Handläggare
Linnea Johansson

Datum
2021-08-30

Dokumentnummer
RUN-HRU20-0089-28

Kunskapssammanställning cykel

Denna kunskapssammanställning genomförs inom ett antal åtgärder i handlingsplanen för den regionala cykelstrategin. Dessa åtgärder är *2:1 - Se över framtida behov kopplat till drift och underhåll utifrån nya olika typer av cyklar och parkering,* åtgärd *2:2 - Arbeta för att drift och underhåll på länets cykelvägar förbättras*, åtgärd *7:1 - Utforma en rutin för MM-åtgärder kopplat till fysiska åtgärder och nybebyggelse* och åtgärd *8:2 - Ta fram ett program för beteendeförändringar och sociala normer kopplat till cykling*.

Kunskapssammanställningen har genomförts med hjälp av kortare intervjuer med representanter från Region Skåne, Region Västra Götaland, Region Gävleborg, Borlänge kommun, Trollhättan kommun, Umeå kommun, Örebro kommun, Energikontoret Mälardalen, Trafikverket och Sveriges Kommuner och Regioner (SKR). Aktörerna valdes utifrån en bra blandning för att få in så många olika aspekter som möjligt, geografisk spridning, storlekskspridning, regioner och kommuner samt myndigheter. Även tidigare intressanta arbeten vägdes in i valet. En intervju per aktör har genomförts med en respondent lämpad att svara på frågorna. Däremot kan yrkestitlarna skilja mellan respondenterna. En fråga mailades ut till respondenterna efter intervjutillfället utom till en respondent vars intervju ännu inte genomförts och frågan därför kunde ställas direkt vid intervjutillfället. Intervjuerna har sedan kompletterats med relevanta dokument och rapporter.

Resultat

Åtgärd 2:1 – Se över framtida behov kopplat till drift och underhåll utifrån nya olika typer av cyklar och parkering

Nya behov
Alla respondenter menar att behoven kommer öka, fler kommer cykla och flödena kommer bli större. Flera respondenter menar att cykelvägnätet kommer behöva byggas ut för att ge större utrymme till cyklister och på så sätt även öka möjligheten för fler att cykla. Region Gävleborg påpekar här att det finns regelverk som begränsar finansiering av nya regionala cykelbanor och regional utveckling, exempelvis länsplanepengar som inte kan användas. Då regelverket begränsar utformningen och dragningen av nya cykelvägar anser Region Gävleborg att möjligheten till en ökad cykling begränsas. Samtidigt lyfter flera respondenter att cyklarna blir bredare och går fortare vilket även det ställer nya krav och behov på cykelinfrastrukturen. Trollhättan lyfter vikten av trafiksäkerheten och att cyklister idag är en utsatt grupp samt att frågan om drift och underhåll behöver tänkas om utifrån de nya behoven. Här lyfter Umeå vikten av tydlighet i korsningar till exempel genom cykelöverfarter. Samtidigt lyfter Region Skåne att det behövs mer pengar vid varje planperiod eftersom behoven ökar samtidigt som dagens behov inte kan tillgodoses.

Både Borlänge och Region Gävleborg påpekar skillnaderna mellan storstad och landsbygd och de olika förutsättningarna som finns. I städerna är det mer självklart att ställa om till cykel men med långa avstånd på landsbygden finns inte samma möjligheter. Här summerar Energikontoret att uppmuntran till cykling bör ske där det finns möjlighet och är rimligt men att det är viktigt att tillåta cykeln att ta plats.

Både Region Västra Götaland och Region Gävleborg lyfter fram att de har gjort cykelpotentialstudier med bra resultat som visar på en stor potential för arbetspendling med cykel. Trafikverket lyfter fram tre saker, att fram till år 2025 ska andelen resor som görs via gång, cykel eller kollektivtrafik öka med 25 %, infrastrukturens roll samt vikten av att ta fram ny kunskap.

SKR uppmärksammar att det blåser en positiv vind för cykling just nu och att vi kommer se mer cykling till vardag. Även EU:s roll i omställningen belyses kopplat till bland annat cykling och planering. SKR lyfter även behovet av kombinationsresor i vardagen. Även Region Gävleborg betonar vikten av att kunna ta med sig cykeln på tåg, även i relation till den ökande cykelturismen men belyser svårigheter med att få fram fler platser för cyklar och att det finns lite resurser att främja den ökade cykelturismens behov.

”Nya typer” av cyklar – vilka kommer bli vanliga?
Alla respondenter ser att både el- och lastcyklar kommer fortsätta att öka. De ser en potential i elcyklar och längre avstånd men ser även att hastigheterna kommer öka i och med elektrifieringen, vilket Trafikverket menar ökar konkurrensen gentemot bilen och motorfordon. Borlänge ser även en möjlighet att använda sig av elcykeln som arbetsredskap. Umeå belyser att det måste ställas högre krav på vägnät, sikt, lutning och korsningar när hastigheterna ökar till följd av fler elcyklar. Umeå lyfter även fram de nya ellådcyklarna och ett flertal respondenter uppmärksammar utvecklingen av just last- och lådcyklar samt transporter kopplat till dessa typer av cyklar. Som exempel lyfter både Trafikverket och SKR cykelns roll gällande godstransporter i städer och så kallad ”last mile delivery”.

Energikontoret och Region Västra Götaland uppmärksammar vikten av kombinationsresor med kollektivtrafiken och kombinationen av olika färdmedel. Västra Götaland ser potential i vik-cykeln som kan tas med under resan men även el-scootrarna, som även Energikontoret lyfter fram som en växande trend.

