



Mattias Nilen

0733-341052

mattias.nilen@lund.se

Kommunstyrelsen

## Cykelstrategi 2018-2021

### Sammanfattning

Tekniska förvaltningen har tagit fram och remitterat en Cykelstrategi för perioden 2018-2021. Strategin syftar till att öka cyklandet och utveckla planering, byggande och drift och underhåll av cykelsystemet, som en del i det hållbara transportsystemet.

16 aktiviteter/åtgärder föreslås för att bemöta fyra utmaningar: Fler människor behöver cykla mer, Lunds kommun i framkant!, Förtätning av staden och tätorterna och Cykelparkering.

Tekniska förvaltningen bedömer att cykelstrategin kan genomföras med den nivå av resurser som finns tillgängliga i dagsläget.

Kommunkontoret bedömer att cykelstrategin i sin nuvarande utformning behöver omarbetas. Det måste framför allt tydliggöras om den ska vara riktad mot kommunens strategiska arbete med cykelfrågor som helhet, eller om den främst riktas mot tekniska förvaltningens arbete. Målbeskrivningen i avsnittet "varför en strategi?" behöver utvecklas oavsett vilket av dessa två alternativ som väljs.

### Beslutsunderlag

Kommunkontorets tjänsteskrivelse den 26 september 2018

Tekniska nämndens beslut 22 augusti 2018 § 184

Tekniska förvaltningens tjänsteskrivelse den 12 juli 2018

Cykelstrategi 2018-2021 - remissversion den 7 juli 2018

Tekniska nämndens beslut den 18 april 2018 § 102

Tekniska förvaltningens tjänsteskrivelse 1 april 2018

### Barnets bästa

Cykelstrategin syftar till att öka cyklandet och utveckla planering, byggande och drift och underhåll av cykelsystemet, som en del i det hållbara transportsystemet. Det är viktigt för barn och ungdomars utveckling och självförtroende att de kan röra sig fritt i samhället. Ett transportsystem som gynnar bland annat cykel tillvaratar barn och ungas intressen, och lägger grunden till en bättre hälsa genom

2018-10-15

Diarienummer

KS 2018/0667

vardaglig fysisk aktivitet och underlättar barn och ungas möjligheter att ta sig till sina verksamheter.

### **Ärendet**

I april 2018 återremitterade tekniska nämnden tekniska förvaltningens förslag på en Cykelstrategi för perioden 2018-2021. Bland annat ville nämnden se att ambitionsnivån i dokumentet höjdes. Även ett antal andra aspekter av förslaget skulle justeras. Tekniska förvaltningen har därefter uppdaterat strategin och i behandlingen i tekniska nämnden i augusti 2018 godkändes remissversionen med tillägg att följande ekonomiska indikatorer läggs till; investeringar i nyanläggning av cykelväg samt driftskostnad för underhåll av cykelväg.

### **Strategins innehåll**

Strategin utgår ifrån de utmaningar som kommunen står inför. Den möter upp mot kommunens planering för ökad tillväxt där det hållbara resandet samtidigt premieras.

Strategin beskriver vilka förändringar i ökat cyklande, ökat kollektivresande och minskat bilkörande som behöver åstadkommas för att kommunens klimatmål ska nås. Detta är i realiteten LundaMaTs målsättningar.

Cykelstrategin har ett fokus på följande fyra utmaningar:

- Fler människor behöver cykla mer
- Lunds kommun i framkant!
- Förtätning av staden och tätorterna
- Cykelparkering

Grunden i cykelstrategin är den basverksamhet som har utvecklats genom ett systematiskt arbetssätt med fokus på ständiga förbättringar. Basverksamheten bedrivs i ordinarie linjeverksamhet.

Utmaningarna har åtgärder/aktiviteter kopplade till sig, med syftet att ta cykeltrafiken och planeringen för cykel till en högre nivå. För respektive aktivitet har de huvudsakliga målgrupperna redovisats, samt vilka effekter aktiviteten har för målgrupperna och för Lund som cykelkommun. Bedömning av potentialen för ökad cykling görs för varje åtgärd/aktivitet. Även jämställdhetsaspekten är belyst.

Ett antal stödjande dokument är kopplade till strategin. Till exempel gång- och cykelpolicyn - riktlinjer för utformning, parkeringspolicy för gatumark, parkeringsnorm och bygglovsgivning.

En redogörelse av indikatorer som kan följas upp och hur de ska redovisas har förts in i dokumentet.

2018-10-15

Diarienummer

KS 2018/0667

### **Ekonomi**

Tekniska förvaltningen bedömer att cykelstrategin kan genomföras med den nivå av resurser som finns tillgängliga i dagsläget.

### **Kommunkontorets förslag till yttrande**

#### **Målstyrningen**

I avsnittet "Varför en strategi?" hänvisas framför allt till LundaEko och LundaMaTs. Det framgår att cykelstrategins målsättning är att uppfylla målet om *utsläpp nära noll år 2050*, varmed varje invånare i genomsnitt behöver *öka sitt årliga cykelresande med 1 %, öka sitt kollektivtrafikresande med 3,5 % och minska sitt bilresande med 2,5 %*. Detta är bra och viktiga mål, men samtidigt saknas mål som rimligtvis bör ingå i en cykelstrategi, t.ex. att cykling bidrar till fysisk aktivitet och hälsa. Även mål för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet lyser med sin frånvaro i målavsnittet.

Till skillnad mot själva målbeskrivningen har cykelstrategin som helhet ett bredare grepp. Bättre hälsa anges t.ex. som en effekt i flera av de föreslagna åtgärderna/aktiviteterna. Och 1 aktivitet/åtgärd handlar specifikt om hur vi ska cykla, dvs. trafiksäkerhet. Det kan därmed konstateras att det finns en brist på samklang mellan målbeskrivningen och cykelstrategins innehåll. Målavsnittet behöver antingen bli tydligare och inkludera hela spektrat av målsättningar som bör ingå i en cykelstrategi, eller avgränsas till att endast inkludera åtgärder som främjar klimatmålen.

