

**UPPSATSER:**  
Kulturgeografiska institutionen

---

**Cykeln i fokus**  
En studie av kommunalt arbete och planeringsåtgärder i  
Jönköpings kommun

Carl Näslund

## **ABSTRACT**

Näslund, C. 2017. Cykeln i fokus. Kulturgeografiska institutionen. *Uppsatser*, Uppsala universitet.

Syftet med denna uppsats är att undersöka i vilken utsträckning arbetet med cykelplanering i en mellanstor svensk stad korresponderar med kunskapsläget inom detta fält och hur det har utvecklats under de senaste åren. Fokus ligger på att analysera arbetet i Jönköpings kommun. Studien bygger på en litteraturstudie av den aktuella forskningen om cykelplanering, en dokumentanalys av kommunala planeringsdokument samt semi-strukturerade intervjuer med informanter i kommunen.

Resultaten från undersökningen pekar på att det mesta av planeringsarbetet för cykeln ligger i linje med forskningen med avseende på ökat antal cyklister och en effektiv kommunal organisation. Den övergripande målsättningen med cykelprogrammet är att öka antalet cyklister. Det sker både direkt, med insatser som man kan se ökar antalet cyklister, och indirekt, genom att förbättra trafikmiljön med avseende på faktorer som restid och trafiksäkerhet. Vad gäller utvecklingen av arbetet så har det skett en breddning och fördjupning av de åtgärder som man planerar att genomföra sett i förhållande till den gamla cykelplanen.

Keywords: cykel, planering, Jönköping, infrastruktur, organisation

Handledare: Jan Amcoff

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1. INLEDNING</b> .....	<b>5</b>
1.1 Syfte och frågeställning .....	5
1.2 Avgränsningar .....	6
1.3 Disposition.....	6
<b>2. LITTERATURÖVERSIKT</b> .....	<b>6</b>
<b>3. METOD</b> .....	<b>7</b>
3.1 Val av metod .....	7
3.2 Kritik mot metoden.....	8
3.3 Bedömning av litteratur .....	8
3.4 Intervjuer .....	8
<b>4. FORSKNINGRESULTAT INOM CYKELPLANERING</b> .....	<b>10</b>
4.1 Cykelinfrastruktur.....	11
4.2 Trafiklugnande åtgärder.....	11
4.3 Anpassning av korsningar.....	12
4.4 Cykelparkering .....	12
4.5 Integrering med kollektivtrafik.....	13
4.6 Beteendepåverkande åtgärder.....	13
4.7 Organisation av arbetet.....	14
<b>5. PROGRAMMET I FÖRHÅLLANDE TILL FORSKNING</b> .....	<b>15</b>
5.1 Cykelinfrastruktur.....	16
5.2 Trafiklugnande åtgärder.....	17
5.3 Anpassning av korsningar.....	17
5.4 Parkering och kollektivtrafik.....	18
5.5 Kampanjer och utbildning .....	19
5.6 Summering .....	19
<b>6. KOMMUNENS ORGANISATION</b> .....	<b>20</b>
6.1 Intern struktur .....	20
6.2 Mål och dess genomförande .....	21
6.3 Flexibla åtgärder och experimentella lösningar.....	21
6.4 Medborgardeltagande .....	22
6.5 Ledarskap inom kommunen .....	23
6.6 Summering .....	23
<b>7. JÖNKÖPINGS CYKELPLAN FÖRR OCH NU</b> .....	<b>24</b>
7.1 Cykeln i förhållande till andra färd sätt .....	24
7.2 Samverkan och samarbete .....	24
7.3 Infrastruktur .....	25
7.4 Cykelparkering och kollektivtrafik.....	25
7.5 Beteendepåverkande åtgärder.....	26
7.6 Summering .....	26

<b>8. SLUTSATSER OCH REFLEKTIONER</b> .....	<b>27</b>
8.1 Slutsatser.....	27
8.2 Jämförelse med tidigare studier.....	28
8.3 Reflektioner.....	29
<b>REFERENSLISTA</b> .....	<b>30</b>
<b>BILAGA 1</b> .....	<b>31</b>
<b>BILAGA 2</b> .....	<b>33</b>

# 1. INLEDNING

För att möta de utmaningar som ställs p.g.a. klimatförändringar så är det viktigt att ställa om persontransporter från punkt A till punkt B till hållbara transportsätt. I flera studier så påpekas vikten av cyklande i vardagen eftersom det är positivt ur miljö- och hälsosynpunkt: man aktiverar sig under resan och den genererar nästan inga utsläpp. Dessutom är det ett relativt billigt färdssätt som därför är tillgängligt för stora delar av befolkningen (Gatersleben & Appleton, 2007). Man kan därför säga att det ligger i samtidens stadsplanering att främja cyklandet.

Hur attraktivt det är att cykla avgörs i mångt och mycket på den lokala nivån, detta eftersom de flesta cykelresor som görs är korta (Rietveld & Daniel, 2004). I Sverige blir effekten av detta att ansvaret för cykelrelaterade frågor faller på kommunen. Det lokala engagemanget utgör förutsättningarna för hur enkelt (eller svårt) det är att ta sig runt på cykel. Runt om i landet jobbar därför många kommuner med att i allt större utsträckning främja cykeln som transportmedel i enlighet med miljömålen. Bland kommuner som av Cykelfrämjandet pekas ut som aktiva i att inkludera cykeln i trafikplaneringen kan nämnas Uppsala, Lund, Malmö och Eskilstuna. Där har man under en längre tid arbetat med frågor som rör cyklande och hur man kan få fler att välja cykeln (Cykelfrämjandet, 2016, s. 17f).

Bland de kommuner som, enligt Cykelfrämjandet, idag sällar sig till gruppen av ökat intresse för cyklande finns Jönköping. Kommunen har en målsättning att andelen cyklande ska öka, vilken finns formulerad i deras cykelprogram (Jönköpings kommun, 2016a, s. 8). I detta dokument finns de övergripande strategierna för kommunens framtida planering i cykelfrågor. Den uttalade tanken med programmet är att det ska fungera som *ett ramverk för kommande utvecklingsarbete gällande cykelfrågor* (Jönköpings kommun, 2016a, förord) för de anställda på kommunen som befattar sig med dessa frågor i sitt arbete. Då Jönköping har en lägre andel cyklister jämfört med andra städer av liknande storlek i Sverige (Trivector, 2014, förord), vill man därför öka andelen cyklister för att stärka hållbara transporters roll inom kommunen.

Blickar man söderut så har flera städer i Nederländerna, Danmark och Tyskland ända sedan 70-talet jobbat aktivt med att inkludera cykeln i trafikplaneringen. Långsiktigheten i planeringen är där något som gjort att cyklande nu ses som ett självklart färdssätt för en stor del av allmänheten i dessa länder (Pucher & Buehler, 2008, s. 496). Det står klart att cyklandet har sett en stor framgång i dessa länder sedan engagemanget för frågorna ökade, något som bygger på dels en bred satsning på olika typer av direkta och indirekta åtgärder och dels på det sätt som dessa åtgärder utförts på. Den viktigaste delen av cykelplaneringen kan alltså sammanfattas som *the necessity of a coordinated, multi-faceted approach* (Pucher & Buehler, 2008, s. 510).

## 1.1 Syfte och frågeställning

För denna uppsats är syftet att undersöka i vilken utsträckning arbetet med cykelplanering i en mellanstor svensk stad korresponderar med kunskapsläget inom detta fält och hur det har utvecklats under de senaste åren. Frågeställningen ser ut på följande sätt:

- Hur stämmer åtgärderna i Jönköpings cykelprogram överens med de forskningsresultat som finns inom cykelplanering?
- Hur ser kommunens organisation av arbetet med cykelfrågor ut i förhållande till forskningen?

- Hur skiljer sig det nya programmet gentemot den förra cykelplanen?

## 1.2 Avgränsningar

För uppsatsen har jag valt att rikta in arbetet på åtgärder som behandlas i kommunprogrammet med tillhörande dokument, vilket gör att vissa cykelprojekt som genomförs i staden men som inte redovisas i cykelprogrammet, ex. en kampanj för arbetspendling, inte kommer att inkluderas i studien. Samtliga åtgärder från programmet kommer ej heller att behandlas, då jag främst riktat in mig mot de insatser som analyserats i min forskningsstudie. De åtgärder i programmet som rör kontinuerligt arbete som drift och underhåll samt teknisk information som gränsvärden, siktavstånd och liknande kommer inte att tas i beaktning i denna studie. Faktorer som sociokulturella förhållanden kommer inte heller att vägas in i analysen.

## 1.3 Disposition

I kapitel 2 ger jag en överblick av litteratur som kan ställas i jämförelse med arbetet i denna uppsats. I kapitel 3 beskrivs val av metod och motivering till varför jag valt denna. I kapitel 4 kommer sedan en presentation av forskningen om cykelåtgärder och kommunal organisation, vilket utgör denna uppsats teori. Det femte kapitlet innehåller den första delen av analysen, där jag ställer kommunens planerade åtgärder mot forskningen. I det sjätte kapitlet ligger fokus på att undersöka hur organisationen ser ut för att arbeta med cykelfrågor i Jönköpings kommun. I kapitel 7 följer en överblick av den tidigare cykelplanen i kommunen och en jämförelse av denna med det nuvarande cykelprogrammet. I det åttonde kapitlet kommer sedan avslutningen på uppsatsen med resultaten från analysen, återkoppling till litteratur, egna reflektioner samt hänvisning till ytterligare forskning.

## 2. LITTERATURÖVERSIKT

I en studie av Harms, Bertolini & Brömmelstroet (2016) undersöker man bakomliggande faktorer för framgångsrika cykelstrategier i ett antal nederländska städer. Författarna lyfter där upp *policy input* och *policy output* som två olika delområden inom planeringen som båda spelar en viktig roll i framtagandet och genomförandet av åtgärder som är relaterade till cyklande. Policy input är kopplat till de institutionella förhållanden inom vilka åtgärder arbetas fram, alltså hur kommunen organiserar sitt arbete för att främja cykelsatsningar. Policy output utgör den praktiska delen av arbetet, vilket inkluderar de åtgärder som kommer att genomföras för att påverka människors resvanor. Författarna delar in dessa i två huvudsakliga grupper: *hardware* och *software*. Hardware innefattar *fysiska ingrepp i infrastrukturen som ökar attraktiviteten och möjligheterna att cykla* (Harms et al., 2016, s. 138), t.ex. anläggning av cykelbanor och parkeringsplatser. Den andra delen, software, innebär att *tillhandahålla utbildning, information och kommunikation* (Harms et al., 2016, s. 139), vilket kan ta sig uttryck i kampanjer eller undervisning av olika slag. Slutsatserna som författarna drar är att de båda grupperna spelar avgörande roller för hur effektiva satsningarna på cykel egentligen blir.

En annan studie som undersöker cykelplanering i en mellanstor svensk stad är det kandidatarbete som skrevs av Chrapkowska (2014). I sin uppsats undersöker hon de åtgärder för cykelplanering som Uppsala kommun jobbar med, samt hur dessa knyter an till forskningen på området. Till detta analyserar hon även invånarnas egna åsikter om vad som kan få dessa att

använda cykeln i större utsträckning vintertid. Slutsatserna från arbetet är att mycket av cykelplaneringen i Uppsala stämmer överens med forskningen. Något som Chrapkowska efterfrågar är en jämförelse av hennes resultat med andra städer, gärna med stad som kommit olika långt i arbetet med cykelfrågor, varför resultaten från delar av denna uppsats kan ställas i kontrast mot hennes för att undersöka likheter och skillnader.

Ytterligare en studie som fokuserar på trafikplanering har skrivits av Jonasson (2011). Med fokus på Halmstads kommun så undersöker hon *hur en enskild kommun kan öka [...] kollektivtrafiken och andra hållbara transporter med olika typer av infrastruktur som stöd* (Jonasson, 2011, s. 2). Detta genomfördes genom en dokumentanalys av kommunala planeringsunderlag samt kompletterande intervjuer med planerare och anställda inom länstrafiken. I slutsatserna från sin studie kunde hon konstatera att Halmstads kommun jobbar i enighet med den forskning som finns inom fältet trafikplanering. Det mest effektiva sättet att öka kollektivtrafiken enligt henne är en *blandning av fysiska, tekniska och sociala infrastrukturlösningar* (Jonasson, 2011, s. 41). Därutöver pekar hon på att gång och cykel är två viktiga färdmedel som kompletterar kollektivtrafiken och som därför bör inkluderas i samma planeringsarbete. Totalt sett så förespråkar Jonasson alltså en bred planeringssatsning som tar flera aspekter av kollektivtrafiken i beaktning, samt att planeringen bör förhålla sig till flera färdmedel samtidigt.

