



LUNDS
UNIVERSITET

Är cykeln till för alla?

*En studie av Malmö stad och Röda korsets arbete för att
främja cykeln som färdmedel i Lindängen*

Mikael Cedervall

Lunds universitet VT 24

SGEL36 Samhällsgeografi

Examensarbete inom Kandidatprogrammet i samhällsplanering- urban och regional utveckling

Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi

Handledare: Till Koglin

Examinator: Ann-Katrin Bäcklund

Abstract

The City of Malmö aims to promote cycling as a sustainable mode of transport for everyone. However, due to the dominance of cars and motorized transport in the city's planning tradition, cycling has been marginalized, especially in areas built during the Million Programme. Simultaneously, a big challenge for the city of Malmö is the social inequality between different areas that exists today. This study focuses on the Lindängen area, a socio-economically vulnerable area with low income levels, low trust of authorities and lower geographical accessibility by bicycle to important destinations, compared to the rest of Malmö.

The study investigates how the City of Malmö and the Red Cross work to promote cycling in Lindängen and how this relates to cycling motility and justice, a framework that aims to highlight inequalities in the mobility conditions of individuals and groups.

The results show that the Red Cross' bicycle promotion efforts make cycling more accessible and help combat injustices. However, the City of Malmö's approach overlooks the needs and conditions of Lindängen residents, perpetuating inequalities in mobility. The study proposes changing the focus of bicycle investments to social investments and increasing citizen dialogue and cooperation with the Red Cross to address these inequalities.

Key words: Urban planning, cycle planning, sustainable mobility, cycling motility, transport justice

Sammanfattning

Cykeln ses idag som ett transportmedel som har stor potential i framtidens hållbara stad, där bättre hälsa, mindre klimatpåverkan och förbättrad ekonomi för samhällen lyfts som stora fördelar. Malmö stad har som mål att cykeln ska vara ett självklart färdmedelsval för alla i Malmö och har ambitiösa mål för att öka cykelns färdmedelandel. Cykeln har dock under lång tid med bakgrund i den modernistiska planeringsstraditionen varit marginaliserad i Malmö till fördel för bilen och andra motoriserade transportmedel. Detta gäller särskilt för de områden som byggdes under miljonprogrammet enligt SCAFT principen, där separering av transportslag var dominerande, till bilens fördel.

Samtidigt är en av de största utmaningarna för Malmö stad den sociala ojämlikheten mellan olika områden som finns idag. Studien avgränsas till området Lindängen i södra Malmö, ett område som kännetecknas av att vara socioekonomiskt utsatt med en hög andel utlandsfödda, låg inkomstnivå, låg kollektiv styrka, lägre andel cykling samt lägre geografisk tillgänglighet till viktiga målpunkter i jämförelse med centrala Malmö.

Med denna bakgrund som utgångspunkt fokuserar denna studie på att undersöka hur Malmö stads och Röda korset som arrangerar en cykelskola i Lindängen, arbetar för att främja cykeln som färdmedel samt hur detta arbete förhåller sig ur cykelmotilitets och rättviseperspektiv, ett ramverk som syftar till att synliggöra orättvisor i individer och grupperns förutsättningar för mobilitet med cykel. Studiens resultat visar att Röda korsets cykelfrämjande arbete bidrar till att göra cykeln tillgänglig för fler människor och är ett motstånd mot större orättvisor. Trots att Malmö stad har höga ambitioner och gör mycket bra för att främja cykeln, innebär sättet man arbetar på för att uppnå detta, att man inte förstår den komplexitet som ligger till grund för att få människor att välja cykeln som färdmedel. Detta innebär ett osynliggörande av invånarna i Lindängens behov och förutsättningar för användandet av cykeln som färdmedel, och spår därmed på de orättvisor som ligger till grund för invånarna i Lindängens mobilitet, vilka kan kopplas till större orättvisor i samhället.

Förslag om att förändra strukturerna till att fokusera mer på sociala investeringar istället för ekonomisk tillväxt gällande cykelinvesteringar, samt att öka medborgardialogen och samarbete med Röda korset lyfts därför som sätt att arbeta mot de orättvisor som invånare i Lindängen möter i sin potential för mobilitet med cykel.

Innehållsförteckning:

Abstract.....	1
Sammanfattning.....	2
Innehållsförteckning:.....	3
1. Inledning.....	5
2. Syfte och frågeställning.....	6
3. Avgränsning.....	6
4. Bakgrund.....	7
4.1 Varför cykla?.....	7
4.2 Malmö.....	8
4.3 Malmö som trafikstad.....	9
4.4 Modernismen och det kvantitativa tänket kring cykelplanering.....	10
4.5 Malmös arbete med cykelfrågor idag.....	11
4.6 Malmö stads arbete med social hållbarhet.....	14
4.7 Lindängen.....	15
4.8 Framtidens Lindängen.....	17
4.9 Röda Korset.....	18
5. Tidigare forskning.....	18
5.1 Social rättvisa i transportplanering.....	19
5.2 Mobilitet i socialt utsatta områden.....	21
5.3 Applicering av cykelmotilitet.....	23
6. Teori.....	24
6.1 Cykelmotilitet.....	24
6.2 Cykelmotilitet & rättvisa.....	26
7. Metod:.....	29
7.1 Forskningsstrategi.....	29
7.2 Intervjustudie.....	30
7.3 Etik.....	31
7.4 Begränsningar.....	31
8. Resultat.....	31
8.1 Malmö stad.....	32
8.1.1 Malmö stads utgångspunkter vid planering av cykelinfrastruktur.....	32
8.1.2 Malmö stads arbete med att stärka cykelstaden Malmö och cykelkulturen.....	33
8.1.3 Malmö stads förhållningssätt och arbete för att främja cykeln som färdmedel i Lindängen.....	34
8.1.4 Malmö stads arbete med medborgardialog kopplat till cykelprojekt.....	36
8.1.5 Sammanfattning av resultat.....	37
8.2 Röda Korset.....	37

8.2.1 Hur cykelskolan fungerar och vilka effekter som kan ses.....	38
8.2.2 Att använda cykeln som färdmedel i Lindängen.....	40
8.2.3 Åtgärder för att stärka cykelkulturen.....	40
8.2.4 Sammanfattning av resultat.....	41
9. Analys & Diskussion.....	42
9.1 Tillgångsdimensionen.....	42
9.2 Kompetensdimensionen.....	44
9.3 Approprieringsdimensionen.....	45
9.4 Representation.....	46
10. Slutsatser.....	48
10.1 Rekommendationer för att främja cykeln som färdmedel i Lindängen.....	49
10.2 Vidare forskning.....	50
Referenser.....	51
Bilagor.....	54
Bilaga 1.....	54
Bilaga 2.....	55

1. Inledning

Samhället står inför betydande utmaningar, bland annat klimatförändringar. Därtill en växande ojämlikhet och polarisering i samhället (Malmberg & Clark 2021). En stor del av Sveriges invånare bor i städer och transportsektorn står för en betydande andel av klimatutsläppen. I detta målas cykeln ofta upp som en hållbar lösning för framtidens mobilitet. De positiva effekterna av cykling är bland annat ökad livskvalitet, bättre folkhälsa, minskade utsläpp och en ekonomi som en följd påverkas positivt både på individ- och samhällsnivå (Boverket et al 2015).

I Malmö är synen på cykeln positiv och man arbetar med olika åtgärder för att nå en färdmedelsfördelning där cykeln står för 30 procent av alla resor år 2030 (Malmö stad 2016). Malmö är också en stad som uppmärksammas i positiv bemärkelse på flera fronter när det gäller cykling både av cyklister själva och i mätningar på nationell nivå (Cykelfrämjandet 2023). Cykeln har dock under lång tid varit marginaliserad som transportsätt, vilket har sin grund i det modernistiska planeringsidealet som format de miljonprogramsområden som ofta kännetecknas av trafikseparering med bilen i fokus, ideal som fortfarande kan ses idag. Både i planeringspraktiken och i transportforskning genom ett kvantitativt fokus som utgår från en universell idealresenär, som riskerar att glömma bort människor som bor i socioekonomiskt utsatta områden (Koglin & Rye 2014, Lundin 2008, Joelsson et al., 2021).

Områden med låg socioekonomisk status som Lindängen i södra Malmö, har generellt sämre förutsättningar för mobilitet, lägre bilinnehav och högre risk för att inte bli sedda i planeringsprocesser (Wennberg et al 2018). För att nå Malmö stads vision om att cykeln ska vara det självklara färdmedelsvalet i staden, behöver cykeln bli tillgänglig för fler (Hamidi 2021). Cykelmotilitet (Cycling Motility) är ett ramverk som utvärderar individens cykelpotential som en del av individens potential, detta ramverk menar Cox (2019) är till hjälp för att komma över de problem som nuvarande definition av tillgänglighet med cykel som bygger på bilens tillgänglighet, och kan bidra till att cykling kan komma ut ur den skugga som motoriserade transportalternativ kastar över cykeln.

Det finns därför en god anledning till att titta närmare utifrån på hur olika aktörer jobbar för att främja cykeln utifrån cykelmotilitet, men även ett rättviseperspektiv och ställa sig frågan: är cykeln till för alla?

2. Syfte och frågeställning

Denna studies syfte är att analysera hur Malmö stad och en ideell organisation i form av Röda korset arbetar och tänker för att öka cyklingen som en del av mobiliteten i ett socialt utsatt område, Lindängen och hur planeringen och genomförandet av olika åtgärder förhåller sig ur ett cykelmotilitets och rättviseperspektiv. Detta för att kunna besvara frågan: är cykeln till för alla?.

Utifrån syftet ställs följande frågor::

Hur förhåller sig och på vilket sätt arbetar Malmö stad med cykelfrämjande åtgärder i Lindängen?

Hur förhåller sig och arbetar en ideell organisation, Röda Korset, med att främja cykeln som färdmedel i Lindängen?

Hur förhåller sig dessa aktörers arbete och förhållningssätt till att främja cyklingen i Lindängen ur ett cykelmotilitets- och rättviseperspektiv?

3. Avgränsning

Denna studie avgränsas till att endast innefatta cykeln som färdmedel och utesluter därmed all annan typ av mobilitet. Detta grundas i att cykeln är ett färdmedel som framställs som ett hållbart transportmedel i framtidens hållbara städer i konkurrens med bilen av flera aktörer, både inom forskningen och inom samhällsplaneringen, vilket gör cykeln intressant att undersöka. Studien avgränsas ytterligare, denna gång geografiskt till Lindängen, ett socialt utsatt område i södra Malmö. Detta område är intressant att undersöka på grund av dess förutsättningar för mobilitet, både genom dess socioekonomiska karaktärsdrag och på grund av det är format av modernistiska planeringsdrag. Studien avgränsas dessutom till att omfatta aktörerna Malmö stad och Röda korset. Dessa två aktörer är centrala aktörer i det cykelfrämjande arbetet. Malmö stad bär ansvaret för utvecklingen av åtgärder och planer som

formar individers mobilitet med cykel. Röda korset är en aktör som är aktiv i Lindängen bland annat genom en cykelskola och är därmed också intressant att undersöka. Studien avgränsas teoretiskt till att fokusera på vad som formar individer och grupper förutsättningar för mobilitet, genom det teoretiska ramverket cykelmotilitet kombinerat med en rättviselins. Detta ramverk synliggör komplexiteten i vad som formar individer och grupper mobilitetspotential och att analysera olika aktörers arbete för att främja cykling i detta ramverk, kan synliggöra hur grupper och individers potential för mobilitet påverkas av dessa aktörer.

4. Bakgrund

Detta avsnitt ämnar att ge en bakgrundsförståelse för de senare delarna i denna uppsats. Först kommer cykelns betydelse att redogöras för, sedan följer ett avsnitt om Malmö stad, med dess trafikhistoria, modernismens inflytande, cykelfrämjande arbete idag och arbete för att uppnå social hållbarhet. Efter detta följer ett avsnitt om kontexten i Lindängen som område och dess förutsättningar vad gäller mobilitet, tillsammans med en introduktion till Röda korsets cykelskola.

4.1 Varför cykla?

I takt med att städer växer och förtätas står transportsystemen inför ett antal utmaningar. Fler människor måste dela på ett begränsat utrymme. Alla medborgare, oavsett ålder eller socioekonomisk status, har rätt att röra sig fritt i städerna, och sedan 1960-talet har biltransport varit det föredragna transportsättet inom och mellan städer (Buehler & Pucher 2021a). På senare år har trafikens kapacitet, tillgänglighet och klimatfrågor lett till att det behövs mer hållbara transportsätt. Trafik- och mobilitetsmönstren i städerna måste gå mot en hållbar framtid som är mer anpassad för människor och har mindre påverkan på klimatet. Utvecklingen av cykelnätverk är ett steg i rätt riktning när det gäller utrymmeseffektiv, miljövänlig och rättvis mobilitet. Cykling minskar bullret i stadsområden och bidrar inte till utsläpp under resan. Cykling kan vara det mest tidseffektiva transportsättet i vissa delar av staden, eftersom trängselproblem på grund av kapacitetsbrist i det befintliga transportnätet gör det möjligt att resa i miljöer där bilar och kollektivtrafik inte är tillgängliga. Ökad cykling

bidrar också till förbättrad folkhälsa och en trivsam boendemiljö som förbättrar kvaliteten i staden (Malmö stad 2016).

De betydande fördelarna med ökad cykling i städerna har länge varit kända. I de flesta städer runt om i världen finns det en växande trend och konkreta initiativ för att utveckla en hållbar cykelinfrastruktur (Rérat 2019). Under det senaste decenniet har cyklingen fortsatt att växa kraftigt i våra städer och samhällen (Buehler & Pucher 2021b). Förbättrad folkhälsa, minskat klimatavtryck, minskad trafikstockning och förbättrad livskvalitet är tydliga fördelar med utbredd cykelinfrastruktur som syftar till att öka cykelns färdmedelsandel. Det är också lätt att sälja in de positiva effekterna av ökad cykling till allmänhet och politiker (Rérat 2019). Hälsöfördelarna med ökad cykling är betydande och leder till ett långt liv bland utövarna. Olika kampanjer för att öka cyklingen som riktar sig till individer betonar ofta direkt hälsoaspekterna som det mest användbara argumentet för att öka cyklingen i städer. Förutom att förbättra direkta hälsoaspekter i form av ökad fysisk aktivitet, finns det också sociala fördelar för städer, såsom förbättrad tillgänglighet, ökad rörlighet och en förbättrad stadspuls (Buehler & Pucher 2021b).

4.2 Malmö

Malmö är Sveriges tredje största stad och är geografiskt belägen i den sydvästra delen av Skåne. Invånarantalet är 362.133 (per den 31 december 2023). Det är den snabbast växande storstaden i Sverige då det mellan 2022 till 2023 var en befolkningsökning på 4756 personer eller 1,3%. Mellan 1990 och 2023 stod Malmö för drygt 36 procent av Skånes befolkningstillväxt. Malmös befolkning förväntas öka med 40.000 personer fram till 2033 (Malmö stad 2024a).

