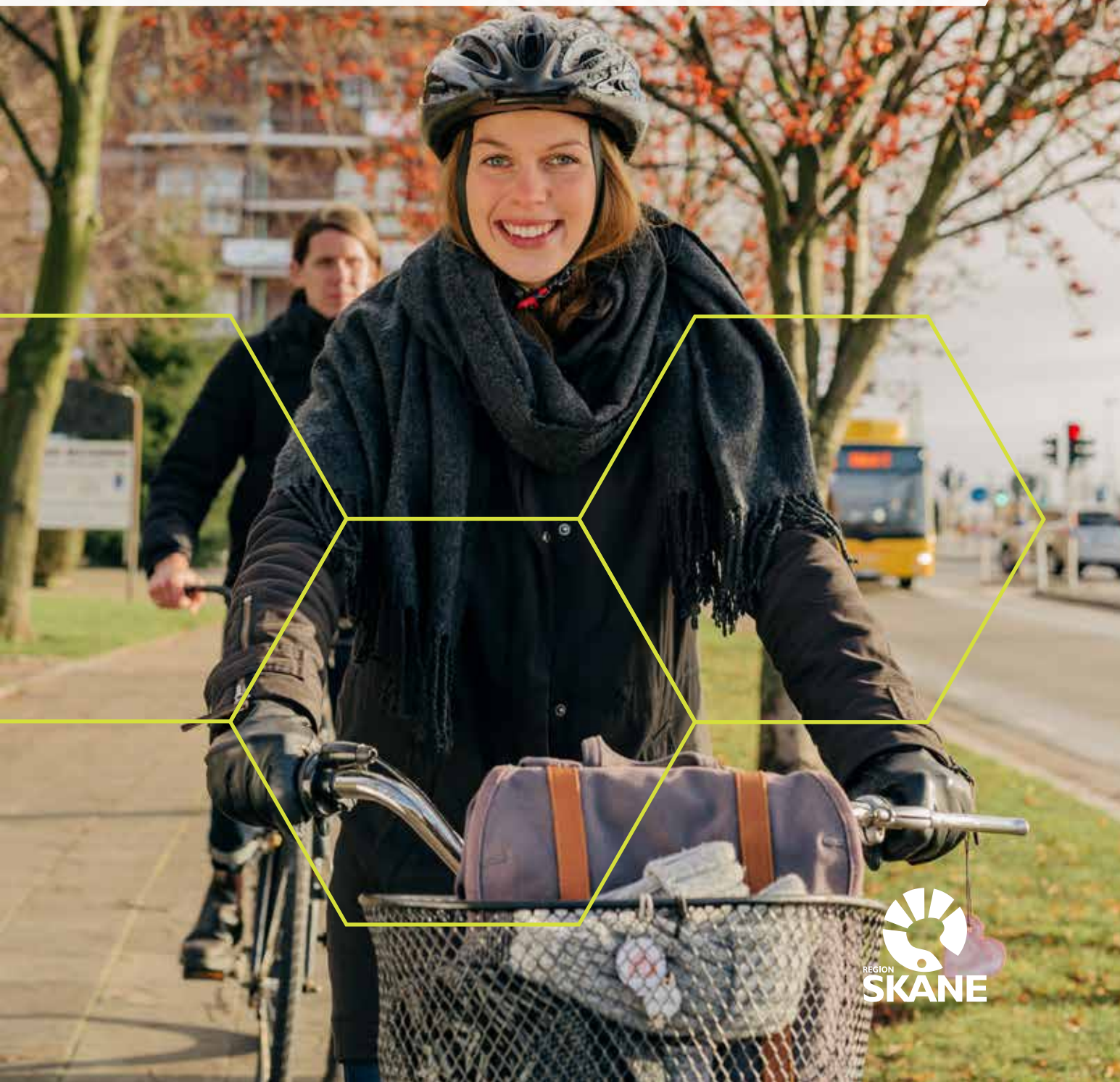


# CYKELSTRATEGI FÖR SKÅNE



**Projektansvarig:**

Therese Andersson, Region Skåne

**Projektgrupp:**

Johan Raustorp, Kajsa Svensson, Jonas Hedlund, Emelie Petersson,  
Lina Hellström, Therese Lilja, Region Skåne

**Referenspersoner:**

Sofie Norrby, Peter Groth, Wilhelm Ast, Emma Morin,  
Pia Jönsson-Rajgård, Region Skåne

*Cykelstrategi för Skåne* har varit på remiss mellan september till oktober 2016 till Skånes kommuner, universitet, näringsliv, civilsamhälle och grannregioner.

[www.skane.se/cykel](http://www.skane.se/cykel)

**Layout:** Kreation Reklambyrå 17-0114

**Foto:** Roger Nellsjö (omslag, sid 29), Scandinav/Scandinav Bildbyrå (sid 6), Mathilda Ahlberg/Scandinav Bildbyrå (sid 10), Leif Johansson/Scandinav Bildbyrå (sid 15, 17, 34, 36), Region Halland (sid 18), Astrakan/Scandinav Bildbyrå (sid 31, 32)

**Utgiven av:** Region Skåne 2017



[skane2030.se](http://skane2030.se)

# Förord

---

I en storstadsregion med flerkärnig ortstruktur ställer människor höga krav på sin egen mobilitet. Möjligheten att röra sig obehindrat är för de flesta självklar. När fler skåningar reser mer ökar rörligheten och det blir allt viktigare att arbeta för en hållbar omställning av transportsystemet. Då kan vi skapa bättre förutsättningar för en växande befolkning och ökad urbanisering.

När tillgänglighet och framkomlighet ökar blir det enklare att cykla och fler kan människor förflytta sig. En persons upplevda omvärld blir större och möjligheten att kunna ta del av hela staden växer. Vi måste säkerställa att alla barn och unga ges samma möjligheter att lära sig cykla, oavsett var de bor eller vilken bakgrund de har.

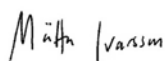
I Skåne ska människor erbjudas livskvalité i världsklass. En ökad fysisk aktivitet har stora effekter på folkhälsan vilket i sin tur betyder ett mer hållbart utnyttjande av välfärdstjänster. Region Skåne har enats om färdmedelsmålet att öka andelen cykelresor från 16 till 19 procent 2030. Cykelstrategin visar hur det skulle ge folkhälsovinster på 1,8 miljarder kronor varje år. Även för en hållbar omställning av transportsystemet är cykeln betydelsefull och har möjlighet att påverka pendlingsmönster och trängsel. Genom väl underbyggda strategier och åtgärder finns det stor potential för att fortsätta att utveckla Skåne som en av Europas ledande cykelregioner.

Att cykla betyder frihet. I städer och tätorter är cykeln ofta det snabbaste alternativet. Utanför tätorter och mellan städer finns det bra möjligheter till cykelpendling och på landsbygden kan fler av de kortare resorna göras med cykel. Genom att fortsätta att förbättra framkomligheten och erbjuda likvärdiga alternativ kommer ännu fler att upptäcka vinsterna med att cykla.

Att fler människor väljer att cykla handlar både om egna val och den yttre miljön. *Cykelstrategi för Skåne* behandlar båda aspekterna. Tillsammans kan vi göra det mer attraktivt för människor att välja cykeln. Cykelvägar behöver byggas samman, underhållas och vägvisas. Det måste också bli enklare att ta med sig sin cykel i kollektivtrafiken och göra den till en naturlig del av hela resan.

En hållbar tillväxt innebär att skånska företag erbjuder produkter och tjänster som underlättar omställningen till ett hållbart samhälle. Ett cykelvägnät av högsta kvalitet gör det möjligt för turismnäringen att växa och skapa ännu fler arbetstillfällen. Samverkan med och stöd åt clean-techföretag och cykelinnovationer ökar företagsamhet och entreprenörskap i regionen.

*Cykelstrategi för Skåne* har tagits fram i samråd med kommuner, näringsliv och idéburen sektor. Nu börjar arbetet med att genomföra de insatser som pekas ut som nödvändiga för att Skåne ska bli Sveriges främsta region för cykling. Som regional aktör samlar Region Skåne alla som på olika sätt medverkar till att göra det enklare, smartare och snabbare för människor att välja att cykla. Genom att arbeta mot gemensamma mål kan vi tillsammans göra Skåne till den bästa cykelregionen i Sverige.



**Mätta Ivarsson**  
Ordförande  
Regionala utvecklingsnämnden



**Ilmar Reepalu**  
1:e vice ordförande  
Regionala utvecklingsnämnden



**Pontus Lindberg**  
2:e vice ordförande  
Regionala utvecklingsnämnden





# Innehåll

---

Varför en cykelstrategi för Skåne? .....	7
Mål och möjligheter .....	11
Minskad trängsel och ökad frihet .....	12
Förbättrad folkhälsa .....	13
Attraktivare livsmiljöer .....	13
Ökat kollektivtrafikresande .....	13
Starkare näringsliv .....	13
Vad behövs för att göra Skåne till Sveriges bästa cykelregion .....	15
Stärk den skånska cykelkulturen .....	18
Lyft cykeln i samhällsplaneringen .....	20
Investera i regionalt viktiga stråk och leder .....	22
Förbättra kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik .....	26
Öka säkerheten för cyklisterna .....	30
Låt näringslivet medverka i cykelsatsningar .....	32
Genomförande .....	35
Upprättandet av ett regionalt cykelsekretariat .....	35
Skånskt Cykelforum .....	35
Nätverket för hållbart resande .....	36
Regionala transportinfrastrukturplanen och cykelvägsplanen .....	36
Referenser .....	37





# Varför en cykelstrategi för Skåne?

---

*Cykeln är en naturlig del av vardagen för många i Skåne. Hundratusentals cykelresor görs varje dag när människor ska ta sig till arbetet, skolan, fritidsaktiviteten, till service eller för att handla. Att cykla innebär en frihet för många. Friheten att själv bestämma var och när en resa ska göras, att stanna på vägen eller komma fort fram. Att lära sig cykla innebär en frihet som är möjlig för nästan alla oavsett inkomst, bakgrund eller kön.*

Platser som utformas för att prioritera cyklister och gående blir ofta tystare och renare. Med mindre buller och partikelutsläpp från vägtrafiken blir de också barnvänligare och mer attraktiva att bo och leva på. Goda förutsättningar för att cykla ökar tillgängligheten för såväl ortens invånare som för besökare till arbetsplatser, handel, service och upplevelser.

Även om de flesta cykelresorna sker lokalt är fördelarna av att fler cyklar till nytta för hela Skåne. Om det blir snabbare, bekvämare och tryggare att cykla kommer det att avlasta annan infrastruktur och förbättra framkomligheten för både person- och godstransporter. Om det är enkelt och tryggt att cykla till bytestpunkter kommer kollektivtrafiken att bli ett attraktivt val för ännu fler. Om framkomligheten för cykeln ökar och fler uppmuntras att välja cykel kommer det att ge positiva effekter på folkhälsan eftersom fler blir mer fysiskt aktiva.

Syftet med *Cykelstrategi för Skåne* är att den ska bidra till att Skåne utvecklas som Sveriges bästa cykelregion. Målet är att cykelns färdmedelsandel ska öka från 16 procent till 19 procent fram till år 2030 och att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ska förbättras för att uppnå *Nollvisionen*, samma mål som fastställs i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*.

*Cykelstrategi för Skåne* har tagits fram i samråd med de skånska kommunerna, Trafikverket Region Syd och delar av näringslivet och civilsamhället. Ingen av dessa kan på egen hand utveckla Skåne som cykelregion. Istället krävs ett samarbete där alla bidrar för att fler ska välja cykeln. I flera fall krävs även ett stärkt samarbete inom organisationerna, eftersom cykelfrämjande åtgärder berör allt från samhälls- och infrastrukturplanering, drift och underhåll till hälsopromotion och näringslivsutveckling. Ambitionsnivån behöver vara hög i alla dessa moment för att målet ska nås.

## REGION SKÅNES STRATEGIER OM TRANSPORTSYSTEMET I ETT SAMMANHANG



### De fem prioriterade ställningstagandena:

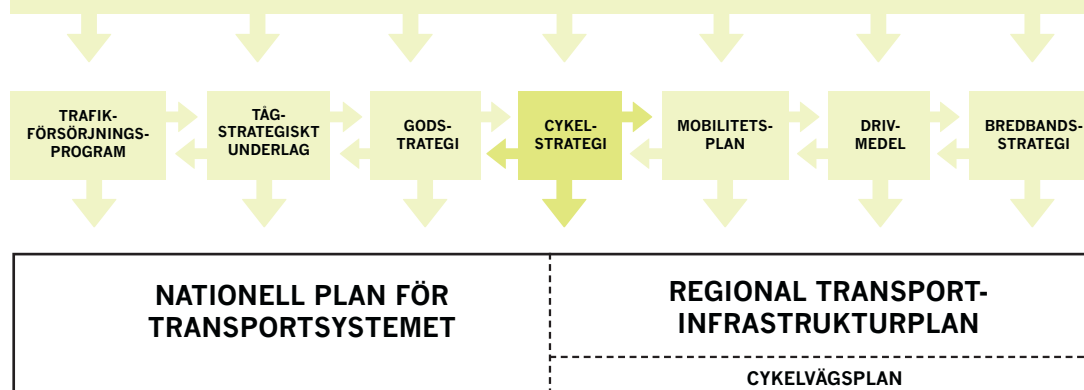
- Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet
- Skåne ska utveckla morgondagens välfärdstjänster
- Skåne ska bli en stark hållbar tillväxtmotor
- Skåne ska vara globalt attraktivt
- Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur

### STRATEGIER FÖR DET FLERKÄRNIGA SKÅNE

Fysisk planering är verktyg för att nå social hållbarhet, folkhälsa, ökad sysselsättning, näringslivsutveckling samt innovation m.m. Fem strategiområden är utpekade för det flerkärniga Skåne:

- Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor och utveckla den flerkärniga ortstrukturen
- Skapa socialt hållbara, attraktiva orter och miljöer som erbjuder hög livskvalitet
- Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne
- Stärka Skånes relation inom öresundsregionen, södra Sverige och södra Östersjön
- Växa effektivt med en balanserad och hållbar markanvändning

### STRATEGI FÖR ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM I SKÅNE 2050



Figur 1: Cykelstrategi för Skåne i relation till strategier och planer i Region Skåne. Cykelstrategi för Skåne tar sin utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin Det öppna Skåne 2030 som är vägledande för alla strategier och planer som tas fram av Region Skåne. Cykelstrategin är en fördjupning av de delar i Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 och Strategi för Det flerkärniga Skåne som berör cykel.