### 3. METOD

#### 3.1 Val av metod

För denna uppsats har jag utgått från en litteraturstudie på området, vilket innebär att jag hämtat in forskningsresultat om olika typer av cykelåtgärder i ett antal tidskrifter. För att få en överblick av forskningsfältet har jag till stor del utgått från större metastudier, vilket är studier av tidigare studier. Dessa är bra för att ge en överblick av forskningsläget om olika typer av åtgärder, men gör så endast på en väldigt generell nivå. Utifrån metastudierna har jag därför använt mig av det som Harboe (2013, s. 85) kallar *kedjesökning*, där jag efterforskat ytterligare artiklar genom referenslistor. På så vis går det snabbt att nå relaterade studier med tydlig koppling till ämnesområdet, samt att inhämta vidare detaljer om relevanta ämnen som berörts i metastudierna.

För att besvara syftet grundar sig den här uppsatsen på en innehållsanalys av de kommunala cykelprogrammen. Här utgör självfallet det nya cykelprogrammet och den tidigare cykelplanen en stor del av materialet som undersökts. Till dessa två hör även underlagsrapporter och dokument som kommer att användas som fördjupande ramverk i delfrågor inom cykelplaneringen, ex. guiden för hur man utformar cykelinfrastruktur. Dessa dokument har givit en inblick i planeringsarbetet och de förutsättningar som tjänstemän har (och har haft) i planerandet med cykelrelaterade frågor i Jönköping.

Offentliga dokument utgör förenklings av verkligheten, något som Bryman (2011, s. 502f) lyfter upp. Detta innebär att dokumenten som källmaterial i sig inte omfattar det som behövs för att analysera alla aspekter av cykelplaneringen. Detta har emellertid inte varit mitt syfte, då jag valde att utgå från dokumenten för att avgränsa min undersökning. För att bredda min undersökning valde jag därför att gå vidare med ytterligare information och data som inhämtades via intervjuer med berörda parter på plats i Jönköping. Jag återkommer till dokumenten och intervjuerna nedan.

### 3.2 Kritik mot metoden

Viss kritik kan riktas mot innehållsanalysen som metod. Den bygger på att man söker *efter bakomliggande teman i det material som analyseras* (Bryman, 2011, s. 505). En konsekvens av detta blir alltså att det är jag som forskare som sorterar i materialet för att det ska passa in i min analys. För besvarandet av fråga 1 och 2 anser jag att detta är mindre viktigt, då dessa analyser knyter an till forskningen på fältet cykelplanering där det i rapporter ges exempel på vad olika typer av åtgärder innebär. Detta var till hjälp i analysen av de kommunala dokumenten och kunde ge en bild av vilken åtgärd som passade in i vilken kategori.

Däremot så finns det anledning att reflektera över indelningen av material för fråga 3, då den bygger på en jämförelse mellan två kommunala dokument. Dessa har inte skrivits av samma person och skiljer i ålder med 8 år, något som skulle kunna innebära att begrepp och formuleringar inte har exakt samma innebörd emellan. I vilken utsträckning sådana olikheter har påverkat resultatet är svårt att säga. För att skapa en enhetlig och objektiv klassificering valde jag att applicera samma kategorier på det stycket som jag hämtat från forskningen och använt mig av i tidigare analyskapitel, med tillägg av en ytterligare rubrik. Kategorierna presenteras i slutet av kapitel 4.0.

### 3.3 Bedömning av tryckta källor

I användningen av offentliga dokument som källmaterial är det viktigt att se till att källan håller god kvalitet. Enligt Scott (i Bryman, 2011, s. 489) finns det fyra huvudsakliga kriterier för att avgöra detta: *autenticitet* (huruvida materialet är äkta och av otvetydigt ursprung), *trovärdighet* (om det finns något felaktigt eller förvrängt i materialet), *representativitet* (hur pass typiskt materialet är för sin kategori) samt *meningsfullhet* (om materialet är tydligt och förståeligt).

Vad gäller det första kriteriet, så utgår jag från att dokumenten är äkta, eftersom de är kopplade till statliga och kommunala myndigheter samt konsultföretag. Då dessa också är upphovsmännen så råder det heller inget tvivel om varifrån dokumenten kommer.

I fråga om deras trovärdighet så finns det anledning att tänka till huruvida informationen i dokumenten är neutralt framställd. Detta är ett problem eftersom framförallt de kommunala dokumenten syftar till att framställa åtgärder och insatser som positiva. Vissa hänvisningar till forskning i de kommunala dokumenten står inte heller utskrivna, utan formuleras mer generellt som *forskningen säger att...*, något som fått mig att ifrågasätta vilken forskning det är tal om. Då min metod för uppsatsen handlar om att ställa dessa planerade åtgärder mot den forskning som finns till hands, så bedömer jag att risken för felaktigheter i uppsatsen blir liten. För de underlagsrapporter jag tagit del av så anser jag däremot att dessa uppfyller kriteriet eftersom de ger en rak presentation av de data som underlaget bygger på. Rapporterna omfattar undersökningar av kommuninvånarnas resvanor och attityder till cykelplaneringen.

Om kriterium tre, representativitet, kommenterar Bryman (2011) följande: [...] *i samband med en kvalitativ forskningskontext är detta inte någon meningsfull fråga, eftersom inget fall kan vara representativt i statistisk mening* (Bryman, 2011, s. 495). Då samtliga offentliga dokument utgör unika fall så saknar alltså detta kriterium relevans för bedömningen. Vad gäller det fjärde kriteriet om meningsfullhet så anser jag att detta också är uppfyllt, då samtliga dokument enligt mig har varit enkla att överskåda och analysera genom att språket var lätt och tillgängligt.



### 3.4 Intervjuer och deras genomförande

För att skapa en klarare bild av kommunens planeringsarbete så insåg jag att en dokumentanalys inte skulle räcka till. Då jag till en början inte hade någon uppfattning om det interna arbetet och det samarbete som legat bakom planeringen utgick jag ifrån det Bryman (2011, s. 415) kallar semi-strukturerade intervjuer. I denna har forskaren en intervjuguide med olika teman som går att anpassa efter samtalsflödet. Det gör att följdfrågor kan ställas om något ytterligare intressant kommer upp i dialogen. Detta passade bra då jag inte på förhand hade insikt i detaljer om kommunens organisation och gärna kunde knyta an till något som tidigare sagts.

Eftersom tiden för arbetet var begränsat och jag endast hade tid att vistas i Jönköping under några få dagar så valde jag respondenter genom det Bryman (2011, s. 434) kallar ett *målinriktat urval*. Detta innebär att intervjupersonerna ska vara relevanta för undersökningen. Jag utgick därför från cykelprogrammet i sig men också ett nämndeprotokoll som tog upp vilka personer som borde nås av cykelprogrammet under remisstiden. Det innefattade bl.a. intresseorganisationer och folkvalda politiker (Jönköpings kommun, 2016b, s. 25). Därför valde jag att avgränsa mig till tre intervjupersoner: en tjänsteman, en lokalpolitiker och en medlem i en intresseförening för cykelfrågor.

Tjänstemannen jag intervjuade var Lotta Olsson, trafikingenjör på Stadsbyggnadskontoret, som är en av de två anställda på kommunen som varit ansvariga för cykelprogrammet. Utöver detta är Lotta även ansvarig för cykelfrågor mer generellt inom kommunen och har arbetat med detta sedan sitt tillträde. Anders Samuelsson var politikern som var respondent i den andra intervjun. Han är ordförande i Stadsbyggnadsnämnden sedan tio år tillbaka, samt representant för Jönköping i föreningen Svenska Cykelstäder, en nätverksorganisation för cykelplanering. Den tredje respondenten var Bob Lind, medlem i Cykelfrämjandet i Jönköping och dessutom deltagare i kommunens referensgrupp för cykelplanering. Samtliga personer blev tillfrågade om de ville hålla sig anonyma, något de inte önskade. Dessutom delade jag med mig av det material som jag använde mig av i intervjuerna, så att inte respondenternas svar blev feltolkade av mig eller att de skulle känna sig felrepresenterade på något sätt.

Intervjuerna tog plats i Jönköping och uppgick till 30 - 45 minuter vardera. Alla intervjuer genomfördes med diktafon för att enklare kunna skriva ut direktcitater i uppsatsen, men också för att kunna hålla fokus på respondenten under hela intervjun. Detta medförde extra arbete i bearbetningen eftersom jag behövde lägga till ett extra steg där jag sållade informationen för att kunna ta med de relevanta delarna. Detta hade kunnat undvikas om jag direkt hade fört anteckningar. Däremot så minskade jag risken för att någon information gick förlorad från intervjuerna, varför jag ansåg att inspelning var det lämpligaste sättet att samla in material på. Platserna som intervjuerna genomfördes på var väl avskilda, så inget ljud gick förlorat och all uppmärksamhet kunde riktas mot respondenten.

Frågorna var anpassade till den befattning som personen hade inom kommunen. Detta skapade ett mer naturligt flöde i situationen, vilket också gav respondenterna möjlighet att utveckla svaren. Ett fåtal frågor gick inte att besvara p.g.a. att respondenten inte hade insikt i situationen. Detta gällde främst intressegruppspersonen, som inte hade insikt i kommunens arbetsprocess, men i slutändan påverkade inte detta resultatet i någon omfattning. Däremot hade jag kunnat begränsa frågorna bättre till respondenten, något som hade kunnat korta ner både intervjutiden och bearbetningstiden. Två frågor fick dessutom ställas över mail i efterhand till tjänstemannen, för att skapa ytterligare klarhet i vad som sas under av intervjun. Även här finns

det utrymme att tänka över hur frågorna hade kunnat ställas för att undvika detta extraarbete, genom att till exempel inkludera följdfrågor som hade utvecklat tidigare svar mer ingående.

#### 4. FORSKNINGRESULTAT INOM CYKELPLANERING

Det här kapitlet utgör en litteraturstudie om vad det aktuella forskningsläget drar för slutsatser om dels fysiska och beteendepåverkande planeringsåtgärder, dels strukturen på den kommunala organisationen. Gemensamt för cykelprogram är att dessa med hjälp av en bred satsning på olika åtgärder ska främja cyklandet, alltså att öka antalet cyklister. För att underlätta för cyklister som oskyddade trafikanter i transportsystemet så går det att vidta en rad olika åtgärder på lokal nivå för att förbättra situationen. Åtgärderna i sig ökar emellertid inte alltid antalet cyklister direkt. Buehler & Dill (2016, s. 22) belyser detta i sin metastudie av cykelinfrastruktur, där man drar slutsatsen att väldigt få studier har empiriska belägg för att olika sorters infrastruktur-satsningar direkt ökar antalet cyklister. Författarna menar emellertid på att detta kan hänga ihop med studiernas utformning och omfattning, snarare än att åtgärderna i sig nödvändigtvis skulle vara ineffektiva. Man efterlyser här studier som ser till hela nätverket av cykelinfrastruktur, eftersom detta skulle kunna påvisa om *effekterna av nätverket är större än summan av dess delar* (Buehler & Dill, 2016, s. 23).

Ett annat sätt att se på åtgärderna kan därför vara att relatera till de faktorer som kan ha en *indirekt* påverkan på cykelanvändningen i förhållande till andra transportsätt. I en studie av Rietveld & Daniel (2004, s. 533) kallas sådana faktorer *kostnader för cykeln*, vilket alltså är den samlade effekt som belastar cyklister i transportsystemet. Författarna definierar dessa faktorer som restid, komfort, trafiksäkerhet, risk för cykelstöld, kostnad för cykelinnehav och personlig säkerhet (ibid.). I slutsatserna från sin studie menar författarna att restid sticker ut som en av de viktigaste faktorerna och en avgörande uppgift är därför att tillhandahålla direkta rutter till destinationer med så få stopp som möjligt (Rietveld & Daniel, 2004, s. 545). I en ytterligare studie belyser man också faktorn trafiksäkerhet i förhållande till olika åtgärder i korsningspunkter för cyklister. Författarna menar att en trafiksäker utformning, vid sidan av restid och framkomlighet, är avgörande för att göra cykeln till *ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen* (Svensson, Engel & Koglin, 2011, förord).

Relaterat till faktorn restid finns även *avstånd*, vilket också spelar en avgörande roll när cykeln övervägs som färdmedel, där ett kortare avstånd får en positiv inverkan på attraktiviteten (Dill, 2009; Heinen, van Wee & Maat, 2010; Wardman, Tight & Page, 2007). Även Rietveld & Daniel (2004, s. 541) konstaterar i sin studie att mindre städer, där avstånden mellan destinationer är kortare, har den högsta andelen cyklister. Åtgärder som relaterar till dessa ovanstående faktorer kan alltså ha en påverkan på cykelnivåerna, även om den är indirekt.

Presentationen av olika planeringsåtgärder i de kommande styckena tar sin utgångspunkt i Pucher & Buehlers klassificering av insatser som kan genomföras lokalt för att göra cyklandet mer attraktivt. Dessa kan delas in i sex huvudsakliga kategorier: cykelinfrastruktur, trafiklugnande insatser, anpassning av korsningar, cykelparkering, integrering med kollektivtrafik samt beteendepåverkande åtgärder (Pucher & Buehler, 2008, s. 511-520). I de nedanstående styckena så kommer jag, i den mån det är möjligt, att utgå från forskning som påvisar direkta samband mellan åtgärder och antal cyklister. Därutöver kommer jag att knyta an till faktorer som åtgärderna påverkar, för att visa vilken effekt de har och att de därför kan påverka antalet cyklister

indirekt genom att öka attraktiviteten hos färdstället. I det sista stycket så är kategorierna hämtade från Harms et al. (2016), som ställer upp ett antal kriterier för en effektiv kommunal organisation i arbetet med cykelfrågor.

