



Att planera för ett hållbart transportmedel

– En studie av dokumentet *Cycle Policy 2002-2012* som en del av planeringsprocessen bakom Köpenhamns cykelvägnät



Caroline Kesselman
Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU
Kandidatexamensarbete, 15 hp
Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap
Område Landskapsarkitektur
Landskapsarkitektprogrammet, Alnarp 2011-06-03

SLU, Sveriges Lantbruksuniversitet
Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap
Område Landskapsarkitektur

Författare: Caroline Kesselman

Titel (sve): Att planera för ett hållbart transportmedel – En studie av dokumentet *Cycle Policy 2002-2012* som en del av planeringsprocessen bakom Köpenhamns cykelvägnät

Titel (eng): Planning for a sustainable means of transport – A study of the document *Cycle Policy 2002-2012* as part of the planning process leading up to the bicycle paths of Copenhagen

Nyckelord: Planering, planeringsprocess, planerare, planeringsverktyg, policy, hållbar utveckling, transportmedel, cykel, Köpenhamn.

Key words: Planning, planning process, planner, planning tool, policy, sustainable development, means of transport, bicycle, Copenhagen.

Handledare: Merle Talviste, Område Landskapsarkitektur, SLU Alnarp

Examinator: Marie Larsson, Område Landskapsarkitektur, SLU Alnarp

Kurstitel: Kandidatexamensarbete i Landskapsplanering

Kurskod: EX0650

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: G2E

Serienamn: Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2011

Program/utbildning: Landskapsarkitektprogrammet

Framsidas bild:

Cykelväg genom Assistens Kyrkogård, Köpenhamn våren 2011. (Foto: Caroline Kesselman, 2011-05-02)

Sammandrag

Köpenhamns cykelvägnät har anor så långt som 100 år tillbaka i tiden och på 1980-talet genomförde stadens cyklister stora demonstrationer för att få politikernas och planerarens uppmärksamhet, som man ansåg hade förlorat fokus på cykeln i planeringen (Jensen, muntligen, 2011-05-02). I detta arbete presenteras siffror som visar att det idag är fler än en tredjedel av Köpenhamns invånare som cyklar till och från sitt dagliga arbete. Köpenhamns kommun vill öka det antalet och målet idag är att bli världens bästa cykelstad år 2015 (Köpenhamns kommun 2007). För snart tio år sedan upprättade man på Köpenhamns kommun ett dokument, *Cycle Policy 2002-2012*, innehållandes mål för att förbättra förhållanden för stadens cyklister till år 2012. Detta dokument har studerats närmre i denna uppsats.

Som blivande landskapsarkitekt blir jag nyfiken på hur de gått till väga. Hur såg planeringsprocessen i Köpenhamn ut och vilka verktyg har planerare där använt? Målet med arbetet har varit att studera ett exempel av hur man kan gå till väga i en planeringsprocess om man vill utöka en stads cykelvägnät och samtidigt öka andelen cyklister. Detta arbete ämnade svara på tre frågor där den första var vilka faktorer som avgör vårt val av cykeln som transportmedel. Följande söktes svaret på vilka planeringsverktyg som kan vara lämpliga att använda sig av då man planerar för cykeln som ett hållbart transportmedel samt slutligen hur upprättandet av ett policydokument kan vara till hjälp för en planerare i arbetet med planering av ett cykelvägnät.

Genom litteraturstudie, dokumentstudie samt intervju söktes svaren på dessa frågor med syftet att öka förståelsen för planeringen för cykeln som ett hållbart transportmedel, för att kunna använda som referens i framtida projekt. Resultatet av detta arbete visar att dokumentet *Cycle Policy 2002-2012* fick en, för planerarna, oväntat stor betydelse. Undersökningen presenterar även intressanta historiska kopplingar som avgör varför vissa städer idag har en större andel cyklister än andra. Av resultatet framgår att det finns en mängd faktorer som avgör vårt val av cykeln som transportmedel som är mer eller mindre svåra att hantera som planerare. Att döma av denna mängd avgörande faktorer går det att dra slutsatsen att en insats i form av att enbart bygga fler cykelbanor inte räcker för att få fler att välja cykeln istället för bilen.

Nyckelord: Planering, planeringsprocess, planerare, planeringsverktyg, policy, hållbar utveckling, transportmedel, cykel, Köpenhamn.

Abstract

The Copenhagen bicycle paths date back as far as 100 years ago and in the 1980's the local cyclists undertook massive demonstrations to get the attention of the politicians and planners, who they believed had lost focus on the bicycle in their planning (Jensen, verbally, 2011-05-02). In this paper figures are presented that shows that today more than a third of Copenhagen's inhabitants commute daily to and from work and education, using a bicycle. However the City of Copenhagen wants to increase that number and today plans on becoming the world's greatest bicycle city by the year 2015 (City of Copenhagen 2007). Almost ten years ago now the City of Copenhagen published a document, *Cycle Policy 2002-2012*, containing goals that seek to improve the conditions for the city's cyclists by the year 2012. In this paper this document was studied more closely.

As a future landscape architect, I am curious to know how they have gone about. What did the planning process of the bicycle paths of Copenhagen look like, and what tools did the planners use? The goal of this paper was to study an example of how you can go about in a planning process if your goal is to expand a city's bicycle network and at the same time increase the number of cyclists. The three questions that this paper intended to give the answers to were what factors that determine whether we choose the bicycle as our means of transport or not and which planning tools that are appropriate to use when planning for the bicycle as a sustainable means of transport. Finally I sought the answer to in what way the establishment of a policy document can be of help to the planner when planning a network of bicycle tracks.

The questions were answered through a literature study, a document study and an interview, to enhance the understanding of how you can plan for the bicycle as a sustainable means of transport. This is done to be able to use this paper as a reference in future projects. The results of the paper show that the document *Cycle Policy 2002-2012* had such a great importance that had not been expected by the planners. This study also presents some interesting historical explanations as to why today, some cities have a higher number of cyclists than others do. The results of this paper show that there is a high number of factors that determine whether we choose the bicycle as our mode of transport, some easier than others for the planner to handle. The conclusion that you can draw from this high number of factors is that building more bicycle paths is not going to be enough if your goal is to increase the number of people who choose the bicycle instead of the car.

Key words: Planning, planning process, planner, planning tool, policy, sustainable development, means of transport, bicycle, Copenhagen.

Förord

Detta självständiga arbete ingår i kursen EX0650 Kandidatexamensarbete i landskapsplanering, som ges på Landskapsarkitektprogrammet vid SLU, Alnarp. I detta arbete har jag ämnat studera Köpenhamn som ett exempel på hur man kan gå till väga i planeringen för cykeln som ett hållbart transportmedel. Arbetet riktar sig till medstudenter samt yrkesverksamma inom landskapsplanering eller snarlika yrkeskategorier.

Först skulle jag vilja rikta ett tack till min handledare Merle Talviste för stöd och hjälp under arbetets gång.

Jag vill också tacka Till Koglin på LTH för goda litteraturtips som gav mig vägledning inom ämnet.

Tack till Josefin Henriksson och Thomas Ohlsson för genomläsning av arbetet samt kommentarer och feedback.

Sist men inte minst tack till planerare Niels Jensen på Köpenhamns kommun som ställde upp på intervju samt bidrog med material till mitt arbete.



Caroline Kesselman
Alnarp, 3 juni 2011

Innehållsförteckning

Sammandrag

Abstract

Förord

1. INLEDNING	8
1.1 BAKGRUND	8
1.2 MÅL OCH SYFTE	9
1.3 FRÅGESTÄLLNINGAR.....	9
1.4 MATERIAL OCH METOD.....	9
1.4.1 Litteraturstudie.....	9
1.4.2 Dokumentstudie.....	10
1.4.3 Intervju.....	10
1.5 AVGRÄNSNINGAR	11
1.6 BEGREPPSORDLISTA	11
1.7 DISPOSITION	12
2. VARFÖR CYKEL OCH POLICY?	13
2.1 CYKELN SOM ETT HÅLLBART TRANSPORTMEDEL	13
2.1.1 Avgörande faktorer.....	15
2.2 POLICY SOM EN DEL AV PLANERINGSPROCESSEN FÖR CYKELN SOM HÅLLBART TRANSPORTMEDEL	17
2.3 NÄR CYKELN KOM TILL KÖPENHAMN	18
3. KÖPENHAMN OCH CYCLE POLICY 2002-2012	20
3.1 BICYCLE ACCOUNT – ETT UNDERLAG TILL CYCLE POLICY 2002-2012.....	20
3.2 VARFÖR UPPRÄTTADES CYCLE POLICY 2002-2012?	21
3.3 VILKA VERKTYG KAN PLANERAREN ANVÄNDA SIG AV I PLANERINGEN FÖR CYKELN SOM ETT HÅLLBART TRANSPORTMEDEL?	21
3.4 VILKA FAKTORER AVGÖR VALET AV CYKELN SOM TRANSPORTMEDEL?	23
3.5 PÅ VILKET SÄTT KAN ETT POLICYDOKUMENT VARA TILL HJÄLP FÖR EN PLANERARE I UTFORMNINGEN AV ETT HÅLLBART CYKELVÄGNÄT?	27
4. AVSLUTANDE DISKUSSION	28
4.1 SLUTSATSER.....	28
4.2 METODDISKUSSION	30
4.3 KÄLLKRITIK	31
4.4 VIDARE FORSKNING.....	31

5. REFERENSER	33
5.1 MUNTliga KÄLLOR	33
5.2 ELEKTRONISKA KÄLLOR	33
5.3 TRYCKTA KÄLLOR	34
6. BILAGA.....	35
6.1 INTERVJU MED NIELS JENSEN	35

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Efter mer än en mil på cykel skymtar jag äntligen staden, jag närmar mig centrum men plötsligt tar cykelvägen framför mig slut. Jag ser mig omkring och inser att jag bara har ett alternativ; att ge mig ut i gatan, där mitt utrymme som cyklist är i det närmaste obefintligt. Det är morgon och rusningstrafik, bilar och lastbilar susar obarmhärtigt förbi mig så nära att jag endast är någon enstaka centimeter ifrån ett ödesdigert slut på denna resa. Uppenbarligen är det inte bara jag som är på väg till min arbetsplats, men i denna kamp om rättigheten till en plats i gaturummet är det jag som cyklist som står som den stora förloraren. Nu förstår jag plötsligt varför jag verkade vara den enda cyklisten som valde denna väg in till stadens centrum.

Tendensen idag är att man i många städer, i alla fall i Sverige, vill satsa på cyklisterna. Jag tänker då främst på att de som pendlar ska välja cykeln istället för bilen. I Malmö till exempel bygger man ett cykelgarage intill tågstationen i Hyllie där pendlare har tillgång till bland annat dusch och en verkstad om man vill göra mindre reparationer på sin cykel (Malmö stad hemsida [Online], 2011-04-25). Ett ingrepp som visserligen inte direkt rör utformningen av cykelvägnätet men som visar på en vilja att öka andelen som pendlar till sitt arbete med cykel istället för bil.

Jag har alltid tagit mig fram med cykel och ser den som ett hållbart och smidigt transportmedel som bör främjas. Berättelsen ovan handlar om när jag för några år sedan började pendla med cykel från Lomma, till mitt arbete i Malmö. Cykelvägnätet mellan Lomma och Malmö är till stora delar väldigt bra, men så fort jag kom in i Malmös stadskärna så kände jag plötsligt avsaknaden av ett bra cykelvägnät där. Som cyklist var jag ofta tvungen att cykla ute i gatan bland bilarna, något som skapar en stark känsla av otrygghet. Då jag är uppvuxen i Malmö har jag besökt Köpenhamn vid ett flertal tillfällen. Vid dessa besök har jag lagt märke till den stora mängd cyklister som rör sig där. Detta är visserligen inget häpnadsväckande i sig då Köpenhamn är en betydligt större stad än Malmö, men intresset har än dock väckts då det till synes verkar vara ett väl utbrett samt fungerande cykelvägnät.

I Sverige gav Statens folkhälsoinstitut 2010 ut *Aktivt liv i byggda miljöer – Manual för kommunal planering*. På sidan 20 i denna kan man läsa följande:

”[...]erfarenheter från de stora cykelländerna Holland, Tyskland och Danmark visar att arbetet med att främja cykling innebär så mycket mer än att enbart anlägga cykelbanor. Det är bekvämt och enkelt att cykla i dessa länder tack vare en systematisk planering för helheten, där den byggda miljön är en viktigt pusselbit.”

(Statens folkhälsoinstitut 2010, sid. 20)

Här lyfts bland annat Danmark fram och dess huvudstad Köpenhamn upplever jag ofta omnämns i media som en stad som är cykelvänlig för pendlare. Intresset har därför väckts hos mig att studera hur planerare i Köpenhamn har gått till väga för att skapa ett, som jag uppfattar det, väl fungerande cykelvägnät. Köpenhamns kommun upprättade år 2002 dokumentet *Cycle Policy 2002-2012*, med tydliga mål för stadens planering för cykling under de kommande tio åren. Att studera *Cycle Policy 2002-2012* anser jag vara relevant för att kunna utläsa vilken betydelse ett sådant dokument kan ha för en planerare. Med betydelse menat på vilket sätt detta dokument kan fungera som ett verktyg för planeraren, i en fas av planeringsprocessen där man ska gå från idé och strategi mot gestaltning. Att studera just

Köpenhamn anser jag även vara fördelaktigt då jag har möjlighet att besöka staden samt planerare på kommunen som varit involverad i arbetet bakom Köpenhamns cykelvägnät.

Att planera för cykeln som ett hållbart transportmedel är ett aktuellt ämne och jag ser därmed denna studie som en möjlighet att hämta in en djupare kunskap inom detta område.

1.2 Mål och syfte

Målet med denna uppsats har varit att studera dokumentet *Cycle Policy 2002-2012* för att ta reda på hur ett policydokument kan bidra i planerarens arbete med att skapa ett hållbart nätverk av cykelvägar i staden. Jag ville studera Köpenhamn som ett exempel på hur man som planerare kan gå till väga i en planeringsprocess, det vill säga vilka planeringsverktyg som kan användas, om önskan är att utöka en stads cykelvägnät samt öka antalet cyklister. I detta sammanhang ansåg jag även att det var relevant att studera de faktorer som avgör vårt val av cykeln som transportmedel, då detta är grundläggande för att planeringsprocessen ska leda till något som fungerar i praktiken.

Syftet med denna uppsats var att öka min förståelse för planering för cykeln som ett hållbart transportmedel samt att andra inom samma yrkesområde ska kunna ta del av mina insikter. Inte minst var syftet att möjliggöra användandet av kunskapen om Köpenhamns cykelplanering som en referens i framtida projekt.

1.3 Frågeställningar

Mina huvudfrågeställningar har varit:

- Vilka verktyg kan planeraren använda sig av i planeringen för cykeln som ett hållbart transportmedel?
- Vilka faktorer avgör valet av cykeln som transportmedel?
- På vilket sätt kan ett policydokument vara till hjälp för planerare i utformningen av ett hållbart cykelvägnät?

1.4 Material och metod

Jag valde att använda mig av litteraturstudier samt en dokumentstudie då det finns mycket skrivet om ämnet och jag anser att många av de svar jag söker går att finna i litteraturen. Intervjun sågs som ett komplement för att söka svar på de delar av planeringsprocessen som ej går att finna i skriven form.

1.4.1 Litteraturstudie

I ett första skede gjordes en litteraturstudie i form av en sammanställning. Denna berörde planering som teori, med fokus på en hållbar trafikplanering och främst cykeln i detta sammanhang. Här presenterades även teori kring användandet av ett policydokument i planeringsprocessen. På så vis gavs en introduktion till uppsatsens ämne samt visades på de argument som finns för varför cykeln bör gynnas och därmed varför utbyggnaden av cykelvägnät är av intresse för planerare i staden. I min genomläsning av litteraturen sökte jag efter ord och sammanhang som rör hållbar planering, planering för cykel och cykelvägnät, planeringsverktyg, policy, avgörande faktorer i val av cykeln som transportmedel, planeringsprocess samt planering i Köpenhamn.

Området planering är stort och litteraturen som behandlar detta likaså. Då större delen av min uppsats berör just Köpenhamn var det naturligt att huvuddelen av litteraturen hämtades

ifrån Danmark och Köpenhamns kommun. I detta sammanhang var bland annat litteratur skriven av arkitekten Jan Gehl av stort intresse då han, som jag uppfattat det, sedan länge varit verksam i Köpenhamn och dokumenterat de förändringar som skett i stadens offentliga rum.

Vetenskapliga artiklar inhämtades via sökning i Web of Knowledge då sökorden bicycle, planning, cycling samt Denmark användes, i varierade kombinationer. Sökningar på policy samt planning och cycling gjordes även i såväl Web of Knowledge som Scopus, detta resulterade dock i liknande eller samma material som tidigare nämnda sökning. Enstaka vetenskapliga artiklar hämtades även från ScienceDirect samt Scopus efter goda tips av Till Koglin på LTH som just nu forskar samt skriver en doktorsavhandling på cykeln som ett hållbart transportmedel. Idén att fokusera på avgörande faktorer föddes först efter ett tag då den litteratur som sökningen genererat visade att det fanns mycket skrivet om detta, samt inte minst tycktes tyda på dess relevans som ett underlag i planeringsprocessen. Därmed finns inte ordet faktorer med som ett sökord.

