

Thesis 235

# Cykling i New York City

En studie av stadens cykelsatsning mellan 2006-2011

Per Solér

Trafik och väg  
Institutionen för Teknik och samhälle  
Lunds Tekniska Högskola, Lunds universitet

## Cykling i New York City

En studie av stadens cykelsatsning mellan 2006-2011.

Per Solér

Thesis / Lunds Tekniska Högskola,  
Institutionen för Teknik och samhälle,  
Trafik och väg, 235

ISSN 1653-1922

Per Solér

## Cykling i New York City – en studie av stadens cykelsatsning mellan 2006-2011.

2012

### *Ämnesord:*

Cykling, New York City, cykeltrafik, trafikplanering, makt, rationalitet

### *Referat:*

Den här uppsatsen är en kvalitativ studie av satsningen på cykelinfrastruktur i New York City mellan åren 2006-2011. Målet har varit att studera faktorerna bakom beslutet att prioritera utvecklingen av ett cykelnätverk i New York City tillsammans med en genomgång av det fysiska resultatet. Genom intervjuer med tidigare och nuvarande anställda vid New York City Department of Transportation ges en överblick av processen från innan beslut till genomförd implementering. Studien sätter det rationella och de tekniska aspekterna av cykling som ett transportmedel i ett politiskt perspektiv utifrån Flyvbjergs teori om maktens relation till rationalitet tillsammans med en förståelse för Fansteins teori om nyckelpersoners påverkan på en urban utveckling. Utvecklingen i New York City har betytt en ökning i antalet cyklande men den framgång som kommuniceras är starkt kopplad till hur de styrande valt att definiera den verklighet som de önskar.

### *English title:*

Cycling in New York City – a study of the city's investment in bicycle infrastructure 2006-2011.

### *Citeringsanvisning:*

Solér, Per, Cykling i New York City – en studie av stadens cykelsatsning mellan 2006-2011. Lund, Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafik och väg 2012. Thesis. 235

Trafik och väg  
Institutionen för Teknik och samhälle  
Lunds Tekniska Högskola, LTH  
Lunds Universitet  
Box 118, 221 00 LUND

Traffic and Roads  
Department of Technology and Society  
Faculty of Engineering, LTH  
Lund University  
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden

## Förord

Mitt intresse för satsningen på cykling i New York City väcktes när jag var volontär på en cykelkonferens i Köpenhamn i juni 2010. Jag tänkte att om alpha-staden New York City kan börja cykla skulle detta inspirera planerare och invånare i andra städer till att följa deras exempel. Därför spenderade jag tre månader i New York City våren 2011 med Fort Greene och Clinton Hill i Brooklyn som bas för att lära känna staden och för att cykla gata upp och gata ner.

Det finns massor med kunskap om vad det är som får människor att börja cykla, om vilka rationella och förnuftiga skäl det finns för att byta bilen mot cykeln, och om hur vi ska utforma gatorna för att det ska vara säkert att cykla. Det jag saknade var: vad är det som gör att en stad väljer att satsa på cykling?

Den här studien ska inte ses som ett fullödigt svar på den frågan utan mer som ett skrapande på ytan till något väldigt mycket större. I mitt skrapande har jag ganska många personer att tacka.

My, Tony, Ola och Erik för att ni lät mig guida er på cykel och för att ni gjorde mig till den fattigaste svensken i NYC. Hélène och familjen Esaiasson för besöken i Montréal. Johanna för snyltandet på familjen Allison i Connecticut. Anna för att du tjatade tillbaka mig till institutionen, fixade en kontorsplats till mig och massor av fika. Joram, David och Johan för rumssällskap. Övriga kollegor på avdelningen för att jag fått jobba med er och lära känna er. Min familj för att jag fått snylta på er alltför länge. Och Moa: high five! Jeg elsker deg.

Tack också till handledare och kollega Till samt examinator och kollega Åse för ert tålamod och all hjälp.

Bilderna i rapporten är tagna av författaren om inget annat anges.

## **Abstract**

This thesis is a qualitative study of the investment in bicycle infrastructure in New York City 2006-2011. The aim has been to study the factors behind the decisions to prioritize the development of a bicycle network in New York City combined with an analysis of the physical outcome. Through interviews with former and current staff of the New York City Department of Transportation it gives an overview of the process from before decision to “in the ground”. The thesis sets the rationality and technical aspects of cycling as a mode of transportation in the perspective of Flyvbjerg’s theory of the relationship of political power and rationality together with an understanding of Fanstein’s theory of the influence of key person in an urban development. The development in New York City has meant an increase in the amount of cyclists but the success that is communicated is strongly linked to how the decision-makers have chosen to define the reality they want.

## Innehåll

Förord .....	3
Abstract.....	4
1. Inledning.....	7
1.1. New York City – ”...the bicycling capital of the United States.” .....	7
1.2. Syfte.....	8
1.3. Begreppsdefinitioner.....	8
1.4. Metod.....	8
2. Bakgrund .....	11
2.1. NYC:s organisation .....	12
2.3. Klassificering och trafiktekniska aspekter för olika typer av cykeltrafikanläggningar .....	18
Cykelbana – ”Class I” .....	19
Cykelfält – ”Class II” .....	19
Cykelrutt – ”Class III” .....	19
Gröna stråk .....	20
2.4. Cykling i NYC – en tillbakablick.....	20
Första cykelbanan redan 1894 .....	20
Strejk i tunnelbanan 1980 ökar cyklingen.....	21
Cykelförbud i Midtown enade cyklister .....	22
Krav på rekreativsmöjligheter skapar gröna stråk.....	22
Bicycle Network Development – ett program för ökad cykling i NYC.....	22
Satsningen blir offentlig .....	24
2.5. Cykling i NYC från 2006 .....	25
Snabba lösningar .....	25
Nya cykelanläggningar .....	26
2.6. Prioriteringar och utmaningar.....	28
Dålig regelefterlevnad .....	29
Många störningar för cyklister och bristande poliskontroll.....	30
3. Analys.....	34
3.1. Den politiska processen.....	35
Dödsfall ger krav på säkerhetsstudie .....	35
Ett grönare och större NYC uppmuntrar cykling .....	38
3.2. Planeringsprocessen.....	41

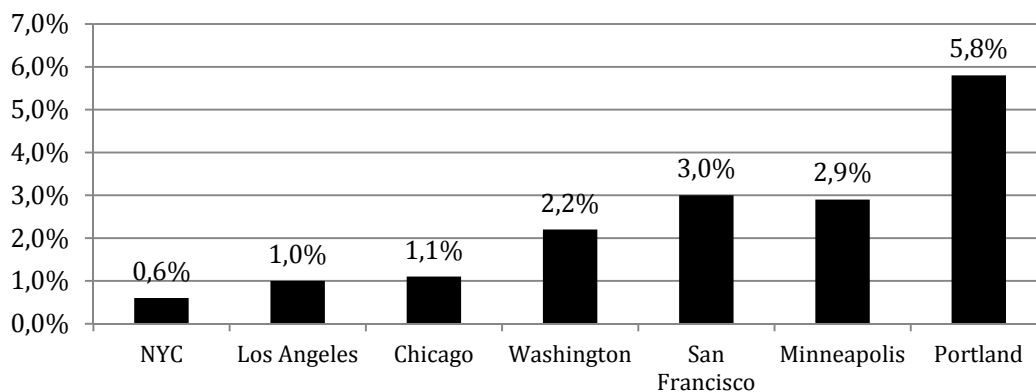
Betydelsen av en stark ledare .....	41
Fler anställda, omprioriteringar och kort planeringsprocess .....	42
3.3. Implementeringsprocessen .....	43
Snabba implementeringar skapar protester.....	43
Bristande mätmetod och rationalisering .....	45
PR-arbete, prioriteringar och politiskt stöd .....	47
4. Slutsatser.....	50
5. Källor .....	52
5.1. Figurer .....	52
5.2. Text.....	53
6. Bilagor .....	60
6.1. Intervjufrågor.....	60
6.2. NYC:s organisationsplan.....	62

## 1. Inledning

### 1.1. New York City – "...the bicycling capital of the United States."

År 2009 utropade chefen för NYC Department of Transportation, Janette Sadik-Khan, att "... we can now state firmly that New York City is the bicycling capital of the United States" (NYC, 2009). Ett uttalande som räknat i antalet cyklister kan sägas stämma men som i en jämförelse med andel cykelpendlare, vilket är ett mer rättvisande mått för jämförelser än absoluta siffror, för NYC och andra amerikanska städer för år 2009 inte håller, se figur 1.

### Andel cykelpendlare 2009



Figur 1 Andel cyklande av arbetspendlare i några av USA:s städer. Källa: American League of Bicyclists, 2011

Enligt statistiken i figuren, hämtad från den årliga "American Community Survey" som genomförs av statliga U.S. Census Bureau, hade NYC år 2009 en cykelandel på lite drygt en tiondel av siffran för USA:s främsta cykelstad Portland, Oregon; 0,6 procent mot 5,8 procent. Samma källa ger att cykelpendlingen i NYC ökade med 64 procent mellan 2000-2010. För samma tidsperiod år visar "NYC Commuter Cycling Indicator" en ökning på cyklandet, ej begränsat till cykelpendlingen, med mer än 260 procent (NYC Department of Transportation, 2011). Även om måtten inte redovisar samma sak är det för stora skillnad mellan dem för att båda ska vara riktiga. En skillnad som har fått forskare och meningsmotståndare att anklaga Department of Transportation för att överdriva och manipulera sina resultat.

Janette Sadik-Khans uttalande, anklagelser om manipulation, och, ska det visa sig, ett tveksamt beslutsunderlag för satsningen som presenterades 2006 är en sida av cykelutvecklingen i NYC. För att analysera hur satsningen kom till och hur den blivit verklighet krävs först en överblick av staden NYC, dess organisation, transportsystem och cyklingens ställning i NYC i ett historiskt perspektiv.



## **1.2. Syfte**

Syftet med det här arbetet är att få kunskap om vilka faktorer inom New York City som har varit betydelsefulla för stadens satsning på cykeltrafik sedan 2006, samt att studera vad satsningen har betytt för byggandet av cykelvägar och för cykeln som färdmedelsalternativ i staden.

Detta syfte resulterar i följande frågeställningar:

1. Hur har förutsättningarna för cykeltrafiken i New York City sett ut i ett historiskt perspektiv och hur ser de ut idag?
2. Vilka har varit de viktigaste faktorerna för satsningen på cykeltrafik i NYC mellan åren 2006-2011?

## **1.3. Begreppsdefinitioner**

Med cykeltrafikinfrastruktur menas olika funktioner eller element i den fysiska miljön som ökar tillgängligheten, säkerheten och framkomligheten för cyklister. Det kan röra sig om cykelvägar, speciellt avsedda trafiksignaler, cykelställ med mera.

Med cykelväg avses en anläggning för cykeltrafik. För genomgång av New York City:s olika typer av cykelvägar och de termer som används se kapitel 2.1. I den här studien används också ordet nätverk för att beskriva cykelvägar som sammanhängande struktur. New York City förkortas i texten härnäst ”NYC”. Med ”NYC” menas ibland staden och ibland stadens organisation. Vilken betydelse det har framgår i fall till fall av sammanhanget.

För redovisningen av längden på cykelvägar används termen körfältskilometer. Med körfältskilometer menas den totala längd på körfälten som finns på en kilometer väg. Om cykelväg finns i båda riktningarna på en dubbelriktad väg innebär en kilometer väg två körfältskilometer med cykelväg.

Med aktörer menas personer eller organisationer som varit delaktiga i utvecklingen alternativt har fackkunskap om utvecklingen.

## **1.4. Metod**

Målet med min studie är inte att dra generella slutsatser utan att ge en djupare förståelse om cykelutvecklingen i NYC fram till och med år 2011. För att svara på problemställningarna är därför intervjuer att föredra framför en enkätstudie (Rugg och Petre, 2006). Via intervjuer kan nämligen en djupare analys av källmaterialet göras (Kvale och Brinkmann, 2009). Från intervjuer kan till exempel antalet gånger något nämns och i vilket sammanhang det nämns av de olika intervjupersonerna jämföras.