Malmö har en historia som industristad. Med industrialiseringen under 1800-talet ökade befolkningen från 4.500 år 1800 till 60.000 år 1898. Under 1900-talet utvecklades industrin och Kockums med sin varvsindustri blev den största arbetsgivaren i staden. Under den ekonomiska krisen på 1990-talet som följde efter att varvsindustrin lagts ner, förlorade 28.000 personer sina jobb i Malmö. Sedan dess har Malmö fokuserat på att bli en kunskapsstad och som en del av detta invigdes Malmö högskola (numera universitet) 1998 (Malmö stad, u.å.a).

4.3 Malmö som trafikstad

När cykeln först introducerades i Malmö i slutet av 1800-talet sågs den inte i första hand som ett transportmedel. Den var mer av ett socialt fenomen än ett snabbare transportmedel.

Cykeln var en del av den unga borgarklassens modemedvetna livsstil och cykeln var ett sätt att visa upp sig (Emanuel, 2014). Denna utveckling kom dock att ändras under den första halvan av 1900-talet då lönerna ökade och priset för att köpa en cykel sjönk. Under 1910-talet stod cykeln för cirka en tredjedel av fordonen i staden. Denna ökning av antalet cyklister på gatorna samtidigt som bilen under denna period fick en allt mer växande roll, började cykelbanor att anläggas både för cyklisternas säkerhet och för att bilarna skulle kunna ta sig fram snabbare (Emanuel, 2014; Ingmarsson, 2004).

Cyklingen i Malmö fortsatte att öka fram till slutet av 1950-talet. Kockums låg en kort bit från Södra Förstaden, där de flesta arbetarna bodde, arbetare på cykel sågs därför ofta på Malmös gator. Efter kriget såg Malmö stad potentialen i cykling och stadsbyggnadsdirektör Lindeman ville göra det möjligt för människor att cykla till arbete och skola, oavsett var i Malmö de bodde. Målet var att samla hela staden inom den planerade inre ringvägen och göra den mer centraliserad än Stockholm eller Göteborg (Emanuel, 2014). Bilen blev dock populär igen och fick ett allt större inflytande på stadsutvecklingen. Enligt Ingmarsson (2004) sågs bilen som en symbol för folkhemsprojektet under perioden och bilen var i och med det en viktig symbol för framtidens Sverige. Rivningar och breddning av motorvägar gjorde det svårt för andra transportslag, järnväg och cykel, att hävda sig i Malmö. Ett exempel på detta är Nobelvägen, en av Malmös huvudgator, där cykelbanor togs bort på 1950-talet för att ge plats åt bilar (Emanuel, 2014).

Efter denna period av åsidosättande, för att ge utrymme åt bilen fick cykeln återigen betydelse i planeringen av Malmö under slutet av 1960-talet och 1976 fick Malmö stad sin första cykelplan (Emanuel, 2014). Sedan dess går det att beskriva trafikutvecklingen i Malmö som tudelad. Där det å ena sidan i plandokument är tydligt hur cykelns potential lyfts fram, men det har samtidigt investerats i en rad storskaliga projekt där den motordrivna trafiken har stått i fokus. Exempelvis yttre ringvägen och Öresundsbron (Emanuel 2014).

4.4 Modernismen och det kvantitativa tänket kring cykelplanering

Med bakgrund i hur Malmö växte fram som trafikstad, är det viktigt att förstå hur denna historia fått implikationer för cykeln som färdmedel.

Koglin och Rye (2014) menar att det modernistiska planeringsidealet spelade en stor roll i att utveckla bilismen och 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 då antalet bilar nästan femdubblades i landet (Lundin, 2008). Det dåvarande svenska vägnätet hade svårt att hantera denna ökning, samtidigt som bilanvändare och bilproducenter fick gradvis mer inflytande (Lundin 2008). Bilismens ökade inflytande innebar grunden till den så kallade SCAFT-förordningen som innehöll rekommendationer om hur biltrafik skulle planeras för ökad trafiksäkerhet. Efter andra världskriget, med ett växande bilinnehav, blev kollisioner mellan cyklister och fotgängare och bilar ett problem i många svenska städer (Koglin & Rye 2014).

I SCAFT ingick separering av transportslag och differentiering av hastigheter inom städerna. Detta fick en enorm inverkan på stads- och transportplaneringen. Det är ett teoretiskt tänkande som har format våra urbana transportsystem, och på grund av dess betoning på segregering av transportsätt i byggandet av transportinfrastruktur, lades ett stort fokus på motorfordonet och uteslöt cykling (Koglin & Rye 2014).

Samma författare menar att det går att dra slutsatsen att konceptet med den moderna staden med moderna transporter, tillsammans med den teoretiska utvecklingen av transportplaneringsforskningen, underlättade tillväxten av biltransporter i städer.

Den modernistiska planeringens inflytande kan ses i bostadsområden som byggdes på 1960-, 1970- och 1980-talen, många under det så kallade miljonprogrammet som än idag står för en stor del av bostadsbeståndet (Lundin 2008). Liknande planeringsidéer är enligt Koglin & Rye (2014) fortfarande aktiva inom transport- och stadsplanering. Den tekniska utveckling som ligger till grund för det modernistiska tänkandet har påverkat utvecklingen av teorier och metoder för transportplanering, vilket leder till en fortsatt marginalisering av icke-tekniska transportsätt som cykeln (Koglin & Rye 2014).

Gartner (2016) menar att detta går att se genom att planerare idag kan ses behandla cykelinfrastruktur som ett teknokratiskt problem, där lösningar per definition finns i infrastrukturens genomförande. Tillhandahållande av cykelinfrastruktur ses som en nödvändig del av omställningen av transportinfrastrukturen för en ekonomi med låga koldioxidutsläpp, men ställer också till problem. Problemen med teknokratiska metoder är enligt Gartner (2016) tvåfaldiga. För det första tenderar detta synsätt att homogenisera dem som infrastrukturen riktar sig till. Sociala aktörer i sin egen rätt, med förmåga till deltagande och självbestämmande, förvandlas till passiva mottagare genom sin förmodade vilja att använda infrastrukturen. Även om god design kan skapa en önskan hos vissa, är den andra dimensionen av svårigheter som skapas genom att enbart hänvisa till användarna av infrastruktur, förbises dem som görs till icke-användare (Gartner 2016).

Även om många städer idag är mer progressiva vad gäller cykelplanering menar Gartner (2016) att det interventionistiska synsätt på transportplanering som dominerar bland dessa, innefattar en logik som saknar en djup förståelse för den ”mångfacetterade komplexiteten i platsspecifika miljöer och underskattar, i likhet med teknokratiska perspektiv, samhällets heterogenitet” (Gartner, 2016: s.382). När den interventionistiska logiken tillämpas på utformningen av cykelinfrastruktur, inklusive de mjuka infrastrukturerna för utbildning och kompetensutveckling, nedvärderas den faktiska cykelpraktiken, genom betoning av värdet i förhållande till andra mål. Endast genom sitt bidrag till andra, externa mål blir cyklingen värdefull (Gartner 2016).

Detta har som tidigare beskrivits implikationer på hur vi tänker kring satsningar på cykelinfrastruktur idag, exempel på detta är att i samhällsekonomiska beräkningsmodeller blir cykelsatsningar som kostar mycket ofta olönsamma (Trafikverket & Nationella cykelrådet 2021). Istället behöver fördelarna med cykling som inte ses i dessa analyser bör lyftas fram, som bättre folkhälsa och miljöförbättringar. Politisk vilja och enighet är avgörande för framtida investeringar i hållbar transportutveckling som är långsiktigt hållbara (Trafikverket & Nationella cykelrådet 2021).

4.5 Malmös arbete med cykelfrågor idag

Som tidigare nämnt är Malmö en stad där cykeln fått en framträdande roll i planeringsdokument. Idag lyfts även staden fram för dess framgångsrika cykelplanering.

Cykelfrämjandet har varje år, sedan ett antal år tillbaka, utvärderat och rankat hur kommuner arbetar med cykelfrågor, i denna rankning har Malmö fyra gånger slutat på första plats (Cykelfrämjandet, 2019). 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 80% av de tillfrågade cyklisterna i Malmö att de instämmer eller instämmer helt med påståendet ”Min kommun är generellt sett en bra cykelkommun”. Ytterligare 10% svarade varken eller, och endast 7 respektive 3% att de inte instämmer eller inte instämmer alls. Resultatet innebar att Malmö var den kommun i kategorin ”Storstäder” där cyklisterna var som mest nöjda med sin hemkommun och femte totalt sett. Detta går att jämföra med kategorin ”Stora kommuner”, vilken Malmö ingår i, där 50% av de tillfrågade instämmer eller instämmer helt med samma påstående (Cykelfrämjandet, 2023).

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).

Den riktning som Malmö stad pekar ut för sin utveckling av mobiliteten är tydlig. Malmö stad beskriver i sin trafik- och mobilitetsplan (2016) viljan att öka tillgängligheten i staden, där förväntad befolkningsökning ställer krav på nyttjandet av det offentliga rummet. Många väljer att bo i Malmö och staden förväntas nå en halv miljon invånare till år 2050. Konsekvenser av arbetet med trafik- och mobilitetsplanen förväntas leda till miljömässiga, sociala och samhällsekonomiska vinster. “Gång cykel och kollektivtrafik är det självklara valet för de som bor, arbetar eller vistas i Malmö. Detta utgör tillsammans med effektiva godstransporter och en miljöanpassad biltrafik grunden i den täta och hållbara stadens transportsystem. Ett transportsystem anpassat till människan och för staden” (Malmö stad 2016).

För morgondagens hållbara transporter krävs det att traditionella metoder kombineras med nya, innovativa tillvägagångssätt. Ett tillgängligt och mer attraktivt Malmö för fler ska vara slutmålet för transport inom Malmö stad. Det ska skapa bättre levnadsvillkor för invånarna

och skapa bättre kopplingar inom staden (Malmö stad 2016). Malmös ambition är att vara en cykelstad som är globalt erkänd för sina satsningar inom detta hållbara trafikslag.

Kombinationen av förändrade resvanor och utökad kapacitet på cykelvägar ska ta Malmö mot sitt mål. Det ska vara enkelt, tryggt och säkert att cykla i Malmö, och alla invånare ska få ta del av denna frihet. Målbilden för Malmöbornas resor ska följa färdmedelsfördelningen med ökning av cykelandelar från 22 % år 2013 till 30 % år 2030 (Malmö stad 2016).

Vidare innefattar stadens vision som cykelstad att alla Malmöbor med demokrati som ledord ska ha rätt att cykla. Detta innefattar bland annat att alla människor ska ha rätt till rörelse och möjlighet att ta del av staden genom möjligheten att lära sig cykla, ha tillgång till en cykel när man behöver och en säker cykelväg samt parkering och servicemöjligheter (Malmö stad 2024b). Visionen är att alla Malmöbor ska ha rätt att cykla och ta del av alla alla fördelar som cykeln som färdmedel medför.

Malmö stad genomför ett antal projekt för att nå dessa mål och uppnå den vision man har tagit fram. En satsning är bland annat på konceptet supercykelvägar (Malmö stad 2020), som är högkvalitativa pendlingsvägar för cykel. Detta är ett koncept som bygger vidare på Region Skånes koncept för supercykelvägar, där Region Skånes (2019b) koncept bygger på stråk mellan orter som är cirka 5-20 km långa. Till skillnad från detta är Malmös applicering istället inom staden, med koppling vidare till de regionala stråken. Supercykelvägar är pendlingsvägar mellan bostadsområden och arbetsplatser med anslutning till viktiga målpunkter. Dessa pendlingsvägar ska karaktäriseras av tillgänglighet, där en god sammankoppling till det övriga cykelnätverket är prioriterat. De ska dimensioneras för hastigheter som är mellan 25-35 km/h och bredden på cykelvägen ska ge möjlighet till cykling i varierande tempo. Cykelvägen ska vara gen och höjdskillnader ska minimeras, samtidigt som den ska vara prioriterad både vid korsningspunkter och vid drift och underhåll. Dessutom ska stråken ha en tydlig identitet och vara tydligt skyltade och gestaltade (Malmö stad 2020).

Förutom detta arbetar Malmö stad brett med att bygga ut det vanliga cykelvägnätet, bland annat med en satsning på enkelriktade cykelbanor i innerstaden. En annan satsning är på hyrcykelsystemet malmö by bike, där det erbjuds cirka 100 stationer med cirka 1000 cyklar som är utspridda över staden och andra åtgärder såsom servicestationer och cykelparkering i koppling till kollektivtrafik (Malmö Stad 2024b).

4.6 Malmö stads arbete med social hållbarhet

Malmöns största utmaning inom den sociala hållbarhetsdimensionen är den ojämlikhet som finns i staden. Det utmärkande för Malmö är att utsatta grupper utgör en större del av befolkningen som exempelvis nyanlända i skolan och att situationen rörande arbetslöshet är större i Malmö. Detta innebär att utmaningarna blir större i Malmö. (Malmö Stad 2020b). Den sociala dimensionen i Malmö stads arbete för en förbättrad mobilitet utgår från den så kallade malmökommissionens (2013) arbete med att ta fram riktlinjer och specifika åtgärder som behövs för att skapa ett malmö som är mer jämlikt och långsiktigt socialt hållbart (Malmö stad 2016).

Malmökommissionens slutrapport (2013) innefattar 24 mål och 72 åtgärder för att nå ett socialt hållbart samhälle. Två övergripande rekommendationer presenteras. Den första innebär att skapa en social investeringspolitik, genom sociala investeringsfonder, för att rikta insatser och utjämna skillnader i levnadsvillkor. Den andra är att förändra processerna som finns i Malmö stad genom att förändra arbetssätt så de blir mer demokratiska.

Malmökommissionens rapport uttrycker tydligt att den fysiska miljön är sammanlänkad med ojämlikheter i hälsa och det är viktigt att arbeta mot en hållbar stadsutveckling, för en integrerad stad med ökad jämlikhet. I detta är en strategi att omvandla fysiska barriärer mellan områden till platser som är sammanlänkade (Malmökommissionen 2013). Ett exempel på detta är projektet Amiralstaden, ett samlingsnamn för utvecklingen av områden runt station Rosengård som drivs av en aktiv medborgardialog, med målet att sudda ut fysiska som mentala barriärer för att sammanlänka staden (Andersson 2016). Malmökommissionens rapport (2013) klagör att ett styrsystem som är rådande i staden innefattar ekonomisk tillväxt som huvudfokus och därmed den ekonomiska hållbarheten. Kommissionen rekommenderar att tankar om sociala investeringar bör ges utrymme, eftersom sociala investeringar inte ses som investeringar utan som kostnader som avleder från den ekonomiska tillväxten.

4.7 Lindängen

Denna uppsats avgränsas geografiskt till området Lindängen och för att förstå hur olika aktörer arbetar med att främja cykeln i Lindängen, är det viktigt att förstå den geografiska kontexten studien utspelar sig i.

Lindängen är ett område i södra Malmö (se figur 1) som ingår i stadsdelen Fosie. Lindängen är beläget cirka 7,5 kilometer från centrala Malmö och det bor cirka 7000 personer i området. Lindängen är en del av ett större område söder om Inre Ringvägen, mellan Trelleborgsvägen, järnvägen mot Trelleborg och Ystad samt yttre ringvägen, som också består av Almvik och villaområdet Kastanjegården. Öster om Lindängen ligger Fosieby med Fosie kyrka.