Både Borlänge och SKR belyser cykelturismen och campingcyklar där SKR ser ett ökat tryck från Europa. Flera respondenter understryker den ökande och större variationen av cyklar och att typen av cykel är behovsstyrt vilket leder till olika målgrupper av cyklister. Med en större variation av cyklar menar både Trollhättan och Umeå att det ställs nya krav på parkering. Med fler dyrare cyklar, som el- och lastcyklar ökar efterfrågan på cykelgarage enligt Umeå kommun. Samtidigt betonar Örebro att den vanliga cykeln fortsatt kommer vara vanligast.

Utveckling av nya cyklar
När det kommer till frågan om utvecklingen av nya cyklar belyser Trollhättan, Umeå, Örebro och Energikontoret last- och lådcyklar. Umeå anser att det finns stor utvecklingspotential hos lådcyklarna och Trollhättan lyfter fram lastcykeln i förhållande till transporter. Örebro ser en utveckling av låd- och lastcyklar i tjänsten, exempelvis förskola.

Fortsatt utveckling av elcykeln tror Örebro på samtidigt som både Borlänge och Umeå tror på elcyklar med högre hastigheter än i dagsläget. Detta kan idag ses i andra länder, med hastigheter på upp mot 45 km/h vilket Umeå uppmärksammar skulle innebära nya krav på utformning. Samtidigt tror både Borlänge och Trafikverket att cyklarna kan bli större, både bredare och längre och Trafikverket menar att det behövs ta höjd för att det inte bara finns tvåhjuliga cyklar längre. Region Västra Götaland tror däremot på mer flexibla och lättare eldrivna cyklar som är smidiga att ta med sig. Exempelvis elscootrar, viket även Örebro tror kommer fortsätta utvecklas.

SKR, Energikontoret och Region Gävleborg hoppas på väderskyddade cykeltyper. Där Energikontoret tror att cyklarna kommer utvecklas efter behov och speciellt det svenska behovet för ökad bekvämlighet. SKR ser även att cyklarna kommer bli mer uppkopplade i framtiden.

Parkering
Region Skåne planerar för pendlarparkering för cyklister, i övrigt menar de att ansvaret ligger på kommunerna. Även Region Västra Götaland framför att ansvaret för parkering ligger på väghållaren. För pendlarparkering för cykel uppmärksammar Region Västra Götaland att Västtrafik har tagit fram en strategi. SKR inkluderar parkering i sin GCM-handbok som fungerar som stöd för bland annat planerare. Region Gävleborg belyser däremot att det kan vara knepigt att få till säker cykelpendlarparkering i anslutning till hållplatser och att de inte har någon handbok som behandlar cykelparkering. Trafikverket lyfter vikten av att ta höjd för olika typer av cyklar vid parkering samt vikten av säker cykelparkering. Trafikverket understryker även betydelsen av symbios mellan berörda aktörer vid planering av cykelparkering för att klargöra vem som ska göra vad.

Generellt lyfter respondenterna att den ökade variationen av cyklar ställer nya krav på cykelparkering. Även att kraven på säkerhet ökar då cyklarna blir dyrare där Energikontoret belyser vikten av trygga och säkra utrymmen för parkering samt att det måste vara enkelt att ta sig till dessa utrymmen för alla typer av cyklar. Energikontoret lyfter även vikten av att använda sig av användarperspektivet vid planering av parkering, exempelvis kopplat till lastcykel och behovet att låsa fast eller låsa in dessa cyklar samt de nya behoven kopplat till batterier på elektrifierade cyklar. Energikontoret lyfter även bytespunkter som viktiga gällande parkering samt arbetsgivarnas ansvar kopplat till cykelparkering.

Trollhättan har i sitt cykelgarage förberett för elcykeln genom skåp där det går att låsa in och ladda batterier. Däremot saknas i dagsläget bra lösningar för lastcyklar eller cyklar med kärra vilket även är något som kommunen inte funderat så mycket på. Detta stämmer även in på kommunens cykelboxar som idag är anpassade efter ”vanliga” cyklar. Idag prioriterar kommunen stöldsäker och trygg parkering för så många som möjligt. Borlänge uppmärksammar att lådcykeln ställer krav på nya typer av bågar och Örebro belyser Pollare som ett alternativ som fungerar både för vanliga cyklar och lådcyklar men också att det måste finnas en flexibilitet. Örebro belyser att det ska finnas låsbarhet mot ram i alla nya cykelparkeringar som byggs. Även Borlänge belyser elcykeln och laddningsmöjligheter i anslutning till parkeringen exempelvis genom cykelskåp. Borlänge lyfter även vikten av smarta lösningar för parkering så parkeringen inte blir förknippad med kaos, som exempel lyfts mobilitetshuset kopplat till Högskolan samt bilparkering som görs som till parkering för lastcyklar. Borlänge uppmärksammar även nackdelarna kopplat till investeringsviljan för cykelparkering samt utmaningarna i förändring kopplat till mindre kommun, då samma incitament som i storstäderna inte finns för att bygga på ett visst sätt.

Umeå lyfter vikten av cykelparkeringens placering i förhållande till målet samt att parkeringarna måste anpassas, ska det finnas bågar? ska det finnas väderskydd? De uppmärksammar även att ett antal parkeringsplatser ska reserveras för lådcyklar där det finns väderskydd.

Planering gällande framtida cykelbehov
Trollhättan planerar att följa upp sin Cykelplan och har byggt mycket nytt. Nästa steg är nu att bygga ut cykelnätet så att det hänger ihop med de mindre tätorterna, att bygga ihop hela kommunen och skapa förbindelser även till närliggande kommuner. Arbetet med andra kommuner beskrivs ha varit lättare med vissa och svårare med andra. Även det statliga vägnätet upplevs som ett hinder då det är dyrare och tar längre tid för Trafikverket att bygga samt att markfrågan framställs som svårare att lösa.