Beroende på intervjuernas upplägg kan kunskap fås från vad som nämns och vad som inte nämns (Rugg och Petre, 2006).

Jag har genomfört fem intervjuer. En av dem genomfördes för bakgrundsorientering på plats i New Brunswick, New Jersey, den 19:e maj 2011 med professor John Pucher, Rutgers University. Pucher är en de mest publicerade forskarna inom cykeltrafikplanering i USA och har skrivit flera rapporter kring cykeltrafikplaneringen specifikt i New York City. Övriga intervjupersoner har intervjuats i en semi-strukturerad intervjuform per telefon och beskrivs anonymt. För intervjufrågor se bilaga 1.

#### **Person A, intervjutillfälle 2011-11-02**

Chef för strategisk kommunikation på Department of Transportation från och med maj 2007 och ca 3,5 år framåt. Ansvarig för all icke-pressrelaterad kommunikation; det vill säga kommunikationen riktad direkt till medborgarna så som sociala medier, kampanjer, publika arrangemang med mera. Jobbar idag inte kvar på Department of Transportation.

#### **Person B, intervjutillfälle 2011-11-04**

Projektledare på Department of Transportation september 2006 – september 2008. Ansvarig för genomförande av olika cykeltrafikprojekt från början till slut: ruttplanering, medborgardialog, designutformning med mera. Jobbar idag inte kvar på Department of Transportation.

#### **Person C, intervjutillfälle 2011-11-14**

Chef för NYC:s cykeltrafikplanering inom Department of Transportation sedan hösten 2006. Övergripande ansvar för alla cykeltrafikprojekt. Oklart angående starttid på Department of Transportation. Jobbade vid intervjutillfället fortfarande kvar på Department of Transportation.

#### **Person D, intervjutillfälle 2011-11-14**

Vice chef för Department of Transportation sedan februari 2006 till september 2010. Tog bland annat initiativ till att starta en avdelning för strategisk planering inom Department of Transportation och var huvudansvarig för transportrelaterade åtgärder inom NYC hållbarhetsplan PlaNYC. Jobbar inte kvar på Department of Transportation.

Intervjuerna genomfördes semi-strukturerat med förbestämda frågor. Alla intervjuer har transkriberats och sammanfattats innan analysen påbörjades.

Förutom intervjuer har jag dels gjort en inventering av viktiga dokument rörande cykling utgivna av NYC:s olika organ, dels bott i NYC i 3 månader och då cyklat runt i nätverkets olika typer av anläggningar. Mina fältobservationer har varit allt annat än systematiska. En av mina fältobservationer gjorde jag tillsammans med en forskare och

tidigare anställd vid Department of Transportation som visade mig nätverkets skiftningar i kvalitet, konnektivitet och utformning.

Allt material har sedan analyserats för att identifiera viktiga faktorer i processen utifrån studerade teorier.

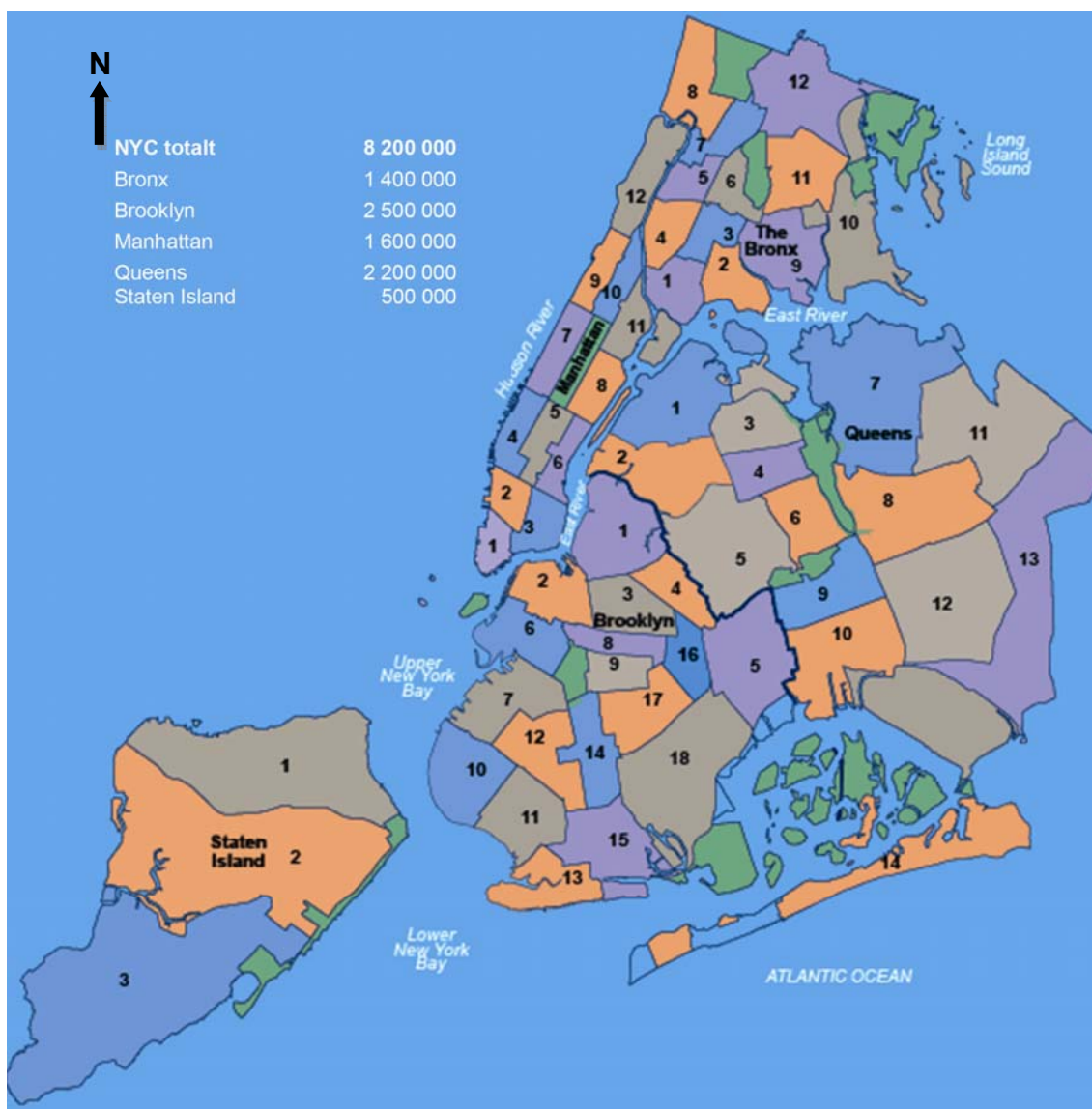
## 2. Bakgrund

NYC ligger i staten New York på USA:s östkust, se figur 2. NYC är landets största stad och centrum i landets största och världens fjärde mest tätbefolkade urbana område, New York Metropolitan Area, med 20,3 miljoner invånare (FN, 2012). New York Metropolitan Area inkluderar de urbana områdena runt NYC i de anslutande delstaterna New Jersey och Connecticut.



Figur 2 Karta över USA med NYC inringat. Källa: CIA, 2012

Staden NYC är indelad i fem större förvaltningsområden, så kallade "boroughs". För indelning och områdenas invånarantal se figur 3.



Figur 3 Karta över NYC med förvaltningsområden och invånarantal.  
Källor: NYC, 2012:1 och U.S. Census Bureau, 2012.

## 2.1. NYC:s organisation

För att i analysen kunna identifiera de viktigaste faktorerna i den studerade beslutsprocessen beskrivs här strukturen och organisationen som styr NYC. Organisationsformen i sig tillskrivs inte, vilket visas i analysen, en större betydelse för utvecklingen.

NYC har vad som i USA kallas för ett ”strong mayor-council”-styre. Precis som termen antyder finns det bland amerikanska städer även en organisationsform som kallas ”weak mayor-council”-styre. Skillnaden mellan formerna är att i ett ”strong mayor-council”-styre har borgmästaren betydande makt över större beslut och stadens budget. I vissa

fall har även borgmästaren, likt i NYC, vetorätt över lagstiftande beslut som tas av rådhuset (Ward, 2006).

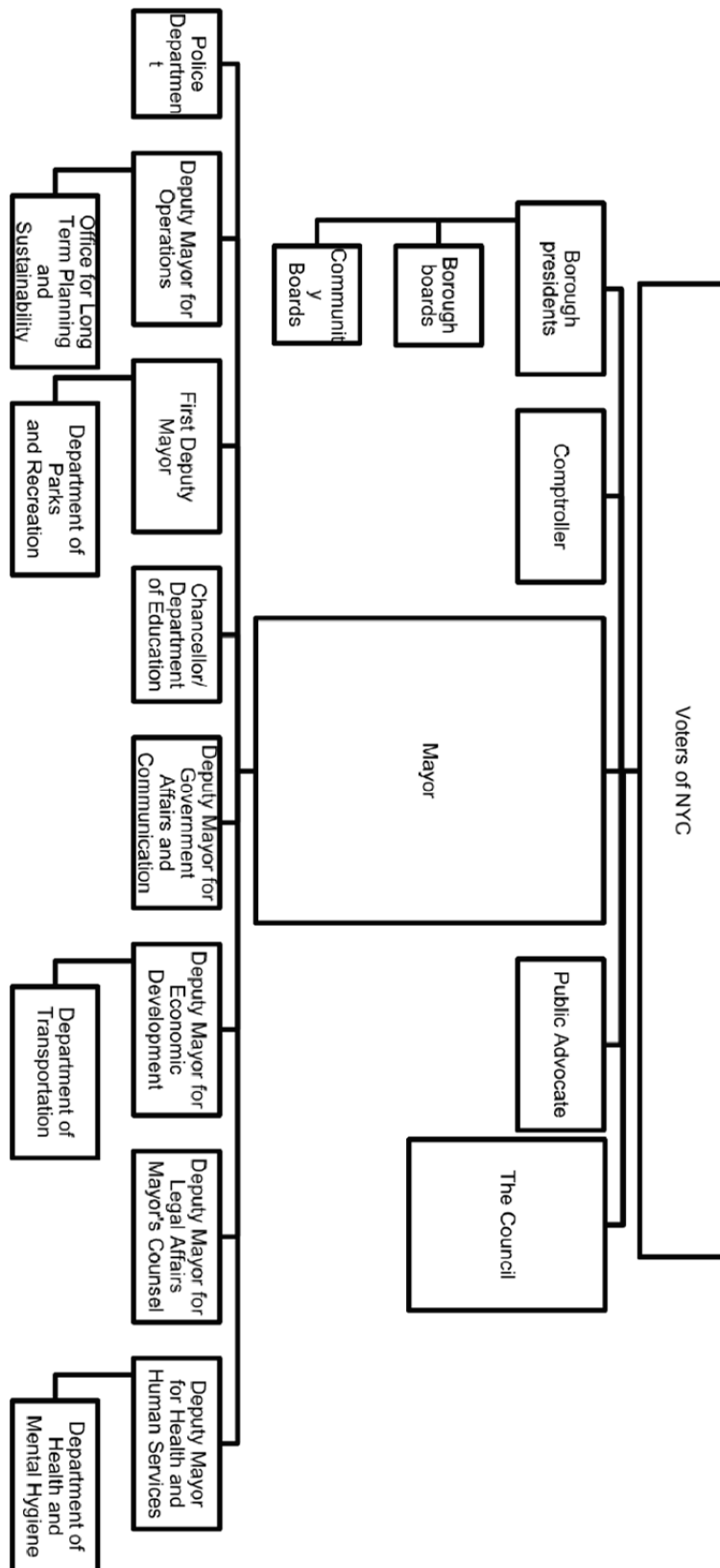
Borgmästaren i NYC utser sju vice borgmästare varav en till förste vice borgmästare. Varje vice borgmästare är direkt underställda borgmästaren. Varje vice borgmästare ansvarar i sin tur för en rad olika departement, styrelser, kommissioner och stadsägda företag. I den här studien har fokuset legat på aktiviteter inom Department of Transportation:s verksamhetsområde. Department of Transportation är underställt vice borgmästaren för ekonomisk utveckling ("Deputy Mayor for Economic Development")(NYC, 2012:1). För ett förenklat organisationsschema över NYC:s organisation se figur 4 (för förlaga se bilaga 2).

