

CYKELPLANERING I MALMÖ

EN STUDIE AV MALMÖ STADS CYKELPLANERING

Abstract

Bil användande har en lång rad negativa konsekvenser i våra städer, exempelvis mot oskyddade trafikanter såsom cyklister. Trots att den nationella trenden pekar mot en lägre andel som väljer cykelresor så ökar denna andel i Malmö stad. Därför har denna studie undersökt vilka strategier Malmö stad använder för att öka andelen cykelresor, detta har gjorts genom en kvalitativ innehållsanalys av officiella dokument. Den empiriska utgångspunkten som har valts för att utföra analysen består av en intervjustudie med planerare runt om i olika städer i Sverige där de beskrivit hur de arbetar med strategier kring cykelplanering. Förutom detta har även begreppet mobility management vävts in i analysen. Resultatet visar att Malmö stad arbetar aktivt med de flesta av de aspekter som identifierats i litteraturgenomgången, men även att det finns vissa aspekter som helt saknas.

Nyckelord

cykelplanering, mobility management, hållbar urban mobilitet

MATTIAS PETERSSON
BY605B, Hållbar urban mobilitet
2022-05-02

Innehåll

Problembeskrivning.....	2
Syfte, frågeställning och avgränsning	3
Litteraturgenomgång/teoretiska perspektiv	3
A till B.....	3
Maktrelationer i det urbana rummet	4
Positiva framställningar av cykel	5
Vardagliga rutiner.....	5
Mobility management.....	5
Metodologi	6
Redogörelse och analys.....	7
Analys - A till B	7
Analys - Maktrelationer i det urbana rummet	7
Analys - Positiva framställningar av cykel.....	8
Analys - Vardagliga rutiner	9
Analys - Mobility Management.....	9
Slutsats	9
Referenser.....	11

Problembeskrivning

Under de senaste årtiondena har metoderna för svensk stadsplanering stött på en rad problem och utmaningar (Koglin & Pettersson 2017). Juridiska förändringar har lett till ett skifte där privata aktörer fått alltmer makt över den fysiska miljön. Detta kan ses exempelvis genom att bilens proportioner i gaturummet får väldigt mycket mer plats än andra mer hållbara alternativ, som cykeln. Hur våra städer planeras spelar en viktig roll för utvecklingen av hållbara städer. Exakt hur man planerar infrastruktur som ska gynna cykelanvändande eller hur man definierar bra eller dålig cykelinfrastruktur skiljer sig mellan kommuner, och kan bland annat bero på kommunens storlek eller dess planeringstraditioner (Alm & Koglin 2020).

Generellt så minskar cyklingen i Sverige, och anledningen till detta sägs ofta vara den bristande säkerheten som cyklisterna har gentemot bilisterna enligt Alm & Koglin (2020). De menar att det sker en kamp i svenska städer om trafikutrymmet som hotar en ökad andel cyklande och dess säkerhet. Ett tydligt exempel är när bilister använder cykelvägar som parkering, något som försämrar cyklisternas framkomlighet. Bilanvändningen har dessutom flera konsekvenser, desto fler som använder bilen och dess fördelar desto fler problem såsom trängsel och svårigheter att finna parkeringsplatser uppkommer (Henriksson & Svensson 2014). Dessutom blir konsekvenserna större för de som av någon anledning inte kan eller väljer att köra bil då bilismen påverkar stadens skönhet, trevnad och trygghet, ett ökat bilåkande leder till buller, avgaser och ökade olycksrisker. Dessutom blir underlaget sämre för att hålla lokaltrafik och närservice på en nivå av god kvalitet, biljettpriser för kollektivtrafik ökar, turtätheten minskar och service såsom butiker och postkontor stängs ner. På ett internationellt plan har kollektivtrafik, cykling och promenader blivit allt mindre attraktiva och därför lett till ett ökat bilanvändande (Banister 2008).