SKR arbetar med övergripande handböcker för kommuner och regioner samt försöker vara en hjälpande hand i planeringsarbetet. Detta exempelvis genom att ta fram praxis i olika frågor för att bland annat underlätta för kommuner som inte har egna cykelhandböcker. Även Region Västra Götaland jobbar med vägledning för kommunerna genom en cykelstrategi. Regionen bidrar även med ekonomiska förutsättningar för att fler säkra cykelvägar ska kunna byggas. Detta genom en pott i Länstransportplanen för både regionala och kommunala cykelvägar. Regionen möjliggör bättre förutsättningar för cykelvägar medan detaljerna läggs på väghållaren. Även Energikontoret jobbar som en kompentensresurs och arbetar med kunskapshöjande insatser gällande planering och cykel.

Borlänge har skiftat från att vara prognosstyrda till att vara målstyrda. Genom trafikstrategin arbetas det för att fördubbla cyklandet i kommunen. Detta genom beteendeförändring,

byggnation av nya cykelparkeringar och cykelvägar samt arbete för en ökad trygghet för cyklister. Umeå ger cykeln prioritet i planering och tidigt i projekt. Exempelvis vid byggnation av en ny stadsdel anses det viktigt att anpassa stadsdelen för framtidens mobilitet och framförallt cykeln. Umeå jobbar även för att involvera byggaktörerna för att främja cykeln. Bilparkeringar minskas för att främja det hållbara resandet vilket även det gynnar byggaktörerna men kommunen måste hjälpa till med vad som ska erbjudas istället. Mobilitetshubbar med lånesystem och cykelpooler finns i dagsläget inte men lyfts även som exempel på åtgärder som planeras i nära anslutning till boendet tillsammans med säkra parkeringar när nya områden och stadsdelar byggs.

Trafikverket tar hand om och planerar för cykelvägar längs det nationella vägnätet med hjälp från de regionala trafikverken och Regionerna. Arbetet är behovsstyrt och de tillgängliga medlen beskrivs som långt ifrån de behov som finns. Trafikverket uppmärksammar även den förbättringspotential de har i vart insatser ska prioriteras utifrån rätt premisser, så som samhällsekonomi och effektsamband.

Örebro planerar för att fler ska cykla på samma yta och bygger ut gång- och cykelvägnätet kontinuerligt. Det synliggörs att majoriteten av enhetens budget går till cykelinsatser. Cykelparkeringar byggs ut eller så byggs nytt samtidigt som de arbetar med standardhöjande insatser så som att sänka kantsten exempelvis. Region Gävleborg arbetar för att digitalisera sin cykelpotentialstudie för att den ska kunna göra mer nytta och inte bli så statisk. Med hjälp av Länsplanen planeras nya regionala cykelstråk. Regionen har haft kontakt med Telia för att se om det går att genom mobiltelefondata kartlägga vart i regionen det cyklas. När kontakten togs gick det inte att få ut data just för cykling men det fanns planer på att det skulle möjliggöras under våren 2021. Regionen arbetar även för att få andra att jobba med cykelfrågorna, dels genom dialog med kommunerna men också genom sitt cykelnätverk.

Åtgärd 2:2 – Arbeta för att drift och underhåll på länets cykelvägar förbättras

Drift och underhåll
Regionerna belyser att ansvaret för drift och underhåll ligger på väghållaren. Generellt menar alla respondenter att drift och underhåll kommer bli viktigare och att behovet kommer öka, dels på grund av att vägnätet byggs ut men också för att trycket på cykelvägarna kommer öka. SKR uppmärksammar här vikten av att tänka in drift och underhåll redan i planeringsfasen. Flera respondenter lyfter även att behovet av service och reparation kommer öka och ser här nya affärsmöjligheter, företagsinitiativ och tjänsteföretag som alla leder till nya arbetstillfällen. Här tar Energikontoret som exempel pop-upp verkstäder, Borlänge lyfter möjligheten för företag att kapitalisera på laddinfrastruktur för cykel och Umeå ser en ökad efterfrågan av cykeltvätt som en potentiell affärslösning för exempelvis mackar. Ökat behov av cykeltvätt, speciellt på vintern som kan vara problematiskt att få till, kommer efter ett ökat behov av sopsaltning. Även SKR ser sopsaltning som en viktig del under vinterhalvåret och

vid vinterväglag. Region Gävleborg belyser att det är respektive väghållare som ansvarar för snöröjning av hållplatser och att det i det uppdraget även ingår snöröjning vad cykelparkeringarna. Det ökade behovet av service och underhåll med mera hänger även ihop med att cyklarna blir dyrare. Både Borlänge och Energikontoret uppmärksammar det ökande behovet och efterfrågan på luft och cykelpumpar längs cykelbanorna.

Borlänge belyser vikten av bredare cykelvägar vid nya typer av fordon men också vikten av att separera gående och cyklister för att minska antalet konflikter samt betydelsen av goda ytskikt. Trollhättan belyser farorna med rullgrus på cykelvägar när hastigheterna blir högre och därav lyfts vikten av att borsta cykelvägarna både tidigare och oftare. Även vikten av att inte ha några fasta hinder betonas, lika så med kanter. Trollhättan uppmärksammar även att det behöver tänkas om gällande drift och underhåll bland annat kopplat till trafiksäkerheten. Trafikverket betonar kopplingen mellan drift och underhåll och möjligheten att minska olycksrisken. Trafikverket understryker även livscykelperspektivet i förvaltningen, att ta hand om det som redan finns. Även Örebro lyfter att det hållbara driftperspektivet har blivit viktigare på senare år.

