

Goda cykelstäder. Kännetecknen och potential för ökad cykling



**LUNDS
UNIVERSITET**

Lunds Tekniska Högskola

**vid Campus Helsingborg
Institutionen för Teknik och samhälle**

Examensarbete:
Siri Persson

© Copyright Siri Persson

LTH vid Campus Helsingborg
Lunds universitet
Box 882
251 08 Helsingborg

Faculty of Engineering
Lund University
Box 882
SE-251 08 Helsingborg
Sweden

Tryckt i Sverige
Media-Tryck
Biblioteksdirektionen
Lunds universitet
Lund <2026>

Förord

Det här examensarbetet har genomförts på Lunds Tekniska Högskola, Campus Helsingborg, och är det slutliga momentet av programmet byggteknik – infrastruktur. Examensarbetet genomfördes under vårterminen 2026 och omfattar 22,5 högskolepoäng.

Till Koglin har varit examinator och Martin Larsson har handlett examensarbetet. Jag vill tacka min handledare för allt stöd, engagemang och kloka råd. Jag vill även tacka de som har ställt upp på intervjun och tillfört intressanta tankar och idéer.

Lunds Tekniska Högskola, maj 2026
Siri Persson

Sammanfattning

Cykling är en viktig del av ett hållbart transportsystem. Det bidrar bl.a. till en bättre miljö och förbättrad folkhälsa. Syftet med arbetet är att undersöka vilka faktorer som kännetecknar en bra cykelstad, ur en infrastruktursynpunkt och vilka faktorer som kan leda till ökad cykling. I arbetet intervjuas representanter för kommunerna Lund, Malmö och Helsingborg om vilka infrastrukturella åtgärder de anser har lett till ökat cyklande. Den åtgärd som varje kommun har rankat högst har jämförts med de nederländska riktlinjerna i CROW "Design manual for bicycle traffic". Arbetet baseras på en litteraturutredning, dokumentanalys, intervjuer och platsbesök.

Ur litteraturen framkommer det att en god cykelstad kännetecknas av ett sammanhängande, säkert och attraktivt cykelvägnät där fokus ligger på cykeln i stadsplaneringen. Dessa faktorer leder potentiellt till ökat cyklande. Resultatet visar att kommunerna arbetar efter liknande mål, men de har olika förutsättningar gällande demografi, topografi, avstånd och städernas struktur. Helsingborg och Malmö rankade separerade cykelbanor som den bästa åtgärden, medan Lund valde supercykelväg. I jämförelsen med de nederländska riktlinjerna uppfylldes majoriteten av kriterierna för separerade cykelbanor, men få kriterier uppfylldes för supercykelvägen.

Nyckelord: Cykelstad, CROW, cykelinfrastruktur, cykelvägar

Summary

Cycling is an important part of a sustainable transport system. It contributes among other things to a better environment and improved public health. The aim of this thesis is to investigate which factors characterize a good cycling city, from an infrastructural point of view, and which factors may lead to increased cycling. In the thesis, representatives of the municipalities of Lund, Malmö and Helsingborg are interviewed about which infrastructural measures they believe have led to increased cycling. The measure that each municipality has ranked highest has been compared with the Dutch guidelines in the CROW “Design manual for bicycle traffic”. The thesis is based on a literature review, document analysis, interviews and site visits.

The literature indicates that a bike-friendly city is characterized by a cohesive, safe and attractive cycle path network, with a strong focus on cycling in urban planning. These factors potentially lead to increased cycling. The results show that the municipalities work towards similar goals, but they have different conditions regarding demographics, topography, distance and the structure of the cities. Helsingborg and Malmö ranked separate cycle tracks as the best measure, while Lund chose a bicycle highway. In comparison with the Dutch guidelines, most of the criteria for separate cycle tracks were met, but few criteria were met for the bicycle highway.

Keywords: Bike-friendly city, CROW, cycling infrastructure, cycle paths

Innehållsförteckning

1	Introduktion	1
1.1	Bakgrund och problembeskrivning.....	1
1.2	Syfte och mål	3
1.3	Avgränsningar	4
2	Metod	4
2.1	Litteraturutredning	4
2.2	Dokumentanalys	5
2.3	Intervjuer	5
2.4	Platsbesök	5
3	Resultat.....	6
3.1	Dimensionering enligt CROW	6
3.2	Lunds kommun.....	8
3.2.1	Mål och vision	8
3.2.2	Förutsättningar	9
3.3	Malmö stad.....	10
3.3.1	Mål och vision	10
3.3.2	Förutsättningar	11
3.4	Helsingborg stad	11
3.4.1	Mål och vision	11
3.4.2	Förutsättningar	13
3.5	Resvaneundersökningar i kommunerna.....	14
3.5.1	Lund.....	14
3.5.2	Malmö	15
3.5.3	Helsingborg.....	15
4	Intervjuer och platsbesök.....	16
4.1	Lund	16
4.1.1	Intervju	16
4.1.2	Platsbesök	17
4.2	Malmö	18
4.2.1	Intervju	18
4.2.2	Platsbesök	19
4.3	Helsingborg.....	20
4.3.1	Intervju	20
4.3.2	Platsbesök	21
5	Diskussion.....	22
5.1	Jämförelse med Nederländerna	22
5.1.1	Lund.....	23
5.1.2	Malmö.....	23
5.1.3	Helsingborg.....	24
5.2	Jämförelse mellan kommunerna	25

6 Slutsats	27
6.1 Vad kännetecknar goda cykelstäder?	27
6.2 Faktorer som bidrar till ökat cyklande.....	28
Referenser	31
Bilagor.....	33
Bilaga 1 Intervjumall	33

1 Introduktion

I introduktionskapitlet redovisas en bakgrund och problembeskrivning som handlar om att ta reda på åtgärder som kan implementeras i infrastrukturen för att öka cyklandet. Därefter följer ett avsnitt om syfte och mål samt avgränsningar.

1.1 Bakgrund och problembeskrivning

Cykling kan bidra positivt inom många hållbarhetsområden t.ex. klimatet och folkhälsan. Cykeln är det bästa miljöfordonet. Den har inga utsläpp och använder enbart förnybar energi. Om fler börjar cykla i stället för att köra bil kommer det leda till stora fördelar för klimatet, och det leder även till ökad folkhälsa (Johansson, Nordin & Helander 2021). En ökad fysisk aktivitet har mycket positiva effekter på folkhälsan. Detta skapar i sin tur ett mer hållbart utnyttjande av välfärdstjänster då färre människor drabbas av ohälsa (Region Skåne 2017). För att uppnå de globala målen i FN:s Agenda 2030 är ett hållbart transportsystem en viktig del, och därav behöver en förändring ske med avseende på hur vi reser (VTI 2022).

År 2017 tog regeringen fram en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling. Det svenska miljökvalitetsmålet ”God bebyggd miljö” innebär bl.a. att det ska finnas attraktiva, säkra och effektiva gång- och cykelvägar. Man konstaterar att städer och samhällen under lång tid planerats baserat på att bilen är vårt huvudsakliga transportmedel. Det har resulterat i att stadsstrukturen är gles och avstånden ofta är långa mellan målpunkterna. Enligt statistik i cykelstrategin 2017 för ökad och säker cykling visar den generella trenden på ett minskat cyklande generellt i olika åldersgrupper (Regeringskansliet 2017).

I cykelstrategin har regeringen valt att satsa på fem olika områden för att öka och göra cykeltrafiken säker:

- Öka cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen genom att planera rätt i nya områden och förbättra tillgängligheten i befintlig miljö. Man bör också se till ”hela resan-perspektivet” så att hela resan blir effektiv, t.ex. att kunna använda cykel under en del av resan. Det bör också finnas cykelparkering vid målpunkten.

- Fokus bör ligga på att få fler grupper som t.ex. barn, unga och utrikes födda att cykla mer, då dessa grupper uppvisar lägre cykelandelar än övriga grupper. Man vill också satsa på att få fler att pendla till jobbet samt främja turist- och rekreationscykling.
- Det är viktigt att främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur. Cykelvägnätet ska hänga samman lokalt och regionalt, vara attraktivt, trafiksäkert och ha god framkomlighet. Det är också viktigt att drift och underhåll av cykelvägnätet förbättras.
- Främja säker cykeltrafik, t.ex. genom att separera cykel och biltrafik, anpassa hastigheter, förbättra drift och underhåll.
- Utveckla statistik och forskning inom cykelområdet för att kunna följa upp effekterna av olika insatser.