Vid sidan av de vice borgmästarna finns även andra organisationsposter som är helt eller delvis direkt underställda borgmästaren. NYC Police Department är ett exempel på ett departement som delvis är direkt underställt borgmästaren och delvis underställt vice borgmästaren för operativ verksamhet (NYC, 2012:1).

Förutom borgmästaren finns två andra funktioner som har ett stadsövergripande ansvar (Citizens Committee for NYC, 2012). En av dem är "Comptroller" som är en medborgarvald position som ansvarar för den ekonomiska kontrollen samt hanteringen av stadens ekonomi i samarbete med borgmästaren. Den andra positionen är "Public Advocate" som även den är en medborgarvald position. "Public Advocate" har en ombudsroll för medborgarna i förhållande till borgmästaren (Citizens Committee for NYC, 2012).

Den lagstiftande delen av NYC:s styre är "City Council". "City Council" består av 51 "council members" framröstade av medborgarna från 51 distrikt (distrikten kan ses i figur 3), som bland annat godkänner budgeten och har en viktig roll i frågor om markanvändning (Citizens Committee for NYC, 2012).

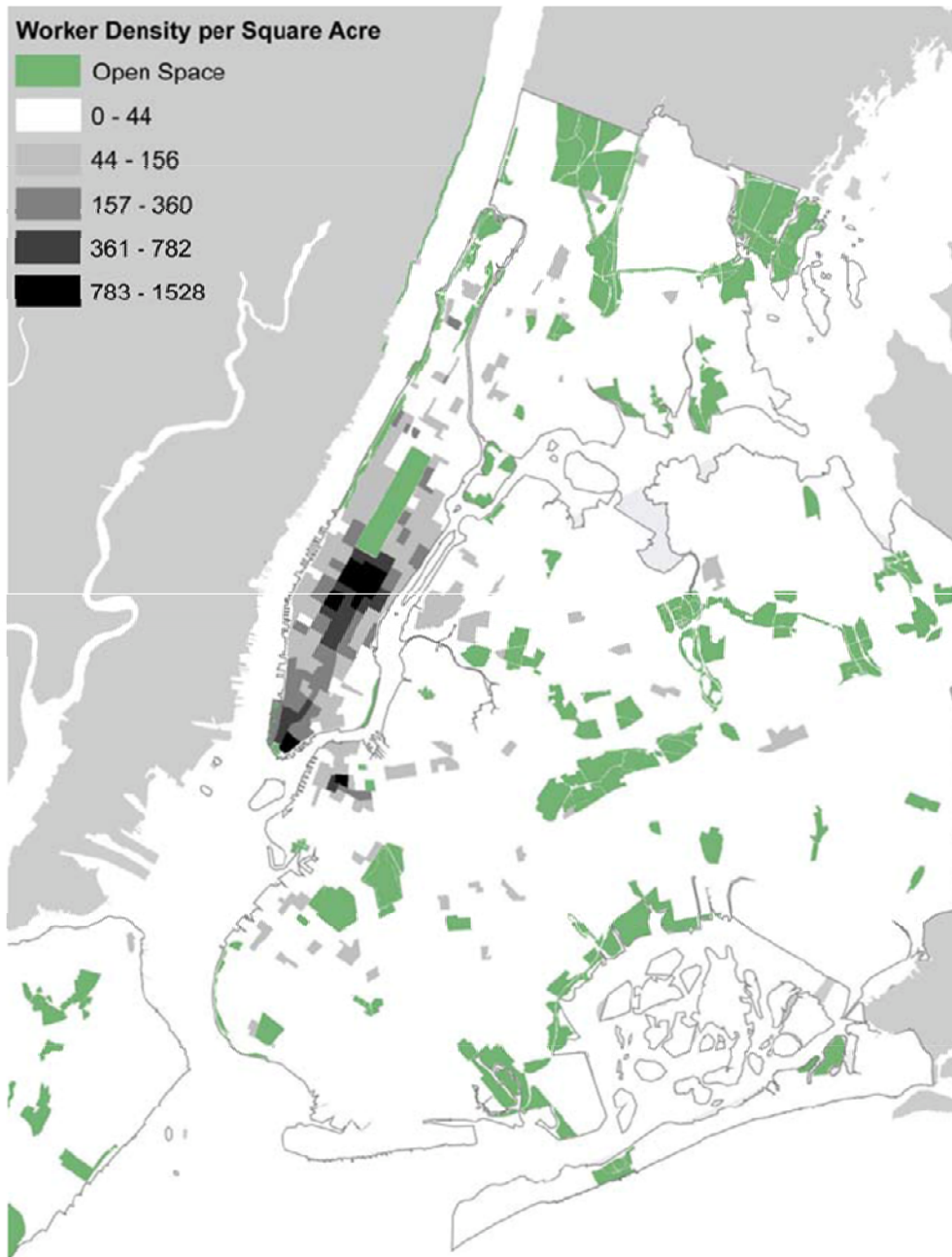
Varje "borough" har även en "Borough President", som mest är en ceremoniell position, en "Borough Board" samt en "Community Board" för varje distrikt. Medlemmarna i respektive "Borough Board" är de "council members" som representerar respektive "borough" i "City Council". Medlemmarna i respektive "Community Board" utses dels av "Borough President" och dels av medlemmarna i "Borough Board" (Citizens Committee for NYC, 2012).



Figur 4 Av författaren omarbetat och förenklat organisationsschema för förvaltningen av NYC. Aktörer som nämns i rapporten i mörkare nyans. För förlaga se bilaga 2.

## 2.2. Resandet och trafiksystemet i NYC

Den största målpunkten för resandet i New York Metropolitan Area är Manhattan. Det är beräknat att drygt 2 miljoner människor arbetar på Manhattan (Moss m.fl., 2012) som har det högsta antalet anställda per ytenhet i NYC, se figur 5.



Figur 5 Densitet i antalet arbeten i NYC.

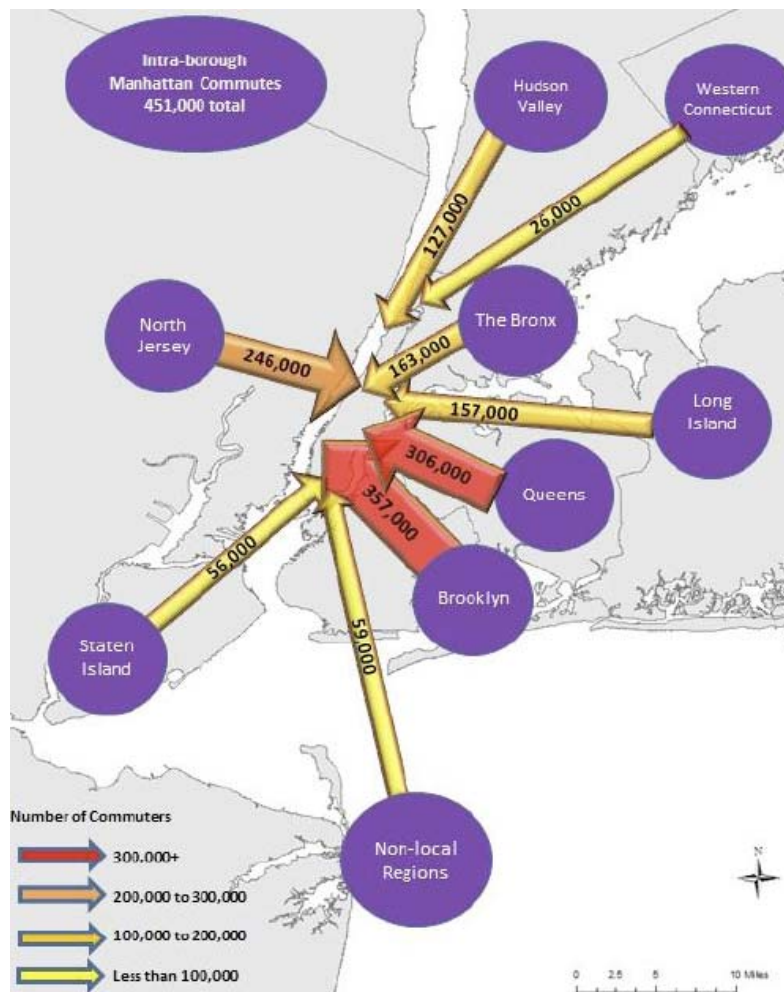
Källa: NYC Department of City Planning, 2009

Även om jobbmöjligheterna har ökat i NYC:s övriga fyra "boroughs" är Manhattan fortfarande överlägset centrum för arbetspendlingen. Nästan 1,5 miljoner av dem som arbetar på Manhattan bor utanför Manhattan, se karta i figur 5. Löneutvecklingen inom jobbsektorn på Manhattan har gjort att arbetspendlare till Manhattan, särskilt höginkomsttagare, de senaste åren har präglat områdena runt Manhattan som har god



tillgänglighet till kollektivtrafik; främst Brooklyn samt Jersey City och Hoboken (de två sistnämnda är en del av "North Jersey" i figur 6) (Moss m.fl., 2012).

Tillgängligheten till kollektivtrafik i NYC är starkt beroende av boend område och inkomst. Nästan 65 procent av de NYC-bor som arbetspendlar mer än en timme enkelresa varje dag är låginkomsttagare. Områden med låg tillgänglighet till kollektivtrafik innebär väsentligt lägre boendekostnader (Wessler, 2010).

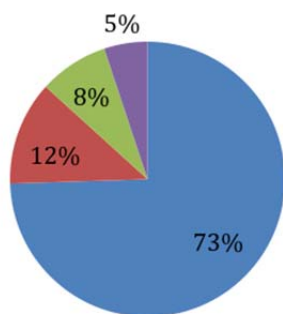


Figur 6 Flöden av arbetspendlare in till Manhattan.  
Källa: Moss m.fl., 2012

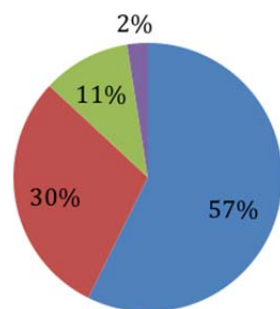
Av pendlarna till och inom Manhattan åker nästan 75 procent kollektivt till sitt arbete. Motsvarande siffra för pendlarna inom NYC är på knappt 60 procent, se figur 7. Dominerande kollektivtrafikslag är tunnelbanan (Moss m.fl., 2012).

Siffrorna är visserligen uppskattningar av resandet för två olika tidpunkter. Datan för *Till och inom Manhattan* är från 2005-2009 (Moss m.fl., 2012) medan den för *Inom NYC* är från 2006-2010 (U.S. Census Bureau, 2012:1). Datan kan ändå användas för att peka på de största skillnaderna i färdmedelsfördelningen mellan arbetstagare på Manhattan jämfört med hela NYC. Felmarginalen för de båda mätningarna ligger på 2-3 procentenheter. Den största skillnaden är att pendlare med målpunkt Manhattan tar bilen i mindre än hälften så stor utsträckning; 12 procent mot 30 procent. Motsvarande siffra för arbetstagare utanför NYC men inom NYC Metropolitan Area är 80 procent och för övriga USA nästan 90 procent (Moss m.fl., 2012).