Region Västra Götaland synliggör att de inte ger något ekonomiskt stöd till drift och underhåll. Samtidigt uppmärksammar Borlänge att det i dagsläget är svårt att äska pengar för just underhåll vilket de menar leder till att underhållet kommer i andraprioritet. Energikontoret uppmärksammar även insamling av data för att se vart flöden och cykelstråk finns och menar att analyserna av denna data är bra i förhållande till drift och underhåll för att se vilka områden som ska prioriteras. Energikontoret lyfter även frågan om ansvaret för el-scootrarna som i dagsläget kan ligga eller stå parkerade lite överallt.

Åtgärd 7:1 – Utforma en rutin för MM-åtgärder kopplat till fysiska åtgärder och nybebyggelse

MM kopplat till fysiska åtgärder
SKR jobbar inte själva med denna typ av åtgärder men anser att det är en viktig fråga. Region Skåne hade tillsammans med Energimyndigheten ett projekt 2018–2020 där nya statliga cykelvägar marknadsfördes. I projektet kopplades mjuka åtgärder till hårda åtgärder och projektet upplevdes lyckat. Regionen skulle vilja fortsätta med liknande åtgärder men belyser att de i dagsläget saknar resurser för det och därför arbetas det inte så mycket med MM, förutom i Närverket för hållbart resande. Region Västra Götaland arbetar med MM i andra projekt som inte är kopplade till fysiska åtgärder men betonar ett de arbetar med påverkan för att medel ska kunna gå till MM-åtgärder, steg 1- och 2, vid byggnation. Energikontoret beskriver sin roll som att ge stöd i mobilitetsåtgärder och att de fungerar som en kompentens och stödresurs. De uppmärksammar även att de jobbar med olika typer av kampanjer.

Trollhättan anser sig själva inte vara så duktiga på detta område än och jobbar främst mot boende i områden berörda av byggnationen. De har även jobbat med en informationskampanj

i form av skyltar med trafikregler längs cykelvägarna. Trollhättan ser även svårigheter med att nå nya målgrupper utan beskriver att de ofta lockar en redan trogen skara i sina kampanjer. Även Borlänge anser sig behöva göra mer i denna fråga även om de nu har börjat och lyfter vikten av att marknadsföra och skapa incitament för det som byggs. De jobbar även med arbetsplatsutmaningar vilket väver in ett tävlingsmoment. I kommunens egen resepolicy har privat bil tagits bort som alternativ för att öka det hållbara resandet i tjänst. Örebro anser sig behöva jobba mer rutinerat med frågan och belyser att de idag saknar strategi eller handlingsplan gällande MM. Samtidigt uppmärksammas arbetet med den fysiska nudgen och den färgglada cykelbanan samt en reduktion av de flexibla p-talen. Örebro betonar även att det vid byggnation av nya stadsdelar ställs krav på att inte ha markparkering. Vid nya projekt lyfts mer MM-åtgärder in samt att Örebro betonar vikten av att få in MM i förstudiearbetet. Örebro belyser även att det skulle bli enklare att arbeta med dessa frågor om det går att ställa krav i detaljplaner och vid upphandling av bygg och fastigheter och att kommunikationen då skulle bli enklare mellan alla aktörer och i slutändan ner till invånarna. Samtidigt synliggörs att kommunen inte har någon handbok för MM eller liknande. Det uppmärksammas även att Örebro jobbar med sommargator vilket i slutet även blir en form av MM-åtgärd.

Umeå understryker vikten av information i god tid innan ett projekt för att på så sätt förbereda för den kommande omställningen och locka med morötter. De belyser även att det inte finns något val utan att biltrafiken måste minska och lyfter bland annat två exempel där MM-åtgärder kopplas till fysiska åtgärder. Första exemplet är ett vägprojekt med en ringled runt staden, i projektet har testgrupper i det berörda industriområdet fått testa elcykel under två veckor för att ta sig till jobbet. I detta projekt hade de även velat koppla in kollektivtrafiken men på grund av pandemin blev inte det möjligt. Det andra exemplet är ett kommande projekt med ombyggnad av den gamla E4:an, och då kommer MM-åtgärder att kopplas in. I projektet ska E4:an byggas om till en stadsgata med kollektivtrafik och cykelvägar.

Region Gävleborg framför att de önskar en bättre dialog med Trafikverket och deras projekt men även en bättre dialog med kommunerna. I ett projekt har Region Gävleborg testat med en bättre dialog med kommunerna men har inte kunnat se några resultat då inga nya objekt färdigställts. Regionen uppmärksammar även att de idag inte får jobba med MM i Länsplanen men synliggör att det finns lite planer på att få in krav på MM-åtgärder gentemot kommunerna för att deras projekt ska beviljas i Länsplanen. Gällande kollektivtrafik så försöker de få prova-på-kampanjerna mer riktade till vissa stråk.

Trafikverket jobbar med att göra beteendeförändrade åtgärder kopplat till de fysiska åtgärderna som genomförs i investeringsprojekten, oftast i form av information och guidning av nya resalternativ. De belyser även att alla regionala kontor har samma grunduppdrag men att hur de regionala trafikverken arbetar med MM kan skilja sig åt beroende på hur de tänjer på frågan inom regelverket. Det synliggörs även att det kan finnas olika åsikter gällande om Trafikverket ska genomföra MM-åtgärder inom myndigheten men att de är lojala till sitt

uppdrag. Trafikverket förklarar att det finns diskussioner om effekten av olika åtgärder samt vikten av att ha koll på vad pengarna går till. Även frågan om de har tillräckligt med kunskap om MM och dess effekter lyfts. För att Trafikverket ska jobba mer med MM-åtgärder i framtiden spelar uppdragsgivaren och uppdragsbeskrivningen stor roll. Det belyses även att det är viktigt att komma igenom informationsbruset och hitta rätt kanaler för att kommunicera samt att påverkan och information behövs. Samtidigt uppmärksammas också komplexiteten när det är svårt att mäta effekterna av åtgärderna.