Hur trafiken är utformad inom är stad grundar sig i en avvägning mellan tillgängligheten för motortrafik och för motortrafikens konsekvenser gentemot andra trafikanter i stadsrummet (Henriksson & Svensson 2014). Ansvar för denna avvägning ligger hos kommunens trafik- och stadsplanering. Samtidigt menar Banister (2008) att ett skifte mot en mer hållbar typ av mobilitet är beroende av invånarnas förståelse för att därmed nå en acceptans och förändring. Inom Malmö stad är närmare 80% av Malmös invånare för en mer restriktiv utformning av innerstadens trafik där cyklister, gående och kollektivtrafik ska prioriteras framför biltrafik, medan resterande 20% önskar bättre framkomlighet för bilar (Henriksson & Svensson 2014). Till skillnad från den generella utvecklingen i Sverige så ökar cykelresandet i Malmö. Staden har som mål att öka cykelresandet från 22 procent till 30% mellan år 2013 och 2030 (Malmö

stad 2014). Enligt färskare data från Region Skåne (2018) är andelen cykelresor uppe i 26 procent år 2018, en ökning med 80% i absoluta tal sedan 2003. Malmö stad skriver på sin hemsida att de har en cykelvänlig stadsplanering och arbetar för en högre trafiksäkerhet och miljö (Malmö stad 2022).

Syfte, frågeställning och avgränsning

Utifrån denna bakgrund är syftet med denna studie att analysera hur Malmö stad planerar för att öka andelen cykelresor. Malmö stad har valts eftersom de går emot den nationella trenden där andelen cykelresor minskar och blir därför ett intressant fall att analysera. Detta kommer att göras genom att gå igenom de planer och strategier som Malmö stad och dess förvaltningar publicerat och som kan vara relevanta för denna frågeställning.

- *Hur arbetar Malmö stad för att öka andelen cykelresor?*

Litteraturgenomgång/teoretiska perspektiv

Det underlag som kommer att användas som grund för att studera Malmö stads cykelplanering består främst utifrån empiri framtagen från en studie av Alm och Koglin (2020). De har i denna intervjustudie kategoriserat fyra olika planeringsaspekter som kan öka andelen cykelresor på en ort; *A till B, maktrelationer i det urbana rummet, positiva framställningar av cykel samt vardagliga rutiner*. Analysen kommer även innefatta det mer etablerade begreppet *mobility management* som också kommer att redogöras för i detta avsnitt.

A till B

Alm och Koglin (2020) identifierar i en intervjustudie en rad åtgärder som kan öka cykelresandet i städer. De delar in dessa i fyra huvudkategorier; A till B, maktrelationer i det urbana rummet, positiva framställningar av cykel och vardagliga rutiner. Den första kategorin, A till B, handlar om att skapandet av ett gaturum där cyklisterna kan få ett fritt och säkert flöde mellan två platser i staden. Denna kategori innefattar bättre infrastruktur, vilket i deras studie lyfts som den primära åtgärden av planerare för att öka cykelfrekvensen. Några konkreta åtgärder som kan göras inom denna kategori är att bygga mer cykelvägar, förbättra den befintliga infrastrukturen och att se till att infrastrukturen är enhetlig. Men även att binda ihop länkar och utvidga cykelstråken till nya bostadsområden, förbättra framkomligheten i

korsningar och upprätta cykelbroar- och tunnlar. Förutom detta är det viktigt att cykelnätet är väl belyst, har en jämn beläggning och inga hinder såsom stolpar och liknande för nära cykelbanan.

Här faller även drift och underhåll under hela året in som en viktig åtgärd (ibid.). Detta är en viktig aspekt för att göra det tryggt, säkert och framkomligt för cyklister, i synnerhet under vintertid då många kommuner upplever en lägre nivå av cykelresor, men det är något som behövs skötas hela året om.