Riksrevisionen gjorde en granskning 2025 av hur arbetet med att uppnå målen hade gått. Man kunde tyvärr konstatera att de åtgärder regeringen och myndigheter har genomfört inte har bidragit i någon större utsträckning till ökad och mer trafiksäker cykling. Riksrevisionen rekommenderar bl.a. att tydliggöra prioriteringar för cykelinfrastrukturen, effektivisera planering och genomförandeprocesser, möjliggöra statligt byggande av friliggande cykelvägar och förbättra arbetet med konsekvensanalyser (RiR2025:11).

Tidigare har det inte funnits några konkreta mål för ökat cyklande, och därav har Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) fått i uppdrag av regeringen att ta fram mål för ökad cykling i Sverige. Översiktligt är målet att cyklandet ska fördubblas till 2035 (VTI 2022).

Följande mål har tagits fram av VTI (2022):

- Övergripande mål: Cyklingen ska öka i hela Sverige så att tillgängligheten förbättras, folkhälsan stärks och klimat- och miljöpåverkan minskar.
- Etappmål 1: Andelen cykelresor av det totala antalet resor i Sverige ska öka till 20 procent år 2030 och till 26 procent år 2035, utan att andelen resor med gång- eller kollektivtrafik minskar.
- Etappmål 2: Cykelresornas andel av det totala persontransportarbetet i Sverige ska öka till 3 procent fram till 2035, utan att gång- eller kollektivtrafiken minskar.

- Delmål 1: Andelen cykelresor av det totala antalet resor i Sverige som är kortare än 10 km ska öka till 30 procent år 2030 och till 45 procent år 2035, utan att andelen resor med gång- eller kollektivtrafik minskar.
- Delmål 2: Andelen cykelresor av det totala antalet resor för barn i grundskoleåldern i Sverige ska öka till 40 procent år 2030 och till 50 procent år 2035, utan att andelen gångresor minskar.

Region Skåne har tagit fram målet att öka andelen cykelresor från 16 procent till 19 procent år 2030. För att göra Skåne till Sveriges bästa cykelregion har de valt att satsa på att stärka den skånska cykelkulturen, lyfta cykeln i samhällsplaneringen, investera i regionalt viktiga stråk och leder, förbättra kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik, öka säkerheten för cyklister och låta näringslivet medverka i cykelsatsningar (Region Skåne 2017). Region Skånes satsningar omfattar främst det statliga vägnätet och kan därmed inte direkt styra hur kommunerna ska prioritera (Region Skåne 2022).

1.2 Syfte och mål

Både de nationella och regionala målen visar att cyklingen behöver öka för att bidra till ett mer hållbart transportsystem. Syftet med detta arbete är att ta reda på lämpliga åtgärder som kan implementeras för att öka cyklandet i städer. Det finns flera lösningar som kan vara aktuella, men för att arbetet inte ska bli alltför omfattande kommer det att avgränsas till att enbart behandla infrastrukturella åtgärder. Målet med studien är att resultatet ska kunna ge en tydlig bild av vilka åtgärder som fungerar i vilket sammanhang. Att få fram rekommendationer och riktlinjer för städer som kan utnyttjas beroende på dess utformning. Förhoppningsvis kan även olika kommuner få inspiration och stöd för att kunna identifiera åtgärder som leder till ökat cyklande. Några frågeställningar som kommer besvaras är:

- Hur väl stämmer kommunernas bästa åtgärder med dimensioneringskriterierna i CROW*?
- Vad kännetecknar goda cykelstäder?
- Vilka faktorer bidrar till ökat cyklande?

*CROW ”Design manual for bicycle traffic” är Nederländernas manual för planering av cykelinfrastruktur.

1.3 Avgränsningar

I detta arbete har jag valt att fokusera på åtgärder som kan göras i infrastrukturen för att öka cyklandet. Arbetet avgränsas till åtgärder som gjorts i de skånska kommunerna Lund, Malmö och Helsingborg. Vid intervjuer har kommunerna angett vilka åtgärder som har gett bäst effekt för att öka cyklandet (mer information finns i kapitel 2. Metod). Dessa åtgärder jämförs därefter med Nederländernas riktlinjer för cykelinfrastruktur, CROW. Anledningen att Nederländerna valts ut som referens beror på att landet anses som ett föregångsland inom cykelinfrastruktur. I arbetet ingår inga kostnadsberäkningar. Det är svårt att ta fram relevanta siffror för alla kommuner, och beräkningar skulle behöva utföras. Det skulle vara svårt att väga åtgärderna och dess kostnader mot varandra. Detta skulle innebära att studien blir för omfattande.

2 Metod

2.1 Litteraturutredning

Det gjordes en litteraturstudie av CROW "Design manual for bicycle traffic", som innehåller Nederländernas riktlinjer för planering av cykelinfrastruktur. Manualen betraktas som en internationell standard i planering och utformning av cykelinfrastruktur. Den innehåller information och rekommendationer som sedan används vid jämförelsen med de medverkande svenska kommunernas bästa åtgärder inom cykelinfrastruktur. Då denna manual anses vara "best practice" används den för att kunna ta reda på hur många av de svenska åtgärderna som följer de nederländska riktlinjerna. Genom att utgå från manualen kan man sedan få ett mått på hur väl åtgärderna stämmer överens med Nederländernas standard och därmed hur bra den är. Därefter kan man ta fram den bästa åtgärden hos de utvalda kommunerna. En fördel med litteraturstudier är enligt Paulsson (2020) att materialet är lätt att få tillgång till, det är tidseffektivt och kostnaden är låg.

2.2 Dokumentanalys

För att ta reda på vad de tre kommunerna gör för att öka cyklingen gjordes en dokumentanalys. Informationen hämtades från kommunernas egna handlingsplaner, mål och visioner. Denna metod är effektiv och ger en möjlighet för att göra en kvalitativ samt kvantitativ analys. Metoden ger även en möjlighet att göra en enkel jämförelse mellan de olika kommunernas mål och strategier. Precis som med litteraturutredningen menar Paulsson (2020) att dokumentanalysen är tids- och kostnadseffektiv. Fakta som samlas in kan sedan användas som utgångspunkt i studien.

2.3 Intervjuer

Det genomfördes intervjuer i form av idéinsamling med representanter från tre kommuner, där samma frågor ställdes på samma sätt. Detta gjordes för att få likvärdiga och jämförbara svar. Intervjuerna varade i snitt 20 minuter och gjordes digitalt. Samtalen spelades in för att kunna återge exakt vad som sagts. Före intervjun gav informanterna medgivande till inspelningen.

Representanterna arbetar som trafikplanerare eller som trafikingenjörer på kommunerna. Mallen som användes finns i Bilaga 1. Denna metod valdes eftersom det är svårt att hitta information om vad kommunerna själva tycker om sina åtgärder, samt om de tycker att åtgärderna har fått effekt. Med metoden idéinsamling kan man även få en djupare förståelse av studieobjektet eftersom frågorna är öppna menar Paulsson (2020).

2.4 Platsbesök

En plats per kommun, där den åtgärd som varje kommun angivit som sin bästa åtgärd under intervjuerna, besöktes. Varje åtgärd granskades noggrant och det gjordes en jämförelse mellan de svenska standarderna och de nederländska riktlinjerna. De nederländska riktlinjerna utgår ifrån CROW "Design manual for bicycle traffic" som är Nederländernas handbok för cykelinfrastruktur. En nackdel med fallstudier är att det kan vara svårt att vara objektiv, samt att utföra denna metod är resurskrävande (Paulsson 2020). I den här studien krävdes dock platsbesök för att kunna genomföra en likvärdig och utförlig analys.

3 Resultat

Nedan beskrivs de tre utvalda kommunernas handlingsplaner, mål och visioner för ökat cyklande. Kommunerna har något olika förutsättningar vad gäller topografi, demografi och infrastruktur.

3.1 Dimensionering enligt CROW

Städer och regioner i Nederländerna anses ofta som de bästa exemplen på där man lyckas få många att cykla, och där städerna har stödjande policies (Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2007). Varför cykelandelarna i just Nederländerna är så höga är svårt att svara på, eftersom svaret innehåller en kombination av flera faktorer. Bland annat handlar det om de rumsliga faktorerna. Det är mindre ansträngande att cykla på en platt yta, som i Nederländerna, än en backig yta. Nederländernas städer ligger relativt nära varandra och därför är det ofta också möjligt att välja cykeln för pendling mellan olika tätorter. Även kulturella faktorer som att man lär sig att cykla som barn är en anledning till att många cyklar idag (Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2007).

Det finns en direkt koppling mellan Nederländernas cykelpolicy och hur många som cyklar. Att ha goda cykelfaciliteter är viktigt för att kunna främja- och öka cykelanvändandet. En stor framgång har varit att göra cykelpolicyn till en del av den generella mobilitetspolicyn. Detta har lett till att nästan alla kommuner i Nederländerna har cyklingen som en del av mobilitetspolicyn (Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2007).