#### **4.1 Cykelinfrastruktur**

Att tillhandahålla infrastruktur som är särskilt tillägnad cyklister och deras behov är en faktor som påverkar både framkomlighet och säkerhet i trafikmiljön (Pucher & Buehler, 2008, s. 513). Enligt författarna inbegriper detta anläggning av cykelbanor och cykelfält för att fysiskt separera cyklister från övrig motortrafik och gående. Vad gäller påverkan på nivåer av cyklande så konstaterar Buehler & Dill (2016, s. 21) i sin studie av USA och Storbritannien att forskningen är tvetydig i valet mellan cykelfält, som löper i gatan, och cykelbanor, som är fysiskt separerade från övrig trafik. Däremot kunde de själva urskilja en större positiv effekt från det senare i sin egen undersökning. Pucher et al. (2010, s. 111) lyfter också fram att cykelfält har en större positiv påverkan än att cykla i blandtrafik på vägbanan. Detta visar på vikten av att anpassa gaturummet med cyklisten i åtanke.

Vad gäller skyltar och vägvisning så kunde Pucher et al. (2010, s. 110) inte notera några effekter på antal cyklister. Dill (2009, s. 103) noterade däremot att cyklister väger in skyltning vid val av resväg. Detta menar hon underlättar för att välja den kortaste sträckan till sin destination (Dill, 2009, s. 105). Vägvisning skulle därför kunna underlätta för cyklister att minska restiden.

Pucher & Buehler (2008, s. 512) förespråkar även fysiska element som underlättar för cyklister men som fungerar som hinder för motorfordon, t.ex. att man tillåter genomgående cykeltrafik på en gata där bilister möts av en återvändsgränd. Detta kan innebära att man förser en existerande återvändsgata med en anslutning för cyklister så att dessa kan ta sig vidare. Utöver detta kan man även på mitten av en gata sätta upp en barriär som skapar två vändplatser för motortrafik men där cyklister och gående fritt kan passera. Insatser som anpassar infrastrukturen kan ha stor påverkan på det avstånd som en cyklist behöver röra sig över för att nå sin målpunkt, något författarna lyfter upp som viktigt. Avstånd som en påverkande faktor understryks även av andra forskare, varför åtgärder som minskar längden på resor är av särskild vikt för att attrahera nya cyklister (se Heinen et al., 2010, s. 62; Dill, 2009, s. 102).

Sammantaget så pekar alltså forskningen mot att separerade cykelbanor får störst effekt på resandenivåer av cyklister på sträckor där detta införs, följt av cykelfält som löper i gatan. Vad gäller andra typer av insatser, som fri passage för cyklister och hinder för motorfordon, så är detta något som lyfts fram som positivt då detta ökar framkomligheten för cyklister och minskar avstånd. Däremot saknas här direkta kopplingar till nivåer av cyklande.

#### **4.2 Trafiklugnande åtgärder**

Pucher & Buehler (2008, s. 514) påpekar att anläggning av infrastruktur som är helt tillägnad cyklister inte går att motivera i de delar av cykelnätet som har små mängder trafik. Situationen för cyklister kan ändå förbättras genom viss anpassning av gaturummet för att öka trafiksäkerhet och framkomlighet. Författarna konstaterar att den vanligaste åtgärden är en sänkning av hastigheten utmed gatan till 30 km/h för alla typer av fordon. Reducering av hastighet är en åtgärd som ökar trafiksäkerheten för cyklister såväl som för fotgängare (Pucher & Buehler, 2008, s. 515; Pucher et al., 2010, s. 114; Svensson et al., 2011, s. 34). Vidare åtgärder som

genomförts inkluderar farthinder, hinder för biltrafik i form av kurvor, samt cykeltrafik som tillåts i båda riktningar samtidigt som motortrafiken hålls enkelriktad.

Vad gäller slutsatserna om dessa typer av insatser så råder delade meningar. Å ena sidan menar vissa forskare på att det saknas djupgående studier som stödjer teorin om att trafiklugnande åtgärder har en positiv inverkan på mängden cyklister (Pucher et al., 2010, s. 110). Å andra sidan framhåller Pucher & Buehler (2008, s. 515) att det finns positiva empiriska belägg för att antalet cyklister ökar efter att sådana åtgärder har genomförts. Positiva effekter har också i andra studier kunnat uppmätas gällande cyklisters faktiska beteenden då trafiklugnande satsningar genomförts. I en dansk studie kunde man konstatera en ökning på 20 % av antalet cyklister vid en vältrafikerad korsning efter att trafiklugnande åtgärder hade genomförts (Herrstedt, 1992, s. 11).

Sammanfattningsvis kan man därför säga att forskningsläget är osäkert huruvida trafiklugnande insatser faktiskt ökar antalet cyklister, men att cyklisters val av resväg kan påverkas när dessa genomförts. Därutöver så fann man att trafiksäkerheten ökade för såväl gående som cyklister.

### **4.3 Anpassning av korsningar**

Korsningar utgör en säkerhetsrisk för cyklister som oskyddade trafikanter, då de tvingas röra sig i samma utrymme som motorfordon och ofta korsa varandras körbanor. Följaktligen syftar också de insatser som kan göras i korsningar till att höja säkerheten för trafikanterna som passerar igenom dem. Pucher & Buehler (2008, s. 516) lyfter fram ett antal säkerhetshöjande åtgärder som återkommer i de städer som de undersökt. En av dessa är att anlägga refuger för att minska svängradien för motorfordon och därmed minska den hastighet som dessa kan hålla. Då en cykelbana eller ett cykelfält korsar vägen kan dessa förses med en avvikande färg för att uppmärksamma trafikanter om cyklisternas närvaro. För att anpassa korsningar med trafikljus till cyklister föreslår författarna två huvudsakliga åtgärder: För det första kan dessa ges grönt ljus tidigare än andra fordon, s.k. förgrönt, och för det andra kan man anlägga detektorer i cykelbanan för att få signalerna att slå om och på så vis minska risken för att behöva stanna.

I en studie av cyklisters trafiksäkerhet i korsningar lyfter Svensson et al. (2011, s. 34) upp några av dessa åtgärder. Författarna noterar att det saknas stöd i forskningen för vad förgrönt har för inverkan på cyklisters trafiksäkerhet. Vad gäller färgmarkeringar i gatan så menar författarna att man inte kan dra några slutsatser, eftersom de studier som inkluderats pekar på olika resultat. Likt Pucher & Buehler i ovanstående stycke så pekar författarna på att hastighetsdämpande åtgärder i korsningar har en klart positiv effekt på trafiksäkerheten. Utöver säkerhet så relaterar vissa av åtgärderna ovan även till framkomligheten och därmed även restiden för cykeln, ex. detektorer innan korsning. Då restid lyfts fram som en starkt påverkande faktor för cyklister skulle åtgärder som minskar denna kostnad för färdstättet kunna öka attraktiviteten för cyklande totalt sett.

### **4.4 Cykelparkering**

Genomgående för de städer som inkluderats i Pucher & Buehlers (2008) studie är att de tillhandahåller ett stort antal parkeringsmöjligheter för cyklister. De lokala myndigheterna står som oftast för den största andelen av dessa parkeringsplatser, men författarna noterar även att lokala föreskrifter i flera städer även tvingar privata aktörer, som byggherrar och fastighetsägare, att inkludera cykelparkeringar på sina tomter. Vid strategiska platser återfinns också parkeringshus

för cyklister, som oftast placerade nära tågstationer med stor genomströmning av människor, där cyklar förvaras säkert för att förebygga stöld (Pucher & Buehler, 2008, s. 516f).

Forskningen pekar mot en enighet om att säkra parkeringsmöjligheter för cyklister är en viktig faktor (Heinen et al., 2010, s. 65). I en av de studier som påvisar detta noterade man att cykelparkering har en statistiskt relevant inverkan på cyklande, förutsatt att säkerhetsnivån är god. En hög säkerhetsnivå definieras av författarna som möjligheten att låsa in cykeln i ett förvaringsutrymme. Enligt författarna motsvarar den positiva effekten av sådana faciliteter en minskning av restid på 27 minuter (Hunt & Abraham, 2007, s. 466). I en studie av arbetspendlande cyklister kunde man konstatera att ju mer skyddad parkeringsplatsen var, desto attraktivare uppfattade cyklister den. Möjligheten att parkera inomhus gav en större positiv effekt än utomhusparkering (Wardman et al., 2007, s. 344).

Sammantaget kan man konstatera att forskningen pekar på säkerheten som den viktigaste faktorn för cykelparkeringars attraktivitet. Parkeringar med möjlighet att låsa in cykeln i ett rum får störst positiv effekt. Tak ovanför parkeringsplatsen får också en större positiv effekt än parkeringar som är placerade utomhus, något som relaterar till komfort.

#### **4.5 Integrering med kollektivtrafik**

Pucher & Buehler (2008, s. 519) talar om att cykeln spelar en viktig roll för att transportera resenärer till kollektivtrafikhållplatser. Flertalet av städerna som undersökts tillåter inte heller cyklar ombord på bussar eller tåg, varför parkeringsplatser för kollektivtrafikresenärer är en viktig del i integreringen däremellan. Pucher et al. (2010, s. 112) konstaterar att parkering är en viktig faktor i samordningen med kollektiva färdmedel. I de studier som undersöker dess inverkan har främst parkering intill tågstationer analyserats men inga studier rapporteras angående parkering intill busshållplatser. Författarna nämner vidare cyklar ombord på kollektivtrafiken. Medtagande av cyklar på tåg är något som fått hög användning i de studier som undersökt detta. Vidare nämns särskilda cykelställ på bussar. Vinster från sådana faciliteter överstiger kostnaden för investering i samtliga fall som detta genomförts (ibid.).

Slutsatserna är att faciliteter i nära anslutning till tågförbindelser både ökar mängden resor med cykel såväl som med kollektivtrafik. Möjligheten att ta med cykeln ombord på tåget och bussen är också en åtgärd som får höga användningseffekter.

#### **4.6 Beteendepåverkande åtgärder**

Pucher & Buehler (2008, s. 519f) skiljer på två huvudsakliga sätt att påverka människors beteende i val av transportmedel: dels via utbildning och träning och dels genom olika evenemang med syfte att främja attityder till cyklande. Vad gäller utbildning så genomgår skolelever i Tyskland, Danmark och Nederländerna en utbildning i trafiksäkerhet på cykel som en del av grundskoleutbildningen, där det ingår både en teoretisk och praktisk del, vilket ökar medvetenheten om trafiksäkert cyklande i en tidig ålder. Pucher et al. (2010, s. 114) påpekar att det saknas större utvärderingar av sådana utbildningsprogram, men att resultaten visar på ökade färdigheter och självsäkerhet i trafiken, något som alltså indikerar vissa positiva resultat. Dessa program begränsar sig emellertid inte till utbildning av barn, som i Pucher & Buehlers studie, utan inkluderar program för medborgare av samtliga åldrar. Harms et al. (2016, s. 150) drar slutsatsen att utbildning riktad mot barn påverkar deras upplevda säkerhet i trafiken positivt men noterar också att det är svårt att generalisera om utbildningens effektivitet.

Vad gäller evenemang som beteendepåverkande insats, så menar Pucher & Buehler (2010, s. 519) att insatser som påverkar människors intresse och entusiasm är vanligt förekommande i näst intill alla städer som de undersökt. Detta kan ta sig uttryck genom särskilda evenemangsdagar då olika aspekter av cykelanvändande lyfts fram som positiva, ex. som hälsofrämjande och/eller miljövänlig transport, med syfte att påverka människors beteende. Pucher et al. (2010, s. 115f) påpekar att få slutsatser kan dras kring dessa satsningar, då antalet studier som analyserar dem är få. De menar dock att beteendepåverkande åtgärder som riktar sig specifikt mot att främja cykeln som färdmedel får positiva resultat. Sådana satsningar har visat sig öka andelen cyklister mer än kampanjer som riktar sig mot en reducering av bilanvändning generellt; där ökade istället andelen kollektivtrafikresande och gående i större utsträckning. I en studie framhåller man resultat från s.k. ”Bike-to-Work Days” där man i Victoria, Australien noterade att en fjärdedel av förstagångscyklister fortfarande använde sig av cykeln som färdmedel fem månader efter att kampanjen var avslutad (Rose & Marfurt, 2007, s. 356).

Sammantaget så är forskningen otydlig gällande utbildningsinsatser, förutom i de fall då de är riktade mot barn, där man kunnat påvisa positiva effekter på barnens upplevda säkerhet i trafiken. Positiva resultat i antalet cyklister har konstaterats från kampanjer och evenemang som riktar sig specifikt mot att få människor att använda cykeln mer, snarare än att minska antalet bilresor.