En annan viktig aspekt gäller omledning av cykeltrafik vid vägarbeten (ibid.). Ofta leds biltrafiken om på ett tydligt och säkert sätt men inte för cyklister som kan behöva vända för att hitta en annan rutt. Detta ryms in både i kategorin A till B men även i maktrelationer i det urbana rummet då det påvisar en tydlig prioritering av motortrafik där cyklister nedprioriteras. Detta leder oss in i nästa kategori.

Maktrelationer i det urbana rummet

Denna kategori handlar om att planerare behöver fatta obekväma beslut för att på så sätt bryta bilnormen för att främja cykelresandet (Alm & Koglin 2020). Här krävs det politisk vilja för att få fram strategier som ska minska bilresandet och göra det relativt mer attraktivt att välja cykeln. En företrädare för Region Skåne menade exempelvis att den höga graden av cykling i Lund och Malmö inte berodde på bra cykelinfrastruktur, utan för att det är ”*skitjobbigt att köra bil*” (ibid. s. 14) i de städerna. På så sätt blir det ur ett relativt plan mer attraktivt att välja cykeln i dessa städer, i alla fall i de mer centrala delarna. Detta visar hur viktigt det är för det urbana trafikrummet är och hur det kan påverka människors val. Dickinson och Wretstrand (2015) har liknande tankar då de menar att det ideala tillvägagångssättet att få ner andelen bilresor är att kombinera ”*morötter och piskor*”, alltså att med styrmedel göra det svårare eller dyrare att köra bil medan man gör det mer attraktivt att välja mer hållbara färdssätt.

En annan aspekt handlar om kommunikation, och hur planerare prioriterar skyltning och vägmålning som riktar sig mot bilister, men att detta ofta kan anses för dyrt när det handlar om cyklister eller gående (Alm & Koglin 2020). Ytterligare en åtgärd med en tydlig maktdimension är att ge cyklister tydliga fördelar (ibid.). Detta kan ske genom att prioritera cyklisterna i korsningar, även här är det viktigt med tydlig kommunikation om vilka regler som gäller. Likaså att separera gående och cyklister, två skilda grupper med olika färdssätt som ofta ses som en homogen grupp i planeringsstadiet.

Positiva framställningar av cykel

En tredje aspekt handlar om positiva framställningar av cykel (Alm & Koglin 2020). För att detta ska bli allomfattande är det viktigt att framställningen är riktade mot olika grupper och en gemensam förståelse som inte är avhängigt på klass, kön, etnicitet eller liknande. Ett gott exempel på detta är att försöka öka andelen skolbarn som cyklar till skolan i stället för att bli skjutsade av sina föräldrar. På så sätt kan man på ett tidigt plan ge en positiv bild av cykling som ett självklart transportmedel i stadsrummet och påverka individers beteenden när de sedan når vuxen ålder.

Här gäller det också för kommunen att förändra individers beteenden genom att tydligt kommunicera de positiva effekter cykling har när det gäller hälsa och boendemiljö (ibid.) Samt att marknadsföra vilka åtgärder kommunen gör för att förbättra situationen för cyklister vad gäller cykelvägar och cykelparkering. Eller att förmedla om det går fortare att cykla än att köra bil. Cykel bör framhållas som det självklara alternativet för att bryta det invanda transportmönstret hos individer som vanligtvis väljer bil framför cykel.

Vardagliga rutiner

Den sista och fjärde aspekten kallas för vardagliga rutiner, och handlar om att upplevelsen av cykling ska göra det vardagen och det sociala livet enklare (Alm & Koglin 2020). Staden ska hänga samman för att göra den så cykelvänlig som möjligt, genom att skapa så raka och korta resor som möjligt mellan olika målpunkter som sjukhus, arbetsplatser, skolor och idrottsplatser. Fler snabba och högkvalitativa cykelbanor kan exempelvis ge cyklisterna större möjligheter att öka sin hastighet. En annan aspekt handlar om cykelparkering, detta bör kunna göras på ett tryggt sätt och kräver samarbeten med fastighetsägare. Här ligger fokuset ofta på vanliga cyklar, men det är viktigt att även tänka på att exempelvis lådcyklar lätt ska kunna parkeras på ett yteffektivt sätt. Genom att planera även för lådcykeln kan dessa bli ett bättre alternativ till bilen i de fall där föremål eller människor behöver transporteras inom staden.