**SKÅNES REGIONALA UTVECKLINGSSTRATEGI, DET ÖPPNA SKÅNE 2030:** Region Skåne har ett regionalt utvecklingsansvar för Skåne, enligt Lag (2010:630). En del är att utarbeta och fastställa en strategi för regionens utveckling och samordna insatser för genomförandet av denna. Skånes regionala utvecklingsstrategi, *Det öppna Skåne 2030* antogs år 2014 och har pekat ut fem prioriterade ställningstaganden som handlar om bland annat att Skåne ska bli en stark hållbar tillväxtmotor och att Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ordsstruktur.

**STRATEGIER FÖR DET FLERKÄRNIGA SKÅNE:** Kopplar samman det regionala utvecklingsarbetet med kommunernas översiktsplanering. Region Skåne har sedan år 2005 tillsammans med de skånska kommunerna arbetat med *Strukturbild för Skåne*. Inom arbetet har *Strategier för Det flerkärniga Skåne* tagits fram, syftet är att genom fysisk planering konkretisera målbilden om *Det flerkärniga Skåne*.

**STRATEGI FÖR ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM I SKÅNE 2050:** Tydliggör vägval, mål och prioriteringar för en långsiktig planering av transportsystemet i Skåne. Revideras vart fjärde år, inför ny planomgång av nationell och regional transportplan. Strategin konkretiseras och fördjupas i dokumenten nedan.

**TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM FÖR SKÅNE:** Ger en samlad bild över hur kollektivtrafiken avses utvecklas långsiktigt i enlighet med de regionala utvecklingsmålen. Revideras vart fjärde år.

**TÅGSTRATEGISKT UNDERLAG:** Ger förslag på inriktning för den framtida regionala tågtrafiken i form av framför allt trafikupplägg och nya kapacitetsstarkare fordon. Underlaget har ett tydligt utvecklingsperspektiv och ska utgöra stöd för politiska prioriteringar och beslut om satsningar på den regionala tågtrafiken i kommande trafikförsörjningsprogram.

**STRATEGI FÖR DEN HÅLLBARA GODS- OCH LOGISTIKREGIONEN SKÅNE:** Beskriver utvecklingen av Skåne som gods- och logistikregion samt flöden inom, genom och till Skåne. Strategin ger en bild av nuläget och utvecklingen mot en mer hållbar godstrafik. Arbetet pågår, beslut beräknas år 2017.

**CYKELSTRATEGI FÖR SKÅNE:** Synliggör hur cykeln kan stärkas som ett eget trafikslag. Strategin tar ett helhetsgrepp och beskriver utbyggnad av infrastruktur, cykelturism, planering och innovation.

**MOBILITETSPLAN FÖR SKÅNE:** För att öka andelen som går, cyklar och åker med kollektivtrafik samt för att möta den ökande befolkningens resbehov räcker det inte med ny infrastruktur och ökat utbud av kollektivtrafik, det krävs även attityd- och beteendepåverkande åtgärder. En plan för denna typ av åtgärder, och hur de samverkar med fysiska investeringar synliggörs i mobilitetsplanen vilken tar ett samlat grepp om arbetet med ett mer hållbart resande i Skåne.

**BREDBANDSSTRATEGI FÖR SKÅNE:** Tydliggör målbilden för tillgång till bredband i Skåne, belyser behovet och nyttorna av tillgång till bredband ur ett samhällsperspektiv samt belyser olika aktörers ansvar, för att nå de uppsatta målen. Uppdatering pågår.

**UNDERLAG FÖR HANDLINGSPLAN FÖR FOSSILFRIA DRIVMEDEL:** Handlingsplanen för fossilfria drivmedel ska redogöra för delmål och insatsområden som behövs för att styra utvecklingen mot ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne år 2030. Arbetet pågår.

**NATIONELL TRANSPORTINFRASTRUKTURPLAN:** En långsiktig ekonomisk planering av det samlade transportsystemet för väg, järnväg, sjöfart och luftfart. Tas fram av Trafikverket, på uppdrag av regeringen. Planen är tolvårig och revideras vart fjärde år.

**REGIONAL TRANSPORTINFRASTRUKTURPLAN (RTI-PLAN):** Styr hur statens pengar för infrastruktur används på den regionala infrastrukturen. Region Skåne upprättar planen på uppdrag av regeringen utifrån en ekonomisk ram som angetts av regeringen. Planen är tolvårig och revideras vart fjärde år.

**CYKELVÄGSPLAN FÖR SKÅNE:** I RTI-planen finns en ansats om vilka insatsområden för cykel som är prioriterade. Cykelvägsplanen beskriver vilka objekt på det regionala vägnätet som avses byggas inom planperioden. Är en fördjupning till RTI-planen.



Andelen cykelresor i Skåne ska öka till 19% av alla resor år 2030. Det innebär en ökning med 58% från 435 000 cykelresor per dag i Skåne år 2013 till 690 000 år 2030.



# Mål och möjligheter

I den övergripande Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 har ett antal mål fastställts för att säkerställa en hållbar omställning av transportsystemet. Dessa mål är vägledande för Cykelstrategi för Skåne. Genom att nå målet om att fler ska cykla i Skåne, så innebär en ökad cykling en rad sidoeffekter och förbättringar som tillsammans bidrar till en attraktiv region med hög livskvalité.

Cyklern är det näst vanligaste färdmedlet i Skåne efter bilen. Enligt den senaste skånska resvaneundersökningen från 2013 genomfördes 16 procent av alla huvudresor med cykel. Fler resor genomfördes därmed med cykel än med buss och tåg tillsammans. Cykeln används dessutom ofta för anslutningsresor till kollektivtrafiken. I Skåne påbörjas ungefär 17 procent av kollektivtrafikresorna med cykel.

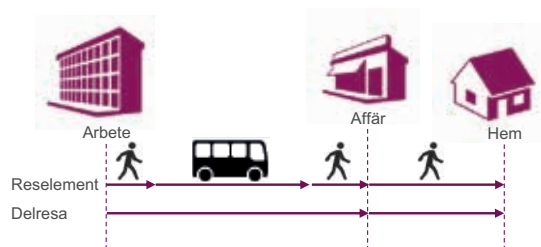
I Strategi för ett hållbart transportsystem 2050 har färdmedelsmål för 2030 tagits fram. Utgångspunkten för färdmedelsmålet har varit Skånes regionala utvecklingsstrategi *Det öppna Skåne 2030* och dess mål om att 40 procent av den motoriserade trafiken i Skåne ska vara kollektivtrafik år 2030. Utifrån målet om kollektivtrafikresande har färdmedelsmål tagits fram för huvudresor med gång, cykel och bil.

För cykeltrafiken är målet att öka andelen delresor med cykel från 16 procentenheter till 19 procentenheter år 2030. I antal delresor innebär det en ökning med 56 procent, från 435 000 skånska cykelresor per dag i dagsläget till 690 000 stycken år 2030.

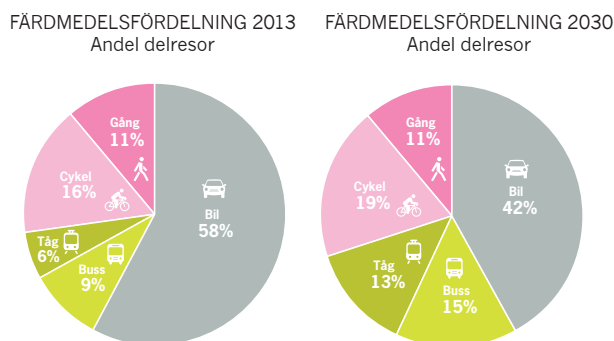
Fördelat på avstånd innebär färdmedelsmålet att cykel tillsammans med gång ska vara det naturliga transportmedlet för kortare resor i Skåne.

Det är viktigt att öka barns möjligheter att själva vistas i trafikmiljöer på ett säkert sätt. För barn och unga är målet därför att fler ska välja att cykla och gå till skolan. Detta kommer följas upp i Region Skånes folkhälsoenkät riktad till barn och unga.

Det finns stor potential för att öka både antalet delresor och anslutningsresor med cykel. En potential som, om den tas till vara, leder till minskad trängsel, bättre folkhälsa, attraktivare livsmiljöer, ökat kollektivtrafikresande och ett starkare näringsliv.

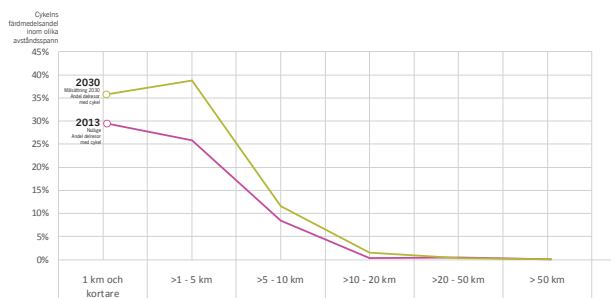


Figur 2. Illustration som visar skillnaden mellan en huvudresa och ett reselement.



Figur 3. Diagrammet till vänster visar färdmedelsfördelningen i Skåne idag (2013). Kollektivtrafiken står för 15 procent av det totala resandet och gång och cykel för 27 procent. Resterande del av resorna sker med bil. Diagrammet till höger visar färdmedelsmålet för 2030 som det presenteras i Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050. Källa: Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050.

## RESLÄNGD MED CYKEL



Figur 4. Aktuella reslängder för cykelresor i Skåne 2013 och målsättningen 2030



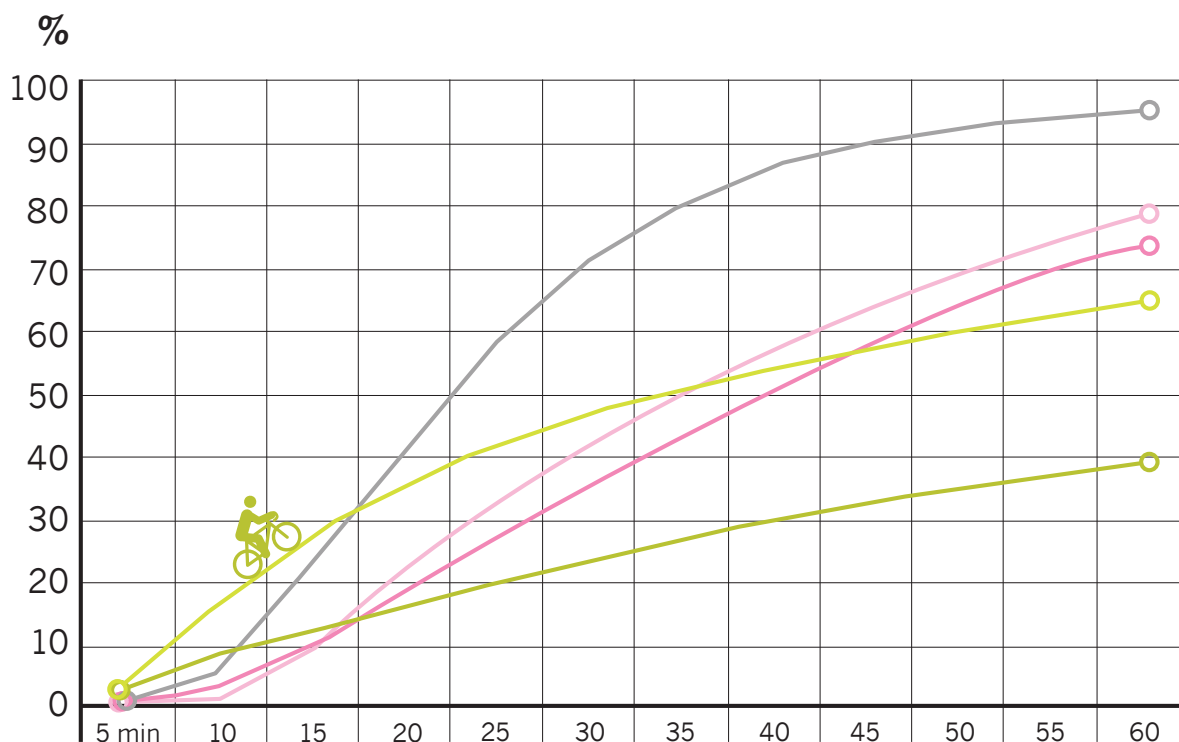
## Minskad trängsel och ökad frihet

De resandetoppar som uppkommer när människor ska ta sig till och från arbetet medför en betydande belastning på infrastrukturen vilket kan leda till att kollektivtrafiken och biltrafiken drabbas av förseningar och köer. Enligt den skånska resvaneundersökningen från 2013 cyklar 16 procent till arbetet, 16 procent åker med kollektivtrafiken, 64 procent kör bil och resterande andel går. Att verka för att fler ska välja att cykla till arbetet kan kraftigt minska belastningen på infrastrukturen och öka framkomligheten för både kollektivtrafiken och biltrafiken i rusningstid.