#### 4.7 Organisation av arbetet

Då cykelplanering är något som sker på den lokala nivån så är strukturen på den kommunala organisationen en viktig faktor i framtagandet av cykelstrategier (Pucher & Buehler 2008, s. 510; Harms et al. 2016, s. 137). Harms et al. (2016, s. 140) samlar de faktorer som spelar in i de lokala förvaltningarna och politiken under termen *orgware*. Detta begrepp omfattar de aktörer som är involverade i cykelplaneringen, samt i vilken utsträckning dessa samarbetar och koordinerar sitt arbete. Författarna poängterar att faktorer som faller inom *orgware* har fått mycket mindre uppmärksamhet i forskningen jämfört med de fysiska och beteendepåverkande åtgärderna, men att de spelar en viktig roll för hur väl cykelstrategin faller ut i slutändan (Harms et al. 2016, s. 150). Från sin studie kunde författarna konstatera fem huvudsakliga punkter som var avgörande för cykelsatsningarnas effektivitet:

1. Framtagande och genomförande av åtgärder som går att mäta och följa upp
2. En hög grad av flexibilitet i åtgärderna
3. Möjligheten att använda experimentella lösningar
4. En hög grad av medborgardeltagande
5. Starka, offentliga ledare i cykelfrågor

*Källa: Harms et al. (2016, s. 150)*

Gällande punkt 1 så menar författarna att det är viktigt för planeringen att dels sätta upp mål som går att kontrollera i efterhand och verifiera, samt att sedan i så stor utsträckning som möjligt genomföra de uppsatta målen (Harms et al. 2016, s. 140). Ytterligare en faktor som tycks påverka hur väl en cykelstrategi faller ut är hur pass öppen planeringen är under tiden för dess genomförande (ibid.). Detta kan tolkas som hur kommunen ställer sig till ändringar i programmet i de fall det skulle komma in åsikter om någon satsning. Den tredje punkten innebär att kommunen på olika sätt arbetar med temporära åtgärder för att sedan utvärdera effekterna av

dessa. Detta kan innebära t.ex. att man under en kortare tid stänger av en huvudgata för motortrafik och endast tillåter fotgängare och cyklister (Harms et al. 2016, s. 157). Den fjärde punkten understryker vikten av att inkludera synpunkter från medborgare i så stor utsträckning som möjligt under både programmets framtagande och genomförande (Harms et al. 2016, s. 158). Att involvera medborgare i cykelplaneringen är något som pekas ut som viktigt även i andra studier (Pucher & Buehler 2008, Pucher et al. 2010). Den femte punkten är kopplad till ledarskap inom kommunen. Harms et al. (2016, s. 140) pekar på att det är viktigt med stöd från offentliga personer för att leda arbetet med cykelplanering framåt. Författarna menar dock att denna sista faktor kan utgöra en risk i de fall då cykelns främjande förknippas starkt med ett visst parti eller politiskt block och därför blir känsligt vid ett eventuellt maktskifte.

Sammanfattningsvis så menar författarna att ett långsiktigt, brett arbete med förankring både inom och utanför kommunen är viktigt för ett cykelprogramms genomförande.

## 5. PROGRAMMET I FÖRHÅLLANDE TILL FORSKNING

Detta kapitel är en del av analysen och jämför det nya cykelprogrammet med forskningen. I det första stycket ges en kort presentation av programmets övergripande målsättning för att sedan i detalj ställa åtgärderna i programmet mot forskningen. Dokumentet som utgör kommunens cykelprogram har tagits fram av en arbetsgrupp på Stadsbyggnadskontoret och har varit på remiss under perioden augusti-november 2016. I programmet adresseras behovet av en ökad andel cyklande i kommunen, vilket tar sig uttryck i två konkreta mål som inledning till de åtgärder som jämförs nedan:

- Cyklingen ska öka med 25 % till 2019
- Cyklingen inom centrum ska öka med 15 % [till 2020]

*Källa: Jönköpings kommun (2016a, s. 8)*

Programmet fortsätter sedan med en beskrivning av 6 st. s.k. *insatsområden* som vart och ett adresserar olika aspekter av kommunens arbete med cykelplanering (Jönköpings kommun, 2016a, s. 8). Under var och en av dessa punkter konkretiseras arbetet i totalt 85 åtgärder som tillsammans ska utgöra den samlade insatsen för perioden 2017 - 2022. De olika områdena riktar sig mot infrastruktur, cykelparkering, drift och underhåll, beteendepåverkande insatser, möjlighet att byta mellan färd sätt samt kommunens interna arbete och samarbete med andra aktörer. Insatsområdena listas i sin helhet upp här:

1. Ett tryggt och säkert cykelvägnät för alla
2. Ett sammanhängande och gent cykelvägnät
3. Hög standard på cykelvägarna året runt
4. En stark cykelkultur
5. God service för cyklisternas olika behov under resan
6. Ökad samverkan och samsyn

*Källa: Jönköpings kommun (2016a, s. 8)*

Ett dokument som syftar till att fungera som handbok för kommunen i anläggning av infrastruktur har även tagits fram, vilket hänvisas till i cykelprogrammet. Där presenteras olika åtgärder

för infrastrukturen mer ingående med hänvisning till andra handböcker och styrdokument inom cykelplanering både i Sverige och utomlands (Jönköpings kommun, 2016c, s. 6). Då detta dokument i hög grad hänger samman med kommunprogrammet kommer det att inkluderas i jämförelsen nedan. Ytterligare ett dokument finns med som bilaga till cykelprogrammet, vilket är en lista över objekt som föreslås för utbyggnad under de kommande åren. Det kommer inte att vara föremål för jämförelsen nedan, då det här rör sig om förslag som kommit in från medborgare och inte innehåller någon ytterligare relevant information.

## 5.1 Cykelinfrastruktur

Ett antal punkter lyfts upp av kommunen för anläggning av infrastruktur. Dessa åtgärder inkluderar en rad olika ingrepp som ska verka främst för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklisterna. I programmet skiljer man mellan s.k. *huvudcykelstråk* och övriga leder i cykelnätet (se bilaga 2). Dessa stråk ska fungera som stommen i nätet och prioriteras högst i fråga om investeringar och underhåll. Bland de åtgärder som föreslås återfinns anläggning av cykelbanor och cykelfält, reducering av antalet stopp utmed cykelnätet samt en enhetlig standard på skyltar, markeringar och vägvisning (Jönköpings kommun, 2016a).

I valet mellan cykelbana eller cykelfält skriver kommunen att *[h]uvudcykelstråken ska bestå av separerade cykelvägar* samt att *[d]et övriga cykelvägnätet ska bestå av cykelvägar och mindre gator där cyklister cyklar i cykelfält eller blandtrafik* (Jönköpings kommun 2016a, s. 6). Vad gäller det övriga nätet så saknas det i strategidokumentet riktlinjer för när cykelfält resp. blandtrafik kommer att väljas. I forskningen så påvisar Buehler & Dill (2016, s. 21) att cyklister i större utsträckning föredrar separerade cykelbanor framför cykelfält som löper i gatan, särskilt bland oerfarna cyklister. I sin undersökning påvisar Pucher et al. (2010, s. 111) att cykelfält har en större positiv effekt än gator utan någon typ av separering. Då cyklister leds in på gator i blandtrafik så har forskare noterat att trafiklugnande åtgärder attraherar fler cyklister än gator som inte har genomgått någon typ av anpassning (Buehler & Dill, 2016, s. 21).

I arbetet med att minska de stopp som cyklister behöver göra så föreslår kommunen att man ska använda s.k. *upphöjda cykelpassager* i centrum, vilket innebär att cykelvägen fortsätter över gatan, men gör så högre än i gatunivå så att motortrafikens väg blir något förhindrad. Till denna upphöjning förespråkar man även anläggning av farthinder för motortrafikanter framför passagen, samt väjningsplikt för motorfordon mot cyklister (Jönköpings kommun, 2016a, s. 16). Den upphöjda cykelbanan med intilliggande farthinder får här en hastighetsdämpande effekt, något som framhålls som positivt ur säkerhetssynpunkt i forskningen (Svensson et al., 2016, s. 34).

Kommunens ambition med vägvisning och symboler utmed nätet är att dessa ska hållas *aktuella och konsekventa samt i gott skick* som en del av arbetet med att öka antalet cyklister (Jönköpings kommun, 2016a, s. 19). Som nämnt av Pucher et al. (2010, s. 110) så finns ingen dokumentation av ökning av cyklister kopplat till skyltning. Däremot så pekar Dill (2009, s. 105) på att detta kan hjälpa till att minska restiden.

Sammantaget kan man därför säga att kommunens målsättning för huvudcykelnätet stämmer överens med de slutsatser som Buehler & Dill drar. Bruk av cykelfält på mindre gator är också det en positiv satsning med avseende på antal cyklister. Däremot råder det oklarhet hur gator med blandtrafik kommer att anpassas för att se till cyklisters behov. Den prioritering som sker genom att ge cyklister företräde vid dessa passager är också en åtgärd som påverkar framkomligheten och relaterar i förlängningen till faktorn *restid*, något som alltså skulle kunna sänka



kostnaden för att använda cykeln totalt sett. Även bruket av aktuell skyltning är något som kan leda till en minskad restid.

## 5.2 Trafiklugnande åtgärder

I dokumentet för utformning av cykelinfrastruktur så framhålls främst anpassning av hastighet som viktigaste trafiklugnande åtgärd, där *de svagaste trafikantgrupperna ska vara dimensionerande* (Jönköpings kommun, 2016c, s. 8). Utmed huvudcykelnätet förespråkas en hastighet av 30 km/h för både cyklister och motorfordon som korsar dessa cykelvägar. På övriga cykelvägar skriver kommunen att hastigheten minst ska vara 20 km/h, något som man påpekar blir följden av att förhålla sig till fotgängare i tätbebyggd miljö, där gående prioriteras först. Den trafiklugnande effekten av åtgärderna uppnås alltså främst i de situationer där motorfordon och cyklister korsar varandras väg, men där båda trafikslagen i övrigt är separerade.

Anpassning av hastighet lyfts fram både av Pucher et al. (2010, s. 110) och Svensson et al. (2016, s. 34) som en åtgärd som har starkt stöd med avseende på trafiksäkerhet, både vad gäller faktiska olyckstal och den upplevda säkerheten hos cyklister.

Värt att notera är att det i dokumenten saknas ett fokus på trafiklugnande åtgärder utmed gator där cyklister rör sig i blandtrafik. Pucher & Buehler (2008, s. 524) tar upp ett antal åtgärder som genomförts i städerna i deras undersökning, där även gator som saknar cykelinfrastruktur anpassas för att bättre fungera som länkar i det större cykelnätet. Detta kan ske genom avsmalning av gator, anläggning av kurvor och förbjuden genomfartstrafik för motorfordon. Dessa satsningar har gemensamt att de omfördelar yta i gaturummet för att underlätta för cyklister samtidigt som de försvårar framkomligheten för motorfordon. Såväl framkomlighet som trafiksäkerhet spelar alltså en roll här, som i det ovanstående stycket. Infrastrukturdokumentet understryker att cykelvägen ska vara *en genväg i förhållande till bilvägen* (Jönköpings kommun, 2016c, s. 7), varför satsningar som minskar bilisters framkomlighet men ändå tillåter cyklister att röra sig fritt kan betraktas som önskvärda.

## 5.3 Anpassning av korsningar

I planerna för utformning av korsningar mellan cykel- och biltrafik förespråkar kommunen en lösning med upphöjda korsningar med genomgående cykelbana. Förare av motorfordon ska här ha väjningsplikt mot cyklister och inte kunna köra fortare än 30 km/h, dels på grund av cykelvägens upphöjda position och dels genom anläggning av farthinder för motortrafiken. I dagsläget så förekommer ofta en indragning av cykelbanan i korsningar med bilväg, vilket innebär att cykelbanan viker av något för att komma längre ifrån korsningen. Detta ses som negativt då det kan innebära skarpa kurvor och ska ersättas med cykelbanor som istället passerar rakt över bilvägen (Jönköpings kommun, 2016a, s. 12).

Enligt Svensson et al. (2016, s. 34) är hastighetssänkning i korsningar den mest avgörande säkerhetshöjande faktorn som har stöd i vetenskapliga studier. Pucher & Buehler (2008, s. 516) noterar att man kan använda sig av refuger och pollare som minskar farten för motorfordon i korsningar. I strategidokumentet inkluderas refuger i de fall då cykelvägar korsar vägar och större gator, dock inte i de fall då det rör sig om mindre gator eller utfarter. Vid korsning av mindre gator ska cyklister emellertid alltid ha företräde gentemot bilister genom en kombination av farthinder före cykelbanan och väjningsplikt för motorfordon (Jönköpings kommun, 2016c, s. 27-31).

