



Cykelparkeringar i parker

– en studie av fyra exempel i två svenska cykelstäder

Bicycle parking in parks – a study of four examples in two Swedish cities

Carin Andersson

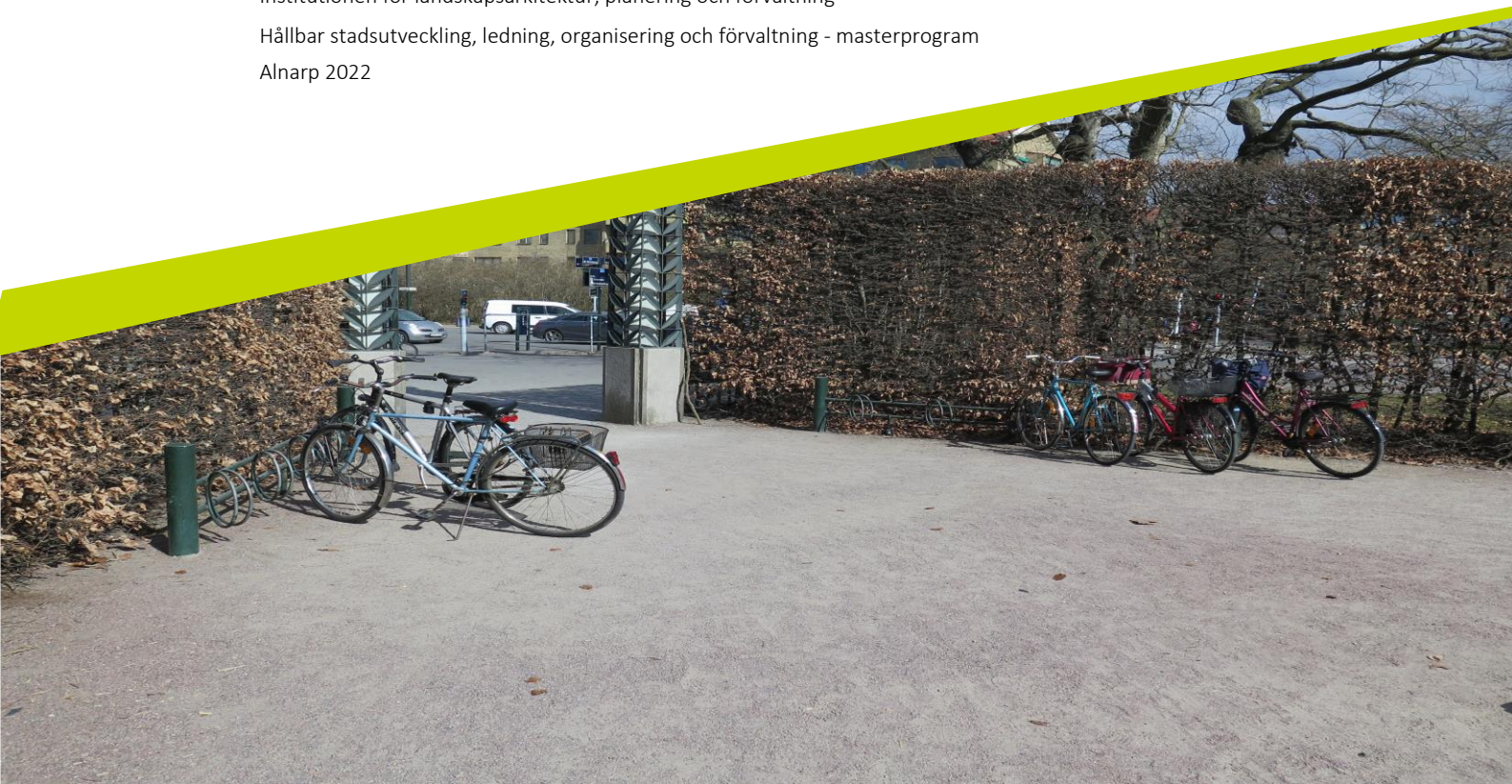
Självständigt arbete • 30 hp

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - masterprogram

Alnarp 2022



Cykelparkeringar i parker – en studie av fyra exempel i två svenska cykelstäder

Bicycle parking in parks – a study of four examples in two Swedish cities

Carin Andersson

Handledare:	Nina Vogel, SLU Alnarp, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Bitr. handledare:	Till Koglin, Lunds universitet, Institutionen för samhälle och teknik
Bitr. handledare:	Kristoffer Levin, Trivector Traffic AB
Examinator:	Anders Larsson, SLU Alnarp, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Bitr. examinerator:	Matilda Alfengård, SLU Alnarp, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Omfattning:	30 hp
Nivå och fördjupning:	A2E
Kurstitel:	Självständigt arbete i landskapsarkitektur
Kurskod:	EX0859
Program:	Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - masterprogram
Kursansvarig inst.:	Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Utgivningsort:	Alnarp
Utgivningsår:	2022
Omslagsbild:	Carin Andersson
Nyckelord:	hållbar mobilitet, cykelplanering, cykelparkering, parker

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i **JA**, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i **NEJ**, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Fulltexten kommer dock i samband med att dokumentet laddas upp arkiveras digitalt.

Om ni är fler än en person som skrivit arbetet så gäller krysset för alla författare, ni behöver alltså vara överens. Läs om SLU:s publiceringsavtal här:

<https://www.slu.se/site/bibliotek/publicera-och-analysera/registrera-och-publicera/avtal-for-publicering/>.

☒ JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

☐ NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.

Abstract

A lot of cities aim to increase their bicycle share to achieve a sustainable transition. Studies show that the bicycle infrastructure is an important factor that can be used by urban planners to promote bicycle use. The purpose of this study is to explore if bicycle parking in parks can encourage sustainable mobility in cities. Two examples have been studied in Lund and Malmö respectively where the methods applied were a literature and document review, observations, and interviews with civil servants from Lund municipality and the City of Malmö.

The results show that Lund municipality and the City of Malmö focus on e.g., public transport nodes when implementing bicycle parking. Parks are not targeted in the same way and there are no consistent strategies for the placement of bicycle parking, this is especially clear in parks where bicycle traffic is allowed. The observations and interviews show that it is uncertain whether bicycle parking can promote sustainable mobility. The mobility planning in parks is based on the pedestrians' experiences and the incentives found to implement bicycle parking in parks is mainly to accommodate pedestrians, not cyclists. Finally, this study shows that it is uncertain to which extent bicycle parking contribute with accessibility for cyclists and that the municipalities need to work on larger scale to encourage bicycling for recreational purposes. Bicycle parking mainly increase the accessibility for pedestrians when the informal parking creates obstacles for them.

Sammanfattning

För att uppnå mål om en hållbar omställning fokuserar allt fler städer på att öka cykelanvändningen och andra vetenskapliga studier lyfter vikten av att arbeta med cykelinfrastruktur för att uppnå detta. Den här studien har undersökt cykelparkeringar i parker genom att titta på två exempel i Lund respektive Malmö. Syftet har varit att undersöka om cykelparkeringar i parker kan användas för att främja en hållbar mobilitet i städer. De metoder som har genomförts i arbetet har varit en litteraturstudie, dokumentstudie, inventering, observationer och kvalitativa intervjuer med tjänstepersoner från Malmö stad och Lunds kommun.

Den här studien visar att kommunerna främst arbetar med cykelparkeringar vid större kollektivtrafiknoder och andra stora målpunkter. Parker tillhör inte den här typen av målpunkt och det saknas tydliga riktlinjer för hur cykelparkeringar ska utformas vid målpunkter som förknippas med rekreation. Huruvida cykelparkeringar kan användas som ett verktyg för att främja den hållbara mobiliteten diskuteras i arbetet där både observationerna och resultatet från intervjuerna inte ger ett entydigt svar. Incitamenten till att arbeta med cykelparkeringar i parker är snarare att skapa en trivsamt miljö för gående än för att tillmötesgå cyklisters eventuella behov av cykelparkeringar vilket påverkar hur mobilitetsflödena planeras. Studien visar slutligen att det är osäkert i vilken utsträckning cykelparkeringar kan bidra med tillgänglighet för cyklister i parker, för att uppmuntra till cykling på fritiden behöver kommunerna arbeta på en mer övergripande nivå med mobilitetsflöden. Cykelparkeringarna bidrar snarare med tillgänglighet för gående i de fall då de informella parkeringarna leder till framkomlighetsproblem.

Förord

Den här studien har genomförts under vårterminen 2022 och har varit en lärorik process där jag fått flera nya insikter om cykling, cykelparkering, planering och den vetenskapliga arbetsprocessen. Som en sann Lundabo har cykling alltid legat varmt om hjärtat, något som bara förstärktes när jag var på utbyte i Wageningen i Nederländerna där jag fick uppleva hur väl cykelplaneringen kan fungera. Examensarbetet har därför varit ett tillfälle för mig att fördjupa mig i ett ämne som intresserat mig, men som jag inte har haft tillfälle att utforska.

Jag vill ägna ett stort tack till alla mina tre handledare för att ni hjälpt mig navigera detta utforskade ämne och för allt stöd och vägledning ni bidragit med längs vägen. Jag vill också tacka alla intervjupersoner för att ni tog er tid att ställa upp på intervjuer och för era värdefulla insikter. Sist men inte minst vill jag tacka min familj, mina vänner, mina kurskamrater och min sambo för ert stöd under denna snåriga process och för att ni låtit mig tjata på om cykelparkeringar i flera månader.

Malmö, 2022

Carin Andersson

Innehållsförteckning

1	INTRODUKTION	1
1.1	Syfte och frågeställningar	2
1.2	Avgränsningar	2
1.3	Disposition	3
2	BAKGRUND	4
2.1	Mobilitetsdimensioner	4
2.2	Cykelplanering	6
3	METOD	10
3.1	Val av exempelparker	10
3.2	Litteraturstudie	12
3.3	Dokumentstudie	13
3.4	Inventering	13
3.5	Observationer	14
3.6	Intervjuer	15
3.7	Analys	16
4	LITTERATURSTUDIE	18
4.1	Tillgänglighet till parker	18
4.2	Cykelparkering	19
5	RIKTLINJER FÖR CYKELPARKERING	24
5.1	Nationella riktlinjer	24
5.2	Kommunala planer, policies, normer och riktlinjer	26
6	CYKELPARKERINGAR I PARKER	30
6.1	Observationer i parkerna	30
6.2	Tjänstepersonernas perspektiv på cykelparkeringar	35
7	DISKUSSION	43
7.1	Målpunktens betydelse	43
7.2	Prioriteras gående medan cyklister hanteras?	44
7.3	Skapa ordning i parkmiljön, men för vem?	46
7.4	Cykelparkeringars betydelse för en hållbar mobilitet	47
7.5	Metoddiskussion	49
8	SLUTSATSER	51
8.1	Vidare forskning	51

Referenser	52
Figurförteckning	58
Bilaga 1. Intervjuguider	59
Bilaga 2. Resultat från observationerna som utfördes v. 7	64
Bilaga 3. Resultat från observationerna som utfördes v. 13.....	67

Tabellförteckning

Tabell 1. Lista över informanter.....	16
Tabell 2. Resultat från observationerna som genomfördes den 17/2 och 18/2.....	34
Tabell 3. Resultat från observationerna som genomfördes den 2/4 och 3/4	35

1 INTRODUKTION

Cykeln är ett av de mest hållbara transportsätten eftersom det knappt bidrar med några ljud- och luftföroreningar, det är energisnålt och ekonomiskt, både för individen och samhället (Pucher & Buehler, 2008; Heinen & Buehler, 2019; Rietveld & Daniel, 2004). Att planera för en cykelvänlig stad främjar inte bara cykling utan det skapar också städer som är anpassade efter människor och inte bilar, därmed anses de vara mer attraktiva. Det beror på att städer som är anpassade efter gång- och cykeltrafikanter inbjuder till fler människor i rörelse och åtgärder som begränsar bil- och genomfartstrafik gynnar därför folklivet i en stad (van der Spek & Scheltema, 2015; Pucher & Buehler, 2008). Städer som vill uppnå en hållbar omställning satsar därmed på att öka cykelanvändningen.

Städer med hög cykelanvändning kännetecknas av att det finns strategier och policys som främjar cykelanvändning, cykelinfrastrukturen är välutformad samt att det finns en cykelkultur i staden. En välutformad cykelinfrastruktur karakteriseras av att det finns ett utbrett och sammanhängande huvudvägnät för cyklar som är trafiksäkert och där cyklisterna kan ta sig fram utan fördröjningar. En annan viktig del av cykelinfrastrukturen är cykelparkeringar (Fietsberaad, 2006). Cykelparkering är en av grundförutsättningarna för en bra cykelinfrastruktur i en stad eftersom den står parkerad under merparten av dygnet och det är en aspekt som börjar lyftas fram alltmer i stadsplanering (Larsen, 2017; van der Spek & Scheltema, 2015).

Tidigare studier om cykelparkering har främst fokuserat på stationsnära lägen (Heinen & Buehler, 2019; van der Spek & Scheltema, 2015; Arbis, et al., 2016). Det saknas studier som undersöker cykelparkeringar vid andra målpunkter än i kollektivtrafikhärlägen och i stadskärnan. Ett begränsat antal studier behandlar enbart cykelparkering eftersom det oftast används som en variabel för att undersöka vilka planeringsstrategier som främjar cykelanvändning. Det finns därför inte ett tillräckligt underlag för att avgöra cykelparkeringens påverkan på cykelanvändandet i en stad (Heinen & Buehler 2019). Larsen (2017) menar att det behövs en helhetssyn för planering av cykelinfrastruktur. Hur cykelvänlig en stad är bestäms inte enbart av hur bra cykelbanor det finns utan Larsen (2017) argumenterar för att kommuner bör planera för alla aspekter av cykelresor där det helt enkelt ska vara möjligt att parkera cykeln vid sin målpunkt.

Grönytor har en stor betydelse för människors hälsa och välmående och används för flera olika ändamål, både för rekreation och som mötesplats. Grönytors betydelse för människors välmående har även synliggjorts under pandemin eftersom fler människor har sökt sig till dem. Tillgängligheten till grönområden med gång och cykel har därmed blivit mer aktuell och kommuner bör arbeta för att cykelinfrastrukturen till parker förbättras (Bohman, et al., 2021). Tillgänglighet till parker definieras och mäts på flera olika sätt samtidigt är det få studier som undersöker hur man planerar för

mobilitetsflöden i parker trots att de innehåller flera olika målpunkter (Moseley, et al., 2013; Zhang & Tan, 2019). Utbudet av cykelparkeringar är en faktor som kan påverka ifall en individ väljer att cykla (Heinen & Buehler, 2019) och för cyklister är närhet till målpunkt en viktig faktor som påverkar deras parkeringsbeteende (Arbis, et al., 2016).

Jag vill därför undersöka hur kommuner planerar för cykelparkeringar i parker för att se om de kan användas för att främja en hållbar mobilitet och hur kommunerna ser på parker som en målpunkt för cyklister. Detta görs genom att studera exempelparker i Lund och Malmö som är några av Sveriges främsta cykelstäder (Fietsberaad, 2006; Cykelfrämjandet, 2021) och som aktivt arbetar med att öka cykelanvändningen bland invånarna (Lunds kommun, 2014; Malmö stad, 2016).

1.1 Syfte och frågeställningar

Den här studien syftar till att undersöka om cykelparkeringar i parker kan främja en hållbar mobilitet i städer. Uppsatsen utgår från en övergripande frågeställning där tre operationella frågeställningar formulerats för att besvara den övergripande frågeställningen. De är:

Kan cykelparkeringar bidra med att öka tillgängligheten i parker?

- *Hur arbetar Lund och Malmö med cykelparkeringar i sina kommuner?*
- *Hur planerar man mobilitetsflödena inom parkerna?*
- *Vilka incitament finns det för att kommuner ska arbeta med cykelparkeringar i parker?*

1.2 Avgränsningar

Den här studien avgränsar sig till att studera cykelparkeringar i två parker i Lunds kommun respektive två parker i Malmö stad. Cykelparkeringar som är belägna i anslutning till parkerna har inte undersökts i det här arbetet utan endast de som finns belägna i parkerna eller vid deras entréer. Det blir annars en svår gränsdragning att bestämma vilka cykelparkeringar som faktiskt blir relevanta för besökare i parkerna. Det rekommenderas att cykelparkeringar placeras så nära sin målpunkt som möjligt (van der Spek & Scheltema, 2015), vilket är en annan anledning till att det främst är cykelparkeringarna i parken som undersökts. Avgränsningen att endast undersöka cykelparkeringar i parken baseras även på antagandet om att det är de här parkeringarna som kommunerna avser ska användas av parkbesökare. Fokus har varit att undersöka den fysiska tillgängligheten för gående och cyklister, därmed lyfts inte tillgängligheten för till exempel funktionshindrade. En annan avgränsning som har gjorts i studien är att endast cykelparkeringar som används av privata cykeltäglare har studerats och inte hyrcykelsystem.

1.3 Disposition

Uppsatsen har följande disposition:

- I det första kapitlet ges en introduktion till ämnet och syftet med arbetet presenteras.
- Det andra kapitlet presenterar bakgrunden för arbetet och skapar en kontext till hur man kan se på mobilitet samt ger en övergripande bild över hur mobilitetsflöden i en stad planeras. Den behandlar hur mobilitet kan delas upp i olika dimensioner och presenterar olika faktorer som påverkar cykelanvändningen positivt.
- Forskningsdesignen och de metoder som använts i arbetet presenteras i det tredje kapitlet.
- Litteraturstudien som behandlar relevanta kunskapsområden presenteras i det fjärde kapitlet.
- Det femte kapitlet innehåller en genomgång av de nationella riktlinjerna, de kommunala strategi- och policydokumenten för cykelparkering och grönstrukturer.
- Studiens empiriska material presenteras och analyseras i det sjätte kapitlet.
- Det sjunde kapitlet inleds med en diskussion om relevansen av cykelparkering i parker utifrån ett större mobilitetsperspektiv. Sedan följer en metoddiskussion över arbetsprocessen och hur det kan ha påverkat resultatet.
- I det åttonde och sista kapitlet presenteras slutsatser och förslag på vidare forskning.

2 BAKGRUND

I det här kapitlet presenteras begrepp som mobilitet och cykelplanering för att skapa en förståelse för hur mobilitetsflöden i staden planeras. Det första avsnittet behandlar olika dimensioner av mobilitet, vilka som är möjliga att relatera till cykelplanering. Det andra avsnittet presenterar de faktorer som påverkar cykelanvändningen och hur det är möjligt att planera för en mer cykelvänlig stad.

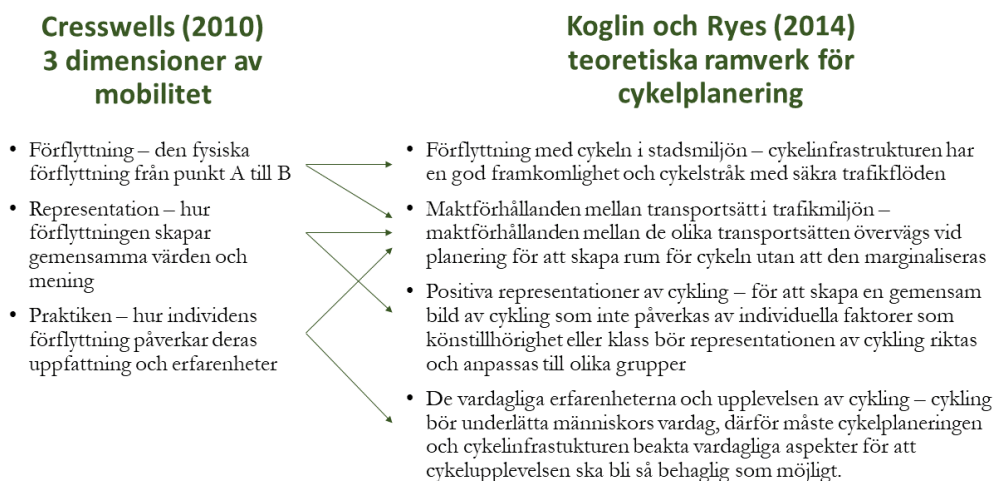
2.1 Mobilitetsdimensioner

Resor har länge betraktats som transporten mellan en punkt och en annan (Banister, 2008; Cresswell, 2010). Cresswell (2010) menar att resor blir alltmer komplexa och att begreppet mobilitet omfattar mer än själva rörelsen, det beskriver även hur rörelsen representeras eller framställs samt hur det praktiseras. Förflyttningen mellan punkt A och B är därför bara en aspekt av mobilitet. Förflyttningen är fysisk och mätbar medan de andra aspekterna relaterar mer till kontexten där förflyttningen sker. Representation är den andra aspekten av mobilitet. Den handlar om hur mobilitet tolkas och vilka värden vi tillskriver förflyttningen vilket är beroende av mellan vilka punkter förflyttningen sker och vem som utför handlingen (Cresswell, 2010). Att cykla kan antingen kopplas till frihet, barndom eller semester beroende på i vilket sammanhang som förflyttningen diskuteras (Aldred, 2015). Representationen av ett transportsätt påverkas av hur transportplaneringen ser ut och för att förändra representationen är det viktigt att lokala politiska initiativ styr utvecklingen i en önskad riktning. För att det ska vara möjligt krävs det att representationen av ett transportsätt är positiv eftersom förändringen behöver vara socialt accepterad för att det ska vara möjligt att genomföra den (Banister, 2008).

Den tredje aspekten av mobilitet, praktiken, behandlar individens upplevelse av förflyttningen och vanemönster. Resor ger upphov till flera olika känslor beroende på hur individen mår, vilken typ av resa som det handlar om och hur den representeras. Pendlingsresor i rusningstrafik kan till exempel skapa irritation eller upplevas som ett måste. Resan kan även tolkas på flera olika sätt och vara kopplad till både positiva och negativa representationer, där en flygresor till exempel både kan ge upphov till en känsla av frihet och flygskam. Den andra och tredje aspekten av mobilitet är därmed sammankopplade eftersom upplevelsen av förflyttningen ibland stämmer överens med hur den representeras i samhället (Cresswell, 2010). De vardagliga erfarenheterna och upplevelserna av cykling måste anses vara möjliga att genomföra för att fler ska börja cykla (Banister, 2008). Kopplingarna mellan de tre dimensionerna av mobilitet synliggörs när länder dels inför policyåtgärder som gör cykling attraktivt, dels arbetar med att underlätta för cyklister i stor utsträckning som möjligt (Jensen, 2013).

2.1.1 Mobilitetsdimensioner kopplat till cykling

Då trafikplaneringen i Sverige länge fokuserade på att effektivisera förflyttningen mellan punkt A till B, baserades planeringen på de automatiserade transportsätten som bil, buss och tåg. Det har lett till att andra färdssätt som cykel har förbisetts i planeringen och marginaliserats (Koglin & Rye, 2014). Bilen var en symbol för det moderna samhället och cykeln prioriterades bort eftersom det ansågs vara mer rationellt att köra bil. Det här planeringsidealet lever kvar och återspeglas i vissa föreställningar om cykeln som transportsätt, vilket i sin tur påverkar trafikplaneringen (Aldred, 2015). Cykelplanering har blivit alltmer aktuellt för att uppnå en hållbar omställning genom att öka andelen resor som utförs med cykel och andra hållbara transportmedel (Winters, et al., 2010; Pucher & Buehler, 2008). Koglin och Rye (2014) föreslår ett teoretiskt ramverk för cykelplanering som består av fyra olika principer som baseras på Cresswells (2010) teori om mobilitetsdimensioner och som visas i figur 1 nedan.



Figur 1. Modell som visar de tre olika mobilitetsdimensionerna och hur de relaterar till cykelplanering, översatt av författaren från Koglin & Rye (2014 s. 17-18, 20). Illustration: Carin Andersson, 2022.