**Till och inom Manhattan**



**Inom NYC**

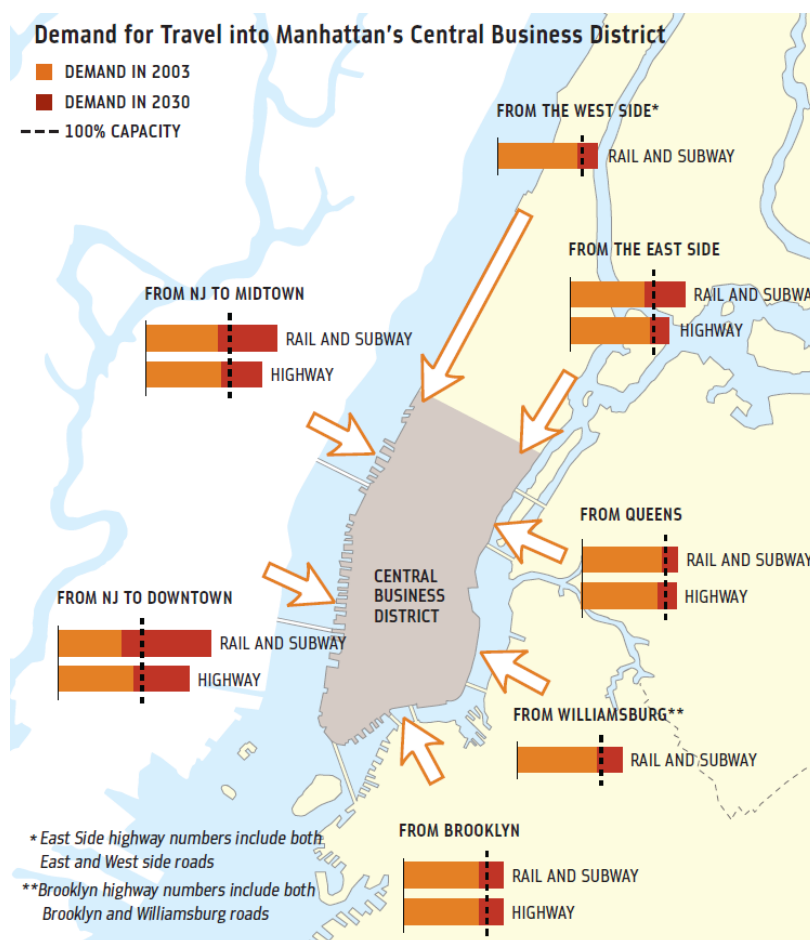


- Kollektivtrafik
- Bil
- Till fots
- Övriga sätt

Figur 7 Färdmedelsfördelning för pendlare till och inom Manhattan respektive inom NYC.  
Källor: Moss m.fl. 2012 respektive U.S. Census Bureau, 2012:1.

I kategorin med lägst andel, *Övriga sätt*, är cykling inkluderat tillsammans med bland annat motorcyklister (Moss m.fl., 2012). Cykelandelen bland arbetspendlare i NYC ökade till 0,8 procent för år 2010 (American League of Bicyclists, 2011). Andelen cyklande är högst för arbetspendlare boende i Brooklyn och Manhattan (NYC

Department of City Planning, 2009).



Figur 8 Uppskattad transportefterfrågan in till Manhattans "Central Business District" för år 2003 och år 2030 i förhållande till kapacitet.  
Källa: NYC. 2007

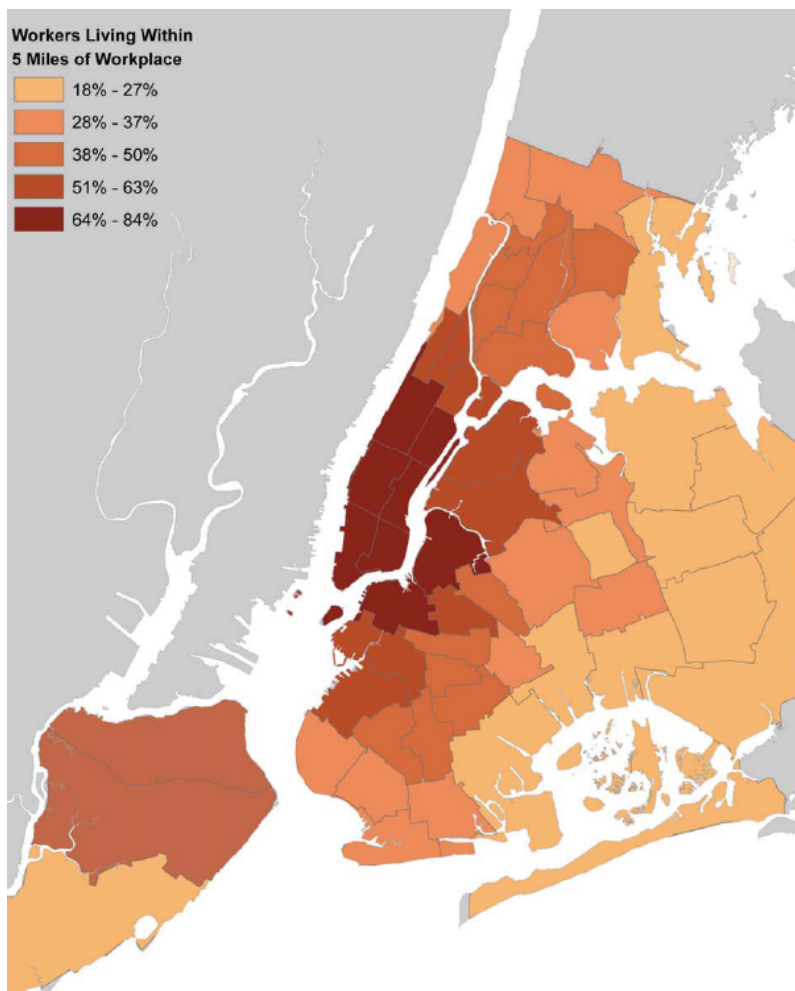
NYC:s trafikinfrastruktur i form av vägar, järnvägar och tunnelbana ligger idag på gränsen av sin kapacitet. Förutsatt att inget görs för kommer infrastrukturen i framtiden vara otillräcklig, se figur 8.

På grund av Mannhattans täthet och eftersom i princip alla pendlare i något skede blir fotburna är antalet fotgängare i de centrala delarna av

Manhattan mycket stort. Lägg där till att mer än 45 miljoner turister beräknas besöka NYC per år (NYC, 2007). Vissa delar av NYC:s trottoarer är därför idag kraftigt överbelastade (NYC Department of Transportation, 2008:1). Kapacitetsproblemen på trottoarer på Manhattan vid rusningstid är dock inget nytt utan existerade redan på 1980-talet (Fanstein, 2001).

Närheten till de centrala delarna av Manhattan har även stor betydelse för avståndet till arbetsplatsen. De flesta personerna med bostad i de mörkare områdena i figur 9 bor inom 5 miles, drygt 8,3 kilometer, från sitt arbete.

NYC är sedan planen för utvecklandet av Manhattan från år 1811 en strikt rutnätsplanerad stad (Ballon, 2011). Planen innebar att Manhattan, förutom den tidigare bebyggda södra delen, är uppbyggt kring 15 avenyer i norr-sydligriktning och 155 gator i öst-västriktning. Övriga delar av NYC har inte samma uppdelning efter väderstreck men är ändå en till största delen rutnätsplanerad stad (Ballon, 2011).



Figur 9 Andel som bor inom 5 miles (8,3 km) till sitt arbete.  
Källa: NYC Department of City Planning, 2009

### 2.3. Klassificering och trafiktekniska aspekter för olika typer av cykeltrafikanläggningar

Inom cykelplaneringen används ofta olika benämningar på väganläggningar för cykeltrafik. Ibland avser de samma typ av anläggning, ibland inte. I den här studien används övergripande ordet cykelvägar för att beskriva anläggningar som reserverar vägyta för cyklisterna. För beskrivning av klassificeringar se nedan och figur 10-11.

### Cykelbana - "Class I"

Med cykelbana avses här en cykelanläggning, enkel- eller dubbelriktad, som är avskild från körande eller parkerade motorfordon med en fysisk separering (som i figuren till höger) eller med en buffertzona (vanligare idag). NYC Department of Transportation benämner en sådan anläggning "Class I" alternativt "Protected Bicycle Path" (NYC Department of Transportation 2012:1). Utav de olika anläggningstyperna upplevs cykelbanor som säkrast av cyklister och har därför möjlighet att locka flest till att cykla (Nilsson, 2003). Cykelbanor separerade från övrig trafik ger bäst framkomlighet men är av säkerhetsskäl inte att rekommendera i korsningar eller i korsningspunkter (Nilsson, 2003). Cykelbanorna i NYC övergår strax innan korsning till blandtrafik.



Class I

Figur 10 Beskrivning av klass I

Källa: NYC Department of Transportation,

### Cykelfält - "Class II"

Cykelfält avser anläggningar som är enkelriktade, markerade med heldragen linje och som saknar fysisk separering mot både parkerade eller körande motorfordon. Cykelfält benämns i NYC som "Bike Lanes" eller som "Class II"-anläggningar (NYC Department of Transportation 2012:1). Avgörande för fördelarna med cykelfält med avseende på säkerhet och framkomlighet är att motorfordonstrafiken har litet behov av parkering eller angöring som korsar cykelfältet (Nilsson, 2003). Cykelfälten i NYC är i de flesta fall byggda längs med parkerade fordon och, vilket beskrivs i kapitel 2.6, innebär många störningar för cyklister. Fördelarna med cykelfält utformade på detta sätt är oklar.



Class II



Class II

Figur 11 Beskrivning av klass II

Källa: NYC Department of Transportation, 1991

Förutom cykelbanor och cykelfält finns även följande anläggningar för cykeltrafik:

### Cykelrutt - "Class III"

Med cykelrutt menas en av Department of Transportation rekommenderad cykelväg som delar utrymme med motortrafiken och är utmärkt med målade markeringar i vägbanan och ibland skyltar längs med vägen. Anläggningstypen benämns som "Shared Lanes" eller "Class III" (NYC Department of Transportation 2012:1). Ingen forskning finns kring eventuella fördelar med cykelrutter med avseende på cyklisters säkerhet och framkomlighet.



Class III

Figur 12 Beskrivning av klass III

Källa: NYC Department of Transportation, 1991

## Gröna stråk

En stor del utav NYC:s cykelanläggningar består av så kallade "greenways" som här kallas gröna stråk. Gröna stråk är sammanhängande anläggningar avsedda för rekreation för fotgängare, cyklister, och på senare tid även för rullskridskoåkare, se exempel figur 12-13. Gemensamt för stråken är att de inte tar nämnvärd plats från motortrafiken, och



Figur 13 "Grönt stråk" - Hudson Park Greenway, Manhattan



Figur 14 Detaljbild Hudson Park Greenway, Manhattan

att de oftast löper längs med vatten eller genom parker. Huvudansvaret för stråkens utveckling och drift har till skillnad mot övriga cykelvägar inte Department of Transportation utan Department of Parks and Recreation. I sammanställningen över cykelvägarnas längd räknas gröna stråk som cykelbanor klass I eller som anläggningar med blandad användning eftersom alla gröna stråk inte har separering mellan fotgängare och cyklister (NYC Department of Transportation 2012:1).

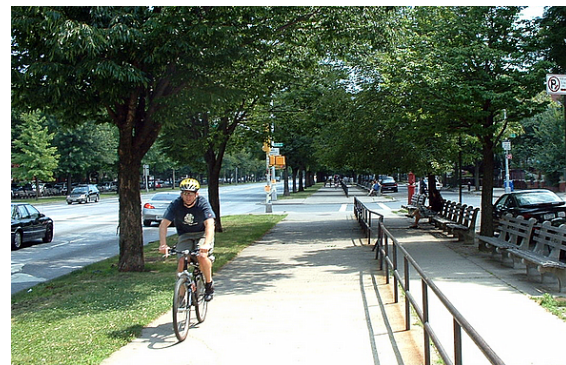
## 2.4. Cykling i NYC - en tillbakablick

### Första cykelbanan redan 1894

I juni 1894 invigdes USA:s första cykelbana när trottoarytan längs med Ocean Parkway i Brooklyn delades för fotgängare och cyklister, figur 15-16. Hastighetsgränsens sattes



Figur 16 Ocean Parkway, Brooklyn 1894.  
Källa: NYC Department of Parks and Recreation, 2012.