Åtgärd 8:2 – Ta fram ett program för beteendeförändringar och sociala normer kopplat till cykling

Beteendeförändring och sociala normer
I princip alla respondenter belyser att de jobbar med olika typer av kampanjer för att förändra beteenden. Flera respondenter lyfter även det interna arbetet för att öka det hållbara resandet genom att underlätta eller göra det självklart att hyra cykel om resan är kort eller åka kollektivt eller med tåg istället för med bil. Det påpekas även att cykelns status och roll i samhället spelar stor roll. Många lyfter även att de anser MM-åtgärder är viktiga och att de skulle vilja göra mer inom området. Region Västra Götaland uppmärksammar att arbetet med Hållbart Resande Väst har flyttats och tagits över av Västtrafik som jobbar med flera olika projekt men belyser att kampanjerna har varit lyckade med många deltagare. Region Gävleborg belyser att de i sitt nätverk för hållbart resande har fått önskemål om fler gemensamma kampanjer. De uppmärksammar samtidigt att arbetet med den nya cykelplanen har tagit mycket tid från arbetet med nya kampanjer men att de försöker lyfta cykling i sociala medier när det passar.

Trollhättan lyfter att detta område är en pusselbit som saknas i deras arbete men att de vill utveckla arbetet med att förändra beteenden och sociala normer. Hittills har de inte jobbat med styrande åtgärder utan arbetar med morötter för att uppmuntra beteendeförändring med fördelar av att cykla. Umeå upplever det som en svår uppgift och att de hade velat ha med fler vanebilister i sina kampanjer och att de idag oftast når de redan frälsta cyklisterna. Här betonar de vikten av att tänka efter innan en kampanj för att kunna rikta den till den tänkta målgruppen. Umeå uppmärksammar även att de arbetar med enkäter före och efter för att följa upp kampanjen. Även Energikontoret lyfter frågan om målgrupp och belyser vikten av dialog för att kunna tilltala den tilltänkta målgruppen.

Borlänge synliggör osäkerheten om hur mycket det går att ändra ett beteende och lyfter att MM-åtgärder når en liten andel på 10%. Samtidigt menar Borlänge att forskningen säger att upp till 30% ska kunna nås men saknar konkret från forskningen hur det ska gå till. Borlänge menar även att regelverk ofta är effektivare än morötter när det gäller att förändra beteenden. Trafikverket lyfter att de bygger informationskampanjer kring investeringsprojekten som bland annat beskriver att det kommer byggas i området och när det förväntas vara klart. De belyser även att de jobbar med att påverka lagstiftningen, kopplat till steg-1 i

fyrstegsprincipen. SKR lyfter regeringsuppdraget Klimaträttsutredningen som syftar till att se över all lagstiftning, där även transport- och cykelfrågor kommer in. SKR lyfter även att det är lättare att ändra sitt beteende om man ser andra cykla och det känns tryggt. Skolan lyfts även som en intressant plattform för ökat cyklande och beteendeförändring.

Sociala normer och attityder
Region Gävleborg uppmärksammar att de i arbetet med sin nya cykelplan arbetar med ett antal målområden och målbilder där bland annat cykelvänliga politiker finns med då det finns politiker i regionen som är negativt inställda till cykelsatsningar. Till Cykelplanen finns även en handlingsplan som tagits fram tillsammans med en kollega som jobbar med hållbarhetsmålen för att inkludera alla tre dimensioner av hållbarhet samt de hållbarhetsmål som går att koppla till cykling. Region Gävleborg vill även synliggöra svårigheten med att jobba med dessa frågor om fel förutsättningar finns, exempelvis brist på politisk vilja eller långa avstånd. Trollhättan belyser att detta område generellt är något de behöver utveckla men att de jobbar med förebilder och goda exempel. Även Energikontoret lyfter förebilder eller lokala influencers för att skapa igenkänning och på så sätt förändra normer och attityder kring cykling. De belyser även vikten av att inte bara nå de redan frälsta och att synliggöra cyklingen. Region Västra Götaland är inne på samma spår, att visa att det går att cykla och lyfter vikcykeln som ett exempel men också att cykeln måste bli mer synlig för att påverka normen. De uppmärksammar också att de kan se en trend till viss förändring hos deltagande efter genomförda kampanjer. Även Trafikverket lyfter vikten av att normalisera bilden av cykeln i förhållande till bilen, där de menar att bilen idag anses vara ett mer naturligt val. Trafikverket uppmärksammar dessutom betydelsen av vilka investering som görs och för vem eller vilka den görs för att få till en förändring. SKR menar att det är viktigt att jobba med dessa frågor på många olika sätt, i alla projekt och lyfter som exempel att en stad med mycket cykling också upplevs som en trevlig plats. SKR uppmärksammar också vikten av att de jobbar mot både politiker och invånare, åt båda håll för att ändra synen på cykling. Även exempelvis studieresor och utbyten mellan kommuner lyfts som betydelsefullt.