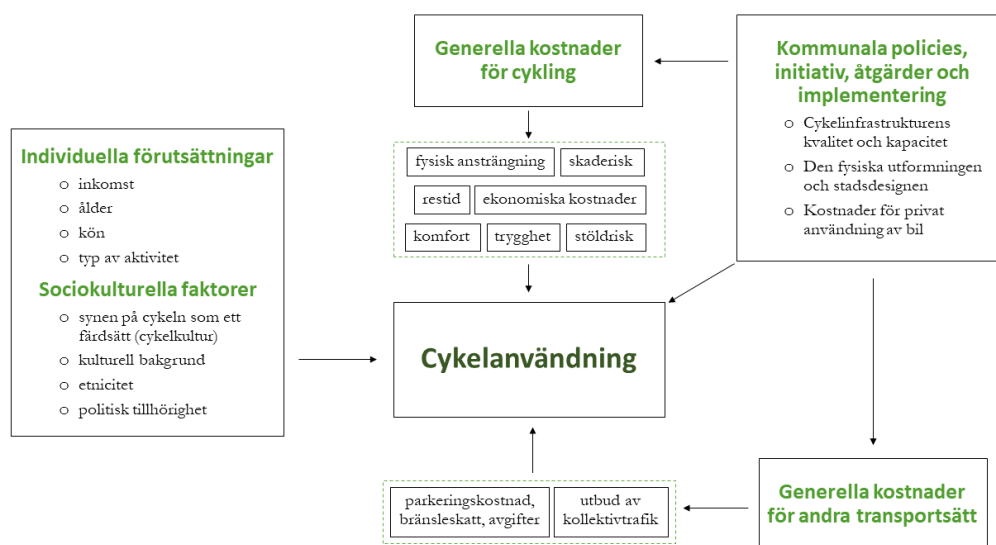
Den andra principen i ramverket belyser att tidigare planeringsideal återspeglas i infrastrukturen eftersom de motoriserade transportsätten tilldelas mer plats än aktiva transportsätt som cykling och gång (Koglin & Rye, 2014; Aldred, 2015). Det blir därför viktigt att studera tilldelningen av det fysiska rummet och hur den här fördelningen skiljer sig mellan olika transportmedel eftersom det visar vilket transportmedel som prioriteras (Petzer, et al., 2021). De tre andra principerna i ramverket behandlar Cresswells (2010) dimensioner av mobilitet. De handlar om att skapa en så bra cykelinfrastruktur som möjligt, skapa en cykelkultur och att planerare bör ha en förståelse för hur vardagsresor utförs med cykel för att kunna förbättra upplevelsen av dem (Koglin & Rye, 2014).

Cresswells teori (2010) samt Koglin och Ryes (2014) teoretiska ramverk för cykelplanering visar att mobilitet kan kopplas till makt. Koglin och Rye (2014)

synliggör den här kopplingen i den andra principen av sitt teoretiska ramverk eftersom de belyser att planerare kan exkludera en viss typ av mobilitet genom hur de planerar stadsrummet. Representationen av ett färdssätt eller synen på en viss typ av mobilitet påverkar hur planerare väljer att prioritera i gaturummet. Det teoretiska ramverket för cykelplanering belyser hur cykeln har marginaliserats till fördel för de motoriserade fordonen och är främst tänkt användas som verktyg för att studera hur planering för biltrafik jämfört med cykeltrafik (Koglin & Rye, 2014).

2.2 Cykelplanering

Cykelanvändandet påverkas av en rad olika faktorer vilket visas i figur 2 nedan. Det är allt från individuella förutsättningar till vilka policys som finns om cykling vilket i sin tur påverkar hur cykelinfrastrukturen och gaturummet ser ut (Rietveld & Daniel, 2004; Pucher & Buehler, 2008). De olika faktorerna påverkar även varandra eftersom den fysiska utformningen påverkar de generella kostnaderna att cykla respektive att resa med andra färdmedel. Personliga förutsättningar som påverkar cykelanvändningen är inkomst, könstillhörighet, ålder och aktivitetsmönster. Med aktivitetsmönster menas de dagliga sysslor och aktiviteter som kräver en förflyttning, det kan till exempel vara att gå till jobbet eller att utföra en fritidsaktivitet eller att besöka vänner och familj. Faktorer kopplat till cykelkultur påverkar individens inställning och attityd gentemot cykling (Rietveld & Daniel, 2004).



Figur 2. Rietveld och Daneils (2004 s. 533) modell över de faktorer som påverkar cykelanvändningen översatt av författaren. Illustration: Carin Andersson, 2022.

Cykelanvändningen påverkas även av hur stadsrummet är uppbyggt vilket i sin tur styrs av lokala styrdokument, policys och riktlinjer. Restid, resekostnad, trafiksäkerheten, stöldrisken, skaderisken och komforten är faktorer som avgör de generella kostnaderna för cykling (Rietveld & Daniel, 2004). Den byggda miljön påverkar cykelanvändningen på flera olika sätt, men en av de viktigaste faktorerna är avståndet till målpunkten. Det är mer vanligt förekommande att cykling sker när avståndet till målpunkten är runt 2,5

km (Winters, et al., 2010). Den byggda miljön påverkar även de generella kostnaderna för andra transportsätt som till exempel bil och kollektivtrafik. Vad gäller bilen blir även andra faktorer som parkeringskostnader, bränsleskatt och avgifter relevanta och för kollektivtrafiken blir lokaliseringen av hållplatser viktig (Rietveld & Daniel, 2004). I följande avsnitt kommer faktorerna som visas i figur 2 presenteras mer ingående.

2.2.1 Den fysiska utformningens betydelse för cykling

Det finns flera olika fysiska åtgärder som kan implementeras för att öka cykelanvändandet, men för att det ska få bäst effekt krävs det att det finns ett helhetsgrepp i cykelplaneringen och att det finns en helhetssyn för hur åtgärderna tillsammans påverkar cykelanvändningen (Fietsberaad, 2006; Koglin, et al., 2021; Pucher & Buehler, 2008). Cykelanvändningen är hög i Nederländerna, Danmark och Tyskland, vilket beror på att länderna kontinuerligt har arbetat med att den här helhetssynen i sin stadsplanering (Pucher & Buehler, 2008).

Flera av de åtgärder som införts handlar om att öka trafiksäkerheten (Pucher & Buehler, 2008). Dålig trafiksäkerhet avskräcker personer från att cykla och kan därmed förhindra att cykelanvändningen ökar (Götschi, et al., 2016; Buehler & Dill, 2016). Trafiksäkerheten är därmed en avgörande faktor, särskilt för barn och äldre som föredrar cykelvägar som är separerade från biltrafik (Pucher & Buehler, 2017; Götschi, et al., 2016). Korsningar är ett tidskrävande moment och de kan utformas på fler olika sätt för att minska tidsförlusten för cyklister. Grundtanken är att cyklister inte ska behöva stanna i lika hög utsträckning samtidigt som bilens framkomlighet begränsas till förmån för cyklisternas säkerhet (Pucher & Buehler, 2008). En annan åtgärd som finns är att använda hastighetsbegränsningar för att öka trafiksäkerheten och åtgärden värderas högt av cyklister (Buehler & Dill, 2016).

Cykelanvändningen påverkas även av hur enkelt individer upplever att det är att resa med andra transportsätt (Rietveld & Daniel, 2004). För att minska bilanvändningen till fördel för hållbara transportsätt är det viktigt att se till den fysiska fördelningen mellan transportsätten (Koglin & Rye, 2014; Petzer, et al., 2021). Ett sätt är begränsa parkeringsmöjligheterna för bilen. Parkeringsåtgärderna kan dels bestå av att parkeringen begränsas på olika sätt, dels kan åtgärderna vara en form av ekonomiska verktyg för att det ska bli dyrare att använda bilen (Buehler, et al., 2017). De fysiska åtgärderna syftar till att öka omsättningen av parkeringsplatserna samtidigt som de kan användas för att minska genomfartstrafiken. Parkeringsnormen kan även justeras efter en zonindelning eller justeras den baserat på olika åtgärder som en fastighetsägare eller byggherre vidtar för att förbättra möjligheten att välja andra transportsätt. De åtgärder som en fastighetsägare kan välja att genomföra kan till exempel vara att ordna attraktiva cykelparkeringar av hög standard (Hrejla, 2018).

2.2.2 Individuella förutsättningar & sociokulturella faktorer

Det finns flera olika anledningar till att individer väljer att resa med cykeln, till exempel har det hälsofrämjande effekter eller för att de helt enkelt tycker om att göra det

(Heinen & Handy, 2012). Motiveringarna till att cykla och inställningen till transportsätt påverkar vilka generella kostnader, som visas i figur 2, som har störst påverkan till att individer väljer transportsättet eller inte. För de cyklister som pendlar till skolan eller arbetet är till exempel restiden viktig, men för de som cyklar på fritiden är hälsan en viktig motivation (Damant-Sirois, et al., 2014)

Cyklisters egenskaper har kategoriserats utifrån till exempel socioekonomiska faktorer, men det är inte möjligt att dra några generella slutsatser eftersom faktorerna även påverkas av cykelkulturen. Ålder och könstillhörighet påverkar cykelanvändandet, men i vilken utsträckning det sker beror på vilket land som personerna kommer ifrån (Haustein, et al., 2020). Cyklister är en heterogen grupp eftersom det finns flera olika variationer mellan de som alltid cyklar, de som cyklar när det passar dem bäst eller de som enbart cyklar i rekreationssyfte (Damant-Sirois, et al., 2014; Frabroni, et al., 2021; Xiao, et al., 2019). Deras motivationer, inställning och beteende till transportsättet varierar och för att öka cykelanvändningen är det viktigt att använda olika typer av riktade åtgärder för att få fler personer att cykla (Damant-Sirois, et al., 2014; Frabroni, et al., 2021). Cyklisternas inställning till den omkringliggande miljön är avgörande för hur villiga de är att cykla. Hur cykelvänlig infrastrukturen uppfattas vara är därmed individuellt och cyklister som uppskattar den omkringliggande miljön är mer villiga att cykla oavsett hur cykelinfrastrukturen faktiskt ser ut (Ma & Dill, 2017).

Cykelkulturen i ett land påverkar hur personer värderar cykling och hur cyklister förhåller sig till färdssättet. Cykelkulturen karaktäriseras inte enbart av att det är en hög cykelanvändning utan det handlar snarare om att cykeln är naturligt transportmedel som tillhör normen (Aldred & Jungnickel, 2014). Länder som Nederländerna och Danmark tog avstånd från den typen av planeringsideal där motorfordonen prioriterades på bekostnad av cykeln, därmed är fördelningen mellan de motoriserade och aktiva transportsätten jämnare och det finns en kultur av att cykla som sträcker sig långt tillbaka (Koglin, et al., 2021). Cykelkulturen relaterar till den andra mobilitetsdimensionen, där vissa städer använder bilden av cykelkulturen som ett sätt att profilera sig som en cykelstad, vilket i sin tur kan ses som ett sätt att främja cykelanvändandet (Haustein, et al., 2020; Jensen, 2013). I städer eller länder där det saknas en cykelkultur upplever cyklister att andra människor förvånas av att de cyklar eller att de blir placerade i ett speciellt fack (Aldred & Jungnickel, 2014).

2.2.3 Cyklister i grönområden

Parker kan användas både som rekreationsområden och transportsträckor beroende på hur utformningen ser ut. Vissa parker har leder för mountainbikes eller löparspår medan andra har cykelvägar som leds genom parken (Xiao, et al., 2019; Santos, et al., 2016). Huvudstråken i en park kan användas både för att ta sig till en annan destination eller i rekreationssyfte (Moseley, et al., 2013). Xiao et al. (2019) visar i sin studie att pendlare har en lägre tolerans för hur många personer som använder stråken än andra användare samtidigt som majoriteten av cyklister antingen cyklade i rekreationssyfte eller i kombination med pendling.

Hur parken är tänkt att användas påverkar dess utformning som kan variera allt ifrån mindre stadsdelsparker till stora rekreatiomsområden som nationalparker (Santos, et al., 2016; Jalkanen, et al., 2020). För att skapa en trivsamt miljö för alla typer av trafikanter i parkerna är det viktigt att den fysiska utformningen och designen speglar hur parken är tänkt att användas. Till exempel kan linjedragningar, förbudsskyltar eller hinder användas för att begränsa genomfartstrafik eller för att sänka hastigheterna. Om målgruppen för en park är barnfamiljer är det viktigt att cyklister visar hänsyn och anpassar hastigheten efter de gående (Santos, et al., 2016).

Den omkringliggande miljön är viktig för hur cyklister upplever sina cykelresor. Grönstrukturer i form av parker eller gröna stråk är något som cyklister upplever är estetiskt tilltalande och kan öka sannolikheten att cyklister har en positiv upplevelse när de cyklar (Snizek, et al., 2013; Stefánsdóttir, 2014). Stefánsdóttir (2014) visar i sin studie att de flesta cyklister föredrar att cykla igenom gröna miljöer på sin pendlingsväg och att det kan vara en faktor som spelar roll för hur cyklister värderar kvaliteten på cykelinfrastrukturen. Miljöer med mycket trafik påverkade cyklisternas välmående negativt (Stefánsdóttir, 2014).

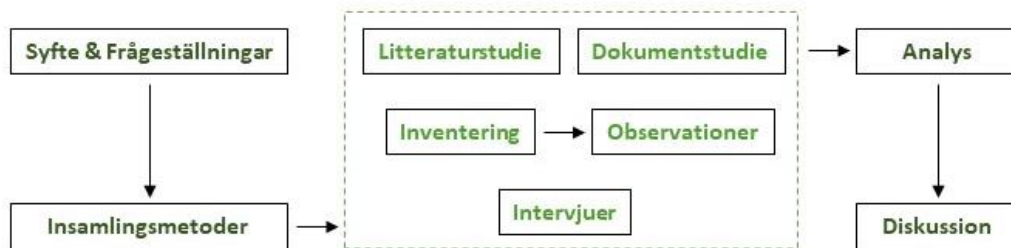
2.2.4 Konflikter mellan cyklister och gående

Då varken cykling eller gång är motoriserade transportsätt förekommer det att de ses som en samlad kategori av transportsätt i planerings- eller policydokument. Det finns vissa likheter mellan transportsätten som att de till exempel båda är aktiva transportsätt, men det finns också flera aspekter som skiljer transportsätten åt. Avstånd och hastighet visar att det finns en tydlig skillnad då det är möjligt att ta sig längre på kortare tid med cykel samtidigt är det lättare att byta mellan färdmedel som gående. Cyklister har inte samma möjligheter att bara byta transportmedel utan måste antingen ta med cykel vidare eller parkera den någonstans (Muhs & Clifton, 2016).

Blandad gång- och cykeltrafik används som en policyåtgärd för att både skapa en attraktivare stadskärna och för att öka andelen resor som görs med aktiva transportsätt. Delad gång- och cykelbana kan skapa förvirring om vilka regler som gäller och hur cyklister och gående ska förhålla sig till varandra (Barr, et al., 2021). Irritationsmoment kan även uppstå när trafikanter inte använder den avsedda eller rekommenderade infrastrukturen och de här avvikelserna ökar även risken för att olyckor sker (Lanza, et al., 2022). Det leder även till att båda grupper upplever det som att den andra gruppen inte visar hänsyn eller respekt (Delaney, et al., 2016; Barr, et al., 2021). Cyklister och gående har olika behov och därmed skiljer sig cyklisters och gåendes preferenser åt för utformningen av cykel- och gångbanor (Muhs & Clifton, 2016). Gående föredrar att gång- och cykelbanan separeras med till exempel en linjedragning medan cyklister föredrar att trafikslagen inte separeras. När det saknas linjedragning har cyklister större möjlighet att röra sig runt andra trafikanter vilket gående upplever som otryggt. Hur man väljer att benämna vägen som delas mellan gående och cyklister kan ha betydelse för om den uppfattas som en gångbana där gående har prioritet eller tvärtom (Delaney, et al., 2016).

3 METOD

I det här kapitlet beskrivs forskningsdesignen för arbetet och de insamlingsmetoder som har använts (se figur 3). För att undersöka cykelparkeringar i parker har fyra exempel studerats, två parker i respektive kommun. De insamlingsmetoder som använts är en litteratur- och dokumentstudie, inventering, observationer och intervjuer.



Figur 3. En överblick av forskningsdesignen för arbetet. Illustration: Carin Andersson, 2022.

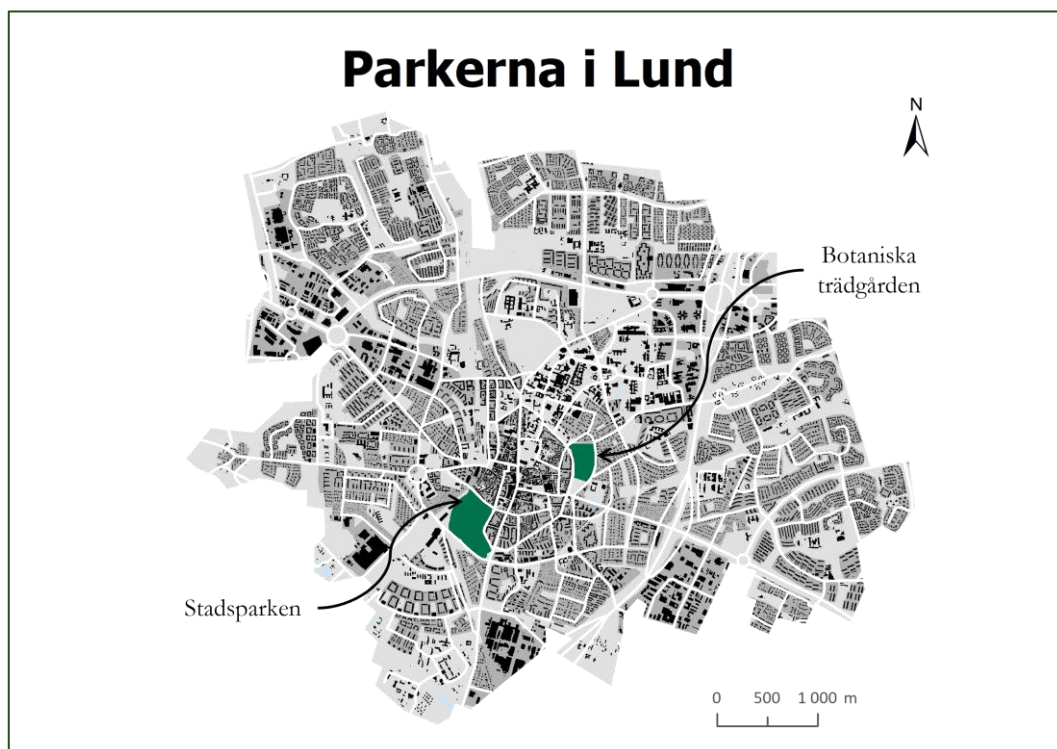
3.1 Val av exempelparker

Lunds kommun och Malmö stad valdes ut eftersom de profilerar sig som cykelstäder och har fått höga placeringar i Cykelfrämjandets mätning Kommunvelometern under de senaste åren (Cykelfrämjandet, 2021). Andelen cykelresor är höga i städerna och kommunerna valdes även ut på grund av deras geografiska närhet. Botaniska trädgården och Stadsparken valdes ut som exempel i Lunds kommun (se figur 4). De parker som valts ut i Malmö är Pildammsparken och Slottsparken, Kungsparken och Slottsträdgården (se figur 5). De sistnämnda parkerna är en sammanhängande grönstruktur och studeras i det här fallet som en park. Alla exempel som valdes ut ligger centralt i respektive kommun dessutom klassas alla parker utom Botaniska trädgården som en stadspark i respektive kommuns grönprogram eller grönplan. Det innebär att parkerna är mångfunktionella samtidigt som de ska vara tillgängliga för och locka alla typer av besökare (Lunds kommun, 2020; Malmö stad, 2003), därmed blir det relevant att undersöka de här parkerna eftersom det kan vara en målpunkt för alla invånare i respektive kommun. Cykelförbud råder i båda parkerna i Lunds kommun. Det är relevant att studera cykelparkeringar i parker med cykelförbud eftersom parkeringarnas placering blir ännu viktigare ur en tillgänglighetssynpunkt.

3.1.1 Parkerna i Lund

Botaniska trädgården tillhör Lunds universitet och dess uppdrag är främst att förmedla kunskap om botanik och hortikultur samtidigt som den bidrar med en grön miljö till allmänheten. Trädgården är även ett stöd för forskning och undervisning (Lunds universitet, 2020). Ett kafé, en butik, växthus, det gamla Botaniska muséet och det

gamla Botaniska laboratoriet ligger också i trädgården (Lunds universitet, 2021). Botaniska trädgården klassas som en annan grönstruktur i grönprogrammet eftersom den inte ägs och förvaltas av kommunen utan av Statens fastighetsverk (Lunds kommun, 2020). Parken är välbesökt och uppskattad av Lundaborna.

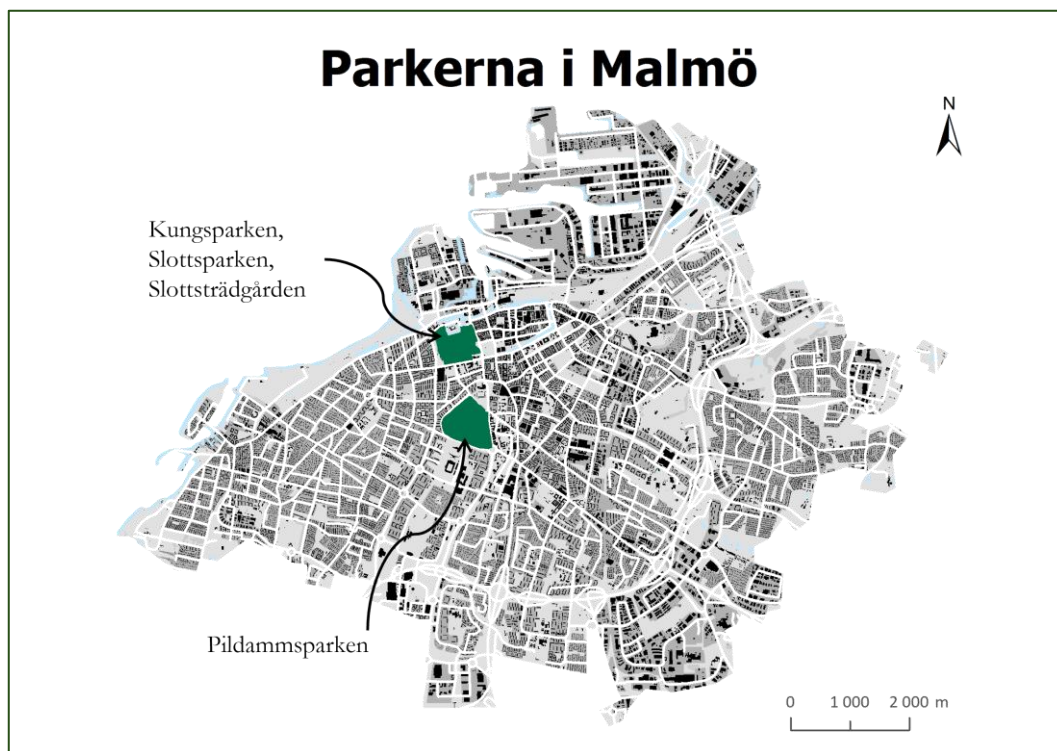


Figur 4. Kartan visar var parkerna ligger i Lund. Kartdata: GSD-Terrängkartan, GSD-Fastighetskartan, GSD-Vägartan © Lantmäteriet. Illustration: Carin Anderson, 2022.

Stadsparken invigdes 1911 efter att den blev uppköpt av Lunds stad 1904, men det har funnits en park där sedan 1860-talet. Till en början låg Observatorieparken bredvid Stadsparken, men numera är det en del av den. Det är den enda delen av parken som har kvar sin ursprungliga utformning. I anslutning till parkens södra entré ligger Mejeriet som till exempel har konserter och spelningar. Förutom Mejeriet finns det andra målpunkter som Högevallsbadet, ett café, utegym, lekplats, skatepark, klätterblock, parkourbana, beachplaner, fågelvoljärer, fasta grillplatser och ytor för motion. Stadsparken har utvecklats under etapper i en tioårsperiod där delar av parken byggts om på temat nordisk djungel. Temat solens och skuggans trädgård invigdes 2016 (Lunds kommun, 2022).

3.1.2 Parkerna i Malmö

Pildammsparken har utvecklats i etapper från 1900-talets början och Margaretapaviljongen som byggdes inför den Baltiska utställningen 1914 står till exempel kvar. Två utegym, två lekplatser, kaféer, en restaurang och amfiteatern Pildammsteatern ligger också i parken. Amfiteatern brukar användas till spelningar och konserter på sommaren (Malmö stad, 2021d).



Figur 5. Kartan visar var parkerna är belägna i Malmö. Kartdata: GSD-Terrängkartan, GSD-Fastighetskartan, GSD-Väggkartan © Lantmäteriet. Illustration: Carin Anderson, 2022.

Kungsparken, Slottsparken och Slottsträdgården ligger runt kanalen bakom slottet Malmöhus. Kungsparken öppnades 1872 och är Malmös äldsta park. Det finns flera exotiska träd, skulpturer, ett casino och en restaurang samt en lekplats i parken (Malmö stad, 2021b). Slottsparken öppnades 1900 är en av Malmös mest uppskattade parker. På Lördagsplanen som ligger i parken arrangeras till exempel konserter och andra evenemang. Stadsbiblioteket ligger i parken och det finns även en lekplats, flera dammar, en kanotklubb och Slottsmöllan (Malmö stad, 2020c). Slottsträdgården är en besöksanläggning som drivs i utbildningssyfte. Trädgården består av flera olika tematrädgårdar och det finns också ett kafé (Malmö stad, 2020a).

