenhamns cykelplanering ur ett maktperspektiv för att förstå skillnaderna städerna emellan.

Lukes (2005) har beskrivit tre maktdimensioner. Dessa maktdimensioner definieras av Koglin & Petterson (2017) som maktdimension 1: beslutstagande makt, maktdimension 2: icke-beslutstagande makt och maktdimension 3: ideologisk makt. Dessa maktdimensioner är kompletterande och ska inte ses som separerade från varandra. Nedan kommer dessa maktdimensioner att redogöras för.

Den första dimensionen handlar om makten att få någon att göra någonting den annars inte hade gjort (Haugaard, 2012; Dahl, 1957). Det handlar om hur A har makt över B. Detta kan utövas genom hot om våld, tvång, ekonomi och politisk auktoritet (Haugaard, 2018). Detta maktperspektiv äger rum då A tror sig veta vad som är korrekt, och samtidigt har makten att bestämma i en fråga, eller makten att bestämma vad B ska göra. Att A tror sig veta vad som är korrekt kan handla om en personlig övertygelse, men också hur exempelvis en polis (A) bestämmer över B eftersom polisen är övertygad om att lagarna bör följas. Denna makt handlar om makten att ta beslut, en lärare kan ta beslutet att ge en elev underkänt om eleven inte läser en specifik bok på grund av lärarens auktoritet. I ett transportpolitiskt



perspektiv kan Malmö stad (A) i teorin bestämma att cykelvägnätet ska byggas ut, oavsett om Malmö stads medborgare (B) vill det eller inte.

Den andra dimensionen handlar om makthavarens möjlighet att styra beslutsprocessen genom exkludering av olika aktörer, problem eller konflikter. Alltså makthavarens förmåga att avgöra vilka problem, aktörer eller frågor som är viktiga i beslutsprocessen och vilka som inte är viktiga (Haugaard, 2012; Lukes, 2003). Enligt Haugaard (2018) kan detta val ske både passivt och aktivt, makthavare kan välja att passivt ignorera en del av en debatt, men de kan också välja att aktivt ta avstånd från en sida. Exempelvis kan politiker välja att passivt undvika att lyfta frågor rörande utvecklingen av cykelinfrastruktur och på så vis göra det till en ickefråga som inte inkluderas i den transportpolitiska debatten. Men de kan även välja att mer aktivt tysta och ogiltigförklara argument som inte stämmer med deras världsbild. Denna typ av makt utövas då A lägger sin energi på att säkerställa att de frågorna som övervägs inte kan hota A:s intressen (Lukes, 2003). Att inte acceptera ett utfall kan enligt Haugaard (2018) även ses som ett utövande av den andra maktdimensionen – om malmöbor gemensamt bestämmer att de vill ha fler cykelvägar, men politikerna väljer att ignorera, eller aktivt tysta detta, har de utövat andra dimensionens makt. Detta måste inte nödvändigtvis ske medvetet, utan även omedveten exkludering kan ses som utövande av den andra maktdimensionen (Lukes, 2003)

Den tredje dimensionen handlar om förmågan att styra viljor och åsikter. Detta görs genom att styra viljan hos samhället och människan och få oss att tro och tycka i enlighet med ideologin (Lukes, 2003). Exempel på detta är hur det tidigare ansågs otänkbart att kvinnor skulle rösta, medan det idag ses som en självklarhet i de flesta länder. Ett annat exempel är hur det under efterkrigstiden fanns en ideologisk komponent i utvecklingen av modernismen och bilsamhället vilken påverkade åsikterna kring planering och stadsutveckling. En nyckel för att denna typ av makt ska vara effektiv är att medborgarna är övertygade om att den rådande ideologin är korrekt (Haugaard, 2018). Givetvis kan det vara så att ideologin stämmer överens med den faktiska viljan hos medborgarna, men genom att hindra ifrågasättandet av ideologier och åsikter behåller makthavarna makten att kontrollera. Den tredje maktdimensionen handlar delvis kunskapsmonopol. Genom utbildning och

möjligheten att sprida sina idéer kan makthavarna indoktrinera medborgarna i en ideologi som överensstämmer med makthavarnas paradig. När denna typ av makt utövas effektivt förstår inte de som utsätts för makten att de tar ett beslut på grund av att ideologisk makt utövas (Koglin & Petterson, 2017).

## 4.2 Stigberoende

Denna teori behandlar svårigheterna att förändra status quo. Stigberoende visar på hur vi tenderar att följa de historiska riktningar som skapats. Ett klassiskt exempel är tangentbordets utformning. QWERTY-tangentbordet kanske inte är det mest optimala, men eftersom det spåret valts och blivit det dominanta har det tangentbordet standardiserats (Bladh, 2008). Rodrigue (2020) använder sig av begreppet i en transportkontext och menar att städers utformning är en effekt av tidigt fattade beslut under kritiska perioder; om en stad har utvecklats till att bli en bilstad under en lång period är det svårt att lämna den stigen. Denna teori motsätter sig synen på människan som rationell, och vill påvisa hur vi håller fast vid det gamla, även om det finns bättre alternativ. Detta kan delvis förklaras av kostnaden att byta spår eftersom strukturen för det befintliga spåret redan är på plats (Pierson, 2000). Ju längre in på ett visst spår du är, desto mer kostsamt är det att bryta detta spår och gå mot ett annat. Pierson (2000) belyser även vikten i tidsaspekten, små händelser kan få stora konsekvenser om de sker under kritiska perioder. I Sverige går det att tänka sig att efterkrigstiden var en kritisk period eftersom det byggdes mycket under denna period. Under denna period går det att tänka sig att fler svenska städer började gå längst med en stig som än idag påverkar beslutsfattandeprocessen och stadens rumsliga struktur.

## 5. Metod och material

I detta kapitel redovisas de metoder som ligger till grund för uppsatsen, tillsammans med en överblick och förklaring av det empiriska material som har använts.

### 5.1 Forskningsstrategi

För att svara på frågeställningarna har en kvalitativ fallstudie genomförts. Enligt Denscombe (2018) är en fallstudie lämplig då forskaren vill undersöka komplexa förhållanden inom en viss social inramning. Forskningsstrategin har valts eftersom syftet är att fördjupa förståelsen för cykelplanering i Malmö och förstå de bakomliggande mekanismerna på djupet.

En fråga som ofta kopplas till fallstudier är huruvida det går att generalisera dem, eller om de enbart har ett värde i sin beskrivning av forskningsobjektet (Flyvbjerg, 2006; Denscombe, 2018). Flyvbjerg (2006) menar dock att en fallstudie kan visa på mer generella tendenser om fallet är informationsrikt och strategiskt utvalt. Det går även att se det specifika fallet i dess forskningskontext, även om det inte alltid går att generalisera en fallstudie kan den bidra till forskningen på andra vis, bland annat i samspel med andra fallstudier (Flyvbjerg, 2006).

Malmö stad har valts ut eftersom det är en stad som enligt såväl malmöborna som nationella och internationella rankningar har lyckats med sin cykelplanering (Cykelfrämjandet, 2019; Copenhagenize, u.å.). Staden har en jämförelsevis stor andel cyklister, och Malmö stad är enligt cykelfrämjandet den kommunen med mest nöjda cyklister (Cykelfrämjandet, 2018). Denscombe (2018) menar att ett fall kan väljas eftersom det utgör en kontrast till normen med syfte att belysa hur det kommer sig – även om Malmö inte är en fullständigt unik svensk stad ur ett cykelperspektiv är det en ovanligt framgångsrik cykelstad, vilket gör staden intressant att undersöka.

Studien har undersökt Malmö stad som helhet, området Södra Kirseberg/Östervärn samt detaljplanbeskrivningen för Norra Ellstorp. Detta för att

få en helhetssyn rörande de åtgärder Malmö stad arbetar med och både inkludera åtgärder på översiktsnivå och detaljnivå. Området Södra Kirseberg/Östervärn har valts ut då det är en uttalad strategi i både Malmö stad och Skåne att förtäta i stationsnära läge (Malmö stad, 2018a; Region Skåne et al., 2018). Eftersom staden ska förtätas i koppling till Östervärn station är utvecklingen av området typiskt för den planerade utvecklingen av Malmö stad, men även andra kommuner i Skåne. Det valdes även utifrån kriterierna att det i området skulle finnas en relativt stor detaljplan, vilket det i detta planområde gör. Norra Ellstorp som detaljplan valdes som del av Södra Kirseberg/Östervärn eftersom detaljplanområdet är relativt stort, vilket innebär att det finns utrymme för att genomföra flera olika typer av åtgärder.

De metoder som ligger till grund för uppsatsen är en dokumentanalys, två semistrukturerade intervjuer och en mindre observation. Observationen består av foton tagna i Malmö stad för att illustrera vad som lyfts i dokumenten och intervjuerna.

## 5.2 Dokumentanalys

För att svara på den första forskningsfrågan har en tematisk dokumentanalys genomförts. Detta för att urskilja vilka åtgärder som Malmö stad planerar och genomför för att öka andelen cyklister. Det går att skilja på kvalitativ och kvantitativ innehållsanalys, där en kvantitativ innehållsanalys handlar om att kvantifiera innehållet, och en kvalitativ innehållsanalys handlar om att systematiskt beskriva texten (Boréus & Bergström, 2012). I denna uppsats har en kvalitativ innehållsanalys genomförts eftersom syftet snarare är att lyfta vilka olika typer av åtgärder som förekommer, istället för att kvantifiera dess förekomst.

En kombination av deduktiv och induktiv kategorisering har använts med tre övergripande kategorier, grundade i kategoriseringen av Harms et al. (2016). Dessa är *hårda åtgärder*, *mjuka åtgärder* och *organisering- och implementeringsåtgärder* (se avsnitt 2.1). *Social och rumslig kontext* har exkluderats då det inte uppfattas sannolikt att staden vill ändra exempelvis befolkningssammansättning i syfte att

öka andelen cyklisterna, samtidigt är väder och topografi inte någonting som kan ändras.

Samtliga åtgärdsförslag och genomförda åtgärder har plockats ut, åtgärder som identifierats i dokumenten, men inte som planer eller genomförda åtgärder har exkluderats då syftet är att finna åtgärder vilka planeras att genomföras eller har genomförts. Därefter har dessa åtgärder kategoriserats efter de tre övergripande kategorierna (för definition, se tabell 5.1). Sedan har specifika åtgärdstyper separerats och kategoriserats induktivt.

De hårda och mjuka åtgärder som plockats ut har en direkt och uttalad koppling till cykling eller en direkt koppling till minskad bilanvändning, detta då tidigare forskning visar att ökad cykling är kopplat till minskad bilanvändning (se avsnitt 2.1.5). Dessa har identifierats induktivt. Även förtätning och funktionsblandning har inkluderats även då de inte identifierats med en uttalad koppling till cykling, detta då dessa åtgärder är detsamma oavsett om Malmö stad uttryckligen genomför dem för att öka cykling eller ej. Eftersom de i en del av dokumenten lyfts som cykelfrämjande åtgärder anses de ha samma effekt även om de inte uttryckligen lyfts som cykelfrämjande.

Samtliga organisations- och implementeringsåtgärder som plockats ut är inte nödvändigtvis direkt kopplade till cykling. Detta eftersom analysen av dokumenten visade att alla dessa typer av åtgärder inte alltid förekom i koppling till cykling, men mer ofta generellt på ett sätt som kan kopplas till cykling. Exempelvis förekom ambitioner att staden skulle föra medborgardialog, men inte specifikt för att införa cykelfrämjande åtgärder. Då tidigare forskning visar att medborgardialog, samverkan och långsiktighet är åtgärder vilka kan leda till att fler cyklar har dessa inkluderats även om de inte står i koppling till cykeln. Huruvida de identifierats i koppling till cykling eller inte i de specifika dokumenten framgår skriftligen i avsnitt 6.1. I bilaga A hittas samtliga identifierade åtgärdstyper. Där framkommer också huruvida åtgärdstyperna behövt förekomma i koppling till cykling eller ej för att inkluderas.