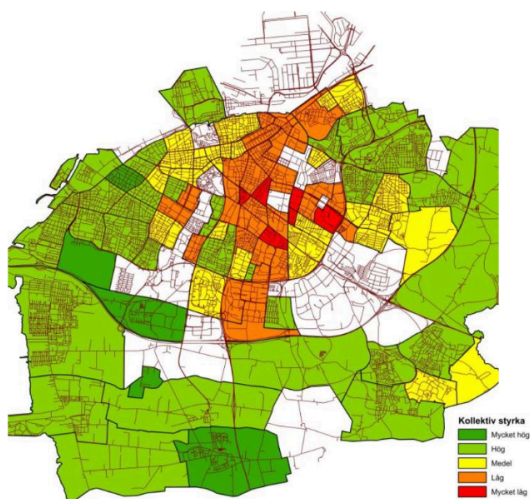


Figur 1: Lindängens position i Malmö inringad i rött (Skanby 2014 s.9).

I generalplanen från 1966 hade större delen av marken i Lindängen avsatts för flerbostadshus. Lindängen kom därefter att byggas ut i flera etapper. 1967 och 1968 upprättades stadsplaner för olika delar av området. Det var just under slutet på 1960-talet och början på 1970-talet som större delen av stadsdelen byggdes. Områdets byggnation följde de karakteristiska modernistiska planeringsnormer som gällde under tidsperioden, vilket inkluderar tidigare nämnda SCAFT. Området har en tydlig trafikseparering med fokus på bilismen. Lindängen är helt trafikseparerat och bilarna leds in i området via Munkhättegatan och Eriksfältsgatan, som tillsammans bildar en U-form runt bebyggelsen. Från denna leder säckgator in i bostadsområdena. P-platser finns längs gator och i underjordiska garage. Cykel- och gångbanor leder genom området till de angränsande områdena utanför den u-formade ringleden via planskilda korsningar. (Riksantikvarieämbetet u.å).

Även om andelen arbetslösa nästan går att likställa med Malmös befolkning i stort, ligger medelinkomsten för en anställd person från Lindängen under 70 procent av Malmös genomsnitt. Nästan hälften av befolkningen (43%) är andra generationens invandrare födda i Sverige (Malmö stad 2024a, u.å.b). De boende i området kommer främst från Irak, Syrien, Polen, Danmark och forna Jugoslavien, men det finns även familjer från andra arabisktalande länder som Libanon, Palestina och Iran (Malmö stad u.å.b). Trots att det finns två kommunala grundskolor, flera förskolor, vårdcentral, tandvård, apotek, matbutiker, bibliotek, amfiteater och utomhusbad, sociala mötesplatser som kan betraktas som viktiga sociala funktioner i stadsdelen, ansåg nästan 60 procent av invånarna att utomhusmiljön i stadsdelen var otrygg (Montelius & Rosander 2018). Den svenska polismyndigheten betraktar Lindängen som ett av de tolv mest socialt utsatta områdena i landet där det finns en hög arbetslöshet, kriminalitet, låg utbildningsnivå och dålig hälsa på grund av dåliga sociala förhållanden och riskfyllda hälsobeteenden bland invånarna (Polismyndigheten 2023). Baserat på detta menar Malmberg & Clark (2021) att det ur ett socioekonomiskt perspektiv går att tala om området som socialt utsatt.

Malmö stad genomförde 2012 en områdesundersökning för att mäta de olika stadsdelarnas kollektiva styrka. Denna kollektiva styrka avser i vilken utsträckning invånarna i området som undersöks har förmåga och vilja att skapa och upprätthålla gemensamma normer samt vilken tillit till andra medmänniskor och myndigheter som finns. Nivån på den kollektiva styrkan i ett område anses vara en viktig faktor för att förstå skillnader i otrygghet mellan områden. Två mått på kollektiv styrka användes i undersökningen av Malmö 2012: social sammanhållning och tillit samt informell social kontroll (Ivert et al, 2013). I denna undersökning placerades Lindängen i kategorin låg kollektiv styrka.



Figur 2: Karta över Malmö som visar kollektiv styrka i olika områden i staden (Ivert et al 2013; Wennberg et al. 2018 s.26).

Lindängen uppvisar också sämre villkor utifrån ett perspektiv om geografisk tillgänglighet till viktiga målpunkter i vardagen (Robertson et al 2018). Med cykel som färdmedel, uppvisar området en något sämre tillgänglighet till 12 viktiga målpunkter som invånarna kan behöva nå i sin vardag än majoriteten av övriga områden i Malmö, där det större området Fosie uppvisar en generellt sämre tillgänglighet främst till gymnasieskolor och till resecentrum (Robertson et al 2018).

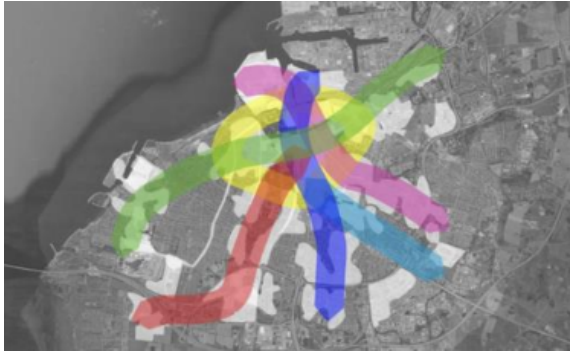
I jämförelse med Malmö som helhet uppvisar stadsdelen Fosie där Lindängen ingår, en lägre procentuell andel cyklister som del av det totala färdmedelsvalet. Den målbild som staden har för området fram till 2030 är att 25 procent av resorna ska ske med cykel, jämfört med 18 procent som var färdmedelsandelen 2013 (Malmö stad 2016). Idag ligger dock enligt den senaste resvaneundersökningen cykelns färdmedelsandel lägre än 2013, då den sjunkit till 14 procent (Region Skåne 2019).

4.8 Framtidens Lindängen

För att förbättra den sociala hållbarheten och för att göra Lindängen till en attraktiv att bo och leva planeras ett antal åtgärder från Malmö stads sida. I Malmös översiktsplan (2023) beskrivs bland annat hur området ska utvecklas mobilitetsmässigt. Lindängen planeras få bättre förbindelser med resten av Malmö med den redan trafikerade MalmöExpressen linje 8 och busslinje 2, som även den planeras bli en expressbusslinje. Munkhättegatan och Eriksfältsgatan byggs om för att rymma nya och längre bussar.

Lindängen planeras även få nya cykelvägar, förbättrade gångvägar och tryggare och säkrare gångbanor. Man tittar också på olika sätt att göra gatumiljön grönare genom att öka antalet gatuträd och planteringar. På sikt talas även om att de identifierade större infrastrukturbarriärerna i form av Kontinentalbanan, inre ringvägen samt Trelleborgsvägen på olika sätt ska överbryggas. För att bättre koppla ihop området med övriga staden (Malmö stad 2023).

Lindängen är ett område som identifierats i en behovsanalys inför arbetet med supercykelvägar i Malmö. Det planeras därför för ett stråk (blå stråk i figur 3) som har sin utgångspunkt i Lindängen, för att sedan gå norrut genom staden med slutpunkt Nyhamnen vid Malmö Centralstation (Malmö stad 2020).



Figur 3, Planerade dragningar för supercykelstråk i Malmö (Malmö stad 2020).

4.9 Röda Korset

Röda Korset finns runt om i Sverige för att hjälpa människor i utsatta situationer. Deras fokus är bland annat att finnas på plats med stöd och trygghet när krisen slår till, att dela ut mat och kläder när pengarna inte räcker, att bistå med läxhjälp och skapa mötesplatser (Röda korset u.å.). I Lindängen bedriver Röda Korset verksamhet vid framtidens hus i Lindängen Centrum. Där ingår bland annat cykelskolan Lindängen. Denna cykelskola har varit igång sedan 2013 och är värd till vuxna och framförallt kvinnor. Cykelskolan anordnar två kurser varje år, en på hösten och en på våren. Kursen pågår under fem veckor, vid sammanlagt tio tillfällen och teori blandas med praktik. Vid slutet av kursen erhåller deltagarna ett intyg om att de kan cykla (Röda Korset u.å.).

5.Tidigare forskning

Detta kapitel kommer att presentera tidigare forskning inom fältet, som är relevant för de frågeställningar och det syfte som denna uppsats utgår från.

Kapitlet är uppdelat i tre delar. Den första delen presenterar hur den sociala rättvisan i svensk transportplanering ser ut med en utblick i världen. Den andra delen presenterar tidigare forskning om mobilitet i socialt utsatta områden och den tredje delen beskriver hur begreppet

cykelmotilitet används för att förstå hur individers mobilitetspotential eller förutsättningar för mobilitet formas.

5.1 Social rättvisa i transportplanering

För att förstå hur sättet som svensk transportplanering fungerar idag påverkar boende i socialt utsatta områden är det nödvändigt att titta på hur tankar om social rättvisa tar sig uttryck. Social rättvisa som begrepp kan enligt Joelsson et al (2021) ses som en förlängning av argumentet att forskning om social ojämlikhet börjar med ett fokus på hur makt och resurser är ojämnt fördelade och handlar om de filosofiska grunder som de åtgärder som sedan föreslås behöver bygga på.

Enligt Henriksson och Lindkvist (2020) handlar till exempel införlivandet av ett rättviseperspektiv i svensk transportplanering “inte om att fördela resurser lika mellan olika grupper, utan om att omfördela resurser till de grupper i samhället som har minst råd” (Henriksson & Lindkvist 2020 s.14). Vidare menar författarna att svensk transportplanering i allmänhet utgår ifrån ett distributivt rättviseperspektiv, vilket "bygger på antagandet att sociala förmåner ska komma alla samhällsmedborgare till del på lika villkor, att förmånerna är universella och att majoriteten frivilligt kommer att stödja utbetalningen av förmåner" (Henriksson & Lindkvist 2020 s.15). I praktiken leder dock detta synsätt till att utsatta och marginaliserade grupper missgynnas, exempelvis genom att alla människor oavsett inkomst, betalar samma pris för kollektivtrafik (Henriksson & Lindkvist 2020).

Joelsson et al (2021) menar att transportforskningen ofta har varit kvantitativt inriktad, med fokus på behov och förutsättningar för pendling, fritids-och affärsresor, och utgått från att det finns en universell individ, en ideal och typisk resenär. Denna könsneutrala form har kritiserats för att dölja skillnader i villkor och omständigheter eller levda erfarenheter mellan exempelvis män och kvinnor.

Detta menar Wennberg et al (2018) har risker som får konsekvenser för människor i socialt utsatta områdens möjlighet till en rättvis mobilitet. De menar att om planerare osynliggör olika gruppers mobilitet finns det en risk för friktion mellan planerarnas normer och idéer om hållbar mobilitet och dessa gruppers mobilitetsnormer. Ett exempel på detta är att dialogen med kvinnor i förorterna kan misslyckas eftersom planerarnas förväntningar inte stämmer

överens med de ambitioner som kvinnorna uttrycker. De menar att planerare tenderar att gynna planer som betonar visioner om cykling och gröna stadsmiljöer, vilket är kännetecknande för stadsplanering i stadskärnor. För kvinnor som bor i socialt utsatta områden anses körkort och tillgång till bil vara viktigt för den dagliga rörligheten och tillgängligheten. Om dessa behov som ligger som grund för dessa ambitioner inte hörsammas eller tolkas, kommer inte miljöer och tjänster som tillgodoser dessa kvinnors behov och ambitioner att kunna utvecklas (Wennberg et al 2018).

Titheridge et al (2014) diskuterar hur olika teorier om social rättvisa kan undersöka förhållandet mellan ojämlikhet i transportsektorn och fattigdom ur ett rättviseperspektiv. Deras fokus ligger på rättvis tillgång och de menar att de största insatserna i många fall bör riktas mot de mest missgynnade grupperna i samhället. Analysen av social rättvisa tenderar att vara mer diskursiv än reseanalysen, eftersom social rättvisa också omfattar styrningen av transportrelaterade policyer och de politiska ideal som driver en viss utveckling. Teorier kring social rättvisa kan användas för att analysera effekterna av transporter och planering av transportsystemet (Titheridge et al., 2014). I sådana studier konstateras det enligt Joelsson et al (2021) att socialt missgynnade områden drabbas oproportionerligt hårt av olyckor och föroreningar, vilket bidrar till att förvärra den sociala orättvisan för utsatta grupper.

Titheridge et al (2014) hävdar även att kvantitativa indikatorer inte fullt ut kan fånga den sociala dimensionen av infrastrukturinvesteringar. Kvalitativ forskning som utvecklar kvalitativa indikatorer för att analysera transportrelaterade ojämlikheter kan jämföras med den större transport- och infrastrukturutvecklingen, som traditionellt förlitar sig på lönsamhetsmått som ett sätt att väga nyttor och kostnader i olika projekt. Titheridge et al (2014) menar även att tåg- och cykelresor är vanligare i grupper med hög inkomst i Storbritannien. Bilanvändning gör det möjligt för familjer att resa tillsammans eftersom kostnaden per resa är relativt låg. Dock utgör de löpande kostnaderna för en bil, exempelvis skatt och försäkring, en betydande kostnad som kan vara problematisk för låginkomsttagare. På samma sätt är det också svårt att få tillgång till rabatterade priser i kollektivtrafiken, eftersom månadskort för pendlare vanligtvis betalas på en gång. Detta gör att låginkomsttagare är mer benägna att köpa enkelbiljetter, vilket leder till ekonomisk börda. Information om de lägsta priserna och olika rabatter finns ofta tillgängliga online, men de grupper som drar mest nytta av dessa rabatter kan exkluderas från dessa på grund av kostnader för internetanvändning (Titheridge et al. 2014). I Storbritannien menar Titheridge

et al (2014) att personer med utomeuropeiskt ursprung, kvinnor, äldre, studenter och arbetslösa är särskilt utsatta gällande förutsättningar för mobilitet. Socialt utsatta områden kännetecknas dessutom ofta av byggda miljöer av dålig kvalitet, inklusive gamla hus, närhet till huvudvägar, tung trafik, buller och avgaser (Titheridge et al. 2014).

5.2 Mobilitet i socialt utsatta områden

Wennberg et al (2018) har i en studie undersökt potentialen av så kallade delade mobilitetstjänster i Rosengård. De menar att tillgängligheten till vardagliga aktiviteter är i Sverige och många andra länder ojämnt fördelad mellan områden och grupper. Detta är ofta påtagligt inom en stad. Författarna menar att Malmö stad uppvisar god tillgänglighet med gång, cykel och kollektivtrafik generellt och ett relativt bra utbud av delade mobilitetstjänster i form av bilpooler och låncyklar i vissa delar av staden, ofta centrala områden med god socioekonomisk status. I flera så kallade socialt utsatta områden, däribland Rosengård som är fallet som studeras, uppvisar däremot sämre tillgänglighet. Samtidigt har dessa utsatta områden lägre bilinnehav än andra områden. I socialt utsatta områden finns det således en potential för hållbart resande som det fokuserats på i relativt liten utsträckning och där delade mobilitetstjänster som exempelvis bilpooler, låncykelsystem och samåkningstjänster kan vara ett sätt att bibehålla ett lågt bilinnehav men med samtidigt god tillgänglighet. Något som Wennberg et al (2018) lyfter kan främja jämlikhet och inkludering. Områden i staden och grupper med god socioekonomisk status har generellt bättre tillgänglighet och bidrar också till högre mobilitet med negativ inverkan på de långsiktiga hållbarhetsmålen för transportsektorn. När satsningar på nya hållbara koncept för transporter görs, exempelvis olika typer av delade mobilitetstjänster, riktas dessa nästan uteslutande mot dessa redan privilegierade områden och grupper. Den ojämlika fördelningen av såväl tillgänglighet som framtidsinriktade satsningar förstärks därmed (Wennberg et al. 2018).