Efter genomläsning av tidigare skrivna uppsatser inom ämnet planering för cykling, samt litteraturtips från min handledare, genererade dess referenslistor en stor del av den litteratur som jag använde mig av. Boken *Trafiken i den hållbara staden* (Hydén (red.) 2008) behandlar cykeln som ett hållbart transportmedel, med bland annat Köpenhamn som exempel. Referenslistan i denna bok blev därför redan i ett tidigt skede en viktig utgångspunkt i sökandet efter relevanta källor till denna uppsats. I den mån det varit möjligt användes primära källor.

1.4.2 Dokumentstudie

Inom ramen för området planering för cykeln som ett hållbart transportmedel fann jag dokumentet *Cycle Policy 2002-2012* som intressant då detta innehåller de mål samt tillvägagångssätt för en ökad andel cyklister, som planerare samt politiker på Köpenhamns kommun år 2002 satte upp. Jag studerade därför detta dokument närmare utifrån tidigare presenterade frågeställningar för att se hur planerare på Köpenhamns kommun har gått till väga i planeringen för att öka möjligheten att ta sig fram med cykel i staden. Att göra en dokumentstudie ansåg jag vara den mest givande metoden för att kunna studera dokumentet in i detalj och därmed söka svaren på frågeställningarna. Svaren går till viss del att finna skrivet i texten. Men för att studera vilken betydelse ett sådant dokument kan ha för en planerare handlar det snarare om att utifrån det som finns skrivet, försöka att utläsa på vilket sätt detta skulle kunna ha en betydelse. Att göra en innehållsanalys till exempel hade inte varit givande i detta sammanhang då denna metod innebär att innehållet i en text kvantifieras, det vill säga att man till exempel räknar hur många gånger ett visst ord står skrivet i en viss text (Bergström och Boréus 2005, sid. 44 f).

1.4.3 Intervju

Målet med denna uppsats var att studera det sätt som planerare på Köpenhamns kommun arbetat på och då delar av denna arbetsprocess naturligt inte går att finna dokumenterat i litteratur, så gjorde jag även en kombination mellan en strukturerad och en halvstrukturerad intervju (Lieberg, muntligen, 2011-03-29). Med detta menas att mina frågor var färdigformulerade innan intervjun, men att utrymme gavs att be personen som intervjuas att utveckla sitt svar och berätta mer (Lieberg, muntligen, 2011-03-29). Intervjun genomfördes med planerare Niels Jensen på Teknik- och miljöförvaltningen i Köpenhamn, som arbetat med planeringen av cykelvägnätet i Köpenhamnsområdet. Niels Jensen var med och upprättade dokumentet *Cycle Policy 2002-2012* och det var så jag kom i kontakt med honom från första början. Då Jensen talar danska valde jag att översätta hans svar till svenska. Detta för att underlätta referering i löpande text där danska annars hade behövt kombineras med svenska, vilket jag ser en problematik i.

Att ha en huvudfråga påpekar Häger (2001, sid. 87) i sin bok *Intervjuteknik* är av vikt för att behålla fokus på vad jag främst vill få ut av intervjun. Utan huvudfråga menar författaren vidare att risken är att intervjun misslyckas då den som intervjuar vill ha svar på för många frågor. Huvudfrågan i min intervju utgjorde en av mina frågeställningar nämligen på vilket sätt policydokument *Cycle Policy 2002-2012* varit till hjälp för de planerare i Köpenhamn som arbetat med cykelvägnätet där. Till intervjun förbereddes öppna frågor, det vill säga frågor som börjar med: Vad? Hur? Varför? (Häger 2001, sid. 61). Valet att ställa öppna frågor grundade sig i att jag ville få förklarande svar som utvecklade det jag saknade i *Cycle Policy 2002-2012*. Hela intervjun finns att läsa i kapitel 6. *Bilaga*. Då inte allt som sades under intervjun är material som ansågs vara relevant inom ramarna för detta arbete och dess frågeställningar, är det endast en del av materialet som valt att presenteras. Detta återfinns som en del av kapitel 3. *Köpenhamn och Cycle policy 2002-2012*.

1.5 Avgränsningar

Planeringsprocessen är omfattande och består av flera olika delar. Då detta arbete är en del av landskapsarkitektprogrammet är det följande de delar av planeringsprocessen som jag som student fått en bild av att en landskapsarkitekt kan vara involverad i, som studerades. Min uppfattning är att en planeringsprocess kan sträcka sig ända från ett problem till analys, strategi och idéstadiet, vidare till en gestaltning och slutligen utförande. Som en del av detta finns ofta ett planförfarande som styrs enligt lag och involverar politiska beslut samt ett medborgardeltagande. Inom ramen för detta arbete belyses dock den inledande delen av planprocessen, där landskapsarkitekten kan tänkas vara med i form av utförande av analyser samt strategier som vidare kan utvecklas till någon form av gestaltning.

Inom ramen för detta arbete avgränsades planering till en lokal nivå, i form av Köpenhamns kommun. Detta på grund av att landskapsarkitekten företrädesvis tycks arbeta på en lokal nivå, snarare än regionalt eller kanske allra minst nationellt. Planeringens samt cykelns historia i Köpenhamn berörs till viss del då det ansågs vara nödvändigt för att få en förståelse för varför Köpenhamns cykelvägnät samt dess planeringsstrategi för cykeln ser ut som det gör idag. Fokus ligger dock på dokumentet *Cycle Policy 2002-2012* i form av på vilket sätt detta dokument har varit till hjälp för planerarna på Köpenhamns kommun i deras planeringsprocess.

Ämnet planering är som tidigare nämnt stort och litteraturen som behandlar detta likaså. I min avgränsning valde jag att använda den litteratur som jag fann vara relevant utifrån mina frågeställningar samt som genererats genom tidigare nämnda sökningar i databaser och referenslistor i böcker som behandlar cykeln som ett hållbart transportmedel.

1.6 Begreppsordlista

- *Hållbart transportmedel*: I boken *Trafiken i den hållbara staden* presenterar författarna Holmberg och Knutsson (2008, sid. 44) en definition av ett hållbart transportsystem som skulle kunna sammanfattas som att transportbehovet för alla i samhället tillfredställs på ett sätt som varken är skadligt för vare sig människor eller ekosystemet. Detta är en definition som tagits fasta på i detta arbete. Hållbarhet kan handla om att skapa något som används och fyller en funktion. Att planera för cykeln som ett hållbart transportmedel innebär därmed att skapa ett cykelvägnät som är funktionellt och fördelsaktigt för brukarna vilket därmed kommer att leda till att det används, förhoppningsvis som substitut för bilen som transportmedel. Att cykeln kan vara konkurrenskraftig mot andra transportmedel utgör en del av hållbarheten.

- *Cykelvägnät*: Ett annat ord för cykelinfrastruktur, men med samma innebörd. Detta begrepp ses som ett samlingsbegrepp på de cykelvägar samt cykelbanor som finns i en stad och som tillsammans skapar ett sammanhängande nät. Det är alltså dessa "vägar" som enbart är avsedda för cyklister och inget annat transportmedel. De kan finnas i anslutning till bilvägar eller avskiljda från dessa, till exempel genom en park.
- *Policydokument*: Detta begrepp används som ett samlingsbegrepp för dokument liknande *Cycle Policy 2002-2012* som kan användas som verktyg i en planeringsprocess. I detta arbete används dock detta begrepp i de sammanhang som är mer generella, då det inte enbart handlar om *Cycle Policy 2002-2012* specifikt.
- *Planeringsprocess*: I detta arbete ses detta som ett samlat begrepp för ett arbete som utträttas från det att ett problem identifieras fram tills utförandet, involverandes alla steg däremellan som analyser, gestaltning och planförfarande.
- *Planering*: Begreppet planering är stort och består, som jag ser det, av många delar. De jag tänker på är ekonomi, lagstiftning, politik, organisation i form av politiker och tjänstemän, planförfarande, planering på nationell, regional eller lokal nivå, historia, framtida visioner, konsekvenser, praktiska hjälpmedel och verktyg, processen i form av analyser och undersökningar samt brukarmedverkan.
- *Verktyg*: Hjälper planeraren att lösa ett problem, kan utgöra så väl en analys som ett dokument eller något som ger stöd samt underlag för det man arbetar med.

1.7 Disposition

I kapitel 2. *Varför cykel och policy?* ges en introduktion till uppsatsens ämne. Här presenteras en övergripande sammanställning av den litteratur som lästs, utifrån mina tre frågeställningar. Detta blir till grund inför den dokumentstudie som presenteras i kapitel 3. *Köpenhamn och Cycle Policy 2002-2012*. Dokumentet studeras utifrån frågeställningarna för att söka ett djupare svar på dessa. I kombination med dokumentstudien presenteras delar av en intervju med planerare Niels Jensen på Köpenhamns kommun. Detta möjliggör en intressant inblick i planeringsprocessen samt besvarar delar av frågeställningarna som ej går att läsa sig till. Slutligen i kapitel 4. *Avslutande diskussion*, presenteras svaren på frågeställningarna samt en reflektion kring dessa utifrån litteraturstudien, dokumentstudien samt intervjun.

2. Varför cykel och policy?

Här presenteras en kortfattad redogörelse för hållbarhetsbegreppet med fokus på cykeln som ett hållbart transportmedel samt de faktorer som påverkar valet av cykeln som transportmedel. Inte minst ges en introduktion till användandet av ett policydokument som ett verktyg i planeringsprocessen. Kapitlet avslutas med en kort presentation av bakgrunden till varför Köpenhamn ser ut som det gör idag, med avseende på cykelvägnätet samt synen på cykeln som transportmedel.

2.1 Cykeln som ett hållbart transportmedel

”En hållbar utveckling är en utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov”
(Holmberg och Knutsson 2008, sid. 43)

Så definierade Brundtlandkommissionen 1987 begreppet hållbar utveckling, en definition som än idag är ett ledord inom EU i planeringssammanhang enligt Holmberg och Knutsson (2008, sid. 43). Idag när man talar om hållbar utveckling så är det transporterna som spelar en stor roll i sammanhanget. ”Listan kan göras lång” påpekar Jonsson och Wahl (2008, sid. 40), i slutet av det stycke där de tar upp de problem som bilen idag orsakar genom till exempel buller, luftföroreningar och inte minst trängseln inne i tätorterna där oskyddade trafikanter allt oftare får stå åt sidan för biltrafiken. I boken *Byer for mennesker* (2010, sid. 103) skriver Gehl dock att trafikplaneringen idag har ändrats radikalt mot hur det var för bara 20-30 år sedan. Han påpekar att det vid den tidpunkten var bilen som stod i centrum men att trafikplaneringen idag, 20-30 år senare, snarare har uppmärksammat gång- och cykeltrafiken. Idag finns även en större kunskap om orsakerna till trafikolyckor vilket har lett till en förändring i de verktyg som används i planeringen (Gehl 2010, sid. 103). Vilka slags verktyg det handlar om nämner däremot inte författaren.

Holmberg och Knutsson beskriver i boken *Trafiken i den hållbara staden* (2008, sid. 44) ett långsiktigt hållbart transportsystem på följande vis:

”[...] ett transportsystem som gör det möjligt att tillgodose enskilda människors, företags och organisationers grundläggande behov av kommunikation och utveckling på ett säkert och för människor och ekosystem sunt sätt.”

(Holmberg och Knutsson 2008, sid. 44)

Definitionen har författarna hämtat ifrån den resolution som EU utarbetade i den s.k. Cardiffprocessen (Holmberg och Knutsson 2008, sid. 44). Denna resolution berörde integrering av miljö och hållbarhet i transportpolitiken och antogs av EU:s transportministrar år 2001. Vidare beskrivs vikten av en mångfald av transportmöjligheter för att skapa ett transportsystem som är effektivt samt rättvist och därmed tillgängligt för alla (Holmberg och Knutsson 2008, sid. 44).

Här presenterades hållbarhetsbegreppet sett utifrån ett EU-perspektiv vilket känns relevant i sammanhanget då merparten av denna uppsats berör planering i Köpenhamn. Så hur kommer då cykeln in i sammanhanget?

Jonsson och Wahl (2008, sid. 23) skriver att det var på 1870-talet som den första moderna cykeln började produceras, vilken kom att underlätta människans transport och därmed ökade möjligheten för arbete samt att möta andra människor. Ett fåtal decennier senare, i början av

1900-talet, började industrin istället tillverka bilar, som i hög grad skulle komma att påverka den förändring i människans rörlighet som skedde i Europa och Nordamerika under hela 1900-talet (Jonsson och Wahl 2008, sid. 17). Svensson (2008, sid. 217) framför att det tycks spela en roll att gå tillbaka och titta i historien då det finns en teori om att vad staden traditionellt har för relation till cykeln, avgör hur stor del av dess invånare som cyklar. Wallberg och Wärnhjelm (2007, sid. 200) delar denna uppfattning och påpekar att i Sverige så är det studentstäderna samt de städer som har en utpräglad cykeltradition som har den högsta andelen cyklister.

Att kombinera olika åtgärder verkar vara av stor vikt då planering sker för cykeln som ett hållbart transportmedel, samt då önskan är att öka antalet cyklister i staden. I Boverkets skrift *STADSPLANERA – istället för trafikplanera och bebyggelseplanera* (2002, sid. 205) påtalas det att enstaka insatser som att bygga en cykelparkering inte är lösningen på att få fler att cykla. Istället för enstaka insatser förespråkas en kombination där man dels planerar för att minimera avstånden mellan målpunkter men samtidigt satsar på cykeltrafiken samt en dämpad biltrafik. I *Trafik för en Attraktiv Stad* är författarna inne på samma spår:

”Att skapa en ökad och säker cykeltrafik handlar i hög grad om att både förbättra infrastrukturen för cykeltrafiken och att påverka attityderna till cykeln som transportmedel.”

(Wallberg och Wärnhjelm 2007, sid. 207)

Det finns med andra ord ingen enkel lösning på problemet. Vikten av att man i samband med planering av ett cykelstråk bör ha en dialog med allmänheten och brukarna påtalas också (Wallberg och Wärnhjelm 2007, sid. 212).

Att cykeln inte är den enda lösningen som transportmedel framförs även. Vid kortare transportsträckor kan cykeln ses som ett hållbart transportmedel men vid längre resor fungerar den även utmärkt i kombination med kollektivtrafik, i såväl stora som små städer (Wallberg och Wärnhjelm 2007, sid. 206). Gehl är inne på samma spår och i boken *Byer for mennesker* uttrycker han sig på följande sätt i diskussionen kring hållbarhet och kombinationen av kollektivtrafik och cykeln:

”Et andet og væsentligt bæredygtighedsaspekt er, at attraktiviteten af de kollektive transportsystemer styrkes afgørende, hvis det er komfortabelt og trygt at færdes til fods eller på cykel til og fra busser, letbaner og tog.”

(Gehl 2010, sid. 17)

Gehl menar (2010, sid. 124) att när man bygger ett nytt område i staden så kan det tyckas enkelt att redan från början planera för att det ska bli attraktivt att ta sig fram till fots eller med cykel här, men att verkligheten är en annan. Planerare världen över har sedan länge haft bilen i fokus och att vänja sig av med det menar han vidare kommer att innebära en helt ny planeringskultur (Gehl 2010, sid. 124). I denna planeringskultur skulle cykel och gång komma i första hand och övriga transportmedel i andra hand. En sådan planeringskultur skulle även innebära ett stadsrum som var tätare och därmed mer attraktivt att bo och arbeta i samt inte minst att röra sig igenom. För att locka till gång och cykling menar Gehl att lösningen delvis går att finna i hur stadsrummet utformas:

”Hvis byerne skal invitere til, at man går og cykler mere, og til udvikling af levende og attraktive byområder, er klimaet mellem husene et af de vigtigste indsatsområder.”

(Gehl 2010, sid. 184)

I detta kapitel presenterades cykelns roll i ett hållbart trafiksystem samt en synvinkel på hur planerare idag behöver rikta om sitt fokus från bilen till cykeln. Detta är intressant som bakgrund till ämnet som berörs i detta arbete, då frågeställningarna behandlar planering för cykeln som ett hållbart transportmedel. En av frågeställningarna i detta arbete har varit att finna vilka faktorer som avgör människans val av cykeln som transportmedel, något som kan ses som grundläggande för att planeringen ska resultera i något som faktiskt är av intresse och därmed kommer att användas. I följande avsnitt ges en sammanställning av faktorer som, enligt den litteratur som studerats, är avgörande i valet av cykeln som transportmedel.