Tabell 5.1  
Kodningskategorier

Hårda åtgärder	Mjuka åtgärder	Organisations- /implementeringsåtgärder
Fysiska och ekonomiska åtgärder. T.ex. cykelvägnät eller parkeringsavgifter.	Åtgärder som påverkar åsikter och attityder om cykling. T.ex. marknadsföring eller information.	Åtgärder kring hur cykelplanering organiseras och implementeras. T.ex. medborgardialog eller samarbeten.

*Kommentar.* Definition och kategorisering grundad i Harms et al. (2016).

Samtliga dokument (se tabell 5.2) är publicerade av Malmö stad. I Sverige har kommuner planmonopol. Kommuner är politiskt styrda organisationer, och de avgör huruvida detaljplaner och översiktsplaner antas och har därmed en bestämmande makt över kommunens rumsliga utveckling (Boverket, 2018). Samtliga dokument förutom Cykelbokslut för 2018 är plan- och strategidokument, vilket innebär att de har syftet att styra framtida planering i staden. Cykelbokslutet presenterar genomförda åtgärder.

Tabell 5.2  
Empiriska dokument

Namn	Publicerat av	År publicerat	Område	Kallas
Översiktsplan för Malmö stad	Malmö stad, Stadsbyggnadskontoret	2018	Malmö stad	Översiktsplan
Trafik- och mobilitetsplan	Malmö stad	2016	Malmö stad	TROMP
Cykelprogram för Malmö stad 2012–2019	Malmö stad, Gatukontoret	2012	Malmö stad	Cykelprogram
Cykelbokslut 2018	Malmö stad, Fastighets- och gatukontoret	2019	Malmö stad	Cykelbokslut
Översiktsplan för Södra Kirseberg och Östervärn: Fördjupning av Översiktsplanen för Malmö	Malmö stad, Stadsbyggnadskontoret	2018	Södra Kirseberg /Östervärn	FÖP
Dp 5564 Planbeskrivning	Malmö stad, Stadsbyggnadskontoret	2019	Norra Ellstorp	Detaljplan

### 5.2.1 Planerade åtgärder på översiktsnivå

De översiktliga plandokumenterna som valts ut är stadens *översiktsplan, trafik- och mobilitetsplan (TROMP)* och *cykelprogram 2012–2019*. Dessa dokument analyserats ihop då de har ett liknande syfte i att agera vägledande för utvecklingen av hela kommunen. Gemensamt för analysen av dessa dokument är att enbart de åtgärder som det planeras för plockats ut. Detta då syftet med analysen av dessa dokument är att finna vilka typer av åtgärder Malmö stad planerar för.

Dessa dokument har valts ut då de anses mest relevanta för frågeställningen. Andra dokument behandlar cykelplanering, men inte lika direkt, exempelvis stadens folkhälsopolicy, fotgängarprogram och program för aktiva mötesplatser. Dessa har dock prioriterats bort och fokus ligger istället på de dokument som anses ha en tydligare direkt koppling till transport, mobilitet och cykling. Ur en tidsaspekt är de utvalda dokumenten de senaste av sitt slag och behandlar ungefär samma tidsperiod, vilket innebär att de kompletterar varandra. Cykelprogrammet är för perioden 2012–2019, vilket passerat. Dokumentet har inkluderats ändå då det tydligt knyter an till cykelfrämjande åtgärder, samtidigt som den kompletteras av två nyare dokument i form av Översiktsplanen och TROMP.

#### Malmö stads översiktsplan

Enligt Boverket (2020a) är syftet med översiktsplanen att agera som ett avsiktsförklarande måldokument som ska ange riktlinjerna för utvecklingen av den fysiska miljön i kommunen. Planen ska agera underlag vid prövning av detaljplaner och bygglov, samt andra tillståndsprövningar. Den är inte bindande, utan ska snarare ge en övergripande vägledning (Boverket, 2020b)

Malmö stads *översiktsplan* antogs 31/5 2018. De övergripande målen i planen är att Malmö ska vara ekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbart (Malmö stad, 2018a).

## Malmö stads Trafik- och mobilitetsplan (TROMP)

Malmö stads *TROMP* har syftet att fastställa den strategiska inriktning staden går mot gällande trafik och mobilitet. Det är en fördjupning av *översiktsplanen* med syftet att samla, tydliggöra, konkretisera och vidareutveckla de trafikmål som finns i de översiktliga strategidokumenterna inom Malmö stad. Likt *översiktsplanen* ska *TROMP* agera vägledande. Planen antogs i mars 2016 (Malmö stad, 2016).

## Malmö stads cykelprogram 2012–2019

Syftet med *cykelprogrammet* är att samla och strukturera framtida cykelsatsningar i staden. Dessa satsningar bör enligt programmet genomföras mellan 2012 och 2019 och cykelprogrammet ska fungera som underlag för verksamhets- och budgetplanering. I programmet finns både breda åtgärdsförslag med syfte att i allmänhet utveckla förutsättningarna för cykling i staden, men också mer riktade insatser mot specifika geografiska områden (Malmö stad, 2012). Samtliga åtgärder har kodats, då de, även om de är platsspecifika, visar vilken typ av åtgärder Malmö stad vill arbeta med. Planen antogs i oktober 2012.

### 5.2.2 Genomförda åtgärder på översiktsnivå

Det dokument som valts ut för att ge en överblick av Malmö stads genomförda åtgärder är stadens *Cykelbokslut 2018*. I cykelbokslutet redogörs de cykelfrämjande åtgärder som genomförts av Malmö stad under året (Malmö stad, 2019a). I kodningen av dokumentet har enbart åtgärder som genomförts under året plockats ut. Åtgärder som föreslås eller lyfts som effektiva har exkluderats, eftersom fokus i uppsatsen ligger på genomförda och planerade åtgärder, snarare än åtgärder vilka lyfts av Malmö stad. *Cykelbokslutet 2018* är det senaste cykelbokslutet publicerat av Malmö stad.



### 5.2.3 Planerade åtgärder på lokalnivå

Det lokala plandokument som valts ut är *den fördjupade översiktsplanen (FÖP)* för Södra Kirseberg/Östervärn. Syftet med en fördjupad översiktsplan är att ange riktning och huvuddragen i utvecklingen av ett område. Dokumentet är mer detaljerat och är fokuserat på ett mindre område än den kommuntäckande översiktsplanen (Boverket, 2020c). Den fördjupade översiktsplanen för Södra Kirseberg/Östervärn är ännu inte antagen, men kommunfullmäktige förväntas anta planen under våren/sommaren 2020 (Malmö stad, 2020a).

### 5.2.4 Planerade åtgärder på detaljnivå

För en inblick i vilka åtgärder Malmö planerar att genomföra på detaljnivå har planbeskrivningen för Norra Ellstorp analyserats. Detaljplanen tas fram av kommunen när det exempelvis ska byggas nytt eller stora förändringar ska göras. Den är bindande vid prövning av lov och anger de fysiska bestämmelserna för ett område (Boverket, 2020d). En planbeskrivning är en beskrivning av den juridiskt bindande plankartan (Boverket, 2015). Att en plankarta är juridiskt bindande innebär att den anger bestämmelser för reglering av mark- och vattenområden (Boverket, 2014).

Inom planområdet för Södra Kirseberg/Östervärn finns det enbart en detaljplan. Detaljplanen för området Norra Ellstorp och är ännu inte antagen. Planförslaget kommer eventuellt att ändras och sedan presenteras för allmänheten igen (Malmö stad, 2019e).

### 5.2.5 Trovärdighet och begränsningar

Dokumenterna anses trovärdiga. Denscombe (2018) menar att dokumentära källor ska utvärderas efter fyra kriterier: dess *autenticitet*, *representativitet*, *innehörd* och *validitet*.

Då dokumenten kommer från Malmö stad anses de vara *autentiska* och vad de utger sig för att vara. De är *representativa* i den bemärkelse att de tydligt

representerar Malmö stads ambitioner inom cykelplanering. *Innebörden* är tydlig och går att förstå – innehållet behöver inte läsas mellan raderna för att förstå. planerade och genomförda åtgärderna är tydliga. *Validiteten* anses oproblematisk då Malmö stad publicerat dokumenten och då det som plockats ut är planer och genomförda åtgärder, vilka är svåra att förfälska.

För att få en mer omfattande bild av Malmö Stads genomförda åtgärder hade fler dokument kunnat analyseras. Då enbart cykelbokslutet för 2018 analyserats och enbart en detaljplan innebär det att undersökningen ger en ögonblicksbild av Malmö stads genomförda åtgärder 2018, och de planerade åtgärderna i enbart ett specifikt område. Genom att inkludera fler dokument hade analysen kunnat få en större helhetsbild, detta har dock inte genomförts på grund av uppsatsens omfång och tidsbegränsningar. Eftersom dokumenten främst har ett fokus på den fysiska utvecklingen av staden är det möjligt att mjuka- och organisations- och implementeringsåtgärder exkluderats, trots att de faktiskt genomförs.

## 5.4 Intervjuer

För att svara på den andra och tredje frågeställningen har två semistrukturerade intervjuer genomförts. Fördelen med semistrukturerade intervjuer är dess flexibilitet och att intervjupersonen kan utveckla sina resonemang samtidigt som intervjuaren med sin intervjuguide har möjligheten att styra samtalet i önskad riktning (Bryman, 2012). Denscombe (2018) skriver att intervjuer är lämpliga för att svara på komplexa frågor och få privilegierad information. Den andra och tredje frågeställningen är av mer komplex natur och djupgående privilegierad information krävs för att svara på frågan, vilket är varför semistrukturerade intervjuer har genomförts.

Den första intervjupersonen (intervjuperson 1) är både representant för en organisation med syfte att främja cykling i samhället och verksam trafikplanerare i Malmö. Den andra intervjupersonen (intervjuperson 2) är en representant från Malmö stads Fastighets- och gatukontor, och arbetar specifikt med cykelfrågor i staden. Dessa har valts på grund av deras expertis, djupa förståelse och kunskap

kring cykelplanering i Malmö stad. De har valts ut strategiskt då intervjupersonerna båda är experter i frågan, men även kommer från olika organisationer och därmed kan ha olika infallsvinklar kring cykelplaneringsfrågan.

Intervjun med den första intervjupersonen ägde rum 11/5/2020 mellan 10:50 och 11:20. Intervjun skedde över telefon. För intervjuguide, se Bilaga B. Intervjun med den andra intervjupersonen ägde rum 15/5/2020 mellan 10:00 och 10:30. Intervjun skedde via Microsoft Teams utan video. För intervjuguide, se Bilaga C. Samtalen spelades in och transkriberades exakt och i sin helhet. Både intervjupersonerna informerades om syftet med intervjun, accepterade muntligt inspelning, blev försäkrade om anonymitet samt informerades om att de fick avbryta intervjun och välja att inte längre vara med i studien om de så önskade.

Efter att materialet transkriberats plockades det material ut som berörde eventuella hinder som kan uppstå i planeringsprocessen. Dessa identifierades genom att inkludera de faktorer som enligt intervjupersonerna agerade hämmande, och saktade ner cykelutvecklingen. Därefter bearbetades detta och breda konflikter identifierades induktivt. Dessa konflikter separerades och kategoriserades för att därefter diskuteras med grund i de tre maktdimensionerna och stigberoende.