I Nederländerna jobbar man efter 5 strategier: sammanhållning, direkthet, säkerhet, komfort och attraktivitet (CROW 2007).

- Sammanhållning innebär att kunna använda cykeln som ett transportmedel där man ska kunna ta sig från vilken plats som helst till vilken annan plats som helst. En sammanhängande infrastruktur skapar ett enhetligt nätverk. Nätverket måste ta hänsyn till olika transportslag och hur de samspelar. Cykelvägnätet bör därför utformas med få korsningar samtidigt som det erbjuds tydliga kopplingar och alternativa rutter mellan start- och målpunkter (CROW 2007).

- Direkthet handlar om att uppnå bästa möjliga balans mellan avstånd och restid. Detta görs genom att minimera omvägar för cyklister. Exempel på detta kan vara genom att minska antalet svängar, ge cyklister prioritet vid trafikljus och anlägga separata cykelbanor. Syftet med dessa åtgärder är att korta ned restiderna och göra det mindre fysiskt ansträngande att cykla. Detta skapar i sin tur ett mer konkurrenskraftigt transportalternativ (CROW 2007).
- Säkerhet är viktigt för att skapa en väl utformad cykelinfrastruktur som säkerställer både social trygghet och trafiksäkerhet. Detta görs genom att minska stress och exponering för buller samt luftföroreningar. För att öka säkerheten bör man lägga cykelbanor i lågtrafikerade bostadsområden snarare än längs stora trafikerade vägar. Dessutom ökar säkerheten vid fysiskt separerade cykelbanor. För att minska risken för olyckor är det viktigt att bygga tunnlar och broar i korsningar vid högtrafikerade vägar (CROW 2007).
- Komfort ska göra cyklingen till en behaglig upplevelse. Planeringen bör utgå från cyklistens förutsättningar eftersom cyklar ofta saknar fjädring, drivs av människokraft och kräver balans. För att öka komforten bör stopp och störningar minimeras i vägnätet. Det är också viktigt med jämna beläggningar för att minska vibrationer. Även tydlig skyltning är viktigt för att underlätta orienteringen och undvika osäkerhet (CROW 2007).
- Attraktivitet handlar om en estetiskt tilltalande miljö som främjar cykling. Alltså att skapa gröna och öppna ytor där gatorna är lugna och väl underhållna. Vegetation och vattenmiljöer gör cykling mer lockande. Vid planeringen är det därför viktigt att undvika miljöer med trängsel, buller och luftföroreningar, eftersom de försämrar både trygghet och hälsa (CROW 2007).

3.2 Lunds kommun

3.2.1 Mål och vision

Idag står Lunds kommun inför flera utmaningar med sin planering för ökad tillväxt, och ny lagstiftning som skapar en hög ambition att öka det hållbara resandet. Syftet med handlingsplanen är att öka cyklandet som i sin tur kan bidra till kommunens mål om klimatneutralitet 2030. Vid framtagandet av handlingsplanen har fem utmaningar valts ut:

1. Fler ska cykla mer
2. Förtätning av staden och tätorterna
3. Cykelparkering
4. Hela resan
5. Mikromobilitet

(Lunds kommun 2024, *Handlingsplan för ökad cykling i Lunds kommun 2024 – 2027*. s. 11)

Till varje utmaning finns det aktiviteter och åtgärder som kopplats. Den förväntade effekten som aktiviteten förväntas ha på respektive målgrupp, och för Lund som cykelkommun har redovisats (Lunds kommun 2024).

Utmaning 1, som handlar om att få fler att cykla, består av 4 separata delutmaningar. Den första utmaningen innebär att få fler barn och unga att börja gå- och cykla till skolan och fritidsaktiviteter. Den andra utmaningen handlar om att få folk till att prova cykelpendling. Den tredje utmaningen är att skapa ett mer sammanhängande cykelvägnät, vilket görs genom att rusta upp cykelvägar för att förbättra möjligheterna att cykelpendla. Den fjärde och sista utmaningen innebär att se till att målpunkterna har goda cykelfaciliteter, vilket till exempel kan innebära god parkering inomhus eller trygg parkering vid butiker. För att ha råd med detta krävs det att tekniska förvaltningen samarbetar med andra aktörer (Lunds kommun 2024).

Utmaning 2 handlar om att förtäta Lund som stad och de övriga tätorterna i kommunen. Den första åtgärden är att cykelvägvisningsplanen ska anpassas till det nya cykelvägnätet. Cykelvägnätets utformning ska alltså tydligt visa var man kan cykla snabbt och var barnen kan cykla säkert till skolan. Nästa åtgärd handlar om utformningsprinciper. Idag utgår riktlinjerna från vardagscyklistens behov. Det behövs alltså nya principer för utformningen som anpassas till olika grupper av cyklister, t.ex. barn och de som cyklar med en hög hastighet. Den sista åtgärden handlar om att göra vissa bilgator till cykelgator och cykelpassager till cykelöverfarter. Detta görs alltså för att prioritera cykeltrafiken ytterligare (Lunds kommun 2024).

Utmaning 3 innebär att öka antal cykelparkeringar i samband med en ökning av behovet. Den första åtgärden är att skapa säkra cykelparkeringar för att öka tryggheten så att fler vågar välja cykeln. Eftersom stadskärnan har blivit mer attraktiv för cyklister handlar nästa åtgärd om att ta bilparkeringsplatser i anspråk och göra om dessa till cykelparkering. Detta görs för att bevara ytorna i stadskärnan. Den sista åtgärden handlar om att använda sig av en ny cykelplaneringshandbok i planering och utveckling av cykelparkeringar (Lunds kommun 2024).

Utmaning 4 handlar om att få ner restidskvoterna mellan bilen och de hållbara färdmedlen. Det smidigaste sättet att göra detta är att se till att det går att cykla mellan avstigningshållplatsen och målpunkten eller direkt från startpunkten till en kollektivtrafiknod. Den första åtgärden är att satsa på kombinerad mobilitet. En effektiv möjlighet är att kombinera cykel med kollektivtrafik. Den andra åtgärden handlar om att tillgodose att det finns tillräckligt med cykelparkeringar vid viktiga kollektivtrafiknoder, och att det inte finns övergivna cyklar som tar upp plats. Den sista åtgärden handlar om att skapa en större förståelse och kunskap om cyklisters krav samt behov genom att föra dialoger med bl.a. intresseorganisationer för cykling. Även cykelåtgärder och aktiviteter ska stämmas av med dem (Lunds kommun 2024).

Utmaning 5 innefattar mikromobilitet, dvs små fordon som framförs under 25km/h som t.ex. elsparkcykel. Dessa fordon är en tillgång eftersom de finns lättillgängligt placerade över hela staden och kan användas som ett flexibelt alternativ för kombinationsresor med kollektivtrafiken eller för kortare resor inom staden. De skapar även utmaningar för kommunen som väghållare eftersom fordonen placeras på platser som kan försämra säkerheten eller framkomligheten för oskyddade trafikanter. Åtgärden för detta är att skapa tydliga parkeringar för mikromobilitetsfordon (Lunds kommun 2024).

3.2.2 Förutsättningar

Lund är en gammal stad med en kompakt stadskärna och bebyggelsen är ganska tät och sammanhållen. Att staden är kompakt underlättar cyklingen. Hela staden ligger på en sluttning från söder till norr, vilket innebär att det bli jobbigt att cykla från södra delen upp till t.ex. universitetsområdet vid LTH i den norra delen av staden. Trots den besvärliga topografin är det många som cyklar. De flesta arbetsplatserna i Lund ligger i nordöstra delen, och det finns många cykelvägar som leder till dessa arbetsplatser. Dessutom har Lund en spårväg som konkurrerar med cyklingen vilket man också behöver ta i beaktande. Att få folk att välja cykeln i stället för spårvagnen är en utmaning (Informant nummer 1).

3.3 Malmö stad

3.3.1 Mål och vision

Malmöns vision handlar om att alla malmöbor ska ha rätt att cykla.

Visionen är demokratisk och innebär till exempel följande:

- Rätten att känna sig prioriterad i trafiken som cyklist
 - Rätten till en trygg och säker cykelväg
 - Rätten till säker cykelparkering
 - Rätten till service för cyklister eller tillgången till en cykel när du behöver en
 - Rätten till rörelse och möjligheten att ta del av sin stad
 - Möjlighet att lära sig att cykla
- (Malmö stad 2025, *Demokratisk vision för cykel.*)

2016 antogs Malmö stads trafik- och mobilitetsplan av kommunfullmäktige. Detta innebär att det finns ett mål för cykelandelen som inte endast tekniska nämnden står bakom, utan det är dessutom beslutat på högsta politiska nivå. Målet för Malmö är att 30 procent av malmöbornas resor ska ske på cykel senast år 2030 (Malmö stad 2025). För att nå detta mål jobbar Malmö stad med att bygga omkring en mil ny cykelväg varje år framöver. Det byggs och planeras bland annat supercykelvägar, cykelgator och enkelriktade cykelbanor. Det kommer inte att byggas nya supercykelvägar utan befintliga cykelstråk kommer att byggas om till supercykelvägar (Malmö stad u.å.).