För att ta reda hur stor potentialen är för att få fler att vilja cykla till arbetet har Region Skåne genomfört en totalundersökning av hela den arbetande befolkningens resmöjligheter, mellan respektive individs hemadress och arbetsplats med olika färdmedel. Resultatet visar att ungefär 30 procent av Skånes befolkning bor inom en 15 minuters cykelresa från sitt arbete. Omkring hälften kan ta sig till arbetet inom 30 minuter med cykel. I analysen är cykelhastigheten satt till 16 kilometer i timmen, vilket motsvarar genomsnittshastigheten för cykling i Malmö tätort. På sträckor med få stopp, mellan tätorter eller med till exempel elcykel blir hastigheten ofta högre.

### TILLGÄNGLIGHET TILL ARBETET MED OLIKA FÄRDMEDEL

Andel av Skånes arbetande befolkning



Figur 5. Tillgänglighet till arbetet med olika färdmedel. Diagrammet visar hur stor andel av den arbetande befolkningen i Skåne som når sin arbetsplats uppdelat på olika tidsintervall och färdmedel.



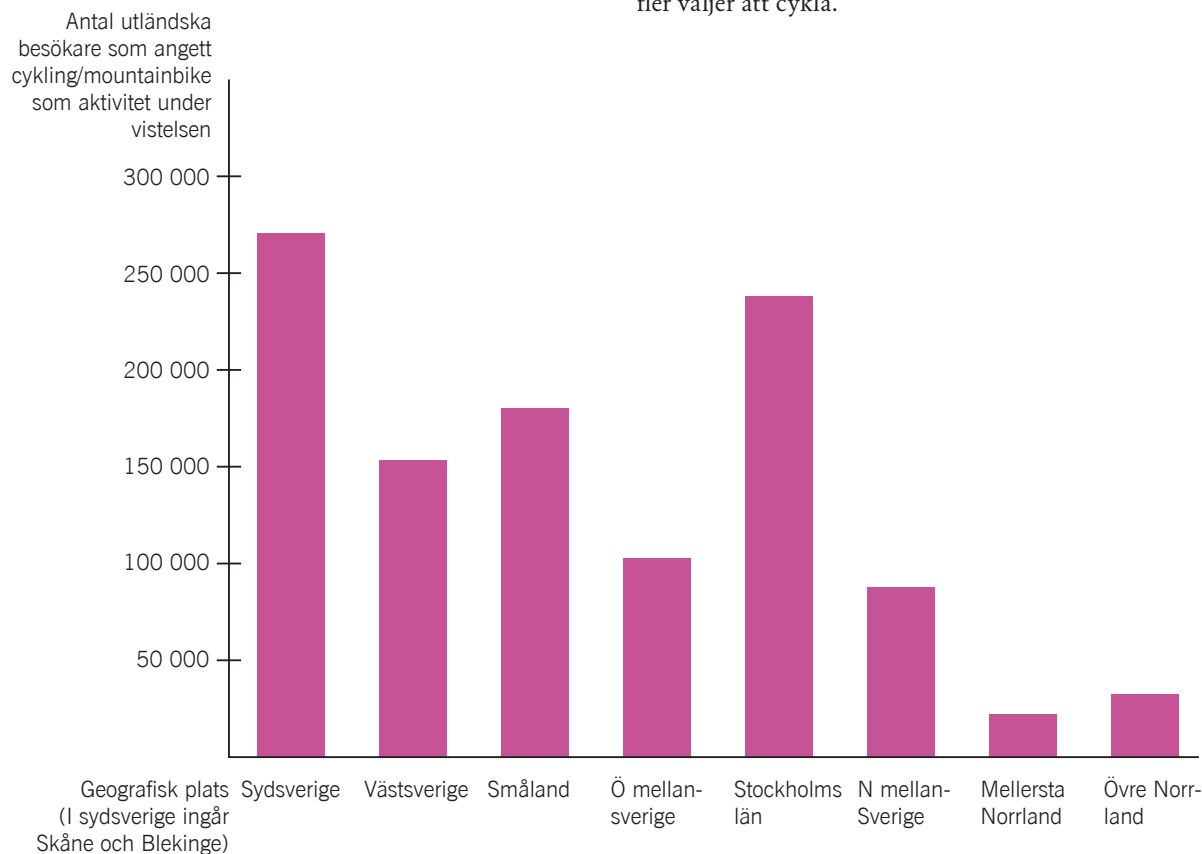
## Förbättrad folkhälsa

Fysisk aktivitet är en av de största friskfaktorerna och ett effektivt sätt att kraftigt minska risken för en rad vanliga sjukdomar. Att främja aktiv transport så som gång och cykling genom samhälls- och infrastrukturplanering samt kommunikation, innebär minskade kostnader till följd av ohälsa för såväl arbetsgivare som för hälso- och sjukvården i Skåne. För cykeltrafiken innebär färdmedelsmålet att cyklingen kommer öka för såväl huvudresor som delresor till eller ifrån kollektivtrafiken. Uppnås färdmedelsmålet för cykel skulle det innebära en folkhälsovinst motsvarande 1,8 miljarder kronor om året i Skåne i jämförelse med om trafiken utvecklas som det är prognostiserat.

## Attraktivare livsmiljöer

Att bo och arbeta i miljöer med mycket trafik kan ha en negativ inverkan på människors hälsa. Partiklar som frigörs från avgaser tillsammans med däck- och vägslitage orsakar luftvägssjukdomar och cancer. Nedsatt hälsa till följd av buller beräknas kosta Skåne motsvarande 0,7 till 1,3 miljarder kronor per år. Platser som utformas för att prioritera cyklisterna och gående blir tystare och renare vilket innebär en mer attraktiv och bättre miljö för barn att växa upp i.

ANTAL BESÖKARE SOM CYKLAT UNDER SIN VISTELSE I SKÅNE OCH BLEKINGE



Figur 6. Antal besökare som cyklat under sin vistelse i Sverige (IBIS 2014)

## Ökat kollektivtrafikresande

Enligt den skånska resvaneundersökningen från 2013 hade 17 procent av kollektivtrafikresorna en anslutningsresa med cykel. Satsningar på bättre anslutningar från cykel till kollektivtrafik är ett av de mest kostnadseffektiva sätten för att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Bättre cykelkopplingar beräknas kunna öka kollektivtrafikens marknadsandel med 2,5 procent, eller med 4 miljoner resor till år 2030.

## Starkare näringsliv

Goda förutsättningar för att ta sig fram med cykel är viktigt ur flera perspektiv för att stärka det skånska näringslivet. Tolv procent av alla inköpsresor görs med cykel. En förbättrad framkomlighet genom till exempel bättre parkeringsmöjligheter för cykel kan bidra till ett ökat kundunderlag för handeln.

Skåne och Blekinge är den region i Sverige där flest utländska turister uppger att de cyklat under sin vistelse. Genom att satsa på att etablera Skåne som cykeldestination skapas jobb inom hållbar turism runt om i Skåne.

En hög andel cykelresor medför ett ökat behov av service och kringtjänster kopplat till cykling. Det synliggör behovet av innovationer. Samverkan med universitet och inkubatorer är en anledning till att flera populära cykelinnovationer under senare år har fått sitt ursprung i Skåne. Genom nya tekniska lösningar som tillfredsställer olika behov ökar chanserna till att fler väljer att cykla.





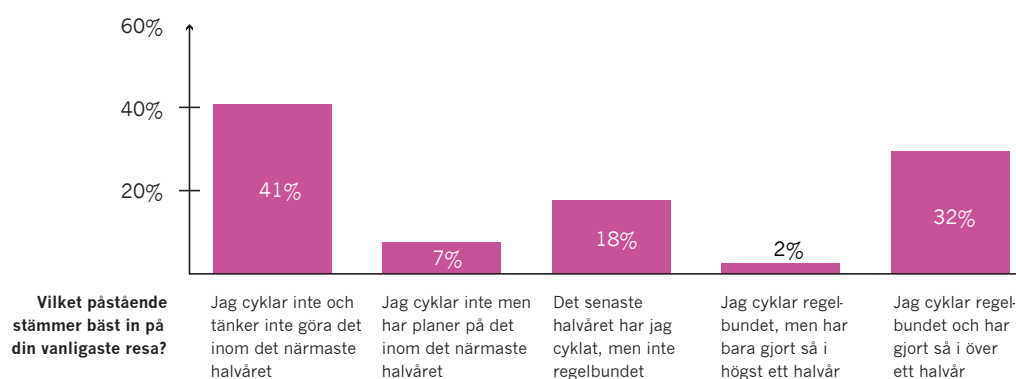
# Vad behövs för att göra Skåne till Sveriges bästa cykelregion?

Cykelstrategi för Skåne har tagits fram i samråd med kommuner, stat, näringsliv och civilsamhälle i Skåne. Målet med samråden har varit att gemensamt identifiera de insatser som krävs för att Skåne ska bli Sveriges bästa cykelregion. I följande kapitel beskrivs hur insatserna har valts ut och därefter vilka insatser som krävs för att utveckla Skåne som cykelregion.

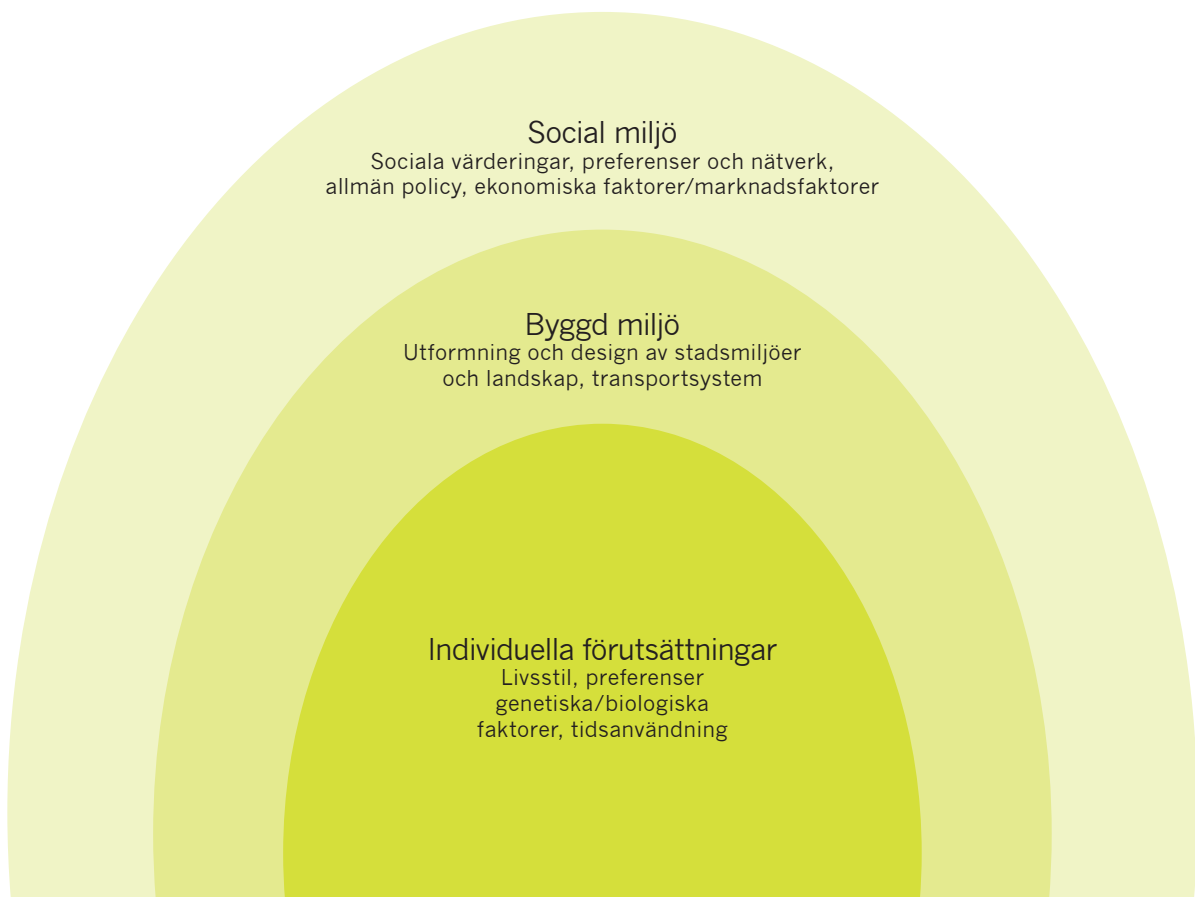
I Skåne finns generellt sett en positiv inställning till cykeln som färdmedel. En majoritet av skåningarna uppger att de cyklar ofta eller ibland. Bland dem som idag inte cyklar funderar var sjunde person på att börja. Det visar resultatet från *Hur uppfattar Skåningar cykeln som färdmedel? – En attitydundersökning genomförd i Skånepanelen från 2016*. Utgångspunkten för de insat-

ser som presenteras i *Cykelstrategi för Skåne* är därför främst att ta tillvara den stora vilja som finns att cykla i Skåne. För att kunna utforma insatser som syftar till att ta tillvara viljan att cykla behövs en förståelse för vad som hindrar dem som uppger att de vill cykla men idag inte gör det från att börja.

INSTÄLLNING TILL CYKELN SOM FÄRDMEDEL  
Andel av Skånes befolkning i respektive stadium



Figur 7. Inställningen till cykel som färdmedel (*Hur uppfattar skåningar cykeln som färdmedel? – En attitydundersökning genomförd i Skånepanelen, 2016*)



Figur 8. Illustration över den Socioekologiska modellen

Enligt den socioekologiska modellen så baseras ett resval på tre olika faktorer. Först och främst spelar de individuella förutsättningarna stor roll. För att en person ska välja cykeln krävs till exempel att hen kan cykla, har tid och att resan är bekväm och inte för ansträngande. Om de individuella förutsättningarna tillåter cykling så beror valet istället på upplevelsen av den byggda- och sociala miljön. Om upplevelsen är att den byggda miljön är cykelvänlig ökar incitamentet för att cykla. Om cykeln dessutom är det snabbaste och bekvämaste färdmedlet blir det än mer attraktivt att cykla. På liknande sätt spelar upplevelsen av den sociala miljön roll för valet av färdmedel.