#### 5.4.1 Trovärdighet

För att öka trovärdigheten har intervjuer med representanter från olika organisationer genomförts. Det går att tänka sig att intervjuperson 2, som representant från Malmö stad vill försköna bilden av kommunens arbete, när två intervjupersoner genomförs minskar denna risk. Intervjuareffekten har tagits hänsyn till genom ett neutralt förhållningssätt och genom att undvika provocerande och ledande frågor.

#### 5.5 Etik

Inga etiska problem har uppstått. Dokumentanalysen har behandlat redan publicerat material. I intervjuerna ställdes inga känsliga frågor och

intervjupersonerna har gått med på att bli intervjuade och inspelade, vet om att de är anonyma och medvetna om att de kan välja att inte längre vara med i studien.

## 6. Empiriskt material och analys

I del 6.1 presenteras de åtgärdstyper vilka har identifierats i de analyserade dokumenten. Dessa presenteras utefter huvudkategori (*hårda åtgärder, mjuka åtgärder & organisations och implementeringsåtgärder*), först presenteras de översiktliga planerna, sedan de översiktligt genomförda åtgärderna, därefter presenteras de lokala planerna och till sist åtgärderna i detaljplanen för Norra Ellstorp. I del 6.2 redovisas eventuella hinder i cykelplaneringen som lyfts av intervjupersonerna, tillsammans med en diskussion kring hur dessa hinder kan förstås ur ett makt- och stigberoendesperspektiv.

### 6.1 Malmö stads cykelfrämjande åtgärder

För en översyn av samtliga identifierade åtgärdstyper och i vilka dokument de hittades, se tabell 6.1. För förklaring och definition av samtliga åtgärdstyper, se Bilaga A.

Tabell 6.1  
*Identifierade åtgärdstyper på olika nivåer.*

	Översiktliga planer Malmö stad	Genomförda planer Malmö stad	Lokala planer Södra Kirseberg /Östervärn	Detaljerade planer, Norra Ellstorp
<b>Hårda åtgärder</b>				
Förtätning	X	-	X	X
Funktionsblandning	X	-	X	X
Utveckling av cykelvägnät	X	X	X	X
Trafiklugnande	X	X	X	X
Cykelparkering	X	X	X	X
Komfort	X	X	-	-
Rumslig prioritering	X	X	X	X
Kollektivtrafikskoppling	X	X	X	X
Bilreducerande	X	-	X	X
Faciliteter	X	-	-	X
Separering av trafikslag	X	X	-	X
<b>Mjuka åtgärder</b>				
Kunskapsspridning och kommunikation	X	X	-	-
Påverkan	X	X	X	X
Utbildning	-	X	-	-

	Översiktliga planer Malmö stad	Genomförda planer Malmö stad	Lokala planer Södra Kirseberg /Östervärn	Detaljerade planer, Norra Ellstorp
<b>Organisations- och implementerings-åtgärder</b>				
Medborgardialog	X	X	X	-
Samverkan	X	X	X	X
Långsiktighet och förutseende	X	X	X	-
Prioritering	X	-	X	-
Riktlinjer/underlag	X	-	X	-
Mätbarhet	X	-	-	-

### 6.1.1 Planerade åtgärder på översiktsnivå

I de översiktliga plandokumenterna har både mer strategiska, breda och långsiktiga, samt mer konkreta, inriktade och kortsiktiga åtgärdsförslag identifierats.

#### Hårda åtgärder

De hårda åtgärdsförslagen som identifierats i de övergripande plandokumenterna är *förtätning, funktionsblandning, utveckling av cykelvägnät, trafiklugnande, cykelparkering, komfort, rumslig prioritering, kollektivtrafikskoppling, bilreducerande, faciliteter och separering av trafikslag.*

Enligt Malmö stads TROMP vill de genom att *förtäta* och bygga *funktionsblandat* skapa förutsättningar för en hållbar trafikfördelning:

En planering som strävar mot en tätare och mer funktionsblandad stad med större närhet gör resandet till fots, med cykel och kollektivtrafik mer rationellt och staden mer jämställd.

(Malmö stad, 2016: 20).

Även översiktsplanen betonar hur täthet och funktionsblandning är en åtgärd som kan leda till att fler väljer att cykla, gå eller åka kollektivt (Malmö stad, 2018a).

Samtliga dokument fokuserar på vikten i att *utveckla cykelvägnätet*. I översiktsplanen finns det breda strategier, där Malmö beskriver hur de vill utöka nätet av cykelvägar (Malmö stad, 2018a). I TROMP och cykelprogrammet finns

mer specifika åtgärdsplaner med syfte att utveckla cykelvägnätet med *separering av trafikslag*. Exempel på detta är omstruktureringen av Malmös huvudgator till huvudstadsgator, vilket innebär att gatorna anpassas så att gående, cyklister och kollektivtrafik får mer utrymme på bekostnad av bilen (Malmö stad, 2016). Ett annat exempel är anläggning av separerade cykelbanor på specifika platser i Malmö stad (Malmö stad, 2012).

*Trafiklugnande* åtgärdsplaner har identifierats som en strategi, bland annat i korsningar, men även i andra miljöer då det leder till högre säkerhet för oskyddade trafikanter (Malmö stad, 2012). Även *rumslig prioritering* av cyklister är en åtgärd som identifierats i samband med korsningar, men även då cyklister ska få tillgång till yta som tidigare varit för bilen eller att cyklister, mindre konkret, ska prioriteras vid den fysiska utformningen av staden (Malmö stad, 2012; Malmö stad, 2016).

*Cykelparkering, faciliteter och kollektivtrafikskoppling* är åtgärdsplaner vilka går att finna i dokumenten, exempel på detta är omklädningsrum, och cykelparkering i koppling i stationsnära lägen och möjlighet att hyra cyklar i koppling till kollektivtrafik (Malmö stad, 2016). Även *komforten* ska förbättras genom underhåll och investeringar för att göra det bekvämare att cykla (Malmö stad, 2012). Det finns även *bilreducerande* planer, dessa är bland annat bilpooler, parkeringsavgifter och miljöstyrande avgifter (Malmö stad, 2016).

### Mjuka åtgärder

De mjuka åtgärdsförslag som identifierats i de övergripande plandokumenterna är *kunskapsspridning och kommunikation* samt *påverkan*.

*Kunskapsspridningen och kommunikationen* planerades för bland annat genom ambitioner att oftare uppdatera och trycka upp cykelkartor (Malmö stad, 2012) och att sprida kunskap kring hur trafiksäkerheten kan förbättras kring skolor (Malmö stad, 2016).

*Påverkan* kunde finnas i form av marknadsföringsåtgärder, enligt cykelprogrammet ska Malmö stad genomföra kampanjer med syfte att få fler att cykla (Malmö stad, 2012) och i TROMP planerar de för "... att skapa efterfrågan,

acceptans och förutsättningar för de hållbara alternativen att förflytta sig.” (Malmö stad, 2016: 25).

### Organisations- och implementeringsåtgärder

De organisations- och implementeringsåtgärdsförslag som identifierats i de övergripande plandokumenterna är *medborgardialog*, *samverkan*, *långsiktighet och förutseende*, *prioritering*, *riktlinjer/underlag*, och *mätbarhet*.

*Medborgardialog* identifierades sällan i direkt samband med cykelplanering, men mer ofta på ett mer övergripande vis, exempelvis betonar Malmö i översiktsplanen att: ”Staden stärks socialt av medborgares medverkan och det är väsentligt att inom fysisk planering målinriktat verka för ett ökat deltagande i förändringsprocesser.” (Malmö stad, 2018a: 5).

*Samverkan* identifierades och Malmö vill ha en ökad samverkan mellan kommuner, regioner, organisationer, näringsliv och andra städer. Malmö vill samarbeta med Köpenhamn för att tillsammans skapa en ”världsledande cykelmetropol” (Malmö stad, 2018a: 41). Det finns även ambitioner för en ökad samverkan internt inom Malmö stad. Exempelvis vill staden att representanter från olika förvaltningar ska vara delaktiga i cykelplaneringen (Malmö stad, 2012).

*Långsiktighet och förutseende* har identifierats i översiktsplanen där Malmö stad skriver att investeringar ska styras dit de gör mest nytta ur ett långsiktigt perspektiv. De menar även att en långsiktig utveckling bör vara i fokus, snarare än konventioner (Malmö stad, 2018a). *Prioritering* identifierades då Malmö stad vill att ”strategiska satsningar för cykeln ska prioriteras” (Malmö stad, 2018a: 41).

*Riktlinjer/underlag* identifierades främst i cykelprogrammet där ett stort fokus låg på utredningar som skulle genomföras för att skapa tydliga riktlinjer och underlag för framtida utveckling (Malmö stad, 2012). Men även i översiktsplanen lyfts riktlinjer som en åtgärd, där de skriver att tydligare riktlinjer rörande cykelparkering bör tas fram (Malmö stad 2018a).

*Mätbarhet* har identifierats där Malmö stad 2012 hade målsättningen att öka andelen resor som görs med cykel från 23% till 30% 2018, detta mäts genom



resvaneundersökningen som görs var femte år (Malmö stad, 2012). I TROMP har Malmö stads delats upp i 15 ”TROMP-områden”, dessa områden har individuella trafikmål då olika delområden har olika mobilitetsförutsättningar (Malmö stad, 2016). Även detta mäts genom resvaneundersökningen.

### 6.1.2 Genomförda åtgärder på översiktsnivå

Här presenteras de åtgärder Malmö stad genomförde 2018 enligt stadens Cykelbokslut 2018. Åtgärderna är i regel konkreta och det finns ett fokus på både hårda och mjuka åtgärder, organisations- och implementeringsåtgärder är inte lika vanligt förekommande, även om de också kunnat identifieras.

#### Hårda åtgärder

De hårda åtgärder som genomfördes 2018 enligt Malmö stads cykelbokslut 2018 var *utveckling av cykelnät, trafiklugnande, cykelparkering, komfort, rumslig prioritering, kollektivtrafikskoppling, och separering av trafikslag.*

Malmö stad byggde under året 5,5 km cykelinfrastruktur, en *utveckling av cykelnätet* som innebar att Malmö vid slutet av 2018 hade 521 km cykelinfrastruktur (Malmö stad, 2019a). Mellan slutet av 2013 och slutet av 2018 ökade Malmös cykelbanor från 496 km till 521, vilket innebär att den genomsnittliga årliga ökningen i Malmö stad var 5 km under denna period (Malmö stad, 2020b). Till stor del var denna utbyggnad *separerad från andra trafikslag*. På flertalet platser införde Malmö stad *trafiklugnande* åtgärder, några av dessa var korsningar och ett antal av dessa blev cykelöverfarter, vilket innebär att bilar har väjningsplikt vid dessa överfarter, det vill säga en typ av *rumslig prioritering* av cyklister (Malmö stad, 2019a).

Av de *komfortåtgärder* som identifierats finns cykelräcken vid rödljus och ökad tydlighet vid vägskyltning för cyklister. 450 *cykelparkeringar* har även uppförts under perioden, tillsammans med en utveckling av evenemangcykelparkering och kompletteringar av befintliga cykelparkeringar. En del av dessa har byggts i koppling till hållplatser och är därmed ett sätt att *koppla kollektivtrafik* och cykling.

Det totala antalet cykelparkeringar i Malmö stad eller antal uppförda cykelparkeringar för andra år har inte funnits.

### Mjuka åtgärder

De mjuka åtgärder som genomfördes 2018 enligt Malmö stads cykelbokslut 2018 var *kunskapsspridning och kommunikation, påverkan och utbildning*.