Mobility management

Mobility Management (MM) är ett sätt att använda olika samlade styrmedel och aktiviteter för att förändra beteenden och efterfrågan hos befolkningen, och därigenom minska bilresandet till fördel för mer hållbara färdssätt, exempelvis kollektivtrafik, gång- eller cykel (Dickinson & Wretstrand 2015). I stället för satsningar på hårda åtgärder, exempelvis satsningar på fysiska

vaghinder så handlar MM om mjuka åtgärder, dessa åtgärder kan delas in i informativa, administrativa och ekonomiska styrmedel. MM handlar inte om att reglera utbudet, bara att öka efterfrågan, därför är satsningar på exempelvis nya cykelbanor inte en MM-åtgärd (EPOMM u.å). Däremot kan dessa åtgärder med fördel kombineras med hårda åtgärder i den fysiska infrastrukturen (EPOMM u.å, Trafikverket 2011). Metoden är illustrerad i figur 1, den visar hur de önskade effekterna kan nås genom att åtgärder påverkar attityder, vilket påverkar beteenden och sedan når positiva effekter (se Björk 2005).



Figur 1. Modell över mobility managements processer

Bland de informativa åtgärderna räknas bland annat marknadsförings- och informationskampanjer (Dickinson & Wretstrand 2015). Exempel som författarna tar upp är till exempel att införa bilfria dagar på arbetsplatser eller städer. Bland de administrativa ingår koordinering av olika verksamheter och bland de ekonomiska reglering av kostnad för parkeringar.

Metodologi

Denna studie kommer att bygga på en kvalitativ innehållsanalys. Denna metod är den metod som oftast används för att göra kvalitativa analyser av dokument (Bryman 2012). Metoden utgörs av att söka och identifiera underliggande teman inom det material som analyseras.

Materialet som kommer att analyseras är det offentliga material som är publicerat på Malmö stads hemsida; Gatukontorets rapport 'Trafiksäkerhetsstrategi för Malmö stad 2015–2020' (Gatukontoret 2014) samt Malmö stads 'Trafik- och mobilitetsplan' (Malmö stad 2016). Dessa dokument har valts eftersom de är de gällande planerna som finns publicerade av Malmö stad som berör satsningar på cykelresande. Dokumenten har kodats utifrån de fyra kategorier som identifierats av Alm & Koglin (2020) samt utifrån begreppet *mobility management*.

Ovanstående dokument kommer att analyseras utifrån den teoretiska och empiriska grund som presenterats i förgående avsnitt. Metoden har valts för att identifiera om Malmö stad har någon särskild fokus till någon av de fyra kategorier som presenterats av Alm & Koglin (2020). Det vill säga A till B, maktrelationer i det urbana rummet, positiva framställningar av

cykel eller vardagliga rutiner, eller hur de jobbar med mobility management. Detta kan ge en bild av hur kommunala tjänstemän i Malmö stad har för syn om vilka åtgärder som är viktiga att ta i beaktning för att öka cykelresandet i staden. Det finns flera likheter med MM och några av de kategorier som presenterats av Alm och Koglin, men analysen kommer bara innefatta delar där det är uttalat att staden använder MM som en strategi.