3.2 Litteraturstudie

En litteraturstudie har genomförts för att undersöka vilken information som finns att tillgå i den vetenskapliga litteraturen och för att skapa en kontext om hur cykelparkeringar är relaterat till cykelanvändning. Lunds universitets söksystem LUBsearch, SLU-bibliotekets söksystem Primo, sökmotorn Google Scholar samt databaserna Scopus och Web of Science har använts för att söka relevant litteratur. Några av de söktermer som använts är 'bicycle parking' eller 'bike parking' i kombination med olika former 'bike' eller 'biking'. De här sökresultaten gav flera sökträffar och efterhand smalnades sökningarna av genom att exkludera träffarna med söktermer som till exempel 'bike sharing' eller 'shared bike'. Andra artiklar som har använts har antingen varit tips från handledare eller varit listade i relevanta artiklars referenslista.

Sökningar efter litteratur som behandlar hur man planerar för mobilitetsflöden i parker har även genomförts, men efter många olika sökningar finns det inte mycket litteratur som behandlar ämnet. För att undersöka hur cykelparkeringar kan bidra till tillgänglighet i parker behandlar även litteraturstudien begreppet tillgänglighet i förhållande till parker och planering för tillgänglighet till parker. Här användes även databasen Garden, History and Horticulture index och sökningen (urban green areas OR urban open areas OR recreation areas) AND (transport planning OR green ways OR greenways), men sökträffarna bedömdes inte vara relevanta då de inte behandlade hur mobilitetsflöden i parker planeras.

3.3 Dokumentstudie

De nationella riktlinjerna och de kommunala strategi- och planeringsdokumenten har utgjort grunden för dokumentstudien. Syftet var att skapa ett underlag till intervjuerna genom att studera vilka riktlinjer som finns kring cykelparkering och hur kommunerna har arbetat med cykelparkeringar på allmänna platser. Dokumenten har även studerats för att undersöka ifall cykelparkering nämns och vilka riktlinjer som finns för hur det bör implementeras. De nationella riktlinjerna som berör cykelparkering är främst handboken *Trafik för en attraktiv stad* (TRAST), Kraven och råden för *Vägar och gators utformning* (VGU) och *GCM-handboken*.

Lunds kommuns strategiska dokument som berör cykling och cykelparkering är översiktsplanen, *LundaMaTs III*, *Cykelplan 2018–2021 För att fler ska cykla mer* och *Parkeringsnorm för cykel och bil i Lunds kommun*. Under intervjun med trafikingenjören som arbetade på den tekniska förvaltningen i Lund framkom det att de även har egna riktlinjer för utformningen av gång- och cykelbanor. Den heter *Riktlinjer för utformning för fotgängare och cyklister* och den studerades efter intervjun. De motsvarande dokumenten som studerats från Malmö stad är översiktsplanen, Trafik- och mobilitetsplanen, cykelprogrammet, styrdokumentet *Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö* och *Mobilitet för Malmö*.

Grönprogram för Lunds kommun och *Grönplan för Malmö* har även studerats för att undersöka hur kommunerna har planerat för att besökare ska ta sig till de parker som valts ut.

3.4 Inventering

Inventeringen av parkerna är grunden till observationerna. Inventeringarna utfördes lördagen den 5/2 2022 i Lund respektive söndagen den 6/2 och måndagen den 7/2 i Malmö. Pildammsparken, Kungsparken och Slottsträdgården inventerades den 6/2 mellan 13.00 och 15.45. Ambitionen var att inventera alla tre parker under samma dag, men det började regna mycket kraftigt, vilket ledde till att inventeringen avbröts och

slutfördes nästa dag. Slottsparken inventerades mellan 15.00 och 16.20 den 7/2. De aspekter som undersöktes under inventeringen var:

- Typ av cykelparkering
- Antalet tillgängliga platser
- Cykelparkeringarnas lägen i förhållande till parken
- Skyltningen

Aspekterna antecknades på en karta och fotograferades. Typen av cykelparkering påverkar i vilken utsträckning det är möjligt för olika typer av cyklar att parkera och är en aspekt som avgör cykelparkeringens attraktivitet (Groot, 2007; SKL & Trafikverket, 2010). Avstånd till målpunkt är en central aspekt för om cykelparkeringar används eller inte. Cykelparkeringarnas utplacering visar därför hur cyklisterna prioriteras i parken och vad planerarna upplever är en målpunkt (SKL & Trafikverket, 2010). Skyltningen visar på hur kommunerna har planerat för att människor ska röra sig i parker och till exempel var det är tillåtet att parkera. Skyltningen kan därmed visa för vem parken är avsedd för och hur det är tänkt att de ska förflytta sig. Inventeringen var även viktig för att avgöra hur mycket tid som behövdes för observationerna.

3.5 Observationer

Direkta observationer i form av en beläggningsstudie (Groot, 2007) användes för att studera parkerna. Syftet med beläggningsstudien var att undersöka i vilken utsträckning cykelparkeringarna i parkerna användes av cyklister. Beläggningsgraden noterades på en karta genom att beräkna antalet parkerade cyklar vid de olika cykelparkeringarna som hittats vid inventeringen. Även de informella parkeringarna noterades eftersom det kan vara en indikation på att cykelparkeringen inte är utformad på ett attraktivt sätt (SKL & Trafikverket, 2010). För att hitta de informella parkeringarna observerades hela parken, vilket gjordes antingen till fots eller på cykel och parkeringarna markerades på en karta. Både de formella och informella parkeringarna undersöktes eftersom det ger mer heltäckande bild av målpunkterna i parken och hur stort parkeringsbehovet är. Antalet cyklister noterades dock inte eftersom det hade krävt ett annat tillvägagångssätt för observationerna och fokus för studien är att undersöka hur cykelparkeringar kan bidra med tillgänglighet. Cykelparkeringarna bör observeras under den mest representativa tiden vilket är då de har flest besökare. Enligt den nederländska cykelhandboken är det på torsdagar eller lördagar runt kl. 15.00 för cykelparkeringar i stadskärnan. Helst ska även parkeringarna observeras minst två gånger för att bilden ska bli representativ (Groot, 2007). Då parkeringarna ligger i eller i närheten av stadskärnan togs rekommendationen i beaktning vid utförandet av observationerna.

Observationerna fick anpassas efter att det är en person som har utfört studien under en begränsad tid. Det rekommenderas till exempel att observationer utförs under månaderna april, maj och juni, men eftersom de första observationerna användes som

underlag för intervjuerna utfördes de tidigare. De första observationerna utfördes under torsdagen den 17/2 och fredagen den 18/2 i Malmö respektive Lund. Observationerna utfördes mellan kl. 13.40 och 17.00 i Malmö under en mulen dag där det ibland kom mindre skurar, temperaturen var runt 5° C. Dagen därefter utfördes observationerna mellan 14.00 och 16.20 i Lund, det var mulet med en temperatur runt 4° C och sedan övergick det till regn under observationen i Stadsparken. Efter de första observationerna fattades ett nytt beslut att genomföra de sista observationerna i april för att få mer representativ data. Den andra omgången observationer genomfördes lördagen den 2/4 och söndagen 3/4 i Malmö respektive Lund. Observationerna i Malmö utfördes under en solig eftermiddag mellan kl. 13.00 och 17.00 där temperaturen var runt 6° C. Temperaturen var runt 8 ° C när observationerna genomfördes i Lund och de skedde mellan kl. 13.00 och 15.30.

3.6 Intervjuer

För att få en bättre förståelse för hur kommunerna arbetar med cykelparkering i parker och hur de strategiska dokumenten används i praktiken genomfördes sex kvalitativa intervjuer med öppna frågor (Trost, 2010; Denscombe, 2016). Intervjupersonerna valdes ut på grund av deras sakkunskap om antingen cykelplanering eller om förvaltning, skötsel eller gestaltning av någon av exempelparkerna. Intervjupersonernas sakkunskaper kompletterade varandra och bidrog till att skapa en mer heltäckande bild av hur cykelparkeringarna fungerar i parker och mobilitetsflödena planerades. Den biträdande handledaren och handledaren från Trivector bidrog med kontaktuppgifter till trafikplaneringscheferna på båda de tekniska förvaltningarna och stadsbyggnadskontoren som kontaktades för en intervju. Urvalsmetoden var därmed från början ett riktat urval där några nyckelpersoner kontaktades via e-post. Ett snöbollsurval användes i de fall där intervjupersonerna refererade till andra potentiella intervjupersoner. Snöbollsurval innebär att nyckelpersoner kontaktar eller bistår med kontaktuppgifter till andra intervjupersoner som passar studiens urvalskriterier (Esaiasson, et al., 2017).

Besöksanläggningarna Slottsträdgården och Botaniska trädgården kontaktades för en intervju där föreståndaren för Botaniska trädgården hänvisade vidare till Statens fastighetsverk som driver ett upprustningsprojekt där. Kontaktpersonen för Statens fastighetsverk svarade inte på intervjuförfrågan, därmed blev det tyvärr ingen intervju med dem. Den ansvariga trädgårdsmästaren för Slottsträdgården föreslog under intervjun att en arbetsledare för Kommunteknik kontaktades för en intervju. En av trafikplanerarna för Malmö stad bjöd in en kollega till intervjun vilket resulterade i att två trafikplanerare intervjuades samtidigt. Landskapsarkitekten på Lunds kommun föreslog under intervjun att kontakta landskapsingenjören på park- och naturenheten. Samtliga intervjupersoner listas på nästföljande sida i tabell 1.

Tabell 1. Lista över informanter

Kommun	Arbetsroll	Benämning	Intervjuform
Lund	Trafikingenjör	Intervjuperson 1	Teams
	Landskapsarkitekt	Intervjuperson 2	Teams
	Landskapsingenjör	Intervjuperson 3	Telefon
Malmö	Trafikplanerare	Intervjuperson 4	På plats
	Trafikplanerare	Intervjuperson 5	På plats
	Trädgårdsmästare för Slottsträdgården	Intervjuperson 6	På plats
	Arbetsledare för markskötsel	Intervjuperson 7	På plats

Inför intervjuerna konstruerades en intervjuguide (som återfinns i bilaga 1) där frågorna skiljde sig något beroende på vilken arbetsroll tjänstepersonen hade. Intervjuerna varade i snitt i ca 35 minuter och spelades in för att transkriberas. Samtliga intervjupersoner gav sitt medgivande till att deras namn publicerades i arbetet, men i efterhand fattades beslutet att inte skriva ut dem. Intervjupersonerna är dock inte helt anonyma eftersom deras arbetsroller är inkluderade i tabell 1. Den färdiga transkriberingen skickades till intervjupersonerna för en genomläsning då även några uppföljande frågor ställdes till vissa intervjupersoner via e-post.

3.7 Analys

Analysen av det empiriska materialet har skett i olika steg, i takt med att insamlingsmetoderna har genomförts. Materialet från dokumentstudien presenteras i kapitel 5. Informationen har bearbetats i flera omgångar, för att kunna koncentrera hur kommunerna arbetar med cykelparkeringar och vilka nationella samt kommunala riktlinjer som finns. Materialet strukturerats utifrån de olika dokument som har undersökts. Kommunernas författningar presenteras med varandras motsvarigheter.

Det insamlade materialet från observationerna bestod av anteckningar och kompletterande foton. Det sammanställdes i kartor för att visa hur de undersökta parkerna är utformade och var cykelparkeringarna är lokaliserade. Kartorna har framställts med programvaran ArcGIS Map och presenteras i första delen i kapitel 6. Materialet kompletteras även med en deskriptiv text och två tabeller (se tabell 2 & tabell 3). Tabellerna presenterar beläggningsgraden i parken samt antalet informella parkeringar. Beläggningsgraden analyseras utifrån rekommendationerna i den nederländska cykelhandboken (se Groot, 2007).

Intervjumaterialet lästes igenom flera gånger för att skapa en helhetsbild om tjänstepersonernas perspektiv på cykelparkeringar i parker. Det insamlade materialet tematiserades sedan utifrån tre teman som identifierats i litteraturstudien. De tre teman som identifierats är syftet med cykelparkeringar, synen på parken som parken som målpunkt för cyklister och cykelparkeringars attraktivitet. Intervjumaterialet

presenteras löpande tillsammans med begrepp från bakgrunden, litteraturstudien och dokumentstudien i andra delen i kapitel 6.

4 LITTERATURSTUDIE

Det här kapitlet presenterar begreppet tillgänglighet och hur det förhåller sig till parker. Här presenteras även den litteratur som behandlar hur kommuner planerar för mobilitetsflöden till och i parker. Slutligen avslutas kapitlet med ett avsnitt om cykelparkeringar där olika typer av cykelparkeringar presenteras. Faktorer som påverkar användningen av cykelparkeringar lyfts även i avsnittet.

4.1 Tillgänglighet till parker

Tillgänglighet beskriver en individs möjlighet att nå olika destinationer och det finns flera olika definitioner för begreppet (Ryan & Periera, 2021; Jalkanen, et al., 2020). Ryan & Periera (2021) identifierar tre aspekter av tillgänglighet där den första aspekten handlar om vilken potential en individ har att nå en destination. Den andra aspekten behandlar med vilken enkelhet som förflyttningen kan ske och den tredje aspekten lyfter vilka destinationer som är möjliga för individen att nå (Ryan & Periera, 2021). Flera studier har undersökt tillgängligheten till parker, men det är ett begrepp som kan tolkas och användas på flera olika sätt (Biernacka & Kronenberg, 2018; Jalkanen, et al., 2020). Tillgängligheten till parker kan antingen mätas genom det euklidiska avståndet, hur vägnätet är uppbyggt eller restider från hemmet (Jalkanen, et al., 2020). Att mäta tillgängligheten med det euklidiska avståndet kan bli missvisande eftersom det sällan representerar det faktiska avståndet till destinationen som omfattar fler aspekter som är kopplade till människors rörelsemönster (Moseley, et al., 2013).

Tillgängligheten kan även delas upp i två kategorier där den fysiska tillgängligheten åtskiljs från den upplevda tillgängligheten. Den upplevda tillgängligheten beskriver en individs egen uppfattning om hur stort avståndet till en målpunkt, vilket baseras på den rutt som individen brukar ta för att nå sin destination. Den upplevda tillgängligheten kan ha större påverkan på parkanvändningen än det fysiska avståndet (Zhang & Tan, 2019). Barriärer kan både förhindra den fysiska och upplevda tillgängligheten. Fysiska barriärer till grönområden kan till exempel vara staket eller stora vägar som leder till att användare blir separerade från grönområden. Barriärer som påverkar den upplevda tillgängligheten är kopplade till omgivningarna och andra användare av grönområden. Här upplever individen att den inte känner sig välkommen i grönområdet på grund av olika sociala normer eller att de vill undvika en viss grupp som också är där (Biernacka & Kronenberg, 2018).

Andra faktorer som påverkar tillgängligheten är restider för olika transportsätt, vilket transportsätt som individer föredrar och vilken aktivitet som ska utföras i parken (Jalkanen, et al., 2020). Tillgången av grönområden, möjligheten att nå dit och hur attraktivt grönområdet upplevs vara för användaren är de faktorer som bestämmer i vilken utsträckning som ett grönområde används (Biernacka & Kronenberg, 2018).

Parker och grönområden bidrar med flera positiva hälsoaspekter som till exempel en bättre mental hälsa (Wood, et al., 2017) och de används för flera olika syften (Svendsen, et al., 2016; Xiao, et al., 2019; Santos, et al., 2016). Parker kan till exempel användas som en aktivitetsyta där man utövar en sport, som en plats för avkoppling och reflektion eller som en mötesplats. De är en viktig del av stadsmiljön eftersom de bidrar med en lugnare miljö där till exempel störningar som luft- och ljudföroreningar upplevs vara mindre påtagliga (Svendsen, et al., 2016). Hur attraktiv en park upplevs vara påverkar i vilken utsträckning som ett grönområde används. Faktorer som påverkar attraktiviteten är individuella, men kan till exempel vara en brist på möblering eller ljudföroreningar från omkringliggande miljöer (Biernacka & Kronenberg, 2018).

4.1.1 Planering för tillgänglighet till parker

Flera länder planerar sammanhängande nätverk av grönstråk eller grön infrastruktur för att främja den ekologiska hållbarheten i städer. Utemiljöer som stadsparker, kanaler, öppna grönytor, kvartersparker och andra gröningar bildar ett nätverk genom att områdena sammankopplas med växtlighet (Ferreira, et al., 2021). Det kan användas som ett verktyg för att stärka de gröna miljöerna i staden, men grönstråken används också för att skapa ett sammanhängande vägnät för cyklister och gående. Grönstråken planeras för att uppmuntra fler av stadens invånare till att resa mer hållbart samtidigt som tillgängligheten till parker och andra gröna utemiljöer stärks (Ferreira, et al., 2021; Nordh & Stahl Olafsson, 2021).

I Skandinavien är grönplaner eller grönprogram det strategiska verktyget som används för att planera grönstråken. De strategiska dokumenten fokuserar generellt på grönområdenas betydelse för rekreation, såväl som tillgängligheten till dem. Det euklidiska avståndet används oftast som mått för att värdera tillgängligheten trots att det kan ge en missvisande bild (Nordh & Stahl Olafsson, 2021). Användningen av grönstråk påverkas främst av hur cykelinfrastrukturen och den byggda miljön ser ut. Att endast skapa grönstråk lockar inte cyklister till att använda dem utan samspelet med den omkringliggande miljön är viktigt. Faktorer som attraktiva destinationer och trafiksäkerhet har betydelse för användningen (Campos-Sánchez, et al., 2019). Xiao et al. (2019) lyfter i sin studie att det saknas bra metoder för att övervaka och styra mobiliteten i parker. Samtidigt saknas det forskning om hur människor använder och rör sig på grönstråk eller i grönområden (Moseley, et al., 2013).

4.2 Cykelparkering

De flesta vetenskapliga studier om cykling fokuserar på när cykeln är i rörelse och inte när den är parkerad, trots att den är det mestadels av tiden (van der Spek & Scheltema, 2015). Cykelparkering är en viktig aspekt att studera eftersom det kan påverka cykelanvändandet antingen positivt eller negativt. En avsaknad av cykelparkeringar utgör en barriär som påverkar cykelanvändningen negativt (Heinen & Buehler, 2019). En välutformad cykelparkering karaktäriseras av att den är lättillgänglig, stöldsäker, skyddad, och att den är lokaliserad nära målpunkten. Hur välutformad den anses vara

påverkas av även av andra aspekter som hur länge och ofta cykeln är parkerad, syftet med resan, avståndet mellan mål- och startpunkt, vilken typ av cykel det är och hur mycket den är värd, vilken typ av målpunkt det är och vem som är användaren. Det är även de här aspekterna som avgör vilken typ av cykelställ som placeras ut (Heinen & Buehler 2019; van der Spek & Scheltema 2015). Aspekterna är samtidigt beroende av varandra då cykelparkeringens utformning kan vara mindre viktig om cykeln bara ska stå en kort stund utanför mataffären. Om det däremot är en dyrare cykel ändras antagligen prioriteringarna och det blir viktigare för användaren att cykeln står parkerad på ett sätt som minskar stöldrisken även om den bara är parkerad för en kort stund (Heinen & Buehler, 2019).

4.2.1 Olika typer av cykelparkering

Cyklar måste till skillnad från andra transportsätt som till exempel bilen stödjas på något sätt när den är parkerad (Larsen, 2017). En del cyklar har stöd som möjliggör att de kan parkeras överallt, vilket har flera olika benämningar på engelska (Heinen & Buehler, 2019; Napper, 2020), men som på svenska kallas för informell parkering (SKL & Trafikverket, 2010). Det finns flera olika typer av cykelställ och deras funktionalitet diskuteras i litteraturen (Larsen, 2017; Napper, 2020). Framhjulsställ, ställ med ramlåsning och tvåvåningsställ är olika typer av cykelparkering som kommer presenteras nästkommande stycken.

Det finns fördelar och nackdelar med olika typer av cykelparkeringar eller cykelställ (Larsen, 2017; Napper, 2020). Framhjulsställ är relativt billiga samtidigt som de rymmer många cyklar och är lätta att använda (se figur 6). Nackdelen är att cyklarna lätt välter i cykelstället, vilket kan orsakas av till exempel att det är för många cyklar i stället eller att det blåser. Det uppstår lätt en dominoeffekt och det finns en risk att hjulen böjs av stället när de trillar. Andra nackdelar är att mer utrymmeskrävande cyklar som lådcyklar eller cykelkärror oftast inte får plats och det inte är möjligt att låsa fast ramen i cykelstället (Larsen, 2017).



Figur 6. Två exempel på framhjulsställ. Carin Andersson, 2022.

De ramlåsbara ställens främsta fördel hörs på namnet, de är gjorda för att det ska vara möjligt att låsa fast cykelramen i stället (se figur 7). De är inte lika yteffektiva som framhjulställ och cyklarna blir inte heller lika prydligt uppställda (Larsen, 2017). Det

kan därför se stökigare ut i den här typen av cykelställ. De ramlåsbara ställen passar till flera olika typer av cyklar (Napper, 2020).



Figur 7. Exempel på ett ramlåsbart ställ och ett flervåningsställ. Carin Andersson, 2022.

Den sista typen av cykelställ är flervåningsställ där det finns cykelställ i flera våningar, oftast två (se figur 7). Fördelen med den här typen av ställ är de är mycket yteffektiva och därför är det lämpligt att använda den här typen av ställ i till exempel stationsområden, där parkeringsbehovet kan vara stort (Napper, 2020). Nackdelen är att de inte är anpassade efter mer utrymmeskrävande cyklar samtidigt som de inte är lika användarvänliga som de andra typerna av ställ. Kvinnor är inte lika benägna att använda flervåningsställ som män eftersom de kan vara tunga att manövrera (Gavrilidou, et al., 2020).

Cykelparkeringar kan även ske utanför ställ i rutor som markerats för detta ändamål. Det kan vara ett sätt att styra upp den parkering som redan sker på en plats samtidigt som parkeringarna blir tillåtna (van der Spek & Scheltema, 2015). När det inte finns plats för fler cyklar i cykelställerna har cyklister två alternativ, att antingen ställa cykeln i ett ställ längre bort från deras destination eller att parkera cykeln utanför ett ställ med cykelstödet (Larsen, 2017). För de cyklar som saknar stöd används ibland gatumöblering för att stödja cykeln eller för att låsa fast den i något. Det kan till exempel vara lyktstolpar, bänkar eller träd (Napper, 2020). Andra cyklister använder sig av cykelstödet när det saknas en cykelparkering i närheten av deras destination (van der Spek & Scheltema, 2015). Risker är då att cykeln kan bli bortförd beroende på de regler som finns i landet (Aldred & Jungnickel, 2013), att den skadas eller att den blir stulen (Larsen, 2017). Rädslan för att få sin cykel avlägsnad kan vara en anledning för vissa cyklister att avstå från att cykla (Aldred & Jungnickel, 2013).

4.2.2 Lokalisering av cykelställ

En aspekt som är central för cykelparkeringar är var de är placerade någonstans. En av fördelarna med cykeln som färdmedel är att den smidig att använda och därför föredrar många cyklister att parkera sin cykel så nära sin målpunkt som möjligt (van der Spek & Scheltema, 2015; Arbis, et al., 2016). I stadskärnor konkurrerar ofta transportmedlen om plats med andra typer av funktioner som grönytor eller olika former av mötesplatser (van der Spek & Scheltema, 2015). Om antalet cykelparkeringsplatser är otillräckliga eller är felplacerade kan det leda till att många

cyklister använder sig av informell parkering och då minskar användningsgraden av parkeringen. Informella parkeringar kan ses som problematiska för butiksinnehavare och fotgängare, dels eftersom det ger ett stökigt intryck, dels för att cyklarna kan vara i vägen för andra (van der Spek & Scheltema, 2015; Molin & Maat, 2015). Informella parkeringar kan även vara problematiska i en parkmiljö eftersom det kan skada den historiska eller naturliga miljön. Cyklar kan till exempel vara fastlåsta kring träd och för att förhindra det här bör cykelparkeringarna utformas på ett attraktivt sätt som uppmuntrar till användning av dem (Villwock-Witte, et al., 2012).