Malmö stad *spred kunskap och kommunicerade* genom att uppdatera cykelkartan, presentera information relaterad till cykling på Facebooksidan ”Cykliga Malmö”, samt genom att sprida information om de då relativt nya cykelöverfarterna.

Malmö stad försökte *påverka* åsikter om cykling genom att installera tre cykelbarometrar, alltså mätare som mäter antalet cyklister som cyklar förbi, genom att presentera information på Facebook i syfte att fler ska välja cykeln, genom att arrangera en cykelfest under cykelns dag och arrangerandet av ”cykliga” aktiviteter under sommaren och genom ett invigningsevenemang då Nobelvägens cykelbana stod färdig. De genomförde även mer direkt riktade påverkansåtgärder genom att erbjuda malmöbor att låna elcyklar. Malmö stad har även *utbildat* medborgarna genom att bedriva cykelskolor ihop med MKB (Malmös kommunala bostadsbolag) och Cykelfrämjandet. Dessa cykelskolor riktar in sig mot vuxna och ungdomar med syftet att fler ska lära sig cykla och ”uppleva frihet på två hjul” (MKB, u.å.).

### Organisations- och implementeringsåtgärder

De organisations- och implementeringsåtgärder som identifierades var *medborgardialog, samverkan och långsiktighet*.

*Medborgardialog* identifierades då Malmö stads medborgares åsikter och felanmälningar tas emot av staden och därefter kan bli föremål för utredning och åtgärder. *Samverkan* identifierades då Malmö stad, tillsammans med Skånetrafiken och privata aktörer i projektet ”Malmö works” arbetat för hållbara arbetsresor. Projektet handlar om att skapa incitament och förutsättningar för att fler arbetsresor

ska ske med hållbara transportmedel, en stor del av insatserna berör cykling (Malmö stad, 2019a). Malmö stad visade *långsiktighet* då de 2018 förberedde sig för en kommande lagändring vilken skulle tillåta cykelgator, gator med blandtrafik, men där cyklister prioriteras.

### 6.1.3. Planerade åtgärder på lokalnivå

De lokala strategierna är de strategier vilka Malmö stad presenterat i stadens FÖP för området Södra Kirseberg/ Östervärn. Dessa strategier är både specifika i det avseende att de berör specifika åtgärder på bestämda platser, samt mer breda då de snarare berör långsiktiga och allmänna åtgärdsförslag.

#### Hårda åtgärder

De hårda åtgärdsförslag som har identifierats är *förtätning, funktionsblandning, utveckling av cykelvägnät, trafiklugnande, cykelparkering, rumslig prioritering, kollektivtrafikskoppling och bilreducerande*.

En av strategierna för området är att bygga *förtätat* och *funktionsblandat*. Förtätning tas upp som en övergripande strategi för området. Malmö stad vill bygga så att de huvudsakliga ärendena ska kunna göras inom gång- och cykelavstånd. De typer av verksamheter som benämns är för- och grundskolor, samt vardagsaktiviteter (Malmö stad, 2018b).

Eftersom området skiljs av en barriär i form av en järnväg är ett av åtgärdsförslagen att överbrygga denna genom att *utveckla cykelvägnätet* med både tunnlar och en bro för fotgängare och cyklister. Det finns även planer att bygga en cykelväg som kommer att löpa parallellt med Simrishamnsbanan när banan eventuellt tas i bruk (ibid.).

Staden har ambitioner att införa *trafiklugnande* åtgärder i området. Exempelvis eftersträvar de ett lugnt trafiktempo och de mest trafikerade gatorna ska utformas så att ett lugnt trafiktempo och stadsmässighet kan uppnås, detta för att minska buller och utsläpp och öka säkerheten för cyklister och fotgängare. De skriver även

att cyklister ska *prioriteras rumsligt*: ”Fotgängare, cyklister och kollektivtrafik ska prioriteras vid utformningen av gatorna.” (Malmö stad, 2018b: 37).

*Cykelparkering* planeras *kopplat till kollektivtrafiken* och Östervärns station och busshållplatser ska ha god cykelparkering. De betonar även hur längre resor kan kombineras mellan kollektivtrafik och cykel då kollektivtrafiksresenärer kan fortsätta resorna från stationsområden vidare ut i staden. För att *reducera bilberoendet* finns det ambitioner i området att bostäder ska anslutas till bilpooler och parkering ska finnas i parkeringshus och markparkering ska undvikas (Malmö stad, 2018b).

### Mjuka åtgärder

Det mjuka åtgärdsförslag som identifierats var *påverkan*, som möjligen framkom, om än otydligt. Malmö stad skriver att ”Mobiliseringsåtgärder som leder till ett förändrat färdmedelsval ska genomföras i samband med exploateringen” (Malmö stad, 2018b: 37). Huruvida detta inkluderar påverkansåtgärder eller främst fysiska åtgärder framgår inte.

### Organisations- och implementeringsåtgärder

De organisations- och implementeringsåtgärdsförslag som identifierats är *medborgardialog*, *samverkan*, *långsiktighet och förutseende*, *prioritering*, och *riktlinjer/underlag*.

*Medborgardialog* är ett förslag som inte identifieras i direkt koppling till cykling, men mer övergripande, Malmö stad skriver: ”Deltagande av Malmöbor med olika behov och intressen är viktigt i formella och informella planeringsprocesser, för bättre förankring och långsiktig hållbarhet.” (Malmö stad, 2018b: 46).

*Samverkan* identifierades inte i direkt koppling till cykelplanering, men i koppling till den generella utvecklingen av området. I dokumentet skriver Malmö stad att de, ihop med markägare, fastighetsutvecklare, myndigheter och planerare bär ett gemensamt ansvar för att den fördjupade översiktsplanens målbild ska

uppnås. Även rörande *långsiktighet och förutseende* saknas åtgärdsförslag i direkt koppling till cykelplanering, men Malmö menar att planerna kan komma att omprövas på grund av områdets storlek och den långa perioden som området kommer att byggas.

Malmö stad visar att de vill *prioritera* cyklister i planeringen och skriver att ”Åtgärder som bidrar till ökad användning av kollektivtrafik och cykel ska uppmuntras.” (Malmö stad, 2018b: 36). Detta tyder på en prioritet inom planeringen där cykling, tillsammans med kollektivtrafik, organisatoriskt ska prioriteras.

Slutligen finns det planer att ta fram tydligare *riktlinjer och underlag* då Malmö stad planerar att utarbeta en mobilitetsplan för området. Syftet med denna mobilitetsplan är att förverkliga stadens mål om förändrade resvanor genom ett fokus på trafik- och mobilitetsfrågor specifikt för området.

#### 6.1.4 Planerade åtgärder på detaljnivå

På detaljnivå har ett antal åtgärder identifierats vilka, beroende på huruvida detaljplanen antas, kommer att genomföras. Dessa åtgärder är alltså konkreta och specifika, även om de inte är genomförda ännu. Ett större fokus ligger på *hårda åtgärder*. *Mjuka åtgärder* och *organisations- och implementeringsåtgärder* har identifierats, men inte lika tydligt.

##### Hårda åtgärder

De hårda åtgärder som planeras att genomföras i Norra Ellstorp är *förtätning, funktionsblandning, utveckling av cykelnätet, trafiklugnande, cykelparkering, rumslig prioritering, kollektivtrafikskoppling, bilreducerande, faciliteter och separering av trafikslag*,

*Funktionsblandning* har identifierats då Malmö stad menar att området ska byggas funktionsblandat för att knyta samma Kirseberg och innerstaden. Detta är även ett exempel på *förtätning*, Malmö stad skriver hur utvecklingen av Norra

Ellstorp är ett förtätningsprojekt. Detta benämns dock inte koppling till trafik- eller mobilitet.

Norra Ellstorp kommer enligt förslaget att förses med ett *utvecklat cykelnät* och kopplingar kommer att göras under järnvägen, längs med järnvägen och inom området. Det finns även planer på kopplingar mellan de omkringliggande områdena, bland annat områdena till söder om Norra Ellstorp: Ellstorp, Sallerupsvägen och Sorgenfri, samt Värnhem, väster om området. Målet är enligt detaljplanen att ”Det ska upplevas vara genare att ta sig till fots eller via cykel inom området och till centrala Malmö, än vad det är med bil.” (Malmö Stad 2019b: 6). Flera av dessa gator ska ha separerade cykelbanor, exempelvis ska en ny lokalgata anläggas som ska *separera trafikslagen*.

Där trafikslagen inte är separerade kommer gatuutrymmen att prioritera oskyddade trafikanters behov, om än främst fotgängare, med hjälp av planteringar och möbler som ska leda till en långsammare trafik. Andra *trafiklugnande åtgärder* är ambitionen att minimera genomfartstrafik, bland annat genom att stänga av gator för genomfartstrafik, och hastighetsdämpande åtgärder i koppling till korsningspunkter vid lokalgatan.

*Bilberoendet ska reduceras* inom området genom placeringen av ett mobilitetshus i utkanten av området. Detta mobilitetshus, i kombination med *rumslig prioritering* av andra trafikslag inom planområdet ska leda till ett mindre bilorienterat område. Andra exempel på hur cyklister prioriteras är att huvudstråken och övriga gator ska prioritera framkomlighet för cyklister och gående och ”Struktur och utformning av gaturum kommer att fokusera på gång- och cykeltrafikanternas behov inom och genom området.” (Malmö stad, 2019b: 16).

*Cykelparkering* planeras med *kollektivtrafikskoppling* i och med utvecklingen av ett torg som ska rymma cykelparkering i god anslutning till Östervärn station. Här kommer det även finnas utrymme för *faciliteter* i form av hyrcyklar. I området ska det finnas en variation av cykelparkering, och den ska upplevas säker, tillgänglig och attraktiv.

## Mjuka åtgärder

Rörande mjuka åtgärder fanns det en större otydlighet och den typ som identifierades var *påverkan*.

*Påverkan* identifierades då Malmö stad vill att byggherrarna ska erbjuda mobilitetsåtgärder vilka kan göra andra trafikmedel än bilen attraktiva, hur detta skulle gå till framgår inte, vilket innebär att det kan handla om *påverkan*, men inte nödvändigtvis behöver göra det.

## Organisations- och implementeringsåtgärder

Även rörande organisations- och implementeringsåtgärder fanns det en större otydlighet i åtgärderna som implementerats. Den åtgärd som identifierades var *samverkan*.

*Samverkan* identifierades i samma del som *påverkan*, då Malmö stad vill samarbeta med byggherrar för att de boende ska välja att resa hållbart i större utsträckning.

## 6.2 Hinder inom Malmö stads cykelplanering

De översiktliga hindren som lyftes av intervjupersonerna har delats in i fyra kategorier, dessa är *utrymmeshindret*, *finansieringshindret*, *organisationshindret*, och *attityd- och åsiktshindret*. Dessa hinder är i stor utsträckning konflikter. Utrymmeshindret och finansieringshindret handlar om prioriteringar och konflikter mellan cykeln och andra prioriteringsområden. Organisationshindret handlar om en organisatorisk tröghet och att förändring tar tid. Attityd- och åsiktshindret handlar om motståndet mot förändring.

### 6.2.1 Utrymmeshindret

Under intervjuerna lyftes konflikten om utrymme som ett av de hinder som kan uppstå inom cykelplanering. Detta är konflikten om anspråkstagandet av det fysiska rummet, konflikten om hur utrymmet ska brukas. Den handlar om prioriteringar

eftersom ett beslut att ett utrymme ska finnas enbart för cykeln innebär att andra färdmedel bortprioriteras. Intervjuperson 1 menade att denna konflikt går att se då cykeln gör anspråk på utrymmet i gatan, ett utrymme som även andra transportmedel behöver. Denna konflikt är enligt intervjuperson 1 delvis en konflikt mellan yta för bilar och yta för cyklar, men även en konflikt mellan kollektivtrafik och cykeln. Intervjuperson 1 exemplifierade detta med Amiralsgatan, där kollektivtrafiken gjort anspråk på två av totalt fyra körfält, medan cykelvägar saknas (se *figur 6.1*).