De mobilitetsresurser som Wennberg et al (2018) utifrån litteraturen anser kan vara aktuella för boende i socialt utsatta områden är följande:

- Körkortsinnehav och bilinnehav – lägre körkortsinnehav och bilinnehav kan till viss del förklara att utlandsfödda, särskilt utlandsfödda kvinnor som har låg utbildningsnivå, gör kortare och färre resor.

- Tillgång till alternativ till bilen – boende i socialt utsatta områden är genom lägre tillgång till bil, mer beroende av alternativ till bilen, som cykling och kollektivtrafik.
- Cykelkunskap – En stor andel utlandsfödda kan inte cykla, cirka 5% av män och 35% av kvinnor enligt Lewin et al (2006).
- Specifik resefterfrågan – Utlandsfödda arbetar oftare på obekväma arbetstider i jämförelse med inrikes födda och har därför andra resbehov än majoriteten av samhället.
- Utbildningsnivå – har betydelse för delaktighet och inkludering i samhället då det är grunden för inkomst genom förvärvsarbete.
- Hur länge man bott i Sverige – flera studier visar enligt Wennberg et al (2018) att hur länge en individ varit bosatt i Sverige, är styrande för mobiliteten. Exempelvis genom kännedom om transportsystemet, bättre ekonomiska förutsättningar och bättre kunskap i svenska.
- Trygghet i transportsystemet – Kvinnor, utlandsfödda och äldre känner större otrygghet i transportsystemet, vilket leder till en begränsning i resande.
- Sociala nätverk – styrs bland annat av hushållets sammansättning och innebär att man kan ta hjälp av personer i sin närhet för att förbättra sin mobilitet, exempelvis genom utlåning av fordon och skjutsning.
- Livsfas – kan kopplas till ålder och innebär exempelvis att hushåll med barn i större utsträckning använder bilen än hushåll utan barn och att äldre hamnar i en ny livsfas utan pendlingsresor efter pensionen.
- Värderingar – och attityder i förhållande till mobilitet ser olika ut för individer, men likheter och skillnader kan också ses statistiskt mellan grupper, som att kvinnor som grupp värderar hållbarhet och miljö högre i jämförelse med män.

- Strukturella och kulturella förutsättningar i samhället – Att män och kvinnor har olika förväntningar att utföra vissa uppgifter och anta olika roller. Exempelvis när det gäller att skjutsa familjemedlemmar och ta ett arbete nära barnen och hemmet.
- Vanor – formas under barndomen där resvanor som tidigt formas lägger grunden för resvanor resten av livet. Detta går att se i studier som visar att barn som i ung ålder cyklar och går också är mer fysiskt aktiva när de blir vuxna. (Yang et al., 2014; Wennberg et al., 2018). Likväl är en vana till biltillgång något som formar äldre personers mobilitet.

Olika förutsättningar samspekar där ålder, utbildningsnivå, etnicitet och kön tillsammans bidrar till utsatthet. Wennberg et al (2018) menar att både inrikesfödda och utrikesfödda kvinnor kan känna otrygghet i kollektivtrafiken, men på grund av eventuella religiösa uttryck och etnicitet får utrikesfödda kvinnor en extra dimension av utsatthet. Inrikesfödda och utrikesfödda män med låg inkomst kan ha lågt bilinnehav och svårt att ta sig till vissa arbetsplatser låginkomstgrupper kan ha lågt bilinnehav och därmed svårt att nå vissa arbetsplatser, men genom diskrimineringen på arbetsmarknaden kan utrikesfödda män lida av en extra dimension av utsatthet (Wennberg et al., 2018).

5.3 Applicering av cykelmotilitet

Hamidi (2021) har genomfört en studie där ramverket cykelmotilitet, som innefattar individens mobilitetskapital eller förutsättningar för mobilitet, utvecklats från början av Kaufmann et al (2004) används tillsammans med Frasers (2009) rättviselins, där hon identifierar tre rättviseperspektiv som är relationella: fördelning, erkännande och representation. Hamidi (2021) menar att de positiva effekterna av cykling inte kan förverkligas om det inte finns inkluderande policys som förbättrar möjligheterna till cykling för alla i samhället och som effektivt ökar cyklingen. En mer omfattande förståelse av de faktorer som formar individens potential att cykla och hur de varierar mellan olika sociala grupper menar Hamidi (2021) kan ge värdefulla insikter som stöd för att utforma en politik som kan göra cykling tillgänglig för fler olika grupper i samhället. Med hjälp av motilitetsramverket undersöks ojämlikheterna i förutsättningar för mobilitet med cykel, bland individer som bor i kommunerna Göteborg och Malmö i Sverige. Som tidigare nämnt används Nancy Frasers tredimensionella rättviselins för att undersöka kopplingarna mellan

sociala grupper skillnader i fråga om cykelmotilitet och källor till orättvisa i cykelpraxis och politik. Resultaten visar att ålder och inkomst är förknippade med betydande variationer i alla tre dimensioner av cykelmotilitet (tillgångsportfölj, kompetens och appropriering). Dessutom kan de betydande ojämlikheter som observeras bland de sociala grupperna när det gäller indikatorer för cykelmotilitet spåras till bredare orättvisor i samhället - felaktig fördelning, felaktigt erkännande och felaktig representation. Hamidi (2021) hävdar att rättvisa när det gäller cykelmotilitet kräver att man erkänner mångfalden av behov och preferenser, omfördelar cykelrelaterade resurser och inkluderar fler röster i planering och beslutsfattande.

6. Teori

Denna uppsats kommer att utgå ifrån Hamidis (2023) användning av Kaufmanns (2004) motilitetsramverk sammankopplat med Frasers (2009) rättviselins för att på så sätt kunna bilda ett ramverk som kan användas för analys av Malmö stad och Röda korsets förhållningssätt och arbete med att främja cykeln som färdmedel i ett socialt utsatt område som Lindängen.

6.1 Cykelmotilitet

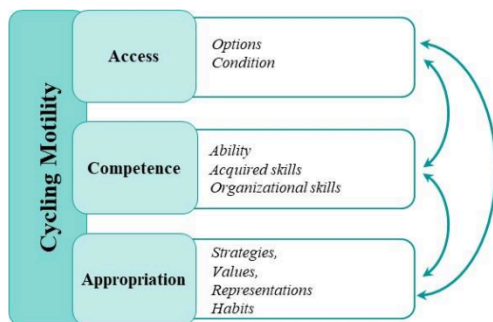
Cykelmotilitet grundar sig i Bourdieus ramverk om kapital. Bourdieu (1986, 1987) föreslog ett omfattande ramverk för att förstå maktdynamiken i samhället baserat på erkännandet av olika former av kapital. Enligt detta ramverk är en individs makt och status i samhället kopplad till de olika former av kapital som individen besitter, snarare än inkomstbaserad social klass. Med andra ord utvidgade Bourdieu (1986, 1987) begreppet till att omfatta icke-materiella former utöver de traditionella materiella och ekonomiska formerna. Detta perspektiv omfattar kapital som en potentiell kapacitet som genom de egenskaper som kan bidra till vinst, genom ägarens auktoritet och makt (Bourdieu, 1986, 1987). Ur denna synvinkel kan kapital anta olika former och förändras från en form till en annan.

Utifrån denna mer nyanserade syn på kapital konceptualiseras individers mobilitetspotential och deras förmåga att förflytta sig för att vinna sociala fördelar som "mobilitetskapital" eller

"motilitet" (Kaufmann, 2014). Det finns två skäl till att mobilitet ses som en form av kapital som individer besitter snarare än en praktik. Mobilitet är en viktig resurs i dagens samhälle, där skillnader i mobilitet skapar eller reproducerar ojämlikheter i städer. Mobilitetens bidrag till social integration och uteslutning visar hur rörlighet, liksom andra former av kapital (ekonomiskt, socialt och kulturellt), kan fungera som en källa till social differentiering (Hamidi 2023).

Individens potentiella mobilitet, den dematerialiserade rörligheten, gör att de kan få en fördel i samhället. Detta beror på att mobilitet, liksom olika former av ekonomiskt, socialt och kulturellt kapital, kan ackumuleras eller bytas ut mot andra former av resurser. Medan individuella skillnader i ekonomiskt, kulturellt och socialt kapital representerar hierarkisk social status, kan skillnader i motilitet beskrivas som både vertikala och horisontella på grund av dess dubbla karaktär av att vara både rumslig och social på samma gång (Kaufmann et al 2004).

Som figur 4 nedan illustrerar, kan de element som formar förutsättningar för mobilitet med cykel identifieras längs tre dimensioner: tillgångsportfölj eller de sociala villkoren för tillgång. Kompetens, eller de kunskaper och färdigheter som krävs för att använda motiliteten. Appropriering och mobilitetsaspirationer, faktisk användning av sin cykelmotilitet som gör det möjligt för användarna att förverkliga dessa ambitioner (Flamm & Kaufmann 2006).



Figur 4, Cykelmotilitet visualiserat, (Hamidi 2023 s.39)

Motilitetsramverket underlättar en konceptualisering av potentialen för cykling genom att identifiera underliggande faktorer och dimensioner som definierar en individs (eller grupp)s motilitet i förhållande till cykling.

Med utgångspunkt i detta ramverk kan cykelmotilitet beskrivas med hjälp av de tre dimensionerna tillgång, kompetens och appropriering, dessa beskrivs nedan mer utförligt.

Tillgångsdimensionen av cykelmotilitet står för utbudet av möjliga mobilitetsresurser på individnivå beroende på plats, tid och andra kontextuella förhållanden. Cykelrelaterade alternativ omfattar fysiska och virtuella verktyg som är viktiga för att använda en cykel. Både kvaliteten och kvantiteten på tillgången till en cykel (privat eller hyrcykel) är viktig. Utvecklingen av informations- och kommunikationsteknik har också gjort smartphones och internetbaserade tjänster till relevanta mobilitetsrelaterade resurser (Kaufmann et al, 2018).

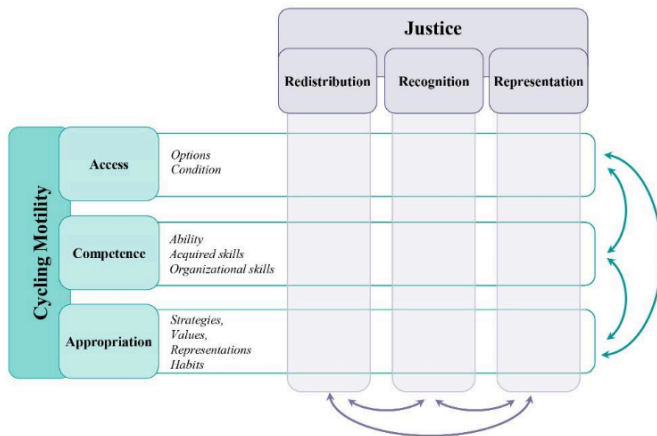
Kompetensdimensionen omfattar tre typer av faktorer som rör en individs fysiska förmåga, förvärvade kunskaper och organisatoriska färdigheter. I samband med cykling är betydelsen av fysisk hälsa och cykelfärdigheter för individers potential att cykla som tidigare nämnt i denna uppsats viktiga (Hamidi 2023).

Appropriering, som är nära kopplad till individers uppfattningar, kan påverka deras potential för cykling. Individers inställning till cykling som ett dagligt transportsätt kan bero på deras strategier, representation, värderingar och cykelvanor. I allmänhet kan en lång rad aspekter som rör restid, säkerhet, väder och komfort påverka antagandet om huruvida cykling är ett lämpligt färd sätt eller inte. Dessa aspekter kan uppfattas på olika sätt av olika individer, vilket i sin tur påverkar deras upplevelse av cykling och därmed understryker den subjektiva karaktären hos denna dimension. Utöver en individs värderingar och föreställningar påverkar dessutom kollektiva normer och värderingar hur cykling uppfattas i olika sociala miljöer (Hamidi 2023).

6.2 Cykelmotilitet & rättvisa

Fraser (2009, 2013) kategoriserar olika former av orättvisor utifrån sina socioekonomiska rötter och menar att orättvisor vanligtvis är en produkt av en komplex sammanflätning av kulturella krafter, ekonomiska strukturer och samhällets politiska konstitution. Hon lägger fram ett utvidgat rättvisebegrepp som omfattar fördelning, erkännande och deltagande/representation som tre distinkta dimensioner av rättvisa. Genom Frasers analytiska lins innebär diskussionen om hur rättvisa kan se ut i relation till mobilitet och cykling att man identifierar och utmanar relaterade orättvisor som hindrar jämlikt deltagande

i samhället. Rörelserelaterade orättvisor kan vara kopplade till ekonomiska, kulturella och politiska strukturer och kan ta sig tre uttryck: felaktig fördelning, felaktigt erkännande och felaktig representation (Fraser 2009).



Figur 5, Cykelmotilitet och rättviseperspektivet visualiserat (Hamidi 2023 s.50).

När det gäller motilitet kan en felaktig fördelning av ekonomiska och materiella resurser begränsa individers möjligheter att använda transportsätt eller mobilitetstjänster. Mobilitetsrelaterad materiell infrastruktur och icke-materiella resurser som fysiska och virtuella verktyg och tjänster, formar individers tillgångsportföljer och deras möjligheter till cykelrelaterad rörlighet. Att tillämpa omfördelningsperspektivet på cykelmotilitetens tillgångsdimension, skulle innebära att samhällets ekonomiska struktur och fördelningen av cykelrelaterad infrastruktur, såsom cykelvägar och cykeluthyrningstjänster, inte bör utgöra hinder för individer eller grupper tillgång till cykling. För att kunna utnyttja cykling behöver individer en viss nivå av ekonomiska eller andra relevanta resurser för att utveckla och upprätthålla en grundläggande nivå av fysisk kapacitet, förmågan att cykla och andra cykelrelaterade färdigheter. Därför skulle de olika elementen som är kopplade till den kompetensdimension som formar cykelmotilitet också kunna vara utsatta för konsekvenserna av felaktig fördelning (Hamidi 2023).

Ett fördelningsperspektiv är även relevant vid undersökning av skillnader mellan individer när det gäller hur de använder cykeln, eftersom samhällets socioekonomiska struktur kan begränsa vissa individers tidsmässiga och rumsliga möjligheter att använda cykeln som färdmedel. För att utveckla detta utvärderar individer cykling som ett lämpligt sätt att

genomföra sina dagliga mobilitetsprojekt genom att väga det mot de socioekonomiska resurser som är tillgängliga för dem och de begränsningar som organiserar deras dagliga liv (Hamidi 2023). Om detta ses genom Frasers (2009) lins kan bristande erkännande av människors behov, olikheter och intressen innebära att de inte får samma utgångsläge och lika möjligheter att uppnå social uppskattning genom att använda cykeln. Gatersleben och Appleton (2007) visar att oförmågan att föreställa sig själv som cyklist och tanken att cykling är något som andra människor gör, är hinder för cykling. Att ta hänsyn till kulturell mångfald i relation till cykelmotivation i tillgänglighetsdimensionen skulle innebära att cykelalternativen diversifieras (t.ex. materiell och icke-materiell cykelinfrastruktur) tillsammans med förhållandena (kvaliteten på cykelrelaterade resurser) (Hamidi 2023).