Sammanfattningsvis så knyter programmet väl an till de åtgärder som handlar om hastighetsanpassning, samt till viss del de åtgärder som syftar till att minska restiden genom att öka framkomligheten.

För utformning av signalkorsningar förespråkar kommunen att cyklister ska detekteras i förväg eller ges grönt tidigare än motortrafiken, något som man menar kan minska antalet stopp och därmed minska restiden (Jönköpings kommun, 2016c, s. 31). Man understryker däremot i sitt dokument att det i *Jönköpings kommun finns få signalreglerade korsningar* (ibid.), så dessa åtgärders påverkan antas bli begränsad. Dessa två förslag nämns även av Pucher & Buehler (2008, s. 516) som positiva i arbetet med att anpassa korsningar till cyklister. Som tidigare nämnt så pekar Svensson et al. (2016, s. 34) på att förgrönt inte har något stöd i vetenskapliga studier med avseende på trafiksäkerhet. Satsningen på detektorer kan däremot ha en positiv effekt på framkomligheten, då det minskar risken för stopp (Svensson et al., 2016, s. 26). Det kan därför finnas anledning att tro att detta i förlängningen kan få en positiv effekt på restiden för cykeln.

#### **5.4 Parkering och kollektivtrafik**

Frågan om parkering för cyklar i staden lyfts också upp, där kommunen har som mål att till år 2018 skapa en cykelparkeringsplan för att fördjupa arbetet med denna aspekt av planeringen. Därtill ska ett antal parkeringsplatser i garage byggas, med en anläggning vid resecentrum i Jönköping först ut år 2018, men också långtidsparkeringar är något som kommunen har som målsättning att anlägga, dock utan specifikation var eller i vilken omfattning. Det är främst större målpunkter, *handeln, arbetsplatser och skolor*, som ska prioriteras vid anläggning av nya parkeringar, samt de kommunala arbetsplatserna (Jönköpings kommun, 2016a, s. 28). Forskningens betoning på säkerhet som avgörande faktor lyfts också upp av kommunen, både i fråga om cykelförvaring och personlig säkerhet (Jönköpings kommun, 2016c, s. 32-35). Kommunen menar på att en hög nivå av säkerhet i förvaringen av cykeln ska hänga samman med hur länge parkeringsplatsen förväntas användas och är indelad i fyra steg. En parkeringstid under 30 minuter har den lägsta säkerhetsnivån med enbart cykelställ. Steg 2 omfattar parkering under 4 timmar och dessa ska *helst* förses med tak och ha ramlås. Steget över detta är *dagsparkering*, där platsen ska vara försedd med tak och ramlås. *Nattparkering*, som har den högsta säkerhetsnivån, ska vara utrustade med *tak och/eller låsta rum med ramlås* (Jönköpings kommun, 2016c, s. 32).

Sammantaget så stämmer kommunens tankar om cykelparkering överens med forskningen om detta, då man talar om både möjligheter att parkera inomhus, samt att kunna låsa in cykeln under förvaring över längre tid, något som visar på större positiva effekter hos cyklister. Formuleringarna i programmet är emellertid aningen vaga och slår inte alltid fast när man ska använda sig av en viss säkerhetsnivå, vilket skapar en osäkerhet i vilken utsträckning parkeringar av hög säkerhet faktiskt kommer att användas.

I integreringen med kollektivtrafik lägger kommunen också fokus på parkeringsplatser vid kollektivtrafikhållplatser, särskilt vid resecentrum i tätorter och i anslutning till den regionala kollektivtrafiken. Utöver parkeringsmöjligheter vill kommunen också utreda möjligheten att kunna ta cykeln till tåg- och busshållplatser. Ett tredje förslag som presenteras i texten är att tillåta medtag av cykel på bussar och tåg, något som *inte kan göras i så stor utsträckning idag* (Jönköpings kommun, 2016a, s. 28). Kommunens målsättning är därför att införskaffa tåg och

bussar som har plats för cyklar, detta för att underlätta resan för cyklister (Jönköpings kommun, 2016a, s. 32).

Kommunens arbete med parkering intill större kollektivtrafikhållplatser kan sägas ligga i linje med den forskning som presenterats, då dessa ofta både är tåg- och busstationer. Däremot så är den satsning som kommer att göras på parkering intill busshållplatser något som i materialet saknar dokumentering (Pucher et al., 2010, s. 112). Vad gäller cykel ombord på kollektivtrafiken så är satsningen på såväl tåg som buss något som fått positiva resultat i de fall detta har tillåtits.

## 5.5 Kampanjer och utbildningssatsningar

Kommunen kommer även att genomföra ett antal åtgärder för att främja användandet av cykel genom beteendepåverkande insatser som tar sig olika uttryck. Dels kommer det att ske genom utbildning och dels genom kampanjer. I programmet betonas *arbetet mot barn och unga genom skolor och föräldrar* samt *utbildningsinsatser till olika grupper som inte cyklar i så stor utsträckning i dagsläget* (Jönköpings kommun, 2016a, s. 23). Vad gäller skolelevers attityder så kommer man att genomföra en årlig temadag med inriktning trafik, samt en kampanj som varje år kommer att besöka minst en skola i kommunen för att *uppmärksamma elever och föräldrar på fördelarna med att cykla* (ibid.). För de invånare som bor i områden som cyklar under genomsnittet föreslås en utredning för att identifiera var det finns potential för ökat cyklande. Där ska man sedan under år 2018 genomföra riktade utbildningar för att upplysa invånarna om möjligheterna att istället välja cykeln som transportslag (ibid.).

Forskningen om utbildningssatsningar är enat positiv i fråga om satsningar på barn, där Jönköpings kommun har valt att genom skolan nå ut till unga. Emellertid framgår det inte av kommunprogrammet ifall denna utbildning kommer att inkludera en praktisk del, något som Pucher & Buehler (2008, s. 519) lyfter fram som en del av satsningen. De kampanjer som är riktade mot människor i områden som cyklar under genomsnittet går i linje med Pucher et al. (2010, s. 114), som noterade ökad upplevd säkerhet bland samtliga deltagande. Båda dessa typer av satsningar, mot barn resp. boende i specifika områden, kommer att rikta sig direkt mot ett främjande av cykeln, vilket forskningen menar på ökar mängden cyklister i större omfattning än program som bara riktar sig mot en reducering av bilanvändning generellt.

## 5.6 Summering

Jönköpings kommuns cykelprogram innehåller en stor del åtgärder som sammanfaller med de resultat som återfinns i forskningen. Detta stämmer särskilt för de åtgärder som relaterar till huvudcykelnätet, där det planeras för både hastighetsanpassning och framkomlighet, två faktorer som pekas ut som viktiga med avseende på trafiksäkerhet resp. restid.

I fråga om trafiklugnande åtgärder så återfinns hastighetsreglering som en generell strategi, men i förhållande till forskningen så återfinns en rad ingrepp som positivt inverkar på cykelns framkomlighet som inte tas upp i programmet.

Kommunens arbete med korsningar verkar till största delen stämma överens med de resultat som pekar på ökad trafiksäkerhet. Detta inkluderar insatser som detektering i cykelbanan, farthinder, företräde för cyklister, etc. Däremot så visar vissa resultat på en viss oklarhet i forskningen eller att det saknas belägg för en positiv effekt på trafiksäkerheten, ex. i fallet med förgrönt vid signalkorsningar.

Sett till parkering så presenterar kommunen ett antal alternativ, där parkering med mycket god säkerhet inkluderas. En satsning på parkering generellt ökar cykelns attraktivitet. Forskningen pekar även på ett samband mellan säkerhet på parkeringsplatsen och positiv effekt på användande hos cyklister. Däremot finns här viss oklarhet från kommunen angående var olika typer av faciliteter kommer att förläggas och vilken typ av säkerhetsnivå som kommer att vara mest utbredd.

I samordningen med kollektivtrafik så är satsningen på noder med många passagerare i linje med forskningsresultaten, med en stor parkeringsanläggning i direkt anslutning till resecentrum i centrala Jönköping. Likaså är möjligheten att ta med cykeln ombord på bussar och tåg positiv, sett till de studier som undersökts.

Slutligen så verkar de kampanjer som kommunen planerar att genomföra vara samstämmiga med forskningen om ökat antal cyklister, där man kommer att specifikt främja cykeln och satsa på utbildning av barn för att öka deras trafikfärdigheter. Däremot framgår det inte hur denna utbildning kommer att utformas och om den kommer att inkludera en praktisk del.

## 6. KOMMUNENS ORGANISATION

I kapitel 2 och 4 kunde vi se hur forskare inom fältet cykelplanering har argumenterat för att inte bara åtgärder i sig, utan även genomförande och kommunens organisation spelar roll för cykelprogramms effektivitet. Detta kapitel kommer därför att analysera hur Jönköpings organisation för att arbeta med cykelplanering ser ut. Det kommer att ske dels genom att i det första stycket ge en bild av hur denna ser ut i dagsläget och sedan relatera organisationen till de faktorer som pekas ut som viktiga av forskningen.

### 6.1 Intern struktur

De två huvudsakliga aktörerna för det nya programmet är Stadsbyggnadskontoret (SBK) och Tekniska kontoret (TK) och de allra flesta åtgärder i programmet faller på en av dessa. Behovet av ett väl koordinerat arbete mellan just de två delarna av kommunen är därför en faktor som spelar roll för genomförandet av cykelprogrammet, något som Samuelsson (161208) menar på. Samarbetet dem emellan beskriver Olsson (161208) som något som idag fungerar bra, men att det kan finnas utrymme för förbättring. Hon säger att de personer inom kontoren som varit engagerade i cykelfrågor har haft stöd av politikerna under de senaste åren. Hon anser att tjänstemännen är överens om att cykeln ska prioriteras men inte alltid *hur*, i förhållande till trafik-säkerhet (Olsson, 161229). Samuelsson (161208) pekar också på att kommunen har en fungerande koordination vad gäller cykelfrågor men menar att han vill få bort prioriteringen av biltrafik ur kommunens förvaltningar och börja *ta cykeln på allvar* (ibid.). Lind (161209) pekar i sin tur på brister i samarbetet tidigare, där prioriteringsscheman sett annorlunda ut mellan SBK och TK. Detta menar han gjorde att flera stråk som skulle ha högsta prioritet för vinterunderhåll likställdes med ett antal andra cykelvägar, något som försämrade framkomligheten.

Som ett led i att skapa bredare samarbete finns det sedan några år en informell *cykelgrupp* som består av ett tiotal personer från olika delar av kommunens kontor. Olsson (161208) understryker just denna grups informella status, men säger att den samtidigt fungerar som ett verktyg i att koordinera arbetet.

I cykelprogrammet så adresseras behovet av ett integrerat arbete inom kommunen under insatsområde 6 (*Ökad samverkan och samsyn*) (Jönköpings kommun, 2016a, s. 30f). Här återfinns en åtgärd som innebär att kommunen år 2018 ska utse en s.k. *cykelsamordnare*, vars jobb ska vara att ha *det yttersta ansvaret för cykling inom kommunen och [se] till att cykelfrågor samordnas mellan olika förvaltningar* (ibid.). Här finns alltså en konkret åtgärd som syftar till att göra samordningen till en formell del av arbetet, till skillnad mot dagens cykelgrupp. Vidare ska denna samordnare också agera som ansiktet utåt mot kommuninvånarna och vara den främsta kontaktpersonen i frågor rörande cykelplanering, något som Olsson idag är främst ansvarig för (Olsson, 161208). Detta faller på så sätt samman med både ledarskap och koordination av arbetet, alltså två påverkande faktorer enligt Harms et al. (2016).

Förutom detta så återfinns även ett antal åtgärder som på olika sätt syftar till att förankra arbetet med cykelfrågor inom både de kommunala förvaltningarna och hos politiker. Olsson (161208) påpekar att en förståelse av cykelprogrammet är den viktigaste delen i detta arbete. Det är framförallt högre positioner inom förvaltningarna som ska prioriteras (Jönköpings kommun, 2016a, s. 30). Olsson (161208) pekar på vikten av att få med sig nyckelpersoner inom förvaltningarna för att säkerställa prioriteringen av cykelfrågor totalt sett inom kommunen. Utöver detta så föreslås även ett *cykelseminarium* som ska anordnas efter varje kommunval, också det för att informera politiker och tjänstemän om kommunens arbete med cykelplanering (Jönköpings kommun, 2016a, s. 31).

## 6.2 Mål och dess genomförande

Det övergripande målet för kommunens cyklande som beskrivits ovan i form av andelar går att mäta för att se om detta uppnåtts eller inte vid tidens utlöpande (Jönköpings kommun, 2016a, s. 8). Cykelprogrammet i sig består av totalt 85 åtgärder. Av dessa relaterar många till någon typ av mål som presenteras konkret, ex. inventering av belysning och korsningspunkter, beskärning av buskage, anordning av temadagar, utförande av undersökningar, etc. (Jönköpings kommun, 2016a). Dessa är därför mål som också går att verifiera i efterhand för att se om de har blivit genomförda eller inte. Vissa av åtgärderna syftar just till uppföljning som en del av det kontinuerliga arbetet, ex. utvärderingar av de utbildningsåtgärder som planeras att genomföras (Jönköpings kommun, 2016a, s. 23).