Även intervjuperson 2 betonade hur rumsliga konflikter kan uppstå mellan trafikslag. Intervjuperson 2 lyfte det motstånd som cykelplanering kan möta då det tar anspråk på utrymme som tidigare varit för bilen och menar att detta anspråk på yta kan ses som ”antibilismåtgärder”. Intervjuperson 2 menade visserligen att detta motstånd främst kommer från bilismen, men konflikter kan även uppstå mellan cyklister och cyklister och mellan cyklister och fotgängare.



*Figur 6.1.* Amiralsgatan, Malmö. Två centrala körfält för bussar. (Eget foto).



### 6.2.2 Finansieringshindret

Ett annat hinder vilket lyftes av intervjupersonerna var finansieringshindret. Likt utrymmeshindret är konflikten om finansiering något av ett nollsummespel – all finansiering av cykling är finansiering som kan gå till något annat. Denna konflikt handlar alltså även den om prioritering, eftersom mer finansiering för cykeln innebär att den prioriteras framför annat.

Intervjuperson 1 menade att det visserligen finns en hygglig mängd finansiellt stöd för cyklingen, men att det hos en del aktör finns en vilja att cyklingen ska få en ännu större budget. Samtidigt betonade intervjuperson 2 att finansieringen ”måste komma på plats” för att undvika att utvecklingen mot ett mer cykelvänligt Malmö stad saktar ned.

### 6.2.3 Organisationshindret

Organisationshindret identifierades av båda intervjupersonerna och handlar om organisatoriska strukturer som saktar ned utveckling av Malmö som cykelstad. Intervjuperson 2 menade att strukturerna, både inom Malmö stad och i samarbetsprojekt, kan skapa tröghet då många aktörer gemensamt ska ta fram en produkt, flera aktörer innebär att fler ska tycka till, vilket kan leda till att processen tar tid. Intervjuperson 1 diskuterade organisatorisk tröghet ur ett annat perspektiv och menade att en tröghet kan hittas inom lagstiftningen där det tar tid att förändra bilanpassade lagar vilka verkar som institutionella barriärer i utvecklingen av cykelinfrastruktur. Även intervjuperson 2 lyfte hur regelverket till stor del är anpassat efter bilen.

### 6.2.4 Attityd- och åsiktshindret

Denna typ av hinder handlar om generella åsikter och attityder som kan hindra utvecklingen av Malmö som cykelstad. Detta hinder är övergripande och bakomliggande då attityder och åsikter har en inverkan på vilka utrymmes- och finansieringsprioriteringar som görs.

Intervjupersonerna menade att det finns en rädsla för vad som kan hända om trafiksystemet förändras och cykling tar mer plats. Intervjuperson 1 förklarade hur det, hos flera aktörer, tidigt i planeringsprocessen kan finnas en bred vilja och målsättning att öka andelen cyklister, men att det i senare skeden av planeringsprocessen kan dyka upp en oro för vilka trafikkonsekvenserna kan bli, i form av köer och trafikinfarkter.

Även intervjuperson 2 lyfte denna rädsla, eller försiktighet gentemot en förändring av status quo. Intervjuperson 2 betonade hur det finns olika viljor inom diskursen, å ena sidan vill många att cyklingen ska fortsätta utvecklas, men å andra sidan finns en ovilja att förändra, eller räddhågsenhet för vad som ska hända om bilinfrastruktur tas bort. Denna ovilja eller räddhågsenhet går enligt intervjuperson 2 att finna hos såväl politiker, som näringsidkare och medborgare. Hos politiker handlar det om hur näringsidkare och medborgare kommer reagera om cykeln gör anspråk på mer yta:

Ja, det kan vara politiskt. Till exempel så kan det vara känsligt att, hur kommer man reagera som invånare eller näringsidkare på det här, om vi skulle föreslå att vi flyttar den här funktionen till en sidogata eller längre ifrån och den inte blir lika tydlig eller finns lika stor omfattning bilparkering.

(Intervjuperson 2)

Hos näringsidkare kan, enligt intervjuperson 2, detta handla om en försiktighet till förändring, en rädsla för vad som händer med kommersen om bilparkering försvinner i förmån för cykelinfrastruktur. Intervjuperson 1 var inne på ett liknande spår och menar att det finns en rädsla hos företag kring vad som kan ske om parkeringsplatser försvinner. Denna rädsla kan enligt intervjuperson 1 både grunda sig i svårigheter att attrahera personal, men även en rädsla att tappa kunder.

Även hos medborgarna kan det förekomma ett motstånd mot cyklingen och cykelfrämjande åtgärder kan ses som antibilismåtgärder. Enligt intervjuperson 2 skulle detta motstånd kunna spegla färdmedelsfördelningen, eftersom det ännu är fler som kör bil än cyklar. Intervjuperson 2 menade även att ett medborgerligt motstånd gentemot cyklismen kan komma från fotgängare. Utifrån ett

säkerhetsperspektiv menade intervjuperson 2 att cyklister ofta ses som det farliga eller otrygga, vilket kan förklara detta motstånd.

Även om det finns en rädsla för vad satsningar på cykeln kan innebära finns även det motsatta. Intervjuperson 1 lyfte hur företag ser positivt på cykling. Både som ett sätt att visa att de ligger i framkant och bryr sig om miljön så de kan attrahera anställda. Men även som ett sätt att dra ned på kostnader då bilparkering är kostsamt. Även intervjuperson 2 lyfte denna kostnad och menar att byggherrar ofta stöttar cykelvänlig infrastruktur då bilparkering i fastigheterna är kostsamt. Intervjuperson 1 menade att det finns en ganska välspredd attityd och åsikt att cykeln bör främjas. Intervjuperson 2 lyfte även hur det skett en attitydförändring på många håll och cykeln tar en mer självklar plats, men att det ändå finns en syn att bilen måste vara kvar.

### 6.2.5 Hinder ur ett makt- och stigberoendeperspektiv

I denna del kommer de ovan identifierade hindren att diskuteras ur ett makt- och stigberoendeperspektiv. Samtliga hinder har inte förståtts ur samtliga perspektiv, utan enbart de mest framträdande exemplen på utövande av makt och stigberoendets påverkan har redogjorts för.

#### Utrymme

Utrymmeshindret kan vara en konflikt om ytanspråk. Här har Malmö stad en stor portion formell makt i och med stadens planmonopol. Även om Malmö stad har den formella makten betyder inte det att de tar samtliga beslut ensamma. Haugaard (2018) poängterar hur det inom den första maktdimensionen inte nödvändigtvis är A som får som A vill på B:s bekostnad, det är även möjligt att både A och B får som de vill om A tar ett beslut som är gynnsamt för B. Om B (Malmö stads befolkning) vill att staden ska investera i cykelfrämjande åtgärder och Malmö stad gör det, innebär det att Malmö stad demonstrerat den första maktdimensionen, till medborgarnas fördel. Att Malmö stad har den formella makten betyder alltså inte nödvändigtvis att andra aktörer aldrig får som de vill.

Intervjuperson 2 exemplifierade hur Malmö stad delade sin formella makt med andra aktörer, på Möllevången i Malmö har trafiklugnande åtgärder införts efter dialog med medborgarna, exempelvis har Ystadgatan gjorts smalare för att sakta ned trafik (se *figur 6.2*). Liknande dialoger har enligt intervjuperson 2 förts i utvecklingen av Västra hamnen i Malmö.



*Figur 6.2.* Trafiklugnande på Ystadgatan. (Eget foto)

Vilka åsikter och aktörer som inkluderas och inte inkluderas (maktdimension 2) är svårare att identifiera just eftersom de per definition saknas. Intervjuperson 2 belyste hur bilister lyfter att åtgärder som främjar cykeln är ”antibilism”-åtgärder. Under intervjuerna framgick det inte huruvida Malmö stad tar hänsyn till dessa åsikter, men rent teoretiskt går det att tänka sig att dessa åsikter inte går hand i hand med Malmö stads ambition att öka andelen cyklister, och att de därför exkluderas. Eftersom Malmö stad, enligt intervjuperson 2, inkluderat medborgare i utvecklingen av Möllevången skulle detta kunna ses som att aktörer inte exkluderas när staden avgör hur utrymmet ska nyttjas. Dock är det, som tidigare poängterat, svårt att avgöra vilka aktörer som exkluderas och att medborgare inkluderas betyder inte nödvändigtvis att alla åsikter, eller alla aktörer inkluderas. Enligt Lukes (2003) utövas denna makt ofta av den politiska eliten som exkluderar frågor, eftersom

cykelfrämjande åtgärder ses som någonting önskvärt av Malmö stad bör de inte exkludera frågor rörande ökad cykling. Det är dock inte nödvändigtvis bara Malmö stad som har makt i frågan. Koglin & Petterson (2017) belyser hur privata aktörer kan verka för sina intressen, vilken minskar kommunens makt, detta har inte framkommit i denna studie, men att andra aktörer agerar för att exkludera frågor och aktörer är möjligt. Dock lyfte intervjuperson 2 att byggherrar har ett intresse att ersätta bilparkering med cykelparkering då det är ett mindre kostsamt alternativ. Om byggherrarna bygger cykelparkering vill de enligt intervjuperson 2 att kommunen ska komplettera detta med kopplad cykelinfrastruktur. Intervjuperson 1 lyfte detta i samband med arbetsplatser och att företag kan se goda cykelmöjligheter som ett sätt att visa sig vara i framkant och attrahera personal. Om Koglin & Petterson (2017) har rätt i att privata aktörer har fått större makt och om byggherrar och företag tillsammans med Malmö stad vill främja ökad cykling så är utvecklingen relativt konfliktlös i denna fråga. Dock bör det återigen poängteras att båda intervjupersonerna lyfte en tröghet och rädsla för förändring – även om det finns en vilja att främja cykling finns också en rädsla för vad som kan hända.

Malmö fysiska struktur finns redan på plats. Genom historien har Malmö utvecklats till att idag vara en stad där störst andel resor görs med bil (Region Skåne, 2019). Enligt Lukes (2003) spelar de sociala och kulturella strukturerna roll då den tredje dimensionens makt utövas. Utan att egentligen förstå agerar man efter de ideologiska idéerna. Hur utrymmet disponeras kan ur detta perspektiv ses som en fysisk manifestation av de sociala och kulturella strukturerna: genom stadens utformning målas bilen upp som ett attraktivt alternativ. Utan att vi förstår det bidrar stadsutformningen till vilka val vi gör.

Stigberoende kan bidra till att förstå den fysiska utformningen och svårigheterna i att förändra den. Koglin (2015) menar att efterkrigstidens ideologi än idag påverkar hur Stockholm och Köpenhamns trafiksystem ser ut. På samma sätt går det att förstå hur historien påverkat Malmö nuvarande struktur. Även om utvecklingen av bilsamhället delvis stagnerat (se avsnitt 3.4), står det som byggdes kvar. Pierson (2000) och Rodrigue (2020) belyser hur små beslut tagna vid kritiska punkter kan få stora konsekvenser och att det är dyrt att lämna spåret du är på. I exemplet Malmö stad kan detta pris förstås dels ekonomiskt, då det innebär en

ekonomisk kostnad att rumsligt förändra staden. Men priset kan även tänkas mätas i missnöjda medborgare och icke-fungerande trafiksystem om radikala förändringar i stadsrummet görs.