Region Skåne belyser sitt arbete med supercykelvägar som även inkluderar marknadsföring och betonar vikten av riktade kampanjer och att en bra standard på vägnätet ger en högre status för cykeln. De lyfter även sitt cykelforum som betydelsefullt men betonar att den stora utmaningen är att få ut infrastruktur då det i dagsläget tar lång tid. Umeå uppmärksammar sitt koncept Kollvisionen som är en animerad film som behandlar hänsyn i trafiken. De jobbar även med tävlingar och arbetar för att fånga upp nya studenter via mässor vid terminsstart där de exempelvis delar ut cykellysen. Örebro belyser arbetet med MM samt information och kommunikation ut mot medborgarna och Örebro som cykelstad. De uppmärksammar även att det är många i Örebro som cyklar, att det är lite av en norm och att många är positivt inställda till cykling. Däremot synliggör de att det är svårare att få folk att cykla på vintern. De belyser även att de jobbar mer med morot än med piska men synliggör att det kanske behövs både piska och morot för en tydligare förändring.

Borlänge uppmärksammar att det är en större andel av befolkningen som har cykel än bil samtidigt som färre tar körkort, även om bilen fortfarande är en statussymbol. De synliggör även att det finns en stor potential i socioekonomiskt utsatta områden för ökat cyklande och har planer att hålla cykelkurser för vuxna i framtiden då det finns en stor andel utlandsfödda som aldrig cyklat tidigare. Även lånecyklar lyfts då de ger möjlighet till cykling även utan ekonomisk möjlighet samt vikten av säkra cykelparkeringar. Borlänge betonar även cykeln som frihetssymbol.

Olika målgrupper

Flera respondenter anger att de till stor del jobbar mot arbetsplatser och arbetspendlare i projekten och kampanjerna. Några lyfter även insatser riktade mot skolor och skolbarn som viktiga. Borlänge uppmärksammar potentialen i att påverka föräldrar genom skoleleverna men att det finns problematik kopplat till miljöerna och säkerheten runt skolorna med bland annat höga hastigheter. Samtidigt betonar Borlänge att de försöker jobba med alla för att öka andelen cyklister. Örebro anger också att de ofta försöker jobba brett och att arbetspendlingen fått mycket fokus. De belyser även svårigheter med normer, både kulturella och ekonomiska kopplat till cykling och uppmärksammar cykelskola för vuxna och då främst riktat mot kvinnor i utsatta områden. Borlänge lyfter också cykelkurser för vuxna. Även problematiken med avvägningen mellan kollektivtrafik och cykel där kollektivtrafiken är bättre än bil lyfts. Örebro uppmärksammar även att de tidigare jobbat mycket med män i sin kommunikation ut mot medborgarna då detta är en grupp som generellt reser mindre hållbart.

Umeå är en av de som jobbar med arbetsplatser och arbetspendling men jobbar även med organisationens egen resepolicy. De försöker utvärdera vilket färdmedel som oftast bokas för tjänsteresor, bil eller cykel och hur tillgängligheten ser ut för tjänstecyklarna samt vad som prioriteras. Kommunen har ett cykelgarage där medlemmarna har fått svara på en enkät, vilket visat att det finns önskemål om fler garage i områden med lägre inkomst. Umeå uppmärksammar även kommunens generella arbete med socioekonomiska områden och genus som ska finnas med i allt kommunen gör. De belyser även den resevaneundersökning som genomförts där det går att se att högre inkomst generellt leder till mindre hållbart resande samt att kvinnor generellt reser hållbarare än män och understryker att det är viktigt att hitta smarta ingångar för att nå de olika målgrupperna. Region Gävleborg lyfter också att olika grupper har olika behov och att det är viktigt att ha med sig det kopplat till bland annat hållbarhetskriterierna och cykelns vinster kopplat till den sociala hållbarheten. Region Gävleborg uppmärksammar även turismcyklingen och kopplingen till destination och besöksnäringen samt arbetet i nätverken och att fler ska jobba med samma sak i länet. I övrigt betonar de att arbetspendling har fått stort utrymme men att det även genomförts olika projekt kopplat till skolan. Även Trollhättan belyser att de jobbar väldigt generellt, ofta kopplat till

plats och att de inte bara använder sig av sociala medier i sin kommunikation utan även försöker få ut information genom olika fysiska verksamheter kommunen har tillgång till.

SKR betonar att de jobbar med frågan på många olika nivåer, både kommunal, regional och även på det politiska planet. De uppmärksammar även att de håller i olika seminarium och konferenser för att få in olika målgrupper. Trafikverket anser att frågan behöver nyanseras och lyfter hur socioekonomiska grupper definieras och vart de befinner sig som parametrar för en definition, vilket i slutändan ska resultera i en fysisk åtgärd. Här lyfts även frågan om Trafikverket ska använda sig av andra myndigheters definitioner eller om de ska använda sig av en definition utifrån sitt eget perspektiv. De uppmärksammar även att samma bild och samma planeringsunderlag hos alla aktörer hade underlättat mycket. Energikontoret betonar vikten av en målgruppsanalys innan en aktivitet samt understryker vikten av att målgruppsanalysen innehåller en objektiv jämställdhetsintegrering. De synliggör även frågan om vilka behov som finns i olika stadsdelar och hur bostadsrätts-föreningar, fastighetsägare samt samfällighetsföreningar kan hjälpa till att nå målgrupper samt att delade tjänster kan underlätta i svagare områden. Energikontoret lyfter även frågan om vem som är beställare av aktiviteten och vikten av att ställa motfrågor till kommunerna. Region Skåne uppmärksammar att de med hjälp av en praktikant har påbörjat ett arbete kring transportfattigdom men belyser att det inte är färdigt än och att de vill titta mer på olika grupper framöver.