Målet med supercykelvägarna är att öka framkomligheten, tryggheten och att göra det mer bekvämt att cykla. Cykelvägarna kommer att stärka kopplingen mellan Malmö och regionen och därmed göra vardagen enklare (Malmö stad u.å.). Det kommer att byggas nya cykelgator för att främja cykeln i gatumiljöer. Cykelgator används när det är ont om utrymme och cykelbanorna inte kan vara separerade från övrig trafik. Denna lösning används för att förbättra framkomligheten för cyklister (Malmö stad u.å.). Enkelriktade cykelbanor används för att de kan transportera många cyklister i förhållande till ytan som används. Denna åtgärd är säker och med rätt utformning kan det öka tryggheten för trafikanterna (Malmö stad u.å.).

Malmö stad ska även bygga fler säkra cykelparkeringar för att det ska kännas tryggt att lämna cykeln. Det finns t.ex. cykelgarage som är gratis i direkt anslutning till tågstationerna Hyllie, Triangeln och Malmö C. Malmö stad erbjuder också servicestationer och cykelpumpar på flera ställen i staden. Dessutom finns ett hyrcykelsystem för de som inte har tillgång till en egen cykel (Malmö stad u.å.). Malmö stad uttrycker även att det inte endast handlar om vad själva staden gör, utan att det också handlar om den enskilda cyklisten. Det är viktigt att visa hänsyn och följa reglerna som cyklist för att minska risken för olyckor, samt för att skapa ett bra flyt på cykelbanorna (Malmö stad u.å.).

3.3.2 Förutsättningar

Malmö är en platt stad med en kust som kan göra att det blir blåsig. I Malmö befinner sig arbetsplatserna på olika ställen beroende på vilken sektor det är, t.ex. service-sektorn och handeln ligger i centrum. Handelsplatserna ligger spridda kring Mobilia, Entré Värnhem och Hyllie, som har ett stort kontorskomplex samt handelsplats. Det finns olika industriområden i norra- och västra hamnen. Arbetsplatserna är alltså uppdelade i flera separata områden (Informant nummer 2).

3.4 Helsingborg stad

3.4.1 Mål och vision

Helsingborg arbetar efter de transportpolitiska målen som handlar om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och hållbar transportförsörjning. Funktionsmålet handlar om tillgänglighet till resor och transporter, och hänsynsmålet som främjar säkerhet, miljö och hälsa. Med dessa mål krävs det att förutsättningarna för att välja gång -, cykel samt kollektivtrafik ska förbättras. Även antalet omkomna och allvarligt skadade ska minska (Helsingborgs stad 2017).

Helsingborg har en långsiktig vision kallad "Helsingborg 2035" som skapades med målet att ge en riktning för stadens utveckling. Visionen handlar om att skapa ett långsiktigt hållbart samhälle där fler går, cyklar och använder kollektivtrafik. Detta leder till höga krav på planeringen och samverkan mellan olika intressen. Utifrån dessa målsättningar har cykelplanens mål tagits fram, vilket handlar om att öka cyklandet i Helsingborg utan att det leder till att fler personer skadas. Följande punkter ska genomföras under cykelplanens giltighetstid:

- Cykling i förhållande till det totala resandet ska öka från 11 procent år 2013 till 21 procent år 2022.
- ”Antalet dödade och skadade cyklister ska fortlöpande minska” (Helsingborgs stad 2017, *Cykelplan*. s. 10)

För att nå cykelplanens mål används följande nio strategier:

- För att kunna utveckla effektiva cykelstråk krävs det en satsning på åtgärder som ökar tillgängligheten, framkomligheten och säkerheten för cyklister.
- För att skapa ett finmaskigt huvudnät krävs det åtgärder som ökar tillgängligheten, framkomligheten och säkerheten för cyklister. Det krävs även satsningar på att åtgärda felande länkar.
- För att utveckla regionala cykelstråk behövs det satsningar på förbättrad cykelinfrastruktur i och mellan byar.
- För att minimera antalet olyckor och skapa trygga cykelmiljöer behövs en satsning på åtgärder som leder till ökad säkerhet. Det är viktigt att åtgärderna inte försämrar framkomligheten och endast görs där nyttan blir som högst. Ett exempel på en säkerhetshöjande åtgärd är funktionell belysning.
- Att satsa på statushöjande åtgärder kan göra stor skillnad för den som cyklar och därmed bidra till ett ökat cyklande.
- För att skapa säkra och funktionella cykelparkeringar behövs det en satsning på uppdaterade riktlinjer för utformning. Det behövs även komplettering för alternativa cykelställ som passar nya typer av cyklar, för att öka möjligheten att låsa fast sin cykel.
- För att skapa ett attraktivt cykelnät behövs satsningar på drift-och underhållsåtgärder. Med bra belysning, skyltning och gott underhåll skulle det leda till en förbättrad framkomlighet året runt.
- Att satsa på beteendepåverkande åtgärder skulle kunna få fler att välja cykeln som transportmedel. Exempelvis att inkludera kommunikativa kampanjer ska vara en del av cykelplaneringen.
- För att stärka Helsingborgs profil som en cykelstad och samtidigt skapa ett ännu mer attraktivt och funktionellt cykelnät, krävs det att man börjar tänka i nya banor och vågar prova nya lösningar (Helsingborgs stad 2017).
- För att mäta resultatet räknas antalet cyklister som passerar stadens nio fasta cykelmätare (se Figur 1). Om målet med en cykelandel på 21 procent ska uppfyllas krävs det att antalet uppmätta cyklister fördubblas (Helsingborgs stad 2017).



Figur 1 Placering av Helsingborg stads 9 cykelmätare.

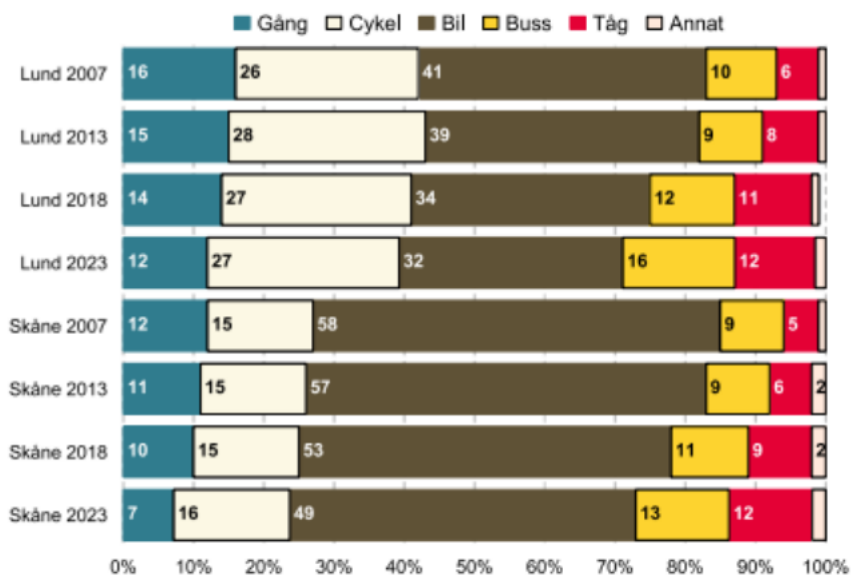
3.4.2 Förutsättningar

Informant nummer 3 berättar att Helsingborg är en utsträckt stad med syd-nordlig riktning, ungefär 11-12 km från Råå i söder till Väla i norr. Staden är lång och smal och inte särskilt tät. Det gör att transportsträckorna bli längre jämfört med om staden var rundare till formen. I Helsingborg finns landborgen som skapar stora höjdskillnader. Topografin kan ha betydelse för om man väljer att cykla eller inte. Landborgen blir som en barriär eftersom det inte finns så många anslutningar som kopplar ihop cykelstråken ovanför och nedanför landborgen. Det är alltså allmänt brant vilket gör det svårt att skapa kopplingar. Helsingborg har även mycket stora trafikleder som t.ex. väg 111, stadsgator som är tungt trafikerade. Vidare menar informant nummer 3 att dessa trafikleder avbryter cyklingen och det finns för få kopplingar över eller under dessa stora barriärer. De stora verksamhetsområdena ligger lite utanför centrum i ytterkant. Detta gör att det blir en bit att cykla. Verksamheterna ligger ofta i mer bilorienterade lägen, t.ex. att det är nära till trafikplatser och motorvägar. Det finns även en del industrier som kräver skyddsavstånd. Dessa förutsättningar gör att fler väljer bilen framför cykeln.