Dessa måls konkreta genomförande ligger fortfarande till största delen ett antal år in i framtiden, varför det inte går att utvärdera en sådan sak i dagsläget. Enligt Samuelsson (161208) räcker anslagen inte till för alla åtgärder idag och programmet bygger på att de ökar från år till år. Olsson (161208) menar också att förutsättningen för genomförandet kräver en ökad budget, där flera förvaltningar är inblandade. Å ena sidan påpekar de båda att budgeten har ökat år för år utan någon politisk konflikt i kommunen. Samuelsson (161208) förklarar detta med att cykeln hittills har betraktats positivt från alla politiska partier, något som också Olsson och Lind håller med om. Detta menar han ger goda förutsättningar för att hela programmet ska kunna genomföras. Å andra sidan så håller han sig öppen mot framtida beslut, eftersom de olika åtgärderna ur programmet ska klubbas årsvis och därför kan komma att stoppas om uppfattningen hos partierna ändrar sig. Det finns en risk när man ska *gå från ord till handling och politiskt bekänna färg* (Samuelsson, 161208). Detta menar han kan göra att partier som traditionellt sett har arbetat för bilens framkomlighet i kommunen kan ändra uppfattning när cykeln börjar ta mer plats i staden genom de satsningar som planeras.

Överlag så har kommunen haft fokus på en målsättning som går att följa upp och utvärdera. Själva genomförandet ligger fortfarande i framtiden och är avhängigt den politik som kommer att föras i kommunen under de kommande åren, varför det inte går att säga något om detta i nuläget.

### **6.3 Flexibla åtgärder och experimentella lösningar**

Olsson (161215) framhåller att programmet i sin helhet inte kommer att genomgå några större förändringar under tiden det är gällande, såvida inte förutsättningarna för programmet ändras i någon större utsträckning. Däremot påpekar hon att de dokument som är kopplade till programmet har möjlighet att ändras när behov finns. Dessa två dokument är dels riktlinjerna för infrastruktur och dels en lista på objekt som kommer att byggas ut. Olsson menar att de här dokumenten är mer utformade som verktyg för det rent praktiska arbetet och att det därför är fullt möjligt att ändra dem.

Vad gäller möjligheten att genomföra mer temporära insatser så menar Olsson (161215) på att detta är något som saknas i cykelplaneringen i kommunen. Från medborgarhåll har det emellertid kommit in förslag på avstängning av gator för motorfordon, men detta är inget som planeras för från kommunalt håll. Hon uttrycker det som att *ingen har vågat sätta ner foten och pröva på riktigt* (ibid.). På det hela taget har därför cykelplaneringen inte någon anknytning till denna faktor.

Sammanfattningsvis kan man därför säga att de rent konkreta delarna som kommer att realiseras, som exempelvis utbyggnadsetapper eller utformningen av infrastrukturen, har förutsättningar för att ändras. Detta skulle kunna ge en flexibel planering sett till finansiering och exploatering av nya markområden.

### **6.4 Medborgardeltagande**

Jönköpings kommun arbetat med medborgares åsikter på olika sätt i cykelplaneringen. Lotta Olsson (161208) nämner att kommunen har använt sig av referensgrupper vid två enskilda tillfällen som ett verktyg i början av arbetet med cykelprogrammet. Intresse att vara med i referensgruppen anmäldes genom en enkätundersökning, där samtliga intresserade bjöds in till en workshop där de fick yttra sina åsikter. Efter att idéerna samlats in så valde man att gå vidare med en begränsad referensgrupp på 10 personer, som fick till uppgift att välja ut det viktigaste från den tidigare workshopen. Det som under denna andra träff pekades ut som mest betydelsefullt blev sedan underrubrikerna i cykelprogrammet.

Olsson (161208) pekar vidare på att man under arbetsprocessen valde bort traditionella samråd mot att istället besöka människor i olika situationer samt gå ut med en webbenkät om programmet. Besöken genomfördes på en ridklubb, två bibliotek och en högstadieskola. Detta beslut fattades efter att analyser av traditionella samråd visat att man endast nådde en väldigt begränsad grupp personer på detta sätt (övervägande äldre män). Fältarbetet och webbenkäten har enligt Olsson kompletterat varandra sett till fördelning av ålder och kön, något som hon menar skapar en bättre bild av de åsikter som bör komma med i programmet.

Utöver detta så har även kommunen sedan tidigare genomfört en annan omfattande enkätundersökning, en så kallad *nöjdhetsundersökning*, där kommuninvånare fick ta ställning till en rad påståenden om kommunens arbete med cykelplanering (Jönköpings kommun, 2014). Denna enkäts resultat återkommer som vägledande i flera delar av cykelprogrammet (Jönköpings kommun, 2016a).

Medborgarna bör enligt Samuelsson (161208) även inkluderas senare i det löpande arbetet. Han menar på att dessa är en resurs då *det är de som använder systemet*. Det är särskilt i fråga om drift och underhåll som han menar på att cyklisterna i staden är en tillgång, då dessa kan registrera eventuella brister som kan rättas till. Även Olsson (161208) pratar om en kontinuerlig dialog och pekar på en internetgrupp vid namn *Cykelstaden Jönköping* där engagerade medborgare är delaktiga. Detta menar hon fungerar som ytterligare en plattform som har använts och fortsätter användas som ett forum för diskussion, vilket hon ser positivt på. Bob Lind (161209), som själv är medlem i denna grupp, säger också att man där aktivt har drivit på för saker som bör finnas med i programmet, något som man ibland har fått gehör för. Han menar dock på att medborgarinflytandet i kommunen inte har varit tillräckligt stort och att referensgrupperna har använts för lite. För att öka medborgarinflytandet föreslår han därför att man bör instifta ett s.k. *cykelråd*, som ska fungera som en rådgivande instans i alla ärenden som rör cykel och skulle vara en del av den kommunala organisationen.

Sammantaget så har Jönköpings kommun inkluderat medborgares åsikter på olika sätt i framtagandet av det nya cykelprogrammet. Genomförandet av programmet ligger fortfarande i framtiden, men åsikterna på kommunen pekar mot ett fortsatt inkluderande av medborgares åsikter i planeringen.

## 6.5 Ledare inom kommunen

I fråga om ledarskap i cykelplaneringen så finns det vissa olika åsikter. Bob Lind (161209) pekar på tre personer i kommunen som ledare, nämligen Samuelsson, Olsson och en ytterligare tjänsteman på SBK som arbetar med hållbara transporter. Olsson (161208) stämmer in i denna tolkning och menar på att Samuelsson, med sitt engagemang både som ordförande i Stadsbyggnadsnämnden och som representant för kommunen i organisationen Svenska Cykelstäder, spelar en viktig roll som ledare. Samuelsson (161208) själv pekar istället på föreningen Cykelfrämjandet som en viktig aktör i kommunen och som varit drivande i frågan, även om denna förening i sig inte utgör en offentlig person. Sammantaget så går det alltså att urskilja en trio av personer som är aktiva inom cykelfrågor på kommunen och som uppfattas som ledande i deras prioritering. Samuelsson, i egenskap av offentligt vald och ordförande, blir här särskilt synlig.

## 6.6 Summering

Inom kommunen verkar det fortfarande förekomma vissa olikheter i fråga om prioritering av cykeln som ett självständigt färdssätt, något som cykelprogrammet adresserar i form av ett antal punkter för att öka förståelse och påverka attityder. Målsättningen för programmet stämmer väl överens med forskningen då det består av flera konkreta åtgärder och med uppföljning som en fast del av arbetet.

Då både listan på objekt och dokumentet om utformning av infrastrukturen är föremål för framtida ändringar så medger detta en viss flexibilitet i policyarbetet, även om cykelprogrammets huvuddokument inte kommer att ändras efter antagande. Möjligheter att experimentera med olika typer av kortsiktiga lösningar är emellertid inget som kommer att inkluderas.

Under planeringsarbetet har man visat på flera olika sätt att involvera och komplettera medborgarasikter för att skapa en så omfattande bild som möjligt till cykelprogrammet, där programmet grundar sig i stort på önskemål inhämtade från allmänheten. I det fortsatta arbetet finns också en ambition om att inkludera medborgare, även om strukturen på medborgarinflytandet enligt en respondent skulle kunna förändras och utvecklas. Synen på ledarskap framstår

som relativt enig också, där tre personer inom kommunen pekats ut. Av dessa är det en offentligt vald person som är mer synlig i media, varför det kan sägas finnas en offentlig talesperson som driver på dessa frågor. Organisationen av cykelplaneringen verkar på det hela taget vara väl koordinerad. Viss oenighet återfinns emellertid, främst inom de kommunala förvaltningarna, där frågan om cykelns trafiksäkerhet i vissa fall delar åsikter.

## 7. JÖNKÖPINGS CYKELPLAN FÖRR OCH NU

I detta kapitel ges en beskrivning av kommunens tidigare arbete med cykelfrågor uttryckt i cykelplanen från 2008. Detta följs sedan av ett antal stycken som identifierar likheter och skillnader mellan det förra och nuvarande dokumentet för cykelplanering. Indelningen nedan baserar sig främst på de klassificeringar som använts i kapitel 5 och 6.

De tidigare åtgärder som genomförts i kommunen vad gäller cyklande har varit knutna till den förra planen som fungerade som samlande styrdokument från dess antagande år 2008. I programmet återfinns man förslag på *dels fysiska åtgärden (sic) på cykelvägnätet och dels hur man påverkar människor att börja cykla* (Jönköpings kommun, 2008, s. 2). Den övergripande målsättningen i detta program har varit att dels öka mängden cyklister i centrala Jönköping, dels att öka andelen cyklister som använder sig av hjälm (Jönköpings kommun, 2008, s. 5).

### 7.1 Cykeln i förhållande till andra färdssätt

Cykeln nämns inte som ett eget trafikslag utan ställs i varje benämning i den gamla cykelplanen vid sida med gångtrafikanter. Detta kan ses redan i motiveringen bakom dokumentet: *Syftet med cykelplanen är att skapa ett beslutsunderlag för satsning på gång- och cykeltrafik* (Jönköpings kommun, 2008, s. 4). Vidare säger man i inledningen att åtgärderna i planen, utöver för cyklister, *medför fördelar för gående och mopeder klass 2* (Jönköpings kommun, 2008, s. 2). I det nya cykelprogrammet så uttrycks istället en vilja att tala om cykeln för sig. I fråga om cykelvägar så återfinns ett avsnitt som explicit talar om behovet av att separera gående och cyklister (Jönköpings kommun, 2016a, s. 12). Denna tidigare syn på cykel och gång som två sammanhängande färdssätt bekräftar även Samuelsson (161208) som menar att kommunen har saknat ett långsiktigt arbete enskilt för cykeln. I kontrast till detta framhåller även han det nya cykelprogrammet som första gången då man *slutar prata om gång- och cykelvägar och börjar prata om cykelvägar* (ibid.).

Sammanfattningsvis kan man se att cykeln har gått från att vara sammanhängande med andra trafikslag till att i det nya programmet ta plats som ett eget färdssätt i förhållande till andra.

### 7.2 Samverkan och samarbete

2008 års cykelplan hade som målsättning att *vidareutveckla arbetsmetoder och samarbete kring cykelfrågor* (Jönköpings kommun, 2008, s. 4), något som också adresseras i det nya cykelprogrammet (Jönköpings kommun, 2016a, s. 30f). Under rubriken *Organisation för cykelfrågor* så ges i den gamla planen en presentation av övergripande åtgärder för att utveckla *möjligheterna att gå och cykla* (Jönköpings kommun, 2008, s. 7). Dessa ställs sedan mot ansvarig aktör och här lyfter kommunen upp det viktiga med en samverkan mellan aktörerna (Jönköpings kommun, 2008, s. 8). Emellertid säger den gamla planen ingenting om *hur* detta samarbete är tänkt att gå till. I 2016 års cykelprogram uppmärksammas samverkan som faktor med en rad åtgärder som konkret riktar sig mot att fördjupa samarbetet internt inom kommunen (Jönköpings kommun,



2016a, s. 30f). Ställt mot det nuvarande cykelprogrammet så kan man dra slutsatsen att det tidigare i cykelplanen har saknats en uttalad strategi för samarbeten i cykelfrågor inom kommunen. I det nya programmet kan man säga att detta har gjorts tydligare och riktar sig inte bara mot externa aktörer, utan även den interna samverkan inom kommunen, något som tidigare saknats.

### 7.3 Infrastruktur och trafiksäkerhet

Vad gäller trafiksäkerhet så återfinns ett antal skillnader mellan de båda dokumenten. 2008 års cykelplan definierar trafiksäkerhet som dels behovet av separerade *gång- och cykelvägar och planskildheter* samt en *hög hjälmanvändning* (Jönköpings kommun, 2008, s. 3-6). Detta fokus i planen gör emellertid att utformning av gator där cyklister rör sig i blandtrafik saknas, samt att det inte står något om hur korsningspunkter med andra fordonstyper ska utformas för att öka trafiksäkerheten eller framkomligheten. Hjälmanvändning diskuteras inte heller i det nya programmet, men fanns med som en trafiksäkerhetshöjande åtgärd i planen från 2008 (Jönköpings kommun, 2008, s. 6).