2.1.1 Avgörande faktorer

I Statens folkhälsoinstituts skrift *Aktiv transport – på väg mot bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik* (2008, sid. 20) framgår det att om man önskar öka andelen som cyklar i staden, och framförallt få fler att cykla till arbetet, så kräver det troligen både en insats för att uppmuntra människor att använda cykeln samt en insats i utformningen av den fysiska miljön. I boken *Trafiken i den hållbara staden* (Svensson 2008, sid. 213) påpekas det att då cyklisten saknar det skyddande skal som ett motorfordon har, så gör det också att cyklisten i högre grad får intryck av den miljö som man transporteras igenom. Följaktligen gör avsaknaden av detta skal att cyklisten ställer högre krav på att trafikmiljön ska vara attraktiv, jämfört med andra trafikslag. Svensson (2008, sid. 217 ff) berättar vidare om några av de, enligt henne, viktigaste faktorerna som avgör om vi väljer att ta cykeln istället för att köra bil eller åka kollektivt. En av dessa faktorer är hur mycket längre sträcka du behöver förflytta dig om du cyklar, jämfört med fågelvegen och inte minst jämfört med hur lång tid det tar med bil. Svensson (2008, sid. 230) presenterar ett sätt att mäta skillnaden i tid mellan att cykla eller köra samma sträcka med bil, kallad restidskvot. Restidskvoten är det samma som restiden med cykel dividerat med restiden med bil, på en bestämd sträcka. Svensson skriver vidare att restidskvoten inte får överstiga 1,5, framförallt om det rör sig om kortare sträckor än 5km. Om man överstiger en restidskvot på 1,5 menar hon att cykeln inte längre är lika konkurrenskraftig.

Vädret är en annan faktor som i hög grad kan påverka valet av transportmedel för cyklisten, som saknar det skyddande skal som nämndes tidigare (Svensson 2008, sid. 219). Gehl och Gemzøe (1999, sid. 42) är inne på samma spår och tar upp Danmark som ett exempel där cykeln varit en viktig transportmöjlighet trots att det är kallt och blåsigt under stora delar av året.

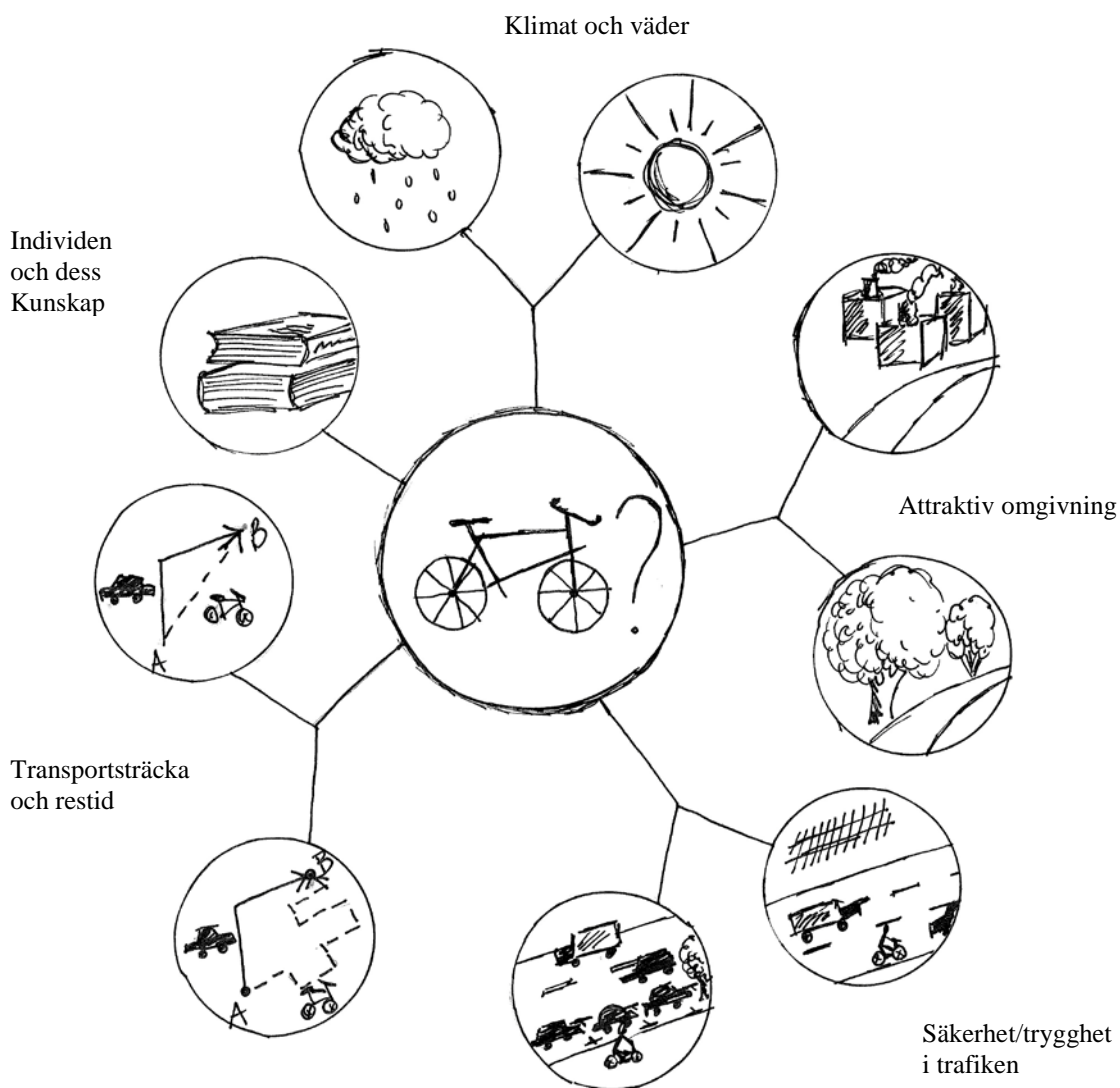
Svensson (2008, sid. 219) påpekar slutligen att barriärer i form av järnvägar som skär igenom en stad, eller tungt trafikerade vägar är faktorer som kan ses som ett hinder eller skapa otrygghet. Gehl (2010, sid. 196) är inne på samma linje och påpekar att säkerheten är en viktig del av cyklandet samt att det har visat sig att ju fler som cyklar desto säkrare är det. Att det blir säkrare menar Gehl vidare beror på att övriga trafikanter lättare lägger märke till cyklisterna och därför är mer uppmärksam på deras närvaro.

”The secret to making bicycling popular and reasonably safe is to have a sufficient number of bicyclists. Motorists only learn to watch out for bicyclists when bicycling becomes part of a general traffic culture.”

(Gehl och Gemzøe 1999, sid. 42)

Liknande tankar om faktorer som påverkar vårt val av transportmedel för Lindelöw (2009) fram i sin rapport *Strategier för ett ökat gående och cyklande – en litteraturstudie om olika faktorerets betydelse*. Utifrån sina litteraturstudier gör författaren här en uppdelning i tre olika sorters faktorer: individuella, externa samt resspecifika (Lindelöw 2009, sid. 2). De individuella handlar om hur valet av transportmedel kan påverkas av resenären i sig i form av

bland annat vilket behov denna har samt dess kunskap och attityder (Lindelöw 2009, sid. 10). Externa faktorer beror däremot av om det är dag eller natt respektive klimat och väder till exempel, som vi inte kan påverka och som inte heller har att göra med vem resenären är (Lindelöw 2009, sid. 10). De resspecifika faktorerna handlar om den fysiska omgivningen som resenären färdas igenom och handlar om huruvida resenären känner sig trygg och säker i trafiken (Lindelöw 2009, sid. 10). Här menar författaren att många studier idag inte tar upp säkerhetsaspekten som något avgörande i vårt val av cykel som transportmedel, men att han tror att det finns en möjlighet att öka andelen cyklande om det blir säkrare att cykla (Lindelöw 2009, sid. 29). Avståndet nämner Lindelöw (2009, sid. 30) är en faktor som kan vara avgörande i valet av cykeln som transportmedel. Men att inte enbart fokusera på cykelresans avstånd är av största vikt när man planerar för cykeltrafik, menar Statens folkhälsoinstitut i Sverige (2007, sid. 105). En helhetssyn är att föredra då forskning visat att trygghet samt hur attraktiv omgivning transportsträckan har även påverkar i vårt val av transportmedel (Statens Folkhälsoinstitut 2007, sid. 105).



Figur 1. Skiss över faktorer som författarna i detta avsnitt menar avgör valet av cykeln som transportmedel. (Illustration: Caroline Kesselman, 2011-05-13)

2.2 Policy som en del av planeringsprocessen för cykeln som hållbart transportmedel

Det finns många olika former av underlag som på olika sätt kan användas i planeringssyfte: ”Utan ett relevant kunskapsunderlag blir planeringen ganska meningslös.”, så skriver Nyström (1999, sid. 54) i boken *Planeringens grunder – En översikt*. Följande beskriver författaren sex olika underlag som han menar brukar användas i en planeringsprocess:

- Inventeringar
- Prognoser
- Scenarier och simuleringar
- Risk- och känslighetsanalyser
- Konsekvensanalyser
- Program

Att göra ett program kan både vara ett förarbete, men också inledningen på en planeringsprocess skriver Nyström (1999, sid. 56). Han menar vidare att innan man kan börja arbeta med programmet och formulera mål och riktlinjer, är det grundläggande att samla på sig information genom såväl inventeringar som utredningar. Det är under framställandet av programmet som det finns störst möjlighet att påverka inför den kommande planeringen, därför är det viktigt att de politiker och tjänstemän som gör programmet har en dialog med de berörda parterna under denna tid (Nyström 1999, sid. 56). Vidare skriver han om ett hållbart planeringsperspektiv och hur det är ”viktigt att redovisa olika synsätt på planering innan vi väljer ut vilka ansatser som bedöms kunna ligga till grund för ett hållbart planeringsperspektiv.” (Nyström 1999, sid. 88).

Köpenhamns kommun upprättade år 2002 *Cycle Policy 2002-2012* för planering av stadens cykeltrafik. Utifrån ovan nämnda kriterier för ett program så skulle detta dokument kunna liknas vid ett program och *Cycle Policy 2002-2012* kommer att diskuteras mer ingående i kapitel 3. *Köpenhamn och Cycle Policy 2002-2012*. Målet med denna uppsats är att söka svar på huruvida ett policydokument kan vara till hjälp i planeringsprocessen för planeraren och som grund till detta kan det ses som intressant att titta på tidigare forskning på området i form av de resultat som uppnåtts i länder/städer där kommunen använt sig av policydokument i planeringsprocesser som rör cykling. Detta på grund av att slutresultatet av planeringsprocessen är av stor vikt.

I artikeln *Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: An international review* (2010) studerar Dill, Handy och Pucher en större mängd av tidigare genomförda studier för att försöka kartlägga på vilket sätt olika åtgärder – som till exempel program för att marknadsföra cykling samt anläggande av nya cykelbanor – kan påverka antalet som väljer att cykla. Målet är att försöka kartlägga tillvägagångssätt för att öka antalet som väljer cykeln som sitt transportmedel (Dill, Handy och Pucher 2010, sid. 107). Som en del av denna kartläggning ingår att kategorisera och göra en förteckning över bland annat olika former av infrastruktur och policys samt hur dessa kan påverka antalet cyklister. Studien visade att det är svårt att avgöra vad exakt i policyn som haft en inverkan på cykelanvändandet samt att en policy som förespråkar förbättrad cykelplanering i en stad som redan har ett väl utbyggt cykelvägnät, troligen kommer att ha en större inverkan än om det varit en stad med få existerande cykelvägar (Dill, Handy och Pucher 2010, sid. 116 f). Författarna menar vidare att slutresultatet handlar om synergieffekter där det kan vara svårt att avgöra exakt vilken roll policyn spelat i sammanhanget (Dill, Handy och Pucher 2010, sid. 116 f). För att öka cyklandet krävs det en kombination av åtgärder, inte bara en policy utan även insatser i

infrastrukturen, restriktioner i bilanvändandet samt en fysisk planering som stödjer insatsen påpekar Dill, Handy och Pucher avslutningsvis (2010, sid. 122).

I artikeln *Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany* (2008, sid. 495) har författarna Buehler och Pucher gjort en studie av tre länder där man genom lyckad policys har genererat en hög nivå av cykling, som sträcker sig över alla grupper i samhället. Buehler och Pucher (2008, sid. 495) undersöker också hur man kan gå tillväga för att det ska vara både praktiskt och säkert att transportera sig med cykel i staden. Författarna påpekar det faktum att Danmark, Holland och Tyskland inte bara har ett stort antal, och ständigt ökande antal, cyklister utan cyklisterna här representerar i princip alla delar av samhället (Buehler och Pucher 2008, sid. 502). Dessutom är cyklisterna allt ifrån tonåringar till pensionärer och alla åldersgrupper cyklar (Buehler och Pucher 2008, sid. 504). Författarna menar att en av grundförutsättningarna till de säkra och attraktiva cykelvägnäten i Tyskland, Danmark och Holland är trafikseparerade cykelstråk som är en del av samtliga länders policy (Buehler och Pucher 2008, sid. 513).

Även om cyklingen är hög i dessa tre länder idag så har det inte alltid varit så. Från 1950-1975 ca fick cyklingen en nedgång i samtliga dessa tre länder och det var först genom nya planer och policys samt ett annorlunda tankesätt kring stadsplanering och trafikplanering som cyklandet lyckades återupplivas och höjas till de höga nivåer som vi ser idag (Buehler och Pucher 2008, sid. 496).

2.3 När cykeln kom till Köpenhamn

År 1947 upprättades den så kallade "Fingerplanen" som var en av de första regionplanerna i Danmark, skriver Kerndal-Hansen (1984, sid. 116). I handflatan av denna Fingerplan fanns Köpenhamns innerstad och fingrarna som ledde ut därifrån till förorterna utgjordes av pendeltågsträckningar. Längs fingrarna var det sedan tänkt att byggnation skulle ske och mellan fingrarna skulle det bildas gröna kilar (Kerndal-Hansen 1984, sid. 116). På detta vis var det tänkt att transportsträckorna från hemmet till kollektivtrafik och vidare till arbetsplatsen skulle bli korta, samt att alla skulle få tillgång till naturen genom de gröna kilarna (Horskær Partoft et al. 2010, sid. 14). Bjerkemo berättar (2008, sid. 482) att med utgångspunkt i Fingerplanen så praktiseras det idag i Köpenhamn något som kallas stationsnärhetspolitiken. Denna politik innebär att placering av bostäder samt aktiviteter som kontor och service ska finnas nära en tågstation eller kollektivtrafikanslutning, för att man ska kunna ta sig dit på ett smidigt sätt till fots eller med cykel.

Vad som ligger bakom en bra och fungerande cykelstad menar Gehl (2010, sid. 193) går att studera i bland annat Köpenhamn som sedan länge haft en cykeltradition och som trots bilens framgång på 1950- och 60-talet lyckats fortsätta att arbeta för att gynna cykeln som transportmedel. Redan på 1960- och 70-talet var cykelvägnätet till stora delar i Köpenhamn färdigt och även om bilen blev populär som transportmedel under dessa decennier så fortsatte människor att cykla i Köpenhamn (Köpenhamns kommun 2002, sid. 5). Dagens cykelvägnät i Köpenhamn har växt fram under de senaste 100 åren och utgör idag en sträcka på ca 300 km. (Köpenhamns kommun 2002, sid. 5).



Figur 2. Ett typiskt gaturum i Köpenhamn. Cykelbanor finns i båda riktningar, på vars en sida av bilvägen. Trottoar skiljs åt från cykelbanan genom kantsten som i sin tur skiljs från bilvägen genom kantsten samt i vissa fall en rad av parkerade bilar. Kallas runt om i världen för "Copenhagen-style bicycle lanes". (Gehl 2010, sid. 193) (Foto: Caroline Kesselman, 2011-05-02)

I Köpenhamn idag står cykeln för en stor del av transporterna, tack vare att man lyckats upprätthålla den cyklings tradition som finns i staden (Gehl 2010, sid. 193). På så vis har bilen kommit i andra hand och därför har man idag ett mycket lägre bilanvändande än många andra västeuropeiska städer (Gehl 2010, sid. 193). Köpenhamn har sedan långt tillbaka i tiden haft en cykeltradition som många andra europeiska städer saknar (Köpenhamns kommun 2002, sid. 9). Denna tradition innebär också att det är socialt accepterat att cykla och i Köpenhamn så cyklar man oavsett vem man är.

När Köpenhamns gamla huvudgata år 1962 stängdes av för biltrafik och gjordes om till gågata, var det startskottet för den förändring av rörelse i stadsrummet som skulle komma att ske. Stegvis har bilen framkomst i Köpenhamns centrum begränsats i kombination med att parkeringsplatser tagits bort. Parallellt med detta har staden tagit fram en policy för att gynna cykeln som transportmedel, vilket idag har resulterat i den cykelvänliga staden Köpenhamn. (Gehl 2003, sid. 52)

3. Köpenhamn och *Cycle Policy 2002-2012*

I detta kapitel presenteras Köpenhamn som ett konkret exempel på hur man som planerare kan gå till väga i planeringen för cykeln som ett hållbart transportmedel. Här redovisas en längre dokumentstudie av Köpenhamns kommuns mål för cyklingen i staden. Dokumentet som studeras är *Cycle Policy 2002-2012* och studien sker med utgångspunkt i det mål samt de tre frågeställningar som formerades i det inledande kapitlet i detta arbete. Inledande ges här dock en bakgrund till varför detta dokument upprättades samt vad för material som låg till grund för detta. Detta för att få en förståelse för sammanhanget som dokumentet upprättades i. I anslutning till dokumentstudien presenteras delar av en intervju med planerare Niels Jensen på Köpenhamns kommun som tar upp arbetet med *Cycle Policy 2002-2012* mer i detalj, sett utifrån hans synvinkel som redaktör för *Cycle Policy 2002-2012* samt delaktig i planeringsprocessen bakom Köpenhamns cykelvägnät.