3.5 Resvaneundersökningar i kommunerna

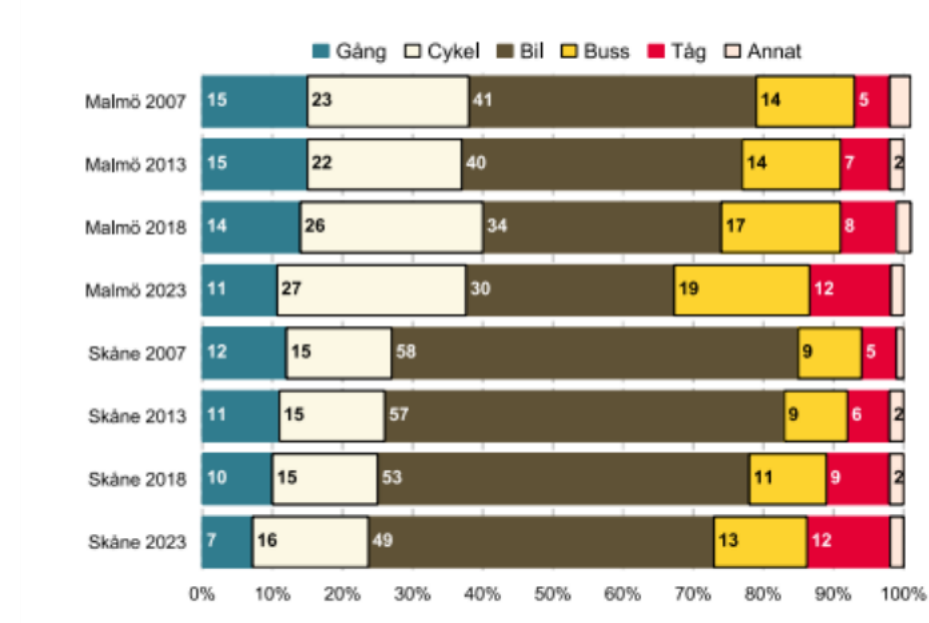
Enligt resvaneundersökningen gjord av Region Skåne (2023b, 2023c) kan man avläsa att av alla resor inom Skåne skedde 16 procent med cykel. I både Lund och Malmö skedde 27 procent av resorna med cykel 2023, se Figur 2 och 3. I Helsingborg var det 16 procent av resorna som skedde med cykel 2023 (Region Skåne 2023a), se Figur 4. Eftersom undersökningen görs vart 5:e år så finns det ingen data på hur många som reser med cykel i dessa kommuner 2026.

3.5.1 Lund



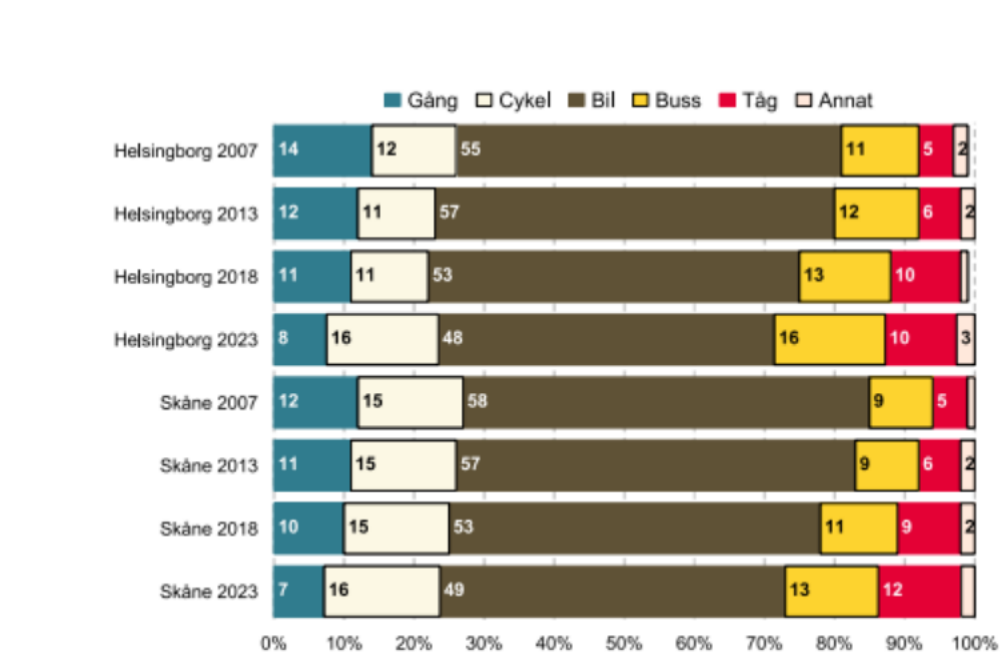
Figur 2 Färdmedelsfördelning från tidigare undersökningar samt 2023 års resultat för Lunds kommun och Skåne i stort (Region Skåne 2023b).

3.5.2 Malmö



Figur 3 Färdmedelsfördelning från tidigare undersökningar samt 2023 års resultat för Malmö stad och Skåne i stort (Region Skåne 2023c).

3.5.3 Helsingborg



Figur 4 Färdmedelsfördelning från tidigare undersökningar samt 2023 års resultat för Helsingborgsstad och Skåne i stort (Region Skåne 2023a).

4 Intervjuer och platsbesök

4.1 Lund

4.1.1 Intervju

Lund jobbar med att kontinuerligt utveckla cykelinfrastrukturen både med fler cykelvägar men även genom prioritetshöjande åtgärder och trafiksäkerhetsåtgärder i cykelvägnätet. Några exempel på sådana åtgärder är cykelöverfarter eller andra typer av åtgärder som främjar cyklingen. Det kan även vara åtgärder som t.ex. vägvisning, belysning och andra typer av objekt i miljön som främjar cykling på olika sätt (Informant nummer 1).

De bästa åtgärderna enligt informant nummer 1 är:

1. Supercykelvägarna Lund-Lomma och Lund-Södra Sandby
Denna åtgärd är till för att stärka cykelpendlingen mellan tätorter istället för att använda bilen. Åtgärden är även bra ur ett miljöperspektiv eftersom den minskar bilanvändandet. Projektet ligger nära bilvägar och kan därmed dra till sig uppmärksamhet från bilförare, vilket kan leda till att de börjar använda supercykelvägen istället.
2. Ett finmaskigt cykelvägnät
Åtgärden är bra eftersom det alltid finns en cykelväg i närheten. Det blir även lättare att ta sig till olika målpunkter i staden.
3. Röd markbeläggning i korsningspunkter "röda mattan"
Denna åtgärd gör både cykel- och biltrafikanter uppmärksamma på att det kommer en korsningspunkt där det gäller andra regler. Informanten menar att detta leder till en ökad trafiksäkerhet.

Det behövs en kombination av både säkerhet och framkomlighet. Det finns en skillnad på faktisk säkerhet och upplevd säkerhet. Upplevd säkerhet kan vara den upplevda risken att råka ut för en trafikolycka, men det kan också vara en trygghetsfråga där man känner att man eventuellt skulle kunna bli utsatt för ett brott. Framkomlighet är ofta något man lyfter som en anledning till att folk inte cyklar. Det kan bero på att det inte finns en cykelväg eller att den som finns känns otrygg. Otrygghet kan även ha med trafiksäkerhet att göra t.ex. att behöva cykla på en trafikerad väg. Vägen kanske är framkomlig men den upplevs inte som säker, och därmed väljer folk bort denna sträcka (Informant nummer 1).

4.1.2 Platsbesök

Det gjordes ett platsbesök på supercykelvägen C21 Lund-Lomma (Se Figur 5, 6 & 7). Cykelvägen mellan Lund och Lomma är 10 km lång och följer Trollebergsvägen ut till väg 103 mot Lomma. Cykelbanan är dubbelriktad men inte separerad av mittlinje. Den är separerad från motortrafik, dock delas banan med gående enligt skylten i Figur 6. Av Figur 7 framgår det även att den också i praktiken används av såväl cyklister som fotgängare. Banan är 3 m bred och följer därmed inte den nederländska standaren. Beläggningen är av asfalt. Stopp elimineras med hjälp av tunnlar och företräde vid vägpassager (se Figur 5).