Figur 15 Ocean Parkway, Brooklyn 2008.  
Källa: NYC Department of Parks and Recreation, 2012.

till 19 km/h för att förhindra olagliga cykeltävlingar. Cykelbanan är idag en del av det gröna stråket "Brooklyn-Queens Greenway" (NYC Department of Parks and Recreation, 2012).

### **Strejk i tunnelbanan 1980 ökar cyklingen**

När NYC:s tunnelbana stod still på grund av strejk i april 1980 skapade NYC:s Department of Transportation tillfälliga cykelbanor genom att sätta ut tusentals trafikoner längs med flera av Manhattans avenyer. Tiotusentals New York-bor upptäckte under den 11 dagar långa strejken möjligheten att cykla till sitt arbete. Efter strejkens slut fick Department of Transportation därför i uppdrag av borgmästare Ed Koch att göra ett par av cykelbanorna permanenta. Banorna byggdes på Broadway, 5:e avenyn, 6:e avenyn och 7:e avenyn mellan Greenwich Village and Central Park på Manhattan med en sammanlagd längd på drygt 14 km (Stuelke och Wood, 2007).

Cykelbanorna som skapades 1980 var planerade längs med de stråk som föreslogs i "*Bikeway Planning and Policy Guidelines for New York City*", som publicerades av Department of Transportation 1978. Dokumentet föreslog dock bara byggandet av cykelvägar av klass II-typ med en total längd på 38 km (NYC, 1999). Det som byggdes 1980 var mer att likna vid dagens klass I-banor, med en fysisk separering i form av refuger mellan cykelbana och motortrafik, figur 16 (Stuelke och Wood, 2007).

I november 1980 beslutade borgmästare Koch efter massiv kritik från affärsinnehavare, allmänheten och andra inflytelserika politiker att ta bort cykelbanorna. Cykelbanorna skapade en ny källa för konflikter mellan fotgängare och cyklister. Eftersom trängseln på vissa trottoarer inne på Manhattan var stor användes ofta banorna som en breddning av trottoarerna. Särskilt cykelbanan längs med 6:e Avenyn på Manhattan var ett exempel på detta. Här blev cykelbanan, citat (NYC Department of Transportation, 1997, sid. 52): "... en tillflykt för fotgängare och gatuförsäljare". Den största anledningen till att kritiken var så stark från allmänheten var att tre kvinnor under sommaren dödats efter att ha blivit påkörda av cyklister. Banorna blev inte heller speciellt högt använda då många befintliga cyklister såg det som en begränsning att inte kunna få cykla där de ville. Andra cyklister var besvikna då de ansåg att cykelbanorna inte fick en tillräckligt lång försöksperiod och att de byggdes utan förankring i cykelkretsar (Stuelke och Wood, 2007).



Figur 17 Cyklar till vänster. Foto taget mot norr på Avenue of the Americas (6:e avenyn) Manhattan, 1980.

Källa: NY Times, 2010

Strejken och cykelbanorna som kom och försvann 1980 visade ändå i efterhand att det fanns en potential i cyklingen. Siffror från den här tiden är endast uppskattningar, men cykelpendlandet lär ha stigit flera gånger under strejken mot innan. Efter strejken gick cykelpendlandet ner igen men till en högre nivå än innan strejken (Stuelke och Wood, 2007).

### **Cykelförbud i Midtown enade cyklister**

Sommaren 1987 föreslog samme borgmästare Koch ett 90 dagars testförbud på veckodagar mellan kl 10-16 mot cyklister på Park, Madison och 5:e avenyerna mellan 31:e och 59:e gatorna i ett område kallat "Midtown" på Manhattan. Förbudets syfte var att minska olyckorna som orsakades av stadens cykelbud. Förbudet var i kraft i ett par dagar innan det stoppades genom demonstrationer med cykelförespråkare och en överklagan till en lokal domstol (NY Times, 1988). Även om förbudet i sig var negativt för cyklingen i NYC verkade reaktionerna mot förbudet i en positiv riktning. I en skildring av händelserna i samband med och tiden efter protesterna beskrivs hur NYC:s cyklister och intressegrupper enades och började samarbeta på ett sätt som tidigare inte varit aktuellt (Transportation Alternatives, 2012:1).

### **Krav på rekreativsmöjligheter skapar gröna stråk**

År 1987 lyckades en lokal lobbyorganisation med att få politiskt stöd för "the Brooklyn-Queens Greenway" som började byggas året därpå (Transportation Alternatives, 2012:1). "The Brooklyn-Queens Greenway" är idag en 64 km lång fysiskt separerad cykel- och gånggrutt som knyter samman parker och sevärdheter i de båda stadsdelarna med varandra (NYC Department of Parks and Recreation, 2012)

År 1993 offentliggjordes "A Greenway plan for New York City" (NYC, 2012:2) som presenterade stadens vision om att skapa gröna stråk likt "The Brooklyn-Queens Greenway" runt om i stadens stadsdelar som erbjuder invånarna ett, citat; "... behagligt, effektivt, hälsosamt och miljövänligt färdssätt till fots, cykel eller rullskridskor". En del utav stråken i planen existerade redan innan planen. Av de nya stråken i planen blev majoriteten verklighet och existerar idag.

### **Bicycle Network Development – ett program för ökad cykling i NYC**

År 1994 påbörjade NYC:s Department of City Planning och Department of Transportation ett gemensamt projekt kallat "the Bicycle Network Development program" med målet att, citat; "... reducera trängsel i trafiken genom att främja cyklingen i NYC". År 1996 gick även Department of Parks and Recreation med i projektet (NYC Department of Transportation, 1997).

Bicycle Network Development-programmet existerar fortfarande idag och har gett två betydande bidrag till utvecklingen för cyklingen i NYC; en cykelkarta över stadens cykelinfrastruktur och the New York City Bicycle Master Plan som båda presenterades

för första gången 1997. Målen med Bicycle Master Plan var att (NYC Department of Transportation, 1997):

”

- Implementera och underhålla stadens cykelnätverk och gröna stråk
- Förbättra cykeltrafiksäkerheten
- Tillhandahålla cykelparkering och servicefaciliteter
- Förbättra tillgängligheten med cykel till broar och kollektivtrafikanläggningar
- Institutionaliserar cyklingen i myndigheter och privata organisationer.

”

Den mest framträdande delen av planen var förslaget om ett sammanhängande cykelnätverk om ca 1450 körfältskilometer (NYC Department of Transportation, 1997). Förslaget fördelar sig på olika klasser och typer enligt tabell 1.

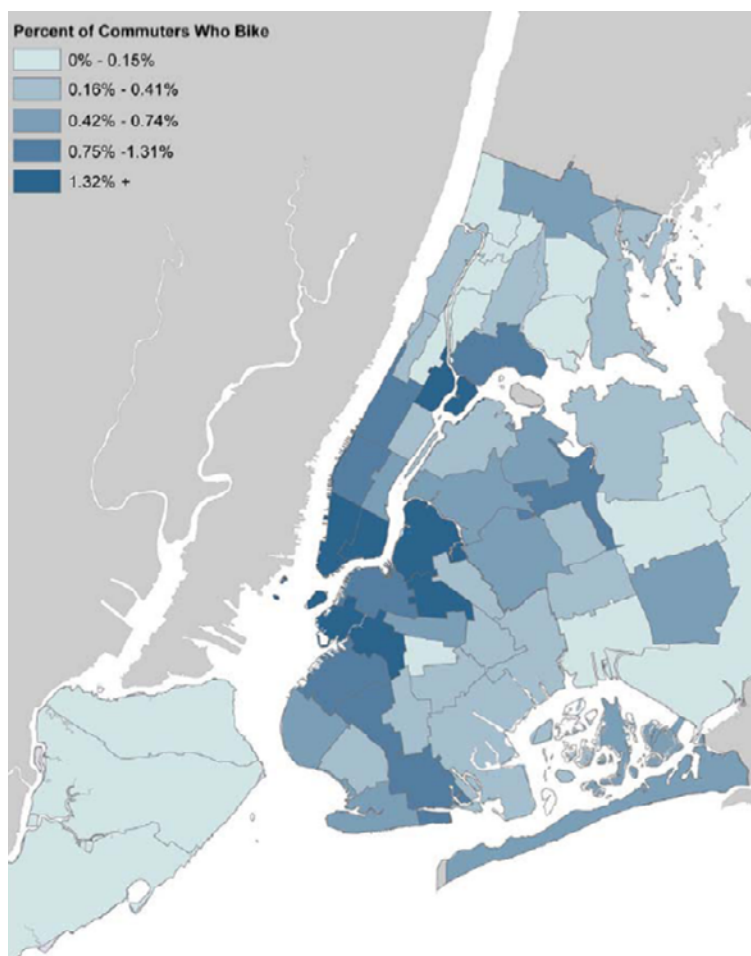
<b>Existerande anläggningar 1997</b>	<b>längd (körfältskm)</b>
Banor med blandad användning (t.ex. gröna stråk)	82
Tillfälliga banor <sup>1</sup> (Central Park och Prospect Park)	19
Klass II	66
Klass III	10
Cykelbanor på broar	12
Delsumma	189
<b>Föreslagna banor</b>	<b>längd (körfältskm)</b>
Klass I och II	180
Klass III	1091
Delsumma	1271
<b>Totalt</b>	<b>1460</b>

Tabell 1 Föreslaget cykelnätverk i Bicycle Masterplan från 1997 Källa: NYC Department of Transportation, 1997.

En stor del utav den totala längden på de banor som föreslogs var av klass III-typ; en typ som i Bicycle Master Plan beskrivs som lämpliga gator med rekommenderade rutter som kräver inga eller mindre investeringar i form av skyltar eller körbanemarkeringar. Typen lämpade sig bäst för mindre gator där en implementering inte innebar något större intrång i gatumiljön (NYC Department of Transportation, 1997).

<sup>1</sup>Med tillfälliga banor menas huvudvägarna som löper i loopform i Central Park (Manhattan) och i Prospect Park, Brooklyn, som 1997 var avstängda för biltrafik på veckoslut och helgdagar under vår, sommar och höst. Idag finns det även cykelbanor av klass II-typ längs med huvudvägarna i respektive park.





Figur 18 Andel av arbetspendlare år 2000 i NYC som cyklade utifrån boendeområde.

Källa: NYC Department of City Planning, 2009

## Åren precis innan satsningen börjar

Cyklern blev i början av 2000-talets första decennium del utav unga människors identitet i NYC och skapade en trend kring cyklingen i de södra delarna av Manhattan och områdena i Queens och i Brooklyn närmast södra Manhattan. Trenden som följde är en delförklaring till den ökade cykelanvändningen i dessa områden (Pucher m.fl., 2010). Det faktum att NYC är en av få städer i USA där det går att leva utan att äga en bil enligt en av intervjupersonerna en viktig förklaring till att många unga

miljömedvetna

människor har flyttat och fortfarande flyttar till NYC. Det bör i sin tur ha betytt ökat stöd för satsningar på cykling (intervju D).

I figur 17 syns att de aktuella områdena redan år 2000 hade högre andel cyklande arbetspendlare än områdena längre från södra Manhattan. Boende i dessa områden är bland dem NYC-bor som generellt har kortast avstånd till arbete (NYC Department of City Planning, 2009).