Vad gäller hur cykelvägar utformas så finns det i samband med den gamla cykelplanen ett fåtal riktlinjer för detta. En uppdelning görs mellan olika typer av cykelväg i nätet, med tre kategorier. Dessa skiljer sig åt i fråga om standard, underhåll och framkomlighet, där nivå 1 är prioriterad högst och nivå 3 lägst (Jönköpings kommun, 2008, s. 9). Vidare så diskuteras utformning av cykelvägarna kortfattat under avsnittet *Detaljutformning*. Där nämner kommunen faktorer som bredd och lutning, samt att det är viktigt med *tydliga markeringar i form av cykelsymboler [,] pilar och linjer i tunnlar och på broar* (Jönköpings kommun, 2008, s. 11).

I relation till det nya cykelprogrammet så finns här ett antal större skillnader. Tidigare så nämndes inte anpassning av korsningar där cyklister möter andra fordon, där den gamla planen istället nämner planskildheter. I det nya programmet så är korsningar en större del med ett flertal åtgärder (Jönköpings kommun, 2016a, s. 12).

De specifikationer som anges i den gamla cykelplanen saknar konkreta gränser för just *vad* som utgör en acceptabel lutning eller bredd, något som finns beskrivet i bilagan till det nya cykelprogrammet (Jönköpings kommun, 2016c, s. 10; Jönköpings kommun, 2016c, s. 22). Dessutom säger dessa riktlinjer inget om anpassning för att öka framkomligheten för cyklister utmed cykelvägarna, exempelvis med avseende på hastighet. Lind (161209) understryker också bristen på åtgärder för framkomlighet och menar på att det gjorde den gamla planen vag och omodern. Han nämner också bristen på riktlinjer vid anläggande av cykelvägar som ett problem i planeringen.

Från att ha diskuterat enbart en typ av cykelväg i den gamla planen så har kommunen inkluderat en bredare mängd infrastrukturåtgärder i det nya programmet, som cykelfält och cykelbanor, vilket skapar en större flexibilitet i planeringen. Tidigare har man inte heller talat om korsningsanpassningar. Vad gäller begreppet *trafiksäkerhet* så har det förskjutits från att främst handla om hjälmanvändning till att i det nya programmet även inkludera infrastruktur där cyklister ställs i relation till andra fordonstyper.

### 7.4 Cykelparkering och kollektivtrafik

Den äldre planen lyfter upp frågan om parkeringsmöjligheter och trycker särskilt på arbetet med att se till olika sorters cykelställ, däribland möjlighet att låsa fast cykeln i ramen. I förhållande till andra färdstätt så nämner man även möjligheten att ta bilparkering i anspråk för att utöka

antalet cykelplatser (Jönköpings kommun, 2008, s. 12f). Gällande kollektivtrafik och samverkan med denna så nämner kommunen att man bör utreda möjligheten att ta med cykeln ombord på bussar och tåg, samt att inkludera parkeringsplatser intill hållplatser med ett stort antal resande (Jönköpings kommun, 2008, s. 14).

På denna punkt så återfinns en rad likheter med det nya cykelprogrammet. För det första så talas det om säkrare cykelställ som minskar stöldrisken, alltså finns här också ett fokus på behovet av ökad säkerhet vid parkeringsplatser. Att ta platser från bilar i anspråk för cyklar är också något som föreslås i de nya planeringsdokumenten (Jönköpings kommun, 2016c, s. 33). För det andra så belyser man behovet av ökad parkering i anslutning till kollektivtrafiken, allra helst nära de stationer och hållplatser som har en stor genomströmning.

Skillnaderna mellan dokumenten tar sig uttryck i främst den begränsade diskussion som finns om olika typer av parkeringsmöjligheter, där det nya programmet diskuterar allt ifrån cykelställ till cykelgarage (Jönköpings kommun, 2016a, s. 27f). Utöver detta så saknas även här principer för när man ska anlägga den ena eller den andra typen av cykelparkering, även om det går att urskilja en prioritering av cykelparkering intill målpunkter som är av större intresse (Jönköpings kommun, 2008, s. 12). I fråga om kollektivtrafik så rör det sig inte heller om någon konkret åtgärd, utan snarare en rekommendation från kommunens håll att utreda möjligheter att ta med cykeln på kollektivtrafiken (Jönköpings kommun, 2008, s. 14). Det nya cykelprogrammet slår å andra sidan fast att platser för cyklar ska finnas med i upphandlingen av kollektivtrafik i framtiden (Jönköpings kommun, 2016a, s. 32).

Sammantaget går det att dra slutsatsen att parkeringsfrågan har gjorts mer konkret och breddats till att omfatta flera typer av parkeringsfaciliteter. Till detta har man även inbegripit en mer fast bestämmelse om var olika sorters parkeringar ska förläggas. Frågan om kollektivtrafik har även den gjorts mer omfattande och inkluderar i dagsläget en målsättning om att det ska vara möjligt att medföra cyklar ombord på bussar och tåg.

## 7.5 Beteendepåverkande åtgärder

Cykelplanen lyfter in ett antal insatser under rubriken *Påverkansåtgärder för ökad cykling* som främst riktar sig mot att förtydliga information från kommunens sida. Utöver det så skriver man även om utbildningsåtgärder, ex. *riktade mot barn och ungdomar* (Jönköpings kommun, 2008, s. 15), men syftet bakom dessa framkommer emellertid inte, ej heller utformningen. Vidare så presenterar kommunen ett antal projekt som genomförts i samverkan med andra aktörer, där syftet har varit att främja användandet av cykeln. Kommunen skriver också att det i denna fråga främst är intresseorganisationer som driver på arbetet med att uppmuntra cyklande (ibid.).

Ställt mot det nya programmet så återfinns man här ett antal olikheter. Fokus i det nya programmet ligger fortsatt på att hålla en aktuell informationsbild om cykelinfrastrukturen, men utbildningsåtgärder har blivit fler och kampanjerna med ett tydligt definierat syfte, ex. trafikutbildning i skolor och geografiskt avgränsade utbildningar där människor cyklar mindre. Dessutom finns en tydlig målsättning om att utvärdera det arbete som genomförs (Jönköpings kommun, 2016a, s. 23).

Sammantaget kan man därför säga att kommunen i det nya programmet har utökat de satsningar som redan förekom, genom att tillföra nya aspekter på dessa, såsom tydligare syften och fler målgrupper som identifieras som potentiella cyklister.

## 7.6 Summering

På frågan om skillnader mellan planeringsdokumenten så går det att urskilja ett antal huvudpunkter, vilka varit föremål för analysen ovan. Även om det finns vissa likheter, som relaterar främst till åtgärder som parkering och utbildning, så går det att se att kommunens arbete med cykelplanering har genomgått en stor förändring. Den övergripande målsättningen har fortfarande fokus på att öka antalet cyklister, men hjälmanvändning är inte längre ett mål i sig och saknas helt i det nya programmet. Vad gäller de olika åtgärdskategorierna så är det tydligt att samtliga punkter har breddats till att omfatta en mer uttömmande diskussion och målsättning om olika sorters insatser i det nya programmet. Vad gäller synen på cykeln så har denna också förändrats, något som går att se i första stycket, där fokus har rört sig från att inkludera gång parallellt till att nu främst rikta sig mot cykeln för sig och se fotgängare som en separat grupp. På så vis sätts cykeln in i ett annat perspektiv i 2016 års cykelprogram jämfört med den gamla cykelplanen. Nya och tydligare målsättningar och mer konkreta åtgärder samverkar och får cykelprogrammet att ta ett bredare grepp om frågan i jämförelse med tidigare dokument.

## 8. SLUTSATSER OCH REFLEKTIONER

### 8.1 Slutsatser

Syftet med denna uppsats har varit att undersöka i vilken utsträckning arbetet med cykelplanering i en mellanstor svensk stad korresponderar med kunskapsläget inom detta fält och hur det har utvecklats under de senaste åren. Detta har gett en insikt i hur kommunen organiserar sitt arbete med cykelfrågor och hur man samarbetat internt samt med andra aktörer, även om undersökningen inte återger hela bilden av arbetet som genomförs. För att besvara syftet har jag utgått ifrån följande frågeställningar:

- Hur stämmer åtgärderna i Jönköpings cykelprogram överens med de forskningsresultat som finns inom cykelplanering?
- Hur ser kommunens organisation av arbetet med cykelfrågor ut i förhållande till forskningen?
- Hur skiljer sig det nya programmet gentemot den förra cykelplanen?

Vad gäller fråga 1 så kan man se att arbetet har ett relativt brett omfång av åtgärder för att främja cyklande, både vad gäller infrastruktur och beteendepåverkande åtgärder. I förhållande till forskningen så är dessa åtgärder också relativt väl anpassade till den målsättning som finns om ökat antal cyklister, även om flera av åtgärderna relaterar till detta indirekt genom ex. trafiksäkerhet och framkomlighet/restid. Kommunens arbete med cykelparkeringar knyter även an till faktorer som personlig säkerhet och risk för stöld. Däremot kvarstår vissa oklarheter om olika satsningars utformning och omfattning, ex. parkeringars säkerhetsnivå och moment i barnens trafikutbildning.

Fråga 2 besvarades genom analysen av den kommunala organisationen. Genom den framgick det att kommunen har en målsättning som är konkret till sin utformning, med uppföljning inkluderad i delar av arbetet. Det finns en viss grad av flexibilitet i planeringen, då kommunen

är öppen för ändringar både vad gäller utformning av infrastruktur och utbyggnadsplaner. Emellertid så använder man sig inte av experimentella lösningar. Medborgardeltagandet har varit en grundläggande del i planeringsarbetet. Åsikter från allmänheten har varit vägledande både inför och under framtagandet av cykelprogrammet. Även i framtiden så uttrycker man en vilja från kommunen om att löpande inkludera medborgares synpunkter, främst vad gäller underhåll och utbyggnad av cykelvägar. I fråga om ledarskap pekas en trio ut inom kommunen. Av dessa tre är en offentligt vald och ordförande för en nämnd, och alltså mer synlig i media.

Sett i förhållande till kriterierna från Harms et al. (2016) så verkar kommunens organisation vara relativt välkoordinerad, med fyra av fem faktorer som tagits i beaktning i olika utsträckning. Emellertid kvarstår vidare samordning inom och mellan de olika kontoren på kommunen som en punkt arbeta vidare med. Detta adresseras också i det nya cykelprogrammet genom ett antal åtgärder och lyftes upp som viktigt av informanterna på kommunen.

Besvarandet av fråga 3 utgör jämförelsen av planeringsdokumenten. I den analysen framstår fördjupningen av de olika åtgärdsområdena som den mest markanta skillnaden. I det nya programmet utvecklar kommunen frågor som ex. infrastruktur och kampanjer till att bli mer omfattande begrepp som samlar långt fler och olika typer av åtgärder. Ansvar för insatserna är dessutom tydligare fördelat i det nya programmet jämfört med det gamla. Cyklister har gått från att vara en trafikantgrupp som står tillsammans med fotgängare och mopedister till att i det nya programmet behandlas som en separat kategori, där man gör tydlig åtskillnad mellan olika typer av trafikslag och ställer dessa i förhållande till varandra.

För att återknyta till syftet med uppsatsen så har undersökningen visat att Jönköping på det stora hela arbetar med åtgärder som återfinns inom forskningsfältet cykelplanering. Allt som oftast ligger dessa också i linje med målet om ett ökat antal cyklister, något som relateras till direkt och indirekt. Ställt mot den tidigare cykelplanen så kan man se en utveckling både vad gäller antal åtgärder, ansvarsfördelning och bredden på de åtgärder som inkluderats tidigare. Den kommunala organisationen har också förändrats mot ett mer ingående samarbete i cykel-frågor under senare år.

## 8.2 Jämförelse med tidigare studier

I likhet med Harms et al. (2016) så har detta arbete inkluderat ett fokus på både kommunal organisation och åtgärder som är riktade mot cyklister. I slutsatserna från sin studie så slår författarna fast att såväl *input* som *output* spelar en avgörande roll för utfallet av cykelprogram. Hur resultaten av Jönköpings cykelprogram kommer att bli återstår att se, men fokus på båda dessa komponenter i målsättningen visar åtminstone på att det finns en medvetenhet hos kommunen om att såväl åtgärderna som arbetsprocessen bakom dem är viktiga att inkludera i planeringsarbetet. Detta kan betraktas som positivt och pekar åt rätt håll för planeringen i kommunen.