5 Upphöjd cykelöverfart på supercykelvägen Lund-Lomma.



Figur 6 Supercykelvägen C21 Lund-Lomma



Figur 7 Supercykelvägen C21 Lund-Lomma.

4.2 Malmö

4.2.1 Intervju

I Malmö finns ca 550 km cykelinfrastruktur. Årligen bygger Malmö stad ut cykelvägnätet, ofta med ett ensiffrigt antal kilometer per år. På senare tid har stort fokus legat på att bygga ut cykelvägar längs med huvudgatunätet, såsom längs med linje 4 mellan Limhamn och Kirseberg/Segevång – men också att anlägga hastighetssäkrade cykelöverfarter, cykelparkeringar, service & tjänster (cykelräcken i signalregleringar, cykelservicestationer, vägvisning, luftpumpar, etc.). Man satsar även på cykelfaciliteter i samband med exploateringar i nya områden (Informant nummer 2).

De bästa åtgärderna enligt informant nummer 2 är:

1. Separerade säkra och attraktiva cykelbanor (Erikslustvägen). Denna åtgärd är bra för att som cyklist känner man sig inte nödvändigtvis trygg att färdas bland bilar på grund av den stora hastighetsskillnaden, samt skillnaden i massa mellan cykel- och biltrafiken. Skulle det ske en krock kan skadorna bli allvarliga. Enligt informanten bidrar separerade cykelbanor till att minska risken för krockar och bidrar till att fler kommer att våga cykla.
2. Cykelöverfarter och genomgående cykelbanor (t.ex. Sallerupsvägen och Värnhemstorget) ger cyklister hög framkomlighet och en säker cykling. Med denna åtgärd ska biltrafiken väja för korsande cykeltrafik vid dessa punkter vilket gör att cyklister kan upprätthålla sitt tempo och slipper stanna. Cyklisterna vinner både i tid, komfort och slipper lägga ner extra energi.
3. Cykelanpassade gator (t.ex. Norra och Södra Skolgatan, samt Fågelbacksgatan). Med denna åtgärd filtreras trafiken så att biltrafiken inte kommer igenom utvalda platser medan cykeltrafiken släpps igenom. Detta görs t.ex. genom en rad pollare i gatan. Cyklisterna får en närmare väg till sin målpunkt och vinner i tid och energi, eftersom de kan behålla sitt momentum i stället för att behöva stanna eller byta riktning.

Informant nummer 2 berättar att både säkerhet och framkomlighet är mycket viktigt. Säkerhet är grundläggande och ska inte tummas på, men ett allt större fokus behöver läggas på framkomlighet för att cykling ska vara attraktivt och konkurrenskraftigt. Dock ej på bekostnad av trafiksäkerheten. Säkerhet och framkomlighet ska gå hand i hand.

4.2.2 Platsbesök

Platsbesök gjordes på Erikslustvägen (se Figur 8 & 9). Cykelbanan består av gråfärgad asfalt och gångbanan består av ljusare stenbeläggning. Det finns alltså en tydlig kontrast mellan vad som är cykelbana och vad som är gångbana. Kontrasten kommer dock att minska efterhand då den mörka asfalten blir ljusare med tiden. Det finns även en höjdskillnad mellan cykelbanan och gångbanan. Skyltar visar att det är en cykel- och gångbana men det finns även markeringar i vägen som gör det ännu tydligare. Mellan cykelbanan och vägen finns även en sidoremsa i form av inhägnade växter. Intill cykelbanan finns busshållplatser vilket skulle kunna leda till att en cyklist krockar med en gående. Dock är sikten fri och därför borde detta vara ett mindre problem.



Figur 8 Separerad cykelbana på Erikslustvägen i Malmö.



Figur 9 Separerad cykelbana med busshållplats på Erikslustvägen i Malmö.

4.3 Helsingborg

4.3.1 Intervju

I Helsingborg bygger man ut cykelnätet allt eftersom, beroende på budget. Man har en plan för vilka saknade länkar som ska byggas ut efter hand. Vilka som byggs först har att göra med ledningsarbeten, då man passar på att bygga cykelbanan samtidigt. Man jobbar även med trafiksäkerhetshöjande åtgärder som t.ex. cykelöverfarter och upphöjningar i korsningspunkter för att göra det mer säkert att cykla i förhållande till biltrafiken. Det görs även trygghetsåtgärder, där man arbetar med belysning och beskärning av buskage. Man iordningställer tunnlar och passager så de blir mer trygga. Man försöker även planera ett dagnät och ett nattnät, eftersom på dagen kan det vara fint att cykla genom parken men när det är mörkt kan det kännas otryggt. Därför ska det finnas alternativa cykelvägar. Även drift och underhåll är viktigt (Informant nummer 3).

De bästa åtgärderna enligt informant nummer 3 är:

1. Gång och cykelbanorna längs Järnvägsgatan och Drottninggatan, där man centralt kan cykla som sedan kopplas fint söder ifrån från Åstråket och Bredgatan från Campus till Knutpunkten. Denna är åtgärd är bra eftersom det är tydligt, alltså utformningen gör att man förstår var man ska befinna sig som cyklist. Sedan uppstår det också konflikter där folk stiger av bussar och kan hamna på cykelbanan.
2. Bron mellan Knutpunkten och Oceanhamnen är en förbindelse och kommer på sikt att bli betydelsefull när Oceanhamnen byggs ut. Åtgärden är bra på grund av förbindelsen mellan Knutpunkten och Oceanhamnen då det är många som bor i Oceanhamnen och att det finns arbetsplatser där. Bron bidrar till närheten till Knutpunkten och ett hållbart resande.
3. Trädgårdsgatan vid Stadsparken är tydlig och bra där man har tagit yta i anspråk och lagt en gång och cykelbana på varje sida. Åtgärden har en positiv påverkan eftersom det är tydlig med materialval, att det är betongplattor för gång osv. Det finns även en skyddszon mellan körbanan och parkeringen samt cykelbanan. Lösningarna vid korsningarna är bra då man leds ner i ett cykelfält och vid trafiksignalen finns det cykelboxar. Det blir alltså tydligt var man ska cykla. Det finns dessutom säkerhet inbyggt i lösningarna, t.ex. om man ska in i korsningar.
4. Supercykelvägen mot Laröd från Knutpunkten. Den följer standarden för supercykelvägar. Detta visar på att man kan jobba med denna typ av åtgärd och ta hänsyn till pendlare.

Informant nummer 3 berättar att både säkerhet och framkomlighet är viktigt. Det viktiga är att det är ett nät som hänger ihop, som är säkert men också tryggt. Just att nätet hänger ihop på ett självförklarande sätt, alltså att man ser vart man ska när man kommer fram till en korsning är viktigt. Det handlar om att ha "flow" i utformningen så man kan cykla på med ett jämnt tempo.

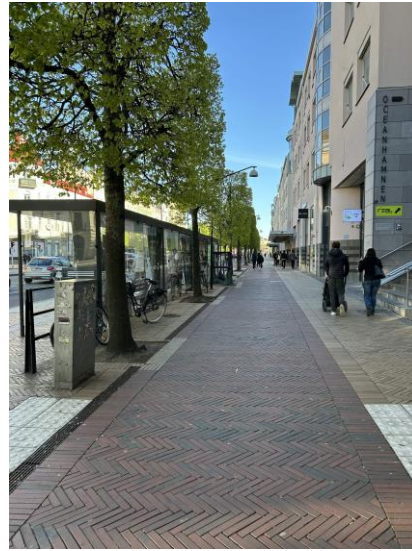
4.3.2 Platsbesök

Platsbesök gjordes längs Järnvägsgatan i Helsingborg. På östra sidan av Järnvägsgatan är cykeltrafiken enkelriktad och på västra sidan är den dubbelriktad. Där cykeltrafiken är dubbelriktad är cykelbanan cirka 2,5 meter bred och därmed kan det bli trångt att ha en linje i mitten för att tydligt visa separationen mellan de olika riktningarna. Delar av cykelbanan är gjord av asfalt och andra delar är gjord av färgad gatsten. De delar som är asfalt är svarta och delarna som är av gatsten är röda. Det saknas skyltar som visar att det är en cykelbana, dock finns det markeringar i banan som visar att det är en cykelbana.

Precis intill cykelbanan finns det flera busshållplatser och mycket folk som rör sig (se Figur 11). Det händer ofta att någon går ut i cykelbanan utan att se sig för. Detta kan leda till farliga situationer både för cyklisten och den gående. Ett annat problem är att folk har parkerat elsparkcyklar på cykelbanan där cykeltrafiken är enkelriktad och cykelbanan smal (se Figur 10). Detta har egentligen inte med cykelbanans utformning att göra, men det leder till både försämrad framkomlighet och säkerhet.