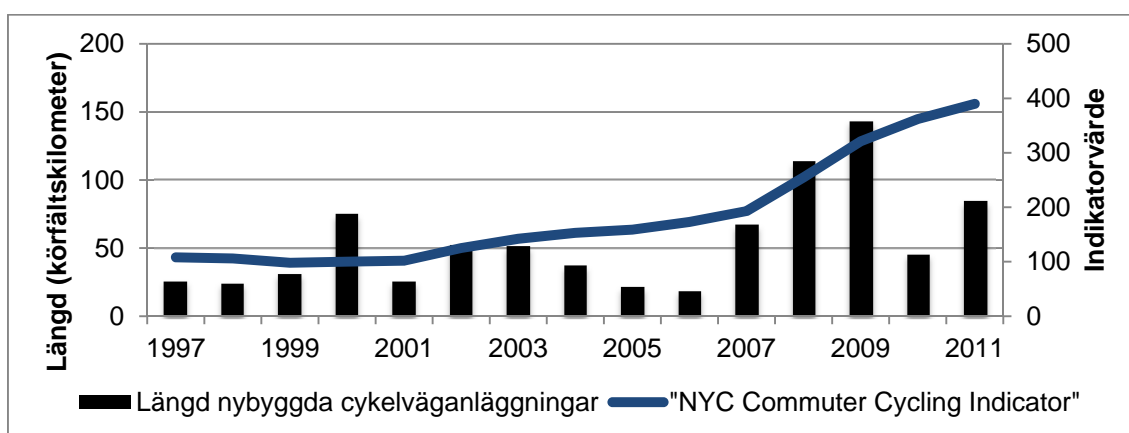
## Satsningen blir offentlig

I september 2006 presenterade NYC målet att inom tre år bygga 320 körfältskilometer cykelväganläggningar (NYC, 2006) vilket ska jämföras med knappt 370 existerande körfältskilometer. En målsättning med en långt snabbare utbyggnadstakt än tidigare (intervju Pucher).

## 2.5. Cykling i NYC från 2006

När målet som presenterades år 2006 uppfylldes år 2009 sattes ett nytt mål om att till år 2030 bygga minst 100 körfältskilometer cykelväganläggningar per år. Huvudmålet är att färdigställa NYC Bicycle Master Plan från år 1997 om nästan 3000 körfältskilometer cykelväganläggningar (NYC, 2009).

NYC har, som kan ses i figur 18, hållit takten i utbyggnaden. Samtidigt tycks cyklandet ha ökat stadigt. Statistiken över cyklandet är i figuren sammanställd i NYC Department of Transportation:s indikatorvärdet "NYC Commuter Cycling Indicator" som är beräknad med data från utvalda mätpunkter och indexerat från år 2000 (NYC Department of Transportation, 2011:1).



Figur 19 Utvecklingen av cykelnätverket och cykelpendlingen i NYC 1997-2011.

Källa: NYC Department of Transportation, 2011, NYC, 2006, och NY SUN, 2006

### Snabba lösningar

Utvecklingen av cykelvägar är bara en del utav en större omdaning av den offentliga miljön i NYC. Sedan Department of Transportation fick en ny chef våren 2007 har förändringarna i gaturummen kännetecknats av snabba och kortsiktigt billiga lösningar (intervju Pucher).

En av de mer anmärkningsvärda förändringarna är skapandet av torgytor vid Times Square inne på centrala Manhattan. Ytan skapades genom avspärningar för biltrafiken på Broadway och förstärktes senare med blomlådor och räcken som avgränsningar mot motortrafik, och genom färgsättning av ytorna efter önskad funktion, se figur 20-21. Liknande förändringar som vid Times Square har skett på ett antal platser över hela NYC (intervju Pucher).



Figur 22 Times Square före avspärrningen, 2008.  
Foto: NYC Department of Transportation, 2012



Figur 20 Times Square efter avspärrningen, 2009.  
Foto: NYC Department of Transportation, 2012

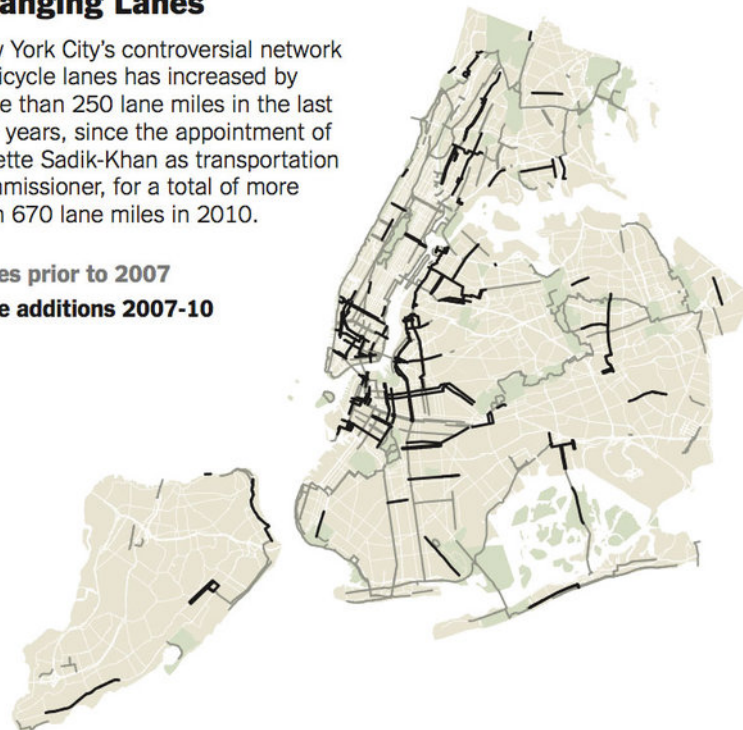
Utlovandet år 2006 av en satsning på cykelvägar hade som avsikt att dubbla längden på nätverket med klass I och II-vägar. Därtill har flera vägar av klass III med skyltar och markeringar skapats (Department of Transportation, 2009). Principerna med snabba och billiga lösningar känns igen i anläggandet av dessa. Det utbyggda nätverket med cykelvägar mellan åren 2007-2010 ses i svart i figur 22.

### Changing Lanes

New York City's controversial network of bicycle lanes has increased by more than 250 lane miles in the last four years, since the appointment of Janette Sadik-Khan as transportation commissioner, for a total of more than 670 lane miles in 2010.

Lanes prior to 2007

Lane additions 2007-10



Figur 21 Karta över byggda cykelvägar före och efter (t.om. år 2010) år 2007.

### Nya cykelanläggningar

Merparten av de nya cykelväganläggningarna har, som ses i figur 22, byggts på södra Manhattan, i norra Brooklyn och i västra Queens.

Av de nya anläggningarna som har byggts från år 2006 till juni 2011 är 64 procent, räknat i längd, cykelfält (NYC Department of Transportation, 2011:1), se figur 23-25.

Utformningen av cykelfälten kan se olika ut. Ibland är cykelfältens linjer målade till vänster i körbanans riktning och till höger om parkerade fordon, figur 23. Ibland är



Figur 25 Cykelfält på 2nd Street, Manhattan.  
Foto: NYC Department of Transportation, 2012



Figur 24 Cumberland Street, Brooklyn.



Figur 23 Cykelfält på Prince Street, Manhattan.  
Foto: NYC Department of Transportation, 2012

fälten målade till höger i vägbana men till vänster om parkerade fordon, figur 24. Ibland går de längs med trottoaren utan några parkerade bilar bredvid sig, figur 25. I ytterligare andra fall är fälten målade utanför parkerade bilar med målade buffertzoner mot motortrafiken. Cykelfälten är idag vanligast på Mannhattans öst-västliga gator och i bostadskvarteren i norra Brooklyn. De existerar dock fortfarande längs ett par av avenyerna (NYC Department of Transportation, 2011:1).

Näst vanligaste typen (NYC Department of Transportation, 2011:1), 29 procent, är cykelrutter där vägytan delas med motorfordon, se figur 26-27. Denna typ är i de flesta fall anlagd på mindre gator med mindre trafikflöden och vanligast utanför Manhattan.



Figur 26 Cykelrutt på Schermerhorn Street, Brooklyn.



Figur 27 Cykelrutt på Vanderbilt Avenue, Brooklyn.

Den typ som tar mest plats för anläggandet, separerade cykelbanor, är också den minst byggda, 7 procent, se figur 28-29. Typen är vanligast längs med avenyerna på Manhattan och på viktiga cykelstråk runt om i staden.



Figur 29 Enkelriktad cykelbana längs med 9th Avenue Manhattan.  
Foto: NYC Department of Transportation, 2012



Figur 28 Dubbelriktad cykelbana längs med Prospect Park West, Brooklyn.

En del av anläggningarna som byggts har kritiserats för att bidra till att Department of Transportation når sina mått-satta mål om att bygga en viss längd med cykelväganläggningar utan att de tillför någon direkt funktion (intervju Pucher). Exempel på detta är cykelfält i Brooklyn och Queens som löper längs med vändplatser och återvändsgator.

## 2.6. Prioriteringar och utmaningar

De nya anläggningarna ses som en del av en utveckling där synen på cykling har förändrats från begränsade subkulturer, där cyklingen mer var en "sport" dominerad av män, se figur 30-31, till att idag vara mer "mainstream" (intervju B och C). En av de intervjuade beskriver situationen innan satsningen med att bilister skrek, citat (intervju



Figur 31 Cykelbud, Manhattan, tidigt 1990-tal.  
Källa: Transportation Alternatives, 2012.



Figur 30 Motionscyklist i Central Park, Manhattan, 2011.  
Källa: Architects Newspaper, 2011

A): "Get on the sidewalks!". Utvecklingen där cyklingen har blivit mainstream har skett genom att människor i alla åldrar, av alla typer och av olika anledningar cyklar. Idag använder fler brukscyklar (intervju B och C).

### **Dålig regelefterlevnad**

Att cyklingen blivit mer mainstream och fått mer plats har gjort att förväntningarna på att cyklisterna ska följa trafikreglerna har höjts (intervju C). En studie av cyklisters beteende på mellersta Manhattan från våren 2009 (Tuckel och Milczarski, 2009:1) visar dock att väldigt få cyklister stannar vid rött ljus; 65 procent av cyklar mot rött, antingen utan att stanna alls (37 procent) eller genom att först stanna och sedan ändå cykla mot rött (28,7 procent). Att cykla mot rött är ännu vanligare senare på kvällen.

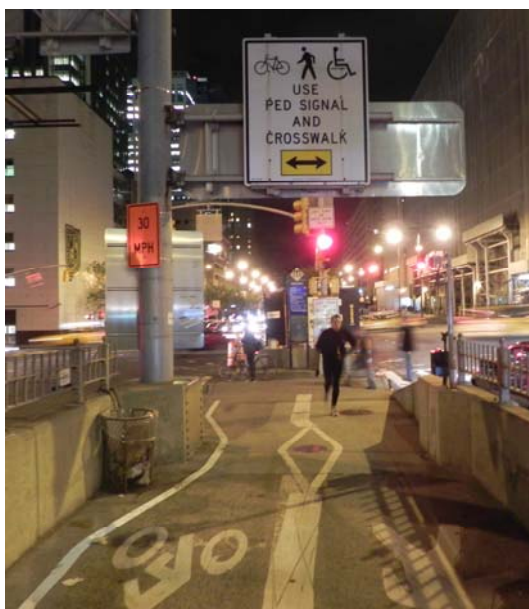
Förutom att en förändring håller på att ske i normen hos cyklisterna (intervju C) kan en del utav problematiken med den bristande regelefterlevnaden förklaras med regleringen av korsningarna i NYC.



*Figur 32 Trafiksignalreglerade korsningar i NYC. Varje korsning är markerade med en prick i kartan.  
Källa: NYC Department of Transportation, 2010.*

Korsningarna i NYC är till övervägande del trafiksignalreglerade (NYC Department of Transportation, 2010), se figur 32, vilket särskilt gäller i de områden där de flesta cykelväganläggningarna har byggts. Trafiksignalerna i NYC är antingen av gammal mekanisk modell, det vill säga inställda med fasta fastider oberoende av de närliggande korsningarnas signaler, eller av nyare synkroniserbar modell inställda efter motortrafikens hastighet och flöden (NYC Department of Transportation, 2010). Förutom de få korsningarna med speciella cykeltrafiksignaler (uppgift om totalt antal saknas) är alltså signalsystemen inte anpassade för cykeltrafik.

Cyklister i NYC möter också utmaningar som den varierade utformningen skapar. Som sågs i kapitel 2.3. skiftar designen på anläggningar längs med vägarna. Samma skiftningar återfinns även i korsningarna, se figur 33-34. Den varierande utformningen kan vara en delförklaring till att studier visar på att en dryg tiondel cyklar mot köriktningen och att 20-30 procent inte använder cykelfälten på de studerade sträckorna (Tuckel och Milczarski, 2009:1 och Tuckel och Milczarski, 2009:2 ).