Erkännande i relation till kompetensdimensionen innebär att man erkänner mångfalden av cyklister när det gäller deras fysiska förmågor, cykelkunskaper och färdigheter i att göra resor. När det gäller appropriering av cykling, kräver erkännanderättvisa att man förstår hur individer skiljer sig åt när det gäller erfarenheter, kulturella betydelser och normer, värdesystem och visioner som formar deras ambitioner för cykling (Hamidi 2023). En empirisk studie av Aldred och Jungnickel (2014) belyser vikten av kulturell specificitet i utformningen av cyklingspraxis. Enligt deras resultat är cykling ett resultat av både ett rationellt val baserat på beräkningar av kostnader, fördelar och värden, och ett ”subkulturellt val” som förknippas med en specifik transportrelaterad identitet och kultur (Aldred & Jungnickel 2014).

Det sista elementet i Frasers tredimensionella modell är representation, som är förknippad med social tillhörighet och har att göra med processer gällande representation, medlemskap i samhället och styrning (Fraser, 2009). Denna politiska dimension bestämmer räckvidden för de andra dimensionerna genom att ange ”vem som ingår i, och vem som utesluts från, kretsen av dem som har rätt till en rättvis fördelning och ömsesidigt erkännande” (Fraser, 2009, s. 17). Principen om jämlikt deltagande innebär att ”alla samtalspartner i princip måste ha ungefär lika stora möjligheter att framföra sina åsikter, föra upp frågor på dagordningen, ifrågasätta andras underförstådda och uttalade antaganden och i allmänhet få en rättvis behandling” (Fraser, 2009, s. 93-94).

För att komma till rätta med dessa orättvisor skulle det krävas förändringar i reglerna och förfarandena för social och institutionell praxis för att inkludera en större mångfald av perspektiv i beslutsfattandet och säkerställa politisk representation. ”Mobilitetsexperter” och

beslutsfattare anses vara ansvariga för att utveckla planer och åtgärder som formar individers cykelrörlighet och mobilitetspraxis, vilket i sin tur påverkar deras dagliga liv. Ett representativt rättviseperspektiv granskar dessa standardiserade formationer och förfaranden och uppmanar planerare och beslutsfattare att reflektera över sina egna privilegier och blinda fläckar i sitt tillvägagångssätt när de utvecklar mobilitetsplaner och beslut.

7. Metod:

7.1 Forskningsstrategi

För att frågeställningarna ska kunna besvaras har en kvalitativ fallstudie genomförts. Denscombe (2018) menar att om forskaren vill undersöka komplexa förhållanden inom en specifik social inramning är en fallstudie en lämplig metod. Denna forskningsstrategi har blivit utvald då syftet med denna uppsats är att fördjupa förståelsen för hur Malmö stad och Röda korset arbetar för att främja cykeln som färdmedel i Lindängen och hur detta arbete förhåller sig ur ett cykelmotilitets och rättviseperspektiv.

När det kommer till fallstudier är en fråga som ofta kommer upp om det går att generalisera dem, eller om de endast är värdefulla i sin beskrivning av det aktuella forskningsobjektet (Flyvbjerg, 2006; Denscombe, 2018). Flyvbjerg (2006) anser utifrån denna frågeställning att fallet har möjlighet att visa på mer generella tendenser beroende på om det är strategiskt utvalt och informationsrikt. Även i samspel med andra fallstudier kan en fallstudie bidra till forskningen (Flyvbjerg, 2006).

Malmö stad har blivit utvald då staden enligt både nationella undersökningar och undersökningar av Malmöbornas åsikter om staden anses ha lyckats med sin cykelplanering (Cykelfrämjandet 2023). Den geografiska avgränsningen till Lindängen har valts eftersom Lindängen är ett område som räknas som socialt utsatt, både enligt polisens (2023) definition och på grund av de socioekonomiska karaktärsdragen som kännetecknar området. Området karakteriseras även av sin tid. Det byggdes under en tidsperiod som präglades av modernismens planeringsideal och är ett område som sett till sin byggda miljö har många

likheter med andra områden som räknas som socialt utsatta, exempelvis Rosengård (Wennberg et al 2018).

7.2 Intervjustudie

För att svara på frågeställningarna denna uppsats vilar på har en intervjustudie genomförts i form av två semi-strukturerade intervjuer. Dessa intervjuer har bidragit med att fördjupa förståelse för fallet i relation till uppsatsens syfte, då det enligt Denscombe (2018) är en metod som är lämpad för att svara på komplexa frågor samt att få tillgång till privilegierad information. Semistrukturerade intervjuer har enligt Bryman (2012) fördelen att det är en flexibel metod som innebär att intervjupersonen kan utveckla sina svar, samtidigt som intervjuaren med hjälp av intervjuguiden kan styra samtalet i den riktning som önskas. Två intervjuguider, en för respektive aktör togs fram utifrån det syfte som uppsatsen vilar på (se bilaga 1&2).

Intervjun med Malmö stad var med en trafikplanerare från fastighets- och gatukontoret som primärt arbetar med cykelfrågor och intervjun med Röda Korset var med en volontär som under en längre tid arbetat som ledare för cykelskolan i Lindängen. Urvalet av dessa personer var strategiskt, trafikplaneraren valdes då denne har en djup förståelse och expertkunskap om cykelplanering i Malmö. Ledaren för cykelskolan valdes på grund av dennes värdefulla erfarenheter från arbetet med att anordna cykelskolan i Lindängen, samt på grund av den djupa kunskap om området Lindängen denne besitter.

Intervjun med Trafikplaneraren genomfördes online via Microsoft Teams och varade cirka 45 minuter. Intervjun med ledaren för cykelskolan skedde fysiskt på Framtidens hus i Lindängen och varade cirka 40 minuter. Intervjuerna spelades in efter godkännande och har transkriberats i sin helhet. Genomförandet av intervjuerna skedde i linje med Vetenskapsrådets (2017) forskningsetiska principer. Dock gällande anonymitet har en fullständig konfidentialitet ej varit möjlig att utlova då intervjupersonernas organisation och titel är relevanta för förståelse av resultaten.

Efter transkribering av materialet plockades identifierade relevanta teman ut baserat på vilka faktorer som kan bidra till att främja cykling som intervjupersonerna framhöll. Dessa teman

har sedan bearbetats och kategoriseras baserat på Kaufmanns (2004) tre dimensioner av cykelmotilitet för att kunna analyseras i förhållande till det teoretiska ramverket.

7.3 Etik

Inga etiska hinder har uppstått i denna intervjustudie, inga känsliga frågor ställdes under intervjuerna och intervjupersonerna har godkänt inspelning och medverkan, anonymitet har försäkrats och intervjupersonerna är medvetna om att de kan avbryta sin medverkan i studien när som helst.

7.4 Begränsningar

En begränsning i denna intervjustudie är att trafikplaneraren var den enda från Malmö stad som intervjuades. Trafikplaneraren hade ingen fördjupad förståelse för Malmö stads arbete med mobilitet i just socialt utsatta områden och kunde därmed inte besvara de frågor som rörde detta alls/ eller på djupet. Inget perspektiv från någon som har som huvudsaklig arbetsuppgift på Malmö stad att arbeta med socialt utsatta områden är därmed med i studien. Flertalet försök gjordes för att komma i kontakt med aktuella personer, men då ingen hade möjlighet att ställa upp för intervju under den begränsade tidsramen, valdes att detta perspektiv fick väljas bort. Resultaten och tillhörande analys och slutsats ska därför ses i ljuset av att studien hade tillförts mer tyngd om detta perspektiv varit med.

8.Resultat

Detta resultatkapitel är uppdelat baserat på frågeställningarna denna uppsats vilar på. Första avsnittet kommer att redovisa det större sammanhanget med vad Malmö stad anser vara viktigt för att främja cykling och hur de arbetar för att främja cyklingen i staden i stort, med en koppling till Lindängen. Detta utgår från vad arbetet med att främja cykeln utgår från och vad som är viktigt. Detta avsnitt utgår förutom från frågeställningen i stort, från de teman som identifierats under intervjun. Det andra avsnittet kommer att gå in mer på den geografiska avgränsningen till Lindängen och redogöra för Röda korsets perspektiv på vad deras arbete och förhållningssätt innebär för att främja cyklingen i Lindängen.

8.1 Malmö stad

8.1.1 Malmö stads utgångspunkter vid planering av cykelinfrastruktur

Trafikplaneraren på Malmö Stad förklarar att Malmö stad använder sig av översiktsplanen och trafik och mobilitetsplanen för att välja vart malmö stad ska satsa på cykelfrämjande åtgärder. Trafikplaneraren menar att de tidigare har fokuserat främst på att komplettera befintligt cykelvägnät utmed nätet för huvudgator, men att de även börjar tänka på att skapa en maskvidd som är acceptabel och att bygga ut cykelinfrastruktur för att minska trängsel och förbättra komforten för cyklister i Malmö. På senare tid har man även börjat införa så kallade mobilitetshubbar för att samla olika färdmedel, som hyrcyklar från malmö by bike, elsparkcyklar och bilpooler. De mobilitetshubbar som trafikplaneraren lyfter fram ligger i centrala Malmö och från Malmö stads sida ser man en stor potential att spridningen av dessa hubbar i slutändan kan leda till att invånarna inte behöver äga en bil. Trafikplaneraren beskriver även vad som påverkar vart man bygger ut cykelvägnätet utifrån vad som är prioriterat i övrigt när det kommer till mobilitet:

“ Och sen var man börjar, det kanske inte har så mycket med själva analysen av att här är behovet som allra störst utifrån socioekonomi eller utifrån mobilitet. Så det kan nog också vara mycket hur vi koordinerar med, som i storstadspaketet, när olika busslinjer ska realiseras och så har man ett stråk i sin helhet längs med till exempel linje 4 som var först ut. Då hänger cykelbanorna som saknas längs med det här stråket med på kuppen, så vi försöker koordinera insatserna så. “

Malmö stad har också påbörjat användningen av en cykelmodell för att i framtiden veta hur man behöver prioritera utbyggnad av cykelnätet:

“Sen har vi också börjat utveckla en cykelmodell, kan jag nämna, som jag inte tror några andra städer har i Sverige, där vi på makronivå försöker efterlikna cyklandet idag utifrån hur det genereras i olika områden, sprider sig i cykelnätet och sen vad kommer det innebära för 2040. Cykelnätet har växt i olika delar av staden och vi har byggt ut planerade länkar och det är lite svårt att identifiera, var kommer vi ha

framtida brister, var kommer det vara trånga sektorer, var behöver vi utveckla nätet. a, det är förhoppningarna att vi ska kunna använda det för att identifiera trånga sektorer, för det handlar kanske inte bara om att det ska finnas en möjlighet, en separerad cykelbana eller så, den ska också hålla en viss standard och vi kanske behöver lyfta nivån på hur vi gör det, vi kanske behöver ta betydligt mer kapacitet från bilvägnätet och tänka annorlunda för att höja servicegraden i det vi gör. Så förhoppningsvis kan den vara en att belysa problempunkter där vi behöver komma till rätta med trängsel eller med ökad komfort och stärka produkten, cykelstaden Malmö.”

8.1.2 Malmö stads arbete med att stärka cykelstaden Malmö och cykelkulturen

Att stärka produkten cykelstaden Malmö är något som trafikplaneraren lyfter fram i arbetet med supercykelvägar i Malmö där det är de stora och tyngre pendlingsrelationerna som ligger i fokus. Detta innebär att Malmö stad vill skapa ett hierarkiskt nät inom staden, där supercykelvägarna ska sticka ut lite extra och vara lagda utifrån vilka som är de viktigaste pendlingsledningarna och relationerna genom Malmö. Detta menar trafikplaneraren får påverkan på synen på malmö som cykelstad:

“Och här är det en ambition att skapa lite mer en grov struktur där vi ställer särskilda krav och gör ännu bättre cykelstråk än vad vi kanske brukar och sträcker oss lite längre. Och det är väl ett bra försök att produktplacera cykling att det finns särskilt goda möjligheter där det behövs allra mest. Där vi har flest cyklister som pendlar från utkanten till centrala staden. Och öka kännedomen om att välja cykeln som färdmedel i det här.”

Detta menar trafikplaneraren spelar in i den cykelkultur som finns i Malmö, där möjligheterna till att cykla är goda och där cyklingen sker i ett lägre tempo än i andra städer. Något man från Malmö stads sida ser som en viktig komponent att lyfta fram i arbetet med att främja cykeln som färdmedel:

“Det är ju väldigt många reserelationer där cykeln är konkurrenskraftig i tid och smidighet. Och har ju många fördelar. Jag tror att många börjar upptäcka det, att det är det smidigaste sättet att ta sig runt i en så pass kompakt och nära stad som Malmö är.

Platt. Som har mycket fördelar. Sen har vi kanske ett tempo i trafiken som också gagnar cykeltrafiken. Såvida du inte är uppe på inre ringvägen eller de stora trafiklederna så är tempot relativt lugnt i staden i stort. Vi har generellt helt separerade cykelbanor som ligger parallellt med bilvägnätet. Om inte helt friliggande genom parker som Krokspektraket och Kungsgatan och lite så här så är det ändå helt friliggande. Och det är en stor skillnad på cykelkulturen i Köpenhamn och i Malmö. Här går det lite långsammare i ett annat tempo. Lite större valfrihet för det är ett helt separerat nät. Där du håller dig lite borta från trafikpulsen.”

Att man kan finna ett lugn i cyklingen är även något som är prioriterat i utbyggnaden av de planerade supercykelstråken som således ytterligare kan bidra till att stärka den rådande cykelkulturen:

“Det försöker vi göra med, låt säga supercykelvägarna så pratar vi snarare om valfrihet kring tempo och så här snarare än att det är snabba cykelkopplingar. Det ska vara tillåtande att man kan hålla den takt man vill. Det vill säga vi bygger så pass, men 3,5 meter är ett grundläggande mått för en dubbelriktad cykelbana. Börjar det bli stora flöden så kan vi behöva upp mot 4,5 meter för att ha tillräcklig kapacitet på sträckan. Och sen har vi ju generellt försöker vi få in cykelöverfarter i alla möten med bilvägnätet eller genomgående cykelbana så att vi tydliggör att det är cyklister som ska lämnas företräde i de mötena. Du ska kunna trampa på utan att hindras alltför mycket och du ska kunna hålla ditt tempo.”