Figur 10 Enkelriktad cykelbana på Järnvägsgatan i Helsingborg (östra sidan).



Figur 11 Dubbelriktad cykelbana på Järnvägsgatan i Helsingborg med röd gatsten (västra sidan).

5 Diskussion

5.1 Jämförelse med Nederländerna

För att tydliggöra jämförelsen mellan kommunernas åtgärder med Nederländernas riktlinjer används tabeller där det anges om riktlinjerna uppfylls eller ej. I tabellerna tas olika kriterier upp, dock är detta endast rekommendationer och inga krav. I de fall kraven inte uppfylls ska det inte nödvändigtvis ses som negativt, eftersom Sverige har andra standarder och förutsättningar än Nederländerna.

5.1.1 Lund

Tabell 1 Visar en jämförelse mellan CROWs riktlinjer för supercykelväg och supercykelvägen mellan Lund och Lomma.

Supercykelväg V4 (CROW 2016)	Supercykelväg C21 Lomma-Lund
Utformning:	Uppfylls:
Designhastighet 30 km/h inom staden och 40 km/h utanför staden	Uppfylls
Separering för färdriktning	Uppfylls ej
Sidomarkeringar: se V6	Uppfylls ej
Asfalt- eller betongbeläggning	Uppfylls
Belysning	Delvis uppfyllt
Vägren 0,3-0,5m bred på båda sidor	Uppfylls ej
Bredd 4 m	Uppfylls ej

5.1.2 Malmö

Tabell 2 Visar en jämförelse mellan CROWs riktlinjer för separerad cykelbana och cykelbanan på Erikslustvägen i Malmö.

Separerad cykelbana V19 (CROW 2007)	Separerad cykelbana på Erikslustvägen i Malmö
Utformning:	Uppfylls:
Designhastighet 30km/h för huvudstråk och 20km/h för det grundläggande nätet	40 km/h
Skiljeremsa mellan cykelbana och huvudkörbana (upphöjd eller på en nivå)	Uppfylls
Vid dubbelriktad trafik på cykelbana eller på cykelbana för nyttotrafik kan mittlinjemarkering vara lämplig	Ej relevant
Helst hårdgjord beläggning (asfalt eller betong)	Uppfylls
Skylt G11 eller G13	Uppfylls
Beläggningens färg ska helst vara röd	Uppfylls ej
Samma väjningsregler för angränsande körbanor; om cykelbanan har företräde över sidoväg ska cykelbanans beläggning fortsätta genom korsningen	Uppfylls
Om Vmax på huvudkörbanan är $\leq 70\text{km/h}$, böj av cykelbanan cirka 30 m före sidovägen	Uppfylls ej

5.1.3 Helsingborg

Tabell 3 Visar en jämförelse mellan CROWs riktlinjer för separerad cykelbana och cykelbanan på Järnvägsgratan i Helsingborg.

Separerad cykelbana V19 (CROW 2007)	Separerad cykelbana på Järnvägsgratan i Helsingborg
Utförning:	Uppfylls:
Designhastighet 30km/h för huvudstråk och 20km/h för det grundläggande nätet	40 km/h
Skiljeremsa mellan cykelbana och huvudkörbana (upphöjd eller på en nivå)	Uppfylls
Vid dubbelriktad trafik på cykelbana eller på cykelbana för nyttotrafik kan mittlinjemarkering vara lämplig	Uppfylls ej
Helst hårdgjord beläggning (asfalt eller betong)	Uppfylls delvis
Skylt G11 eller G13	Uppfylls ej
Beläggningsfärg ska helst vara röd	Uppfylls delvis
Samma väjningsregler för angränsande körbanor; om cykelbanan har företräde över sidoväg ska cykelbanans beläggning fortsätta genom korsningen	Uppfylls
Om V_{max} på huvudkörbanan är $\leq 70\text{km/h}$, böj av cykelbanan cirka 30 m före sidovägen	Uppfylls ej

5.2 Jämförelse mellan kommunerna

I kapitel 3.5 undersöktes utvecklingen av alla resor inom Skåne. I Figur 2 kan man se att Lund har en smått positiv utveckling gällande andelen cyklande. 2007 och 2013 var det 26 procent som cyklade, och 2018 och 2023 var det 27 procent som cyklade. Man kan även avläsa att andelen som reste med bil minskade i takt med att fler började cykla och välja kollektivtrafik. I Malmö kan man se en liknande men något starkare trend (se Figur 3). Cykelandelen ökade från 23 procent år 2007 till 27 procent år 2023. Även i Malmö minskade andelen som reste med bil i takt med att fler började cykla och välja kollektivtrafik. Helsingborg följer inte samma trend som Lund och Malmö (se Figur 4). År 2007 var andelen som cyklade 12 procent, vilket sedan minskade till 11 procent år 2013. 2018 var det fortfarande 11 procent som cyklade, men år 2023 ökade cyklandet till hela 16 procent. Utvecklingen bör betraktas med försiktighet då det kan vara svårt att dra slutsatser av så få observationer, men det tyder på en positiv trend för utvecklingen av cyklandet i Helsingborg. Andelen som körde bil varierade, men 2023 syns en tydlig minskning till 48 procent samt en tydlig ökning i andel cyklande och kollektivtrafik. Det kan vara svårt att koppla utvecklingen direkt till de åtgärder som kommunerna anser vara bra. Det är inte troligt att en positiv utveckling sker av sig själv. Det kan mycket väl vara så att de åtgärder kommunerna gör har en positiv effekt för andelen cykelresor, även om det är svårt att peka ut vilken specifik åtgärd som ger mest effekt.

Topografin skiljer sig mellan städerna. Malmö är en platt stad till skillnad från Lund och Helsingborg som har större höjdskillnader. Malmö och Helsingborg ligger nära kusten och det kan tidvis vara blåsig. Den studerade supercykelvägen Lund-Lomma ligger också delvis på öppna fält och påverkas därmed av vinden. Helsingborg utmärker sig med mycket stora höjdskillnader i centrum, vilket hindrar ett sammanhängande cykelnät. Det bidrar sannolikt till att färre personer väljer cykeln till stadens centrum. Även Lund har en sluttning, dock är höjdskillnaden mer "koncentrerad" till Landborgsformationen i Helsingborg så att det blir brantare backe än i Lund där stigningen är flackare men mer konstant hela vägen från söder till norr.

Städernas storlek och form skiljer sig. Helsingborg är mer utsträckt än Lund och Malmö, som är rundare till formen. Malmö är den största staden sett till befolkning och yta. Det kan upplevas som för långt för att cykla till centrum eller andra delar av stan, för de som bor i ytterområdena. Även i Helsingborg är det långt att cykla från norr till söder. En ökande andel elcyklar kan förmodligen minska dessa geografiska svårigheter i form av avstånd och topografi, då den kan hjälpa till att minska den nödvändiga ansträngningen för dessa resor.

Eftersom Lund är en studentstad betyder det att det finns flera studenter som inte har råd med att ha bil och därmed blir cykeln ett naturligt val för transport. Lund har även ett tätt cykelvägnät i stadens centrum, vilket är något som kommunen lyfter fram som en positiv faktor för en bra cykelstad. Även Malmö och Helsingborg betraktas som studentstäder, men inte i samma uträkning som Lund.

Intervjupersonerna hade vissa svårigheter att komma fram till vilken lösning som var bäst. Speciellt Lunds informant hade svårt att välja tre lösningar. Det har inte gjorts några uppföljningar på deras satsningar, vilken kan vara en anledning till att det var svårt att välja åtgärder. Både Malmö och Helsingborg har rankat åtgärden separerade cykelbanor högst. De cykelbanor som studeras i arbetet har olika design gällande utformningens underlag. Cykelbanan på Erikslustvägen i Malmö består av asfalt och har en höjdskillnad mellan gång- och cykelbanan. Vägen är tydligt separerad från cykelbanan med rabatter. Cykelbanan på Järnvägsgatan i Helsingborg utmärks av de rödfärgade gatstenarna som förekommer på vissa sträckor och den är även dubbelriktad på vissa sträckor. Åtgärder har dessutom olika förutsättningar gällande rörelse i området. Det är alltså mer rörelse vid Järnvägsgatan eftersom den ligger vid Helsingborg C. Många går rakt över cykelbanan för att ta sig till bussen när de lämnar tågstationen. Av denna anledning skulle det inte passa med höjdskillnader mellan gång- och cykelbanan. Cykelbanan på Erikslustvägen ligger i ett lugnare område. I jämförelsen mellan CROWS riktlinjer och kommunernas åtgärder uppfyller både Malmö och Helsingborg ungefär lika många kriterier.