### Finansiering

Finansiering handlar om de beslut som ekonomiskt prioriterar satsningar på cykel före andra områden. De som fattar beslutet om hur ekonomin ska prioriteras är därmed den med den beslutsfattande makten. Hur dessa beslut fattas framkom inte under intervjuerna. Kostnaden för förändring är viktig för att förklara stigberoende (Rodrigue, 2020; Pierson, 2000). Detta kan bidra till att förklara finansieringshindret då det är ett mindre kostsamt alternativ att fortsätta på den befintliga stigen.

### Organisation

Hinder kring organisation handlar delvis om tröghet hos organisationer. Intervjuperson 2 lyfte hur det ofta är flera röster som ska höras och att aktioner därför kan ta lång tid. Den första dimensionens makt handlar om det faktiska beslutsfattandet (Lukes, 2003). Denna tröghet kan förstås genom att det saknas en tydlig aktör med den beslutsfattande makten, när beslutsfattandet delas skapas möjligen också en tröghet i processen.

Intervjuperson 1 lyfte hur regelverket prioriterar bilen, det uppmärksammas visserligen, men andra frågor hamnar före i dagordningen. Detta kan ses som ett icke-beslutsfattande, den andra maktdimensionen, eftersom frågan bortprioriterats och därmed exkluderats från debatten. Dock framgick det inte huruvida dessa frågor exkluderades helt utan bara sköts på framtiden, att andra frågor anses mer akuta behöver inte betyda att cykelfrågan ses som oviktigt. Det kan även förstås ur ett stigberoendeperspektiv i det avseende att ett gammalt regelverk än idag har inflytande över planeringen. Det kan förstås som att det inte ifrågasätts trots att det kanske stundtals är irrationellt.

## Attityder och åsikter

Intervjuperson 1 lyfte hur det ofta finns en vilja tidigt i planeringsprocessen att främja hållbar mobilitet, men att det i senare skeden finns en oro, vilken kan leda till att bilen istället prioriteras. Denna oro går enligt intervjuperson 2 att finna hos politiker, näringsidkare och medborgare. Hos politiker handlar oron enligt intervjuperson 2 ofta om en oro för hur näringsidkare och medborgare ska reagera på beslut. För att beslutsfattaren inte ska möta motstånd krävs det att beslutsfattarens idéer är förankrade hos de som påverkas av beslutet. Haugaard (2018) skriver att en tvingande makt utförs mot de som inte förstår, på grund av att övertygandet (maktdimension 3) inte fullbordats. Genom att övertyga en betydande del av befolkningen kan Malmö stad därmed skapa ett tillräckligt stöd för sitt beslutsfattande. Om beslutsfattarna är oroliga för reaktionerna på deras beslut skulle det kunna förklaras av att de inte litar på att den ideologiska makten är stark nog för att en tillräckligt stor del av befolkningen ska acceptera beslutet. Rädslan kan även förstås som interna stridigheter mellan två sidor av ideologisk makt – å ena sidan har hållbar mobilitet en maktposition, å andra sidan har bilismen som ideologi en maktposition – utan att beslutsfattarna vet om det präglas deras beslut av en ideologisk makt.

Det går att argumentera för att Malmö främjar en ideologi där cykeln ses som det mest attraktiva alternativet. Lukes (2003) skriver om den tredje maktdimensionen “A may exercise power over B by getting him to do what he does not want to do, but he also exercises power over him by influencing, shaping or determining his very wants.” (s. 27). Malmö stads mjuka åtgärder för att öka andelen cyklisterna kan ses som ett försök att influera, forma och bestämma Malmö stads medborgares vilja.

Ja, nej men Malmö är väl erkänt sedan länge en cykelstad och vi har ju arbetat sedan 70-talet med cykelprogram. [...]. Vi har under en tid, ganska länge också arbetat med kampanjer för att uppmärksamma möjligheterna till att cykla med en malmöitisk touch, lite humor, attityd i kampanjer på olika sätt. Sånt tror jag också kan påverka bilden av Malmö och cyklingen som instrument, eller verktyg för att vara lite kaxig, och erbjuda ett hållbart alternativ.

(Intervjuperson 2)

Genom att marknadsföra cykeln försöker Malmö stad styra och påverka befolkningen och göra cykeln till en icke-ifrågasatt del av malmöitens identitet.

År 2014 visade Henriksson & Svensson (2014) att en stor andel av medborgarna vill att Malmös innerstad ska bli mer cykel- gång- och kollektivtrafikkvänlig på bilens bekostnad (se avsnitt). Huruvida detta är en konsekvens av Malmö stads utövande av den tredje maktdimensionen är svårt att avgöra, men att Malmö har arbetat med tredje dimensionens makt, medvetet eller inte, och att det, enligt Henriksson & Svensson (2014) finns en vilja hos befolkningen som speglar detta arbete går att hävda. Trots denna vilja visar resvaneundersökningen 2018 (Region Skåne, 2019) att det ännu är fler som kör bil än som cyklar, någonting som även poängterades av intervjuperson 2. Att Malmö stad arbetar med att skapa en cykelidentitet bekräftades av intervjuperson 2, men vad som inte framgick var huruvida det även finns en bilidentitet i staden. Eftersom fler kör bil kan det tänkas att bilen är en integrerad del i malmöbornas mobilitet, och valet av bilen kanske inte reflekteras över.



## 7. Diskussion

I detta avsnitt kommer avsnitt 6.1 och 6.2 diskuteras i koppling till varandra och tidigare forskning.

En kombination av cykelfrämjande åtgärder har identifierats i Malmö stads plandokument. De hårda åtgärderna identifierade stämmer överens med tidigare forskning i ämnet och åtgärder *som utveckling av separerade cykelvägar, trafiklugnande, cykelparkering, rumslig prioritering och kollektivtrafikskoppling* har identifierats i både Malmö stads planering och inom tidigare forskning (Pucher & Buehler, 2008; Pucher & Buehler, 2011; Harms et al. 2016, Rietveld & Daniel, 2004; Gössling, 2013). Även förtätning och funktionsblandning kan enligt Rietveld & Daniel (2004) ha en påverkan på andelen cyklister. Flera studier pekar på att en kombination av bilhämmande och cykelfrämjande åtgärder har stor effektivitet i ökningen av cykling (Pucher & Buehler, 2008; Harms et al., 2016; Dill & Voros, 2007). Denna kombination av åtgärder går att finna i Malmö stad där de arbetar med bilreducerande åtgärder, trafiklugnande och samtidigt med cykelfrämjande åtgärder

Gössling (2013) har visat hur Köpenhamn använder sig av mjuka åtgärder för att öka andelen cyklister och Rietveld & Daniel (2004) menar att en positiv attityd gentemot cykling leder till att fler cyklar. Malmö stad har arbetat med mjuka åtgärder i form av *kunskapsspridning och information, påverkan* och utbildning. Forskning rörande utbildningens effekt är tvetydlig och medan Pucher & Buehler (2008) menar att det är en åtgärd som ökar andelen cyklister, menar Harms et al. (2016) att det är en åtgärd med begränsad effekt. Malmö stad har tillsammans med MKB och Cykelfrämjandet bedrivit cykelskolor för vuxna som inte kan cykla. Huruvida detta har en effekt på andelen cyklister på bred front är svårt att fastställa, men det gör cykeln till ett alternativ för personer som tidigare inte hade cykeln som potentiellt färdmedel.

Enligt Pucher & Buehler (2011) är *anpassningsbarhet över tid, inkludering av medborgare, samverkan med högre instanser och långsiktighet* är framgångsrika cykelfrämjande åtgärder. Harms et al. (2016) visar att formuleringen av mätbara

mål är åtgärd med positiv påverkan på andelen cyklister. I Malmö stad har dessa åtgärdstyper identifierats, tillsammans med en allmän prioritering av cyklister i planeringen och framtagandet av riktlinjer och underlag.

Denna uppsats har visat att Malmö stad använder sig av trafiklugnande åtgärder och åtgärder där cykeln gör anspråk på och prioriteras i gaturummet. Detta kan bidra till att förklara uppkomsten av utrymmeskonflikten. Malmö stad arbetar för att öka cykelns ytanspråk, delvis på bekostnad av bilens. Samtidigt står bilen för den största andelen resor i staden. Där kan ett hinder uppstå då bilister ser cykelfrämjande åtgärder som antibilismåtgärder. Malmö stad har i och med sitt planmonopol till stor del den formella, beslutsfattande makten över dessa hårda åtgärder, men de delar denna makt med andra aktörer. Genom att inkludera andra aktörer i planeringsprocessen, och sprida idéer om att cyklingen ska utvecklas, både delar de på sin formella makt, och skapar legitimitet för de åtgärder som de anser vara de rätta. Utrymmeshindret och finansieringshindret kan även ha en förklaring i stigberoende, då den befintliga fysiska strukturen av Malmö stad är kostsam att förändra.

På en koncentrerad skala lyfte Hrejla et al. (2013) hur politikerna i Örebro arbetade med att förändra resvanorna hos personalen på en myndighet. De lyfte dilemmat kring huruvida makthavare långsamt och successivt ska förankra sina idéer och övertygelser hos dem de vill styra, eller om de ska försöka genomföra radikala åtgärder utan ett sådant förarbete. Malmö stad visar i sin kombination av mjuka, hårda och organiserings- och implementeringsåtgärder hur de arbetar på flera fronter för att öka andelen cyklister i Malmö stad. De hårda åtgärderna är en typ av slutprodukt, medan de mjuka åtgärderna handlar om att sprida ideologin om Malmö som cykelstad och på så vis möjliggöra att de hårda åtgärderna genomförs. Om Malmö stad framgångsrikt utöver den tredje dimensionens makt i sina mjuka åtgärder kan det leda till en mer konfliktfri utveckling av Malmö som cykelstad där flera aktörer har samma mål. De mjuka åtgärderna kan ses som långsamma successiva åtgärder som ska förankra idéerna hos medborgarna.

Organisations- och implementeringsåtgärder har enligt tidigare forskning visats påverka andelen cyklister. Koglin (2015) belyser hur cykelplaneringens integrering

i resterande planering har varit en del i Köpenhamns framgång, medan Harms et al. (2016) belyser organisations- och implementeringsåtgärder som medborgardelaktighet och långsiktighet och mätbarhet, något även Pucher & Buehler (2011) lyfter. Malmö stad har inkluderat medborgarna i planeringen och intervjuperson 2 lyfte hur de varit delaktiga i utvecklingen av Ystadgatan på Möllevången i Malmö. Även långsiktighet och mätbarhet identifierades i Malmö stads planeringsdokument och intervjuperson 2 lyfte hur Malmö stad länge arbetat med cykelprogram och kampanjer för att öka cykelns anseende hos stadens medborgare. Enligt Pucher & Buehler (2008) är stöd från högre instanser viktigt för en framgångsrik cykelplanering. I Malmö stad har samverkan identifierats då staden vill samarbeta med grannkommuner, regionen och Köpenhamn. Detta kan givetvis även ha fördelar, men intervjuperson 2 lyfte detta som en källa till tröghet då processen tar tid då flera aktörer ska ta fram en gemensam produkt.

Flyvbjerg (2002) visar hur makt kommit att påverka utveckling av Aalborg i Danmark och visar hur representanter från näringslivet hade makten att styra planeringen i Aalborg. Eftersom näringslivet såg ett värde i att behålla tillgängligheten för bilar blev det också så. Att identifiera denna typ av maktutövande har inte varit syftet med uppsatsen, det är snarare de översiktliga hindren som diskuterats istället för det specifika fallet som i Aalborg. Dock har intervjupersonerna lyft liknande åsikter hos näringsidkare, vilka är oroliga för vad som kan komma att hända med kommersen om bilinfrastuktur tas bort till förmån för cykling.