*I Hur uppfattar skåningar cykeln som färdmedel? – En attitydundersökning genomförd i Skånepanelen* framgår att de som anger att personer i deras närhet cyklar, själva cyklar i större utsträckning än de vars omgivning inte cyklar. Undersökningen visar också att de som själva cyklar eller har människor i sin närhet som cyklar generellt sett också upplever den byggda miljön som mer cykelvänlig.

Med syfte att ta vara på viljan att cykla, och arbeta med att skapa goda individuella förutsättningar och en stödjande byggd och social miljö för cykling presenteras sex insatsområden.

Varje insatsområde består av en eller flera målsättningar, en kunskapsdel och förslag på insatser. Dessutom beskrivs i slutet av strategin hur genomförandet kan samordnas, utvecklas och förbli aktuellt fram till dess att målet nås.

### Samverkansområden



**Stärk den skånska cykelkulturen**



**Lyft cykeln i samhällsplaneringen**



**Investera i regionalt viktiga stråk och leder**



**Förbättra kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik**



**Öka säkerheten för cyklister**



**Låt näringslivet medverka i cykelsatsningar**





## Stärk den skånska cykelkulturen

*En betydelsefull del av arbetet för att fler ska välja att cykla är att stärka cykelns status som färdmedel. Det handlar om att göra det attraktivt att välja cykeln, att uppmuntra till att ompröva invanda resmönster samt att stödja dem som redan cyklar. Detta för att ta vara på den positiva attityd som redan finns till cykling och på så sätt stärka cykelkulturen.*



Det är numera väl känt att både individ och samhälle har mycket att tjäna på att fler väljer att resa aktivt, till exempel genom att cykla. Flera aktörer arbetar därför på olika sätt för att göra cykeln till ett tillgängligt och attraktivt val för fler. Många arbetsgivare, föreningar och kommuner genomför återkommande cykelkampanjer, tävlingar eller andra evenemang för att uppmuntra anställda, medlemmar eller invånare att välja cykeln. Ett målinriktat arbetssätt där flera aktörer drar åt samma håll för att bygga cykelkulturen i Skåne.

För att ta nästa steg behöver kommunikationen av cykelåtgärder och kampanjer skalas upp, öka i omfattning och bli mer strategiska. Insatsområdet *Stärk den skånska cykelkulturen* ingår i ett större arbete som går ut på att påverka användningen av hela den skånska infrastrukturen.

Det arbetet utförs inom ramen för *Mobilitetsplan för Skåne* och dess nätverk för hållbart resande. Anledningen till att det ändå finns med som ett insatsområde i *Cykelstrategi för Skåne* är för att påvisa helheten där en social miljö som uppmuntrar till cykling är en lika viktig förutsättning som till exempel fysiska åtgärder i infrastrukturen.

### MÅLSÄTTNING

- Ta vara på och öka viljan att cykla
- Sprid cykelkultur i Skåne
- Stärk barn och ungas cyklande
- Uppmuntra till att ompröva invanda resmönster
- Öka cyklingen hos barn och unga



## Ta vara på viljan att cykla

Det är nödvändigt att ta vara på den positiva inställningen samt uppmuntra och underlätta för människor att ta steget till att börja cykla.

Om målet i cykelstrategin ska uppnås behöver antalet cykelresor öka med 56 procent eller 255 000 cykelresor varje dag. För det första så behöver de som idag kör bil, på korta sträckor eller inom tätort, i större utsträckning välja att cykla. Det är också genom att byta dessa korta bilresor mot aktiv transport, så som gång eller cykling, som de verkligt stora hälsoeffekterna av en ökad vardagsmotion uppstår.

För det andra så behöver alla barn och vuxna ges möjlighet att lära sig cykla säkert. De flesta i Skåne har tillgång till en cykel men alla kan inte cykla tillräckligt bra för att känna sig trygga i trafiken. Att se till att så många som möjligt faktiskt kan välja cykeln är en förutsättning för att öka cyklingen. Det gör det lättare att välja en hälsosam livsstil med aktivt resande och en förbättrad framkomlighet i sin omgivning. Det öppnar upp möjligheten att ta till exempel hemtjänstjobb eller andra jobb där cykelkunnsighet ofta är en förutsättning.

## Sprid cykelkulturen i Skåne

Skåningar reser i stor utsträckning på samma sätt som de i sin närhet. Om familj, vänner och kollegor kör bil så är sannolikheten också stor att personen i fråga själv kör bil. Det samma gäller för cykel. För att bryta mönster och få fler att överväga cykeln som färdmedel behöver den goda cykelkultur som finns på vissa arbetsplatser, skolor, städer och bostadsområden spridas över hela Skåne. Fler behöver ha någon i sin närhet som visar att det går att cykla och på så sätt synliggöra att det är ett möjligt alternativ.

## Stärk barn och ungas cyklande

Att åter stärka cykelkulturen i skolan är en viktig insats. Forskning har visat att fysisk aktivitet har en positiv inverkan på barn och ungas hälsa. Förbättrad viktkontroll, hjärt- och kärhälsa och självkänsla är några av ett flertal positiva effekter. Fysisk aktivitet bidrar även till en förbättrad psykisk hälsa och har generellt sett en positiv inverkan på inlärningsförmågan.

I Sverige har barns cyklande till skolan nästan halverats sedan 1990-talet. Genom en säkrare byggd miljö för cykling och ett tydligare arbete för att stärka cykelkulturen på skolorna och bland föräldrarna, kan sannolikt bilåkande skolan minska.

## Ompröva invanda resmönster

Skåningar är generellt sett trogna sitt färdmedelsval. De som cyklar planerar att fortsätta att cykla, och de som åker bil planerar att fortsätta att åka bil. Detta innebär att även om stora förändringar görs i den byggda miljön för att förbättra för cyklister så räcker inte det. Trots att brister i infrastrukturen en gång var anledningen till att någon avstod från att cykla, innebär det inte att någon per automatik börjar cykla när de yttre förutsättningarna blivit bättre.

Erfarenheter från tidigare satsningar visa att nyttan av infrastrukturåtgärder av just denna anledning kan bli upp till dubbelt så stor om investeringar i den byggda miljön kombineras med informations- och påverkansinsatser.

## INSATSER

### Ta vara på och öka viljan att cykla

- Genomför riktade attityd- och beteendepåverkande insatser för de grupper som är intresserade av att cykla men idag inte gör det alls eller bara lite.
- Genomför cykelutbildningar för grupper som vill cykla men idag inte kan.
- Inkludera uppmuntran till aktiv transport som en del av hälsopromotionsarbetet.

### Sprid cykelkulturen i Skåne

- Sprid goda exempel från de skolor, arbetsplatser och handelsplatser dit många redan idag cyklar. Sprid framgångsrika insatser i hela Skåne.
- Använd tidigare framgångskoncept så som Pendla med cykel, Cykelvänlig arbetsplats, cyklande skolbuss och cykelundervisning i skolan.

### Uppmuntra skåningarna att ompröva invanda resmönster

- Genomför attityd och beteendepåverkansinsatser som regel när förändringar i den byggda miljön innebär att det blir attraktivare att cykla.

# Lyft cykeln i samhällsplaneringen

För att förbättra förutsättningarna för att fler ska vilja, kunna och våga cykla behövs en mer medveten, långsiktig planering för cykel. Det gäller att se på cykeln som ett trafikslag likställt andra, och inse att den fysiska omgivningen påverkar människors inställning till att cykla. Därför är det viktigt att lyfta cykeln i samhällsplaneringen.



## MÅLSÄTTNING

- Tillgängligheten med cykel till viktiga målpunkter (skolor, fritidsgårdar och affärer) inom tätorter ska öka
- Alla skånska kommuner ska ha en aktuell cykelstrategi eller motsvarande dokument

## Satsa på att öka cyklingen i tätorterna

För att cykeln ska bli det naturliga färdmedlet för kortare resor i Skåne behöver cyklandet öka i alla tätorter. Vid en jämförelse med den holländska regionen Noord-Holland blir det tydligt att ortens storlek inte är en förklaring till varför cykelandelen är låg i mindre orter. Mindre orter kan ha en lika hög cykelandel som större men för att lyckas krävs en social och byggd miljö som stödjer cykling.

I 19 av Skånes 33 kommuner är cykelns färdmedelsandel under riksgenomsnittets 10 procent. Att den genomsnittliga färdmedelsandelen är 16 procent beror till stor del på att Malmö och Lund har en stor andel cyklister, men för att färdmedelsmålet ska nås behöver cyklingen öka i samtliga kommuner. Störst potential att öka cyklingen finns i och omkring tätorterna. Där bor flest skåningar och det är därför där potentialen till förändring är som störst. För närvarande varierar cykelandelen kraftigt beroende på hur stor tätorten är. I Malmö, Helsingborg och Lund tillsammans görs nästan var fjärde resa med cykel, medan enbart var tionde resa görs med cykel i orter som har mellan 5 000 och 10 000 invånare.

På många orter finns redan idag goda förutsättningar för att cykla. Stora delar av vägnätet är lågtrafikerat, närheten till viktiga målpunkter är god och cykelvägnätet är utbyggt sänär som på vissa länkar. Trots detta är cykelandelen låg. Detta kan delvis bero på hur resultatet uppmätts men också på att skåningars färdmedelsval baseras på upplevelsen av den sociala och byggda miljön.

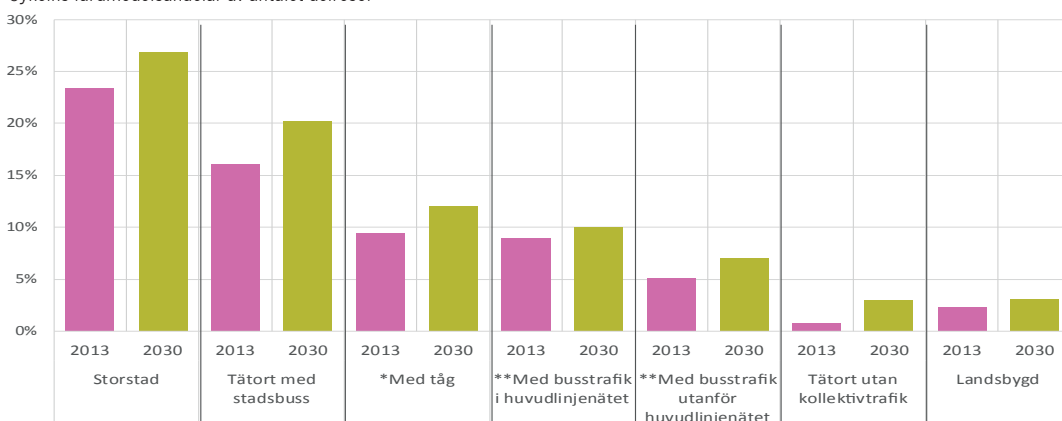
Upplevelsen av faktorer som *snabbhet*, *bekvämlighet*, *smidighet* och *trygghet* spelar stor roll för vilket färdmedel som väljs. Samhällsplaneringen behöver därför verka för att göra cykeln till det snabbaste, smidigaste och bekvämaste färdmedlet i tätorten, om fler ska välja att cykla. Trafikmiljön för cyklister behöver även förbättras så att den upplevs som tryggare. Tillgängligheten med cykel till viktiga målpunkter inom tätorter måste bli bättre.

För att uppnå detta är det viktigt att mer resurser satsas på cykelinfrastrukturen av såväl kommunernas trafikbudgetar som av den regionala transportinfrastrukturplanens budget. Satsningar behöver i större utsträckning styras av målet om att cykeltrafiken ska öka. Planeringen behöver bli mer målstyrd och mindre prognosstyrd.

På [skane.se/cykel](http://skane.se/cykel) finns interaktiva kartor som visar i vilka stråk flest cykelresor skulle uppkomma om alla som kunde valde att cykla till arbetet alternativt till bytespunkten för att sedan åka med kollektivtrafiken till arbetet.