Figur 33 Cyklister ombeds använda gåendes ljussignaler, gång- och cykelrampen till Brooklyn Bridge, Brooklyn



Figur 34 Cyklister ombeds använda gåendes ljussignaler, Madison Square, Manhattan

### **Många störningar för cyklister och bristande poliskontroll**

Bristerna i regelefterlevnad eller i användandet av cykelväganläggningarna kan även bero på störningar i anläggningarna. Så mycket som 10 procent av cyklisterna hindrades i beteendestudien från Manhattan från att använda cykelfälten på grund av hinder i dem (Tuckel och Milczarski, 2009:1). Se figur 35-42 för olika exempel på störningar.



*Figur 39 Bil parkerad i cykelfält, korsningen Schermerhorn Street Bond Street, Brooklyn*



*Figur 40 Polisbil parkerad i början av cykelfält, Centre Street, Manhattan*



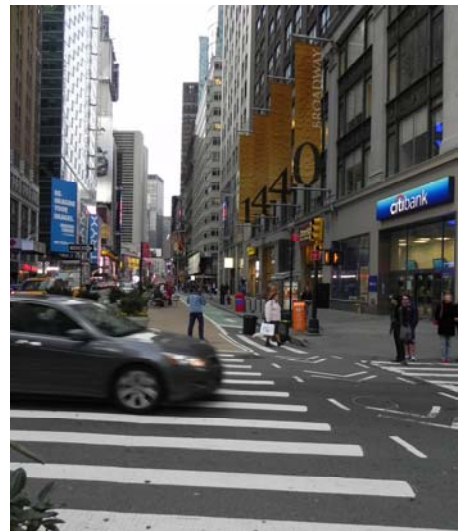
*Figur 38 Bil tillfälligt stannad i cykelfält, Warren Street, Manhattan*



*Figur 37 Varuleverans över cykelbana, 8th Avenue, Manhattan*



*Figur 35 Taxi släpper av kund, varubil stannad, och fotgängare i cykelfält, 6th Avenue, Manhattan*



*Figur 36 Soptunnor och fotgängare i cykelbana, Broadway, Manhattan*





Figur 42 Gatumöblemang i färdvägen på en rekommenderad cykelrutt, Herald Square, Manhattan



Figur 41 Närbild påsymbol i cykelrutt, Herald Square

Det absolut vanligaste hindret i en cykelväg är gående som använder cykelvägarna som trottoarer (Stringer, 2010), förmodligen då trottoaren är överbelastad som konstaterades i kapitel 2.2. Det vanligaste större hindret i en cykelväg som skapar fara för cyklister är tillfälligt parkerade fordon. I en studie av störningar i cykelfälten på Manhattan (Tuckel och Milczarski, 2009:2) observerades en sannolikhet på 60 procent om att inom ca 1,5 kilometers cyklande tvingas väja för ett parkerat fordon. En annan mer översiktlig studie visade på hälften så många störningar från parkerade fordon i cykelbanor jämfört med i cykelfält (Stringer, 2010).

Polisen har kritiserats för sin bristande kontroll av förhållandena för cyklister (Pucher m.fl., 2010). De insatser polisen har gjort gällande cykling är satsningar på att bötfälla cyklister som inte följer trafikreglerna (NY Post, 2011). Ett exempel som skapade mycket kritik är polisens val att i oktober 2010 börja bötfälla cyklister som cyklade mot rött på de loopformade vägarna i Central Park och Prospect Park på helgdagar då parkerna var avstängda för motortrafik. Formellt begick cyklister ett lagbrott men detta hade tidigare inte tagits på allvar varken av cyklister eller av polisen (CBS, 2011). Polisens förhållningssätt till cykling har i en sammanställning av cyklisters upplevda problem i trafiken i NYC beskrivits som aggressivt och fientligt (NYC Department of City Planning, 2006). Motsvarande satsning på att bötfälla motorfordonsförare som på något sätt utsätter cyklister för fara har inte gjorts (Pucher m.fl., 2010).

Problemet för cyklingen i NYC är att polisen har en mycket starkare ställning än Department of Transportation (intervju med Pucher). Polisen skiljer sig även från andra departement i NYC eftersom de i princip står fria från insyn och oberoende granskning (NY Times, 2012). Politikerna i NYC har en återkommande ovilja att kontrollera polisen av rädsla för att framstå som svaga gentemot brottslighet (NY Times, 2012).

Polisens starka ställning är också en konsekvens av den tidigare borgmästaren Giulianis satsning på att bekämpa brottsligheten i staden på slutet av 90-talet (Levitt, 2009).

### 3. Analys

Analysen av vad som ledde fram till satsningen på cykling i NYC och av förutsättningarna för cykeltrafik i NYC utgår från de lokala omständigheterna i en övergripande beslutsprocess. Fokus ligger på att identifiera viktiga händelsekedjor, framträdande aktörer och andra avgörande faktorer. För genomförandet av analysen har jag valt att dela in den övergripande processen i tre steg: politisk process, planeringsprocess och implementeringsprocess. Indelningen i processteg ska inte ses strikt innebära att en händelse bara tillhör ett processteg eller att ett exempelvis en planerarens arbete inte kan ses som politiskt.

Innan analysen går in i processtegen är det oundvikligt att konstatera att NYC år 2006 var en annan stad än den hade varit tio år tidigare då Bicycle Master Plan presenterades. Staden är också en annan än i början av 80-talet då cyklingen senast hade ett uttalat politiskt stöd från den absoluta toppen. För att förstå vad som händer i en beslutsprocess krävs förutom en bakgrund, i det här fallet om cyklingens ställning i NYC, en kunskap om relationerna mellan faktorerna i processen (Flyvbjerg, 1999).

De bakomliggande orsakerna vid de tillfällen cyklingen varit på den politiska agendan i NYC hänger självklart ihop. Fanstein (2001) menar att de underliggande orsakerna till urban utveckling i form av traditioner, ideologier och personligheter kan spåras bakåt i historien. Fanstein beskriver särskilt hur personligheter och individer har betydelse för historieskrivningen och hur de kan driva en urban utveckling.

För att förstå hur NYC lyckats göra det så många planerare och politiker i städer runt om i världen pratar om har jag valt att jämföra utvecklingen i NYC med Flyvbjergs välkända studie av Aalborgs stad. Flyvbjerg (1998) analyserar Aalborg stads försök att begränsa tillgängligheten för personbilar utifrån den vetenskapliga teorin "la longue durée" (franska för "på lång sikt"). Flyvbjerg beskriver teorin som att maktrelationers verkliga betydelse först blir tydlig i en analys med ett tidsperspektiv på flera decennier eller till och med på flera århundraden. Fokus i Flyvbjergs studie är hur makt och rationalitet (här i betydelsen vetenskaplig kunskap) påverkar varandra och hur makten ofta skapar sin egen rationalitet, dvs. rationaliserar vad som kommuniceras i "faktaväg" för att nå den verklighet som makten önskar.

Den här studiens frågeställningar ger inte en fullständig beskrivning av maktrelationer som påverkat cykelutvecklingen utan en mer övergripande redogörelse av maktens förhållningssätt till rationalitet. Flyvbjergs beskrivning av projektet i Aalborg har ändå, tillsammans med Fansteins teori om enskilda individers inflytande, en central betydelse för hur jag väljer att tolka cykelutvecklingen i NYC.

### **3.1. Den politiska processen**

Den politiska viljan att satsa på cykling i NYC går att spåra som resultatet av två parallella händelsekedjor (intervju A). I en av dem motiveras satsningen på cyklingen ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. I den andra är cykling integrerad i en större satsning på utvecklingen av ett framtida NYC med fler invånare men med en mindre miljöpåverkan.

#### **Dödsfall ger krav på säkerhetsstudie**

Presentationen utav satsningen på cykeltrafik i september 2006 innebar i sig offentliggörandet av en rapport som studerar och beskriver alla olyckor i NYC mellan 1996-2005 i vilka cyklister dödats eller skadats allvarligt. Rapporten avslutas med att beskriva åtgärder inom sex områden som staden ska vidta inom loppet av tre år från september 2010. Av dessa åtgärder framstår satsningarna på cykelinfrastruktur och byggandet av 320 körfältskilometer cykelvägar som det mest ambitiösa och kostsamma (NYC, 2006:1).

Rapporten är ett officiellt dokument från NYC:s förvaltningar framtagen i samarbete mellan stadens departement för hälsa, transporter, parker och rekreation samt polisdepartement. Rapporten togs fram mot bakgrund av en ökad fokus på cykel frågor i allmänhet (intervju D) och på grund av ett antal uppmärksammade cykeldödsolyckor under våren och sommaren 2005 i synnerhet (intervju A).

Att dödsfallen fick uppmärksamhet berodde kanske främst på vem som faktiskt dog. De som förolyckades där under sommaren 2005 var personer med ”hög profil” inom stadens cykelkretsar eller vänner till engagerade cyklister (intervju A och C).

Dödsfallen ledde till att stadens cykelorganisationer enades i en plattform kallad NYC Bike Coalition utifrån ett gemensamt krav om bättre trafiksäkerhet för cyklister i staden. Koalitionen bildades på initiativ av intresseorganisationen Transportation Alternatives som sedan 1973 arbetar för ökade satsningar på cykling, fotgängare och kollektivtrafik i NYC (intervju A).

I juli 2005 träffade koalitionen representanter för staden och presenterade då sina krav formulerade i dokumentet Bike Safety Action Plan. Ett par veckor senare skickade koalitionen formellt in dokumentet till City Hall. Huvudkravet i Bike Safety Action Plan var att staden skulle genomföra en rapport över cykeldödsolyckorna från 1995 och framåt (NYC Bike Coalition, 2005). I oktober samma år fick de svar från Department of Transportation i vilket de lovade att genomföra en sådan rapport och att arbeta för att få med hälso- och polisdepartementen i processen (Transportation Alternatives, 2012:2).

Samstämmighet råder om att rapporten var betydelsefull eftersom den sågs som en bekräftelse av att cykelvägar kan ses som en trafiksäkerhetsåtgärd (intervju A och C). Utav 225 dödsfall under tidsperioden ägde enligt rapporten nämligen endast en av

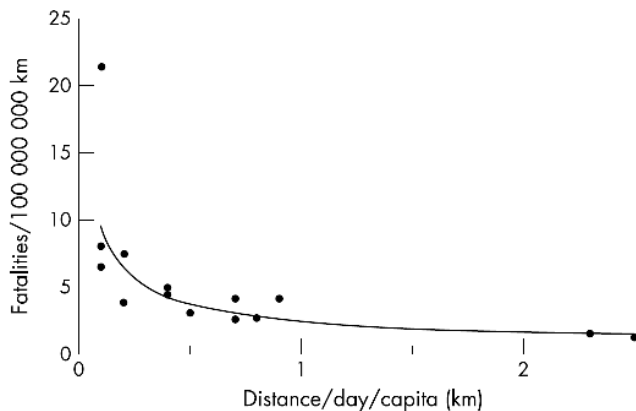
dödsolyckorna rum på en cykelväg (NYC, 2006:1). För slutsatserna i rapporten se tabell 2.

1. Nästan alla dödsolyckor, 92 procent, skedde p.g.a. kollision med motorfordon, varav tunga fordon är överrepresenterade med delaktighet i 32 procent av olyckorna.
2. 224 av 225 dödsolyckor ägde rum utanför en cykelväg.
3. Den mänskliga faktorn var den största bidragande orsaken, 94 procent, till dödsolyckorna; för bilister bristande uppmärksamhet, för cyklister brott mot trafikregler i korsningar.
4. Huvudskador konstaterades i 74 procent av de fall där personskadorna dokumenterats. (Vilket kan jämföras med att 3 procent av de personer för vilka hjälmanvändning klarlagts bar hjälm.)
5. 91 procent av dödsfallen var män vilket återspeglas i att en övervägande majoritet av cyklisterna i NYC 2005 var män.