Redogörelse och analys

Analys - A till B

I trafiksäkerhetsstrategin lyfts drift och underhåll som ett viktigt arbetsområde (Gatukontoret 2014). Detta eftersom en stor del av cykelolyckorna som sker i Malmö beror på halka, ojämna ytor eller grus. Här menar man att det krävs insatser både från kommunalt samt från privata fastighetsägare för att få ner antalet olyckor. Under rubriken trafikplanering och utformning går det även att läsa att stadens fysiska infrastruktur påverkar antal och typ av olyckor. Alltså finns det kopplingar till drift och underhåll samt fria och säkra flöden mellan platser som Alm och Koglin (2020) kopplar till denna kategori. I Malmö stads trafik- och mobilitetsplan (2016) går det emellertid inte att finna några tydliga kopplingar till denna kategori förutom att de kort nämner att det finns ett behov av god tillgång till cykelbanor för att kunna erbjuda möjlighet till hållbara och hälsosamma resor. De nämner även kort att ”*Singelolyckor där exempelvis fotgängare halkar på halt väglag vintertid eller då cyklister cyklar omkull är en av de stora utmaningarna som Malmö stad har framför sig att arbeta med när det gäller ökad trafiksäkerhet.*” (ibid. s. 25).

Analys - Maktrelationer i det urbana rummet

De kopplingar som kunde finnas till denna kategori i trafiksäkerhetsstrategin är bland annat hastighet (Gatukontoret 2014). Hastighet lyfts som den enskilt viktigaste aspekten eftersom förarens chanser att förhindra olycka ökar. För att hålla hastigheterna på en låg nivå vid gång- och cykelpassager så menar man att det ofta krävs någon typ av hinder, exempelvis gupp, avsmalningar eller cirkulationsplatser. Detta lyfts även upp i Malmö stads trafik- och mobilitetsplan som belyser farorna som finns i synnerhet vid korsningar (Malmö stad 2016). Det blir en koppling till denna kategori eftersom man med hjälp av infrastruktur gör det relativt bättre att välja cykelresa i stället för bilresa, bilresorna missgynnas med lägre hastighet och farthinder.

Vidare poängteras även i denna plan att staden under många decennier har utformats utifrån bilisters behov (Gatukontoret 2014). Och planeringen har klumpat ihop cyklister och gående som en homogen grupp, trots olika förutsättningar. Numera menar man dock att cyklister hanteras som en egen enhet i planeringen; ”*Planeringsidealet har dock förändrats och fotgängare och cyklister hanteras nu som egna trafikslag med egna förutsättningar.*” (ibid, s. 39). De menar också att specifik cykelinfrastruktur behövs för att klara av fler och snabbare resor med cykel, även med olika typer av cyklar. Även i trafik- och mobilitetsplanen lyfts vikten av att separera gång- och cykeltrafik i avsnittet där de beskriver stadshuvudgator, men även att separera dessa färdstätt från bil- och kollektivtrafik (Malmö stad 2016). Vilket Alm och Koglin (2020) lyfter som en viktig maktdimension.

Trafiksäkerhetsstrategin nämner även att många olyckor sker på grund av dåliga beteenden i trafiken (Gatukontoret 2014). Många olyckor kan förhindras om trafikanterna blir mer medvetna om att deras beteenden kan spara liv och lidande. Här lyfter de betydelsen om att den fysiska trafikmiljön ska vara lätt att förstå och att nå ut med information om vilka förordningar som gäller och vilka beteenden som är eftersträvansvärda. Detta stycke passar in både i denna kategori och i nästa; *positiva framställningar av cykel*, men eftersom de menar att informationen ska nå ut via infrastrukturen har den räknats in i denna kategori.

Analys - Positiva framställningar av cykel

De kopplingar som blivit funna som platsar in i denna kategori består av några meningar i trafiksäkerhetsstrategin. Här menar de att våra beteenden har sin bas i vad vi fått lära oss som barn; ”*En stor del av våra attityder och beteenden grundar sig på kunskaper som vi fått i unga år, vilket gör utbildning för barn i skolor till ett mycket viktigt insatsområde.*” (Gatukontoret 2014 s. 40). De primära faror som lyfts i strategin är fortkörning och rattonykterhet. I trafik- och mobilitetsplanen påvisar man att det finns ett samband mellan fysisk aktivitet och bättre folkhälsa (Malmö Stad 2016). Däremot presenteras ingen strategi om hur detta ska förmedlas till befolkningen i staden. Vidare nämns att man vill inspirera människor att göra bättre val, då i relation till säkerhet och nollvisionen, detta ska göras genom att på ett tydligt sätt kommunicera om stadens visioner. Då samtliga av dessa strategier handlar om beteendepåverkan på olika vis så klassas den in under positiva framställningar av cykel i denna analys.