## 8. Slutsats

Malmö stad arbetar med flera olika typer av cykelfrämjande åtgärder. Det finns en kombination av hårda, mjuka och organisations- och implementeringsåtgärder i Malmö stads cykelfrämjande arbete. De hårda åtgärderna som identifierades var *förtätning, funktionsblandning, utveckling av cykelvägnät, trafiklugnande, cykelparkering, komfort, rumslig prioritering, kollektivtrafikskoppling, bilreducerande, faciliteter och separering av trafikslag*. De hårda åtgärderna var vanligt förekommande på samtliga nivåer. Malmö arbetar även med mjuka åtgärder i form av *kunskapsspridning och information, påverkan och utbildning*. Dessa typer av åtgärder var mer vanligt förekommande på översiktlig nivå än lokal, vilket skulle kunna förklaras av att mjuka åtgärder inte har samma lokala prägel som hårda åtgärder. Organisations- och implementeringsåtgärder identifierades, främst i de översiktliga plandokumenterna och den fördjupade översiktsplanen för Södra Kirseberg/Östervärn. De identifierade åtgärderna var *medborgardialog, samverkan, långsiktighet och förutseende, prioritering, riktlinjer och underlag samt mätbarhet*. Enligt tidigare forskning är en kombination av åtgärder en nyckel till att utveckla städer med en stor andel cyklister. Åtgärder som hämmar bilen och främjar cykeln har lyfts som särskilt effektiva. Enligt de analyserade dokumenterna arbetar Malmö stad med flertalet åtgärder, dessa åtgärder är såväl bilhämmande som cykelfrämjande.

De hinder som identifierades i uppsatsen var *utrymmeshindret, finansieringshindret, organisationshindret* och *attityd- och åsiktshindret*. Utrymmeshindret handlar om att ytan är begränsad och att cykeln gör anspråk på yta innebär att den prioriteras före annat. Finansieringshindret handlar om att finansiella medel, likt utrymme, är begränsade och att finansiering av cykeln innebär bristen av finansiering av någonting annat. Organisationshindret handlar om strukturella mekanismer som hindrar en snabbare utveckling mot ett mer cykelvänligt Malmö. Dessa hinder kan handla om hinder i lagsystemet eller trögheten i att gå från vilja till handling då flera aktörer samverkar. Attityd- och åsiktshindret är hur cykelfrämjande åtgärder möter motstånd i attityder och åsikter om cykelfrämjande åtgärder. Detta kan handla om en rädsla för vad som kommer

hända med såväl kommers som trafiksystem om bilen tappar mark, men även en rädsla hos politikerna kring hur beslut tas emot. Detta hinder är med bakomliggande och kan bidra till att förstå utrymmes- och finansieringshindret då prioriteringar i dessa hinder kan påverkas av attityder och åsikter.

Ur ett maktperspektiv har Malmö stad en stor beslutsfattande makt, men detta innebär inte att de kan ta beslut utan hänsyn till andra aktörer. Malmö stad inkluderar även andra aktörer i planeringsprocessen vilket kan förstås som att de delar på makten. Andra aktörer, till exempel byggherrar har även delvis en beslutsfattande makt att utveckla fastigheter och Malmö stad har inkluderat medborgarna i utvecklingen av staden och därmed delat makten. I Sverige och Malmö stad har bilen växt fram som det dominanta färdmedlet och i Malmö stad är fortfarande bilen det färdmedel som står för störst andel resor. Detta kan förklaras genom kostnaden att bryta sig loss från stigen och genom den ideologiska makt bilen fortfarande kanske har. Fortfarande är staden anpassad efter bilen vilket gör den till ett attraktivt färdmedel. Den ideologiska makten som bilen har haft i Sverige lever ännu kvar i de fysiska strukturerna. Malmö stad arbetar med att påverka och styra befolkningen mot mer hållbara resvanor, men ändå finns det en rädsla och ett visst motstånd mot detta. Malmö stad lyckas inte fullt ut utöva sin ideologiska makt vilket kan skapa konflikter och hinder då de vill genomföra cykelfrämjande åtgärder. Dock finns ett stöd, och en identitet i Malmö som cykelstad, en identitet vilken kan bidra till att Malmö stad, trots en tröghet, ändå har en hög andel cyklister och ett stöd för cykelfrämjande åtgärder.

Denna studie visar att Malmö stad använder sig av flertalet åtgärder för att öka andelen cyklister. De använder sig av såväl bilhämmande som cykelfrämjande åtgärder och försöker organisera och strukturera sin planering så att cykeln kan prioriteras. Samtidigt arbetar staden med mjuka åtgärder för att måla upp cykeln som ett attraktivt alternativ. Trots att Malmö i många avseenden är en framgångsrik cykelstad uppstår hinder, vilka kan förklaras av brist på utrymme, brist på finansiella medel, organisatorisk tröghet och attityder och åsikter som saktar ned utvecklingen. Malmö stad har till viss del den formella makten att ändra detta, men förändring tar tid.

## 9. Reflektioner

Att analysera Malmö stads cykelfrämjande åtgärder säger i sig ingenting om åtgärdernas effektivitet. Att ta reda på hur effektiva cykelfrämjande åtgärder är bär med sig en problematik i och med att forskningsobjekten i form av städer och orter inte har samma förutsättningar. Att Malmö är en framgångsrik cykelstad kan kanske förklaras av åtgärderna de implementerar. Men det skulle också kunna förklaras av att staden är platt, att stadsplanerarna redan på 1950-talet ville bygga tätt, en historia som cykelstad eller helt enkelt att cykeln kanske är en del av stadens postindustriella identitet. Poängen är att städer är komplexa, och att åtgärder fungerar på en plats betyder inte att de fungerar på en annan. För att skapa förståelse för åtgärdernas effektivitet bör studien ställas i förhållande till andra studier som med liknande metoder undersökt liknande städer; genom en helhetssyn kan en förståelse för åtgärders effektivitet skapas. De dokument som analyserats har ett fokus på den fysiska planeringen. Visserligen har även mjuka och organisations- och implementeringsåtgärder identifierats, men huvudsyftet med de flesta dokument är att styra den fysiska utvecklingen av staden. Fler intervjuer med nyckelpersoner i fältet med fokus på de mjuka åtgärderna och inte minst organisations- och implementeringsåtgärder kan ge en större insyn i påverkansarbete och den organisatoriska strukturen av Malmö stads cykelplanering.

Att ur ett makt- och stigberoendeperspektiv analysera cykelfrämjande åtgärder och hinder som kan uppstå kräver en insyn i vilka faktorer och aktörer som påverkar beslutsprocessen. För att utveckla förståelsen för dessa processer kan med fördel antingen fler intervjuer, eller ett smalare fall undersökas. Då specifika beslut tas kan maktdimensioner undersökas för att blotta vilken makt de olika aktörerna faktiskt besitter. I denna studie har fokus varken legat på ett specifikt beslut eller specifika aktörer. Studien visar dock på hur övergripliga hinder kan påverka planeringsprocessen ur ett makt- och stigberoendeperspektiv.

Fortsatta studier i ämnet bör alltså antingen inkludera liknande städer eller jämföra liknande studier för att skapa en helhetsbild i frågan. Att studera ett mer detaljrikt fall är även av intresse. Att studera ett mindre område, vilka

cykelfrämjande åtgärder som implementeras och hur hinder kan synas i denna process kan ge en djupare förståelse för maktkonflikter under planeringsprocessen. Samtidigt kan djupare studier kring mjuka åtgärder och organisations- och implementeringsåtgärder ge en bredare syn på hur Malmö stad arbetar med dessa åtgärds-kategorier. De identifierade hindren kan undersökas individuellt för att skapa en djupare förståelse för dem. Genom att undersöka mer detaljerade fall där ett av dessa hinder är särskilt påtagligt kan förståelsen för dem utvecklas.

# Referenslista

- Bladh, M. (2008). Spårbundenhet. Från fysik till historia. *Historisk tidskrift*, 128(4), 2-23.
- Boréus, K., & Bergström, G. (2012). *Textens mening och makt*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Boverket. (2014). *Plankarta*. Hämtad 2020-05-21 från: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/handlingar/plankarta-med-bestammelser/>
- Boverket. (2015). *Planbeskrivning*. Hämtad 2020-05-21 från: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/handlingar/planbeskrivning/>
- Boverket. (2018). *Kommunens olika roller*. Hämtad 2020-05-25 från <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/roller-och-ansvar/kommunen/>
- Boverket. (2020a). *Översiktsplanens nytta och funktion*. Hämtad 2020-05-10 från: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/oversiktsplanen/nytta/>.
- Boverket. (2020b). *Översiktsplanen*. Hämtad 2020-05-13 från: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/oversiktsplanen/>
- Boverket. (2020c). *Fördjupad översiktsplan och planprogram ur ett brottsförebyggande och trygghetsskapande perspektiv*. Hämtad 2020-05-10 från: <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapandeatgarder/samhallsbyggnadsprocessen/fordjupad-oversiktsplanplanprogram/>
- Boverket. (2020d). *Vad är en detaljplan*. Hämtad 2020-05-21 från: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/detaljplaneinstrumentet/vad-ar-detaljplan1/>
- Boverket, Trafikverket & Sveriges Kommuner och Landsting. (2015). *Trafik för en attraktiv stad*. Boverket, Trafikverket & Sveriges Kommuner och Landsting.
- Bryman, A. (2012). *Social Research Methods*. New York: Oxford University Press.
- Copenhagenize. (u.å.). *Rank history*. Hämtat 2020-04-05 från <https://copenhagenizeindex.eu/>



- Cykelfrämjandet. (2018). *Cykelfrämjandets cyklistvelometer 2018*. Stockholm: Cykelfrämjandet.
- Cykelfrämjandet. (2019). *Rapport för Malmö stad: Fördjupning av cykelfrämjandets kommunvelometer 2019*. Stockholm: Cykelfrämjandet.
- Dahl, R. (1957). The concept of power. *Behavioural Science*, 2(3), 201-215.
- Denscombe, M. (2018). *Forskningshandboken: För småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Lund: Studentlitteratur.
- Dill, J., & Voros, K. (2007). Factors affecting bicycling demand: initial survey findings from the Portland, Oregon, region. *Transportation Research Record*, 2031(1), 9-17.
- European Cyclists' Federation [ECF]. (2016). *The EU Cycling economy: Arguments for an integrated EU cycling policy*. Brussels: ECF.
- European Cyclists' Federation [ECF]. (2017). *EU Cycling Strategy: Recommendations for Delivering Green Growth and an Effective Mobility System in 2030*. Brussels: ECF.
- Emanuel, M. (2014). *Cykelstaden Malmö*. Malmö: C A Andersson.
- European Commission. (2020). *Cycling*. Hämtat 2020-04-03 från [https://ec.europa.eu/transport/themes/clean-transport-urban-transport/cycling\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/clean-transport-urban-transport/cycling_en)
- Eurostat. (2020). *Passenger cars per 1000 inhabitants*. Hämtat 2020-04-03 från <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do>
- Flyvbjerg, B. (2002). Bringing power to planning research. *Journal of planning education and research*, 21(4), 353-366.
- Flyvbjerg, B. (2006). Five misunderstandings about case-study research. *Qualitative inquiry* 12(2), 219-245.
- Gössling, S. (2013). Urban transport transitions: Copenhagen, city of cyclists. *Journal of Transport Geography*, 33, 196-206.
- Gössling, S., & Choi, A. S. (2015). Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles. *Ecological economics*, 113, 106-113.
- Harms, L., Bertolini, L., & Brömmelstroet, M. T. (2016). Performance of municipal cycling policies in medium-sized cities in the Netherlands since 2000. *Transport Reviews*, 36(1), 134-162.
- Haugaard, M. (2012). Rethinking the four dimensions of power: domination and empowerment. *Journal of Political Power*, 5(1), 33-54.
- Haugaard, M. (2018). Justification and the four dimensions of power. *Journal of Political Power*, 11(1), 93-114.