Tre aspekter som är avgörande för hur mycket en cykelparkering används som är kopplat till dess placering är att den är lokaliserad på ett logiskt ställe som är nära till cykelstråket och målpunkten. Det acceptabla avståndet mellan parkeringen och målpunkten varierar beroende på typen av cykelparkering, där vad som är ett acceptabelt avstånd ökar när kvaliteten på cykelparkeringen är högre. Framhjulsställ är lämpligt för korttidsparkering medan övervakad parkering är mer lämpligt för långtidsparkering (van der Spek & Scheltema, 2015). Arbis et al. (2016) rekommenderar att oövervakade cykelparkeringar placeras inom 30 meters avstånd till tågstationer. En annan fördel med att lokalisera parkeringarna nära sina målpunkter är att parkeringarna övervakas av förbipasserande, vilket kan minska stöldrisken (Arbis, et al., 2016).

4.2.3 Cykelstöld & cykelparkeringsstrategier

En av de generella kostnaderna som avskräcker personer från att cykla är stöldrisk (se figur 2), vilket är direkt kopplat till cykelparkering (Rietveld & Daniel, 2004; Larsen, 2017). För att minska risken för stöld använder cyklister sig av olika parkeringsstrategier för att den ska bli mindre attraktiv för tjuvar. Den första strategin innebär att ägaren antingen inte tar hand om cykeln för att tjuvarna inte ska anse att den är värd besväret att stjäla eller att smycka ut cykeln genom att måla den eller använda accessoarer (Aldred & Jungnickel, 2013; Larsen, 2017). Tanken är då att cykeln är lätt att känna igen eller att den är för ful, vilket gör att den inte går att sälja för ett lika högt pris som andra cyklar som inte har fått en skönhetsomvandling (Aldred & Jungnickel, 2013). Vilken strategi som används beror delvis på cykelns värde och de som äger dyrare cyklar föredrar att låsa fast sin cykel. Det finns även en ovilja att lämna cykeln utan uppsikt i långa perioder och de undviker att parkera sin cykel i den offentliga miljön (Larsen, 2017).

Genom att använda extralås kan cyklisterna låsa fast delar av cykeln som till exempel ramen eller hjulen för att förhindra att delar av cykeln blir stulen (Aldred & Jungnickel 2013; Larsen 2017). En del cyklister tar aktivt avstånd från att använda strategier för minska cykelns stöldbegärlighet eftersom de inte vill leva med rädslan att något kanske kan hända cykeln. En annan strategi är även att inte köpa en ny cykel ifall den nuvarande skulle bli stulen, vilket påverkar cykelanvändandet negativt (Aldred & Jungnickel, 2013). Olika grupper är samtidigt olika beroende av cykel som färdmedel och till exempel yngre cyklister är mer måna om sina cyklar eftersom de inte har lika många alternativa transportsätt (Hunt & Abraham, 2007).

Andra strategier som används för att förhindra stöld är olika ingrepp i den byggda miljön. Den fysiska miljön kan utformas på ett sätt som gör att förbipasserade och andra människor som befinner sig runt parkeringen får insyn över cykelparkeringen. Cyklarna övervakas därmed av naturligt av allmänheten och tanken är att det ska avskräcka tjuvar (Arbis, et al., 2016; Chen, et al., 2018). En annan strategi som används är att ha kameraövervakade eller låsta parkeringar (Arbis, et al., 2016; Hunt & Abraham, 2007), vilket även har en positiv effekt på cykelanvändandet i stort (Hunt & Abraham, 2007). Övervakad cykelparkering passar dock inte för alla typer av resor (van der Spek & Scheltema, 2015) samtidigt som att en del cyklister inte är villiga att betala för sin parkering. Åtgärden passar främst de cyklister som har en dyrare cykel eller de som har högre inkomster (Molin & Maat, 2015).

4.2.4 Cykelkulturens påverkan på cykelparkering

Cykelkulturen ser ut på olika sätt i olika länder (Aldred & Jungnickel, 2014) och den påverkar i sin tur vilken grad det är socialt accepterat att parkera på olika sätt. Den påverkar både var och hur människor parkerar sina cyklar (Heinen & Buehler, 2019). Köpenhamns cykelkultur karaktäriseras av bekvämlighet, därmed förekommer det att cyklar parkeras utanför cykelställ så nära sin målpunkt som möjligt. En liten andel av cykelparkeringarna i Köpenhamn är ramlåsbara ställ. Det leder till att gatumöbleringen används för det här syftet istället och det är vanligast förekommande att dyrare cyklar är låsta på det här sättet. I Amsterdam är det mer vanligt förekommande att cykelramen är fastlåst med extralås, antingen i cykelställ eller i gatumöbleringen. Informell parkering är mer vanligt förekommande i städer som har en hög cykelanvändning (van der Spek & Scheltema, 2015), som i till exempel i Köpenhamn och Amsterdam där cyklar även parkeras informellt utan att vara fastlåsta i något föremål. New York har inte lika stark cykelkultur och cykelinfrastrukturen är inte lika utbredd i staden, vilket gör att det inte finns lika många cykelparkeringar. Cyklarna är därför ofta informellt parkerade med mer än ett extralås för att förhindra stöld (Larsen, 2017). Cykelkulturen påverkar därmed inte bara människors parkeringsbeteende utan även förekomsten av faktiska cykelparkeringar. I länder som USA och Storbritannien är cykeln fortfarande ett marginaliserat transportsätt, vilket leder till att det finns en avsaknad av cykelparkeringar både i det offentliga rummet och vid bostaden (Aldred & Jungnickel, 2013; Larsen, 2017).

5 RIKTLINJER FÖR CYKELPARKERING

Dokumentstudien är uppdelad i två olika avsnitt. Det första avsnittet behandlar de nationella riktlinjerna som finns angående cykelparkering. I det andra avsnittet studeras Lunds kommuns cykelplan och Malmö stads cykelprogram samt andra relevanta dokument som berör cykelparkering i kommunerna. Genomgången av de kommunala dokumenten omfattas även av kommunernas grönpåplaner.

5.1 Nationella riktlinjer

GCM-handboken, TRAST och VGU är de nationella riktlinjer som är relevanta för cykelparkering och de har undersökts för att se ifall cykelparkering nämns och i så fall vilka sammanhang. Handböckerna kompletterar varandra där TRAST och VGU är mer övergripande medan GCM-handboken är mer detaljerad.

5.1.1 TRAST

Handboken TRAST vänder sig till de som arbetar med trafikplanering på kommunal nivå, därför är råden och vägledningen också av en övergripande karaktär. Syftet är att ge tjänstemän och beslutsfattare mer insikt i hur man planerar för att en mer attraktiv stad, vilket i det här fallet innebär en tät och tillgänglig stad. Handboken lyfter dels upp hur kommuner kan arbeta med olika strategiska dokument för att styra utvecklingen i en mer hållbar riktning, dels hur arbetsprocessen bör se ut för att nyttja hur man använder de strategiska verktygen på bästa sätt (SKL, et al., 2015).

Trafiksystemet behöver utvärderas utifrån ett hela-resanperspektiv och den enda gången cykelparkering nämns är i samband med kollektivtrafiknoder. Cykelparkering möjliggör byten mellan olika transportsätt och är förutsättning för att öka samverkan mellan olika transportsätt. Handboken lyfter även att parkering är en förutsättning för tillgänglighet och kan användas för att prioritera olika grupper genom att ordna eller styra parkeringen. Parker beskrivs som ett av de gaturum där det i största möjliga mån inte ska ske någon biltrafik utan parkens utformning ska istället baseras på fotgängares och cyklisters perspektiv och hastighet (SKL, et al., 2015).

5.1.2 VGU

VGU – *Vägars och Gatans utformning* är det regelverk som används som underlag när statliga vägar ska projekteras eller när större ombyggnationer ska utföras. Regelverket innehåller både krav och råd, som även kan användas av andra väghållare som kommuner. Det är dock inget krav för kommunerna att använda sig av rekommendationerna. I regelverket finns både krav och råd för utformning av olika funktioner som till exempel cykelparkeringar samt övergripande gemensamma krav och råd som alltid bör tas i beaktning. (Trafikverket & SKR, 2022a).

De krav som finns för cykelparkeringars placering är att de bör lokaliseras nära målpunkten samt att ska placeras utanför gång- och cykelbana. Kravet för utformningen av cykelparkeringen är att en dimensionerande fordonstyp ska användas för att bestämma hur denna utformning ska ske (Trafikverket & SKR, 2022a).

Utöver kraven på cykelparkeringar finns det råd för vad som utgör en attraktiv cykelparkering där placeringen i förhållande till målpunkten återigen lyfts. De andra råden för utformningen behandlar angöringsriktningen av parkeringen, stöldsäkerhet, typen av cykelparkering, väderskydd, kapacitet och trygghet. En möjlighet att låsa fast cykelramen ökar stöldsäkerheten, alternativt kan cykelparkeringen placeras i ett utrymme som antingen är låsbart eller övervakat. Cykelparkeringen bör ha cykelställ som är anpassade för att det ska vara möjligt att parkera flera olika typer av cykelmodeller. Vad gäller kapacitet är det viktigt att det alltid ska vara möjligt att parkera sin cykel därför bör cykelparkeringen aldrig vara helt full. När det är mörkt ute är trygghetsaspekten extra viktig och parkeringen bör vara utformad på ett sätt som gör att den upplevda tryggheten vid cykelparkeringen är hög. Exempel på trygghetsåtgärder anges inte, men det finns förslag bland de gemensamma råden om att använda belysning och att placera parkeringar på ett sådant att de går att överblicka från omkringliggande bostäder eller verksamheter. Hur placeringen påverkar gåendes framkomlighet är en annan aspekt som bör tas i beaktning. Det gäller främst i två avseenden, dels att vägen till cykelstället inte inskränker på gångbanan, dels ska cykelstället avgränsas från gångytan på ett tydligt sätt för synskadade (Trafikverket & SKR, 2022b).

5.1.3 GCM-handboken

Cykelparkering har tillägnats ett eget kapitel i handboken, men nämns även i andra kapitel, främst i samband med framkomlighet för gående eller när rekommendationer för stadsgatas utformning presenteras. Det saknas nationella rekommendationer för parkeringsnormer vid olika målpunkter istället visas exempel från olika svenska kommuner. Det finns inga svenska exempel på rekommendationer för parkeringsnorm för parker däremot rekommenderar Danmark 0,1-0,35 cykelplatser per besökare (SKL & Trafikverket, 2010).

Vikten av rätt lokalisering av cykelparkering och dess betydelse för belägningsgraden diskuteras i handboken. Handboken rekommenderar att belägningsgraden inte överstiger 90 % eftersom en högre belägningsgrad försvårar möjligheten att parkera för cyklister. Cykelparkeringar bör placeras så nära målpunkten som möjligt eftersom risken är att den inte används om den är felplacerad. De bör placeras inom ett avstånd på 25 m till målpunkten. Två andra faktorer som är viktiga att ta hänsyn till vid placering av cykelparkering är att den bör vara i nära anslutning till cykelnätet och attraktiva gatunät. Avståndet är särskilt viktigt vid korttidsparkering. Korttidsparkeringar sker huvudsakligen utanför målpunkter som till exempel handel och restauranger, vilket oftast innebär att cykeln inte är parkerad längre än två timmar. Den rekommenderade typen av parkering är i ett hjulhållande ställ eller med cykelstöd.

På några av platserna ska det vara möjligt att låsa fast ramen. Andra faktorer som till exempel väderskydd och stöldsäkerhet är viktiga för långtidsparkeringar (SKL & Trafikverket, 2010).

Andra övergripande riktlinjer är att cykelparkeringarna bör placeras på ett sätt som inte inskränker på gångbanan. Det är viktigt att gångbanan har samma bredd längs hela stråket för framkomligheten. Felparkerade cyklar som är olämpligt placerade men inte bryter mot någon parkeringsregel eller förbud kan flyttas om de utgör en fara eller ett hinder för andra trafikanter. Det är till exempel möjligt att parkera en cykel på en gångbana om det inte finns något generellt förbud som lokala trafikföreskrifter som förbjuder parkering på gångbanan. Det kan därför uppstå konflikter mellan gående och cyklister där det ibland kan vara svårt att veta om det är tillåtet att avlägsna cykeln (SKL & Trafikverket, 2010). Riktlinjerna för placering och utformning av cykelparkeringar är samma som återges dem som återges i VGU (Trafikverket & SKR, 2022b).

5.2 Kommunala planer, policies, normer och riktlinjer

I det här avsnittet presenteras kommunernas strategiska dokument som antingen berör cykelplanering eller cykelparkering samt deras grönplan eller grönprogram. Först presenteras kommunernas översiktsplaner tillsammans, sedan återges vad som står i deras grönprogram eller grönplan kopplat till cykelplanering. De kommunala dokument skiljer sig lite beroende på utformning och innehåll, men de dokument som anses vara ungefärliga motsvarigheter presenteras tillsammans för att minska antalet upprepningar. Malmös *Trafik- och mobilitetsplan* och *LundaMaTs III* presenteras därför samtidigt, likaså Lunds kommuns cykelplan och Malmö stads cykelprogram, *Parkeringsnorm för cykel och bil i Lunds kommun* respektive *Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö*, *Riktlinjer för utformning för fotgängare och cyklister* från Lunds kommun samt *Mobilitet för Malmö*.

5.2.1 Översiktsplaner

Båda kommunerna har strategier för att utveckla cykelinfrastrukturen och har målsättningar om att öka cykelanvändandet. Hur Lunds kommun arbetar med cykelparkeringar lyfts inte i översiktsplanen, men under målområdet ”Det gröna Lund” lyfts olika strategier för att öka andelen cykelresor i staden. En strategi för att öka cykelanvändningen är att förbättra standarden för cykelinfrastrukturen, framkomligheten och säkerheten (Lunds kommun, 2018b). Malmö stad satsar på att genomföra fler infrastruktursatsningar som ska förbättra cykelstråken i staden genom att öka framkomligheten och genheten (Malmö stad, 2018).

Malmö stad presenterar huvudsakligen två strategier där cykelparkeringar nämns. Den första är att de ska utveckla riktlinjerna för cykelparkeringar eftersom det ska vara möjligt att parkera flera olika typer av cyklar. Den andra strategin fokuserar på cykelparkering i förhållande till kollektivtrafik. Cykelparkering ska lyftas in tidigare i

processen vid planering av kollektivtrafikhållplatser och få en högre prioritet (Malmö stad, 2018). I båda kommunernas översiktsplaner diskuteras vikten av att prioritera de hållbara transportsätten i planeringen där stadskärnan identifieras som en viktig miljö att fokusera på (Lunds kommun, 2018b; Malmö stad, 2018). Lunds kommun lyfter i sin översiktsplan att de olika transportsätten konkurrerar om plats i stadskärnan, därför är det viktigt att alla invånare upplever att de har tillgänglighet till alla funktioner, inte bara de nödvändiga som till exempel till arbete och skola (Lunds kommun, 2018b).

5.2.2 Grönprogram eller grönplan

Båda kommunerna har en ambition om att stärka tillgängligheten till grönområden och arbetar med grönstråk för att tillgängliggöra de grönområden som finns. Grönstråken används som en strategi för att motverka barriärer som hindrar människor för att ta sig till grönområden. Grönstråken planeras att användas av cyklister och fotgängare (Lunds kommun, 2020; Malmö stad, 2003). Stadsparken och Botaniska trädgården är sammankopplade via den inre gröna ringen som är ett av de två huvudsakliga stråk som finns i Lund (Lunds kommun, 2020). I Malmös grönplan nämns 16 förslag på grönstråk, varav ett av dem är Pildammsstråket. Det sammankopplar Pildammsparken med Slottsparken. Grönplanen lyfter att det finns ett behov av att utveckla cykelvägen mellan Slottsparken och Pildammsparken för att förbättra dess funktion som grön länk (Malmö stad, 2003).

5.2.3 Trafik- och mobilitetsplaner

Båda kommunerna har målsättningar om att öka cykelanvändningen. Lunds kommuns målsättning är att cykeltrafiken per invånare ska öka med 1 % varje år (Lunds kommun, 2014). Malmö stads övergripande målsättning för färdmedelsfördelningen är att 30 % av malmöbornas resor ska utgöras av cykel år 2030 (Malmö stad, 2016). Cykelparkeringar lyfts i fokusområdet Levande stadskärna i *LundaMaTs III* och där de kan användas som åtgärd för att locka fler besökare till stadskärnan. Att skapa attraktivare cykelparkeringar med god utformning är ett sätt att tillmötesgå cyklister samtidigt som det även gynnar andra personer som rör sig i stadskärnan (Lunds kommun, 2014). Båda kommunerna ser även att cykelparkeringar kan användas om åtgärd för att förbättra det regionala kollektivtrafiksystemet och uppmuntra till kombinationsresor (Lunds kommun, 2014; Malmö stad, 2016). I Malmö stads trafik- och mobilitetsplan presenteras cykelparkeringar som en åtgärd för att minska bilanvändandet. Gröna resplaner är ett verktyg som företag och verksamheter kan använda för att uppmuntra fler arbetstagare att till exempel cykla till arbetet. Cykling främjas genom att arbetsplatser anpassas för att tillmötesgå cyklisters behov, vilket kan betyda att de erbjuder goda parkeringsmöjligheter eller omklädningsrum. Samtidigt införs åtgärder som försämrar möjligheten att köra bil till arbetsplatsen (Malmö stad, 2016).

5.2.4 Cykelplan eller cykelprogram

Båda kommunerna presenterar cykelparkering som en utmaning eller ett åtgärdsområde i sin cykelplan respektive sitt cykelprogram (Lunds kommun, 2018a; Malmö stad, 2012). Cykelparkeringar nämns även som en åtgärd i de andra utmaningarna som presenteras i Lunds kommuns cykelplan. Utmaningen heter ”För att fler ska cykla mer” och här presenteras cykelparkeringar som en möjlig åtgärd för att öka cykelanvändningen där kommunen arbetar med kvalitetsmärkning för företag. Kvalitetsmärkningen liknar Malmö stads gröna resplaner, där ett av kraven för att få kvalitetsmärkningen är att de kan erbjuda sina arbetstagare goda parkeringsmöjligheter (Lunds kommun, 2018a).

Båda kommuner presenterar liknande förslag på åtgärder vad gäller cykelparkering. Fokus är främst på kollektivtrafiknära lägen eller i stadskärnan. Till exempel är en åtgärd som föreslås att använda bilparkeringar till cykelparkeringar på platser där det är många intressen som konkurrerar med varandra. Det är sätt att normalisera cykeln i gaturummet. Kommunerna presenterar även åtgärder som syftar till att göra cykelparkeringarna attraktiva för fler. De åtgärder som nämns i båda de kommunala dokumenten är cykelparkeringar som är anpassade efter olika typer av cyklar, erbjuda cykelparkeringar där det är möjligt att låsa fast ramen och väderskydd (Lunds kommun, 2018a; Malmö stad, 2012). Lunds kommun föreslår även att utveckla en cykelparkeringsplan för stadskärnan som syftar till att ge en överblick över de parkeringar som finns (Lunds kommun, 2018a).

5.2.5 Parkeringspolicy och parkeringsnormer

Båda kommunerna har en parkeringsnorm för cyklar. I Lund är cykelparkeringsnormen samma oavsett zon (Lunds kommun, 2018c), men Malmö stads cykelparkeringsnorm varierar beroende på vilken zon det handlar om. Zonerna som är uppdelad efter avståndet till målpunkter (Malmö stad, 2021a). Ingen av kommunerna har en cykelparkeringsnorm för parker utan de utför istället enskilda utredningar för att avgöra parkeringsbehovet (Lunds kommun, 2018c; Malmö stad, 2020b). Den baseras på andelen anställda och besökare i Malmö stad (Malmö stad, 2021a). Båda kommunerna använder mobilitetsåtgärder för att minska andelen bilparkeringar, vilket innebär att boende eller verksamma uppmuntras att välja hållbara transportsätt framför bilen. Mobilitetsåtgärder som uppmuntrar till ett ökat cykelanvändande kan till exempel vara attraktiva cykelparkeringar, cykelpool, cykelverkstad eller cykelservice (Lunds kommun, 2018c; Malmö stad, 2020b).

I Lunds kommuns parkeringsnorm presenteras olika aspekter som är viktiga att tänka på vid utformningen av cykelparkeringar. Det är samma faktorer som anses påverka cykelparkeringens attraktivitet och som presenteras i de nationella riktlinjerna (Lunds kommun, 2018c; Trafikverket & SKR, 2022b). Ett generellt krav på utformning är att cykelparkeringen ska lokaliseras inom 25 meters avstånd till målpunkten. För bostäder ställs ytterligare krav på cykelparkeringens kvalitet som till exempel att hälften av platserna ska vara väderskyddade och att det ska finnas möjlighet att låsa fast ramen

(Lunds kommun, 2018c). I Malmö stad används antingen enklare cykelställ, utmarkerade rutor där cyklarna kan parkeras eller parkeringen regleras med tidsangivelser vid korttidsparkering (Malmö stad, 2020b).

Båda kommunerna tillåter att cyklar endast får stå parkerade i 24 på allmän plats. Cyklister uppmanas i största möjliga mån till att parkera sina cyklar i cykelställ. Cyklar som är olämpligt parkerade eller som är parkerade längre än 24h kan forslas bort (Lunds kommun, 2021; Malmö stad, 2021a).

5.2.6 Kompletterande dokument som behandlar cykelparkeringar

Riktlinjer för utformning för fotgängare och cyklister är ett vägledande dokument för trafikplanerarna i Lunds kommun och dokumentet används som stöd vid utformning av gång- eller cykelbanor. Riktlinjerna har några övergripande principer för utformning av gång- och cykelnätet. En sådan princip är att det är viktigt att ha ett hela resan-perspektiv vid utformning av cykelnätet, vilket innebär att det ska vara möjligt att kombinera cykel med kollektivtrafik. Cykelparkering lyfts i principen eftersom det är avgörande faktor för att underlätta för kombinationsresor (Lunds kommun, 2018d).

Vid större målpunkter ska det vara möjligt att parkera utrymmeskrävande lådcyklar, men det framgår inte i handboken vilka de här målpunkterna är eller hur det bedöms. Behovet av cykelparkeringar avgörs genom att kommunen räknar deras kapacitet och beläggning. För att undvika framkomlighetsproblem för gående avråder handboken från att placera cykelparkeringar på gångbanor. I vissa fall placeras cykelparkeringar ut i nära anslutning till gångbanan och då blir utformningen särskilt viktig eftersom parkeringen ska vara möjlig att åtskilja för funktionsnedsatta (Lunds kommun, 2018d).

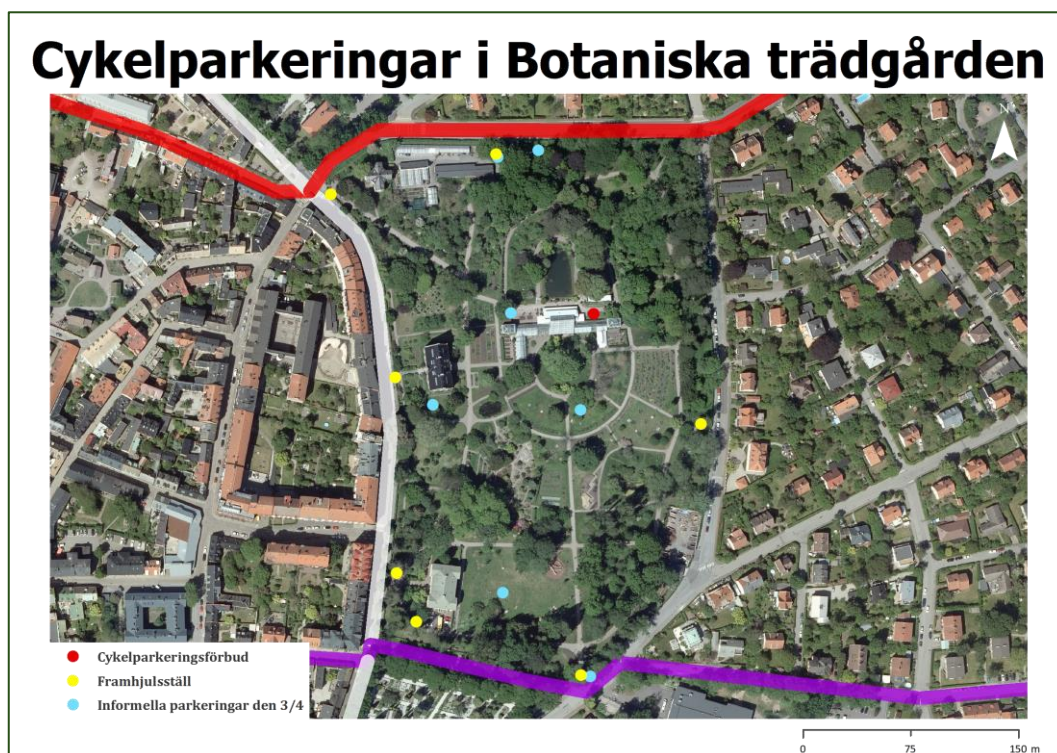
Det strategiska dokumentet *Mobilitet för Malmö – Mobilitetsåtgärder och utformning av parkering för fastighetsägare* kompletterar Malmö stads parkeringsnorm eftersom det innehåller mer detaljerad information om hur verksamheter kan införa mobilitetsåtgärder för att minska antalet bilparkeringsplatser. Här återfinns begreppsförklaringar för de olika typer av cykelställ och cyklar som finns. (Malmö stad, 2021c). De har även samlat olika kriterium som avgör ifall en cykelparkering är attraktiv, samma kriterier återfinns i VGU (Malmö stad, 2021c; Trafikverket & SKR, 2022b). I strategidokumentet lyfter de även en enkätundersökning där cyklister svarade på vilka kriterier som var viktigast för dem när de valde cykelparkering. Det viktigaste kriteriet för korta ärenden var möjligheten att låsa fast ramen, följt av närhet till målpunkt och det fanns gott om plats för cykeln (Malmö stad, 2021c).