Analys - Vardagliga rutiner

I trafik och mobilitetsplanen står det uttryckligen att det ska finnas en god tillgänglighet mellan olika målpunkter (Malmö stad 2016). För att detta ska gälla cykel så nämns behovet av att ha en god tillgång till cykelbanor, något som erbjuder möjlighet till hållbara och hälsosamma resor. Man skriver även om förtätning och hur detta är positivt; *”Detta innebär att efterfrågan på reslängd per person minskar vilket gynnar de korta resornas färdmedel – att gå, cykla och åka kollektivt blir det mest rationella sättet att förflytta sig i staden.”* (ibid. s 46). De skriver även att det ska finnas definierade målpunkter på stadshuvudgatorna med utrymme för cykelparkering och cykelpumpar. Trafiksäkerhetsstrategin (2014) saknar helt aspekter som platsar in i denna kategori.

Analys - Mobility Management

Malmö har i sin trafik- och mobilitetsplan ett kort avsnitt om mobility management som metod. Här beskriver de att *”I arbetet med mobility management i Malmö innefattas att skapa efterfrågan, acceptans och förutsättningar för de hållbara alternativen att förflytta sig.”* (Malmö stad 2016. s. 25). Vidare skriver de att det är lättare att minska framkomligheten för biltrafik om Malmöborna accepterar att gång- cykel- och kollektivtrafik prioriteras, faktorer som kan påverka efterfrågan på hållbart resande. Malmös arbete med MM handlar om att förändra attityder och beteenden genom att kasta ljus över de konsekvenser som individers eller organisationers handlingar medför, och samtidigt förmedla möjligheter och alternativa res- och transportsätt till berörda parter. De menar att det finns en stor potential till utveckling om man samordnar MM tillsammans med den fysiska utvecklingen av staden. Gatukontorets trafiksäkerhetsstrategi saknade helt planer på hur de jobbar med mobility management.

Slutsats

Frågeställningen i denna studie var; *Hur arbetar Malmö stad för att öka andelen cykelresor?* Analysen har visat att Malmö stad som stort berör samtliga fyra aspekter som presenterats av Alm och Koglin (2020) och även arbetar med mobility management. Det finns emellertid en viss skillnad mellan trafiksäkerhetsstrategin och trafik- och mobilitetsplanen.

Trafiksäkerhetsstrategin lyfter drift- och underhåll samt stadens infrastruktur som viktiga punkter, och därmed kategorin *A till B*, samt *maktrelationer* genom att ta upp aspekter som bilhastighet, hinder samt ett förespråkande att separera gående och cyklister. De tar även kort

upp att det är viktigt att förmedla en god utbildning om cyklande för barn, vilket platsar in under kategorin *positiva framställningar av cykel*. Vad som dock saknas är en tydlig koppling till *vardagliga rutiner*, att skapa förutsättningar för snabba korta resor, att satsa på cykelparkering och liknande. Denna saknade även helt någon plan på hur staden bör jobba med mobility management.