- Henriksson, P., & Svensson, T. (2014). *Invånarnas syn på den framtida trafiken i Malmös innerstad - resultat från en enkätundersökning*. Linköping: VTI.
- Hrelja, R., Isaksson, K., & Richardson, T. (2013). Choosing conflict on the road to sustainable mobility: A risky strategy for breaking path dependency in urban policy making. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 49, 195-205.
- Hull, A., & O'Holleran, C. (2014). Bicycle infrastructure: can good design encourage cycling? *Urban, Planning and Transport Research*, 2(1), 396-406.
- Ingmarsson, N. (2004). *Bilkultur i Malmö*. Malmö: Gidlunds förlag.
- Isaksson, K., & Richardson, T. (2009). Building legitimacy for risky policies: The cost of avoiding conflict. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 43(3), 251-257.
- Koglin, T. (2013). *Vélobility - A critical analysis of planning and space*. Lund: Lunds Universitet.
- Koglin, T. (2015). Organisation does matter—planning for cycling in Stockholm and Copenhagen. *Transport policy*, 39, 55-62.
- Koglin, T., & Petterson, F. (2017). Changes, Problems, and Challenges in Swedish Spatial Planning — An Analysis of Power Dynamics. *Sustainability*, 9(10), 1836.
- Koglin, T., & Rye, T. (2014). The marginalisation of bicycling in Modernist urban transport planning. *Journal of Transport & Health*, 1(4), 214-222.
- Lukes, S. (2003). *Power: a radical view, 2ed*. Macmillan Publishers Limited.
- Lundin, P. (2008). *Bilsamhället: ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*. Stockholmia Förlag.
- Malmö Stad. (2009). *Nobelvägen*. Hämtat 2020-04-14 från från <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Arkitektur-och-kulturarv/Kulturarv-Malmo/L-O/Nobelvagen.html>
- Malmö stad. (2012). *Cykelprogram för Malmö stad 2012-2019*. Malmö: Malmö stad.
- Malmö stad. (2013). *Malmö stad*. Hämtat från Cykel: Hämtad 2020-05-05 från <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Arkitektur-och-kulturarv/Kulturarv-Malmo/A-D/Cykel.html>
- Malmö stad. (2016). *Trafik- och mobilitetsplan*. Malmö: Malmö stad.
- Malmö stad. (2018a). *Översiktsplan för Malmö - Planstrategi*. Malmö: Malmö stad.
- Malmö stad. (2018b). *Översiktsplan för Södra Kirseberg och Östervärn - Fördjupning av översiktsplan för Malmö*. Malmö: Malmö stad.

- Malmö stad. (2018c). *Bostäder och skola*. Hämtat 2020-05-10 från <https://malmo.se/Service/Var-stad-och-var-omgivning/Stadsplanering-och-strategier/Stadsutvecklingsomraden/Sodra-Kirseberg-och-Ostervarn/Bostader-och-skola.html>
- Malmö stad. (2019a). *Cykelbokslut 2018*. Malmö: Malmö stad.
- Malmö stad. (2019b). *Planbeskrivning - Detaljplan för fastigheten Innerstaden 30:40 och Innerstaden 31:70 m. fl. i Innerstaden Malmö*. Malmö: Malmö stad.
- Malmö stad. (2019c). *Stadens Historia*. Hämtat 2020-04-25 från Malmö stad: <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Arkitektur-och-kulturarv/Kulturarv-Malmo/P-S/Stadens-historia.html>
- Malmö stad. (2019d). *Malmö stads befolkningsprognos 2019-2029*. Malmö: Malmö stad.
- Malmö stad. (2019e). *Dp 5564, fastigheterna Innerstaden 30:40 och 31:7*. Hämtad 2020-05-13 från: <https://malmo.se/Service/Bygga-och-bo/Detaljplaner/Pagaende-planarbeten-och-antagna-detaljplaner/5564.html>
- Malmö stad. (2020a). *Översiktsplan för Södra Kirseberg och Östervärn*. Hämtad 2020-05-21 från: <https://malmo.se/fopkirseberg>
- Malmö stad. (2020b). *Cykelbanor och bilvägar*. Hämtad 2020-05-21 från: <http://miljobarometern.malmo.se/trafik/cykling/cykelbanor-och-bilvagar/>
- Malmö stad. (u.å.). *Befolknings och statistik*. Hämtad 2020-04-13 från: <https://malmo.se/Fakta-och-statistik/Befolkning.html>
- MKB. (u.å.). *Cykelskola*. Hämtad 2020-05-21 från: <https://www.mkbfastighet.se/kund/erbjudande/cykelskola/>
- Naturvårdsverket. (2019). *Fördjupad analys av den svenska klimatomställningen 2019: Industrin i fokus*. Stockholm: Naturvårdsverket.
- Pierson, P. (2000). Increasing returns, path dependence, and the study of politics. *American political science review*, 94(2), 251-267.
- Pucher, J., & Buehler, R. (2008). Making cycling irresistible: lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. *Transport reviews* 28, (4), 495-528.
- Pucher, J., & Buehler, R. (2011). Sustainable transport in Freiburg: lessons from Germany's environmental capital. *International Journal of Sustainable Transportation*, 5(1), 43-70.
- Pucher, J., Dill, J., & Handy, S. (2010). Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: an international review. *Preventive medicine*, 106-125.
- Regeringskansliet. (2017). *En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling*. Stockholm: Regeringskansliet.
- Region Skåne. (2014). *Resvaneundersökning i Skåne 2013*. Malmö: Sweco.

- Region Skåne. (2017). *Cykelstrategi för Skåne*. Kristianstad: Region Skåne.
- Region Skåne. (2019). *Så reser vi i Skåne: Resvaneundersökningen 2018*. Kristianstad: Region Skåne.
- Region Skåne, Trafikverket, Länsstyrelsen Skåne, Familjen Helsingborg, Skåne Nordost, SÖSK & MalmöLundregionen. (2018). *Stationsnära läge 2.0*.
- Rietveld, P., & Daniel, V. (2004). Determinants of bicycle use: do municipal policies matter? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 38(7), 531-550.
- Rodrigue, J.P. (2020). *The Geography of Transport Systems*. New York: Routledge.
- Statistiska centralbyrån [SCB]. (2017). *Bilens Århundrade*. Hämtat 2020-04-01 från <https://www.scb.se/om-scb/nyheter-och-pressmedelanden/bilens-arhundrade/>
- Statistiska centralbyrån [SCB]. (2020). *Folkmängd i riket, län och kommuner 31 december 2019*. Hämtat 2020-04-25 från: <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/helarsstatistik--kommun-lan-och-riket/folkmangd-i-riket-lan-och-kommuner-31-december-2019-och-befolkningsforandrin>
- Stockholms Läns Landsting. (2016). *Resvanor per kommun i Stockholms län 2015*. Stockholm: Stockholms Läns Landsting.
- Trafikanalys. (2017). *RVU Sverige - den nationella resvaneundersökning 2015-2016*. Trafikanalys.
- UN Environment. (2016). *Global Outlook on Walking and Cycling 2016*. Nairobi: UN Environment.
- Västsvenska paketet. (2018). *Resvaneundersökning 2017*. Göteborg: Göteborgs stad.
- World Cycling Alliance & European Cyclists' Federation (u.å.). *Cycling delivers on the global goals*. World Cycling Alliance & European Cyclists' Federation

# Bilagor

## Bilaga A

Förklaring av samtliga identifierade åtgärder

Åtgärdstyp	Förklaring	Enbart tillsammans med cykling
<b>Hårda åtgärder</b>		
Förtätning	Vilja att bygga tätt för att främja korta resor	Nej
Funktionsblandning	Blandning av funktioner för att främja korta resor	Nej
Utveckling av cykelvägnät	Utveckling och utbyggnad av cykelvägarna i Malmö	Ja
Trafiklugnande	Sakta ned eller förbjud biltrafik	Nej
Cykelparkering	Parkering för cyklar	Ja
Komfort	Åtgärder vilka ökar komforten. T.ex. underlag, stöd vid trafikljus	Ja
Rumslig prioritering	Uttryckt att cyklar ska prioriteras i rummet eller cykeln tar befintlig yta från andra färdmedel	Ja
Kollektivtrafiks-koppling	Cyklingen kopplas till kollektivtrafik genom exempelvis cykelparkering	Ja
Bilreducerande	Åtgärder som minskar behovet eller attraktiviteten hos bilen. T.ex. dyrare parkering eller bilpool	Nej
Faciliteter	Faciliteter och service. T.ex. hyrcykelsystem, omklädningsrum och cykelservice	Ja
Separering av trafikslag	Separering mellan cyklister och andra trafikanter	Ja
<b>Mjuka åtgärder</b>		
Kunskapspridning och kommunikation	Cykelrelaterad information. T.ex. cykelkartor	Ja
Påverkan*	Åtgärder med tydlig koppling att marknadsföra cyklingen som attraktiv. T.ex. cykelfester, cykelmätare eller reklamkampanjer	Ja
Utbildning	Utbildning om cykling. T.ex. cykelskolor	Ja
<b>Organisations- och implementerings-åtgärder</b>		
Medborgardialog	Inkludering av medborgare i planeringsprocessen	Nej
Samverkan	Samarbete mellan olika myndigheter och organisationer	Nej

Långsiktighet och förutseende	Långsiktig planering som förutser förändring. T.ex. flexibilitet och beredskap	Nej
Prioritering	Uttalad inriktning att cykling ska prioriteras i planering	Ja
Riktlinjer och underlag	Utvecklandet av riktlinjer och kunskapsberikande åtgärder. T.ex. undersökningar	Ja
Mätbarhet	Staden mäter resultat och sätter upp mätbara mål rörande cykling	Ja

\*Påverkan skiljer sig från Kunskaps-spridning och kommunikation då huvudsyftet i påverkan är att styra beteende, medan Kunskaps-spridning och kommunikation handlar om att informera.

## Bilaga B

### Intervjuguide intervju 1

Vilken är din roll i *namn på organisation*? Hur länge har du varit aktiv inom *namn på organisation*?

Vad är organisationens uppdrag?

Hur ser du på Malmö som cykelstad?

Finns det några särskilda aktörer som bidragit, historiskt, till Malmö som cykelstad?

Finns det några särskilda aktörer som bidrar till utveckling av cykling i Malmö idag?

Finns det några hinder, motstånd i implementeringen av cykelfrämjande åtgärder i Malmö?

Vilken betydelse har den offentliga debatten och diskussionen inom cykelplanering?

Finns det några åtgärder som saknas i Malmö?

## **Bilaga C**

### Intervjuguide intervju 2

Vilka är dina uppdrag som *titel* i Malmö stad?

Hur ser du på Malmö som cykelstad?

Finns det några särskilda aktörer som bidrag till Malmö som cykel- och trafikstad historiskt sett?

Vilka aktörer är drivande i Malmös cykel- och trafikutveckling idag?

Drar dessa aktörer åt samma håll eller finns det konflikter eller hinder?

Finns det några hinder i utvecklingen mot ett cykelvänligare Malmö?

Vilken betydelse har medborgarnas åsikter och attityder i utvecklingen av Malmö som cykelstad?

Finns det cykelfrämjande åtgärder som Malmö stad väljer att inte vidta?

Hur ser du på framtiden för Malmö som cykelstad?