## MÅLET FÖR ETT ÖKAT CYKLANDE UPPDELAT PÅ ORTSTYP

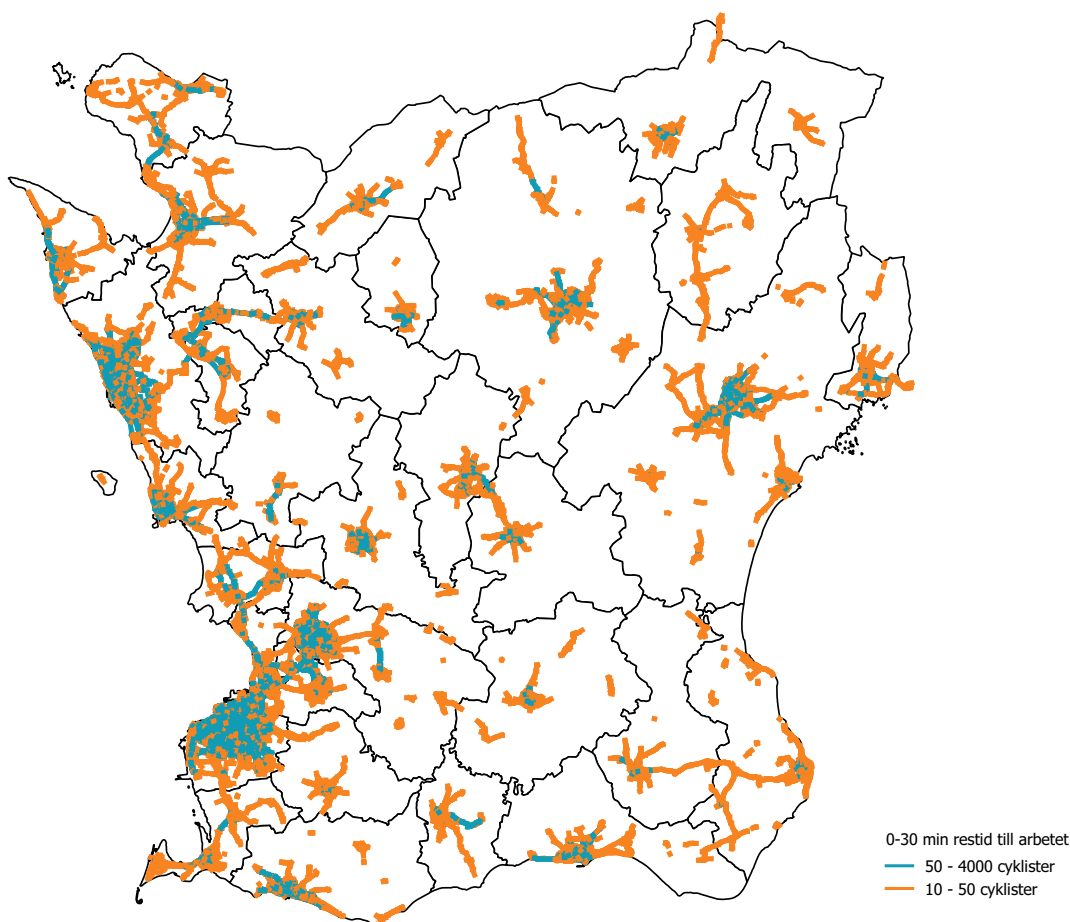
Cykelns färdmedelsandel av antalet delresor



Figur 9. Aktuell färdmedelsfördelning för cykel i Skåne 2013 och målsättningen för 2030 uppdelat på ortstyp.

\* Tätort utan stadsbuss  
\*\* Tätort utan stadsbuss och tåg





Figur 10. Kartan visar vilka stråk som skulle bli mest belastade av cykeltrafik om alla som har 30 minuters cykelresa till arbetet skulle välja att cykla.

### Alla kommuner arbetar utifrån en aktuell cykelstrategi

Vilka förändringar i den byggda miljön som krävs skiljer sig mellan olika orter. Att ta fram en cykelstrategi eller motsvarande dokument är ett effektivt sätt att tydliggöra vilka insatser, resurser och prioriteringar som krävs för att förbättra cykelns attraktivitet i en tätort. Processen att fram en cykelstrategi är också ett sätt att lyfta betydelsen av en cykelvänlig miljö i översiktsplaner, detaljplaner, trafikstrategier och andra strategiska dokument. En cykelstrategi är en möjlighet att samordna förvaltningar och budgetar kring en tydlig vision om cyklingens utveckling på orten, avseende såväl ökad cykling som exempelvis hur näringslivet gynnas av cykelturism. Det är viktigt att lära känna varje plats befintliga och potentiella cyklister för att ta reda på vad de anser behöver förbättras för att det ska bli attraktivare att cykla.

I knappt var tredje skånsk kommun finns en cykelstrategi eller cykelplan framtagen. De skånska kommuner som arbetar aktivt med cykling i sin planering har generellt en högre andel cykelresor än de övriga kommunerna. En förutsättning för att utveckla Skåne som cykelregion är att alla Skånes kommuner på sikt har en cykelstrategi eller ett motsvarande dokument som tydliggör en vision för cykelutvecklingsarbetet.

### INSATSER

#### Tillgängligheten med cykel till viktiga målpunkter inom tätorter ska öka

- Prioritera cykeln så att den upplevs som det smidigaste, bekvämaste och snabbaste färdmedlet i tätort.
- Skapa attraktivt placerade och säkra cykelparkeringar i anslutning till handel, arbetsplatser och skolor.

#### Alla skånska kommuner ska ha en aktuell cykelstrategi

- Arbeta med en aktuell cykelstrategi eller motsvarande dokument som behandlar cykel i den kommunala planeringen.

# Investera i regionalt viktiga stråk och leder

Satsningar på ett sammanhängande cykelvägnät med hög kvalitet i hela Skåne ger flera fördelar. Framkomligheten förbättras och det blir enklare att pendla med cykel till arbete och skola. Dessutom förbättras möjligheten till rekreativ cykling, när fler sammanhängande cykelleder görs i ordning. För att säkerställa att investeringar görs där de ger mest nytta behövs kunskap om hur cykelinfrastrukturen i Skåne ser ut idag. Med en regional överblick över cykelvägnätet kan resurser satsas på att bygga ett sammanhållet cykelnät i hela Skåne.



## MÅLSÄTTNING

- Det ska finnas lika bra information om cykeltrafiken som för annan trafik
- Det ska finnas fasta mätstationer utplacerade på det prioriterade nätet för arbetspendling med cykel
- Bristerna som identifierats på det prioriterade nätet för cykel ska åtgärdas. År 2030 ska hela det prioriterade nätet vara utbyggt
- Klassificera lokala, regionala eller nationella turism- eller rekreativscykelleder
- Sydkustleden ska klassificeras som nationell turistled

## Förbättra kunskapen om cykeltrafiken

Kännedomen om cykeltrafiken är generellt sett låg i jämförelse med bil- och kollektivtrafiken. Inrapporteringen av cykelvägar i *Nationella Vägdatabasen* (NVDB) är inte fullständig och inrapporteringen om var det är lämpligt att cykla i blandtrafik med motorfordon är bristfällig. Inte heller cykelvägarnas standard är alltid känd. Bristfällig information gör att det är svårt att erbjuda bra cykelkartor i reseplanerare, vilket i sin tur riskerar att försämra upplevelsen av att cykla i Skåne. Med bristande information är det svårt att veta exakt var insatser bör göras för att förbättra trafikmiljön för cyklister och på vilka platser det är mindre bråttom. Viktigt är därför att kraftsamla för att säkerställa god tillgänglighet till information om den skånska cykelinfrastrukturen och cykeltrafiken, bland annat genom att placera ut fasta mätpunkter.

För att i en åtgärdsvalsstudie kunna prioritera mellan insatser för cykel, bil och kollektivtrafik på ett jämbördigt sätt måste det finnas lika bra information om cykeltrafiken som det gör för övrig trafik.

## Bättre framkomlighet som prioritet i Cykelvägsplan 2018-2029

Det ska vara *snabbt, bekvämt, smidigt* och *tryggt* att cykla i Skåne. Framkomligheten för cykeln behöver generellt sett utvecklas för att fler ska känna att det är attraktivt att välja cykeln. För att kunna prioritera de

objekt som ger störst nytta är det viktigt ha en målbild för den skånska cykelinfrastrukturen. Annars är risken att de investeringar som görs inte bidrar till ett sammanhållet nät och därmed inte förbättrar framkomligheten för cyklister i stort. I den kommande *Regionala transportinfrastrukturplanen* och *Cykelvägsplan för Skåne* kommer det skånska cykelnätet att delas upp i två kategorier: *Basnät för cykel* och *Prioriterat nät för cykel*.

Näten definieras utifrån funktion och cykeltrafik. I takt med att trafikmängden eller funktionen förändras kommer det därför finnas skäl att åter se över vissa kopplingar.

## Basnät för cykel – framkomlighet i hela Skåne

Basnätet för cykel kopplar samman samtliga skånska tätorter och andra viktiga målpunkter med varandra. Basnätet är det samma som det nät som faller ut från den vägvisningsplan för cykelvägnätet som definieras av Trafikverket i dialog med Region Skåne, kommunerna och Länsstyrelsen.

Basnätet för cykel kommer att bestå av såväl cykelvägar, cykelbanor och vägar med blandtrafik. En stor del av det skånska vägnätet är lågtrafikerat och bedöms som säkert att cykla på även i blandtrafik. I de fall som det inte är möjligt att hitta en gen sträckning i säker blandtrafik mellan två orter kommer detta markeras som felande länkar i basnätet för cykel.

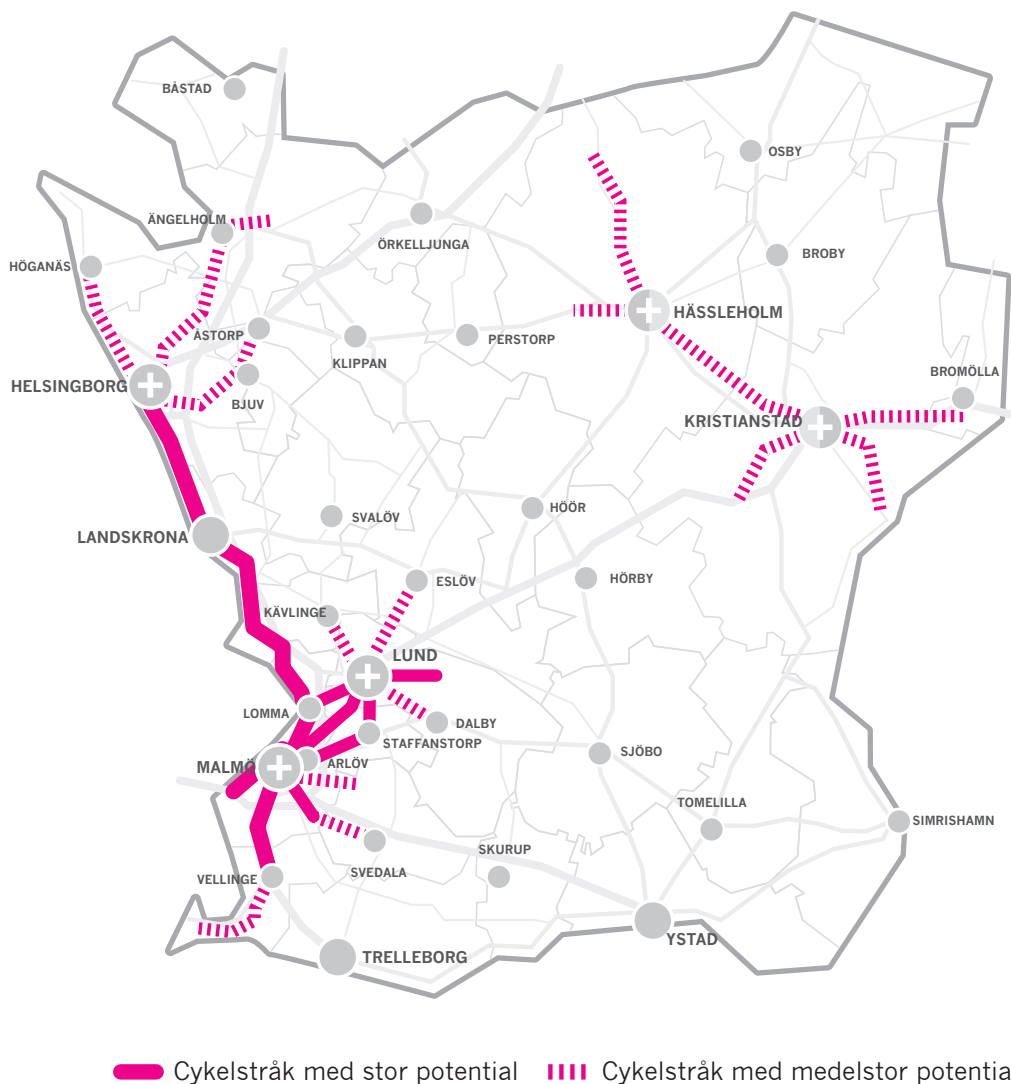
Ådt	< 250	< 1000	< 2000	< 2500	< 3000	< 5000
Hastighet km/tim						
40						
50/60						
70						
80						
90						
100						

Figur 11. Vägledning för regional cykelvägvisning. Källa: Trafikverket



- Möjligt att cykla på lågtrafikerade vägar eller på separat cykelväg mellan orterna
- Bristande möjlighet att cykla mellan orterna

Figur 12. Basnät för cykling i Skåne.



Figur 13. Prioriterat nät för cykling i Skåne. Kartan visar i vilka längre stråk som potentialen för arbetspendling med cykel är som störst.

### Prioriterat nät för cykel – hög standard där många cyklar

Region Skåne har tillsammans med Trafikverket beställt rapporten *Regionalt huvudnät – för arbetspendling med cykel i Skåne*. I rapporten beskrivs mellan vilka orter i Skåne som potentialen är störst för arbetspendling med cykel. Analysen utgår bland annat ifrån var människor bor och arbetar, socioekonomiska förutsättningar, tillgång till bil och cykel samt ett framtida scenario där fler använder elcykel. Det nät som presenteras har kompletterats med starka stråk från den totalundersökning av hela den arbetande befolkningens resmöjligheter mellan varje individs hemadress och arbetsplats som Region Skåne genomförde 2017. Stråk med hög och medelstor potential är de som utgör det prioriterade nätet för cykel i Skåne som till största del ska bestå av separat cykelväg. I enstaka fall kan samma funktion uppnås i blandtrafik, till exempel på ett parallellt vägnät med mycket begränsad biltrafik.

I andra fall krävs bredare cykelvägar med få korsningspunkter där det går att hålla en högre hastighet, så kallade snabbcykelvägar. Det innebär sträckor med cykelprioritet som tillåter en högre hastighet. Delar av det prioriterade nätet för cykel kan komma att utvecklas till snabbcykelvägar i takt med att cyklingen på dem ökar.