6 CYKELPARKERINGAR I PARKER

Det här kapitlet är uppdelat i två avsnitt. I det första avsnittet presenteras det insamlade materialet från observationerna i parkerna. Det görs genom att först beskriva var cykelparkeringarna är belägna i varje exempel för att sedan presentera beläggningsgraden i parkerna samt andelen informella parkeringar. Beläggningsgraden analyseras utifrån rekommendationerna i den nederländska cykelhandboken därefter presenteras några gemensamma insikter från observationerna.

I det andra avsnittet presenteras tjänstepersonernas perspektiv på cykelparkeringar, vilket görs genom att analysera syftet med cykelparkeringar, synen på parken som en målpunkt för cyklister och cykelparkeringarnas attraktivitet utifrån olika begrepp från bakgrunden och litteraturstudien. Tjänstepersonernas perspektiv kompletteras även med material från dokumentstudien.

6.1 Observationer i parkerna



Figur 8. Kartan visar var cykellederna och cykelparkeringarna är belägna i Botaniska trädgården. Kartdata: GSD-Terrängkartan, Ortofoto RGBI © Lantmäteriet & Lunds kommun. Illustration: Carin Anderson, 2022.

Botaniska trädgården i Lund har sex olika entréer och det råder cykelförbud i hela parken, vilket är tydligt utmarkerat med skyltar vid varje entré. Ett staket löper runt parken och det två cykelleder går längs med parkens norra respektive södra del. Cykelparkeringarna är lokaliserade vid varje entré och det saknas formell parkering i

själva parken (se figur 8). Det råder cykelparkeringsförbud kring den östra delen om växthuset där det även finns ett café. Vid den första observationen skedde det inga informella parkeringar och belägningsgraden på de formella parkeringarna var låg (se tabell 2). Informella parkeringar förekom vid den andra observationen och några av cyklarna var parkerade nära de formella parkeringarna. De andra cyklarna var parkerade nära andra målpunkter i parken som till exempel vid caféet och några av de picknickbord som fanns utplacerade.



Figur 9. Kartan visar hur cykelvägarna och cykellederna planerats anslutning till samt var cykelparkeringarna finns i Stadsparken. Kartdata: GSD-Terrängkartan, Ortofoto RGBI © Lantmäteriet & Lunds kommun. Illustration: Carin Anderson, 2022.

Det råder cykelförbud i hela Stadsparken och cykelparkeringarna är huvudsakligen utplacerade i anslutning till någon av entréerna i parken. De övriga cykelparkeringarna är lokaliserade utanför Katedralskolans lokaler i östra delen av parken och vid Mejeriet i den södra delen. Det finns även bilparkeringar längs med Gyllenkroks allé som ligger i anslutning till parkens östra del samt vid ett parkeringsgarage som är avsedd för besökare till arenan som ligger på andra sidan vägen (se figur 9). Två cykelleder ligger i anslutning till de västra och östra delarna av parken. Informella parkeringar förekom vid båda observationerna, men det var mer vanligt förekommande vid den andra observationen (se tabell 2 & tabell 3). Under den andra observationen var informella parkeringar lika vanliga som formella parkeringar. Flest informella parkeringar skedde i närheten av lekplatsen och vid skateparken. Cykelparkeringen vid skateparken saknade hållare som höll fast hjulen. Det innebär i praktiken att det inte är möjligt för cyklister att använda cykelparkeringen som det är tänkt, vilket innebär att cyklister måste parkera informellt. Trots att det finns flera cykelparkeringar i närheten av lekplatsen parkerade flera personer sin cykel informellt. Det visar på att de informella

parkeringar anses vara mer attraktiva än de parkeringar som finns i parken. Flera av de informella parkeringarna visar även cyklisternas målpunkt i parken eftersom ägarna ofta parkerade sin cykel under uppsikt vid exempelvis grönytor och grusplanen nära fontänen.



Figur 10. Visar var cykelparkeringarna är belägna i Kungsparken, Slottsparken & Slottsträdgården och vilka cykelleder samt cykelvägar som ligger i anslutning till parken. Kartdata: GSD-Terrängkartan, Ortofoto RGBI © Lantmäteriet, Malmö Stad. Illustration: Carin Andersson, 2022.

Cykelparkeringarna är främst utplacerade vid målpunkter i Kungsparken, Slottsparken och Slottsträdgården. Kungsparken är det tydligaste exemplet där det enbart finns cykelparkeringar vid kasinot. Stadsbiblioteket i den sydöstra delen av parken är belägen vid en av entréerna. Utanför biblioteket finns det flera cykelparkeringar och de är de enda som ligger i anslutning till en entré till parken. Cykelparkeringen som ligger vid Mölleplatsen mellan Slottsparken och Slottsträdgården kan även anses ligga i anslutning till en entré samtidigt är det osäkert om det uppfattas så av allmänheten eftersom parkernas gränser inte är särskilt tydliga när man är där. De flesta cykelparkeringsplatser fanns vid Stadsbiblioteket (se bilaga 2 & bilaga 3) där det även är möjligt att parkera olika typer av cyklar eftersom det finns ramlåsbara ställ. Cykeltrafik är tillåten i vissa delar av parken och den orangea cykellinjen går igenom den sydvästra delen av Slottsparken (se figur 10). Det finns bilparkeringar vid kasinot och vid Stadsbiblioteket, det är även möjligt att parkera bilen längs Kung Oscars väg. Det är även möjligt att ta sig till parkerna med kollektivtrafik, det finns till exempel en busshållplats vid Stadsbiblioteket. Informella parkeringar förekom under båda observationerna, men var vanligare vid den andra observationen (se tabell 2 & tabell 3). Det vanligaste var att cyklisterna parkerade sina cyklar i närheten av bänkar eller andra sittplatser. Några få av de informella parkeringarna skedde där det fanns formell

parkering i närheten. Informella parkeringar skedde vid entrén till lekplatsen i närheten av Stadsbiblioteket trots att det fanns en cykelparkering till höger om den.



Figur 11. Kartan visar de cykelleder som ansluter till Pildammsparken och var cykelparkeringarna är belägna. Kartdata: GSD-Terrängkartan, Ortofoto RGBI © Lantmäteriet, Malmö Stad. Illustration: Carin Andersson, 2022.

I Pildammsparken finns det cykelleder runt parken förutom i den västra delen av parken (se figur 11). Den blå cykelleden går genom parken längs den Baltiska vägen där det även är möjligt att parkera bilen och det finns en bilparkering mitt i parken. De flesta av cykelparkeringarna är placerade i parkens utkant, vid olika entréer med undantag för den cykelparkering som ligger vid Margaretapaviljongen nära bilparkeringen. Några cykelparkeringar är placerade nära målpunkter, det gäller särskilt de som ligger vid lekplatserna och boulebanan. Informella parkeringar var lika vanliga under båda observationerna och utgjorde ungefär hälften av de parkerade cyklarna i parken (se tabell 2 & tabell 3). Det kan vara en indikation på cykelparkeringarna inte är lokaliserade vid vad cyklisterna upplever är målpunkter. Samtidigt hände det att cyklisterna parkerade informellt trots att det fanns cykelparkeringar i närheten. De tydligaste exemplen är vid boulebanan och lekplatsen i den nordöstra delen av parken där flera personer ställde cykeln bredvid boulebanan istället för i cykelstället som låg en liten bit bort eller inne på lekplatsen istället för i cykelställen utanför.

6.1.1 Insikter från observationerna i parkerna

När cykelparkeringar har en lägre beläggingsgrad än 50 % indikerar det att cykelparkeringen har en överkapacitet. Rekommendationen är att minska antalet cykelparkeringar och att i så fall börja med de som har lägst kvalitet (Groot, 2007). Resultatet från de två observationerna visar att beläggingsgraden (se tabell 2 och tabell

3, mer detaljerade tabeller återfinns i bilaga 2 och bilaga 3) i parkerna generellt var låg därmed är parkeringsbehovet inte så stort som förväntat i parkerna. När beläggingsgraden är mellan 50 % och 80 % rekommenderar handboken att cykelparkeringarna ska lämnas utan att någon åtgärd genomförs (Groot, 2007). Observationerna visar därmed att besöksfrekvensen antingen stämmer med kommunernas förväntningar eller att den är lägre än den som kommunerna planerat för. Det finns dock några undantag där den andra observationen i Botaniska trädgården visade en överkapacitet vid hälften av cykelställen samtidigt som de andra cykelställen hade en låg beläggingsgrad (SKL & Trafikverket, 2010; Groot, 2007). Enligt handboken visar det på att några cykelparkeringar är mer populära än andra och en policyåtgärd som rekommenderas är att omfördela cykelparkeringarnas kapacitet för att tillmötesgå cyklisterna (Groot, 2007).

Tabell 2. Resultat från observationerna som genomfördes den 17/2 och 18/2

Park	Kapacitet (antal cpl)	Total beläggingsgrad	Genomsnittlig beläggingsgrad	Andel informella parkeringar
Botaniska trädgården	72	18%	46%	0%
Stadsparken	312	10%	19%	11%
Pildammsparken	81	12%	22%	58%
Kungsparken	35	57%	60%	9%
Slottsparken	455	20%	29%	5%
Slottsträdgården	73	0%	0%	-

Nästan alla cykelparkeringar består av framhjulstätt som är vanligast vid korttidsparkering. Några av de viktigaste faktorerna för att skapa en attraktiv cykelparkering är att cykelparkeringarna lokaliseras nära målpunkten, vilket är särskilt viktigt vid korttidsparkeringar (van der Spek & Scheltema, 2015; Arbis, et al., 2016), men samtidigt visar den andra observationen att informella parkeringar är ett vanligt förekommande fenomen särskilt i Stadsparken i Lund och i Pildammsparken i Malmö. Det skulle kunna innebära att det saknas parkeringar vid de platser som cyklisterna upplever är målpunkter (van der Spek & Scheltema, 2015).

Litteraturstudien visar att informationen kring informella parkeringar är begränsad och de nämns ofta i sammanhang där det ses som ett problem. Till exempel nämns de i stadskärnan där det kan skapa framkomlighetsproblem för andra trafikanter eller som ett exempel när kommunen inte lyckats skapa en tillräckligt attraktiv cykelparkering (van der Spek & Scheltema, 2015; Molin & Maat, 2015; Heinen & Buehler, 2019). Det saknas därmed andra förklaringar till varför cyklister väljer att parkera informellt förutom att de antingen föredrar att parkera så nära sin målpunkt som möjligt eller att det saknas en parkering vid deras målpunkt. De informella parkeringarna i parkerna är svårtolkade eftersom det skulle kunna finnas fler anledningar till att cyklisterna parkerar informellt. Några vetenskapliga studier har undersökt olika parkeringsstrategier som cyklister använder för att minska stöldrisken, men ingen av dem nämner informell parkering som strategi (Aldred & Jungnickel, 2013; Larsen,

2017). En strategi för att minska stöldrisken vid formella cykelparkeringar är att de utplacerade på ett sådant sätt som gör att det blir en naturlig övervakning, vilket innebär att parkeringen är synlig för förbipasserande och de som befinner sig i närheten (Arbis, et al., 2016). Observationerna visar att de informella parkeringarna i parkerna erbjuder ägaren att ha uppsikt över sin cykel på ett liknande sätt som vid de formella parkeringarna. Till skillnad från de typiska målpunkter som undersökts i den vetenskapliga litteraturen behöver inte cyklisterna lämna cykeln eftersom anledningen till att de parkerar inte beror på att de ska byta transportmedel eller för att de ska uträtta ärende i närheten. Parken synliggör därmed målpunktens påverkan på cyklisters parkeringsbeteende.

Tabell 3. Resultat från observationerna som genomfördes den 2/4 och 3/4

Park	Kapacitet (antal cpl)	Total beläggingsgrad	Genomsnittlig beläggingsgrad	Andel informella parkeringar
Botaniska trädgården	72	39%	96%	20%
Stadsparken	312	13%	14%	58%
Pildammsparken	81	14%	12%	58%
Kungsparken	35	46%	46%	27%
Slottsparken	455	15%	22%	10%
Slottsträdgården	73	18%	18%	35%

Informella parkeringarna förekom i närheten av lekplatserna i samtliga parker (se figur 8, figur 10 och figur 11) trots att det finns cykelparkeringar som ligger precis i anslutning till dem. De informella parkeringarna visar därmed att bekvämlighet är en faktor som påverkar hur cyklisterna väljer att parkera, något som även lyfts fram i litteraturen (se Heinen & Buehler, 2019). En iakttagelse som gjordes under observationerna var att de cyklister som parkerade informellt ofta gjorde det avsides, vilket gjorde att parkeringarna inte upplevdes skapa de framkomlighetsproblem som beskrivs i litteraturen. Det var sällan som cyklarna stod i vägen för någon och det antyder att det finns en medvetenhet från cyklisternas sida om hur de informella parkeringarna kan uppfattas av andra. Cykelparkeringarna upplevdes inte heller ge ett stökigt intryck, men det är samtidigt en svår aspekt att bedöma objektivt.

6.2 Tjänstepersonernas perspektiv på cykelparkeringar

Det här avsnittet presenterar analysen av det insamlade intervjumaterialet från tjänstepersonerna. Analysen har strukturerats utifrån olika teman som identifierats i litteraturstudien och presenteras som underrubriker i avsnittet nedan. Intervjumaterialet presenteras löpande tillsammans med tidigare forskning, dokumentstudie och analys.

6.2.1 Syftet med cykelparkeringar

Under intervjuerna med trafikplanerarna framkom flera anledningar till att arbeta med cykelparkeringar. Den främsta anledningen var att det sågs som ett sätt att främja cykelanvändningen och intervjuperson 4 menar att cykelparkeringar bidrar på flera sätt:

”Det är också att vi vill uppnå våra mål, 30 % andel till 2030 det är inte bara att vi vill bygga fler cykelbanor utan vi vill även bygga upp resten av infrastrukturen kring cykeln, därför vill vi tillmötesgå alla cyklister för att komma upp i de siffrorna. Då är ju cykelparkeringar en viktig del och det är också en trygghet för cyklisten att kunna veta att det finns en cykelparkering, men även att jag kan ställa min cykel och veta att den är kvar där. Så den aspekten är viktig för cyklister att ha med och också för oss att vi känner att vi kan bidra med det och då ökar också cyklingen och då kommer vi närmare vårt mål.” (Intervjuperson 4).

Trygghetsaspekten var något som lyftes av alla trafikplanerare och litteraturstudien visar att stöldrisk är den främsta barriären kopplat till cykelparkeringar som påverkar cykelanvändningen negativt (Larsen, 2017; Rietveld & Daniel, 2004). Aldred och Jungnickel (2013) visar i sin studie att avsaknad av cykelparkeringar avskräcker personer från att cykla samtidigt som det även visar att cykeln är marginaliserad i stadsrummet eftersom cykeln inte tillåts att ta plats. Intervjuperson 4 och 5 menar att målet med arbetet med cykelparkeringar är att det ska vara en självklarhet för cyklister att det finns en cykelparkering vid deras destination. De drar paralleller till hur bilplaneringen sett ut och att det ska vara lika naturligt att det finns en cykelparkering som det tidigare har varit att det funnits en bilparkering (Intervjuperson 4; Intervjuperson 5). Trygghetsaspekten handlar därmed inte bara om att minska stöldriskerna utan också om att normalisera cykelns plats i stadsrummet.

Cykelparkeringarnas utformning kan även användas för att normalisera cykelns plats i stadsrummet. Cykelparkeringar som är utformade som bilsilhuetter är ett sätt att ändra tilldelningen av gaturummet till fördel för cykeln och på bekostnad av bilen och är en åtgärd som båda kommunerna lyfter fram i sina policydokument (Lunds kommun, 2018a; Malmö stad, 2012). Det är ett sätt att uppmärksamma hur mycket plats bilen tar i förhållande till cykeln resonerar intervjuperson 4. Bilsilhuetten är därmed ett verktyg för att normalisera cykeln som ett transportsätt och belyser de maktförhållanden som existerar i gatumiljön (Koglin & Rye, 2014). Verktöget synliggör hur gaturummet fördelas mellan de olika transportsätten och används för att förändra tilldelningen av gaturummet på bekostnad av bilen (Koglin & Rye, 2014; Petzer, et al., 2021).

Cykelparkeringar är även viktiga för att möta ett behov och lyfts fram i litteraturen som en förutsättning för att det ska vara möjligt att cykla (van der Spek & Scheltema, 2015; Larsen, 2017; Heinen & Buehler, 2019). Trafikplanerarna framhåller även att cykelparkeringarna möter ett behov på flera olika sätt:

”[...] att det liksom blir organiserat var man ställer sina cyklar. Vi ser ju det på många platser, eller på platser där det önskas cykelparkering ibland och där också vi har identifierat ett behov av att finns det inte cykelparkering där så ställer man sin cykel lite antingen där den får plats eller man hittar andra sätt att låsa fast sin cykel i såhär trädställningar till exempel, eller bänkar eller lyktstolpar, så dels att det liksom blir organiserat och att det inte blockerar tillgängligheten för gående till exempel [...]” (Intervjuperson 5).

Cykelparkeringarnas mest grundläggande funktion är därmed att de kan användas som verktyg för att organisera hur och var cyklisterna parkerar. Det ses även som ett sätt att samla cyklarna, vilket framförallt underlättar framkomligheten för andra trafikanter (Intervjuperson 1). Det är en faktor som även poängteras i litteraturen, särskilt i dokumentstudien när cykelparkeringens utformning diskuteras (van der Spek & Scheltema, 2015; Trafikverket & SKR, 2022a; Lunds kommun, 2018d; Malmö stad, 2021c). Cykelparkeringarna syftar därmed till att möta andra trafikanters behov och inte enbart cyklisternas.

Litteratur- och framförallt dokumentstudien visar att cykelparkeringar är viktiga ur två olika avseenden. Cykelparkeringar ses antingen som ett sätt främja cykelanvändningen, där cykelparkeringarnas utformning påverkar den generella kostnaden för att cykla (se figur 2). Det kan även ses som ett sätt att tillmötesgå de cyklister som redan cyklar och cykelparkeringar möter därmed det behov som finns (van der Spek & Scheltema, 2015). Trafikplanernas resonemang om vad kommunerna vill uppnå med att arbeta med cykelparkeringar och varför de är viktiga ger en mer nyanserad bild. Argumenten som trafikplanerna lyfter fram går att koppla till Cresswells (2010) teori om mobilitetsdimensioner och Koglin & Ryes (2014) teoretiska ramverk för cykelplanering. Trafikplanernas svar visar att cykelparkeringarnas syfte och varför de är viktiga kan kopplas till samtliga mobilitetsdimensioner. Representation eller den tredje principen i Koglin & Ryes (2014) ramverk är det som trafikplanerna återkommer till i sina intervjuer. Cykelparkeringarna bidrar till att normalisera cykling och är en del av att skapa en cykelkultur i städerna. Larsen (2017) för liknande resonemang som trafikplanerna i sin artikel och menar att hur cykelvänlig stad är inte enbart avgörs av mängden cyklister eller kvaliteten på cykelbanorna utan det behövs en helhetssyn där alla aspekter som påverkar cykling måste uppmärksammas i planeringen. Den första och tredje dimensionen av mobilitet, förflyttning och praktiken, handlar därför om hur man kan underlätta för cyklister genom att dels studera mellan vilka målpunkter som cyklisterna vill röra sig, dels genom att vara medveten om hur de faktiskt rör sig i praktiken. Den andra dimensionen av mobilitet kan därmed kopplas till kommunens övergripande mål att öka cykelanvändningen medan de två andra dimensionerna handlar om att möta behoven som finns bland cyklister och är viktiga för att möta de övergripande målen.

6.2.2 Synen på parkerna som målpunkt för cyklister

Lokaliseringen av cykelparkeringar är en central aspekt som lyfts upp i litteraturen eftersom det finns studier som visar att närheten till cykelparkeringar kan vara viktig

för cykelanvändningen. Bekvämlighet är viktigt för cyklister och cykelparkeringar som har ett kort avstånd till den faktiska målpunkten och som är lätta att parkera har en positiv effekt på cykelanvändningen. Samtidigt saknas det en tydlig definition av målpunkt i den vetenskapliga litteraturen (Heinen & Buehler, 2019). Målpunkter som begrepp definieras inte heller i några av de nationella eller kommunala dokumenten. Istället för att definiera vad en målpunkt är ges exempel på vad målpunkter kan vara i GCM-handboken och i kommunernas parkeringspolicy eller parkeringsnorm (SKL & Trafikverket, 2010; Lunds kommun, 2018c; Malmö stad, 2020b). Parkeringsbehovet och om det finns plats är de två faktorer som avgör var cykelparkeringarna placeras ut enligt trafikplanerna i båda kommunerna (Intervjuperson 1; Intervjuperson 4; Intervjuperson 5). Intervjuperson 5 framhåller att det finns en stor variation av målpunkter och när trafikplanerna beskrev kommunernas strategiska arbete med cykelparkeringar gav de flera exempel på vad en målpunkt kunde vara. De exempel som nämndes var större målpunkter som hållplatser, större kollektivtrafiknoder, större arbetsplatser som sjukhuset och olika kluster av allmänna målpunkter som butiker, restauranger och andra verksamheter (Intervjuperson 1; Intervjuperson 4; Intervjuperson 5). Heinen och Buehler (2019) reflekterar i sin studie över att cykelparkeringar förekommer i alla olika typer av miljöer och för alla typer av ärenden. Det innebär att det är svårt att definiera vad en målpunkt är, men utifrån trafikplanernas beskrivning av det övergripande arbetet med cykelparkeringar och dokumentstudien kan det förstås som en plats som är en destination för cyklister.

Då det saknas en tydlig definition av målpunkt blir kommunernas syn på parker som målpunkt avgörande för var cykelparkeringarna lokaliseras. Dokumentstudien visar att parker sällan beskrivs som en målpunkt i de kommunala dokumenten som behandlar cykelplanering. Det beskrivs inte som målpunkt Lunds kommuns författningar och nämns enbart i Malmö stads parkeringspolicy. Det framgår därför inte hur kommunerna ser på parker som målpunkt i deras kommunala planer och dokument samtidigt som parkerna ska vara en grön mötespunkt i städerna enligt båda kommunernas grönplaner eller grönprogram (Malmö stad, 2003; Lunds kommun, 2020). Parker används för många olika syften och flera vetenskapliga studier har undersökt och mätt tillgängligheten till parker på flera olika sätt (Svendsen, et al., 2016; Jalkanen, et al., 2020; Biernacka & Kronenberg, 2018). Det innebär att parken inte nödvändigtvis ses som en helhet eller som en målpunkt av parkens besökare utan det är möjligt att de uppfattar att parken innehåller flera olika typer av målpunkter.

Under intervjuerna resonerade och reflekterade tjänstepersonerna kring hur kommunerna förhöll sig till parker som en målpunkt för cyklister. Intervjuperson 1 framhöll att ”Parken är målpunkten. När du kommit till gränsen då har du kommit till parken.” Intervjuperson 2 menade att det var viktigast att prioritera framkomligheten för gående i parken och att tanken är cyklisterna ska leda sin cykel genom parken. Då det råder cykelförbud i Stadsparken i Lund menade tjänstepersonerna att det inte var möjligt att placera ut cykelparkeringar vid målpunkter i parken (Intervjuperson 1; Intervjuperson 2; Intervjuperson 3) och intervjuperson 3 framhöll att gående är den tänkta målgruppen i parker vilket gör att cykling i parken inte är önskvärt.