8.1.3 Malmö stads förhållningssätt och arbete för att främja cykeln som färdmedel i

Lindängen

Vad gäller Lindängen menar trafikplaneraren att baserat på den Scaft- princip som gällde när området byggdes, har detta inneburit en fullständig trafikseparering mellan trafikslagen, vilket har både sina fördelar och sina nackdelar när det kommer till möjligheterna att använda cykeln som färdmedel i området. De stråk som trafiksepareringen har medfört ligger ofta mellan husen och korsar de större vägarna i området genom planskilda korsningar:

“Men de här interna stråken kan ju vara otrygga nattstråk till exempel. Det saknas kanske de här kompletterande dagstråken som är där människor rör sig och där det inte finns skuggande objekt längs med som stora buskage och träd och där det finns ögon på stråket. De bitarna kanske saknas för ett område som Lindängen. Annars så finns det planseparerade över och underfarter som sagt som binder ihop ofta med. Men de kan också vara otrygga idag för vissa att använda. Men de kan vara väldigt framkomliga och ge en bra genhet och snabba cykelvägar där du slipper det otrygga som trafiken i sig bidrar med som ska korsa. Så de är lite på gott och ont.”

När det kommer till att lyfta och främja cyklingen i ett socialt utsatt område som Lindängen finns det en del exempel på åtgärder som Malmö stad och andra aktörer har varit eller är involverade i. Exempelvis nämner Trafikplaneraren att Malmö stad var med och hjälpte till att starta upp cykelskoleverksamheten som Röda korset bedriver som ett viktigt initiativ. Dessutom arbetar Malmö stad med andra åtgärder för att förändra beteendet hos invånarna:

“ Sen har vi ju en parkeringsnorm och parkeringsstrategi som också försöker gagna det hållbara resandet med hur kan vi runt om i staden skapa alternativ till bilparkering genom att nudga på olika sätt eller erbjuda andra former av service kring exploateringar, förtätningar och i olika områden, till exempel Lindängen, Kroksbäck och Holma och olika områden så pågår ju förtätningar kring de här gårdarna och i det arbetet så är man också ganska mycket för att nudga in ett aktivt resande, aktiv mobilitet kopplat till företag och vad de erbjuder sina anställda eller bostadsrättsföreningar och så”

Trafikplaneraren menar att man i Lindängen kommer att bygga om en av huvudgatorna genom området och därmed förbättra infrastrukturen för cyklister, men menar samtidigt att infrastrukturen inte är allt:

“Men det ger en grundläggande förutsättning som bör finnas där innan man ber människor att ändra sina beteenden. Så det ska finnas ett utbud som håller en viss nivå. Så den är viktig, men den kan ju stödjas av ganska mycket attityd. Attitydförändrande arbete kanske.”

Detta menar Trafikplaneraren kan kopplas till den cykelkultur som finns och som trafikplaneraren ser som en del i att få fler att välja cykeln som färdmedel:

“Det är ju lite av en kultur också som vi har och som vi kan behöva öppna upp och tillgängliggöra för alla. Det kanske inte är självklart för alla att ta till sig heller. Det beror på mycket.”

8.1.4 Malmö stads arbete med medborgardialog kopplat till cykelprojekt

När det kommer till hur utvärderingsprocessen ser ut för de investeringar som Malmö stad gör i sin cykelinfrastruktur, kan den skilja sig åt mellan olika projekt. I vissa projekt finns det så kallade platsmiljöavtal där det ingår ett återrapporteringskrav och de mäter alltid flöden på platsen för ombyggnationen. Trafikplaneraren lyfter dock att denna process är något som Malmö stad generellt inte är starka på, då man inte har något strukturerat sätt att följa upp cykelprojekt. Den medborgardialog som trafikplaneraren lyfter fram är framförallt i förhållande till projekt som är under pågående entreprenad, men nämner även att det finns möjliga kontaktvägar in till Malmö stad för att framföra sina åsikter. Dock finns det även här inget helhetsgrepp förutom den medborgardialog som nämns :

“Sen har vi såklart också en medborgardialog eller snarare kundärenden. Vad anser man om sin stad och har både felanmälan eller om man tycker att något behöver utvecklas så finns det kanaler där man kan kontakta oss. Det är ett sätt att hålla koll på om det är något som inte blev som vi hade tänkt eller att man är nöjd med någonting. Men oftast är det kanske utvecklingsbehov som man hör av sig kring. Men jag tänker inte att vi har något generellt strukturerat sätt att följa upp alla våra åtgärder. Jag skulle inte säga att vi har någon medborgardialog vad gäller de enskilda objekten kring cykelbanans utformning eller tillkomst. Det kan ju ha påtalats i olika sammanhang att det här är länkar som efterfrågas och är saknade och många som hör av sig kring och så uppstår en angelägenhet utifrån det. Men sen kring själva utformningen eller vad och på vilket sätt så har vi generellt ingen medborgardialog, skulle jag säga. Däremot så är det ju mycket dialog med verksamheter boende utmed stråket kring vad som behöver funka under en entreprenadtid eller om det är

någonting som behöver fångas upp i processen från projektledare och från projektet. Där finns ju dialog med särskilda aktörer under projektets gång.”

8.1.5 Sammanfattning av resultat

Sammanfattningsvis visar intervjun med trafikplaneraren att Malmö stad arbetar aktivt med att främja cykeln som färdmedel på ett antal olika sätt, där man utgår från översiktsplanen och trafik och mobilitetsplanen för att välja vart som det ska satsas på cykelinfrastruktur, ett arbete som kan utvecklas med hjälp av en ny cykelmodell. Tillsammans med att koordinera insatser med andra större projekt som exempelvis satsningar på kollektivtrafik, utgör detta grunden till arbetet med att förbättra möjligheterna för att använda cykeln. Utifrån detta arbetar man bland annat med att länka ihop cykelnätet i staden till en helhet, man anlägger mobilitetshubbar i innerstaden för att göra det enklare för invånarna att slippa äga en bil och man satsar på supercykelvägar i de starkaste pendlingsstråken för att ge en extra dimension av kvalitet på cykelbanorna där de behövs som mest. Gällande Lindängen som är ett trafikseparerat SCAFT-område finns det både fördelar och nackdelar för cykeln, där otrygghet lyfts som en nackdel men genhet och smidighet lyfts som fördelar. I arbetet för att främja cykeln som färdmedel lyfts bland annat Röda korsets arbete med cykelskolan och insatser i samband med exploateringar såsom förtätningar, där möjlighet finns att använda sig av bland annat parkeringsnorm och parkeringsstrategier för att minska bilanvändandet och i samband med det nudga in åtgärder tillsammans med andra aktörer för att öka cykelanvändandet. Trafikplaneraren menar att infrastrukturen är viktig som bas men att det krävs attitydförändrande arbete för att få fler att få tillgång till cykelkulturen i Malmö. Medborgardialog är något som främst används i samband med de som direkt berörs av en entreprenad för att bygga ny cykelväg, men det finns även möjlighet för invånarna att göra sina röster hörda, genom att man kan kontakta kommunen om exempelvis önskningar om nya cykelkopplingar eller för att påpeka om något gått snett vid bygget av ny infrastruktur.

8.2 Röda Korset

Röda Korset i Lindängen är en ideell organisation som genomför en rad olika insatser för att stödja och hjälpa lokalbefolkningen. En av deras insatser är cykelskolan, där de hjälper människor, främst kvinnor, att lära sig cykla. Cykelskolan leds av en volontär som är en

erfaren cyklist och har genomgått flera utbildningar, bland annat i volontärarbete. Ledaren för cykelskolan beskriver hur deltagarna från början var cirka 12 stycken per utbildningstillfälle men att det nu är färre som kommer. Ledaren var själv deltagare i cykelskolan för ett antal år sedan och blev sedan tillfrågad av Röda korset om att bli ledare, på grund av bristen på volontärer. Ledarens bakgrund som aktiv i området har lett till att ett större kontaktnät har etablerats och engagemang i andra sammanhang är ett effektivt sätt för att få deltagare till cykelskolan:

“Och jag har också förening. Jag har byggt en kvinnoförening. Och många deltagare från min förening, de behöver cykla. Eftersom de kommer från Mellanöstern och det betyder att kvinnor inte cyklar. Det är inte kultur där. De cyklar inte ofta. Ibland cyklar männen, men inte kvinnor. Och när de flyttar till Sverige? De behöver cykla till jobbet eller lämna barnen på skolan. De behöver så mycket. Därför kommer de och frågar efter en cykelskola.”

8.2.1 Hur cykelskolan fungerar och vilka effekter som kan ses

Cykelskolans verksamhet fungerar genom att cykelskolan lär deltagarna grunderna i att cykla för att de sedan ska kunna cykla själva. De erbjuder olika typer av cyklar för att det ska passa så många som möjligt. De första lektionerna är väldigt grundläggande där de lär sig om cykeln och promenerar med den, för att sedan steg för steg höja nivån. De diskuterar också kring användning och inställning till cykeln och lär deltagarna om de fördelar som cykeln har. Att lära sig att cykla leder enligt ledaren till att deltagarna både blir mer självständiga och starkare, samt att de steg för steg börjar lära sig om områdena och cykelbanorna och därmed vågar cykla längre och längre.

“Först när de kommer så är det jättefarligt och det är svårt. Men steg för steg, när de kommer, bara börja cykla, vara nära. Och sen när de kommer gå ut på andra vägar och längre bort. De sa att det är lätt. Varför var jag rädd? För att hela stan passar till att cykla. Inte som till exempel i mitt land, det finns inga cykelvägar och då kan man inte cykla. Först kommer de bara för att prova. Sedan köper de cykel och tränar hemma med barnen. De blir starkare och starkare själva. Vi är här för att ge dem råd, ge dem möjlighet att prova, ge dem verktyg, vilket material, vilken metod vi har för att de ska

börja. Ibland tror de att de inte behöver köpa cykel eftersom de inte kan cykla. Men de kommer hit, provar, sedan ja, de kan, ska köpa cykel, ska prova med barnen, de ska cykla tillbaka.(...) De blir självständiga”

Cykelskolan bidrar dessutom till att de lär sig mer om staden men också om närområdet runt lindängen, vilket innebär att deltagarna kan upptäcka platser de inte tidigare visste fanns:

“Ja, vi började här. Men de känner inte till området. Första dagen när jag åkte med dem och cyklade till parken sa de att vi har bott här i flera år men vi vet ingenting om området. När vi cyklade, kände de också platsen, kände området. Igår till exempel, vi hade cykelskola. Vi cyklade till Katrinetorp. De sa, i flera år bor vi här, vi vet ingenting om det finns något sånt här ställe.”

Cykelskolan bedriver verksamhet endast för kvinnor då det är de som har störst behov av att kunna cykla. Det är också viktigt för att deltagarna ska kunna skaffa sig ett arbete vilket ledaren utvecklar:

“Bara kvinnor kommer. Eftersom många män klarar sig själva. De cyklar sedan barndomen men kvinnorna, de cyklar inte. Det är kulturen.(...) De får inte cykla i deras land. Bjud dem till cykelskolan. Det blir annorlunda. Det blir lättare. De blir inte blyga och skäms för att vi är kvinnor och kvinnor får inte cykla. Det blir annorlunda när de kommer och provar. Varför gillar inte kvinnor att cykla? Nej, alla kan cykla för att det är bra för hälsan. Det är viktigt. Och sen ekonomi, miljö.(...) Och många tjejer, efter 16, 17, 18 år, är de med. Eftersom de tror att det är viktigt för att få jobb. Efter studenten och så. De tror att de behöver cykla. När de har på CV, skriver de att de kan cykla, de får jobb. De tror så. Ibland tror de att de måste skaffa körkort för att få jobb. Men om de jobbar inom hemtjänsten behöver de cykla hela tiden. Därför tänker de att vi behöver cykla först och sen tänka på körkort. De små tjejerna tänker direkt på att cykla. Och många vuxna, de vill cykla för att må bra. De vill cykla till skogen, parken. De vill ha någonting för att ta sig ut i naturen, för att hjälpa hälsan.”

Tidsmässigt läggs cykelskolans kurser upp med ett förmiddagspass och ett eftermiddagspass för att passa så många deltagare som möjligt. De som har barn kommer på förmiddagen, då barnen kommer hem från skolan på eftermiddagen medan de som studerar kommer på passet

på eftermiddagen. Cykelskolan är en del av en större vision att skapa en cykelkultur i Lindängen och öka användningen av cykeln som transportmedel i området. En del är att många människor behöver alternativ till bilen för att ta sig runt på grund av den ekonomiska påfrestning som bilen innebär:

“Jag känner många som sa att de inte orkar betala till bensin eller till parkering, till skatt, till försäkring. Det betyder att fyra tusen varje månad ska betalas till bilen. De orkar inte. Det betyder att de måste cykla. Man kan inte välja. De tvingas att cykla. De har barn. De måste lämna barnen till skolan. De måste jobba. De måste gå till skolan. Men de orkar inte betala fyra tusen varje månad för bil.”

8.2.2 Att använda cykeln som färdmedel i Lindängen

Grunden med bra cykelinfrastruktur finns på plats och ledaren beskriver möjligheterna för kvinnorna att cykla som mycket goda, då det förutom att det finns bra infrastruktur även via google maps är lätt att hitta vart man ska någonstans. Ledaren uttrycker även hur nybyggnation av hus i området gjort det finare och ökat möjligheten till att cykla. Även möjligheten att använda sig av hyrcykelsystemet malmö by bike för att ta sig till Hyllie eller södervärn är något som ledaren uppfattar att personer gör och ser positivt på. Det är relativt billigt, dessutom är appen enkel och ledaren ser mycket positivt på att elcyklar har introducerats, vilket gör att fler kan välja cykeln. Malmö by bike är dock enligt ledaren ett system som behöver ses över:

“Jag har provat cyklarna själv. Det var inte så lätt. Inte så mjukt. Det var jättesvårt. Ibland behöver de repareras eller fixas. Det finns många cyklar här men kanske bara en fungerar. De måste titta hela tiden. De måste välja en bra cykel. Inte de som är jättesvåra att cykla på. De måste hitta mjuka, som passar med andra. Kvinnorna. Inte hela tiden en stil, inte en modell. Det passar inte med många. Ibland behöver de långa, korta, säten.”

8.2.3 Åtgärder för att stärka cykelkulturen

Ledaren menar att det som skulle kunna ha potential att lyfta cyklingen i Lindängen och skapa en cykelkultur är att de som vill cykla måste få tillgång till en cykel. Ett förslag är att ge de som genomför cykelskolan en cykel efter att kursen är avslutad. Det är ett problem att ekonomin tillsammans med möjligheten att få hjälp att ta hand om cykeln sätter hinder för fortsatt cykling efter att cykelskolan är genomförd:

“Det är ett stort problem. Eftersom det är 2000 kr för en cykel. De har inget ekonomiskt. Bara till mat. De orkar inte. Och sen behöver de också hjälp med att reparera, fixa, pumpa.”

Ett annat alternativ är att ge folk i området möjlighet att få köpa cyklar till ett billigt pris, vilket tillsammans med initiativ som tävlingar som kretsar kring cykeln skulle kunna ha en effekt för att stärka cykelkulturen:

“Inte bara cykla. Men om de ger folk en cykel för 100 kronor till exempel. Alla ska cykla. Barnen också. Innan hade vi en marknad som sålde cyklar. Hela området köpte dem för att det var billigt. De orkade inte betala 3000-5000 kr för cykeln. Och sen skulle de betala för hjälm och andra grejer. (...)Till exempel Röda Korset med Malmö stad och andra aktörer i området. Vi gör en stor tävling. Sen ska de få cykla efter. Och alla blir Åh, titta! Han är duktig! Hon är duktig på att cykla! Och vänner! Det blir kultur. Det blir normalt.”