Lunds kommun valde supercykelvägen mellan Lund och Lomma som sin bästa åtgärd. I jämförelsen av dimensioneringskriterierna i CROW var det få punkter som uppfylldes. Dimensioneringshastigheten 30-40 km/h och asfaltbeläggning uppfylls och även krav på belysning uppfylls delvis. Det saknas separering för färdriktning, sidomarkeringar och vägren på 0,3-0,5 m. Bredden på cykelvägen är 3 m men CROW rekommenderar 4 m. Även Helsingborg nämnde supercykelvägen till Laröd som en lyckad åtgärd, dock inte som sin bästa.

6 Slutsats

6.1 Vad kännetecknar goda cykelstäder?

Utifrån Lunds-, Malmös-, Helsingborgs- och Nederländernas strategier kännetecknas goda cykelstäder av ett sammanhängande, säkert och attraktivt cykelvägnät där fokus ligger på cykeln i stadsplaneringen.

I Nederländerna arbetar man efter de fem strategierna sammanhållning, direkthet, säkerhet, komfort och attraktivitet. Även de svenska kommunerna tar hänsyn till dessa strategier. Sammanhållning innebär att cykelvägarna ska vara kopplade till varandra så det blir enkelt att ta sig mellan olika platser. Lund och Malmö arbetar kontinuerligt med att skapa ett sammanhängande cykelvägnät för att förbättra möjligheterna till cykelpendling. Helsingborg fokuserar på att bygga ut befintligt cykelnät där det saknas länkar för att sedan kunna skapa ett finmaskigt vägnät.

Direkthet handlar om att cykeln ska vara ett snabbt transportmedel med få omvägar. Lund arbetar med att bygga ut sitt redan finmaskiga cykelvägnät och jobbar även med vägvisning för att prioritera cykeltrafiken. Malmö satsar på b.l.a. cykelgator och supercykelvägar för att öka framkomligheten, och Helsingborg jobbar med att utveckla effektiva cykelstråk.

Alla kommunerna nämner att säkerhet och framkomlighet går hand i hand och ingen vill minska på säkerheten för att förbättra framkomligheten. I alla kommunerna är säkerhet en viktig faktor. De arbetar med trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Helsingborg satsar t.ex. på belysning, tryggare passager och tunnlar samt beskärning av buskage för att öka tryggheten.

Komfort och attraktivitet innebär att göra cyklingen trivsamt och smidig. Malmö erbjuder luftpumpar, servicestationer och cykelgarage vid stationer. Lund arbetar med att förbättra sina cykelfaciliteter och cykelparkering. Även Helsingborg jobbar med bättre cykelfaciliteter men betonar vikten av drift och underhåll för att skapa ett attraktivt cykelnät året runt.

Kommunerna har olika förutsättningar gällande topografi, vilket påverkar hur attraktivt det blir att cykla. Lunds kompakta stad och Malmös platta topografi underlättar cykling. Helsingborg har däremot större utmaningar med höjdskillnader och längre avstånd, vilket kan vara en anledning till att denna kommun har lägst andel cyklande bland de utvalda kommunerna. Malmö har även långa avstånd men är inte lika utsträckt i sin form.

6.2 Faktorer som bidrar till ökat cyklande

Om cykeln görs till ett tryggt, snabbt och attraktivt alternativ till bilen kan det bidra till ökat cyklande.

Ett sammanhängande cykelvägnät innebär färre omvägar och det blir enklare att ta sig till t.ex. arbete, skola och fritidsaktiviteter. Med direkta cykelstråk och supercykelvägar minskar restiderna och cykeln blir ett mer attraktivt färdmedel än bilen. Även cykelöverfarter och prioritet vid korsningar innebär kortare restider och en mer bekväm och smidig resa. När cykeln blir ett snabbare alternativ ökar sannolikheten att fler väljer cykeln framför bilen.

Säkerhet och trygghet är viktiga faktorer för att folk ska vilja cykla. Separerade cykelbanor, säkra korsningar och bra belysning minskar risken för olyckor och ökar därmed säkerheten samt tryggheten. Med en ökad trygghet kommer troligtvis fler att vilja cykla.

Komfort är ytterligare en faktor som kan bidra till ökat cyklande. Bra underhåll, luftpumpar, vägvisning och säkra cykelparkeringar gör cyklingen bekvämare. Attraktiva miljöer kan även göra cyklingen mer trivsamt och lockande. Om det upplevs bekvämt att cykla skulle det kunna leda till att fler väljer cykeln i vardagen.

Sammanfattningsvis krävs det en kombination av flera åtgärder för att få fler att cykla. Beroende på städernas förutsättningar kan det krävas olika lösningar för att uppnå målet.

Referenser

Granskningsrapport RiR2025:11 (13 maj 2025). *Statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken.*

<https://www.riksrevisionen.se/granskningar/granskningsrapporter/2025/statens-arbete-med-att-forbatta-forutsattningarna-for-cykeltrafiken.html>

Groot, R. de (Ed.) (2007). *Design manual for bicycle traffic*. CROW. Record 25, Ede.

Groot, R. de (Ed.) (2016). *Design manual for bicycle traffic*. CROW. Record 28, Ede.

Helsingborg stad (2017). *Cykelplan Helsingborgs stad 2017 – 2023*.

https://media.helsingborg.se/uploads/networks/1/2014/11/cykelplan_2017_antagen_webb_sbf.pdf

Johansson, O. Nordin, R. & Helander, P. (2021). *Plats för cykling, hållbarhet och hälsa (Motion 2021/22:1640)*. Sveriges Riksdag

<https://data.riksdagen.se/fil/56142E0B-20D9-4A09-B233-B63361AA55F0>

Lunds Kommun (2024). *Handlingsplan för ökad cykling i Lunds kommun 2024 – 2027*.

<https://moten.lund.se/welcome-sv/namnder-styrelser/tekniska-namnden/tekniska-namnden-2024-11-19/agenda/handlingsplan-for-okad-cykling-i-lunds-kommun-2024-2027pdf?downloadMode=open>

Malmö stad (2025). *Cykelstaden Malmö*.

<https://malmo.se/Stadsutveckling/Sa-utvecklar-vi-staden/Resande-och-infrastruktur/Bast-pa-cykel/Cykelstaden-Malmo.html>

Malmö stad (u.å.). *Bäst på cykel*.

<https://malmo.se/Stadsutveckling/Sa-utvecklar-vi-staden/Resande-och-infrastruktur/Bast-pa-cykel.html> [2026-04-19]

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2007). *Cycling in the Netherlands*.

https://bicycleinfrastructuremanuals.com/wp-content/uploads/2019/02/Cycling_in_the_Netherlands_Netherlands.pdf

Paulsson, U. (2020). *Examensarbeten*. Studentlitteratur.

Regeringskansliet (2017). *En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet.*

https://cykelcentrum.vti.se/download/18.6f3120e418b658b6c9919fe1/1698239599602/20170426_Nationell_cykelstrategi_webb.pdf

Region Skåne (2017). *CYKELSTRATEGI FÖR SKÅNE.*

https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/cykelstrategi_low.pdf

Region Skåne (2022). *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033.*

<https://utveckling.skane.se/publikationer/publikationer/regional-transportinfrastrukturplan-for-skane-22022-2033/> [2026-05-21]

Region Skåne (2023a). *Så reser vi i Helsingborgs stad Resvaneundersökning 2023.*

<https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/kommunrapporter-2023-rvu/sa-reser-vi-i-helsingborgs-stad-rvu-2023.pdf>

Region Skåne (2023b). *Så reser vi i Lunds kommun Resvaneundersökning 2023.*

<https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/kommunrapporter-2023-rvu/sa-reser-vi-i-lunds-kommun-rvu-2023.pdf>

Region Skåne (2023c). *Så reser vi i Malmö stad Resvaneundersökning 2023.*

<https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/kommunrapporter-2023-rvu/sa-reser-vi-i-malmo-stad-rvu-2023.pdf>

VTI (2022). *Utredning av mål för ökad cykling i Sverige.*

<https://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1656343/FULLTEXT01.pdf>

Bilagor

Bilaga 1 Intervjumall

- Vad gör ni för att öka cyklandet i staden ur ett infrastrukturperspektiv?
- Vilka är era 3 bästa åtgärder inom infrastrukturen som lett till att fler börjat cykla? (Rangordna)
- Varför anses dessa 3 som de bästa åtgärderna och var finns de? (Minst en fysisk plats att besöka med adress eller GPS punkt)
- Vad anser ni vara den viktigaste faktorn för att få fler att börja cykla, säkerhet eller framkomlighet?
- Vad skiljer er kommun åt från de andra två kommunerna gällande städernas olika förutsättningar, t.ex. placering av stora arbetsplatser, demografi och topografi?