Intervjuperson 5 och 6 berättar att det inte finns något uttalat cykelförbud i de undersökta parkerna i Malmö. Intervjuperson 5 framhöll även att det är parkens utformning som styr om det är tillåtet att cykla eller inte. Det bara är tillåtet att cykla på asfalterade gångar därmed använder de sig av omvänd skyltning. Parken kan ses både som en målpunkt och som att den innehåller delmål, men intervjuperson 5 framhöll att parken ändå ska ses som huvudmålpunkten.

Tjänstepersoner från båda kommunerna belyste att genomfartstrafiken med cykel var ett problem i parkerna eftersom det skapade en otrygghet bland de gående (Intervjuperson 1; Intervjuperson 2; Intervjuperson 3; Intervjuperson 6; Intervjuperson 7). Flera studier visar att det lätt kan uppstå konflikter mellan gående och cyklister när de behandlas som ett trafikslag (Barr, et al., 2021; Lanza, et al., 2022; Delaney, et al., 2016) och vad gäller parker rekommenderar Santos et al. (2016) att parkerna utformas på sätt som signalerar vem som är den avsedda användaren. Dokumentstudien visar även att både de nationella riktlinjerna och kommunerna rekommenderar att cykelparkeringarna placeras ut på ett sätt som inte inskränker på de gåendes framkomlighet. Tjänstepersonerna i Lund menar därför att cykelparkeringarnas lokalisering i parken är ett sätt att signalera för vem parken är avsedd för (Intervjuperson 1; Intervjuperson 2; Intervjuperson 3). I praktiken innebär det att cykelparkeringarna inte placeras ut i Stadsparken utan vid entréerna till parken. Intervjuperson 3 utvecklar resonemanget kring cykelparkeringarnas lokalisering genom att säga:

”Det är ju ett dilemma när man ska nå en miljö där man faktiskt inte får lov att ta med sig cykeln och vi kan ju inte anlägga några cykelparkeringar i parken eftersom vi inte vill ha dit dem där på det viset. Jag tror också liksom då att om man sätter upp en cykelparkering, då är det ju legaliserat och då tror jag att det ökar.” (Intervjuperson 3).

Slottsträdgården exemplifierar en liknande problematik kopplat till cykelparkeringarnas lokalisering i parken och tjänstepersonerna i Malmö för liknande resonemang som tjänstepersonerna i Lund. En ökad besöksfrekvens de senaste åren har lett till att fler personer cyklar till Slottsträdgården, vilket i sin tur har lett till att parkeringsbehovet ökat (Intervjuperson 6). Intervjuperson 6 berättade att bristen på cykelparkeringar orsakade stora framkomlighetsproblem både för de som arbetade och besökte Slottsträdgården. Målet med cykelparkeringarnas lokalisering var därmed att placera ut dem på ett sådant sätt att det förhindrade cyklister från att cykla in i parken samtidigt som det var viktigt att de inte skapade framkomlighetsproblem (Intervjuperson 5). Lokaliseringen av cykelparkeringarna avgjordes framförallt av:

”Jo, jag tänkte på var cyklarna skulle vara minst i vägen för besökare och oss som arbetar i trädgården, men samtidigt i anslutning till entréerna för att cyklister inte skulle bara ställa cykeln var som helst. [...] Det måste vara enkelt att följa reglerna är något jag brukar säga” (Intervjuperson 6).

Det saknas studier om hur cykelparkeringar påverkar människors uppfattning om hur en plats är tänkt att användas, men tjänstepersonernas resonemang går att koppla till Cresswells (2010) teori om mobilitetsdimensioner. Cykelparkeringarna och deras lokalisering påverkas av synen på mobilitet i parkerna där kommunerna strävar efter att inte normalisera cyklingen i parkerna. Cykelparkeringarna används som ett sätt markera för vem parken är avsedd för och som ett sätt att uppmuntra besökarna till att gå istället.

6.2.3 Cykelparkeringarnas attraktivitet

Under intervjuerna med tjänstepersonerna uttryckte flera av dem en osäkerhet kring cykelparkeringarnas attraktivitet i förhållande till de informella parkeringarna. Båda kommunerna har en checklista på vad som utgör en attraktiv cykelparkering som stämmer överens med både vad som anges i de nationella riktlinjerna samt i den vetenskapliga litteraturen (Lunds kommun, 2018c; Malmö stad, 2021c; Trafikverket & SKR, 2022b; van der Spek & Scheltema, 2015; Heinen & Buehler, 2019). Intervjuperson 5 framhåller att det inte alltid är möjligt att uppnå alla krav på checklistan och menar att en utmaning som de står inför handlar om att prioritera mellan olika intressen i stadsrummet:

”[...] vi har väl resonerat såhär ibland att om vi, desto bättre cykelparkering som vi kan erbjuda, om vi till exempel erbjuder cykelparkering under tak då kanske folk kan tänka sig, och att man kan låsa fast sin cykelram i den, då kanske folk kan tänka sig att gå lite längre sträcka, men det beror ju även på vilken typ av ärende man har [...]”.
(Intervjuperson 5).

Det visar på att checklistan för vad som utgör en attraktiv cykelparkering inte enbart behandlar aspekter som får fler att vilja cykla utan att vissa aspekter som till exempel väderskydd eller typ av cykelställ kan vara ett sätt att tillmötesgå cyklister. Det kan även ses som ett sätt att förhindra att cyklister parkerar informellt. Larsen (2017) visar i sin studie att dyrare cyklar oftare var fastlåsta i gatumöblering eftersom det saknades säkra cykelparkeringar där det fanns en möjlighet att låsa fast cykelramen. Cykelstöld är en av de barriärer som påverkar cykelanvändningen negativt och säkra cykelparkeringar är den aspekt på checklistan som har tydligast koppling till en positiv cykelanvändning (Hunt & Abraham, 2007). Samtidigt visar både Larsen (2017) och Aldred och Jungnickel (2013) att cyklister även använder sig av andra strategier för att minska stöldrisken. Syftet med att skapa en attraktiv cykelparkering handlar även om att skapa en cykelinfrastruktur som cyklister vill använda, men avsaknaden av cykelparkeringar behöver inte vara aspekt som förhindrar människor från att cykla. Flera av de aspekter som anses vara viktiga för att skapa en attraktiv cykelparkering handlar därför om att öka användningen av cykelparkeringen för att motverka de informella parkeringarna som ofta anses vara problematiska (van der Spek & Scheltema, 2015; Arbis, et al., 2016).

Checklistan visar att det är flera aspekter som påverkar cyklisters parkeringsbeteende, något som även visas i litteraturen (Aldred & Jungnickel, 2013; Molin & Maat, 2015;

Hunt & Abraham, 2007). Cyklister är en heterogen användargrupp, vilket innebär att cyklisters preferenser vad gäller cykelparkeringar också skiljer sig åt (Damant-Sirois, et al., 2014; Frabroni, et al., 2021; Heinen & Handy, 2012; Larsen, 2017). De olika tjänstepersonerna såg därmed både fördelar och nackdelar med informella parkeringar i parker. Intervjuperson 4 framförde att cykelparkeringar är en förutsättning för att cyklister ska kunna byta transportsätt något som även påpekas i litteraturen (Larsen, 2017). En stor fördel med de formella cykelparkeringarna är därför att cyklister inte behöver ta med sig cykeln in i parken och slipper ha uppsikt över den eller tänka på var de ska parkera någonstans (Intervjuperson 4). Intervjuperson 1 menar att cykelns stora fördel jämfört med andra transportsätt är att det oftast är möjligt att cykla direkt till målpunkten samtidigt som de informella parkeringarna gör det möjligt att parkera cykeln under uppsikt. Intervjuperson 1 utvecklar vidare genom att säga:

”Att de ställer cykeln utanför cykelställen, det är okej så länge det inte förstör för övriga trafikanter. Vi har några platser i Lund där du inte får ställa cyklarna utanför cykelställen för då räknas det som felparkerade fordon. [...] För att om de parkerar utanför cykelställen då försämrar framkomligheten och det är ont om plats där, där är det ett stort problem, men om de skulle parkera utanför cykelställen jag vet inte, i, låt oss säga i Stadsparken, det är så stora ytor där så det är nog inte ett problem så.” (Intervjuperson 1).

Intervjuperson 2 och 7 framhåller även att det blir en svår gränsdragning för var cykelställen ska placeras ut i parken för att öka användningen av dem utan det är viktigare att uppmuntra cyklister att använda de cykelparkeringar som finns. Det är ett medvetet val att placera ut cykelparkeringarna vid entréerna och att om det förekommer informella parkeringar vid enstaka platser utgör det inte ett problem (Intervjuperson 2). Intervjuperson 3 och 7 upplever inte att de informella parkeringarna förekommer särskilt ofta utan att det snarare är genomfartstrafiken med cykel som är ett problem. De flesta intervjupersonerna resonerade att de informella parkeringarna i många fall kunde anses vara mer attraktiva än de formella parkeringarna, men några intervjupersoner ansåg det var ett oönskat beteende (Intervjuperson 3; Intervjuperson 5; Intervjuperson 6). Intervjuperson 6 menade att de informella parkeringarna berodde på att cyklisterna inte vågar lämna sin cykel utom synhåll eller att de inte går vidare till nästa cykelparkering om den första är full. Intervjuperson 3 menar att det även kan finnas andra praktiska skäl som gör att de informella parkeringarna är mer attraktiva, till exempel kan det vara enklare om man har barn med sig att ta med sig cykeln till sin målpunkt. Några intervjupersoner föreslog ramlåsbara ställ som ett sätt att göra de formella parkeringarna mer attraktiva och som ett sätt att motverka informella parkeringar (Intervjuperson 6; Intervjuperson 5). Fördelen med de ramlåsbara ställen är att det går att låsa fast cykeln på ett säkrare sätt (Napper, 2020; Larsen, 2017) och enkätundersökningen som Malmö stad genomförde visade på att stöldsäkerheten var den viktigaste faktorn för cyklister när valde cykelställ (Malmö stad, 2021c). Det är få studier som undersöker informella parkeringar, vilket gör att de är svårtolkade (Heinen & Buehler, 2019). Det är därmed

inte säkert att ramlåsbara ställ hade minskat antalet informella parkeringar i parkerna eftersom de kan bero på många olika faktorer.

7 DISKUSSION

I det här kapitlet diskuteras den insamlade empirin utifrån arbetets fyra frågeställningar. Diskussionen utgår från ett övergripande perspektiv där den insamlade empirin ställs mot tidigare forskning och bakgrunden för arbetet. Sedan följer en diskussion med koppling till syftet med arbetet som behandlar frågan om cykelparkeringar kan användas för att stärka den hållbara mobiliteten i städer. Kapitlet avslutas med en metoddiskussion som innehåller reflektioner över arbetsprocessen och hur det kan ha påverkat resultatet.

7.1 Målpunktens betydelse

Tidigare forskning visar att det finns kunskapsluckor om cykelparkeringar, det finns till exempel inget tydligt svar på hur viktiga cykelparkeringar är för cykelanvändningen eller för val av transportmedel. De målpunkter som har undersökts har främst haft koppling till kollektivtrafik eller stadskärnan, men det är få vetenskapliga studier som undersöker cykelparkeringar vid målpunkter som kopplas till rekreation (Heinen & Buehler, 2019). Dokumentstudien visar att även de undersökta kommunerna fokuserar på målpunkter som kan kopplas till vardagsresor som till exempel kollektivtrafik, arbetsplatser, skolor och andra typer av verksamheter. Trafikplanerarna från båda kommunerna menade att arbetet med cykelparkeringar i offentliga miljöer till stor del styrdes av var det ansågs göra störst nytta eller kom flest personer till gagn (Intervjuperson 1: Intervjuperson 4). De här platserna identifieras genom att studera parkeringsbehovet, vilket även rekommenderas av både den nederländska cykelhandboken och vetenskapliga studier (Groot, 2007; van der Spek & Scheltema, 2015; Arbis, et al., 2016).

Det kan ses som problematiskt eftersom det innebär att de informella parkeringarna måste skapa problem för att det ska uppmärksammas och åtgärdas av trafikplanerarna trots att både intervjupersonerna och den vetenskapliga litteraturen identifierar bristen på cykelparkeringar som en barriär som hindrar människor från att cykla (Rietveld & Daniel, 2004; Larsen, 2017; Aldred & Jungnickel, 2013). Risken är att personerna väljer att resa med andra transportsätt (Rietveld & Daniel, 2004; Heinen & Buehler, 2019). Samtidigt framgår det inte i litteraturen hur parkeringsbehovet bedöms förutom att studera det befintliga parkeringsbehovet eller de informella parkeringarna (Groot, 2007; van der Spek & Scheltema, 2015; Arbis, et al., 2016). Det innebär att planeringen utgår från att planera cykelparkeringar utifrån nuvarande cyklisters behov medan litteraturen identifierar behovet av att vara förutseende för att locka fler till att cykla. Det är även möjligt att det saknas cykelparkeringar vid destinationer som personer önskar att nå med cykel eftersom det saknas cykelparkeringar där. Personers resval påverkas av flera olika faktorer (se figur 2) och cyklister är heterogen grupp där deras parkeringspreferenser också skiljer sig åt beroende på flera olika faktorer (Hunt &

Abraham, 2007; Molin & Maat, 2015; Larsen, 2017). Det behövs därför mer kunskap om hur cykelparkeringar påverkar människors resval, speciellt med avseende på andra typer av målpunkter än de som vanligtvis studerats i den vetenskapliga litteraturen.

Kommunernas parkeringsnorm eller parkeringspolicy visar också att det finns en skillnad mellan hur kommunerna arbetar med olika målpunkter som till exempel verksamheter och skolor där det finns ett angivet antal för hur många cykelparkeringsplatser som ska finnas medan det saknas angivelser för målpunkter som kopplas till rekreation (Lunds kommun, 2018c; Malmö stad, 2020b). Cykelparkeringsbehovet bedöms genom att särskilda utredningar genomförs, men det framgår inte speciellt tydligt hur dessa utredningar genomförs. Den vetenskapliga litteraturen saknar också specifika rekommendationer för vad som är viktigt för cyklisterna vid den här typen av målpunkter, men flera studier visar på att cykelparkeringen bör vara bekväm och säker för att den ska användas (Heinen & Buehler, 2019; Villwock-Witte, et al., 2012). I praktiken innebär det att kommunerna förhåller sig till checklistan för att skapa en attraktiv cykelparkering i den utsträckning som det är möjligt. Trafikplanerna framhåller att det är flera faktorer som påverkar hur en cykelparkering utformas, men typen av målpunkt och målpunktens omgivning skapar förutsättningarna för hur den kan se ut (Intervjuperson 1; Intervjuperson 4; Intervjuperson 5). Det visar att syftet med cykelparkeringarna ofta är samma, att tillmötesgå cyklisterna och i slutändan att främja cykelanvändning, men målpunkten spelar stor roll för vilka förutsättningar det finns för att tillmötesgå cyklisterna jämfört med andra trafikanter.

7.2 Prioriteras gående medan cyklisterna hanteras?

Litteraturgenomgången har visat att det finns få vetenskapliga studier som undersöker hur kommuner eller städer planerar mobilitetsflöden i parker (Moseley, et al., 2013). Det finns några studier som visar på att det förekommer konflikter mellan olika användargrupper och att det är viktigt att utformningen av parkmiljön tydliggör för vem som parken är tänkt att användas (Santos, et al., 2016; Barr, et al., 2021; Delaney, et al., 2016; Lanza, et al., 2022). Det empiriska materialet visar att Lunds kommun och Malmö stad har haft olika tillvägagångssätt när det kommer till hur de planerat mobilitetsflödena genom parkerna. Intervjuperson 2 menar att alla de parker som valts ut är historiska parker och därför är utformningen något som man fått anpassa sig till efter hand genom att förändra de funktioner som finns i parken. Dokumentstudien visar att alla de undersökta parkerna är tänkta att locka besökare i hela tätorten och den avsedda användargruppen är gående i båda kommunerna (Lunds kommun, 2020; Malmö stad, 2003). Det bekräftades även i intervjuerna med tjänstepersonerna där alla intervjupersoner menade att gåendes framkomlighet prioriteras högst. Förutsättningarna för andra trafikslag skiljde sig åt mellan kommunerna där Lunds kommun har planerat för att cyklisterna ska cykla runt parken och där det råder cykelförbud i de två exempel som undersökts medan cykel- och biltrafik är tillåten i delar av de undersökta parkerna i Malmö (Intervjuperson 2; Intervjuperson 5). Trots

att det är olika förutsättningar i de exempel som undersökts upplevde majoriteten av intervjupersonerna genomfartstrafiken genom parkerna som problematisk. Blandtrafik kan påverka hur trafiksäkerheten upplevs där konflikter mellan gående och cyklister leder till att gående hamnar i en utsatt position (Muhs & Clifton, 2016). Den allmänna uppfattningen bland tjänstepersonerna om hur mobilitetsflödena planeras i parker tycks därmed vara att gående ska prioriteras medan cyklister är något som måste hanteras.

Den omkringliggande miljön är viktig för hur cyklister upplever sina cykelresor och Stefánsdóttir (2014) visar i sin studie att de flesta cyklister föredrar att cykla igenom gröna miljöer när de pendlar. Det kan även påverka hur cyklister värderar cykelinfrastrukturen. Campos-Sánchez et al. (2019) visar dock i sin studie att cykelanvändningen i närheten av gröna miljöer påverkas av hur cykelinfrastrukturen ser ut, vilka destinationer som finns i närheten och trafikmiljön snarare än hur parkmiljön är utformad och hur stadsrummet ser ut. Några av tjänstepersonerna menade att genomfartstrafiken med cykel inte berodde på att cyklisterna ville besöka parken utan att för att det blev en transportkorridor mellan andra målpunkter. Det behövs därmed andra strategier än skyltning för att hantera genomfartstrafiken i parker och problemet tycks bottna i att planerare, gående och cyklister har olika uppfattning om vilken mobilitet som är tillåten i parken. Flera studier visar även att det är viktigt att förstå cyklisternas perspektiv och motiveringar till att cykla för att kunna planera riktade åtgärder som ökar cykelanvändningen (Damant-Sirois, et al., 2014; Koglin & Rye, 2014), på ett liknande sätt är det viktigt att förstå hur infrastrukturen används i praktiken för att kunna motverka cykeltrafiken på de ställen där den inte är tillåten. Intervjupersonernas erfarenheter visar på att det behövs ett större helhetsperspektiv på hur trafikmiljön ser ut runt omkring parkerna för att kunna hantera cyklisterna (Campos-Sánchez, et al., 2019), speciellt eftersom det finns studier som visar att pendlingscyklister har en lägre tolerans för hög andel blandtrafik i parkmiljöer (Xiao, et al., 2019).

Cyklisterna har ett naturligt övertag i parken, vilket beror på skillnaden i hastighet mellan gående och cyklister (Muhs & Clifton, 2016). Det naturliga övertaget försvårar därmed planerarnas möjlighet att styra maktförhållandena i parkerna genom att tilldela nästan allt utrymme till gående. Cykelparkeringarnas lokalisering påverkar i vilken utsträckning som de används (van der Spek & Scheltema, 2015; Arbis, et al., 2016), men det finns inga studier som undersöker deras effekt som en barriär för att förhindra genomfartstrafik. Observationerna visar även att bristen på cykelparkeringar vid målpunkter i parken inte hindrade cyklisterna för att parkera sin cykel där ändå. Cykelparkeringarnas funktion som symbol för vilken mobilitet som tillåts i parken kan därmed ifrågasättas eftersom det verkar som planerarna och cyklisterna uppfattar deras lokalisering på olika sätt.

7.3 Skapa ordning i parkmiljön, men för vem?

Det främsta incitamentet till att arbeta med cykelparkeringar i parker som lyfts fram av intervjupersonerna är för att öka användningen av dem. Det finns en stor osäkerhet kring om cykelparkeringarna egentligen erbjuder något utöver det de informella cykelparkeringarna kan erbjuda för cyklister, men de är viktiga för att skapa ordning i parkmiljön för andra användare. Villwock-Witte et al. (2012) menar att informella parkeringar i parker kan skapa problem om de är parkerade på ett olämpligt sätt eller på ett sätt som kan orsaka skada. Det är något som även bekräftas av intervjupersonerna, men observationerna visar att det skiljer sig mellan de olika parkerna hur vanligt förekommande det är. Intervjumaterialet visar att de informella parkeringarna främst upplevs skapa problem i Slottsträdgården, vilket beror på att det är trångt i parken. Utmaningen handlar därför om att uppmuntra cyklister till att använda de cykelparkeringar som finns.

Samtidigt finns det begränsad information om varför cyklister väljer att parkera informellt och varför det är fördelaktigt jämfört med de formella parkeringarna (Heinen & Buehler, 2019; van der Spek & Scheltema, 2015; Arbis, et al., 2016; Molin & Maat, 2015). Litteraturen lyfter fram att informella parkeringar handlar om bekvämlighet (Heinen & Buehler, 2019; Arbis, et al., 2016), vilket även stöds av observationerna. Några av tjänstepersonerna framförde även att cyklar är mer än bara ett färdssätt eftersom det till exempel är möjligt att ha med packning eller barn på smidigare sätt. En av cykelns största fördelar är att den är smidig och lätt att använda (Larsen, 2017) och de informella parkeringarna kan ses som en representation av cykelns fördelar och anledningen till att folk anser att det är attraktivt att cykla. Både Aldred och Jungnickel (2013) samt Larsen (2017) undersöker parkeringspraxis i sina artiklar för att sedan diskutera hur bristen på cykelparkeringar eller bristen på tillräckligt bra cykelparkeringar speglar cykelns representation. De visar på olika sätt hur det reflekterar cykelkulturen i landet och att arbeta med cykelparkeringar är viktigt för att normalisera cykeln (Aldred & Jungnickel, 2013; Larsen, 2017). Det är däremot få studier som diskuterar hur informella parkeringar även kan reflektera cykelns representation på ett positivt sätt eftersom det visar att cykeln är normaliserad i stadsrummet (Heinen & Buehler, 2019), därmed saknas det ett behov från cyklisternas sida att ha cykelparkeringar i vissa miljöer.

Det empiriska materialet från både intervjuerna och observationerna pekar mot att det är möjligt att ifrågasätta parkeringsbehovet vid vissa typer av målpunkter. Litteratur- och dokumentstudien framhäver att kraven på cykelparkeringar ser olika ut beroende på om det handlar om kort- eller långtidsparkering (van der Spek & Scheltema, 2015; Trafikverket & SKR, 2022b; Lunds kommun, 2018c; Malmö stad, 2021c). Det är därför möjligt att anta att hur parken används och vilka aktiviteter som utförs där har en påverkan på vilket behov cyklisterna har av en formell cykelparkering. Observationerna visar att de informella parkeringarna anses vara ungefär lika attraktiva som de formella parkeringarna och det är möjligt att parkeringsbehovet är större vid andra typer av rekreationsområden. Under observationerna var det vanligt

förekommande att cyklisterna parkerade sina cyklar i närheten av en aktivitetsyta eller vid deras målpunkt. Aktiviteterna som utfördes i parkerna krävde inte att cyklisterna behövde lämna sin cykel, men i större rekreatiomsområden där det är vanligare att man till exempel vandrar är möjligt att parkeringsbehovet är annorlunda.

7.4 Cykelparkeringars betydelse för en hållbar mobilitet

Litteraturgenomgången visar att tillgänglighet kan definieras på flera olika sätt, vilket synliggörs av att det finns flera vetenskapliga studier som värderar eller mäter tillgängligheten till parker genom att till exempel studera resväg eller restid från hemmet (Biernacka & Kronenberg, 2018; Jalkanen, et al., 2020). Begreppet kan även delas upp i fysisk och upplevd tillgänglighet där den fysiska tillgängligheten handlar om fysiska barriärer och den upplevda tillgängligheten relaterar till individens egen uppfattning om deras möjlighet att nå en destination (Zhang & Tan, 2019; Biernacka & Kronenberg, 2018). Cykelparkeringar kan kopplas både till den fysiska och upplevda tillgängligheten. Kopplingen till den fysiska tillgängligheten som identifieras i den vetenskapliga litteraturen är att cykelparkeringar bidrar med framkomlighet för andra trafikanter (van der Spek & Scheltema, 2015). Intervjupersonerna gjorde samma koppling och menade att cykelparkeringarna är ett verktyg för att tillmötesgå både cyklister och andra trafikanter. Dokumentstudien visar att det finns en tendens att prioritera gåendes framkomlighet över att tillmötesgå cyklisters behov vad gäller cykelparkeringarnas lokalisering i stadsrummet (Trafikverket & SKR, 2022a; Lunds kommun, 2018d; Malmö stad, 2021c). Det kopplar även an till hur tjänstepersonerna diskuterade sambandet mellan cykelparkeringar och den upplevda tillgängligheten. Intervjumaterialet visar att tjänstepersonerna är oeniga om i vilken utsträckning cykelparkeringar påverkar den upplevda tillgängligheten bland cyklister, men att det är viktigt att lokaliseringen inte uppmuntrar cyklister att cykla där cykeltrafik är förbjuden i parkerna. Cykelparkeringarna anses därmed påverka den upplevda tillgängligheten till en målpunkt genom hur den fysiska tillgängligheten planeras.