8.2.4 Sammanfattning av resultat

Sammanfattningsvis är Röda korset en ideell organisation som driver en cykelskola för kvinnor i Lindängen, som är uppdelad tidsmässigt för att passa så många som möjligt. Att skolan endast är till för kvinnor motiveras med att det är dem som behöver hjälp att lära sig cykla mest. Då kvinnorna som deltar främst är från mellanöstern beror det främst på den kultur de har med sig från tidigare. Anledningen till att människor i Lindängen behöver använda sig av cykeln beskrivs av ledaren som ekonomisk, då biläggande innebär en stor ekonomisk påfrestning, men även för möjligheten att jobba inom exempelvis hemtjänsten.

Cykelskolan bidrar till att kvinnorna som deltar lär sig att använda cykeln som färdmedel. Detta ger fördelar som exempelvis en större trygghet och en större självständighet för kvinnorna samtidigt som de får möjlighet att upptäcka staden. De får även möjlighet till att visa upp på sitt CV att de kan cykla, vilket kan göra det lättare att få jobb. Cykelsituationen i Lindängen ses som god sett till infrastrukturen. Möjligheten att använda hyrcykelsystemet malmö by bike är något som ger möjlighet för fler att använda cykeln. Exempelvis för att ta sig till tåget i Hyllie och till Södervärn. Införandet av elcyklar ger ännu fler möjlighet att använda systemet. Dock menar ledaren att det ofta är fel på cyklarna och att de är obekväma och svåra att cykla på. Det behövs fler varianter för att passa fler människor. För att få fler att cykla föreslår ledaren att införa möjligheten för deltagare på cykelskolan att få en cykel efter avslutad utbildning. Dessutom behövs möjlighet för boende i området att köpa en cykel till ett billigt pris, tillsammans med möjligheten att få hjälp med att ta hand om cykeln. Den ekonomiska situationen, tillsammans med bristande kunskap och tillgång till verktyg, är ofta ett hinder för detta. För att stärka cykelkulturen föreslår ledaren att anordna tävlingar som involverar cykeln tillsammans med Malmö stad och/eller andra aktörer, för att på så sätt göra det mer normalt att tänka kring cykeln som ett självklart färdmedel.

9. Analys & Diskussion

Detta analys och diskussionskapitel kommer att analysera och diskutera resultaten utifrån Hamidis (2023) teoretiska ramverk, där hon använder Kaufmanns (2004) motilitetsramverk utifrån tre dimensioner, tillgång, kompetens och appropriering tillsammans med Frasers (2009) tre rättvisedimensioner, fördelning, erkännande och representation. I detta ramverk kommer den tidigare forskningen om social rättvisa i transportplanering och mobilitet i socialt utsatta områden att användas. Detta tillsammans med bakgrunden som innefattar hur cykelplanering bedrivs, hur malmö som cykelstad och arbete för ökad cykling samt social hållbarhet ser ut, tillsammans med kontexten i Lindängen

9.1 Tillgångsdimensionen

Tillgångsdimensionen av cykelmotilitet står enligt Hamidi (2023) för utbudet av möjliga mobilitetsresurser på individnivå beroende på plats, tid och andra kontextuella förhållanden. Cykelrelaterade alternativ omfattar fysiska och virtuella verktyg som är viktiga för att använda en cykel. Både kvaliteten och kvantiteten på tillgången till en cykel (privat eller hyrcykel) är viktig. Utvecklingen av informations- och kommunikationsteknik har gjort smartphones och internetbaserade tjänster till relevanta mobilitetsrelaterade resurser (Hamidi 2023).

I Lindängen är tillgången till cykelinfrastruktur enligt de båda intervjuade bra, även om vissa nackdelar gällande trygghet lyfts fram av trafikplaneraren. Det stora problem som lyfts av ledaren för cykelskolan är bristen på tillgången av cyklar för invånarna, där det är denna brist som är central för om deltagarna på cykelskolan kan fortsätta cykla efter utbildningen. Samtidigt lyfts hyrcykelsystemet fram som något positivt men då kvaliteten och kvantiteten på hyrcyklarna är undermålig och endast anpassad för en standardindivid, gör detta det problematiskt för invånarna att använda systemet. Detta innebär att trots att en stor del av det som skulle potentiellt kunna utgöra mobilitetsresurser till invånarna finns på plats, innebär nackdelarna att det blir en felaktig fördelning av resurser. Dessutom kan användningen av exempelvis hyrcykelsystemet genom dess app och andra digitala verktyg som exempelvis google maps, vara något som trots att ledaren för cykelskolan anser att det är enkelt, inte nödvändigtvis behöver gälla för alla. Detta kan enligt Titheridge et al (2014) härledas till de begränsade socioekonomiska resurser individer i ett socialt utsatt område har. Dessutom saknas det enligt ledaren för cykelskolan möjlighet till service av cykeln, både genom en fysisk plats och verktyg för att genomföra cykelservice. Detta är något som Malmö stad har satsat på, men då i centrala delar av staden. Tillsammans med att mobilitetshubbarna som trafikplaneraren beskriver är placerade enbart i centrala Malmö. Genom placering i de delar av staden som ger störst ekonomisk avkastning eller där man ser det största behovet, tyder detta på ett felaktigt erkännande av de boende i områden längre ut från stadskärnan.

De platser som tillgängliggörs blir då de platser som redan är starka socioekonomiskt, medan de platser som är socioekonomiskt svaga som Lindängen inte prioriteras lika högt. Detta visar Wennberg et al (2018) också är fallet i Rosengård. Detta leder enligt Hamidi (2023) till att de

orättvisor som finns i förhållande till fördelning lever vidare. Att ta hänsyn till kulturell mångfald i relation till cykelmotivationens tillgänglighetselement skulle innebära att man diversifierar cykelalternativen (t.ex. materiell och icke-materiell cykelinfrastruktur) och förhållandena (kvaliteten på cykelrelaterade resurser) (Hamidi 2023). Detta är något som Malmö stad inte kan identifieras göra i Lindängen, men något som Röda korset bland annat genom diversifiering av cyklar och tidsschemat identifierar och arbetar aktivt med i cykelskolan.

9.2 Kompetensdimensionen

Kompetensdimensionen omfattar enligt Hamidi (2023) tre typer av faktorer. Dessa är individens fysiska förmåga, förvärvade kunskaper och organisatoriska färdigheter. I samband med cykling är betydelsen av fysisk hälsa och cykelfärdigheter för individers potential att cykla viktig. För att kunna utnyttja cykeln som färdmedel, behöver individer en viss nivå av ekonomiska eller andra relevanta resurser för att utveckla och upprätthålla en grundläggande nivå av fysisk kapacitet. Vilka bland annat är förmågan att cykla och andra cykelrelaterade färdigheter (Hamidi 2023). Detta är något som Röda korset aktivt arbetar med genom cykelskolan. I cykelskolan lär Röda korset deltagarna grundläggande kunskaper om att cykla, men ger även deltagarna andra färdigheter som är användbara för att kunna använda cykeln i sina dagliga mobilitetsprojekt. Exempel på detta är att deltagarna får möjlighet att röra på sig för att få fysisk aktivitet som kan främja hälsan. Ett annat exempel är hur de lär sig om sitt närområde och vågar ta sig längre ut i staden, vilka tillsammans enligt Hamidi (2023) bidrar till att höja kompetensen som cyklist. Därtill bidrar cykelkompetens enligt ledaren för cykelskolan också till en kompetens som deltagarna kan skriva på sitt CV och hjälpa dem in i arbetslivet. Ledaren för cykelskolan lyfte dock också att det är svårt att behålla och utveckla cykelkompetensen för deltagarna i cykelskolan på grund av de ekonomiska svårigheter som invånarna i Lindängen möter.

För att lyfta kompetensnivån i Lindängen innebär erkännande i relation till kompetensdimensionen att Malmö stad skulle behöva erkänna mångfalden av cyklister när det gäller deras fysiska förmågor, cykelkunskaper och organisationsfärdigheter i sitt cykelfrämjande arbete i Lindängen. Något som trafikplaneraren uppmärksammar i förhållande till att tillgängliggöra cykelkulturen för fler och genom att man var med och

startade upp cykelskolan, men som resultatet visar inte är något som Malmö stad aktivt jobbar med i Lindängen i dagsläget.

9.3 Approprieringsdimensionen

Appropriering, som är nära kopplad till individers uppfattningar, menar Hamidi (2023) kan påverka deras potential för cykling. Individers inställning till cykling som ett dagligt transportsätt kan bero på deras strategier, representation, värderingar och cykelvanor. I allmänhet kan en lång rad aspekter som rör restid, säkerhet, väder och komfort påverka antagandet om huruvida cykling är ett lämpligt färdssätt eller inte. Utöver en individs värderingar och föreställningar påverkar dessutom kollektiva normer och värderingar hur cykling uppfattas i olika sociala miljöer Hamidi (2023).

Detta påvisas tydligt i intervjun med ledaren för cykelskolan, där ledaren uttrycker hur de kvinnor som kommer till cykelskolan har en inställning till cykeln som färdmedel som främst består av rädsla. Denna rädsla är till stor del grundad i dessa individers värderingar som de fått med sig från sina hemländer, där förväntningarna på dem som kvinnor är annorlunda mot i Sverige. Detta innebär att de har ett synsätt på mobilitet som inte innefattar cykeln som färdmedel. De som kommer till cykelskolan har inte tidigare identifierat sig som cyklister, vilket är ett hinder som Gatersleben & Appleton (2007) identifierar för att kunna nyttja cykeln som en del av mobiliteten. Detta är något som dock förändras efter deltagandet på cykelskolan, då kvinnorna blir starkare och mer självständiga. De tar även med barnen ut och cyklar, vilket tyder på att detta innebär att cykelskolan på så sätt hjälper individerna att skapa sin egen cykelidentitet.

Ett fördelningsperspektiv är också relevant när man undersöker skillnader mellan individer när det gäller hur de använder cykeln, eftersom samhällets socioekonomiska struktur kan begränsa vissa individers tidsmässiga och rumsliga möjligheter att använda cykeln som färdmedel. I intervjun med ledaren för cykelskolan uttrycks hur de ekonomiska påfrestningar som invånarna i Lindängen lever i är ett av de största hindren för att använda cykeln som färdmedel. Det är dock dessa socioekonomiska förutsättningar som från första början gör cykeln till ett intressant alternativ, då den ekonomiska begränsningen i invånarnas liv också innebär att bilägande i många fall blir omöjligt och att cykeln i många fall blir det bästa sättet att ta sig runt på. För att utveckla detta utvärderar individen cykling som ett lämpligt sätt att

genomföra sina dagliga mobilitetsprojekt genom att väga det mot de socioekonomiska resurser som är tillgängliga för dem och de begränsningar som organiserar deras dagliga liv (Hamidi 2023). De infrastrukturella barriärerna är små för potentialen att öka cyklingen enligt trafikplaneraren på malmö stad som uttrycker att cykelkopplingarna är gena i området och att det finns planskilda och bra cykelstråk in mot staden, samtidigt som cykelinfrastrukturen lyfts som något positivt i Lindängen av ledaren för cykelskolan. Men de mentala barriärer som lyfts fram innebär att om man ser det genom Frasers (2009) lins, ett bristande erkännande av människors behov, olikheter och intressen, vilket kan leda till att de inte får samma utgångsläge och lika möjligheter att uppnå social uppskattning genom att använda cykeln (Hamidi 2023).

När det gäller appropriering av cykling kräver erkännanderättvisa att man förstår hur individer skiljer sig åt när det gäller erfarenheter, kulturella betydelser och normer, värdesystem och visioner som formar deras ambitioner för cykling (Hamidi 2023). Studien av Aldred och Jungnickel (2014) belyser vikten av kulturell specificitet i utformningen av cykelpolicys. Enligt deras resultat är cykling ett resultat av både ett rationellt val baserat på beräkningar av kostnader, fördelar och värden, och ett ”subkulturellt val” som förknippas med en specifik transportrelaterad identitet och kultur. Något som även styrks av Wennberg et al (2018) som lyfter att de värderingar som finns och vanor som individer har påverkar de mobilitetsresurser som individen har till förfogande.

Detta är något som inte uppfattas finnas i det arbete som Malmö stad gör. I byggandet av cykelinfrastrukturen lyfts olika perspektiv som ska gagna cykelkulturen fram, som exempelvis att ge möjlighet att hålla det tempo man vill, och att man i områden generellt när man exploaterar gör insatser för att uppmuntra till cykling. Men när det kommer till att ta hänsyn till de socioekonomiska skillnader som finns över staden och som starkt präglar Lindängen som område, är detta likt det interventionistiska synsättet på cykelplanering som Gartner (2016) lyfter, något som saknas. Cykling blir bara värdefullt i förhållande till andra mål som exempelvis utbyggnad av kollektivtrafik.

9.4 Representation

Det sista elementet i Frasers tredimensionella modell är representation, som är förknippad med social tillhörighet och har att göra med processer gällande representation, medlemskap i

samhället och styrning (Fraser, 2009). Denna politiska dimension bestämmer räckvidden för de andra dimensionerna genom att ange ”vem som ingår i, och vem som utesluts från, kretsen av dem som har rätt till en rättvis fördelning och ömsesidigt erkännande” (Fraser, 2009, s. 17). Här menar Henriksson & Lindqvist (2019) att planerare kan ses utgå från en standardiserad medelklassindivid när man planerar för cykelinfrastruktur och att det därmed bidrar till att inte erkänna olika individers behov, men också enligt Wennberg et al (2018) till att medborgardialog kan bli problematisk när man utgår från denna standardiserade individ.

Vad gäller hur Malmö stad medverkar till att lyfta fram olika individers åsikter och förstå deras behov är detta något som generellt tillgodoses eller försöker tillgodoses genom medborgardialog. Ett exempel är i projektet Amiralstaden som bygger på Malmökommissionens (2013) arbete för att skapa en strategi för att göra Malmö mer socialt hållbart och att ändra processerna som finns för att göra dem mer demokratiska. Men när det kommer till cykelinfrastruktur är detta något som inte sker aktivt, genom att Malmö stad tar initiativ till medborgardialog. Det sker istället främst under tiden cykelinfrastruktur byggs och genom möjligheten att kontakta Malmö stad och på så sätt framföra sina åsikter. Enligt Ivert et al (2013) har Lindängen en låg kollektiv styrka som bland annat innebär låg tillit till myndigheter, detta kan medföra att det inte är självklart för invånare i Lindängen att ta kontakt med staden för att framföra sina åsikter. Det sker dessutom inte genom något fysiskt möte, vilket begränsar möjligheten ytterligare. Detta kan få effekten att Malmö stad och invånare i hela staden men framförallt i områden med låg kollektiv styrka begränsas i sin möjlighet att framföra sina perspektiv till Malmö stad, vilket bidrar till orättvisa gällande representation.

För att komma till rätta med dessa orättvisor menar Hamidi (2023) att det skulle krävas förändringar i reglerna och förfarandena för hur staden jobbar med dessa frågor för att inkludera en större mångfald av perspektiv i beslutsfattandet och säkerställa politisk representation. ”Mobilitetsexperter” och beslutsfattare anses vara ansvariga för att utveckla planer och åtgärder som formar individers cykelrörlighet och mobilitetspraxis, och ett större perspektiv som får med den mångfald som finns i exempelvis Lindängen är nödvändigt för att säkerställa rättvisa i cykelfrågor.