3.1 Bicycle Account – Ett underlag till *Cycle Policy 2002-2012*

I *Trafiken i den hållbara staden* kan man läsa om orsakerna till varför Köpenhamn anses vara en av de främsta cykelstäderna, sett till hela världen (Bjerkemo 2008, sid. 483). En av orsakerna menar Bjerkemo är att arbetet har skett på ett systematiskt sätt där man längs vägen haft tydliga delmål samt en klar vision och strategi. Författaren berättar vidare att man i Köpenhamns kommun ständigt håller sig uppdaterad på hur cykelvägnätet fungerar och var det krävs åtgärder (Bjerkemo 2008, sid. 483). Uppdateringen sker genom ett så kallat ”*Bicycle Account*” där kommunen tillsammans med cyklisterna går igenom de åtgärder som genomförts. *Bicycle Account* utförs vartannat år och ger då en bild av vad cyklisterna tycker är det viktigaste och mest nödvändiga att åtgärda (Köpenhamns kommun 2002, sid. 37). Som en del av *Bicycle Account* får cyklisterna gradera, på en skala från ett till tio, bland annat hur de anser att underhållet av cykelvägarna fungerar samt hur säkra de känner sig när de tar sig fram i trafiken. Dessa åsikter hjälper kommunen i valet av vilket fokusområde man ska lägga mest kraft på samt vilka insatser som behövs för att nå målet att bli världens bästa cykelstad (Köpenhamns kommun 2009, sid. 2). I det senast publicerade *Bicycle Account* var cyklisterna mest nöjda med Köpenhamn som cykelstad som fick 9 poäng (Köpenhamns kommun 2009, sid. 4). Lägst poäng fick vägarnas skick samt cykelparkering som båda endast fick 3 poäng vardera, en siffra som varit i princip konstant sedan det första *Bicycle Account* genomfördes år 1996 (Köpenhamns kommun 2009, sid. 4).

Under en intervju med Niels Jensen (muntligen, 2011-05-02) som sedan ca 14 år tillbaka är planerare på Center for Trafik, Köpenhamns kommun, påpekar han att *Bicycle Account* är viktigt på det vis att det är här som det framgår vad brukarna – cyklisterna – anser om Köpenhamn som cykelstad. Jensen menar att brukarnas åsikter och *Bicycle Account* får planerarna att fokusera på vissa områden. I sammanhanget tar Jensen upp ett exempel då de byggde fler cykelbanor men ändå visade siffrorna att cyklisterna inte var nöjda. Det visade sig att det fanns en otrygghet sammankopplade med vissa av de nybyggda cykelbanorna då de var för smala. Resultatet, fortsätter Jensen, blev att de idag fokuserar mer på trängsel problem på cykelbanorna än man gjort tidigare. Jensen påpekar att många på Center for Trafik själva cyklar mycket i Köpenhamn och att de problem i cykelvägnätet som uppmärksammas handlar dels om vad de får veta från brukarna men även vad de själva upplever. (Jensen, muntligen, 2011-05-02)

Det är främst två av de fem mål som presenteras i avsnitt 3.3 *Vilka verktyg kan planeraren använda sig av i planeringen för cykeln som ett hållbart transportmedel?* som härstammar ifrån *Bicycle Account* (Köpenhamns kommun 2002, sid. 35 f). Dessa mål är de som rör antalet som ska pendla med cykel samt att fler ska känna sig trygga som cyklist i trafiken. I

avslutningen av *Cycle Policy 2002-2012* (Köpenhamns kommun 2002, sid. 36) framförs att *Bicycle Account* ämnar användas för en kontinuerlig uppföljning av målen samt för att uppdaga om det krävs en omprioritering av fokusområdena.

3.2 Varför upprättades Cycle Policy 2002-2012?

Efter riktlinjer i budget samt plan för förbättringar i cykeltrafiken publicerade Köpenhamns kommun år 2002 dokumentet *Cycle Policy 2002-2012* som tar upp vilken cykelpolitik som ska föras under dessa tio år (Köpenhamns kommun 2002, sid. 7). Under en intervju med redaktören för detta dokument (Jensen, muntligen, 2011-05-02) ställs frågan: Dokumentet *Cycle Policy 2002-2012*, hur kommer det sig att ni skapade det? Jensen berättar då att det var stadsförvaltningen som drev det hela samt att de var ett antal medarbetare på Teknik- och miljöförvaltningen, Center for Trafik, som ansåg att en cykelpolitik borde upprättas. Jensen beskriver vidare (muntligen, 2011-05-02) hur de upprättade två versioner innan till slut den tredje godkändes samt hur arbetet skapade stora diskussioner internt. En av de punkter som diskuterades mycket var huruvida målen skulle vara kvalitativa eller kvantitativa, det vill säga om målsättningarna skulle utgöras av en text som sa att det skulle bli bättre, alternativt att det skulle stå i siffror. Jensen fortsätter och beskriver hur tanken från början var att dokumentet skulle riktas mot politiker och offentligheten men att den fick en oväntad betydelse för honom och de andra på Teknik- och miljöförvaltningen i deras arbete med planeringen för utvecklingen av Köpenhamns cykelvägnät (Jensen, muntligen, 2011-05-02). Vilken betydelse det fick presenteras närmre i avsnitt 3.5 *På vilket sätt kan ett policydokument vara till hjälp för en planerare i utformningen av ett hållbart cykelvägnät?*

År 2007 kom en uppdatering av Köpenhamns kommuns *Cycle Policy 2002-2012* som innebär att kommunen år 2015 har som mål att vara världens miljömetropol, detta genom ett samarbete med kommunens invånare samt näringslivet (Köpenhamns kommun 2007, sid. 6). Miljömetropolen utgörs av fyra teman: centrum för världens klimatpolitik, en grön och blå huvudstad, en ren och frisk huvudstad samt världens bästa cykelstad (Köpenhamns kommun 2007, sid. 6). Målen för cykelvägnätet och cyklisterna är i stort sett det samma som i *Cycle Policy 2002-2012*, med den enda skillnaden att istället för att 40 % ska cykla till arbetet så är nu målet att hela 50 % ska välja cykeln när de pendlar till skola och arbete (Köpenhamns kommun 2007, sid. 9).

Att inte målen har förändrats så mycket under de fem år som gått kan både ses som att ursprungsmålen var väl formulerade och att det hitintills har fungerat väl och att man därför väljer att behålla samma inriktning. Däremot skulle det kunna vara så att de kvantitativa målen inte har förändrats i det nya dokumentet på grund av att det inte har skett en så stor förändring under de senaste åren. Att cykeln som transportmedel är med som ett av de fyra huvudmålen för kommunen kan tyckas tyda på att det är något som är av stor vikt för kommunen.

3.3 Vilka verktyg kan planeraren använda sig av i planeringen för cykeln som ett hållbart transportmedel?

Målet med *Cycle Policy 2002-2012* var dels att uppmärksamma cykeln som ett miljövänligt och effektivt transportmedel, men ansågs även vara en möjlighet att samordna tankar kring hur man skulle kunna förbättra det rådande förhållandet för cyklisterna (Köpenhamns kommun 2002, sid. 5). Följande fem mål ska enligt *Cycle Policy 2002-2012* uppfyllas till år 2012 (Köpenhamns kommun 2002, sid. 7):

- Antalet som pendlar med cykel till sin arbetsplats ska öka från dagens 34 % till 40 %
- Risken att skadas allvarligt eller omkomma som cyklist ska minska med 50 %
- De 57 % som idag känner sig trygga med att cykla inne i Köpenhamns centrum ska öka till 80 %
- På de cykelsträckor som görs över 5 km så ska hastigheten öka med 10 %
- Det ska bli bekvämare att cykla och mängden cykelbanor som har ett otillfredsställande underlag ska inte överstiga 5 %

Genom att ha dessa kvantitativa mål så kan man enkelt genom *Bicycle Account*, som genomförs vart annat år, löpande följa upp *Cycle Policy 2002-2012* och vilka framsteg som görs samt var insatserna krävs (Köpenhamns kommun 2002, sid. 7). Målen i *Cycle Policy 2002-2012* är satta och för att kunna uppfylla dessa arbetar man på Köpenhamns kommun inom nio fokusområden (2002, sid. 7):

- Cykelvägar och cykelbanor som förstärks
- Så kallade "gröna" cykelvägar
- Förbättrat cykelförhållande för cyklisterna som rör sig inne i Köpenhamns centrum
- Cykeln i kombination med kollektivtrafiken
- Cykelparkering
- Korsningar med ljussignaler ska bli bättre
- Ett förbättrat underhåll på cykelvägarna
- En förbättrad renhållning av cykelvägarna
- Kampanjer och information av olika slag

Under intervjun med Jensen (muntligen, 2011-05-02) ställdes även frågan:

Hur kom ni fram till de fem målen samt nio fokusområden som finns i *Cycle Policy 2002-2012*? Svaret blev då att det var något som de själv hade kommit på. Jensen berättar vidare att han tyvärr inte kommer ihåg om det var några speciella analyser eller undersökningar som gjordes. Han ger ett exempel i form av det första målet som säger att 40 % ska pendla med cykel till sin arbetsplats. Detta mål grundar sig i det faktum att de största trafikproblemen uppstår under rusningstid, alltså de tidpunkter på morgonen samt kvällen då många transporterar sig till och från arbetet. Jensen påpekar att det därför naturligt har intresserat dem att rikta sina mål mot pendlingstrafiken. Två av de fem målen behandlar säkerhet och trygghet, här påpekar Jensen att de gör skillnad på den objektiva säkerheten och den subjektiva, upplevda, tryggheten. Han menar att de som planerare är mest intresserade av den objektiva säkerheten men att det som är intressant för brukaren när denne ska välja transportmedel är huruvida de känner sig trygga eller inte. Tryggheten påpekar Jensen är sammankopplat med hur pass konkurrenskraftig cykeln blir. En annan sak som påverkar konkurrenskraften är restiden och Jensen berättar vidare att det är därifrån som målet att öka cyklisternas reshastighet med 10 % kommer ifrån. Han talar vidare om att anledningen till att människor cyklar oftare är på grund av att det är smidigt och går snabbt, snarare än för att det är miljövänligt. Detta är något som Jensen påpekar som viktigt att tänka på för att göra cykeln konkurrenskraftig. Ett av sätten för kommunen att öka hastigheten för cyklisterna berättar Jensen är det som kallas "*Grøn bølge*" samt genom att tillåta cykeltrafik i båda riktningarna på enkelriktade gator. (Jensen muntligen, 2011-05-02)

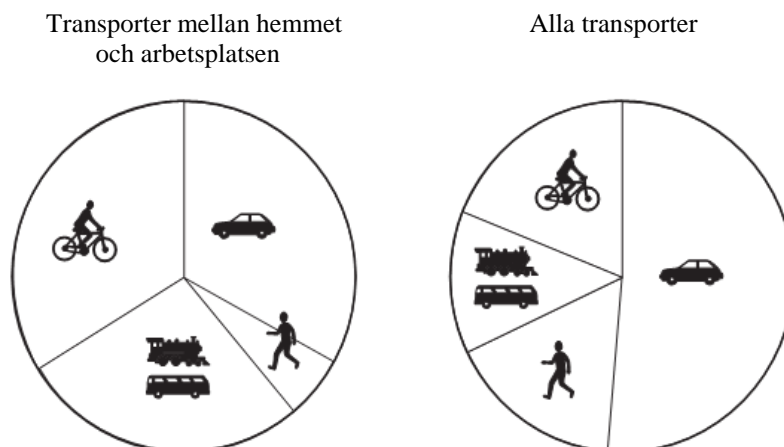


Figur 3 samt 4. På några cykelbanor i de centrala delarna av Köpenhamn ges cyklisterna grönt ljus i korsningar under rusningstimmarna om de håller en hastighet på 20 km/h, detta för att restiden ska kortas ner då cyklisterna inte behöver stanna vid rött ljus (Gehl 2010, sid.197). (Foto: Caroline Kesselman, 2011-05-02)

Cycle Policy 2002-2012 i sig utgör ett verktyg i form av att det, precis som beskrevs i avsnitt 2.2 *Policy som en del av planeringsprocessen för cykeln som hållbart transportmedel*, påminner mycket om ett program som förekommer som en del av inledandet av planeringsprocessen. Följande skulle fokusområdena kunna ses som verktyg i sig som Jensen samt andra planerare på Köpenhamns kommun använder sig av för att uppnå sina mål. I nästa avsnitt kommer fokusområdena att beskrivas närmre med utgångspunkt i de faktorer som avgör valet av cykeln som transportmedel.

3.4 Vilka faktorer avgör valet av cykeln som transportmedel?

I *Cycle Policy 2002-2012* (Köpenhamns kommun 2002, sid. 5) går det att läsa att var tredje Köpenhamnsbo cyklar till jobbet. I en undersökning som Köpenhamns kommun gjort så visade det sig att av alla resor som gjordes med cykel så var det just mellan hemmet och arbetet där fler valde cykeln över ett annat transportmedel (Köpenhamns kommun 2002, sid. 10). Så här såg den statistiska fördelningen av resor i Köpenhamn ut år 1999:



Figur 5
Ur: Köpenhamns kommun 2002, sid. 10, tillstånd av redaktören Niels Jensen.

Även under vinterhalvåret är det många som fortfarande väljer att använda cykeln, 2/3 av alla som cyklar på sommaren cyklar även under vinterhalvåret (Köpenhamns kommun 2002, sid. 12). Inom kommunen har man som mål att öka antalet cyklister och tror att en lösning på detta kan vara att förbättra cykelförutsättningarna som finns idag för de som redan cyklar (Köpenhamns kommun 2002, sid. 13). Enligt kommunens mätningar genom deras *Bicycle Account* så är 4/5 av de som cyklar nöjda med Köpenhamn som cykelstad (Köpenhamns kommun 2002, sid. 13). Det övergripande målet med trafikplaneringen är att cykeln i framtiden ska spela en ännu större roll i Köpenhamns trafiksystem (Köpenhamns kommun 2002, sid. 11).

Ovan kan vi se att det redan idag är en stor andel av Köpenhamns invånare som tar cykeln till och från sitt arbete men på Köpenhamns kommun vill man, som tidigare presenterade mål i *Cycle Policy 2002-2012* antyder, att antalet ska bli ännu större och vägen för att nå dessa mål innehåller de nio fokusområden som presenterades i föregående avsnitt. Dessa nio fokusområden kan kopplas till de tankar som presenterades i avsnitt 2.1.1 *Avgörande faktorer*. Där presenterades ett antal teorier om vilka faktorer som påverkar människan i valet av cykeln som transportmedel och följande kommer de nio fokusområdena att presenteras mer i detalj utifrån vilken faktor som behandlas. Meningen med detta är att belysa vilka faktorer som anses som viktiga i *Cycle Policy 2002-2012* och därmed få en inblick i vad man på Köpenhamns kommun anser vara avgörande i valet av cykeln som transportmedel. Faktorena kommer i följande text att kursiveras.

Det första fokusområdet handlar om *tid* dels i form av att göra snabba och enkla insatser för att förbättra redan befintliga cykelbanor, men också i form av restid då det inom detta fokusområde ingår att bygga nya cykelvägar där de behövs som mest samt på kortare sträckor där det kan fungera som en sammanlänkning mellan två befintliga cykelvägar (Köpenhamns kommun 2002, sid. 22). Som en del av detta fokusområde har det upprättats en plan som visar var dessa arbetsinsatser ska ske, genomförandetiden för planen beräknas vara från 2002-2016 och mellan dessa år ska 51 km cykelväg nyanläggas respektive förbättras. Faktorn tid återkommer i det fokusområde som rör Köpenhamns centrala delar (Köpenhamns kommun 2002, sid. 26). I dessa centrala delar är idag cykelmöjligheterna inte vad de borde vara och här planerar Köpenhamns kommun bland annat att tillåta cykeltrafik i båda riktningar på de gator som annars är enkelriktade. Detta är något som skulle kunna ses som att genvägar möjliggörs och därmed en kortare restid för cyklisterna, vilket som tidigare nämnt kan ses som ett bidrag till att göra cykeln mer konkurrenskraftig.