I sin undersökning av Uppsala planeringsarbete för cyklister så kunde Chrapkowska konstatera att mycket av det låg i linje med forskningsresultaten, något som också verkade vara fallet i Jönköping. Däremot så skiljer sig satsningarna säkerligen åt på detaljpunkter, då Uppsala är en kommun som har en högre andel cyklister och en mer välutbyggd infrastruktur för dessa. Positivt är emellertid att de båda satsningarna till stor del stämmer överens med forskningen.

Likt Jonassons studie så kan man även se att Jönköping arbetar med en bred satsning av fysiska cykelåtgärder. Därtill har man även ett förhållningssätt till andra färdmedel med återkoppling till bil, kollektivtrafik och fotgängare i cykelprogrammet. Denna typ av satsning som

ställer olika färdssätt i förhållande till varandra lyfter Jonasson upp som viktigt för att göra planeringen mer effektiv. Därigenom är det positivt att Jönköpings kommun arbetar med att koppla cykeln till andra typer av färdssätt för att skapa en mer enhetlig trafikplanering.

### 8.3 Reflektioner

Cykelplaneringen idag är något som speglar hur aktuell frågan om klimatanpassning av transporter är i dessa tider. Då detta rör sig om ett lokalt transportsätt blir därför kommunens engagemang i frågan avgörande för cykelns status. Jönköping är fortfarande en kommun med en låg andel cyklande, men det nya cykelprogrammet skapar förutsättningar för att ytterligare stärka detta transportslags roll i kommunen.

Syftet med uppsatsen relaterar till mellanstora svenska städer, en klass som Jönköping befinner sig i. För andra städer av liknande storlek (ex. Linköping och Norrköping) så finns det kanske anledning att anta att cykelprogram skulle kunna se likartade ut, med avseende på omfattning och åtgärdstyper.

Metoden med intervjuer har som sagt gett en ytterligare bild av arbetet som inte hade gått att se enbart genom en analys av dokumenten. Då tiden begränsade, samt att jag inte hade möjlighet att vistas i Jönköping så länge, så var fler intervjuer inte möjligt. För att skapa en bredare bild hade jag kunnat intervjua fler personer på kommunen eller fler intressepersoner, vilket kanske hade skapat ett annorlunda resultat än med det urval som jag hade till detta arbete.

Förhållandet mellan de två cykelprogram som finns i Jönköping visar på en utveckling av arbetet, något som inte är orimligt att anta då det gått 8 år sedan den förra cykelplanen antogs. Då båda politiska blocken i kommunen idag är eniga om att satsa på cykeln så har detta säkerligen haft en effekt på hur pass omfattande det nya programmet är. Liknande tankar skulle man kunna ha om det gamla cykelprogrammet, som inte alls är lika uttömmande och kanske därför speglar en tid då cykelfrågan inte var lika aktuell eller fokus för större satsningar.

En intressant synpunkt från intervjuerna var att cykelpolitiken stöds av samtliga partier. Detta är positivt, då man också påpekade att budgeten för åtgärder måste öka. Förutsatt att cykeln fortsätter vara en neutral fråga i kommunpolitiken så anser jag att det finns mycket goda förutsättningar för att genomföra programmet inom sin tidsram. Detta innebär å andra sidan att det finns en viss sårbarhet ifall cykelplaneringen skulle bli en blockfråga.

Resultaten från denna undersökning är främst relaterade till enstaka åtgärder som planeras att genomföras, även om inte alla delar av programmet har inkluderats i denna analys. Detta har i sin tur inneburit att resultaten som framkommit i analysen inte direkt återger hela cykelplaneringen i staden, utan snarare kan ses som en fingervisning åt vilket håll den rör sig.

Som det gick att se i forskningen om infrastrukturåtgärder, så finns det anledning att hålla sig reserverad mot de enskilda resultat som presenteras för varje separat cykelplaneringsåtgärd, då dessa bara utgör delar av programmet som helhet. En undersökning av hela cykelnätverket eller hela programmet hade därför kunnat ge ett annorlunda resultat än delarna var för sig. Detta hade dock krävt mer tidsresurser än vad det fanns utrymme till för arbetet med denna uppsats, men är intressant som hänvisning till vidare forskning i ämnet.

Det hade också varit intressant att studera fler städer i Sverige som, liksom Jönköping, har en lägre andel cyklister, för att se om det finns skillnader i hur man där jobbar för att främja cykeln eller om programmen för att öka antalet cyklister stämmer överens. Eventuellt hade man kunnat jämföra kommuner där ett planeringsprogram redan genomförts i stor utsträckning med kommuner som Jönköping, där arbetet fortfarande ligger i startgroparna.

## REFERENSLISTA

### Litteratur

- Bryman, A. (2011) *Samhällsvetenskapliga metoder*, Stockholm: Liber AB.
- Buehler, R., Dill, J. (2016) Bikeway Networks: A Review of Effects on Cycling, *Transport Reviews*, 36 (1), s. 9-27.
- Chrapkowska, M. (2014) Vad kan få människor att välja cykeln?: En studie av Uppsala. *Uppsats*; Kulturgeografiska institutionen, Uppsala universitet.
- Cykelfrämjandet (2016) *Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2016*, Trydells Tryckeri AB: Laholm.
- Dill, J. (2009) Bicycling for Transportation and Health: The Role of Infrastructure. *Journal of Public Health Policy*, 30 (1), s. 95-110.
- Gatersleben, B. & Appleton, M. K. (2007) Contemplating cycling to work: Attitudes and perceptions in different stages of change, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41 (4), s. 301-312.
- Harboe, T. (2013) *Grundläggande metod. Den samhällsvetenskapliga uppsatsen*, Polen: Dimograf.
- Harms, L., Bertolini, L. & Brömmestroet, M.T. (2016) Performance of Municipal Cycling Policies in Medium-Sized Cities in the Netherlands since 2000, *Transport Reviews*, 36 (1), s. 134-162.
- Heinen, E., van Wee, B., Maat, K. (2010) Commuting by Bicycle: An Overview of the Literature, *Transport Reviews*, 30 (1), s. 59-96.
- Herrstedt, L. (1992) Traffic calming design – a speed management method: Danish Experiences on Environmentally Adapted Through Roads, *Accident Analysis & Prevention*, 24 (1), s. 3-16.
- Hunt, J. D., Abraham, J. E. (2007) Influence on bicycle use, *Transportation*, 34 (4), s. 453-470.
- Jonasson, A. (2011) Kollektivtrafik och cykel ger förutsättning för hållbart resande – en studie om planering för att öka hållbart resande i Halmstads kommun. *Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi*. Handelshögskolan vid Göteborgs universitet.
- Jönköpings kommun (2008) *Cykelplan för Jönköpings kommun*, Ks 2007:552.
- Jönköpings kommun (2014) *Nöjdhetsundersökning bland vardagscyklister*.
- Jönköpings kommun (2016a) *Cykelprogram för Jönköpings kommun*. Stadsbyggnadskontoret, remissversion.
- Jönköpings kommun (2016b) *Sammanträdesprotokoll 2016-09-22*. Stadsbyggnadsnämnden.
- Jönköpings kommun (2016c) *Riktlinjer för cykelinfrastrukturen i Jönköpings kommun*. Stadsbyggnadskontoret.
- Pucher, J. & Buehler, R. (2008) Making Cycling Irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark and Germany, *Transport Reviews*, 28 (4), s. 495-528.
- Pucher, J., Dill, J. & Handy S. (2010) Infrastructure, programs and policies to increase bicycling: An international review, *Preventive Medicine*, 50 (supplement), s. 106-125.
- Rose, G & Marfurt, H. (2007) Travel behaviour change impacts of a major ride to work day event, *Transportation Research Part A*, 41 (4), s. 351-364.
- Rietveld, P. & Daniel V. (2004) Determinants of Bicycle use: do municipal policies matter? *Transportation Research A: Policy and Practice*, 38 (7), s. 531-550.

Svensson, Å., Engel, S., Koglin, T. (2011) Råd och riktlinjer för cykelinfrastruktur – en litteraturstudie med avseende på korsningspunkter mellan cyklande och motorfordonstrafik, *Bulletin / 3000*, vol. 262, Trafik & väg, Institutionen för Teknik och samhälle, Lunds Tekniska Högskola.

Trivector AB (2014) *Resvanor i Jönköpings kommun 2014*. Utgiven av Jönköpings kommun.

Wardman, M., Tight, M. & Page, M. (2007) Factors influencing the propensity to cycle to work, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41 (4), s. 339-350.

## **Intervjuer**

Lind, Bob, 161209, medlem i kommunens referensgrupp för cykelprogrammet samt i Cykelfrämjandet.

Olsson, Lotta, 161208, trafikingenjör på Stadsbyggnadskontoret.

Samuelsson, Anders, 161208, ordförande i Stadsbyggnadsnämnden och representant i föreningen Svenska Cykelstäder.

## **Mailkontakt**

Olsson, Lotta, 161215, trafikingenjör på Stadsbyggnadskontoret.

Olsson, Lotta, 161229, trafikingenjör på Stadsbyggnadskontoret.

## **BILAGA 1**

### **A) Intervjuguide till Lotta Olsson:**

1. Hur upplever du Jönköpings arbete med cykelfrågor?
2. Hur har förarbetet till programmet gått till?  
Vilket material har ni utgått från?
3. Har det funnits ett samarbete med andra förvaltningar under arbetets gång? (ex. inom planeringsgruppen som tagit fram programmet eller mellan olika kontor?)  
Finns det samstämmighet om cykelfrågorna inom den kommunala förvaltningen?
4. Hur flexibla har ni varit under planeringsarbetet?  
Hur har ni jobbat utåt med planeringen mot andra aktörer?  
Har ni anpassat planeringen under arbetets gång?
5. Hur länge har kommunen arbetat aktivt med cykelplaneringen?
6. Finns det en långsiktighet i planeringen, med anknytning bakåt i tiden och till den förra frågan?
7. Finns det någon särskild pådrivande faktor bakom satsningen på cykelfrågor?
8. Hur har arbetet med att involvera medborgare och intressegrupper sett ut? Har det funnits samförstånd mellan kommun och dessa personer?
9. Hur ser det ut ekonomiskt för cykelplaneringen?  
Finns det tillräckligt med resurser?
10. Finns det någon särskild aktör som spelar en stor roll i kommunen, ex. en offentlig person som framstår som en ledare i cykelfrågor och har varit pådrivande?
11. Hur skiljer sig det nya cykelprogrammet från den gamla cykelplanen från 2008?  
Har ni lagt till eller tagit bort delar i programmet jämfört med det gamla?

### **B) Intervjuguide till Anders Samuelsson:**

1. Hur upplever du Jönköpings arbete med cykelfrågor?

2. Finns det en förankring i cykelfrågor runt om i politiken? Finns det någon konflikt i lokalpolitiken angående dessa frågor?
3. Hur ser prioriteringen ut av cykelfrågor?
  - Finns det förankring i de olika förvaltningarna?
  - Finns det samförstånd eller vill vissa hellre prioritera annorlunda?
4. Hur har kommunen jobbat med andra aktörer angående cykelprogrammet? Har det funnits samarbeten utåt?
5. Hur ser det ut ekonomiskt för cykelplaneringen?
  - Finns det tillräckligt med resurser?
6. Finns det någon särskild aktör som driver på cykelfrågorna i kommunen och bland medborgarna?
7. Har det funnits ett engagemang från medborgerligt håll?
  - Om så, hur har kommunen jobbat för att möta det?
  - Om inte, vad kan det bero på?
8. Hur länge har kommunen jobbat aktivt med cykelplanering?
  - Har det funnits ett långsiktigt arbete med att inkludera cykeln som färd sätt?
9. Hur skiljer sig det nya cykelprogrammet från den gamla cykelplanen från 2008?
  - Har ni lagt till eller tagit bort delar i programmet jämfört med det gamla?

### **C) Intervjuguide till Bob Lind:**

1. Hur upplever du Jönköpings arbete med cykelfrågor?
  - Hur insatt är du i kommunens arbete?
2. Anser du att kommunen har haft ett långsiktigt arbete med att inkludera cykeln som färd sätt?
3. Finns det ett engagemang från medborgarna i cykelfrågor i Jönköping?
  - Om ja, är detta stort?
4. Vilket inflytande anser du att medborgarna och intressegrupperna har haft på cykelprogrammet?
5. Hur har ditt engagemang sett ut inom den begränsade referensgruppen?
  - Upplever du att dina åsikter har fått gehör?
6. Har referensgruppen haft ett inflytande på arbetet med cykelprogrammet?
  - Hur upplever du att kommunens kontakt varit med referensgruppen?
7. Tycker du att kommunens arbete med cykelprogrammet har varit flexibelt?
  - Har man anpassat åtgärder eller mål under processen
8. Upplever du att det finns någon stark aktör inom cykelplaneringen i kommunen?
9. Känner du också till den gamla cykelplanen?
  - Om ja, ser du någon skillnad i den gamla planen gentemot det aktuella programmet?



## BILAGA 2



*Karta över huvudcykelvägar (rödmarkerat) och övriga cykelvägar (gulmarkerat) i Jönköping med när-  
område.*

*Källa: Jönköpings kommun, 2016a, s. 15*