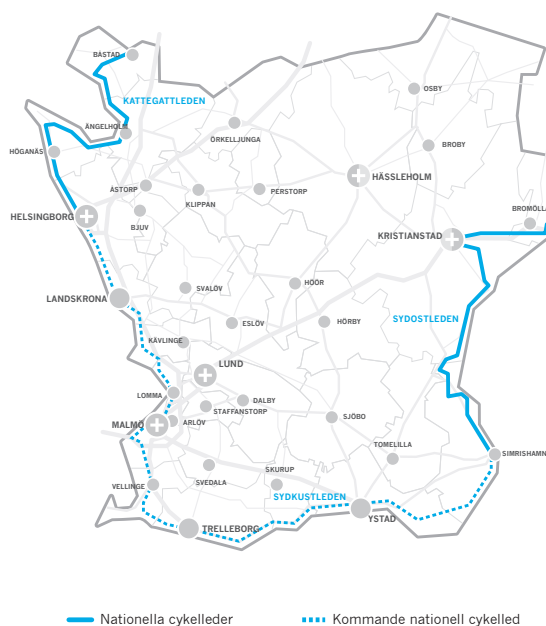
Redan idag är stora delar av det prioriterade nätet för cykel utbyggt med separat cykelväg. Standarden varierar dock kraftigt och nätet är inte sammanhängande. Under 2016 genomfördes en inventering av nätet för att avgöra vilka standardhöjningar som behövs för att det prioriterade nätet för cykel ska upplevas som *snabbt, bekvämt, smidigt och tryggt*.



## Kvalitetssäkra fler cykelleder

Ett sammanhängande nät av cykelleder kan stärka Skåne som destination för cykelturism. Det förutsätter att de lokala och regionala lederna håller en hög standard och är kvalitetssäkrade. Alla leder som pekas ut behöver vara säkra, bekväma och erbjuda en god upplevelse av Skåne. Trafikverket har, i samverkan eller dialog med Tillväxtverket, regionala planupprättare samt regionala turistorganisationer, tagit fram rekommendationer för både komfort, trafiksäkerhet och vägvisning för nationella, regionala och lokala cykelleder. En sammanställning av samtliga utpekade cykelleder i Skåne visar att stora delar, cirka 85 procent håller god säkerhetsstandard enligt Trafikverkets kriterier.

För att marknadsföras till turister, och således stärka det lokala näringslivet, bör varje led ha en huvudman som verkar för att de klassas som antingen nationella, regionala eller lokala. Lederna behöver också paketeras, vägvisas och läggas in i reseplanerare. Detta för att göra det lätt för besökaren att hitta till sevärdheter, restauranger och hotell. Om regionala och lokala leder ska kopplas på de nationella lederna och marknadsföras tillsammans, behöver de hålla hög kvalitet. För närvarande är Kattegattleden (Göteborg-Helsingborg) och Sydostleden (Simrishamn-Växjö) klassade som nationella leder. Sydkustleden (Helsingborg-Simrishamn) planeras öppna som en nationell led år 2019.



Figur 14. Karta över det rekreativa cykelnätet i Skåne. Kartan visar var kommunerna pekat ut rekreativcykelslingor och de nationella cykellederna i Skåne som Region Skåne är engagerade i.

## INSATSER

Det ska finnas lika bra information om cykeltrafiken som för annan trafik

- Förbättra inrapporteringen av cykelvägar, bilvägar rekommenderade för cykeltrafik och cykelleder som leder till NVDB.
- Placera ut fasta mätstationer längs det prioriterade nätet för cykel.

Bristerna som identifierats på det prioriterade nätet för cykel ska åtgärdas

- Vägvisa basnätet för cykel.
- Föreslå det prioriterade nätet för cykel som ett namngivet objekt i den Regionala transportinfrastrukturplanen.
- Marknadsför stråk i det prioriterade nätet för cykel allt eftersom de färdigställs.

Bygg ut Sydkustleden så att den klassificeras som nationell cykelturismled

- Färdigställ utbyggnaden av Sydkustleden så att den uppfyller kriterierna för att bli en nationell led.
- Vägvisa leden.

Klassificera lokala, regionala eller nationella turism- eller rekreativcykelleder

- Identifiera de leder som är möjliga att klassificera.
- Klassificera och vägvisa lederna.

# Förbättra kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik

Att kombinera cykel och kollektivtrafik är ett sätt att förkorta restiden och komma fort till sin destination. Ungefär 17 procent av alla kollektivtrafikresor i Skåne har en anslutningsresa med cykel. Om cykelkopplingarna utvecklas så att fler skåningar upplever att det är bekvämt, smidigt och tryggt att byta till kollektivtrafiken beräknas kollektivtrafikresandet kunna öka med 2,5 procent motsvarande 4 miljoner resor år 2030.



## MÅLSÄTTNING

- Det ska vara attraktivt att cykla till och från kollektivtrafiken

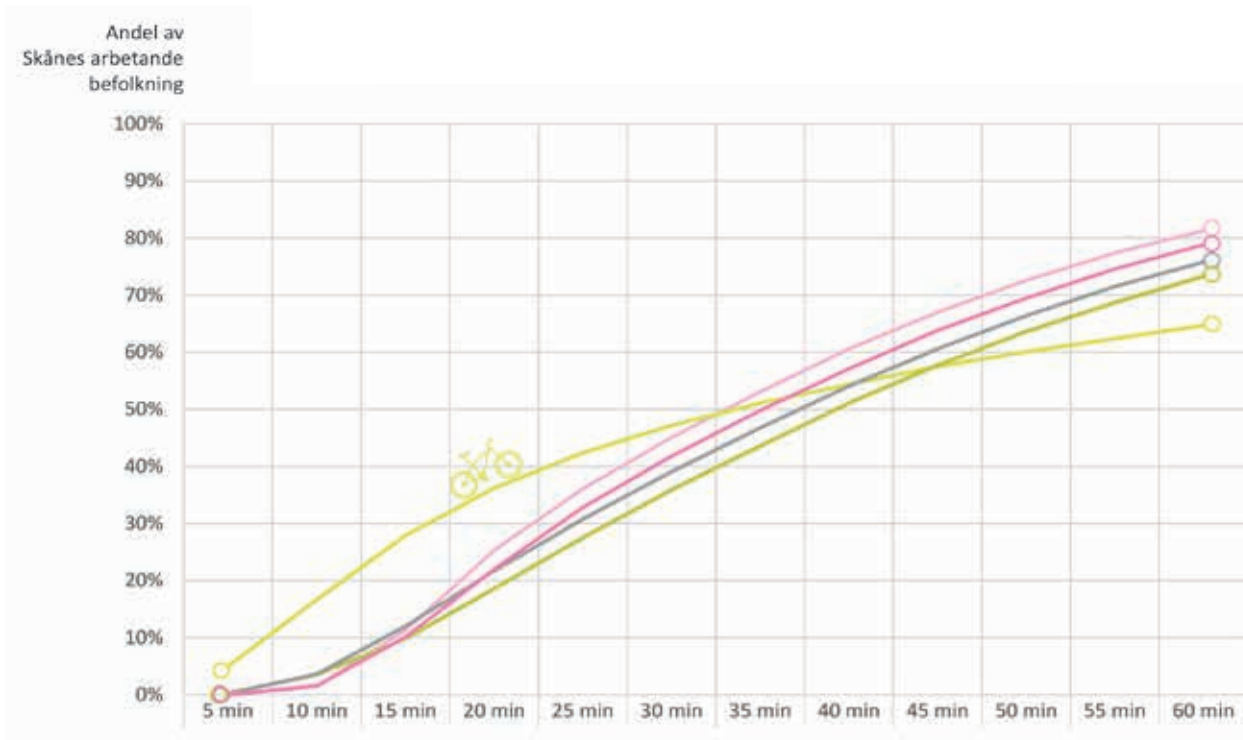
## Gör det enkelt att cykla till och från kollektivtrafiken

En majoritet av skåningarna anser att en anslutningsresa på upp till 10 minuter är rimligt för att ta sig till kollektivtrafiken. Det innebär att upptagningsområdet för en bytespunkt finns inom två till tre kilometers cykelresa. För att öka benägenheten att kombinera cykel och kollektivtrafik behöver hela resan vara *snabb, bekväm, smidig* och *trygg* så att det är attraktivt att ta sig till och från bytespunkten.

Från totalundersökningen över den arbetande befolkningens möjlighet att ta sig från hemadressen till arbetsplatsen, går det att utläsa hur mycket snabbare resan från dörr till dörr blir om kollektivtrafikresan kombineras med cykel istället för gång. Resultatet visar att efter 25 minuters resa är det nästan 10 procent fler som når sin arbetsplats om de cyklar till och från kollektivtrafiken jämfört med om de går. Störst effekt ger det att cykla till kollektivtrafiken eftersom arbetsplatserna, till skillnad från hemmen, ofta ligger närmre bytespunkterna. På kortare sträckor upp till fem kilometer är cykeln dock det snabbaste färdmedlet.

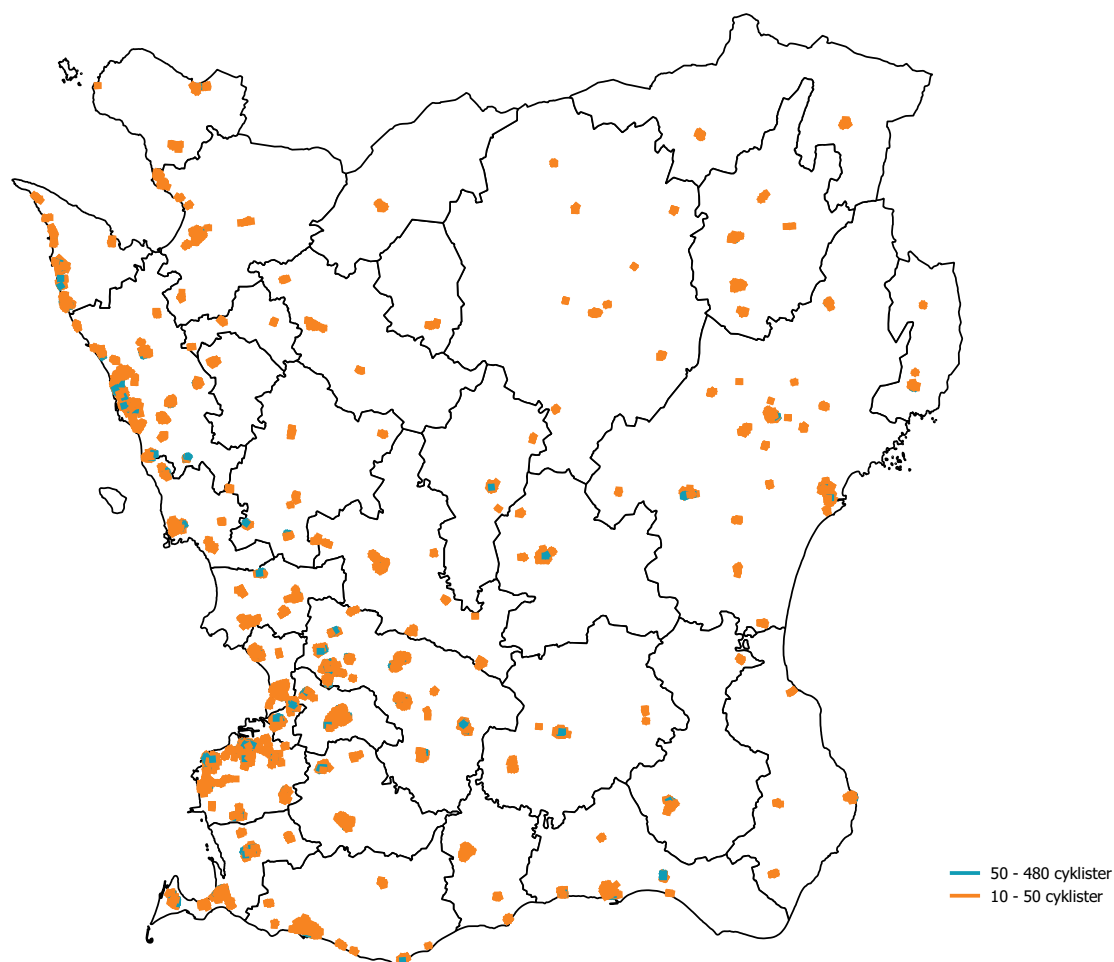
På [www.skane.se/cykel](http://www.skane.se/cykel) finns så kallade "heat maps" som visar i vilka stråk cykelresor skulle uppstå om alla som geografiskt kan cykla till kollektivtrafiken på väg till arbetet gör det. Kartan kan ge en indikation på var det finns ett behov av och brister i cykelinfrastrukturen.

## TILLGÄNGLIGHET TILL ARBETET MED CYKEL I KOMBINATION MED KOLLEKTIVTRAFIK



Figur 15. Diagrammet visar hur stor del av den arbetande befolkningen i Skåne som når sin arbetsplats med olika färdmedelskombinationer uppdelat på tidsintervall.





**Figur 16.** Kartan visar var cykelresor skulle uppstå om alla som har mer än 20 minuters cykelresa till arbetet och inte bor så nära bytespunkten att de kan gå dit skulle använda cykeln för att ta sig till kollektivtrafiken. Resor som är orimligt långa (dubbla tiden jämfört med en bilresa) redovisas inte.

## Cykelparkeringar

Utformningen av de tvåhundra meterna närmast bytespunkten är avgörande för om en kombinationsresa med cykel ska upplevas som attraktiv eller inte. För att öka attraktiviteten bör cykelparkeringarna placeras i så nära anslutning som möjligt till den buss eller det tåg som resan kombineras med. Sedan är cykelparkeringens utformning betydelsefull för huruvida den upplevs säker att ställa cykeln i. I *Hur uppfattar skåningar cykeln som färdmedel?* ger såväl sällancyklister som vanencyklister uttryck för en oro för att cykeln ska bli stulen eller vandaliserad när den står parkerad. Säkra cykelparkeringar är därmed en avgörande faktor för om det ska upplevas attraktivt och tryggt att cykla till kollektivtrafiken. I Skånetrafikens hållplatshandbok och stationshandbok beskrivs hur alla cykelställ invid bytespunkter bör vara utrustade för att vara attraktiva och säkra.