Reflektion

Det skiljer sig ganska mycket mellan organisationerna hur många som arbetar med hållbart resande och hur många tjänster det kan uppskattas till. Flera respondenter har svårt att uppskatta antalet tjänster då det på några håll inte finns någon på enheten som har hållbart resande som specifik uppgift utan ansvaret fördelas på alla eller flera utan specifika beskrivningar. Andra har lättare att uppskatta då hållbart resande drivs i projektform av en person eller att ett antal personer arbetar med hållbart resande utifrån sina arbetsbeskrivningar. Sammanfattat kan det skilja sig mellan tre tjänster, två till tre personer som hanterar frågan indirekt, en tjänst eller en halv tjänst eller ingen som har hållbart resande som specifik arbetsuppgift. Det är svårt att se om antalet tjänster påverkar arbetet med hållbart resande men det skulle kunna ge en antydan på hur prioriterad frågan är inom organisationen.

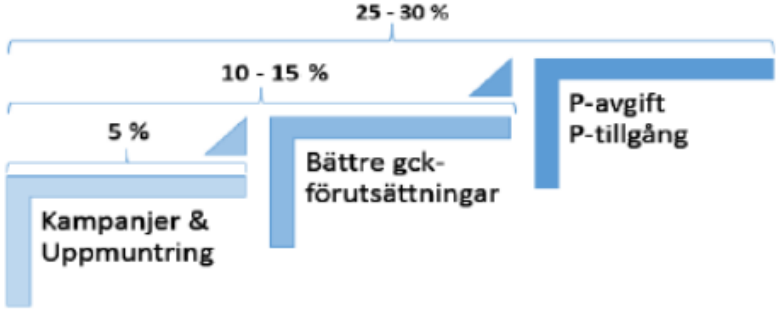
Gällande framtida behov ser alla att behoven kommer öka och att volymerna kommer öka på cykelvägarna. Detta kommer ställa krav både på planering och utformning av vägarna då cyklarna går snabbare och blir bredare men även nya krav på drift och underhåll. Här kan Nationella cykelrådets temarapport om Cykelplanering i Sverige (2021) vara till hjälp. I rapporten tas även vikten av samverkan mellan de olika aktörerna upp vilket även flera av respondenterna tagit upp som en viktig förutsättning. Även skillnaderna mellan det kommunala och det statliga vägnätet tas upp som ett hinder för att koppla ihop kommunerna där det upplevs trögare på det statliga nätet. Gällande cykelturism och cykelleder menar VTI

(2019) att det i dagsläget finns kunskapsluckor och att forskningen länge fokuserat på vardagscykling.

Gällande nya typer av cyklar så tror de flesta på vidareutveckling och ökning av last- och lådcyklar samt elcyklar. Ökar kapaciteten på elcyklarna och hastighetsgränsen ökas påverkas även utformningen av cykelbanorna samt underhållet. Flera respondenter ser även ett ökat underhåll av cyklarna och ser olika typer av affärslösningar kopplat till detta. Både i form av service och reparationer men även tvätt och laddning. Även nya krav ställs på cykelparkering när cyklarna blir större men också dyrare. Kravet på säker parkering höjs för en större variation av cyklar. Samtidigt tror flera respondenter även på en ökning och utveckling av lättare elektrifierade cyklar och sparkcyklar eller scootrar som enkelt kan tas med i kollektivtrafiken. Variationen av cyklar kommer helt enkelt blir större.

Gällande beteendeförändring och förändring av sociala normer och attityder lyfts arbetet med olika kampanjer. Nästan alla respondenter arbetar med kampanjer riktade till olika målgrupper för att ändra beteenden och öka cyklingen. De flesta kampanjerna är riktade till arbetspendling på olika sätt men flera lyfter även skolbarn som en viktig målgrupp. Här anses även cykelns status spela roll i beteendeförändringen. Många lyfter även cykelns synlighet och vikten av igenkänning och goda exempel för att bryta normer och attityder och på så sätt förändra beteenden. MM-åtgärder anses vara viktiga och det finns en önskan om att göra mer men tyvärr menar flera att de idag saknar resurser eller handböcker för MM. Borlänge är en kommun som skulle vilja göra mer och som har en ny handbok för just MM-åtgärder. Vikten av dialog och kommunikation mellan berörda aktörer och roller för att koppla ihop MM-åtgärder och fysiska åtgärder lyfts av respondenterna.

Enligt Trivector (2019) kan biltrafiken minska med 10–30%, ibland upp till 40% om MM-åtgärder används i kombination med andra åtgärder. Störst effekt nås om ekonomiska styrmedel kombineras med infrastrukturförbättringar och genomförande av MM-åtgärder. Tillsammans når dessa tre faktorer det bästa resultatet vilket kan ses i figur 1. Trivector menar även att arbetet med MM nu har gått in i ett stadie som de kallar för MM 3.0 viket tydligt kopplar beteendeförändring till förändring av attityder och sociala normer.



Figur 1 – Trivector effekt av kombination av åtgärder till skillnad från genomförande var för sig

Cykling kopplat till olika målgrupper saknar ofta ett intersektionellt perspektiv och stannar ofta vid olika typer av arbetspendling. Några har arbetat med cykelskola för vuxna, främst i utsatta områden för att öka mobiliteten och självständigheten hos vissa grupper. Några lyfter även delningstjänster och lånecyklar för att den ekonomiska faktorn inte ska påverka. Umeå belyser även efterfrågan av fler cykelgarage med större spridning i staden. Skåne har påbörjat ett arbete gällande transportfattigdom som ännu inte är färdigställt men som skulle vara intressant att ta del av samt att titta vidare på begreppet kopplat fler gruppers behov och möjligheter. Även Energikontoret lyfter jämställdhetsintegrering i planeringsarbetet och förstudier för att få in fler perspektiv.