I *Cycle Policy 2002-2012* (Köpenhamns kommun 2002, sid. 28 f) går det att läsa att alla transporter som sker med bil inte kan ersättas helt av vare sig kollektivtrafik eller cykeln var för sig. Istället handlar det om en *kombination av transportmedel* där cykeln ska kombineras med kollektivtrafiken, vilket anses vara en mer genomförbar lösning till att ersätta den privata bilen (Köpenhamns kommun 2002, sid. 28 f). Kombinationen är en faktor som ska utgöras av ett ökat antal och bättre cykelparkeringar i nära anslutning till stationer och busshållplatser. Just cykelparkeringar är något som man vill satsa på även vid bostäder, arbetsplatser och köpcentra samt inte minst på gatorna. Att ta bort bilparkering längs gator till förmån för cykelställ, vilket är vanligast kring de centrala delarna av Köpenhamn, är något som kommunen gett tillåtelse till (Köpenhamns kommun 2002, sid. 28 f). Som ett annat resultat av denna åtgärd skulle slutsatsen kunna dras att ett minskat antal parkeringsplatser är negativt för eventuell handel som finns i närheten. Tankar likt dessa presenteras dock inte i den berörda litteraturen. Kanske beror det på att andelen som cyklar är så hög att det snarare blir positivt för handeln om det ges möjlighet att säkert kunna parkera sin cykel utanför.



Figur 6. I de centrala delarna av Köpenhamn ges på vissa ställen plats för cykelparkering, i gatan mellan de parkerade bilarna. (Foto: Caroline Kesselman, 2011-05-02)

Säkerhet är en annan viktig faktor och då många av de olyckor där cyklister är inblandade, sker i stora korsningar, har Köpenhamns kommun i fokusområdena valt att arbeta med att förbättra just korsningar och ljussignaler för cyklisterna. För att uppmärksamma bilisterna på cyklisternas närvaro och därmed minska dessa olyckor, kan man gå till väga på två sätt. Det ena sättet innebär att man flyttar bak bilarnas stopplinje så att cyklisterna står framför dem och därmed syns bättre. Det andra sättet är att måla vita och blå fält genom korsningen som tydligt visar att det är cyklister som ska passera där. (Köpenhamns kommun 2002, sid. 30)



Figur 7. Här visas ett exempel på hur det kan se ut i en större korsning. Tydliga blå fält markerar cyklarnas närvaro i gaturummet. (Foto: Caroline Kesselman, 2011-05-02)

Att cykelvägarna får ett bra *underhåll* är av stor vikt, en kort sträcka som är i dåligt skick kan annars ge cyklisterna en negativ uppfattning av hela systemet (Köpenhamns kommun 2002, sid. 31 f). Detta underhåll kan handla om såväl snöröjning, som skräp och hål i asfalten och Väg- och parkförvaltningen i Köpenhamn konstaterade år 2000 att ca 10 % av cykelvägarna var i ett för dåligt tillstånd. Året efter gjordes en undersökning genom att man skickade ut vykort till cyklisterna där de fick ange om de var nöjda alternativt påpeka tre åtgärder som de ansåg var nödvändiga (Köpenhamns kommun 2002, sid. 31 f). *Komforten* är en annan viktig faktor och då undersökningar visat att 50 % av cyklisterna i Köpenhamn idag är missnöjda med hur cykelvägarna hålls efter så har kommunen anställt en person vars uppgift är att cykla runt och inspektera cykelvägarnas skick och se till att problem åtgärdas (Köpenhamns kommun 2002, sid. 19).

I *Cycle Policy 2002-2012* (Köpenhamns kommun 2002, sid. 15) presenteras *kvalitén* som du erbjuds om du väljer cykeln som ännu en faktor som är avgörande i ditt val av transportmedel och därför av största vikt för att öka användandet av cykeln. Kvalitén skulle kunna sägas innefatta flera av tidigare nämnda faktorer. Det kan handla om hur säker du känner dig, många som inte cyklar så ofta känner sig vanligen mer otrygga när de cyklar (Köpenhamns kommun 2002, sid. 15). Kvalitéer kan även handla om möjligheten att hålla en hög *hastighet* när man cyklar, framförallt för att göra cykeln konkurrenskraftig med andra snabbare färdmedel (Köpenhamns kommun 2002, sid. 17). Något som kan inverka på just hastigheten är när cyklisterna passerar en busshållplats och måste stanna för att släppa över passagerarna som ska ta sig till och från bussen. Ytterligare en kvalité som är viktig är *upplevelsen*, att få känna stadens puls och ta sig fram bland andra människor samt att kunna stanna till på vägen hem och handla i butiker (Köpenhamns kommun 2002, sid. 19).

I Köpenhamn planeras 21 stycken "gröna" cykelvägar som ska täcka en sträcka på hela 100 km. Dessa cykelvägar ska inte bara fungera som en transportsträcka mellan ditt hem och din arbetsplats utan har även ett *rekreativt* syfte. En tredjedel av dessa vägar existerar redan, men är i ett dåligt skick. De gröna cykelvägarna kommer att koordineras med Köpenhamns befintliga huvudcykelnät och är till stor del menade att fungera som ett alternativ för de som ska cykla långa sträckor. (Köpenhamns kommun 2002, sid. 24)

Sedan 1995 har man i Köpenhamns kommun genomfört dels *kampanjer* för att få fler att cykla, men även undersökningar för att ta reda på vad cyklisterna har för åsikter kring vad som behöver åtgärdas och vad de känner saknas. Trots dessa initiativ så påpekar man på Köpenhamns kommun att det är svårt att få ett stort antal deltagare och därmed en tydlig bild av vad det stora antalet anser. (Köpenhamns kommun 2002, sid. 33)

Efter att ha studerat de faktorer som berördes inom de nio fokusområdena kunde slutsatsen dras att det enda som verkade saknas, utifrån de faktorer som presenterades i avsnitt 2.1.1 *Avgörande faktorer*, var klimat och väderförhållanden. En faktor som visserligen är svår att styra över men som till viss del borde kunna tas med i beräkningen om man ser till vindförhållanden till exempel.

På frågan rörande klimat och väder svarade Jensen (muntligen, 2011-05-02) att de i princip aldrig tänker på detta då de planerar för cykeln. Han påpekar att de är medvetna om att det är ett problem men att det som sagt inte är något som de fokuserar på. Jensen berättar vidare att det inom kommunen förts fram förslag på att ha övertäckta cykelbanor i Köpenhamn men att detta inte godkändes. Han menar på att det är bättre att bruka de pengar som finns att tillgå på att istället anlägga nya cykelbanor. Jensen förklarar att det även handlar om estetik samt inte minst praktiska problem i gaturummet om man skulle täcka över cykelbanorna. Han påpekar också att en stor del av att cykla handlar om att årstider och väder upplevs på ett helt annat sätt än det hade gjort inifrån en bil. Något som Jensen menar hade gått förlorat om ett sådant förslag som att täcka över cykelbanorna hade genomförts. (Jensen, muntligen, 2011-05-02)

3.5 På vilket sätt kan ett policydokument vara till hjälp för en planerare i utformningen av ett hållbart cykelvägnät?

Vid intervjun med Jensen (muntligen, 2011-05-02) berättar han att *Cycle Policy 2002-2012* har haft en jättestor betydelse. Jensen påpekar att de från början hade tänkt sig att detta dokument skulle rikta sig till politiker samt offentligheten men plötsligt visade det sig att det fick en förhållandevis stor betydelse internt på förvaltningen – mer än vad de hade kunnat tänka sig – i form av att de nu hade några målsättningar att förhålla sig till samt arbeta utifrån. Jensen påpekar att det har gått väldigt bra efter upprättandet av detta dokument, i alla fall om man ska tro de siffror som visas i *Bicycle Account*, som tidigare presenterat är den undersökning som kommunen utför vart annat år bland stadens cyklister. Han fortsätter och berättar att detta var något som de från början inte trodde skulle ske. Snart efter det att *Cycle Policy 2002-2012* hade publicerats så åkte nämligen Jensen och några kollegor till ett antal holländska städer på studiebesök berättar han. Jensen talar om att de i Holland pratade med några som hade satt upp målsättningar liknande de i *Cycle Policy 2002-2012* men som till slut hade tvingats att ge upp då de inte kunde styra över dessa mål i form av till exempel hur stor biltrafiken var. De viktiga parametrarna kunde inte påverkas förklarar han vidare och därför var man i de holländska städerna tvungna att ge upp. Som ett exempel på Köpenhamns framgång efter *Cycle Policy 2002-2012* pekar Jensen på att det år 1996 var 30 % som cyklade till arbetet och utbildning, men att denna siffra i det senaste *Bicycle Account* som genomfördes år 2008 då hade stigit till 37 %. (Jensen, muntligen, 2011-05-02)

Att *Cycle Policy 2002-2012* har haft större inverkan på planeringsarbetet än det har på allmänheten, som Jensen påpekade att man i ett första skede ämnade rikta dokumentet till, kan anses bli tydligt då han säger att det troligen bara är en promille eller liknande av allmänheten som känner till dess existens (Jensen, muntligen, 2011-05-02). Han berättar att han inte heller tror att man som vanlig cyklist skulle lägga större vikt vid detta ändå eftersom det för dem endast handlar om att cykla helt enkelt, för dem är det ett sätt att ta sig till och från arbetet (Jensen, muntligen, 2011-05-02).

I *Cycle Policy 2002-2012* (Köpenhamns kommun 2002, sid. 35) presenteras tankar om att fokusområdena förväntas ha en påverkan på mängden cyklister med mellan 5 % och 20 %. Att anlägga fler cykelbanor verkar vara det som ska påverka mest på antalet cyklister, respektive parkeringsmöjligheter minst. Att arbeta med flera områden samtidigt på detta vis tror man på Köpenhamns kommun ska bidra till synergieffekter, även om vilka är svårt att förutspå. (Köpenhamns kommun 2002, sid. 35)

4. Avslutande diskussion

Uppsatsen huvudsakliga frågeställningar har varit:

- Vilka verktyg kan planeraren använda sig av i planeringen för cykeln som ett hållbart transportmedel?
- Vilka faktorer avgör valet av cykeln som transportmedel?
- På vilket sätt kan ett policydokument vara till hjälp för planerare i utformningen av ett hållbart cykelvägnät?

I denna diskussion redovisas svaren på dessa frågor samt de slutsatser som dragits. I de enstaka fall det förs fram ny information sker en källhänvisning till denna, för källor till övrig information i detta kapitel hänvisas till dess ursprungliga presentation tidigare i detta arbete. Följande sker en diskussion kring val av metod samt källor och avslutningsvis ges förslag på vidare forskning.

4.1 Slutsatser

Målet med denna uppsats har varit att studera dokumentet *Cycle Policy 2002-2012* för att ta reda på hur ett policydokument kan bidra i planerarens arbete med att skapa ett hållbart nätverk av cykelvägar i staden. Målet var att studera Köpenhamn som ett exempel på hur man som planerare kan gå till väga i en planeringsprocess, det vill säga vilka planeringsverktyg som kan användas, om önskan är att utöka en stads cykelvägnät samt öka antalet cyklister. I sammanhanget ansågs det även vara relevant att studera de faktorer som avgör valet av cykeln som transportmedel, då detta är grundläggande för att planeringsprocessen ska leda till något som fungerar i praktiken. Initialt var målet att ta reda på varför Köpenhamn lyckats bli en cykelvänlig stad där de flesta till synes verkade ta sig fram med cykel. Önskan var då att studera och undersöka allt, men insikten att en avgränsning var nödvändig kom inte långt därefter. Syftet har varit att studien av Köpenhamn ska kunna användas som referens i framtida projekt och därmed kändes det naturligt att titta på cykelsituationen i Köpenhamn ur en planerarens ögon.

I form av verktyg som planeraren kan använda sig av i planeringen för cykeln som ett hållbart transportmedel visade det sig att det är av största vikt att ha ett samarbete med befolkningen genom till exempel undersökningar och enkäter. Såväl de planeringsunderlag som Nyström presenterade: inventeringar, prognoser, scenarier och simuleringar, risk- och känslighetsanalyser, konsekvensanalyser samt slutligen program, som *Bicycle Account* och *Cycle Policy 2002-2012* kan ses som exempel på verktyg samt som mycket väl skulle kunna fungera som en referens och appliceras i andra sammanhang. Nyströms teorier kring vilka underlag som brukar användas i en planeringsprocess rör planeringsteori generellt och inte specifikt planering för cykel eller transportmedel över lag. Det kan därför ses som svårt att dra slutsatsen att samtliga av dessa underlag/verktyg skulle kunna appliceras i planeringen för cykel. Det sistnämnda verktyget program, presenterades som ett förarbete som finns med i inledningen av en planeringsprocess i vilket man formulerar mål och riktlinjer och utifrån denna definition skulle dokumentet *Cycle Policy 2002-2012* i sig kunna ses som ett verktyg.

Wallberg och Wårnhjelm framförde även den vikten av att man som planerare, i samband med planering av ett cykelstråk, har en dialog med brukarna. I Köpenhamn kan det utan tvekan sägas att detta är något som tagits fasta genom *Bicycle Account*, som tidigare presenterat är den undersökning där cyklisternas åsikter sammanställs. Att på detta vis använda sig av en undersökning där brukarna involveras som ett verktyg kan anses vara

fördelaktigt i planeringen, detta på grund av att det ger en indikation på vad fokus bör ligga på i planeringen. Då Jensen (muntligen, 2011-05-02) i intervjun påpekade att det problematiska inom planeringen för cykeln är att veta hur man ska prioritera så kan det tänkas att ett dokument som *Bicycle Account* kan vara till stor hjälp i sammanhanget. Då genererar planeringen något som uppskattas av brukarna och därmed används av dem eller uppmuntrar till användning. Att göra en enkätundersökning är dock inte den enda möjligheten för brukarmedverkan. Andra former som man skulle kunna tänka sig är intervju i grupp, alternativt att gå ut på plats och tala med de som på något vis använder den berörda platsen. Att som motsats till detta inte använda sig av brukarmedverkan alls är troligen tidsparande men kanske mer av en risk då planeraren inte vet vad för funktion som önskas på den berörda platsen.

Många av de faktorer som togs upp som avgörande i valet av transportmedel var övervägande lika bland författarna. Visserligen skulle det relativt smala urvalet av litteratur kunna påverka detta resultat, men de återkommande faktorer som presenterades i detta arbete bör säga något om vad som är viktigt att tänka på. Detta framför allt i planeringsprocessens inledande och undersökande del, för att lägga grunden inför en framtida gestaltning. Den upplevda säkerheten är en faktor som tycks vara svår att hantera i planeringsprocessen, främst då det handlar om individers upplevda känsla som självklart kan vara svår att förutsäga och därmed ta med i beräkningen som planerare. Att säga hur en planerare kan gå tillväga för att lösa detta är svårt. Möjligen skulle en större och djupare undersökning om vad som brukarna uppfattar som otryggt kunna vara svaret. En sådan undersökning hade kunnat tänkas involvera öppna frågor där brukarna själva får formulera var och varför de känner otrygghet för att senare dra slutsatser utifrån detta. Som resultat av de öppna svar som brukarna hade fått ge hade undersökningen troligen blivit omfattande och tidskrävande. Å andra sidan kan resultatet av en sådan undersökning ses som avgörande i planeringsprocessen om det kan hjälpa planerarna att skapa ett cykelvägnät som brukarna upplever som tryggt och därmed möjliggör en ökad användning av cykeln som transportmedel.

Litteraturstudien rörande avgörande faktorer visade i övrigt att cykeln inte kan ersätta alla resor utan det är viktigt att man i planeringen kombinerar den med kollektivtrafik som tåg och bussar för att få ett starkt transportnät. Detta kan ses som en intressant synpunkt som skulle kunna tyckas vara självklar, men som jag inte tidigare hade reflekterat över. Cykeln är inte den enda lösningen på ett hållbart trafiksystem, framförallt eftersom det finns de människor som fysiskt inte kan bruka cykeln som ett transportmedel – för vilka det självklart måste finnas alternativ. Men cykeln kan ses som en bra lösning som inte bara skulle lösa miljöproblem utan även trängsel och buller i stadsrummet samt inte minst verka hälsofrämjande.

Att det finns många faktorer som påverkar vårt val av cykeln som transportmedel har presenterats i denna uppsats. I ett framtida projekt som landskapsarkitekt där målet är att utforma ett cykelvägnät i staden samt öka antalet cyklister, känns det därför självklart att ha dessa i åtanke.

Dokument *Cycle Policy 2002-2012* har till synes väl genomtänkta och detaljerade mål, fokusområden och planer för Köpenhamns cykelvägnät, vilket redan från början fick mig att ana att det kunde vara till hjälp för att behålla fokus under planeringsprocessen. Men att finna svar på huruvida det stämde genom läsning av litteratur och framförallt dokumentet i fråga var svårt, då detta är något som troligen inte skulle skrivas ner utan något som upplevs av de som medverkat i arbetet. I intervjun med Jensen framkom dock att dokumentet *Cycle Policy 2002-2012* hade varit till hjälp samt haft en stor betydelse för planerare på Köpenhamn kommun i arbetet med stadens cykelvägnät. Då detta är endast en persons åsikt är det dock svårt att dra några generella slutsatser utifrån denna information. Det som kan ses som intressant är däremot att dokumentet från början upprättades för politikerna samt

offentlighetens skull men att det snarare blev så att det fick en betydelse internt på Teknik- och miljöförvaltningen då det innebar målsättningar som Jensen samt övriga planerare kunde förhålla sig till i sitt arbete.