Studier visar att säkra cykelparkeringar kan öka cykelanvändningen, men det relaterar även till den upplevda tillgängligheten eftersom stöldrisk utgör en barriär som hindrar människor från att cykla (Hunt & Abraham, 2007; Heinen & Buehler, 2019; Biernacka & Kronenberg, 2018). Intervjupersonernas resonemang om cykelparkeringarnas lokalisering i parken visar att parkeringarna antas påverka den upplevda tillgängligheten även om det finns en stor osäkerhet kring i hur stor utsträckning som de används. Samtidigt framförde flera intervjupersoner att parkerna används på ett oönskat sätt vilket tycks ske oberoende av hur de är utformade (Intervjuperson 3; Intervjuperson 6; Intervjuperson 7). Cykelparkeringarnas funktion som symbol för vilken mobilitet som är tillåten och hur en plats ska användas är därför tveksam. Observationerna visar i sin tur på att cyklisterna både parkerade formellt och informellt därför är det svårt att avgöra om cykelparkeringar bidrar till den upplevda tillgängligheten i parkerna. Det skulle kunna innebära att parkeringsbeteende snarare beror på individens

parkeringspreferenser än att cykelparkeringarna påverkar den upplevda tillgängligheten i parken.

Trafikplanerarna var osäkra på i vilken utsträckning som cykelparkeringar påverkar människors resval till själva parken (Intervjuperson 1; Intervjuperson 5). Osäkerheten kring hur cykelparkeringar kan främja cykelanvändandet återfinns även i litteraturen. Heinen och Buehler (2019) visar i sin litteraturstudie om cykelparkeringar att det finns kunskapsluckor om hur de påverkar cykelanvändningen och parkeringspraxis. Deras studie antyder att cykelparkeringar kan bidra till att främja cykelanvändningen, men samtidigt varierar parkeringspraxis mellan olika länder och cykelkulturen skiljer sig åt (Heinen & Buehler, 2019). Litteraturstudien visar även att flera faktorer påverkar hur tillgängligheten till parker upplevs vilket i sin tur påverkar valet av färdmedel som också är beroende av flera olika aspekter (se figur 2) (Jalkanen, et al., 2020; Rietveld & Daniel, 2004). Cykelparkeringarna utgör därmed bara en liten del av alla de aspekter som påverkar människors val att cykla om det ens är en faktor som man väljer att ta med i beräkningen.

Den här studien har syftat till att undersöka om cykelparkeringar i parker kan främja en hållbar mobilitet i städer. Litteratur- och dokumentstudien, observationerna och intervjuerna med tjänstepersonerna visar att det är osäkert om cykelparkeringar i parker kan främja den hållbara mobiliteten. Flera studier rekommenderar att det finns ett helhetsgrepp i cykelplaneringen vilket kräver att det införs åtgärder som främjar cykelanvändningen på flera olika nivåer (Pucher & Buehler, 2008; Fietsberaad, 2006; Koglin & Rye, 2014). Det är därför svårt att visa på i vilken utsträckning som en enskild åtgärd påverkar cykelanvändningen, vilket även synliggörs av att cykelparkeringars påverkan på cykelanvändningen oftast undersöks tillsammans med andra cykelfrämjande åtgärder (Heinen & Buehler, 2019). Huruvida cykelparkeringar i parker kan bidra till den hållbara mobiliteten kan därmed ifrågasättas, speciellt då deras främsta syfte tycks vara att förbättra upplevelsen av parken och framkomligheten för gående genom att tillmötesgå det parkeringsbehov som redan finns.

För att främja cykelanvändningen är det även viktigt att begränsa framkomligheten för bilen (Hrejla, 2018; Pucher & Buehler, 2017). Intervjuerna samt dokumentstudien visar att kommunerna huvudsakligen fokuserar på att arbeta med cykelparkeringar i de miljöer där det möjligt att införa både cykelfrämjande och bilhindrande åtgärder. Cykelparkeringarna är en del av cykelinfrastrukturen som skapar förutsättningar för att förändra resebeteenden vid målpunkter som hållplatser eller arbetsplatser vilket även framkommer av den vetenskapliga litteraturen (Arbis, et al., 2016; van der Spek & Scheltema, 2015; Molin & Maat, 2015; Hunt & Abraham, 2007). Det är tydligt att potentialen för att uppnå en hållbar omställning har identifierats i de här miljöerna eftersom det är möjligt att arbeta med integrerade åtgärder som påverkar mobiliteten i en större skala. Få studier har undersökt hur cykelparkeringar används vid målpunkter som kopplas till rekreation (Heinen & Buehler, 2019) och det saknas studier som undersöker hur de används i parker. Det är därför svårt att uppskatta effekten av att arbeta med cykelparkeringar i parker och hur det kan främja mobiliteten på en

stadsnivå. Cykelparkeringar är trots allt en liten detalj när man ser till städernas mobilitetsflöden i stort samtidigt som arbetet med cykelparkeringar styrs av parkeringsbehovet. Det visar på att det kanske först är relevant att arbeta med cykelparkeringar i parker när besöksfrekvensen är tillräckligt hög och det är viktigare att arbeta med andra cykelfrämjande åtgärder som fokuserar på mobilitetsflödena till parken.

7.5 Metoddiskussion

Den här studien har endast fokuserat på exempel från två olika kommuner. Det kan därmed vara svårt att generalisera slutsatserna från det här arbetet, speciellt eftersom de parker som valts är historiska parker och ligger centralt i respektive kommuns tätort. Studien ger dock insikter om hur kommuner arbetar med cykelparkeringar i parker och då det inte har studerats tidigare kan de olika perspektiven som behandlas vara användbara för andra kommuner som möter liknande utmaningar.

Den första omgången av observationer utfördes i februari vilket kan ha påverkat resultatet eftersom det inte är en representativ månad för att genomföra beläggningsstudier. Dagarna när den första omgången observationerna utfördes var kalla, regniga och blåsiga, vilket tros ha påverkat besöksantalet i parken. Observationerna utfördes vid den tidpunkten eftersom arbetet hade en begränsad tidsram och trots att beläggningsstudien inte har ett särskilt representativt resultat gav den viktiga insikter om hur den andra omgången observationer skulle utföras.

Arbetsprocessen för den här uppsatsen har börjat från två olika håll, där observationerna utfördes parallellt med litteraturstudien och intervjuerna. Insikter om andra möjliga tillvägagångssätt har tillkommit efter att jag nu har en samlad helhetsbild och under arbetsprocessens gång har jag även brottats med om det är tillgängligheten till eller i parken som egentligen bör undersökas. Ett annat sätt att undersöka ämnet hade därför varit att studera mobilitetsflödena till parken mer utförligt och hur cykelparkeringarna är utplacerade i förhållande till dem. Då hade det varit möjligt att ha ett större helhetsperspektiv på cykelinfrastrukturen eftersom det visat sig vara svårt att studera en mer isolerad aspekt i detalj. Samtidigt är det ett medvetet val att titta på just cykelparkeringar eftersom det finns stora kunskapsluckor om ämnet och hade uppsatsen fokuserat på cykelinfrastrukturen som helhet till parkerna är det möjligt cykelparkeringarna hade hamnat i skymundan.

En annan nackdel med att intervjuerna utfördes parallellt med litteraturstudien är att vissa intressanta aspekter som hade kunnat fördjupa analysen inte har tagits upp. Till exempel saknar intervjuguiden frågor om hur kommunerna utvärderar och följer upp sitt arbete med cykelparkeringar. Tjänstepersonernas resonemang om detta hade kunnat ge värdefulla insikter eftersom det är ett ämne som också är relativt utforskat. Samtidigt är en fördel att intervjuerna inte färgas för starkt av intervjuarens antaganden från litteraturen och att intervjupersonen själv styr samtalet.

Litteraturstudien visade att det finns kunskapsluckor både om cykelparkeringar och om litteratur som undersöker hur mobilitet planeras i parker vilket har påverkat arbetsprocessen. Bristen på relevant litteratur har lett till att flera olika litteratursökningar har genomförts i olika omgångar vilket kan ha lett till att vissa perspektiv förbisetts. Det har även försvårat analysen och diskussionen eftersom det till viss del saknats relevant litteratur att knyta an till.

8 SLUTSATSER

Den här studien visar att det är osäkert i vilken utsträckning cykelparkeringar kan bidra med tillgänglighet för cyklister i parker. Tillgänglighet är ett komplext begrepp som upplevs olika från individ till individ, vilket gör att det blir svårt att bedöma om cykelparkeringar påverkar människors resval. Intervjuerna med tjänstepersonerna visar att gåendes framkomlighet prioriteras högst i parkerna, vilket påverkar var cykelparkeringarna lokaliseras. Observationerna visar att cyklister parkerar både formellt och informellt i parker. Det kan vara en indikation på att var cykelparkeringarna är lokaliserade samt avsaknaden av dem vid målpunkter i parkerna inte är en barriär som hindrar dem från att cykla. Huruvida cykelparkeringar i parker kan bidra till den hållbara mobiliteten kan därmed ifrågasättas eftersom det empiriska materialet tyder på att det finns ett litet behov av formella parkeringar i parker och att de informella parkeringarna kan vara mer fördelaktiga för cyklister. Det visar även att kommunerna behöver arbeta på en mer övergripande nivå med mobilitetsflöden och integrerade åtgärder som främjar cykling för att uppmuntra fler att cykla till parker.

Cyklister är en heterogen grupp och deras parkeringspreferenser påverkas av flera olika faktorer. Studien visar att kommunerna främst arbetar med cykelparkeringar vid stora målpunkter och dokumentstudien visar på att det inte finns några tydliga riktlinjer för hur man planerar cykelparkeringar vid målpunkter som förknippas med rekreation. Syftet med cykelparkeringarna och hur det kan främja cykelanvändning varierar därmed beroende på vilken målpunkt det rör sig om. Cykelparkeringarna är ett sätt att organisera parkmiljön och uppmuntra besökare till att använda parken som den är tänkt, till fots. Cykelparkeringar bidrar därmed snarare med tillgänglighet för gående i de fall då de informella parkeringarna leder till framkomlighetsproblem.

8.1 Vidare forskning

Den här studien har undersökt tjänstepersoners perspektiv på hur parker används och hur mobilitetsflöden i parker planeras. Förslag på vidare forskning är att undersöka hur olika användare upplever planeringen av mobilitetsflöden i parken för att få fler insikter om hur kommuner kan arbeta för att skapa parkmiljöer för både gående och cyklister. Studien visar även att det finns en kunskapslucka om hur mobilitetsflöden i parker planeras. Ett annat förslag på vidare forskning är att undersöka varför cyklister parkerar informellt och om bristen på cykelparkeringar vid målpunkter utanför stadskärnan påverkar cykelanvändningen.

Referenser

- Aldred, R. (2015). A Matter of Utility? Rationalising Cycling, Cycling Rationalities. *Mobilities*, 10(5), ss. 686-705. doi: 10.1080/17450101.2014.935149
- Aldred, R. & Jungnickel, K. (2013). Matter in or out of place? Bicycle parking strategies and their effects on people, practices and places. *Social & Cultural Geography*, 14(6), ss. 604-624. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2013.11.004
- Aldred, R. & Jungnickel, K. (2014). Why culture matters for transport policy: the case of cycling in the UK. *Journal of Transport Geography*, Volume 34, ss. 78-87. doi: 10.1080/14649365.2013.790993
- Arbis, D., Hossein Rashidi, T., Dixit, V. V. & Vandebona, U. (2016). Analysis and planning of bicycle parking for public transport stations. *International Journal of Sustainable Transportation*, 10(6), ss. 495-504. doi: 10.1080/15568318.2015.1010668
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15, ss. 73–80. doi:10.1016/j.tranpol.2007.10.005
- Barr, S., Lampkin, S., Dawkins, L. & Williamson, D. (2021). Shared space: Negotiating sites of (un)sustainable mobility. *Geoforum*, 127, ss. 283-292. doi: 10.1016/j.geoforum.2021.11.012
- Biernacka, M. & Kronenberg, J. (2018). Classification of institutional barriers affecting the availability, accessibility and attractiveness of urban green spaces. *Urban Forestry & Urban Greening*, 36, ss. 22-33. doi: 10.1016/j.ufug.2018.09.007
- Bohman, H., Ryan, J., Stjernborg, V. & Nilsson, D. (2021). A study of changes in everyday mobility during the Covid-19 pandemic: As perceived by people living in Malmö, Sweden. *Transport Policy*, 106, ss. 109-119. doi: 10.1016/j.tranpol.2021.03.013
- Brottförebyggande rådet (2022). *Cykelstöld*. <https://bra.se/statistik/statistik-utifran-brottstyper/cykelstold.html> [01-02-2022].
- Buehler, R. & Dill, J. (2016). Bikeway Networks: A Review of Effects on Cycling. *Transport Reviews*, 36(1), ss. 9-27. doi: 10.1080/01441647.2015.1069908
- Buehler, R., Pucher, J., Gerike, R. & Götschi, T. (2017). Reducing car dependence in the heart of Europe: lessons from Germany, Austria and Switzerland. *Transport Reviews*, 37(1), ss. 4-28. doi: 10.1080/01441647.2016.1177799
- Campos-Sánchez, F. S., Valenzuela-Montes, L. M. & Abarca-Álvarez, F. J. (2019). Evidence of Green Areas, Cycle Infrastructure and Attractive Destinations Working Together in Development on Urban Cycling. *Sustainability*, 11, s. 4730. doi: 10.3390/su11174730
- Chen, P., Liu, Q. & Sun, F. (2018). Bicycle parking security and built environments. *Transportation Research Part D*, 62, ss. 169-178. doi: 10.1016/j.ufug.2017.05.004
- Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28, ss. 17-31. doi:10.1068/d111407

- Cykelfrämjandet (2021). *Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2021 - En granskning och jämförelse av kommunernas satsningar på att öka cykling och göra cykling säkrare och mer attraktivt*. <https://cykelframjandet.se/wp-content/uploads/2021/05/huvudrapport-kommunvelometern-2021-online.pdf>
- Damant-Sirois, G., Grimsrud, M. & El-Geneidy, A. M. (2014). What's your type: a multidimensional cyclist typology. *Transportation*, 41, ss. 1153–1169. doi: 10.1007/s11116-014-9523-8
- Delaney, H., Parkhurst, P. & Melia, S. (2016). Walking and cycling on shared-use paths: the user perspective. *ICE Proceedings Municipal Engineer*, 170(3), ss. 1-10. doi: DOI: 10.1680/jmuen.16.00033
- Denscombe, M.. (2016). *Forskningshandboken - för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. 3:e uppl., Lund: Studentlitteratur.
- Esaiasson, P. Gilljam, M., Oscarsson, H., Towns, A. & Wängnerud, L. (2017). *Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad*. 5:e uppl., Stockholm: Wolters Kluwer.
- Ferreira, J. C., Monteiro, R. & Silva, V. R. (2021). Planning a Green Infrastructure Network from Theory to Practice: The Case Study of Setúbal, Portugal. *Sustainability*, 13, s. 8432. doi: 10.3390/su13158432
- Fietsberaad, (2006). *Continuous and integral - The cycling policies of Groningen and other European cycling cities*. (Publication no. 7). Fietsberaad. https://www.cycling-embassy.org.uk/sites/cycling-embassy.org.uk/files/documents/060608_Fietsberaad.pdf
- Frabroni, F., Prati, G., Casu, G., De Angelis, M. & Pietrantonio, L. (2021). A cluster analysis of cyclists in Europe: common patterns, behaviours, and attitudes. *Transportation*, 49, ss. 591-620. doi: 10.1007/s11116-021-10187-3
- Gavrilidou, A., Pardini Susacasa, L., Reddy, N., Daamen, W. (2020). Bicycle Parking Choice Behaviour at Train Stations. A Case Study in Delft, the Netherlands. I: Zuriguel, I., Garcimartin, A., Cruz, R. (red). *Traffic and Granular Flow 2019. Springer Proceedings in Physics, vol 252*. Springer, Cham, ss. 479–485. doi: 10.1007/978-3-030-55973-1_59
- Groot, R. de (red.) (2007). *Design manual for bicycle traffic*. Ede: CROW.
- Götschi, T., Garrard, J. & Giles-Corti, B. (2016). Cycling as a Part of Daily Life: A Review of Health Perspectives. *Transport Reviews*, 36(1), ss. 45-71. doi: 10.1080/01441647.2015.1057877
- Haustein, S., Koglin, T., Nielsen, T. A. S. & Svensson, Å. (2020). A comparison of cycling cultures in Stockholm and Copenhagen. *International Journal of Transportation*, 14(4), ss. 280-293. doi: 10.1080/15568318.2018.1547463
- Heinen, E. & Buehler, R.. (2019). Bicycle parking: a systematic review of scientific literature on parking behaviour, parking preferences, and their influence on cycling and travel behaviour. *Transport Reviews*, 39(5), ss. 630-656. doi: 10.1080/01441647.2019.1590477
- Heinen, E. & Handy, S. (2012). Similarities in Attitudes and Norms and the Effect on Bicycle Commuting: Evidence from the Bicycle Cities Davis and Delft. *International Journal of Sustainable Transportation*, 6(5), ss. 257-281. doi: 10.1080/15568318.2011.593695

- Hrejla, R. (2018). Mål och åtgärder för minskad biltrafik i svenska kommuner (K2 OUTREACH 2018:3). Lund: Lunds Universitet.
https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/mal_och_atgarder_for_minskad_biltrafik_i_svenska_kommuner_outreach_2018_3.pdf
- Hunt, J. & Abraham, J. (2007). Influences on bicycle use. *Transportation*, V, 34, ss. 453-470. doi: 10.1007/s11116-006-9109-1
- Jalkanen, J., Fabritius, H., Vierikko, K., Moilanen, A. & Toivonen, T. (2020). Analyzing fair access to urban green areas using multimodal accessibility measures and spatial prioritization. *Applied Geography*, 124, s. 102320. doi: 10.1016/j.apgeog.2020.102320
- Jensen, A. (2013). Controlling mobility, performing borderwork: cycle mobility in Copenhagen and the multiplication of boundaries. *Journal of Transport Geography*, 30, ss. 220–226. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2013.02.009
- Koglin, T. & Rye, T. (2014). The marginalisation of bicycling in Modernist urban transport planning. *Journal of Transport & Health*, 1(4). doi: 10.1016/j.jth.2014.09.006
- Koglin, T., te Brömmelstroet, M., & van Wee, B., (2021). Cycling in Copenhagen and Amsterdam. I: Buehler, R. & Pucher, J. (red.). *Cycling for Sustainable Cities*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, ss. 347-370.
- Lanza, K., Burford, K. & Ganzar, L. A., (2022). Who travels where: Behavior of pedestrians and micromobility users on transportation infrastructure. *Journal of Transport Geography*, 98, s. 103269. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2021.103269
- Larsen, J. (2017). Bicycle Parking and Locking: Ethnography of Designs and Practices. *Mobilities*, 12(1), ss. 53-75. doi: 10.1080/17450101.2014.993534
- Lunds kommun, (2014). *LundaMats III - Strategi för hållbart transportsystem i Lunds kommun*, Lund: Lunds kommun.
<https://lund.se/download/18.534008331800299c7a9c5b3/1650439239313/Lundamats%20III%20beslutat%20av%20kommunfullm%C3%A4ktige%202014-05-07.pdf>
- Lunds kommun (2018a). *Cykelplan 2018-2021 - Fler ska cykla mer!*, Lund: Lunds kommun.
- Lunds kommun (2018b). *Lunds kommuns översiktplan - Del 1 Planstrategi*, Lund: Lunds kommun.
<https://lund.se/download/18.44e3ea617a0905381360a26/1631609081227/Lunds%20kommuns%20%C3%B6versiktsplan%20%E2%80%93%20Del%20A1%20Planstrategi.pdf>
- Lunds kommun (2018c). *Parkeringsnorm för cykel och bil i Lunds kommun*, Lund: Lunds kommun.
<https://lund.se/download/18.130f02f217ce99065d02ea95/1639469464433/Parkeringsnorm%20f%C3%B6r%20cykel%20och%20bil%20i%20Lunds%20kommun.pdf>
- Lunds kommun (2018d). *Riktlinjer för utformning för fotgängare och cyklister*, Lund: Lunds kommun.

- Lunds kommun (2020). *Grönprogram för Lunds kommun*, Lund: Lunds kommun. <https://lund.se/download/18.534008331800299c7a9c5fc/1650440389926/Gr%C3%B6nprogram.pdf>
- Lunds kommun (2021). *Cykelparkering*. [<https://lund.se/stadsutveckling-och-trafik/cykla/cykelparkering>] [17-03-2022]
- Lunds kommun (2022). *Stadsparken*. <https://lund.se/uppleva-och-gora/naturlekplatser-och-parker/parker/stadsparken> [14-03-2022]
- Lunds universitet (2020). *Historia och konst - Botaniska trädgården*. <https://www.botan.lu.se/tradgard-och-vaxter/historia-och-konst> [14-03-2022]
- Lunds universitet (2021). *Karta över trädgården - Botaniska trädgården*. <https://www.botan.lu.se/tradgard-och-vaxter/karta-over-tradgarden> [14-03-2022]
- Ma, L. & Dill, J. (2017). Do people's perceptions of neighborhood bikeability match "reality"? *Journal of Transport and Land Use*, 10(1), ss. 291-308. <http://www.jstor.org/stable/26211732>
- Malmö stad (2003). *Grönplan för Malmö stad*, Malmö: Malmö stad. <https://malmo.se/download/18.18ed938317a0fec4a6268f6/1625213154210/Gr%C3%B6nplan%20f%C3%B6r%20Malm%C3%B6.pdf>
- Malmö stad (2012). *Cykelprogram för Malmö stad 2012-2019*, Malmö: Malmö stad. <https://malmo.se/download/18.4cc94c3815be8cd0d0b1bd32/1497268366591/Cykelprogram+f%C3%B6r+Malm%C3%B6+stad+2012-2019+2012-10-30.pdf>
- Malmö stad (2016). *Trafik- och mobilitetsplan*, Malmö: Malmö stad. https://malmo.se/download/18.4cc964c317575b479bd78f1/1605625383803/MALM_TROMP_210x297mm_SE.pdf
- Malmö stad (2018). *Översiktsplan för Malmö - Planstrategi*, Malmö: Malmö stad. https://malmo.se/download/18.4f363e7d1766a784af162af/1610100094509/%C3%96VERSIKTSPLAN%20f%C3%96R%20MALM%C3%96_antagen_31maj2018.l%C3%A5g.webb.pdf
- Malmö stad (2020a). *Historia*. <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Natur-och-parker/Slottstradgarden/Historia.html> [14-03-2022].
- Malmö stad (2020b). *Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö*, Malmö: Malmö stad. [https://malmo.se/download/18.4f363e7d1766a784af1fe2b/1611828560211/Policy%20och%20norm%20f%C3%B6r%20mobilitet%20och%20parkerin g%20antagen%20september%202020%20\(002\).webb.pdf](https://malmo.se/download/18.4f363e7d1766a784af1fe2b/1611828560211/Policy%20och%20norm%20f%C3%B6r%20mobilitet%20och%20parkerin g%20antagen%20september%202020%20(002).webb.pdf)
- Malmö stad (2020c). *Slottsparken*. <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Natur-och-parker/Parker-i-Malmo/Slottsparken.html> [14-03-2022].
- Malmö stad (2021a). *Cykelparkering på offentlig plats*. <https://malmo.se/Bo-och-leva/Stadsmiljo-och-trafik/Trafik/For-dig-som-cyklar/Cykelparkering-pa-offentlig-plats.html> [17-03-2022].
- Malmö stad (2021b). *Kungsparken*. <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Natur-och-parker/Parker-i-Malmo/Kungsparken.html> [14-03-2022].