Transparensen in i det regionala arbetet har utifrån upplevts som bristfälligt eller obefintligt av en respondent. En ökad integrering mellan aktörerna kan underlätta detta problem och hjälpa alla inblandande. Även en efterfrågan om att samla alla cykelfrågor på ett ställe på regional nivå finns hos respondenterna. Även den politiska viljan och det politiska spelets påverkan på verksamheten lyfts som problematiskt i vissa sammanhang och fråga om hur politikerna blir mer cykelvänliga lyfts och hur det går att visa på vinsterna med cykling.

Nästa steg

I tabell 1 sammanställs insatser som nämns av respondenterna och som kan användas som inspiration och utvärdering för Region Sörmland.

Hinder som identifierats för MM-åtgärder:

- Samordning mellan berörda aktörer/väghållare är bristfällig eller saknas
- Politikers ovilja och låga ambition för cykelfrågor
- Begräsningar i regelverk
- Transparens in i det regionala arbetet

Tabell 1 – Insatser i förhållande till Region Sörmlands arbete.

Insatser	**Görs av Region Sörmland?**	**Finns med i cykelstrategi och handlingsplan som framtida åtgärd?**
Kartläggning om trafikfattigdom	Nej	Nej, men bör prioriteras eller läggas till.
MM-handbok eller liknande	Delvis, finns en verktygslåda med olika kampanjer	Ja, en rutin för MM-åtgärder för fysiska åtgärder och nybebyggelse och ett program för beteendeförändring och sociala normer
Handbok för parkering	Nej	Ja, olika former av cykelparkering ska ses över.
Resurser och finansiering för MM	Ja, finansiering och resurser finns tillägnat MM	-
Resurser och finansiering för utbyggnad, drift och underhåll	Ja, medel finns i LTP men drift och underhåll är inte under regionens mandat.	Hur drift och underhåll kan göras finns som åtgärd
Verktyg/underlag för att visa på nyttan med resurser till cykel	Delvis, bland annat potentialstudie	Fler underlag ska tas fram
Kampanjer	Ja, olika prova på kampanjer	Ja, fler kampanjer ska göras
Supercykelvägar för att knyta ihop Regionen	Nej	Nej, utbyggnad finns med men inte specifikt supercykelvägar.

Kartläggning genom GPS-data, t.ex. Telia	Nej	Nej, inte specifikt GPS-data men kan med fördel göras om rätt data finns tillgänglig
Prioritering av hållbart resande och cykel tidigt i planering	Delvis, utifrån regionens mandat har vi prioriteringar i cykelstrategin samt påverkar väghållare genom potter i LTP.	Ska utvecklas vidare, finns som åtgärd.
Potentialstudier	Ja, en potentialstudie har gjorts	Andra analyser finns med i strategin och handlingsplanen som åtgärd
Cykelskola/kurs för vuxna	Nej	Kan komma som framtida kampanj, men står inte specifikt i strategin eller handlingsplanen. Finns med i verktygslådan för MM.

Bilagor:

Bilaga 1 – Intervjuguide

Inledande fråga:
Vad jobbar du med och vad innebär din roll?

Framtida cykelbehov

- Hur ser ni att framtidens cykelbehov kommer se ut?
  - Vilka cykeltyper kommer bli vanliga?
  - Finns det några nya cykeltyper som kommer att utvecklas tror du?

- Hur jobbar ni med planering gällande framtida cykelbehov?
  - Hur planerar ni/tänker ni gällande parkering och nya cyklar?
  - Hur planerar/tänker ni gällande drift och underhåll kopplat till nya typer av cyklar?

MM-åtgärder kopplat till fysiska åtgärder

- Hur jobbar ni med MM-åtgärder kopplat till fysiska åtgärder?

Beteendeförändring, attityder och sociala normer kopplat till cykling

- Hur jobbar ni med beteendeförändring kopplat till cykling?
- Hur jobbar ni för att ändra attityder och sociala normer gällande cykling?
- Hur jobbar ni med dessa frågor gentemot olika målgrupper?

Är det något du vill komplettera med? Som vi inte har pratat om?

Bilaga 2 – Intervjuguide Trafikverket

Inledande fråga:
Vad jobbar du med och vad innebär din roll?

Framtida cykelbehov

- Hur ser ni att framtidens cykelbehov kommer se ut?
  - Vilka cykeltyper kommer bli vanliga?
  - Finns det några nya cykeltyper som kommer att utvecklas tror du?

- Hur jobbar ni med planering gällande framtida cykelbehov?
  - Hur planerar ni/tänker ni gällande parkering och nya cyklar?
  - Hur planerar/tänker ni gällande drift och underhåll kopplat till nya typer av cyklar?

MM-åtgärder kopplat till fysiska åtgärder

- Hur jobbar ni med MM-åtgärder kopplat till fysiska åtgärder i det vägnät som ni ansvarar för?
  - Ser det olika ut över landet hur de olika regionala kontoren hos er arbetar med MM-åtgärder?
  - Ser du att det finns olika åsikter inom Trafikverket om MM-åtgärder ska genomföras av er?

Beteendeförändring, attityder och sociala normer kopplat till cykling

- Hur jobbar ni med beteendeförändring kopplat till cykling?
- Hur jobbar ni för att ändra attityder och sociala normer gällande cykling?
- Hur jobbar ni med dessa frågor gentemot olika målgrupper?

Är det något du vill komplettera med? Som vi inte har pratat om?

Bilaga 3 – Mailfråga

- Hur många personer är ni som jobbar med Hållbart Resande?
- Och hur många tjänster du skulle uppsatta att det är?