Något som kan ses som relevant i sammanhanget är huruvida det skulle göra någon skillnad om detta policydokument inte existerat. Hade det påverkat planeringsprocessen nämnvärt och hade slutresultatet blivit sämre? Om policydokumentet ses som en hjälp i form av att det ger tydliga mål som planerare kan arbeta efter så skulle det kunna ifrågasättas om dessa mål inte hade kunnat tecknas ner och formuleras inom den berörda förvaltningen, utan ett behov av att upprätta ett policydokument. Ett policydokument är dock – i varje fall *Cycle Policy 2002-2012* – ett politiskt dokument (Jensen, muntligen, 2011-05-02) och därmed skulle det kunna ses som positivt och till hjälp för planerarna att upprätta ett sådant då det innebär att det är politiskt beslutat att det som står däri ska genomföras. Vilket troligen även kommer att bli fallet, trots ett eventuellt maktskifte. Utan ett policydokument hade genomförandet av, från förvaltningens sida, önskade planer blivit mer beroende av vem som sitter vid makten politiskt just då. Det kan tänkas att det även finns andra sätt än ett policydokument för att politiskt besluta planer för det framtida cykelvägnätet, svaret på den frågan ligger dock utanför ramarna av denna uppsats.

Som resultat av denna uppsats har min förståelse ökat för hur man som planerare kan arbeta med planering som rör cykeln som ett hållbart transportmedel, vilket också varit syftet. Förhoppningsvis kommer andra inom samma yrkesområde att vilja och kunna ta del av dessa insikter.

Som avslutning framförs här något som Nyström påpekar i sin bok om planering nämligen att man måste analysera planeringsprocessen för att kunna dra slutsatser om hur planering bör gå till (1999, sid. 70). Detta är något som tagits fasta på i detta arbete och som även ansågs stämma väl överens med anledningen till valet av ämne till denna uppsats. Planering är något väldigt komplext och individuellt och det kan därför finnas mycket att lära i att studera hur någon annan har arbetat i sin planeringsprocess. Situationen i Köpenhamn kommer aldrig att kunna återskapas exakt, men de kunskaper som genererats genom denna uppsats kommer jag att ta med mig som en referens i framtida projekt och jag tror definitivt att det kommer att finnas utvalda delar i hur planerare valt att arbeta i Köpenhamn som kan appliceras i liknande projekt i andra städer.

4.2 Metoddiskussion

I denna uppsats har metoderna litteraturstudie, dokumentstudie samt intervju använts. Litteraturstudien kändes naturlig då målet var att studera den övergripande bilden av cykeln som ett hållbart transportmedel i form av faktorer som avgör vårt val av transportmedel samt verktyg som planerare kan använda sig av i arbetet med att utforma ett hållbart cykelvägnät i staden. Till en början fanns ett hopp om att finna specifika verktyg i form av analyser som hade visat sig vara framgångsrika i detta sammanhang. Efter en tid kom dock insikten att detta var något som var svårt att finna i litteraturen. Kanske går detta inte heller att finna ett tydligt svar på då planering kan te sig på väldigt många olika sätt beroende på vem som planerar samt för vem det görs och i vilket syfte. Att istället intervjua flera planerare som varit involverade i arbete med cykeln som transportmedel, hade varit en mer givande metod då frågan troligen på detta vis hade fått mer konkreta svar. Vilka verktyg en viss planerare använt i ett visst projekt tycks inte vara något som dokumenteras i form av litteratur då detta troligen är något som endast yrkesverksamma inom området hade haft intresse att studera, snarare än någon utomstående.

Dokumentstudien visade sig vara givande om man ser till att den, mer eller mindre, gav svar till samtliga tre frågeställningar. Intervjun var ett bra komplement till dokumentstudien

då intervjun gav möjligheten att få svar på de frågor som dokumentstudien genererat, samt de delar av mina frågeställningar som inte gick att läsa sig till. Här menas främst frågan hur ett policydokument kan vara till hjälp för en planerare i utformningen av ett hållbart cykelvägnät. Målet med intervjun var att ställa öppna frågor. Då det blev mycket av en konversation fick frågorna kastas om en aning, sett utifrån den ordning som hade förberetts. Tyvärr så omvandlades även några av frågorna till att inte vara helt öppna och snarare nästan ledande i vissa fall. Information som kom fram i dessa frågor har därför valts att i huvudsak inte användas i detta arbete då dessa svar upplevs som alldeles för vinklade.

Då frågeställningarna besvarades får valet av metod anses vara lyckat. Målet var att studera ett exempel och självklart kan inte generella slutsatser dras utifrån ett exempel, men detta har inte heller varit mitt mål. Däremot hade mer uttömmande svar önskats, framförallt rörande på vilket sätt ett dokument som *Cycle Policy* kan vara till nytta för en planerare. För att åstadkomma det hade det troligen varit givande att göra intervjuer med ett större antal av de planerare som varit inblandade i arbetet i Köpenhamns kommun för att höra deras åsikter samt se om dessa eventuellt hade skiljt sig åt.

4.3 Källkritik

En stor del av litteraturen i denna uppsats är sådant som Köpenhamns kommun publicerat. Detta är dokument som till viss del har upprättats av politiker och det kan därför finnas en risk att materialet i dem är aningens selektiva och vinklade för att fylla ett visst önskat syfte. Med denna vetskap gjordes än dock valet att använda detta material. Detta grundar sig i att fokus i detta arbete låg på Köpenhamn som ett exempel på hur man kan gå tillväga i planering för cykeln som transportmedel och att då använda material som Köpenhamns kommun framställt kändes relevant och viktigt då detta utgör primära källor för att kunna studera hur de som faktiskt varit delaktiga, uttrycker sig i frågan.

Som nämndes i metoddiskussionen ovan är det svårt att dra några generella slutsatser utifrån det svar som gavs på frågan rörande på vilket sätt ett policydokument kan vara till hjälp i en planeringsprocess. Nu ställdes frågan endast till en person och den frågan hade kanske fått ett annorlunda svar om det varit en annan person.

En problematik med intervjun var att jag pratade svenska och Niels Jensen danska. Men då båda tycktes ha goda kunskaper i den andres språk och det inte verkade finnas några problem med förståelse gjordes valet att utföra intervjun på detta sätt. Att döma av att svaren som gavs var relaterade till frågorna så kan det konstateras att det inte är troligt att det skett någon missuppfattning på grund av språkförbistringar. Däremot är detta något som uppmärksammats och därför har det vid bearbetningen av intervjumaterialet funnits en medvetenhet om detta.

4.4 Vidare forskning

Under arbetets gång har det upprepade gånger redigerats bort text som funnits vara väldigt intressant under genomläsningen av litteraturen, men som är utanför ramarna för detta arbete. Upplägg för vidare studier finns det därmed gott om. I boken *Byer for mennesker* antyder Gehl (2010, sid. 192) att det finns vissa städer som lämpar sig väl för cykling och andra inte. Orsakerna menar han kan variera i allt från klimat till topografi och att studera vad som ligger bakom detta samt om det finns några kriterier som avgör hur väl en stad kan lämpa sig för cykling, hade varit spännande.

I arbetet presenterades tankar kring vilken påverkan ett policydokument kan ha på slutresultatet. Huruvida det gör det eller inte är fortfarande oklart för mig och det som författarna kunde konstatera var att ett policydokument kunde generera positiva

synergieffekter. Här finns alltså ett intressant område att arbeta vidare med, som det till synes verkar finnas lite forskning på.

Inte minst att jämföra denna studie av Köpenhamn med andra städer hade varit ytterst intressant för att få en djupare förståelse och utifrån detta dra ytterligare slutsatser kring planeringsprocessen bakom cykeln som ett hållbart transportmedel. Finns det eventuella likheter eller skillnader mellan hur planerare i olika städer har arbetat med cykeln? Hur skiljer sig användandet av cykel som transportmedel åt i dessa städer? Finns det ett samband mellan vilken planeringsstrategi som används och antalet som väljer cykeln som sitt huvudsakliga transportmedel? Flera gånger under intervjun drog Jensen (muntligen, 2011-05-02) paralleller och jämförde Köpenhamn med Malmö, en jämförelse som det hade varit intressant att titta närmre på.

5. Referenser

5.1 Muntliga källor

Jensen, Niels. Planerare på Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Trafik, Köpenhamns kommun. Intervju 2 maj 2011.

Lieberg, Mats, professor i Landskapsplanering, föreläsning: ”Insamlingsmetoder”, på Inst. för landskapsplanering SLU, Alnarp, 29 mars 2011

5.2 Elektroniska källor

Buehler, R. och Pucher, J. (2008) Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews* [Online], Volym 28, Sid. 495-528. Tillgänglig: http://pdfserve.informaworld.com/878708_751306773_790578015.pdf. [2011-04-26]

Dill, J., Handy, S. och Pucher, J. (2010) Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: An international review. *Preventive Medicine*. [Online], Volym 50, Sid. 106-125. Tillgänglig: http://www.sciencedirect.com/science?_ob=MIimg&_imagekey=B6WPG-4X7R7X3-3-F&_cdi=6990&_user=651610&_pii=S0091743509004344&_origin=browse&_zone=rslt_list_item&_coverDate=01%2F31%2F2010&_sk=999499999.8998&_wchp=dGLbVzz-zSkzV&_md5=90fd0fab0931ff8fd337809c00b5a4be&_ie=/sdarticle.pdf. [2011-04-26]

Köpenhamns kommun (2009) *Copenhagen city of cyclists – Bicycle Account 2008*. [Online] Tillgänglig: http://www.kk.dk/sitecore/content/Subsites/CityOfCopenhagen/SubsiteFrontpage/LivingInCopenhagen/CityAndTraffic/CityOfCyclists/~/_media/5BCCC20D62914D8197122DC07718A54A.ashx. [2011-05-10]

Köpenhamns kommun (2007) *Miljømetropolen – vores vision Cph 2015*. [Online] Tillgänglig: http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_publicationer/pdf/470_milj%C3%B8metropolen_2oplag.pdf. [2011-04-22]

Köpenhamns kommun (2002) *Cycle Policy 2002-2012 City of Copenhagen*. [Online] Tillgänglig: http://www.vejpark2.kk.dk/publicationer/pdf/413_cykelpolitik_uk.pdf. [2011-05-09]

Lindelöw, D. (2009) *Strategier för ett ökat gående och cyklande – en litteraturstudie om olika faktorerens betydelse*. [Online] Tillgänglig: <http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordOid=1515498&fileOid=1528911>. [2011-04-23]

Malmö stad. Hemsida. [Online] (Datum saknas) Tillgänglig: <http://malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Trafik--hallbart-resande/Gang--och-cykeltrafik/Bike-and-Ride/Bike-and-Ride-Hyllie.html>. [2011-04-25]

Statens folkhälsoinstitut (2010) *Aktivt liv i byggda miljöer – Manual för kommunal planering*. [Online] Tillgänglig: <http://www.fhi.se/PageFiles/10425/R2010-04-Aktivt-liv-i-byggda-milj%C3%B6er-manual.pdf>. [2011-04-25]

Statens Folkhälsoinstitut (2007) *Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet – En kunskapssammanställning för regeringsuppdraget ”Byggd miljö och fysisk aktivitet”*. [Online] Tillgänglig: http://www.fhi.se/PageFiles/3380/R200703_Byggd_miljo_web.pdf. [2011-04-23]

Wallberg, S. och Wärnhjelm, M. (2007) *Trafik för en Attraktiv Stad – Underlag – Utgåva 2*. [Online] Tillgänglig: http://www20.vv.se/vag_traf/vgu-trast/trast/index.htm. [2011-04-16]

5.3 Tryckta källor

Bergström och Boréus (2005) *Textens mening och makt – Metodbok i samhällsvetenskaplig textanalys*. Lund: Studentlitteratur.

Bjerkemo, S-A. (2008) Planeringsstrategier. I: Hydén, C. (red.) *Trafiken i den hållbara staden*. 477-487. Lund: Studentlitteratur AB.

Boverket (2002) *STADSPLANERA – istället för trafikplanera och bebyggelseplanera*. Karlskrona: Boverket.

Gehl, J. (2010) *Byer for mennesker*. Andra upplagan. Förlagsort saknas: Bogværket.

Gehl, J. (2003) *New city spaces*. Tredje upplagan. Förlagsort saknas: Arkitektens Forlag.

Gehl, J. och Gemzøe, L. (1999) *Public Spaces – Public Life, Copenhagen 1996*. Andra upplagan. Förlagsort saknas: Arkitektens Forlag samt Kunstakademiets Forlag.

Holmberg, B. Och Knutsson, Å. (2008) Mål. I: Hydén, C. (red.) *Trafiken i den hållbara staden*. 43-53. Lund: Studentlitteratur AB.

Horskær Partoft, M et al. (2010) I: Horskær Partoft, M. och Højgaard Jensen E. (red.) *Byplanelægning – et produkt af tiden*. Förlagsort saknas: Dansk Byplanlaboratorium og Geografforlaget.

Häger, B. (2001) *Intervjuteknik*. Stockholm: Liber AB

Jonsson, L. Och Wahl, C. (2008) Trafikens uppkomst och drivkrafter. I: Hydén, C. (red.) *Trafiken i den hållbara staden*. 11-42. Lund: Studentlitteratur AB.

Kerndal-Hansen, O. (1984) Denmark. I: Williams, R.H. (red.) *Planning in Europe – Urban and regional planning in the EEC*. 114-127. London: George Allen & Unwin Ltd.

Nyström, J. (1999) *Planeringens grunder – en översikt*. Lund: Studentlitteratur.

Svensson, Å. (2008) Gång och cykeltrafik. I: Hydén, C. (red.) *Trafiken i den hållbara staden*. 213-242. Lund: Studentlitteratur AB.

6. Bilaga

6.1 Intervju med Niels Jensen

Här redovisas en transkribering av en intervju med Niels Jensen på Center før Trafik, Köpenhamns kommun den 2 maj 2011 kl. 14.00. Intervjun utfördes av detta arbetes författare. F = Fråga/kommentar, ställd av författaren och S = Svar/kommentar, Niels Jensen.

F: Som jag berättat för dig tidigare så skriver jag just nu min kandidatuppsats om cykeln som ett hållbart transportmedel, med särskilt fokus på planeringsprocessen och hur man arbetar som planerare med detta. Jag har tittat mycket på Cycle policy 2002-2012 och även lite på det dokument som du tipsade mig om, som handlar om att Köpenhamn planerar att bli världens bästa cykelstad 2015. Jag har alltså försökt att studera hur ni gått till väga i planeringsprocessen, så det är främst detta som mina frågor kommer att röra sig om. Min första fråga är vad du gör på Center for Trafik?

S: Jag arbetar med infrastruktur som rör cykeln och har arbetat här sedan ca 13-14 år tillbaka. Innan dess arbetade jag med cykeltrafik i lite olika sammanhang, diverse utredningar samt forskning på området. Jag har även arbetat med planering. För många år sedan arbetade jag inom ett cyklistförbund, det var så jag började inom detta område. Det är intressant, för situationen här i Köpenhamn är annorlunda mot till exempel Malmö. Här har allmänheten stöttat och ställt krav på att det ska vara goda förhållanden för cyklisterna. På 1980-talet genomförde cyklisterna stora demonstrationer i Köpenhamn som satte tryck på dels politikerna men även planerare att skapa bättre förhållanden för cyklisterna. Utöver danska städer så känner jag inte till så många andra städer som har haft ett sådant brett stöd, där stora delar av allmänheten stöttat och velat främja cykeln. Jag tror att det är något speciellt.

F: Ja, det är klart att det går ju bra att cykla i Malmö, men det känns inte som att det är samma tradition. Som jag har förstått det så är detta ju en stark tradition i Köpenhamn?

S: Det är en mycket stark tradition. Vår cykelinfrastruktur har vi ju byggt upp under ca 100 år. Många som kommer hit, till exempel amerikaner eller japaner, tror att det är uppbyggt under de senaste 20-30 åren. Men så är inte fallet. Detta har pågått under 100 år. Nu vet jag inte precis hur det ser ut om man jämför med Malmö. De har ju en annan planeringstradition i Malmö än i Köpenhamn. Jag vet inte om du kommer till det?

F: Nej egentligen inte, men du får gärna berätta om det.