Med målet att öka antalet cykelresor med över 250 000 resor per dag till år 2030, behöver antalet cykel-parkeringar invid bytespunkten öka kraftigt. Runt de större bytespunkterna kan ägarförhållandena ibland vara komplexa, där flera olika aktörer samsas på en liten yta. Kommunerna styr över detaljplaner, men markägarförhållandet styr sedan vad som byggs uti-

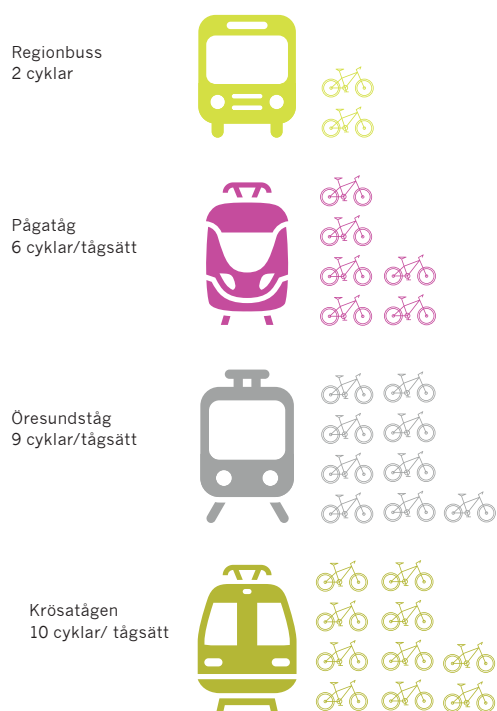
från detaljplanens bestämmelse. Vid planering av nya bytespunkter är det viktigt att se till att cykelperspektivet finns med tidigt i detaljplaneprocessen. På samma sätt är det också betydelsefullt med en modell för hur parkeringsmöjligheterna kan utökas med tiden för att fortsatt vara attraktiva även efter en resandeökning.

## Cykeln ombord på kollektivtrafiken

Att kunna ta med en fullstor cykel på kollektivtrafiken är viktigt för inte minst cykelturismen och rekreationscyklingen då det är angeläget att besökaren kan ta cykeln med sig till och från cykellederna. För pendlaren som inte äger en hopfällbar cykel kan det också vara attraktivt att ta med sin fullstora cykel ombord på kollektivtrafiken. På Öresunds-, Påga- och Krösatågen är det tillåtet att ta med cykeln i mån av plats. För den skånska regionbusstrafiken gäller särskilda regler. I mån av plats är det tillåtet att ta med cykeln på helgen, men aldrig under veckodagarna förutom under sommarperioden 15 juni – 15 augusti. I stadsbusstrafiken är det inte tillåtet med cyklar ombord på bussen. Att ta med cykeln på tåget kostar lika mycket som en barnbiljett. Undantaget är små hopfällbara cyklar som när de är hopfällda inte räknas som cyklar utan som bagage. En liten hopfälld cykel får alltid tas med på all kollektivtrafik i Skåne utan extra kostnad.

Att cyklar inte alltid får tas med på kollektivtrafiken har flera orsaker. Bland annat gör utformningen av tågen och vissa stationer samt den platsbrist som uppkommer i rusningstrafik, att det inte går att erbjuda mer plats åt cykeln med nuvarande förutsättningar. På regionbusstrafiken är den främsta anledningen att busschauffören behöver gå av för att försäkra sig om att de cyklar som hängs fast utanpå bussen sitter säkert. Det tar tid och gör det svårare att hålla tidtabellen, inte minst i rusningstid.

Störst potential för att kunna utöka möjligheten att ta med fler fullstora cyklar finns på tågen, förutsatt att nästa generations Öresunds- och Pågatåg får en annan utformning. Det finns exempel från Köpenhamn där S-tågen har särskilda cykelvagnar enbart för att ta emot cyklar. Det finns även exempel från Tyskland där de dubbeldäckade regionaltågen har en flexibel inredning som över en natt kan möbleras om för att ta emot upp till 35 cyklar på bottenvåningen i en vagn. Att på ett eller annat sätt kunna ta med cykeln i kollektivtrafiken i Skåne är centralt och i framtiden bör möjligheterna utökas.



**Figur 17.** Illustrationen visar hur många cyklar som får tas med ombord på de regionala tåg och bussar som trafikerar järnvägarna i Skåne.

## Lånecykelsystem

En ytterligare aspekt på kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik är möjligheten att kunna ha tillgång till cykel vid bytespunkten utan att behöva ta med den ombord på kollektivtrafik. I Lund och Malmö finns lånecykelsystem utbyggda för stora delar av tätorten. På vissa ställen finns också mindre lånecykelsystem med internettuppkopplade cykellås som kan öppnas via en app. Sådana system finns till exempel sedan något år som privata initiativ ibland annat i Köpenhamn och Malmö.

## INSATSER

### Gör det attraktivt att cykla till och från kollektivtrafiken

- Analysera möjligheten att säkert, bekvämt, smidigt och snabbt cykla till kollektivtrafikens viktigaste bytespunkter på avstånd mellan två till tre kilometer.
- Ta fram en åtgärdsplan för de brister som visar sig i analysen.
- Se över möjligheten att ge anslag till förbättrade cykelkopplingar i den kommande *Regionala transportinfrastrukturplanen*.

### Förbättra cykelinfrastrukturen omkring bytespunkter

- Gör en bristanalys vid de mest trafikerade bytespunkterna i Skåne. Minsta godtagbara standard bör vara den som föreslås i Skånetrafikens hållplatshandbok och Skånetrafikens stationshandbok (under framtagande).
- Ta fram en åtgärdsplan för de brister som framkommit.

### Öka tillgängligheten till lånecyklar i de regionala kärnorna

- Utred förutsättningarna för ett sammanhängande lånecykelsystem vid de viktigaste bytespunkterna i Skåne.
- Integrera lånecykelsystemen i Skånetrafikens reseplanerare och andra resetjänster.





# Öka säkerheten för cyklister

En av anledningarna till att vissa väljer att inte cykla är den upplevda otryggheten i trafiken. För att skapa en miljö där flera trafikslag samsas om utrymmet på ett säkert sätt behövs flera olika åtgärder. Passiva insatser som minskar skadan när olyckan är ett faktum är viktiga, till exempel att få fler att använda cykelhjälm och använda trafiksäkra cyklar. Samtidigt behövs insatser i den byggda miljön som förebygger och minimerar olycksrisken. Sist med inte minst är det också nödvändigt att skapa en hänsynstagande trafikultur där alla trafikanter tar ett eget ansvar för både sin och andras säkerhet i trafiken.



Trots att antalet döda och svårt skadade cyklister minskat de tio senaste åren så är cyklister fortfarande en överrepresenterad grupp i olycksstatistiken. I Skåne vårdades 2654 personer under 2014 på någon av Region Skånes akutmottagningar för skador som uppkommit till följd utav av en cykelolycka. Av dessa rapporterades 132 personer vara allvarligt skadade och 827 personer måttligt skadade. I nio fall omkom cyklisten.

I de flesta fall var olyckorna singelolyckor. Av de allvarliga olyckorna var 68 procent singelolyckor och 32 procent kollisionsolyckor. Motsvarande siffror för de lindriga olyckorna var 79 procent respektive 21 procent.

## MÅLSÄTTNING

- Nollvision om antalet dödade och svårt skadade cyklister
- Alla skånska kommuner ska ha en plan för hur drift och underhåll för cykel ska förbättras i syfte att öka trafiksäkerheten
- En hänsynstagande trafikultur där alla trafikanter tar ansvar för sin egen och andras säkerhet
- Fler skåningar ska använda cykelhjälm eller airbag för cyklister

## Bygg bort olycksrisker och förbättra underhållet

För att minska cykelolyckorna, och den upplevda oron för att råka ut för en cykelolycka, krävs insatser för att förbättra säkerheten för cyklister. Trafikfarliga miljöer bör i större utsträckning byggas bort. Det krävs också en kraftsamling kring drift och underhåll. I Sverige hade 44 procent av singelolyckorna med allvarlig utgång (2007-2012) dålig drift och underhåll som huvudsaklig olycksorsak, till exempel is eller snö, rullgrus och ojämnt underlag. En skånsk kraftsamling krävs för att förbättra underhållet av cykelvägarna, sprida goda exempel, leta efter stordriftsfördelar och höja lägstanivån.

## Få fler att använda cykelhjälm eller airbag för cyklister

Acceptansen och medvetenheten om vikten av att använda cykelhjälm behöver öka. Den cykelkultur som skapas i Skåne bör vara en kultur där det är accepterat att använda hjälm i alla åldrar. De insatser som görs för att förmå fler att använda hjälm får dock inte leda till att cyklandet minskar. Cyklingen behöver göra samma resa som alpinskiidåkningen där det numera är närmast självklart att använda hjälm. Hjälmanvändning reducerar allvarliga skador till måttliga skador och resulterar i att skador med långvariga och bestående men minskar. En studie över cykelolyckorna 2007-2011 visade att endast 23 procent av de skadade hade använt cykelhjälm.

## Minska cyklisters oro för att råka ut för en olycka

De samhälleliga hälsovinster med en ökad cykling är stora, men det behöver bli mer säkert att cykla. Säkerhet för cyklister är ett område som behöver prioriteras i större utsträckning än vad det gjort hittills.

Av attitydundersökningen *Hur uppfattar Skåningar cykeln som färdmedel?* framgår att känslan av oro för att råka ut för en trafikolycka är en av de mest avgörande faktorerna bakom valet av färdmedel. Till skillnad mot bil och kollektivtrafik, som båda upplevs som mycket säkra färdmedel, upplevs cykeln som mer osäkert. För att fler ska cykla behöver det både bli och upplevas som säkrare att cykla.

Det är viktigt att känna till och följa trafikreglerna som trafikant. Alla har ett ansvar för sin egen och andras säkerhet i trafiken. Det är en förutsättning för att på lång sikt kunna samsas om utrymmet i trafiken.



## INSATSER

### Nollvision om antalet dödade och svårt skadade cyklister

- Behåll en fortsatt hög nivå på rapporteringen till Swedish Traffic Accident Data Acquisition (STRADA) för att kunna följa utvecklingen över tid.
- Förebygg olyckor genom att utbilda och uppmuntra till ett säkert beteende i trafiken.

### Alla skånska kommuner ska ha en plan för drift och underhåll

- Ta fram eller förbättra kommunala och statliga drift- och underhållsplaner.
- Tydliggör ansvarsfördelningen för drift och underhåll och samordna olika väghållare och snöröjare.
- Visa den samhällsekonomiska vinsten med drift- och underhållsåtgärder.
- Utred kopplingen mellan investerings- och förvaltningsskede så att tillgängligheten garanteras över tid.

### En hänsynstagande trafikultur där alla trafikanter tar ansvar för sin egen och andras säkerhet

- Uppmuntra till kontinuerlig service av cykeln i samband med insatser för att stärka den skånska cykelkulturen.
- Genomför *Cykla fint*-kampanjer i samband med insatser för att stärka den skånska cykelkulturen.

### Få fler att använda cykelhjälm eller airbag för cyklister

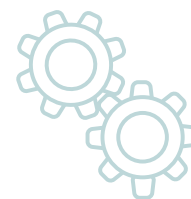
- Arbeta med normförändring och sprid en cykelkultur där hjälmanvändning är en självklarhet.
- Skånes kommuner, Trafikverket, Region Skåne och andra aktörer bör rekommendera hjälmanvändning i sin kommunikation när de bygger en skånsk cykelkultur.





## Låt näringslivet medverka i cykelsatsningar

*För att uppnå målet om ett ökat cyklande i Skåne behöver vi alla aktörer som är med och påverkar samhällsutvecklingen involveras. Genom att visa på nyttorna med cykel för arbetsgivare kan de inspireras att arbeta mer aktivt för att deras anställda ska cykla till, från och i arbetet. Genom att visa på de regionala behoven, kan företag inspireras till tekniska innovationer och nya lösningar som på olika sätt kan bidra till att få fler att välja cykel. Det finns flera sätt att som offentlig aktör stötta innovationssystemet och på så vis stärka näringslivet genom ökade cykelsatsningar.*



### MÅLSÄTTNING

- Andelen skåningar som cyklar till arbetet och till handeln ska öka
- Skåne ska ligga i framkant vad gäller cykelinnovationer som leder till att fler cyklar
- Skåne ska utvecklas till en internationellt etablerad cykelturismdestination

### Det ska vara attraktivt att cykla till arbete och handel

I Skåne cyklar 16 procent av alla anställda till arbetet och 12 procent cyklar till handel. Ungefär hälften av Skånes befolkning kan cykla till sitt arbete på under 30 minuter, men endast 20 procent väljer att göra det. Samtidigt som Region Skåne tillsammans med de skånska kommunerna arbetar för att skapa bättre förutsättningar för cykelpendling, finns det mycket för arbetsgivarna att göra för att uppmuntra fysisk aktivitet. Nästan en tredjedel av alla arbetande skåningar bor mindre än fem kilometer från sin arbetsplats. Ett ökat cyklande till och i jobbet har positiva effekter på de anställdas hälsa och kan även vara en del i företagets arbete med socialt ansvarstagande, ”Corporate Social Responsibility”.