#### **Strategi eller handlingsplan?**

Det saknas tydlighet kring vilka strategin riktas mot. Ett exempel är aktiviteten *delat kunskap*. Här beskrivs att en åtgärd är att politiker och tjänstemän ska delta i minst en konferens/utbildning per år. Men det framgår inte vilka politiker och vilka tjänstemän som åsyftas. De som jobbar på tekniska förvaltningen, eller kommunen som helhet?

Det finns fler exempel. Vad de illustrerar är att cykelstrategin till vissa delar framstår som intern verksamhetsstyrning för tekniska förvaltningen, och möjligtvis även stadsbyggnadskontoret. Samtidigt som det finns en ambitionsnivå som speglar hela kommunen. Besläktat med detta är även beskrivningen av basverksamheten.

Om dokumentet ska vara Lunds kommuns *cykelstrategi* bör innehållet anpassas till att beröra kommunen som helhet och bör beslutas av kommunfullmäktige. Alternativt begränsas omfattningen och det tydliggörs att detta är "tekniska förvaltningens *handlingsplan* för främjande av cykelanvändning".

2018-10-15

Diarienummer

KS 2018/0667

### ***Åtgärdernas potential***

För varje åtgärd/aktivitet som föreslås i cykelstrategin beskrivs deras potential. Av totalt 16 åtgärder har 3 stor potential, 6 måttlig potential och 7 liten potential. Varför finns åtgärder med om de har liten potential? Dessutom framgår det inte hur potential vägs mot effekt? Och hur vägs kostnader mot effekt och potential?

Vidare beskrivs det i tjänsteskrivelsen att "det är rimligt att genomföra cykelstrategin med den nivå av resurser som finns tillgängliga i dagsläget". Här får det förutsättas att det är tekniska förvaltningens resurser som avses. Om strategins omfattning är större än tekniska förvaltningens ansvarsområde är det än mer nödvändigt med en utvecklad beskrivning av kostnad kontra effekt.

### ***Vad är basverksamhet och vad är en åtgärd?***

Det finns ett antal åtgärder/aktiviteter som ska genomföras, men som samtidigt ger intrycket av att vara sådant som redan ingår eller borde ingå i basverksamheten. Exempel är "bedriva omvärldsbevakning och trendspaning varje år", "två träffar med intresseorganisationer varje år" och "utveckla cykelparkeringar vid Stångby och Gunnesbo tågstationer". En utvecklad sortering mellan basverksamhet och åtgärder skulle ge de återstående "extra/nya" åtgärderna mer tyngd.

Om cykelstrategin riktar sig mot kommunens verksamhet som helhet, och inte endast tekniska förvaltningen, saknas aktiviteter i beskrivningen av basverksamheten. Ett exempel är den *välfrädrapport* som tas fram vart 4:e år. Andra förvaltningar har säkerligen fler exempel att delge.

### ***Var finns potentialen?***

I avsnittet "Var finns potentialen" problematiseras det om i vilka grupper som potentialen till ökad cykling är störst. Här hade det även varit önskvärt med en beskrivning av skillnaden mellan Lunds tätort, övriga tätorter i kommunen och den stadsnära landsbygden. Vidare kan avsnittet utvecklas vad gäller reslängder kontra antalet resor. Även om längre resor endast är 10 % av totala antalet resor, blir jämförelsen annorlunda om vi räknar transportkilometer.

### ***Det regionala perspektivet***

Det cykelfrämjande arbetet i Lunds kommun berör till hög utsträckning invånare i andra kommuner som dagtid befinner sig i Lund dagligen. För att arbetet med att öka cyklandet i Lund ska bli framgångsrikt behövs regional samverkan. Detta hade gärna kunnat vara en aktivitet eller inriktning då både potential och effekt

2018-10-15

Diarienummer

KS 2018/0667

sannolikt hade varit hög. Lund bör vara drivande i sådant arbete även om Region Skåne har det huvudsakliga ansvaret.

### **Uppföljning**

Det är viktigt att uppföljningsarbetet synkroniseras med uppföljning av LundaMaTs och LundaEko. Vidare föreslås ett "utökat årsbokslut" för de år när det finns en resvaneundersökning att tillgå.

### **Sammanfattande slutsats**

Kommunkontoret bedömer att cykelstrategin i sin nuvarande utformning behöver omarbetas. Det måste framför allt tydliggöras om den ska vara riktad mot kommunens strategiska arbete med cykelfrågor som helhet, eller om den främst riktas mot tekniska förvaltningens arbete med cykelfrågor.

Om det första alternativet används, och strategin riktas bredare, bör vissa aktiviteter bli tydligare och exempelvis riktas mot en specifik förvaltning, samtidigt som avsnitt som *basverksamheten* och de specifika åtgärderna/aktiviteterna utvecklas.

Om det senare alternativet väljs bör sannolikt vissa åtgärder/aktiviteter utgå och begreppet *handlingsplan* användas istället för *strategi*.

Målbeskrivningen i avsnittet "varför en strategi?" behöver utvecklas oavsett vilket av dessa två alternativ som väljs.

## **Kommunkontorets förslag till beslut**

### **Kommunstyrelsen föreslås besluta**

att yttra sig i enlighet med kommunkontorets förslag till yttrande

Carin Hillåker  
tf Kommundirektör

Britt Steiner  
Planeringschef

*Beslut expedieras till:*  
Tekniska förvaltningen  
Akten