S: Vi gör ju cykelbanor, jag vet att det heter lite olika på svenska och danska. På danska kallas det cykelsti och motsvarande på svenska blir cykelbana, dessa är samma. Sen finns det cykelfelt, det är inte samma i Sverige som i Danmark. Här är det den blå remsa som tar vid där cykelbanan slutar när man kommer till en korsning. Cykelfelt på svenska blir cykelbana. Där finns språkförbistringar som gör att det inte alltid är helt lätt att veta vad man pratar om. Men poängen är att i Köpenhamn, längs de stora vägarna, där har vi cykelbanor. Men i Malmö har man valt att arbeta på ett annat sätt, här har man lagt cykelstråken in emellan de stora vägarna först och främst, avskiljt från vägarna. Nu gör vi i Köpenhamn även "Gröna cykelvägar", så det kan ju vara så att vi (Köpenhamn och Malmö) slutar på samma ställe, men vi har börjat på två olika sätt. Det är ju inte så att det inte finns cykelbanor längs de stora vägarna i Malmö, det finns i en eller annan form. Men det är inte där man har börjat.

F: *Nej, det känns som att det är ganska så nytt. Förr har man nog främst haft cykelbanorna inne i parker, längs bakvägar, inte längs med de stora.*

S: Sen finns det ju planskilda korsningar längs cykelstråken i Malmö, något som vi inte har så mycket av i Köpenhamn. Så dessa två städers cykelinfrastruktur är mycket olika varandra. Du upplever staden på två helt olika sätt om du cyklar i Köpenhamn eller Malmö. I Köpenhamn så är du en del av en "trafikmaskin", du är en del av pulsen. I Malmö så kör du mer i lugn och ro på cykelstråken, enligt mig. Du är borta ifrån biltrafiken.

F: *Det går kanske också mycket snabbare att ta sig fram i Köpenhamn, tror jag. Eller?*

S: Vi har ju en massa siffror på det här, men jag saknar sådana från Malmö.

F: *Nej, jag har inte heller jämfört Köpenhamn och Malmö, det kanske kommer.*

S: Så, vad var det nu du frågade?

F: *Jo, det var vad dina arbetsuppgifter här är samt hur du varit delaktigt i planeringen för cykeltrafiken?*

S: Ja, okej. Just nu har vi tre planer för cykelinfrastrukturen. Dessa är dels en prioriteringsplan för cykelbanor, det är dessa cykelbanor som går längs med vägarna. Här kan man se vilka sträckor som saknar cykelbanor och som ska göras, samt vilka av dessa som prioriteras högst. Den har jag varit med och gjort. Sen finns det en annan plan som är en plan för de gröna cykelvägarna som vi började arbeta med för ca 10 år sedan. Detta att göra cykelvägar i grön miljö är relativt nytt och självklart har vi något att bygga på, gamla cykelvägar som finns sedan tidigare i Köpenhamn. Det kan jag visa dig på en karta. Men hela denna plan går ut på att det ska anläggas 110 km gröna cykelvägar, där det finns en prioritering i form av vilka som man vill göra först. Sen har det kommit en tredje plan som jag inte har så mycket med att göra, som heter "Cykelsuperstier" (på svenska ungefär Supercykelvägar), där bokstaven "C" ska användas som en logotyp, precis som "M" för metro. Det är därför som orden kastats om lite, jag vet inte om det låter så galet på svenska som det gör på danska, men man får vänja sig vid det. Detta är alltså cykelvägar för pendlare som dels går igenom Köpenhamn men även igenom de 18 kommuner som är en del av huvudstadsområdet. Det är alltså dessa tre planer som vi har. Infrastrukturplaner. Sedan har vi även några kampanjer och annat, mjukare insatser i form av åtgärder som man gör för att få fler att cykla. Detta gör man genom att få människor att köra mindre bil, genom trängselavgifter till exempel, eller parkeringsrestriktioner. Detta är de mjuka insatserna. I Malmö till exempel har ni något liknande som heter "Inga löjliga bilresor", som går ut på att man ska inte ta bilen för att köra en sträcka på 300 m, istället ska man ta cykeln eller gå.

F: *Nästa fråga är en ganska stor fråga. Men varför är cykling viktigt för Köpenhamn?*

S: Det finns en mängd olika anledningar. Folkhälsa till exempel och trängsel. Jag har precis svarat på ett mejl från en amerikan som frågade om cykeltrafiken betyder något för trängseln i staden, eftersom vi har förhållandevis lite trängsel i biltrafiken i Köpenhamn. Självklart är det så. Om man hade förställt sig alla cyklister i bilar istället så skulle det bara bli totalt stopp, det skulle stå stilla. Så det är ju någonting bra, att vi inte har så stora problem med trängsel. Om vi nu tittar på Köpenhamn, så utanför själva kommunen kan man höra på radion på morgonen att det är kö längs motorvägarna. Så bilarna köar faktiskt, men på motorvägarna

istället för inne i centrum. Det släpps bara in så många i Köpenhamn som det får plats. Sedan långt tillbaka har man stannat bilarna redan vid kommungränsen genom trafiksignaler. Så på morgonen får bilarna stå ute på motorvägen och vänta på att få köra in i centrum.

F: Så det finns något sätt att mäta hur många bilar som befinner sig inne i Köpenhamn?

S: Ja, det handlar om vår erfarenhet av hur många bilar som får plats inne i centrum. Det hela regleras sedan med hjälp av ljussignaler. Men om vi hade haft motorvägen rakt in i centrum så hade det inte gått att lösa på detta vis.

F: Men även historiskt så verkar cykeln haft en stor betydelse i Köpenhamn. Hur var det när bilen kom, då behölls väl fokus på cyklingen?

S: Här tror jag att situationen var annorlunda i Danmark än i Sverige. Efter kriget fanns ju importrestriktioner på bilar i Danmark, mycket längre än i Sverige tror jag. Sverige hade även sin egen bilindustri med Saab och Volvo och så vidare, så jag utgår ifrån att man kunde köpa en bil ganska så snart efter kriget. I Danmark dröjde det säkert ca tio år innan den stora massan kunde börja köpa bilar. Det var först på 1960- och 1970-talen som vanliga människor kunde börja köpa bilar. Det var också då som våra trafikproblem började. Men då hade vi ju redan i Köpenhamn ca hälften av den cykelinfrastruktur som vi har idag. Den var redan på plats och folk var vana att cykla. När det blev svårare och svårare att cykla så blev människor arga. Cykelbanorna kortades ner och slutade en liten bit innan korsningen. Istället övergick de i ett fält där bilar skulle svänga höger, vilket gjorde att cyklarna fick fläta sig in mellan bilarna. Sedan infördes enkelriktade vägar, där man inte fick cykla i motsatt riktning. Alla möjliga saker infördes som gjorde det svårare att vara cyklist. Till sist blev människor arga. Det var inte enbart "elit cyklister" utan det var vanliga cyklister. Om man tittar runt om i världen där man i många städer arbetar för att öka cykelinfrastrukturen, så är det i mycket högre grad vissa mindre grupper som kämpar för detta. Detta till skillnad från hur det var i Köpenhamn, där det var alla möjliga människor som kämpade för cykeln som transportmedel. De kunde komma ihåg hur det var att cykla en gång i tiden.

F: Dokumentet Cycle Policy, hur kommer det sig att ni skapade det?

S: Det var förvaltningen som gjorde det. Det var stadsförvaltningen som drev det hela och sedan var vi några här på Teknik- och miljöförvaltningen som tyckte att vi skulle ha en cykelpolitik. Så vi gjorde ett förslag till en cykelpolitik som vi hade stora diskussioner om här internt inom verksamheten, till exempel gällde det målsättningarna och om det skulle vara kvantitativa eller kvalitativa. Om vi bara skulle säga att vi skulle ha fler cyklister eller om vi skulle ha som målsättning att 40% ska cykla till arbetet. Helt enkelt om vi skulle sätta mål i siffror eller om vi bara skulle skriva att det skulle bli bättre. Detta var det mycket stora diskussioner om. Det gjordes i alla fall två utkast innan den som senare gavs ut. Den versionen gick internt först till dåvarande borgmästare och utskottet och blev godkänt direkt, utan några problem. Även om borgmästaren inte var den som förespråkade cykling mest av de borgmästare som vi haft. Idag är han integrationsminister i Danmark, men vid den tidpunkten var han alltså borgmästare i Köpenhamn. Han godkände alltså denna cykelpolitik (Cycle Policy) och så hade vi den som vi kunde jobba utifrån. Den fick faktiskt förhållandevis stor betydelse internt på förvaltningen, mer än vad vi hade trott. Vi hade kanske trott att den mer skulle vara betydelsefull utåt, mot politiker och offentligheten. Men den fick alltså stor betydelse internt i arbetet. Nu hade vi några målsättningar att arbeta utifrån och som vi var tvungna att förhålla oss till.

F: *Just det hade jag en fråga på. Vilken betydelse har detta dokument haft i er planeringsprocess?*

S: Den har haft jättestor betydelse. Men precis efter att vi hade gjort den så var vi några stycken härifrån som åkte till några holländska städer på studieresa. Då talade vi med någon som hade haft målsättningar, motsvarande dem vi hade satt upp, men som hade tvingats att ge upp dem på grund av att de inte kunde styra dessa mål. Det var inte upp till dem, de kunde inte styra över till exempel hur stor biltrafiken var. De var tvungna att ge upp då de inte kunde påverka de viktiga parametrarna. Det blev vi ju lite besvikna över då vi precis hade skapat detta dokument med alla mål. Men för oss har det ju sedan gått hur bra som helst. Detta följer vi upp i vår Cykelrevision (Cykelregnskab). Den vet jag inte om du har sett med detta är den sista som gjordes. Då tittar man på hur det går med målen. Till exempel har vi en målsättning att 40 % ska cykla till arbetet och utbildningen i Köpenhamn. Här kan man se hur detta har utvecklats sig ifrån 1996 då det var 30 % som cyklade till arbetet och utbildning, men att den siffran sedan stigit till 37 % år 2008 när den senaste Cykelrevisionen genomfördes. Nu håller vi på att göra en ny och då visar det sig att denna siffra har fallit till 35 %, så nu har vi ett problem. Det är inte så bra. Men just nu håller vi på att skapa en cykelstrategi som ska avlösa cykelpolitiken. Nu ska det alltså inte heta politik längre utan strategi, kanske har det något att göra med ambitionsnivån, jag vet inte. Den strategin har precis offentliggjorts för bara några dagar sedan, dock är det från en utfrågning.

F: *Så den har offentliggjorts redan? Eller är det fortfarande ett internt dokument?*

S: Nej, det är nog fortfarande internt. Men det går att hitta protokollet ifrån utfrågningen på vår hemsida www.kk.dk, under politik eller borger. Där kan du hitta det som heter borgarrepresentation eller liknande, det är alltså kommunstyrelsen. Här kan du hitta dagordningar och referat, så där borde du hitta det. Jag har varit på semester så jag har dock inte hunnit titta på den. Borgmästaren har i alla fall önskat enighet och ett brett stöd kring strategin, men det är ju en diskussion som handlar om politiska beslut. Då blir det också svårt att sätta upp ambitiösa mål.

F: *Hur kom ni fram till de fem målen samt nio fokusområden som finns i Cycle Policy 2002-2012?*

S: De har vi själv kommit på.

F: *Gjordes de till exempel utifrån analyser?*

S: Nej, eller det kan jag knappt komma ihåg nu. Men till exempel målet med att fler ska pendla med cykel grundar väl sig i att de största problemen i trafiken har vi under rusningstimmarna då det också är flest som transporterar sig till och från arbetet. Så det är detta som intresserar oss mest, de tillfällen då vi har som mest problem med biltrafiken. Detta är just i rusningstid på morgon och kväll och därför riktar våra mål sig till just pendlingstrafiken. Här kommer det in som man kallar för "General modal split", alltså på vilket sätt resorna i staden är fördelade mellan olika transportsätt. Här tar man inte hänsyn till hur långa sträckorna är utan man tittar bara på antalet resor. Generellt så är det "General modal split" som är intressant i dessa sammanhang, när man gör målsättningar. Vi har däremot valt att fortsätta att arbeta med pendlingen. Sedan har vi också sagt att trygghet är viktigt, säkerheten är inte lika viktig enligt vår mening. Eller, så säger vi inte, självklart är ju

säkerhet viktigt. Men vi skiljer mellan objektiv/verklig säkerhet och subjektiv/upplevd trygghet. Den objektiva säkerheten intresserar oss planerare, men det som är intressant när människor väljer transportmedel är inte den objektiva säkerheten utan om de känner sig trygga ute i trafiken. På grund av detta riktar sig vår målsättning mot trygghet. Målen för säkerhet har vi istället i kommunens trafiksäkerhetsarbete, alltså på ett annat ställe. Så för oss handlar det alltså om trygghet och hur konkurrenskraftig cykeln blir. Därför vill vi gärna öka resehastigheten med 10% för cyklisterna. För om du frågar människor varför de cyklar så säger de att det är för det är det smidigaste och snabbaste sättet. Inte för att det är miljövänligt. Så därför menar vi att om vi kan öka hastigheten så kan vi göra cykeln mer konkurrenskraftig. Därför är detta ett av våra mål. Det blir en slags provokation till verkligheten, det var så det var menat i alla fall. Vi följer nu hur det ser ut med cyklisternas hastighet och den har ökat, men jag vet inte hur det ser ut i de senaste mätningarna. Vi håller på precis nu att göra en ny Cykelrevision.

F: Vill ni öka det till exempel genom grøn bølge (cykelbanor där cyklisterna som håller över 20km/h får grönt ljus direkt)?

S: Ja det är en möjlighet. Vi gör det även genom att tillåta cykeltrafik i båda riktningarna på enkelriktade gator. Att skapa genvägar. Om man till exempel gör en bro för cyklisterna som går över vattnet, så besparas de också att behöva cykla en omväg. Det är det vi har gjort här borta där vi byggt "Bryggebroen" som tar över 1000 cyklisterna per dygn. Dessa har ju flyttat någon annan stans ifrån vilket betyder att det nu går snabbare för de att transportera sig till och från arbetet. Av de tre mål vi har här i Köpenhamn som miljömetropol 2015 så är det en som handlar om säkerheten där hälften av de som känner sig otrygga idag ska känna sig trygga. Att vi inte pratar om säkerhet i våra mål i *Cycle Policy 2002-2012* stämmer inte helt då vi har med det, fast i form av risk istället. Det är kanske inte så man brukar se på det, här tar vi till exempel upp hur många olyckor som sker i förhållande till antalet cyklade kilometer. Vi har en stor sammanställning med uträkningar på hur långa sträckor som cyklas. Vid vilken sträckning som helst i Köpenhamn så kan vi se hur många som cyklar där, alltså sträckan som totalt cyklas där varje dag. Utan detta hade vi inte kunnat räkna på risken. Det sista målet som vi skrev hade jag nästan glömt, men det handlar om komfort alltså hur jämnt underlaget är på cykelvägarna. Detta var något som var aktuellt då, men nu hade vi nog inte skrivit med det. Det har ju blivit bättre eftersom vi fick fått mer pengar som kan läggas på att lägga ny asfalt. Men det är kanske inte det allra viktigaste. *Cycle Policy 2002-2012* är ju ett tjänstemannadokument medan Köpenhamn som miljömetropol 2015 är mer av ett politiskt dokument där borgmästaren Klaus Bondam har satt upp tre mål gällande cykeltrafik. Av dessa mål har han behållit ett ifrån *Cycle Policy*, den gällande pendlingen men istället för att 40% ska pendla med cykel så ska 50% göra det år 2015. Nu pratar inte vi direkt med borgmästaren men vi har för fram till honom att detta är ett mål som inte går att nå enbart med hjälp av "morötter", det tror inte vi. Detta var han helt med på. Men för den danska regeringen så får vi inte införa trängselavgift eller liknande, det är de som styr över sådana beslut.

F: Så ni får alltså inte bestämma om det kommer att krävas någon trängselavgift, men det är det som kommer att krävas, att det ska bli dyrare att köra bil?

S: Ja, det är min mening. Annars kan man inte få så många fler att cykla. Det är ett mycket ambitiöst mål att säga 50%, extremt ambitiöst.

F: Ja det kändes som ett hög siffra om man tittar på hur utvecklingen sett ut hitintills, alltså sedan Cykelrevision först gjordes.

S: Ja det är ett politisk tillkännagivande och han har också sett till att vi har fått mycket pengar till cykelinfrastrukturen. På det viset har vi ju fått ett stöd som gör att vi kan genomföra det vi vill, att vi har medlen till det. Sen har de även tagit med målet att andelen allvarligt skadade ska minska med 50 % samt att 80% av cyklisterna ska känna sig trygga. Det är dessa tre mål som vi arbetar efter nu. Nu vet jag inte riktigt hur det ser ut i cykelstrategien, men jag tror att målet med att öka cyklisternas hastighet har kommit med där, att det ska bli effektivare att cykla. Men jag har inte läst den än så jag vet inte. Men där kan du se vad man satsar på. Så denna har med politik att göra då man har satt dessa tre mål för cykling, men sedan ser du att det finns även mål inom andra områden.

F: *Ja, jag reagerade på det när du sa att detta var ert nya och så fanns det mer än bara cykling i den. Det kändes som att den var annorlunda.*

S: Den är lite annorlunda. Den här är ju driven av politiker och den där (*Cycle Policy*) är driven av tjänstemän.