10. Slutsatser

Detta avsnitt ämnar att dra slutsatser baserat på analysen och tar ett steg tillbaka till frågeställningarna denna uppsats vilar på. Sedan läggs rekommendationer för framtida arbete för att främja cykeln i Lindängen fram. Sist ges förslag på vidare forskning.

Både Malmö stad och Röda korset genomför olika typer av insatser för att förbättra möjligheterna att använda cykeln som en del av sin vardagliga mobilitet.

Röda korsets arbete är viktigt för alla tre dimensionerna av cykelmotiliteten kopplat till rättvisa. De insatser som man gör är viktiga för att främja den icke-materiella dimensionen av cykling som praktik. Genom cykelskolan bidrar Röda korset till att invånare i Lindängen får möjlighet att använda cykeln som en del av sin mobilitet genom att den ger invånare under utbildningstiden tillgång till en cykel som passar individen på ett schema som passar. Cykelskolan bidrar till en kompetens både när det gäller att använda cykeln som färdmedel men också som ett steg in i samhället med jobbmöjligheter. Cykelskolan hjälper också till att bryta normer och tankar om vad mobilitet är för deltagarna. Trots detta är cykelns färdmedelsandel förhållandevis låg, vilket självklart beror på en mängd faktorer. En del av dessa går att härleda till hur Malmö stad arbetar för att främja cykeln som färdmedel.

Det går att se att Malmö stad infrastrukturmässigt gör ett bra jobb för att lägga en grund för att fler ska kunna cykla. Malmö stad använder sig dock av ett interventionistiskt synsätt på cykelplanering, där man enligt Gartner (2016) arbetar för att främja cykeln och cykling, men endast som en del av andra mål. Detta syns genom att påverkansarbete för att förändra cykelkulturen främst sker i samband med exploateringar av bostäder och i koordinering med kollektivtrafikutbyggnad. De stora arbeten för att förbättra möjligheterna att använda cykeln baseras dessutom främst i de centrala delarna av Malmö. Detta tyder på att Malmö stad likt Malmökommissionen (2013) visade, fortsatt har ekonomisk hållbarhet som huvudfokus vid cykelinvesteringar.

Avsaknaden av medborgardialog och avsaknaden av en större förståelse för den komplexitet som finns gällande hur människors kultur och normer kring mobilitet i Lindängen formas och påverkar mobiliteten, innebär att den icke-materialistiska delen av cykling fortsatt är bortprioriterad och förminskad i Lindängen. Detta leder till att de orättvisor när det kommer

till att använda cykeln som identifieras både i denna uppsats och i Hamidi (2023) förstärks och lever vidare.

Om ett steg tillbaka till den övergripande frågeställningen tas blir svaret på frågan tydligt. Idag är inte cykeln till för alla i Lindängen.

10.1 Rekommendationer för att främja cykeln som färdmedel i Lindängen

För att få bukt med dessa orättvisor och för att göra Malmö till den cykelstad som visionen i trafik och mobilitetsplanen (2016) visar, skulle det krävas en omstrukturering av arbetssätt. Detta för att förstå komplexiteten i olika områden och för att förstå och kunna arbeta efter de förhållanden som finns i Lindängen och mer effektivt jobba för att bryta de barriärer som lyfts i översiktsplanen (Malmö stad 2023) och göra staden hel.

Sättet som Malmö stad och Röda korset arbetar på i Lindängen kompletterar varandra till viss del. Malmö stads vision och arbete med infrastrukturen är ambitiöst och kommer förbättra möjligheterna på flertalet sätt att använda cykeln som färdmedel i Lindängen. Röda korsets arbete stärker invånarna i Lindängens icke-materiella cykelfärdigheter. Baserat på Malmökommissionens (2013) rekommendation att arbeta utifrån ett socialt investeringsperspektiv, något som Malmö stad gör i vissa aspekter men ej kopplat till cykelinfrastruktur, är en stor potential att utifrån ett socialt investeringsperspektiv och ökad medborgardialog bryta de barriärer som finns.

Erfarenheter från Röda korsets cykelskola kan bidra med kunskap om förhållandena i Lindängen. Tillsammans med Malmö stad skulle ett arbete för att rikta insatser mot socialt utsatta områden som Lindängen på så sätt kunna hjälpa till att bryta de orättvisor som människor i Lindängen är utsatta för och som kan kopplas till de större orättvisor som Fraser (2009) menar finns i samhället.

Att förbättra möjligheterna att använda cykeln som färdmedel är inget som ensamt kan göra Lindängen till ett socialt hållbart område som bidrar till att göra malmö helt, men insatser som nyss föreslagits kan vara en del i att synliggöra och hjälpa Lindängen ur de orättvisor som präglar området idag. För att detta ska vara möjligt krävs inte bara insatser planeringsmässigt, men också på beslutsfattande politisk nivå, som är en möjliggörare för ett

långsiktigt riktat arbete för att få fler människor att välja cykeln som färdmedel i sin vardag i socialt utsatta områden som Lindängen.

10.2 Vidare forskning

Fortsatta studier på detta ämne baserat på denna uppsats begränsningar i omfång, bör titta djupare på vad invånare på en större skala i Lindängen och andra socialt utsatta områden ser som viktigt för deras potential för att använda cykeln som färdmedel.

Även att studera påverkansarbete i form av mjuka åtgärder som denna uppsats går miste om, hade varit nyttigt för en bättre helhetsförståelse.

Vidare studier som tittar på vilka verktyg eller arbetsmetoder som kan användas av planerare av cykelinfrastruktur hade varit av nytta. Detta för att på ett effektivt sätt synliggöra och jämma ut de orättvisor i icke-materiell cykelinfrastruktur som finns och leda till förändrade arbetssätt för planerare som inkluderar fler perspektiv.

Referenser

Aldred, R., & Jungnickel, K. (2014). Why culture matters for transport policy: The case of cycling in the UK. *Journal of Transport Geography*, 34, 78–87

Andersson, K. Bratel, J. 2016. *Amiralsstaden: sommarens lärdomar och framtidens strategier*.

Bourdieu, P. (1986). The forms of capital. I J. G. Richardson (Ed.), *Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education* (s. 78–92).

Bourdieu, P. (1987). What Makes a Social Class ? On The Theoretical and Practical Existence Of Groups. *Berkeley Journal of Sociology*, 32, 1–17.

Boverket, Trafikverket & Sveriges Kommuner och Landsting. (2015). *Trafik för en attraktiv stad*.

Bryman, A. (2012). *Social Research Methods*. New York: Oxford University Press.

Buehler, R. & Pucher, J. (2021a). International overview of cycling. I Buehler, R. & Pucher, J. (red.) *Cycling for sustainable cities*. Cambridge, Massachusetts: The MIT press. s. 11-34.

Buehler, R. & Pucher, J. (2021b) Cycling to a more sustainable transport future. I Buehler, R. & Pucher, J. (red.) *Cycling for sustainable cities*. Cambridge, Massachusetts: The MIT press. s. 425-440.

Cox, P. (2019). *Cycling A Sociology of Vélo-mobility*. Routledge

Cykelfrämjandet. (2019). *Rapport för Malmö stad: Fördjupning av cykelfrämjandets kommunvelometer 2019*. Stockholm: Cykelfrämjandet.

Cykelfrämjandet. (2023). *Rapport för Malmö stad: Fördjupning av cykelfrämjandets kommunvelometer 2023*. Stockholm: Cykelfrämjandet.

Denscombe, M. (2018). *Forskningshandboken: För småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Lund: Studentlitteratur.

Emanuel, M. (2014). *Cykelstaden Malmö*. Malmö: C A Andersson.

Flamm, M., & Kaufmann, V. (2006). Operationalising the concept of motility: A qualitative study. *Mobilities*, 1(2), 167–189.

Flyvbjerg, B. (2006). Five misunderstandings about case-study research. *Qualitative inquiry*, 12(2), 219-245

Fraser, N. (2009). *Scales of Justice Reimagining Political Space in a Globalizing World*. New York: Columbia University Press.

Fraser, N. (2013). *Fortunes of feminism: From state-managed capitalism to neoliberal crisis*. London, New York: Verso Books.

Gartner, C. (2016) ‘The science and politics of infrastructure research: asserting power, place and agency in infrastructure knowledge’, *Journal of Human Development and Capabilities*, 17(3): 377–96.

Cox, P. (2019). *Cycling A Sociology of Vélo-mobility*. London: Routledge

Gatersleben, B., & Appleton, K. M. (2007). Contemplating cycling to work: Attitudes and perceptions in different stages of change. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41(4), 302–312.

Hamidi, Z. (2021). Decomposing cycling potentials employing the motility framework. *Journal of Transport Geography*, 91, 102984.

Hamidi, Z. (2023). *Examining inequalities in cycling motility: a pathway towards cycling justice*. Diss. Malmö universitet. <https://mau.diva-portal.org/smash/get/diva2:1808270/FULLTEXT01.pdf>

Henriksson, M. (2014). *Att resa rätt är stort, att resa fritt är större : Kommunala planerares föreställningar om hållbara resor*. Diss. Linköpings universitet. <https://liu.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A681485&dswid=-8631>

Henriksson, M., & Lindqvist, C. (2020). *Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*. Lund: Arkiv förlag.

Ingmarsson, N. (2004). *Bilkultur i Malmö*. Malmö: Gidlunds förlag.

Ivert, AK, Chrysoulakis, A, Kronkvist, K. & Torstensson-Levander, M. (2013). *Malmös områdesundersökning 2012: Lokala problem, brott och trygghet*. Rapport från institutionen för kriminologi, Malmö högskola.

Joelsson, T., Fridén Syrjäpalo, L., Henriksson, M., & Balkmar, D. (2021). *Vardagen i rörelse: en forsknings-och kunskapsöversikt om familjers vardagsmobilitet, social hållbarhet och mobilitetsrättvisa*. VTI rapport 1090. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Kaufmann, V., Bergman, M. M., & Joye, D. (2004). Motility: mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745–756.

Kaufmann, V., Dubois, Y., & Ravalet, E. (2018). Measuring and typifying mobility using motility. *Applied Mobilities*, 3(2), 198–213.

Koglin, T., & Rye, T. (2014). The marginalisation of bicycling in Modernist urban transport planning. *Journal of Transport & Health*, 1(4), 214-222.

Lewin, C, Gustafsson, S, Nyberg, J (2006). *Utlandsföddas mobilitet och resvanor i svensk trafikmiljö*. VTI rapport 546. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Lundin, P. (2008). *Bilsamhället: ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*. Stockholm: Stockholmia Förlag.

Malmberg, B. & Clark, W.A.V. (2021), Migration and Neighborhood Change in Sweden: The Interaction of Ethnic Choice and Income Constraints. *Geographical Analysis*, 53: 259-282.

Malmökommissionen (2013). *Malmös väg mot en hållbar framtid*. Malmö: Malmökommissionen

Malmö stad. (u.å.a). Stadens historia. Hämtad 2024-04-15 från: [Stadens historia - Malmö stad \(malmo.se\)](https://stadenshistoria-malmo.se)

Malmö stad. (u.å.b). *Lindängen*. Hämtad 2024-04-20 från: <https://malmo.se/Stadsutveckling/Stadsutvecklingsomraden/Lindangen.html>

Trafikverket & Nationella cykelrådet. (2021). *Temarapport cykelplanering i Sverige*. Rapport 2021:072. Borlänge: Trafikverket.

Vetenskapsrådet. (2017). *God forskningssed*. Stockholm: Vetenskapsrådet.

Wennberg, H., Kerttu, J., Runesson, H., Hansson, A. (2018). *Mobilitet och tillgänglighet hos boende i socialt utsatta områden: Delrapport 1 från forskningsprojektet Inkluderande MaaS*. Rapport 2018:45. Lund: Trivector Traffic AB

Yang, X., Telama, R., Hirvensalo, M., Tammelin, T., Viikari, J. S., & Raitakari, O. T. (2014). Active commuting from youth to adulthood and as a predictor of physical activity in early midlife: the young Finns study. *Preventive medicine*, 59, 5–11.

Bilagor

Bilaga 1

Intervjuguide Malmö stad

Vilken är din roll och vad har du för uppdrag inom din roll i Malmö stad? Hur lång tid har du jobbat med det du gör?

Hur ser du på Malmö som cykelstad idag?

Vilka projekt/åtgärder anser du vara viktigast för att främja cyklingen och göra Malmö till en bättre cykelstad?- På vilket sätt?

Vad har ni för underlag när ni väljer vart det ska satsas på cykelfrämjande åtgärder? - Vilka områden är viktigast att satsa på?

Utvärderar ni vilka som gynnas av åtgärderna ni genomför?- Hur ser det ut isåfall?

Hur ser du på möjligheterna att använda cykeln som färdmedel för att ta sig till målpunkter i vardagen i Lindängen?- Jämfört med andra områden?- Tillgänglighet?

Genomför/har ni genomfört i närtid några cykelfrämjande åtgärder i Lindängen? vilka typer av åtgärder? - Är de hårda dvs infrastruktur eller mjuka dvs påverkan?

Vilka aktörer är involverade i de cykelfrämjande åtgärderna i Lindängen? Skiljer det sig mot andra områden?

Hur ser involverandet av medborgare ut i processen för att få fler att cykla?- Ser processen likadan ut i Lindängen och i övriga Malmö? -Är medborgare i Lindängen och utsatta områden medvetna om det arbete ni gör?

Hur ser du på cykelkulturen i Lindängen och andra utsatta områden vs malmö i stort? Vad tycker du är viktigt för att skapa en god cykelkultur i Lindängen och andra utsatta områden? -Hur ser du på att bryta bilnormen och skapa en norm som främjar cykeln?

Vilka åtgärder skulle ha bäst effekt för att få fler i Lindängen att välja cykeln som färdmedel?

Vilka bakomliggande faktorer spelar in anser du för att få fler människor att välja cykeln som färdmedel? - Hur tar ni ställning till dessa bakomliggande faktorer när ni planerar åtgärder i Lindängen och andra socialt utsatta områden?

Vad ser du för utmaningar för att få fler människor i Lindängen att välja cykeln som färdmedel?

Bilaga 2

Intervjuguide Röda korset

Vad är det för roll du har inom din organisation?

Vad utför Röda korset för insatser i Lindängen?

Gör ni dessa insatser tillsammans med någon annan aktör eller själva?

Hur gick det till när ni startade cykelskolan? - Vad för potential ser ni i cykeln?
Vilka är det som vill lära sig att cykla hos er?

Hur ser dessa personer på cykeln som färdmedel?

Varför vill dessa personer lära sig att cykla? Vilka ställen vill de ta sig till?

Vilka färdigheter ger ni de personer som lär sig cykla hos er?

Har ni följt upp hur det har gått för de personer som har gått cykelskola hos er? Vad tycker de om cykelskolan?

Vilka utmaningar ser du för att få dessa personer att börja cykla mer i vardagen?

Hur ser du på Malmö stads arbete för att få fler människor i Lindängen att välja cykeln som färdmedel?