Även trafik- och mobilitetsplanen prickade in tre av fyra av de aspekter som presenterats under den empiriska genomgången, och de hade även ett avsnitt om mobility management. Här saknades en koppling till kategorin *A till B*, men det fanns däremot en koppling till kategorin *vardagliga rutiner* eftersom man poängterar att man vill skapa en tät stad som förminskar avstånden samt satsningar på cykelparkering och cykelpumpar. Liksom i trafiksäkerhetsstrategin betonas aspekten *maktrelationer i det urbana rummet* eftersom man tar hänsyn till oskyddade trafikanter och deras behov, skapa hinder för motortrafik och att separera olika typer av färdmedel. Man använder sig alltså av både morötter och piskor för att minska bilismen till fördel för andra transportsätt. I denna plan berörs även *positiva framställningar av cykel* då de skriver om att kommunicera om stadens visioner och att man vill inspirera människor till att göra bättre val. Rapporten lyfter även att det finns ett samband mellan cykling och bättre hälsa. Det är dock oklart på vilket sätt som detta skulle kunna kommuniceras.

Några av de mer konkreta planer som saknades i båda fall är rutiner kring hur cykeltrafik omleds eller prioriteras vid de fall där de sker vägarbeten och vägar helt eller delvis behövs stängas av. Det saknas även tydliga planer på hur staden ska planeras utifrån exempelvis lådcykelns behov, även om trafiksäkerhetsstrategin kort nämner att cykelinfrastrukturen bör klara av olika typer av cyklar.

Även om Alm och Koglin's studie inte på något sätt försöker visa ett magiskt recept som ska leda fram till en hållbar urban mobilitet så kan det ändå ge en fingervisning på vilka planeringsmetoder som kan leda staden i rätt riktning. Detta eftersom deras studie väver samman åsikter och synpunkter från olika planerare runt om i Sverige. Att Malmö stad verkar ha fokus i sin planering mot flertal av dessa aspekter samt mobility management kan ge en ledtråd om varför trenden mot ökad cykling växer i staden, och därmed går tvärt emot den negativa utvecklingen i Sverige och världen i stort. Denna studie har dock identifierat några konkreta planeringsåtgärder som antingen helt saknats eller där det saknats tydlighet i hur åtgärden skall utföras i båda aktuella planer.

Referenser

- Alm, J. Koglin, T. (2020). *Planering för strategisk cykelinfrastruktur. Resultat från en intervjustudie*. Lund
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy* 15 (2008) 73-80.
- Björk, E. (2005). Mobility management i Öresundsregionen. Institutionen för Teknik och samhälle. Avd. Trafikplanering. Lund: Lunds Tekniska högskola.
- Bryman, A. (2012). *Social research methods*. 4. ed. Oxford: Oxford University Press
- Dickinson, J., & Wretstrand, A. (2015). Att styra mot ökad kollektivtrafikandel: En kunskapsöversikt, K2 Research 2015:2, K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik
- EPOMM (u.å). Mobility Management, en definition. [elektronisk resurs] hämtad via: https://epomm.eu/sites/default/files/files/MMDefinition_SE.pdf den 18 maj 2022
- Gatukontoret (2014). Trafiksäkerhetsstrategi för Malmö stad 2015–2020
- Henriksson, Per & Svensson, Tomas (2014). *Invånarnas syn på den framtida trafiken i Malmös innerstad: resultat från en enkätundersökning*. Linköping: VTI
- Koglin, T.; Pettersson, F. (2017). Changes, Problems, and Challenges in Swedish Spatial Planning—An Analysis of Power Dynamics. *Sustainability*, 9, 1836. <https://doi.org/10.3390/su9101836>
- Malmö Stad (2016). Trafik- och mobilitetsplan - för ett mer tillgängligt och hållbart Malmö
- Malmö Stad (2022). Cykelstaden Malmö. [elektronisk resurs] hämtad via: <https://malmo.se/Om-Malmo-stad/Studiebesok/Tema-Hallbar-stad/Tema-Mobilitet/Cykelstaden-Malmo.html> den 28 april 2022
- Trafikverket (2011). MaxLupoSE - Råd om hur mobility management kan användas i den kommunala planeringen [elektronisk resurs] hämtad via: <https://trafikverket.ineko.se/se/maxlupose-r%C3%A5d-om-hur-mobility-management-kan-anv%C3%A4ndas-i-den-kommunala-planeringen> den 28 april 2022