De som cyklar för att genomföra inköp är en stor grupp som bidrar till handelns omsättning. Ökad framkomlighet för cyklister kan bidra till ett större kundunderlag för affärer, caféer och upplevelser. Om fler cyklar i urbana miljöer minskar trängseln och mobiliteten ökar. En ökad tillgänglighet till handelsplatser bidrar till en attraktiv miljö och kan ge ett större flöde av kunder och besökare. En cykel tar väldigt lite mark i anspråk och en ökad cykling skulle därför ge mer plats åt butiker, restauranger och uteserveringar. Låd- och elcyklar gör det möjligt för människor att utföra sina inköpsresor utan bil, vilket också bör reflekteras i parkeringsmöjligheterna i anslutning till butiker, köpcentrum och gallerior. Genom dialog mellan kommuner och näringsidkare kan utformningen av cykelparkeringar i anslutning till handel förbättras och därmed bidra till en positiv upplevelse för kunden. Cykeln har även en stor potential att bidra till att

utveckla näringslivet i Skåne och skapa nya jobbtilfällen, inte minst inom turism, försäljning och service samt cykelinnovationer.

### Låt innovationer och entreprenörskap främja cykel i Skåne

Genom att skapa förutsättningar för cykelinnovationer utvecklas Skåne som cykelregion samtidigt som det stärker näringsliv och entreprenörskap. För att få fler att cykla krävs en öppenhet för förnyelse och nyheter, att våga prova nya tillvägagångssätt och utmana gamla idéer. Samtidigt gäller också det motsatta: ett skånskt fokus på cykling kan bidra till nytänk och nya nischer inom näringslivet som kan generera intäkter och arbetstillfällen. Fler cyklister genererar en bredare marknad för de företag som tar fram nya produkter och tjänster för cyklar och cyklister.

I Skåne finns flera exempel på innovativa idéer inom allt från cykelsäkerhet till citylogistiklösningar med cykel. När sådana lösningar når marknaden bör offentliga aktörer vara i framkant för att implementera lösningen i verksamheten och sprida goda exempel till omvärlden. På så sätt kan en växelverkan ske mellan det offentliga och näringslivet som genom sina olika uppdrag gemensamt bidrar till att stärka Skåne som cykelregion.



Det går inte att beordra fram innovation, men det går att skapa gynnsamma förutsättningar. Genom att arbeta för gynnsamma förutsättningar för innovation i Skåne kan oväntade idéer få fler att cykla. Det finns rum för innovation inom såväl smart teknik ("Virtual Reality", "Internet of Things", "wearables" etc.) och inom delningsekonomin som tillåter nya former av tjänster och service. För att Skåne ska vara en stark tillväxtregion bör Region Skåne arbeta aktivt för att stödja entreprenörer och innovationer inom cykel.

### **Gör Skåne till en självklar destination för cykelturism**

Cykelturismen är en stor näring i många europeiska länder. Samtidigt har den traditionellt sett haft en relativt liten utbredning i Sverige. Besöksnäringen är nu den snabbast växande näringen i Sverige, och Skåne har goda möjligheter att bli en etablerad cykelturistdestination. Inom tre till fyra år väntas Skåne ha tre nationellt klassade cykelleder i Kattegattleden, Sydostleden och Sydkustleden (beräknad invigning år 2019). När lederna invigs marknadsförs de internationellt av Tourism in Skåne. Lederna väntas bidra till att ytterligare stärka Sydsverige som Sveriges största cykelturistdestination och bidra till att öka turismintäkterna i Skåne.

Utöver de nationella lederna finns också ett flertal kommunala och regionala leder som framförallt pekats ut av de skånska kommunerna. Initiativ finns även för att utveckla ett skånskt cykelledsnät för mountainbikecykling, som då mestadels förläggs utanför det trafikerade vägnätet.

Ett sammanhängande nät av cykelleder kan stärka Skåne som cykelturismdestination. En förutsättning är att de kommunala och regionala lederna håller en hög standard. Alla leder som pekas ut behöver vara säkra, bekväma och erbjuda en god upplevelse av Skåne. Det är också viktigt att de vägvisas och läggs in i reseplanerare så att det är lätt för besökare som inte tidigare varit i Skåne att hitta till restauranger, hotell och upplevelser.

Samverkan mellan offentliga och privata aktörer vad gäller marknadsföring och utveckling är också av stor betydelse. Restauranger, hotell och researrangörer behöver involveras tydligare i utvecklingen av Skåne som cykelturistdestination, eftersom det är dem som utvecklar och säljer produkterna till besökaren. För att säkerställa detta behöver alla cykelleder ha en utpekad ledhuvudman, det vill säga en organisation som tar på sig ansvaret för att underhålla och utveckla leden.

## **INSATSER**

### **Andelen skåningar som cyklar till arbetet och till handeln ska öka**

- Synliggör för arbetsplatser hur många av deras anställda som cyklar till arbetet. Ge förslag på åtgärder för att öka attraktiviteten att cykla till jobbet.
- Synliggör cyklisters bidrag till handel. Öka förståelsen bland handlare för cyklisterna som viktig målgrupp.
- Utforma cykelparkeringar som gör det attraktivt att ta cykeln till handelsplatser.

### **Skåne ska ligga i framkant vad gäller cykelinnovationer**

- Tydliggör behovet av cykelinnovationer i forum för det skånska innovationssystemet (exempelvis *Skåne Innovation Week*, Innovationsplattformarna i Malmö och Lund, universiteterna samt inkubatorerna).
- Samla aktörer som kan vara intresserade av cykelinnovation för att väcka intresse för frågan och för att kunna stödja varandra med nätverk och idéer.
- Delta i forskningsprojekt och plattformar som syftar till att främja cykelinnovation i Skåne.

### **Skåne ska utvecklas till en internationellt etablerad cykelturismdestination**

- Peka ut en huvudman för varje cykelled och ta fram en plan för att säkerställa att leden är säker, bekväm och erbjuder en bra upplevelse. Ledhuvudmannen bör verka för en officiell klassning för olika leder som kommunal, regional eller nationell led, att den vägvisas och att det finns uppdaterad information om leden, boenden och transporter.
- Utveckla metoder för att mäta och kartlägga cykelturismen, vad besökaren efterfrågar och var och hur den rör sig i Skåne.
- Ta fram ett långsiktigt kvalitetssäkrat regionalt system av mountainbikeleder med hög internationell standard.
- Utred Region Skånes möjlighet att vara huvudman för ett regionalt system av mountainbikeleder, liknande Skåneleden.
- Marknadsför Skåne som en cykelturistdestination i internationella sammanhang.







# Genomförande

*Ambitionen om Skåne som cykelregion innebär högt ställda, men inte omöjliga, mål. Cykelsatsningar ger positiva miljö- och hälsoeffekter som beräknas spara den skånska sjukvården flera miljarder kronor. Satsningar på att få fler att cykla kan också hjälpa till att öka framkomligheten för både bil och kollektivtrafik.*

I processen med att ta fram *Cykelstrategi för Skåne* har ett antal aktörer deltagit. Alla har, var och en utifrån sina förutsättningar, del i utvecklingen av Skåne som cykelregion. Trafikverket, Skånes kommuner samt delar av näringslivet och civilsamhället har bjudits in till workshops och även getts möjligheten att svara på cykelstrategins remissversion. När det gäller genomförandet av strategins utpekade åtgärder är den grundläggande faktorn en gränsöverskridande samverkan mellan alla utvecklingsaktörer. Med *Cykelstrategi för Skåne* skapar Region Skåne en plattform för att samla aktörer och stötta arbetet för att tillsammans stärka Skåne som cykelregion. Genom att upprätthålla en kontinuerlig och god dialog med företag, föreningar, kommuner och statliga myndigheter kan plattformen hållas levande och relevant för alla aktörer. Tillsammans skapar vi en bra grogrund för Skånes cykelutveckling.

## Upprättandet av ett regionalt cykelsekretariat

I flera fall finns det delade rådigheter över insatserna och i andra fall är de av en tydlig kommunal, regional eller statlig karaktär. Även inom Region Skåne finns olika förutsättningar för att driva arbetet. I framgångsrika cykelstäder och regioner finns det ofta en samordnande aktör som bevakar och driver cykelfrågan. I Köpenhamn finns ett cykelsekretariat och Stockholms läns landsting har nyligen inrättat ett cykelkansli.

I det regionala cykelsekretariatet mobiliserar Region Skåne arbetet med cykelfrågan både externt och internt. Sekretariatet blir navet för genomförandet av *Cykelstrategi för Skåne*. Genomförandet kommer att ske i nära samarbete med Trafikverket och brett inom Region Skåne med koppling till bland annat kollektivtrafik, infrastruktur och fysisk planering.

I de fall rådigheten inte enbart är av en regional karaktär kommer cykelsekretariatet att ta en aktiv roll för att bidra till att uppnå strategins mål.

Cykelsekretariatet initierar samarbeten, tar fram och sprider information, rapporter och kunskap för de olika utvecklingsaktörerna att ta del av. På [skane.se/cykel](http://skane.se/cykel) samlas allt material som berör genomförandet av *Cykelstrategi för Skåne*.

## Cykelutvecklingsplattform – ett nätverk för cykelaktörer

De skånska kommunerna och Trafikverket samlas i en cykelutvecklingsplattform, ett nätverk för att tillsammans skapa projekt och vidareutveckla de insatser ska genomföras för att fler ska cykla. I plattformen möts aktörer från offentlig, privat och idéburen sektor för att peka ut och prioritera insatser och projekt. Aktörerna träffas efter behov, som deltagare i olika insatser och på kommunernas planeringssamverkan som hålls två gånger om året.

## Skånskt Cykelforum

För att visa det samlade arbetet som sker för att utveckla Skåne som cykelregion ska ett Cykelforum anordnas varje år. På Cykelforum möts aktörer från offentlig, privat och idéburen sektor för att bestämma riktningen för arbetet under kommande år. Dessutom är syftet att sprida ny kunskap inom infrastruktur, beteendepåverkan och innovation kopplat till cykelutveckling. Cykelforum är också en arena för att öka kunskapen om cykelfrågor i Skåne på en politisk nivå. Region Skåne samordnar planeringen av Cykelforum tillsammans med en värdkommun. Värdskapet ska bidra till ett brett engagemang för cykelfrågor i den aktuella kommunen.

## Årligt Cykelbokslut

I samband med Cykelforum kommer ett cykelbokslut presenteras. I bokslutet utvärderas arbetet med insatserna i cykelstrategin. Viktiga nyckeltal lyfts för att ge en helhetsbild av utvecklingstakten i regionen, men också för att uppmuntra till fortsatt mobilisering för cykelutvecklingen i Skåne. Cykelbokslutet blir ett konkret sätt för både tjänstemän och politiker att följa arbetet med att utveckla Skåne som cykelregion. Med cykelbokslutet kommer det också gå att jämföra Skånes utveckling med bland annat Stockholmsregionen.

## Nätverket för hållbart resande

De insatser i cykelstrategin som rör beteende och attitydförändrande åtgärder har beröringspunkter med *Mobilitetsplan för Skåne*. Mobilitetsplanens syfte är att påverka och effektivisera användningen av transportsystemet genom att få fler att göra hållbara resval.

Nätverket för hållbart resande är kopplat till mobilitetsplanens genomförande. Nätverket ska samordna och skala upp attityd- och beteendepåverkande

åtgärder och bidra till att de förankras på statlig, regional och kommunal nivå. Nätverket för hållbart resande samordnas av Region Skåne och finansieras till en början av Energimyndigheten. De insatser som rör attityd- och beteendepåverkan i cykelstrategin kommer till stor del att genomföras i Nätverket för hållbart resande.

## Regionala transportinfrastrukturplanen och cykelvägsplanen

Budgeten för cykelvägarna längs det statliga vägnätet bestäms i *Regional infrastrukturplan* för Skåne som beslutas av Region Skåne. Vilka cykelvägar som ska byggas bestäms tillsammans med kommunerna och pekas ut i *Cykelvägsplan för Skåne* eller som namngivna objekt i den regionala transportinfrastrukturplanen. *Cykelvägsplan för Skåne* är en konkretisering av *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne* och revideras vart fjärde år. Inför nästa revidering av cykelvägsplanen kommer prioriteringarna göras utifrån de insatsområden och insatser som pekas ut i den här strategin.



# Referenser

Tillsammans för Nollvisionen  
<http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/Tillsammans-for-Nollvisionen/>

*Hur uppfattar Skåningar cykeln som färdmedel?*  
– En attitydundersökning genomförd i Skånepanelen,  
november 2015, Region Skåne 2016

*Systematic review of the health benefits of physical activity and fitness in school-aged children and youth*, Janssen och LeBlanc, International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity, 2010

*Physical Activity and Health: A Report of the Surgeon General*, United States. Public Health Service. Office of the Surgeon General, 1996

*The Revolutionary New Science of Exercise and the Brain*, Ratey, John J., 2013

*Cyklandets utveckling i Sverige 1995-2014, Trafikanalys*, 2015

*Effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi*, Trivector på uppdrag av Region Skåne, 2014.

*Klimatsmarta och attraktiva transporter*, framtagen av Ranhagen, U. Troglia, E & Eklund, B för KTH och LTU på uppdrag av Energimyndigheten (2015)

*Cykeln och cyklisten – omvärld och framtid*, Trivector 2014

*STRADA information 2013:1* – Cyklisters singelolyckor i Skåne, Lunds universitet, Transportstyrelsen & Region Skåne, 2013



## **Tack för din uppmärksamhet!**

*Cykelstrategi för Skåne* är skriven för dig som på ett eller annat sätt är engagerad i cykelfrågor i Skåne. Strategin ska uppmuntra och vägleda i det gemensamma arbetet inom de utpekade insatsområdena. Genom en positiv samverkan fortsätter vi att tillsammans utveckla Skåne som cykelregion.

På [skane.se/cykel](https://skane.se/cykel) samlar vi allt material som rör cykelfrågor i Skåne.

Läs *Mobilitetsplan för Skåne* på:  
[utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/  
samhallsplanering/hallbart-resande/](https://utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/samhallsplanering/hallbart-resande/)