F: *Så den är inte lika "politisk" eller?*

S: Jo det är den. Det är ju ett politiskt dokument som blivit godkänt av politiker. Det är ju självklart okej att göra ett sådant här dokument då tjänstemännen ska arbeta framåt. Allt är genomfört enligt reglerna. Men jag tycker egentligen att det är en politisk uppgift att "gå först" och vara ledande. Men om politikerna inte vill detta så får ju tjänstemännen göra vad de kan för att främja utvecklingen. Det var så de gjorde med den (*Cycle Policy*).

F: *För att väcka intresse och få upp ögonen hos politikerna?!*

S: Ja precis.

F: *Nästa fråga rör det som vi var inne på innan, nämligen vilka analyser ni gjort som underlag till Cycle Policy? Där finns ju många planer i det dokumentet med specifika vägdragningar och korsningar där förändringar ska ske. Har ni gjort några speciella analyser eller undersökningar som grund för detta?*

S: Efter att *Cycle Policy* genomfördes så har vi ju arbetat mycket med just korsningarna och hur de ska utformas. Cykelbanor och -vägar är okej både sett utifrån säkerhets- och trygghetssynpunkt. Men så fort vi kommer fram till korsningarna så har du problem på alla håll runtomkring. Gör man inget åt det där så får man alla problem i korsningarna. Därför har vi intresserat oss mycket för vad vi kan göra i korsningarna för att göra dem säkrare. Vi vill gärna skapa något som samtidigt är både säkert, tryggt samt har en bra framkomlighet. En gång i tiden kortade man ner cykelbanan så att den slutade en bit innan stopplinjen, detta har visat sig vara en helt okej lösning. För då flätar du dig fram mellan bilarna och så blir alla uppmärksamma på varandra. Men om du har en lastbil som svänger höger utan att se cyklisten så har du en dödsolycka. Föraren i lastbilen sitter högt upp och ser inte ner, hade han suttit i en buss så hade han bara kunnat titta ut genom dörren. Så det sätt som lastbilen är utformad på har inte gjort detta lättare. Det som vi i flera år har diskuterat i Köpenhamn är om cykelbanan ska leda ända fram till korsningen eller inte. Om du låter cykelbanan gå ända fram till korsningen så koncentrerar du problemen till en punkt i stort sett, konflikten. Om du har den andra lösningen så finns det mer tid till att anpassa sig till varandra. Det man kan säga emot den lösningen (alltså när cykelbanan inte går hela vägen fram) är att det blir otryggt för

vissa grupper som barn, äldre, kvinnor eller liknande, att ta sig fram och fläta sig mellan lastbilar till exempel. Alternativet blir att man gör ett "blixtlås" där cykeln kör rakt efter bilarna och efter cyklisten ligger fler bilar. Därför vill vi gärna prova att göra något som är både tryggt, säkert och framkomligt. Vad gör vi då? Jo, vi drar tillbaka bilarnas stopplinje 5m och så får cyklarna köra in framför. Detta gör att bilarna som stannar till uppmärksammar att där finns en cyklist som står framför mig och det är möjligt att där är fler som kan komma körandes nära intill. Så då gör vi cykelvägen närmast korsningen 1,5 m bred, längre bak är den ju bredare över lag, kring 2,5m. På det viset kommer bilarna och cyklisterna närmre varandra och blir mer medvetna om varandra. Cyklisterna har fortfarande sitt eget utrymme att köra på och detta är ett försök att göra en lösning som är säker, trygg och framkomlig. Detta ger stora interna diskussioner i huset då det finns två grupper. Ett cykel sekretariat som tycker att det ska vara tryggt och framkomligt. Den andra gruppen har endast som uppgift att ta hänsyn till säkerheten och de säger fortfarande att det säkraste sättet är att avsluta cykelbanan en bit innan korsningen, det är deras spontana reaktion. Men nu verkar mainstream lösningen vara att leda fram cykelbanan ända till korsningen eller detta här. Sen har vi gjort undersökningar på säkerhet och trygghet och jag vet inte om du är intresserad av det. Men i den gamla Cykelrevisionen så kan du hitta en sida där det står om den problematiken. Jag kommer inte ihåg vilken det är.

F: Nej jag har mest tittat på den som kom senast.

S: Ja jag minns inte vilken det var. Alla har lite olika teman. Vissa gånger handlar det om hälsa och andra gånger om något annat.

F: Vilka problem har ni stött på under planeringsprocessen? Alltså finns det någon del som är speciellt svår när man planerar för cykeln?

S: Ja, det finns det. På vilket sätt prioriterar man cykelbanorna? Vi har en väldigt stark tradition att göra cykelbanor med kantsten i Köpenhamn, avskilt från fotgängare och avskilt från bilarna med kantsten på båda ställen. Så för 8-9 år sedan, jag kan inte riktigt komma ihåg hur länge sedan, så hade vi inte några pengar till att göra något. Då provade vi att göra "cykelfält" som är mycket billigare. Detta var det ett stort motstånd mot och det har jag själv varit motståndare mot tidigare. Vi ska göra danska traditionella cykelbanor som finns i övriga Köpenhamn då de är bäst, men vad gör man om man inte har några pengar? Då kan man prova att göra något som är billigare. Det kan vi bara göra på de platser som vi inte behöver flytta på kantstenen för att göra det. Då valde vi ut fem vägar i centrala Köpenhamn och anlade cykelfält längs dessa. Men om man nu inte gör en riktig cykelbana så får inte bussen stanna till om där är en hållplats. Det finns danska lagar som säger att det måste finnas en kantsten för att bussen ska få stanna till och därför måste bussen köra in i cykelfältet för att stanna till vid trottoaren istället. Om vi vill undvika denna situation där cyklisten måste cykla ut i gatan för att ta sig runt bussen, så gör vi en cykelbana på den sträckan vid busshållplatsen som gör att bussen stannar till ute i gatan istället. Så kan folk gå av bussen ut på cykelbanan, vilket självklart också ger konflikter då människor går på och av bussen där cyklarna ska fram. Man kan alltså inte få samma kvalitet på ett cykelfält som man kan på en cykelbana, eller jo, men då måste man betala vad det kostar att göra de extra insatserna. Där finns ju fortfarande pengar att spara. Det har inte direkt varit en succé att göra cykelfält i Köpenhamn. Vissa fungerar men några håller vi på att förbättra.

S: Ses den lösningen även ibland som en tillfällig lösning?

F: Ja, det kan vara så att lösningarna sker som i etapper. Vi gör cykelfälten i samma bredd som en cykelbana för att slippa gå in i efterhand och föra en diskussion med någon. Då kan vi bara göra det om vi fått pengar till det. Då är projektet redan färdigt. Cykelfältet är en första etapp och cykelbanan är en andra. Det finns en massa diskussioner om vad man prioriterar högst? Är det till exempel en sträcka mellan två cykelbanor som saknas som ska prioriteras högst? Ska det vara först och främst ett sammanhängande system, eller handlar det om att hjälpa så många cyklister som möjligt att få en säker transportsträcka. Om det är den sistnämnda så går man in och tittar på hur många cyklister som vi har på en viss sträcka och hur många man därmed kan hjälpa. Om man gör så finns det alltid ställen i utkanten som aldrig kommer att prioriteras så det finns en mängd diskussioner om hur man egentligen ska prioritera. Det samma gäller de gröna cykelvägarna där vi har övervägt och beslutat att ta en väg i taget, vi har idag 22 stycken. Nu gör vi en genom Nørrebro och Fredriksberg, som också har fått bidra med sin del, där vi arbetar i etapper. Det har tagit ungefär 10 år. Sen arbetar vi med en annan som heter Christianshavsruten som går över vattnet och genom Christiania och Chistianshavn. De vill inte ha den där men vi har sagt att vi gör en väg i taget i hög standard. Nu har vi dock börjat fundera på om vi istället skulle titta på vilka länkar som saknas för att det ska bli ett sammanhängande nät av cykelbanor. Dock i en lägre standard. Så frågan är då vad vi vill. Det är ett annat dilemma. Det finns alla möjliga diskussioner.

F: *I den litteratur som jag läst om vilka faktorer som påverkar vårt val av cykeln som transportmedel så har en av dem varit vädret och klimatet. Jag tänker då främst på vind. Är detta något som ni tar med i beräkningen när ni väljer vilka vägar som cykelbanorna ska gå längs med?*

S: Nej, praktiskt taget inte.

F: *Det handlar kanske mer om som du sa att göra en sträcka som är så kort som möjligt..*

S: Ja i hög grad. Vi vet att vind det kan vara ett problem men, det är inte något som vi tänker på. Det finns en politiker som har föreslagit att vi ska ha övertäckta cykelbanor i Köpenhamn, men det sa vi nej till. Dels för att vi hellre lägger de pengarna på nya cykelbanor, det menar vi är bättre. Men om det nu framstår som att vi har alla de cykelbanor som vi behöver så handlar det också om estetik och praktiska problem i gaturummet. Men det finns också en annan aspekt, nämligen att om man cyklar så upplever man ju årstiderna och vädret på ett mer aktivt sätt än om man hade suttit i en bil. Det tycker jag hade varit ett annat problem med det förslaget.

F: *Ja då försvinner kanske lite utav den upplevelse som du hade fått annars..*

S: Ja då blir det en helt annan upplevelse. Det kan ju såklart diskuteras men så långt har inte vi kommit än och det hade därför känts dumt att lägga pengar på enbart det just nu. Men man kan föreställa sig att det någon gång i framtiden skulle kunna bli aktuellt. Men jag hade nog varit emot det.

F: *Ja, tanken slog mig mest eftersom det var den enda av faktorerna som togs upp i litteraturen som jag inte kunde hitta i Cycle Policy och det var så frågan väcktes. Samtidigt tänkte jag att det, precis som du säger, handlar om att uppleva årstiderna. Att det är en del av att cykla.*

S: Vi vet ju också att köpenhamnsborna även cyklar på vintern, två tredjedelar av dem fortsätter att cykla. Nu har vi inte de senaste siffrorna på detta och vi har haft några hårda vintrar och hur det kan ha påverkat vet vi inte än. Det ska vi titta på.

F: *Sedan undrar jag hur stor inverkan brukarnas/cyklisternas åsikter har i de beslut som ni tar?*

S: En viktig del med Cykelrevision är att det där framgår vad cyklisterna i Köpenhamn anser om Köpenhamn som cykelstad bland annat. Tittar man till exempel på cykelparkering så får vi bara tre av tio poäng där och det bekräftar att det är något som är bristfälligt. Här är vi eniga med cyklisterna att vi ska göra något vid cykelparkeringarna. Det har vi också försökt, men det är en lång bit kvar. Där är Malmö mycket bättre än vad vi är. Även vissa tyska och holländska städer. Vi har inte gjort så mycket av det än, men cyklisterna är ju uppenbarligen missnöjda. Det är alltså så vi använder detta dokument. Vi tittar även på tryggheten som har blivit sämre, om man tittar på de senaste siffrorna. Nu är det fem av tio poäng och det har varit högre, så det går på fel håll. Nu arbetar de med den nya *Bicycle Account* och jag tror att det går bättre med tryggheten igen, men jag vet inte de exakta siffrorna. Det är inte heller något som är officiellt. Om man tittar på siffrorna på allvarligt skadade så har de minskat och nu kan man inte se det här, det är uttryckt på ett annat sätt nämligen hur många kilometer man måste cykla innan man råkar ut för en olycka och det är något som är lätt att räkna ut. Men risken har i alla fall minskat, så allt har blivit bättre, men ändå så känner sig cyklisterna mer och mer otrygga. Det är långt ifrån 51 % upp till 80 % som är målet, det är en riktigt lång väg dit. Från 60 % till 80 % hade varit lite lättare men nu går det ju på andra hållet och då frågar man sig varför? Vi vet det inte. Men om det nu är mycket fokus på till exempel lastbilsolyckor, nu är det en till cyklist som omkommit i en lastbilsolycka, så känner sig kanske människor mer otrygga. Även om de inte borde känna sig otrygga, så gör de det och det får vi respektera. Sen kan de också känna sig otrygga på grund av att det är så många andra cyklister, att cykelbanorna är för smala på vissa ställen och att man på grund av det känner sig pressad och otrygg. Därför har vi nu börjat bredda cykelbanor på de platser där vi har trängsel problem. Vi ska försöka ta reda på vad exakt det är som gör att människor känner sig otrygga, jag har en kollega som ska arbeta med detta. Vi vill gärna veta mer om det och kommer att göra fokusgrupper. När vi gjorde den första Cykelrevision 1995, den finns inte med här i siffror men då gjorde vi den första, så hyrde vi in en kommunikationsfirma för att hjälpa oss eftersom vi själva inte hade kunnat reda ut den slags undersökning. De gjorde även fokusgrupper med cyklisterna för att ta reda på vad cyklisterna ansåg var viktigt. Detta har sedan präglat det och på detta vis har ju cyklisterna haft en påverkan på det som vi sedan frågar om. Vi har ju ett helt program, en lång lista med frågor som vi ställer i telefonintervjuer.

F: *Men har brukarna fortfarande en påverkan i planeringen?*

S: Ja, de får oss ju att tänka på vissa saker. Vi hade tidigare en fråga som handlade om ifall brukarna var nöjda med de cykelbanor som fanns, det har vi sedan delat upp i hur många kilometer vi har, både i längd och bredd. Vi la märke till att trots att vi gjorde fler cykelbanor så kände sig brukarna mer och mer missnöjda och detta tror vi grundade sig i att de kände sig mer otrygga på vissa av cykelbanorna. Det resulterade i att vi delat upp frågan i en fråga som handlar om cykelbanans bredd och en annan som handlar om hur många kilometer cykelbanor vi har. Förr var det alltså en och samma fråga. Man kan tänka sig att då vi byggde fler cykelbanor så skulle människor bli mer och mer nöjda, men det blev de inte. De var inte nöjda då det fanns vissa ställen då cykelbanorna var för smala. Det påverkar inte direkt vad vi gör

men vi fokuserar mer på trängsel problem på cykelvägar idag än vad vi gjort tidigare. Nu cyklar vi också själva vilket gör att vi själv upptäcker de problem som finns. Det är alltså en blandning av vad vi får veta och vad vi själv upplever.

F: Sen har jag en fråga som kanske är svår att svara på. Men hur har Cycle Policy påverkat slutresultatet, alltså antalet cyklister?

S: Det vet jag inte. Jag tror inte att det går att säga om just det dokumentet har betytt något i sig själv. Men den har ju gett oss ett fokus, framförallt internt. Både Cycle Policy och Cykelrevision har betytt väldigt mycket internt i förvaltningen och det hade vi inte väntat oss.

F: Så den var från början mer riktad till politiker och offentligheten för att visa vad ni planerar...

S: Ja, precis. Jag tror inte att man kan säga att detta dokument har påverkat på ett eller ett annat sätt.

F: Jag undrar eftersom jag läst artiklar där man försökt att undersöka vilket påverkan en sådan policy har på mängden cyklister. Det fanns undersökningar som gjordes då man jämförde holländska städer sinsemellan där vissa hade ett liknande policydokument som ert och andra inte, för att ta reda på om skillnaderna i cyklingen i dessa städer kunde kopplas samman med ett sådant dokument. Men det de kom fram till var väl i princip att man kunde se en koppling mellan en större ökning i antalet cyklister i de städer där man hade policydokumentet, men att det inte gick att bevisa att det var på grund av just detta. Det handlar till stor del om synergieffekter påpekade de. Men jag fick uppfattningen om att det i alla fall var positivt att ha ett sådant policydokument.

S: Ja det tror jag också att det är. Men jag tror att om du skulle gå ut och fråga de boende i Köpenhamns så är det kanske en promille som känner till att den finns. Jag tror inte att människor vet att vi har en cykelpolitik. Som vanlig cyklist bryr man inte heller sig om det, man cyklar ju bara.

F: Ja då är man väl mer intresserad av här och nu, var kan jag ta mig fram.

S: Människor har nog inte vetat att Köpenhamn var något speciellt. Det är först nu tror jag som det gått upp för många av Köpenhamns invånare att Köpenhamn är en speciell cykelstad. Det var ju borgmästaren Bondam som framträtt i Europa och sagt att Köpenhamn ska vara världens bästa cykelstad år 2015. Det är något som aldrig hänt förut och därför har det blivit ett stort fokus på Köpenhamns cykeltraditioner och cykelkultur. Så ska man försöka få människor att vara en del av den, men egentligen så använder människor här bara cykeln som ett sätt att ta sig till och från arbetet. Så det finns kanske något här som inte riktigt hänger ihop. Nu är vi medvetna om detta men vad gör vi av det? Vissa kanske tycker att det är spännande och gör Köpenhamn till en speciell stad, men för de flesta så är det ju strunt samma. De cyklar där de alltid har gjort, det är det smidigaste helt enkelt. Vad ska dem med det andra? Vi skapar staden för de som bor här i Köpenhamn, inte för turisterna eller för att skapa en "image" för resten av världen. Men när det kommer en sådan politiker så gör det att vi får lite medvind och pengar till att göra det vi vill, vilket är jättebra för oss som arbetar med det.

F: Ja, det var de frågor jag hade. Tack.