- Malmö stad (2021c). *Mobilitet för Malmö - Mobilitetsåtgärder och utformning av parkering för fastighetsägare*, Malmö: Malmö stad.
<https://malmo.se/download/18.492e6d8f17575ea6e8935ef6/1613991082001/Mobilitet%20f%C3%B6r%20Malm%C3%B6%20-%20Mobilitets%C3%A5tg%C3%A4rder%20och%20utformning%20av%20parkering%20f%C3%B6r%20fastighets%C3%A4gar.webb.pdf>
- Malmö stad (2021d). *Pildammsparken*. <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Natur-och-parker/Parker-i-Malmo/Pildammsparken.html> [14-03-2022].
- Molin, E. & Maat, K. (2015). Bicycle parking demand at railway stations: Capturing price-walking trade offs. *Research in Transportation Economics*, 53, ss. 3-12. doi:10.1016/j.retrec.2015.10.014
- Moseley, D., Marzano, M., Chetcuti, J. & Watts, K. (2013). Green networks for people: Application of a functional approach to support the planning and management of greenspace. *Landscape and Urban Planning*, 116, ss. 1-12. doi:10.1016/j.landurbplan.2013.04.004
- Muhs, C. D. & Clifton, K. J. (2016). Do characteristics of walkable environments support bicycling? Toward a definition of bicycle-supported development. *Journal of Transport and Land Use*, 9(2), ss. 147-188. <http://www.jstor.org/stable/26203225>
- Napper, R. (2020). What is a parked bicycle? Vehicle fleet characteristics in Australia. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 7, s. 100204. doi:10.1016/j.trip.2020.100204
- Nordh, H. & Stahl Olafsson, A. (2021). Plans for urban green infrastructure in Scandinavia. *Journal of Environmental Planning and Management*, 64(5), ss. 883-904. doi.org/10.1080/09640568.2020.1787960
- Petzer, B. J., Wiczorek, A. J. & Verbong, G. P. (2021). The legal street: a scarcity approach to urban open space in mobility transitions. *Urban Transformations*, 3(3).
- Pucher, J. & Buehler, R. (2008). Making Cycling Irresistible - Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, 28(4), ss. 495-528. doi:10.1080/01441640701806612
- Pucher, J. & Buehler, R. (2017). Cycling towards a more sustainable transport. *Transport Reviews*, 37(6), ss. 689-694. doi: 10.1080/01441647.2017.1340234
- Rietveld, P. & Daniel, V. (2004). Determinants of bicycle use: do municipal policies matter?. *Transportation Research Part A*, 38, ss. 531-550. doi:10.1016/j.tra.2004.05.003
- Ryan, J. & Periera, R. H. (2021). What are we missing when we measure accessibility? Comparing calculated and self-reported accounts among older people. *Journal of Transport Geography*, 93, p. 103086. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2021.103086
- Santos, T., Nogueira Mendes, R. & Vasco, A. (2016). Recreational activities in urban parks: Spatial interactions among users. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 15, ss. 1-9. doi: 10.1016/j.jort.2016.06.001
- SKL & Trafikverket, (2010). *GCM-handbok - Utformning, drift och underhåll med gång, cykel- och mopedtrafik i fokus*. Stockholm: SKL.
- SKL, Trafikverket & Boverket (2015). *Trafik för en attraktiv stad*. Stockholm: SKL.

- Snizek, B., Nielsen, T. A. S. & Skov-Petersen, H. (2013). Mapping bicyclists' experiences in Copenhagen. *Journal of Transport Geography*, 30, ss. 227-233. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2013.02.001
- Stefánsdóttir, H. (2014). Urban routes and commuting bicyclists' aesthetic experiences. *FormAkademisk*, 7(2), ss. 1-21.
- Svendsen, E. S., Campbell, L. K. & McMillen, H. L. (2016). Stories, shrines, and symbols; Recognizing Psycho-social-spiritual benefits of urban parks and natural areas. *Journal of Ethnobiology*, 36(4), ss. 881-907. doi: 10.2993/0278-0771-36.4.881
- Trafikverket & SKR (2022a). *Krav - VGU, Vägars och gators utformning*. (Publikation 2022:001). Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket & SKR (2022b). *Råd -VGU, Vägars och gators utformning*. (Publikation 2022:003). Borlänge: Trafikverket.
- Trost, J., 2010. *Kvalitativa intervjuer*. 4:e uppl., Lund: Studentlitteratur.
- van der Spek, S. C. & Scheltema, N. (2015). The importance of bicycling management. *Research in Transportation Business & Management*, 15, ss. 39-49. doi: 10.1016/j.rtbm.2015.03.001
- Villwock-Witte, N., Gleason, R., & Shapiro, P. (2012). Good practices to encourage bicycling and pedestrians on federal lands 11 components. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, (2307), 80–89. doi: 10.3141/2307-09
- Winters, M., Brauer, M., Setton, E. M. & Teschke, K. (2010). Built Environment Influences on Healthy Transportation Choices: Bicycling versus Driving. *Journal of Urban Health: Bulletin of the New York Academy of Medicine*, 87(6). doi: 10.1007/s11524-010-9509-6
- Wood, L., Hooper, P., Foster, S. & Bull, F. (2017). Public green spaces and positive mental health – investigating the relationship between access, quantity and types of parks and mental wellbeing. *Health & Place*, 48, ss. 63-71. doi: 10.1016/j.healthplace.2017.09.002
- Xiao, X. L. J., Manning, R. & Reigner, N. (2019). Defining and monitoring the quality of shared-use transportation facilities in parks and recreation areas. *International Journal of sustainable transportation*, 13(9), ss. 692-702. doi: 10.1080/15568318.2018.1506954
- Zhang, J. & Tan, P. Y. (2019). Demand for parks and preceived accessibility as key determinants of urban park use behavior. *Urban Forestry & Greening*, 44, s. 126420. doi: 10.1016/j.ufug.2019.126420

Figurförteckning

- Figur 1.** Koglin, T. & Rye, T. (2014). The marginalization of bicycling in Modernist urban transport planning. *Journal of Transport & Health*, 1, ss. 318-339.
doi: 10.1016/j.jth.2014.09.006
- Figur 2.** Rietveld, P. & Daniel, V. (2004). Determinants of bicycle use: do municipal policies matter? *Transportation Research Part A*, 38, ss. 531-550.
doi:10.1016/j.tra.2004.05.003
- Figur 3.** Andersson, C. (2022). En överblick av forskningsdesignen för arbetet.
- Figur 4.** Andersson, C. (2022). Kartan visar var parkerna ligger i Lund. Kartdata: Lantmäteriet (2022). Lund. **SWEREF99_TM**, Vektordata [Kartografiskt material] [2022-07-24]
- Figur 5.** Andersson, C. (2022). Kartan visar var parkerna är belägna i Malmö. Kartdata: Lantmäteriet (2022). Malmö. **SWEREF99_TM**, Vektordata [Kartografiskt material] [2022-07-24]
- Figur 6 & Figur 7.** Andersson, C. (2022). Foton från observationer.
- Figur 8.** Andersson, C. (2022). Kartorna visar var cykellederna och cykelparkeringarna är belägna i parkerna i Lund. Kartdata: Lantmäteriet, Lunds kommun (2022). Lund. **SWEREF99_TM**, Flygfoto, vektordata [Kartografiskt material]
<https://geoportal.lund.se/portal/apps/webappviewer/index.html?id=3fd04fd80387463a8d8e0733b6505a05> [2022-05-10]
- Figur 9.** Andersson, C. (2022) Kartan visar hur cykelvägarna och cykellederna planerats anslutning till samt var cykelparkeringarna finns i Stadsparken. Kartdata: Lantmäteriet, Lunds kommun (2022). Lund. **SWEREF99_TM**, Flygfoto, vektordata [Kartografiskt material]
<https://geoportal.lund.se/portal/apps/webappviewer/index.html?id=3fd04fd80387463a8d8e0733b6505a05> [2022-05-10]
- Figur 10.** Andersson, C. (2022). Visar var cykelparkeringarna är belägna i Kungsparken, Slottsparken och Slottsträdgården och vilka cykelleder samt cykelvägar som ligger i anslutning till parken. Kartdata: Lantmäteriet & Malmö Stad (2022). Malmö. **SWEREF99_TM**, Flygfoto, vektordata [Kartografiskt material]
https://kartor.malmo.se/rest/leaf/1.0/?zoom=12¢er=13.04592,55.59018&ol=cykeltvagar&bl=stadskartan_ggb&config=../configs-1.0/tema_cykeltvagar.js&fs=close [2022-05-10]
- Figur 11.** Andersson, C. (2022). Kartan visar de cykelleder som ansluter till Pildammsparken och var cykelparkeringarna är belägna. Kartdata: Lantmäteriet & Malmö Stad (2022). Malmö. **SWEREF99_TM**, Flygfoto, vektordata [Kartografiskt material]
https://kartor.malmo.se/rest/leaf/1.0/?zoom=12¢er=13.04592,55.59018&ol=cykeltvagar&bl=stadskartan_ggb&config=../configs-1.0/tema_cykeltvagar.js&fs=close [2022-05-10]

Bilaga 1. Intervjuguider

Intervjuguide med trafikplanerare

Introduktion

- Kan du beskriva din arbetsroll?
- arbetsledare
- Kan du beskriva kort hur kommunen arbetar med cykelplanering?
 - o Vilka strategiska dokument är viktigast?

Cykling

- Hur arbetar ni för att främja cykelanvändningen på fritiden?
 - o Vilka är de viktigaste miljöerna att fokusera på?
- Hur kan nuvarande cykelstrategier förbättras?
 - o Är det några utmaningar som inte bemöts i nuvarande strategier?

Cykelparkering

- På vilket sätt arbetar ni på en strategisk nivå med cykelparkering?
 - o Vilka riktlinjer förhåller ni er till?
- Vad ser du för nytta med att arbeta med cykelparkeringar?
 - o Vilka utmaningar finns det?
 - o Vad vill ni uppnå med cykelparkeringar?
 - o Vad brukar vara avgörande för var ni placerar ut cykelparkeringar?
- Har ni en parkeringsnorm för olika typer av cyklar?
 - o Hur arbetar ni för att förtydliga vilken typ av cykel som ska parkeras var?

Parker

- Hur tror du att Stadsparken och Botaniska trädgården (alt. Pildammsparken, Slottsparken osv...) används?
 - o Vilka aktiviteter?
- Hur planerar ni för att man tar sig till Stadsparken och Botaniska trädgården (alt. Pildammsparken, Slottsparken osv)?
- På vilket sätt tror du att tillgänglighet med cykel är viktig för att locka fler besökare till parken?
 - o Tror du att cykelparkering kan användas som strategi för att locka fler besökare till parken?
 - o Ser ni parkerna som målpunkter eller ser ni det som att parken innehåller viktiga målpunkter?
 - o Var är det viktigast att det finns möjlighet att parkera cyklar?

- När jag har varit ute och observerat i parkerna har jag ibland märkt att folk parkerar sina cyklar vid lekplatser eller utegym till exempel. Hur ser ni på att folk tar med sig cyklarna in i parken eller ställer dem utanför cykelställ?
- Jag har sett att ni främst har en typ cykelställ i parkerna och det är framhjulsställ i lite olika utformningar. Är det vanligast förekommande att ni använder den typen av ställ i offentliga miljöer?
- Hur prioriteras framkomligheten i Stadsparken för de olika transportsätten?
 - o Vilka grupper är de viktigaste att ta hänsyn till?
 - o Hur undviker man konflikter mellan cyklister och gående?

Avslutning

- Har det väckts av några andra tankar under intervjun? / Har du något mer att tillägga?

Intervjuguide med ansvarig trädgårdsmästare för Slottsträdgården

Introduktion

- Kan du beskriva din arbetsroll?
- Vilka besökare har ni här i parken?

Park

- Har du någon uppfattning om var parkens besökare kommer ifrån?
- Hur används parken?
 - o Skiljer sig det mycket mellan olika säsonger? Väder?
- Används parken på ett annat sätt än det som är tänkt?
 - o Hur anpassar ni er efter det?
- Har användningen av parken förändrats nu jämfört med några år sen?
 - o På vilket sätt då?
- Vilken framkomlighet är viktigast att prioritera i en park?
- Hur lockar ni folk till parken?
 - o Vilka är begränsningarna för hur mycket en park används?
- Hur viktiga är parker för folkhälsan?
 - o Hur uppmuntrar ni fler invånare till att besöka parken?
- Vem är ansvarig för utformningen av parken?

Cykling

- Vilket är det vanligaste sättet folk rör sig i parken på?
- Hur upplever du att cykelparkeringen fungerar i parken?
 - o Skiljer det sig mellan olika säsonger?
 - o Hur ser ni på så kallad informell parkering eller parkering utanför cykelställ här?
- Markerar ni ut cykelparkeringarna på något sätt för det ska vara lättare att hitta till dem?

- Upplever du att det uppstår konflikter mellan cyklister och gående?
- Placerar ni ut extra cykelställ för evenemang som till exempel Malmö Garden show?

Intervjuguide med landskapsarkitekt Lunds kommun

Introduktion

- Kan du beskriva din arbetsroll?
 - o Var har du arbetat tidigare?
- Vilka besökare har ni i Stadsparken?

Park

- Har du någon uppfattning om var parkens besökare kommer ifrån?
- Hur planerar ni för att man tar sig till Stadsparken?
- Hur används parken?
 - o Skiljer sig det mycket mellan olika säsonger? Väder?
- Används parken på något annat sätt än det som är tänkt?
 - o Hur kan ni anpassa er efter det?
- Hur sker utformningen av park?
- Vilka funktioner prioriterar ni i parkerna?
 - o Uppstår det intressekonflikter mellan olika funktioner?
 - o Vilka funktioner prioriteras?
- Vilka är begränsningarna för hur mycket en park används?
- Vilken framkomlighet är viktigast att prioritera i en park?
- Hur viktiga är parkerna för folkhälsan?

Cykling

- Hur har ni tänkt när vi har utformat cykelparkeringarna i Stadsparken?
- Hur ser ni på att man parkerar cykeln utanför cykelställ?
- Hur upplever du att cykelparkeringen fungerar i parken?
- Upplever du att det uppstår konflikter mellan cyklister och gående?

Avslutning

- Har det väckts några andra tankar under intervjun?
-

Intervjuguide med arbetsledare för markskötsel

Introduktion

- Kan du beskriva din arbetsroll?
- Vilka besökare har ni här i Slottsparken, Pildammsparken och Kungsparken?

Park

- Hur används parken?
 - o Skiljer det sig mycket mellan olika säsonger? Väder? Tid på dygnet?
- Används parken på något annat sätt än det som är tänkt?
 - o Hur förhåller ni er till det?
 - o Hur påverkar skötseln användningen av parken?
- Vilka är begränsningarna för hur mycket en park används?
- Vilken framkomlighet är viktigast att prioritera i en park?

Cykling

- Vilket är det vanligaste sättet folk rör sig i parken på?
- Hur upplever du att cykelparkeringen fungerar i parken?
 - o Skiljer det sig mellan olika säsonger?
 - o Hur ser ni på så kallad informell parkering eller parkering utanför cykelställ?
 - o Hur undviker man att folk ställer cyklarna utanför cykelställ?
- Vilken betydelse har typen av cykelställ för hur de används?
- Hur ser ni på användningen av extra cykelställ?
- Upplever du att det uppstår konflikter mellan cyklister och gående?

Avslutning

- Har det väckts av några andra tankar under intervjun? / Har du något mer att tillägga?

Intervjuguide med landskapsingenjör

Introduktion

- Kan du beskriva din arbetsroll?
- Vilka besökare har ni här i Stadsparken?

Park

- Hur används parken?
 - o Skiljer det sig mycket mellan olika säsonger? Väder? Tid på dygnet?
- Används parken på något annat sätt än det som är tänkt?
 - o Hur förhåller ni er till det?
 - o Hur påverkar skötseln användningen av parken?
- Vilka är begränsningarna för hur mycket en park används?
- Vilken framkomlighet är viktigast att prioritera i en park?
- På vilket sätt är parker viktiga?
- Hur uppmuntrar ni folk till att besöka parken?

Cykling

- Hur planerar ni för att folk ska ta sig till parken?

- Vilket är det vanligaste sättet folk tar sig till parken på?
- Vilket är det vanligaste sättet folk rör sig i parken på?
- Hur upplever du att cykelparkeringen fungerar i parken?
 - o Skiljer det sig mellan olika säsonger?
 - o Hur ser ni på så kallad informell parkering eller parkering utanför cykelställ?
 - o Hur undviker man att folk ställer cyklarna utanför cykelställ?
 - o Var är det viktigast att det finns möjlighet att parkera cyklar?
- Vilken betydelse har typen av cykelställ för hur de används?
- Hur ser ni på användningen av extra cykelställ?
- Upplever du att det uppstår konflikter mellan cyklister och gående?

Avslutning

- Har det väckts av några andra tankar under intervjun? / Har du något mer att tillägga?

Bilaga 2. Resultat från observationerna som utfördes v. 7

Botaniska trädgården					
Ingång	Typ av cykelparkering	Kapacitet	Antal cyklar	Beläggingsgrad	Antalet informella parkeringar i parken
Nordvästra (Tunavägen/Östra Vallgatan)	Framhjulsställ	5	2	0,4	0
Norra (Tunavägen)	Framhjulsställ	4	3	0,75	
Östra (Olshögsvägen)	Framhjulsställ	4	0	0	
Sydöstra (Östervångsvägen)	Framhjulsställ	5	2	0,4	
Sydvästra (Östra Vallgatan)	Framhjulsställ	49	0	0	
Västra (Östra Vallgatan)	Framhjulsställ	5	6	1,2	
Stadsparken					
Ingång/Målpunkt	Typ av cykelparkering	Antal platser	Antal cyklar	Beläggingsgrad	Antalet informella parkeringar i parken
Mejeriet	Framhjulsställ	103	4	0,038834951	4
Skateboardpark	Framhjulsställ	0	0	0	
Stadsparkscafét	Framhjulsställ	128	10	0,078125	
Katedralskolan lokal	Väderskyddat framhjulsställ	5	3	0,6	
	Flernivåställ framhjulsställ	18	0	0	
	Framhjulsställ	5	0	0	
	Flernivåställ framhjulsställ	6	2	0,333333333	
	Flernivåställ framhjulsställ	12	1	0,083333333	
	Framhjulsställ	12	2	0,166666667	
Svanegatan (Katedralsskolan)	Framhjulsställ	5	0	0	

Svanegatan/Gyllenkroks allé	Framhjulsställ	10	8	0,8	
Gyllenkroks allé	Framhjulsställ	10	2	0,2	
Pildamsparken					
Ingång/Målpunkt	Typ av cykelparkering	Antal platser	Antal cyklar	Beläggingsgrad	Antalet informella parkeringar i parken
Carl Gustafs väg/Pildammsvägen	Framhjulsställ	10	3	0,3	14
Pildammsvägen	Framhjulsställ	8	2	0,25	
Margaretapaviljongen parkering	Framhjulsställ	9	0	0	
John Ericssons väg	Framhjulsställ	21	0	0	
Roskildevägen/ Spindelleplatsen	Framhjulsställ	5	5	1	
Carl Gustafs väg/Boulebanan	Framhjulsställ	10	0	0	
Carl Gustafs väg/Teaterlekplatsen	Framhjulsställ	20	0	0	
Kungsparken					
Ingång/Målpunkt	Typ av cykelparkering	Antal platser	Antal cyklar	Beläggingsgrad	Antalet informella parkeringar i parken
Från ingång till Slottsgatan	Framhjulsställ	10	9	0,9	2
Söder om Casino Cosmopol	Framhjulsställ	10	5	0,5	
Parkbron	Framhjulsställ	15	6	0,4	
Slottsträdgården					
Ingång/Målpunkt	Typ av cykelparkering	Antal platser	Antal cyklar	Beläggingsgrad	Antalet informella parkeringar
Slottsmöllan	Framhjulsställ	25	0	0	0
I Slottsträdgården bakom slottsgraven	Framhjulsställ	24	0	0	
Trädgårdsbron	Framhjulsställ	24	0	0	
Slottsparken					

Ingång/Målpunkt	Typ av cykelparkering	Antal platser	Antal cyklar	Beläggingsgrad	Antalet informella parkeringar i parken
Malmö Kanotklubb	Framhjulsställ	25	8	0,32	5
Mat & Vin Slottsparken	Framhjulsställ	5	0	0	
Stadsbiblioteket/Kung Oscars väg	Framhjulsställ	12	8	0,666666667	
	Framhjulsställ	24	7	0,291666667	
	Framhjulsställ	265	32	0,120754717	
Regementsgatan	Framhjulsställ	34	5	0,147058824	
	Ramlåsbart ställ	50	15	0,3	
	Ramlåsbart ställ	20	15	0,75	
Sagoleksplatsen	Framhjulsställ	20	0	0	

Bilaga 3. Resultat från observationerna som utfördes v. 13

Botaniska trädgården					
Ingång	Typ av cykelparkering	Kapacitet	Antal cyklar	Beläggingsgrad	Antalet informella parkeringar i parken
Nordvästra (Tunavägen/Östra Vallgatan)	Framhjulsställ	5	14	2,8	7
Norra (Tunavägen)	Framhjulsställ	4	1	0,25	
Östra (Olshögsvägen)	Framhjulsställ	4	2	0,5	
Sydöstra (Östervångsvägen)	Framhjulsställ	5	6	1,2	
Sydvästra (Östra Vallgatan)	Framhjulsställ	49	0	0	
Västra (Östra Vallgatan)	Framhjulsställ	5	5	1	
Stadsparken					
Ingång/Målpunkt	Typ av cykelparkering	Antal platser	Antal cyklar	Beläggingsgrad	Antalet informella parkeringar i parken
Mejeriet	Framhjulsställ	103	7	0,07	51
Skateboardpark	Framhjulsställ	0	4	räknas som informell	
Stadsparkscafét	Framhjulsställ	128	20	0,17	
Katedralskolan lokal	Väderskyddat framhjulsställ	5	0	0	
	Flernivåställ framhjulsställ	18	0	0	
	Framhjulsställ	5	0	0	
	Flernivåställ framhjulsställ	6	0	0	
	Flernivåställ framhjulsställ	12	0	0	
	Framhjulsställ	12	0	0	

Svanegatan (Katedralsskolan)	Framhjulsställ	5	0	0	
Svanegatan/Gyllenkroks allé	Framhjulsställ	10	8	0,8	
Gyllenkroks allé	Framhjulsställ	10	5	0,5	
Pildamsparken					
Ingång/Målpunkt	Typ av cykelparkering	Antal platser	Antal cyklar	Beläggingsgrad	Antalet informella parkeringar i parken
Carl Gustafs väg/Pildammsvägen	Framhjulsställ	10	5	0,5	15
Pildammsvägen	Framhjulsställ	8	1	0,13	
Margaretapaviljongen parkering	Framhjulsställ	9	0	0	
John Ericssons väg	Framhjulsställ	21	1	0,05	
Roskildevägen/ Spindellekplatsen	Framhjulsställ	5	0	0	
Carl Gustafs väg/Boulebanan	Framhjulsställ	10	0	0	
Carl Gustafs väg/Teaterlekplatsen	Framhjulsställ	20	4	0,2	
Kungsparken					
Ingång/Målpunkt	Typ av cykelparkering	Antal platser	Antal cyklar	Beläggingsgrad	Antalet informella parkeringar i parken
Från ingång till Slottsgatan	Framhjulsställ	10	6	0,6	6
Söder om Casino Cosmopol	Framhjulsställ	10	3	0,3	
Parkbron	Framhjulsställ	15	7	0,47	
Slottsträdgården					
Ingång/Målpunkt	Typ av cykelparkering	Antal platser	Antal cyklar	Beläggingsgrad	Antalet informella parkeringar
Slottsmöllan	Framhjulsställ	25	1	0,04	7
I Slottsträdgården bakom slottsgraven	Framhjulsställ	24	3	0,125	
Trädgårdsbron	Framhjulsställ	24	9	0,375	

Slottsparken					
Ingång/Målpunkt	Typ av cykelparkering	Antal platser	Antal cyklar	Beläggingsgrad	Antalet informella parkeringar i parken
Malmö Kanotklubb	Framhjulsställ	25	7	0,28	8
Mat & Vin Slottsparken	Framhjulsställ	5	0	0	
Stadsbiblioteket/Kung Oscars väg	Framhjulsställ	12	8	0,666666667	
	Framhjulsställ	24	5	0,208333333	
	Framhjulsställ	265	33	0,124528302	
Regementsgatan	Framhjulsställ	34	5	0,147058824	
	Ramlåsbart ställ	50	2	0,04	
	Ramlåsbart ställ	20	3	0,15	
Sagoleksplatsen	Framhjulsställ	20	7	0,35	