Tabell 2. Slutsatserna i "Bicycle Injuries and Fatalities in NYC 1996-2005"<sup>2</sup>

Källa: NYC, 2006

Att cykelvägar är positivt för cyklisters säkerhet är inte felaktig; tvärtom. Dels leder ökad framkomlighet för cyklister till ökad cykling (Fietseberaad, 2006), och ökad cykling i antalet cyklister leder i sin tur till minskad olycksrisk per trampad kilometer, så kallad "safety in numbers" (Ekman, 1996 och Jacobsen, 2003), se figur 43. Dels betyder separering av cyklister och motorfordon att säkerheten ökar för cyklister (Herrstedt m.fl., 1994).



Figur 43 "Safety in numbers" - ökad cykling minskar antalet dödsolyckor. Studie av olycksdata från 14 europeiska städer.

Källa: Jacobsen, 2003

Problemet är att rapporten inte redovisar tillvägagångssättet i analysen av olycksdatan. Till exempel anges att de flesta av olyckorna sker i eller i närheten av korsningar (NYC, 2006:1). Frågan är då var en cykelväg börjar eller slutar i förhållande till en korsning. Den rumsliga avgränsningen av en cykelväg i förhållande till avgränsningen av en korsning spelar stor roll för utfallet av var en olycka kan sägas ha ägt rum.

Rapporten reserverar sig förvisso om att den inte behandlar cyklisters exponering i förhållande till olycksrisker. Exponering räknas som en av de viktigaste faktorerna för att förklara antalet olyckor (Elvik och Vaa, 2004). Problemet med rapportens slutsats är just detta: utan att undersöka cyklisters exponering i de olika

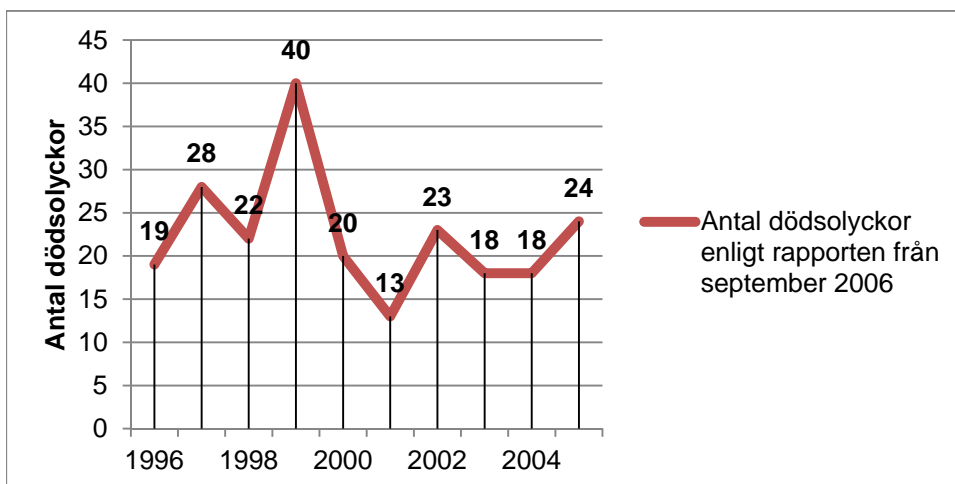
<sup>2</sup>Datan över händelseförloppen som studerats i "Bicycle Injuries and Fatalities in NYC 1996-2005" bygger i mycket hög grad på vittnesuppgifter. I de fall där motorfordon är inblandade är i många fall det enda ögonvittnet föraren i det inblandade motorfordonet (NYC, 2006:1).

typerna av cykelvägar kontra cyklister exponering utanför cykelvägarna kan slutsatsen om ökad trafiksäkerhet för cyklister med de byggda cykelvägarna inte dras.

Trafiksäkerhetseffekterna av de existerande cykelvägarna i NYC var ett av de viktigaste budskapen som kommunicerades i samband med att rapporten och satsningen offentliggjordes (NYC, 2006:2), och alltså enligt intervjuerna en av de viktigaste anledningar till att satsningen blev av. Beslutet att kommunicera slutsatsen kan jämföras med Flyvbjergs (1998) beskrivning av viljan att framställa sitt projekt som rationellt och definierat av tekniska överväganden. Denna vilja är ofta egentligen ett exempel på att rationalitetens innehåll och form påverkas av vad de som bestämmer vill. Att just slutsatsen kommuniceras kan ses som en första signal om att det är viktigare för stadens ledning vad som kommuniceras än att det som kommuniceras är helt riktigt.

Rapporten användes också som ett stöd av NYC Bike Coalition för deras argument som de framförde i rapportprocessen (NYC Bike Coalition, 2005) om att en skarp ökning i antalet cykeldödsolyckor skedde under 2005 jämfört med de två tidigare åren.

Det NYC Bike Coalition lyfte fram för att få politiskt stöd för sina förslag var siffror för åren 2003-2005: 13, 14 respektive 20 dödsolyckor; siffror med källhänvisning till NYC Police Department:s statistik (NYC Bike Coalition, 2005). Efter rapportens genomgång av dödsolyckorna angavs siffrorna för åren 2003-2005 istället till: 18, 18 respektive 24 dödsolyckor (NYC, 2006:1), se figur 44. De hade även efter rapporten rätt i att det skett en ökning för de tre senaste åren även om de överdrev den relativa ökningen. Vad som är mindre riktigt är sättet hur de valde att använda sig av olycksstatistiken.



Figur 44 Antalet cykeldödsolyckor i NYC åren 1996-2005 enligt rapporten *Bicycle Injuries and Fatalities in NYC 1996-2005*.

Källa: NYC, 2006

För att uttala sig om en generell trend utifrån olycksdata krävs enligt "Trafiksikkerhetshåndboken" (Elvik m.fl., 2012:1) en långsiktig utveckling i

riktning av fler eller färre olyckor; något som även konstateras i rapporten. I en rapport från 2005 anger Elvik 10 år som minsta tidsserie som krav för att kunna uttala sig om en trend (Elvik, 2005). Den tidsserie som rapporten studerade visar att siffrorna från rapporten för åren 2003-2005 låg inom vad som betraktas som naturliga fluktuationer. Att lyfta fram en ökning med en tidsserie om tre år för att hävda en trend som NYC Bike Coalition gjorde är alltså felaktigt.

Rapporten konstaterat att antalet cyklister gått upp men diskuterar till exempel inte exponering i förhållande till antalet dödsolyckor eller varför antalet dödsolyckor varierar. Tidsseriens max- och minvärde (40 respektive 13 dödsolyckor) ska betraktas som avvikande extremvärden. Bakgrunden till extremvärden kan vara flera orsaker där exempelvis slumpmässiga variationer kan ge förhållandevis stora skillnader i antalet dödsolyckor mellan olika år (Elvik, 2005).

Rent generellt verkar det ha funnits, och fortfarande finnas, oklarheter i sammanställningen av dödsolyckor. Officiella siffror presenterade innan rapporten är för åren 1996-2005 i genomsnitt fem-sex dödsolyckor lägre per år än i rapporten. Officiella siffror som idag används i Department of Transportation:s säkerhetsmått, "NYC Cycling Safety Indicator", anger för åren 2000-2005 nästan två dödsolyckor färre per år än i rapporten för 2006 (NYC Department of Transportation, 2011:2). Andra siffror, som publicerats i officiella dokument från Department of Transportation under åren 2006-2008, varierar med mellan två-tre färre dödsolyckor per år för åren 1996-2005 än vad rapporten redovisade (NYC Department of Transportation, 2007 och NYC Department of Transportation, 2008:2).

Variationen i redovisningen av antalet dödsolyckor ger en bild av en olycksstatistik med tveksam kvalitet och tillförlitlighet. I rapporten från 2006 anges som åtgärdsförslag att synkronisera polis- och sjukhusrapportering över antalet cykeldödsolyckor (NYC, 2006:1). De officiella siffrorna i NYC:s rapport från 2006 är ett första försök att sammanställa både polis- och sjukhusuppgifter men den reserverar sig för eventuella brister (NYC, 2006:1).

### **Ett grönare och större NYC uppmuntrar cykling**

Den andra händelsekedjan vid sidan av säkerhetsstudien består utav framtagandet av NYC:s övergripande och långsiktiga hållbarhetsplan PlaNYC och det stöd den innebar för att satsa på cykling i staden (intervju A och D).

När PlaNYC presenterades i april 2007 var det första gången på decennier som NYC hade en övergripande plan för stadens utveckling, se faktaruta "PlaNYC". Det var också första gången någonsin som staden på ett övergripande plan knöt samman investeringar inom energi, miljö, infrastruktur, ekonomisk utveckling och markanvändning (ICLEI och NYC, 2010).

Skapandet av Office for Long-Term Planning and Sustainability och PlaNYC tillskrivs dåvarande Deputy Mayor for Economic Development (biträdande borgmästare för ekonomisk utveckling) Dan Doctoroff (intervju A och D). Doctoroff ska ha skapat ett stöd hos borgmästare Bloomberg för tanken att ta fram något mer visionärt och göra en plan för ett långsiktigt hållbart NYC (intervju A). Därmed blev det underförstått att PlaNYC skulle presentera en attraktiv vision av ett hållbart NYC (intervju D).

När Department of Transportation arbetade med sin del utav PlaNYC sågs det som högt prioriterat att skapa ett nätverk med cykelvägar ur ett säkerhetsperspektiv. Dan Doctoroff ska ha varit absolut avgörande för att bygga ett stöd för att integrera cykling i PlaNYC. Doctoroffs stöd faller tillbaka på att han var flitig cyklist själv och något av en cykelentusiast. Han var enligt en av intervjupersonerna, citat: ”... *Bloomberg-organisationens förkämpe för cyklister*” (intervju D). Doctoroffs personliga engagemang och hans förmåga att skapa ett stöd hos Bloomberg är en första signal om betydelsen av en persons egen bakgrund som Fanstein beskriver i hennes jämförande studie av fastighetsbyggandet i London och New York åren 1980-2000, citat (Fanstein, 2001 sid. 4):



”I en högre grad än vad jag först förväntade mig,..., fann jag att,..., personlighet och kön påverkade byggindustrin.”.

### **PlaNYC**

Bakgrunden till ”PlaNYC” är framförallt utmaningen att NYC beräknas växa med en miljon invånare inom en redan tät stadsmiljö till 2030, och samtidigt reducera växthusgasutsläppen med 30 procent samt förbättra stadens hårt belastade infrastruktur. PlaNYC utgörs av 127 initiativ och 10 huvudmål med hållbarhet som sammanhållande tema. Ett av initiativen är att främja cykling. Initiativet består i sin tur av två huvudåtgärder: bygga klart cykelnätverket enligt planen från 1997 och förbättrade cykelparkeringsmöjligheter. Av huvudmålen kan främjandet av cykling relateras till fyra utav de tio:

- Mål 2: Upprätthåll eller förbättra restiderna i NYC och samtidigt klara av att rymma ytterligare miljoner turister och 750 000 nya jobb.
- Mål 5: Uppnå ett tillstånd där NYC:s vägar, tunnelbanor och tågbanor har ”god standard” för första gången i historien.
- Mål 7: Uppnå den renaste luften av USA:s storstäder.
- Mål 9: Minska utsläppen av växthusgaser med mer än 30 procent.

Processen med det som skulle komma att bli PlaNYC startade under 2004 när stadens ledning började titta på staden ur ett hållbarhetsperspektiv. Under 2004 bildade sedan olika tjänstemän utan egentligt politiskt stöd en departementsöverskridande arbetsgrupp för att ta fram en hållbarhetsplan för staden. Hållbarhetsplanen kom aldrig så långt att den kunde peka på saker att genomföra och stannade vid att bli ett internt dokument.

Först under sommaren 2005 när den biträdande borgmästaren Dan Doctoroffs organisation förberedde NYC:s anbud för de Olympiska sommarspelen 2012 fick frågorna ett tydligt fokus. Efter att Doctoroff började titta på prognoser för befolkningstillväxt och stadens infrastruktur bestämde han att staden skulle ta fram en strategisk markanvändningsplan i samarbete med alla berörda departement. Departementen fick i uppgift att för respektive verksamhetsområde bedöma effekterna av befolkningstillväxten, och att ta fram ”best practice”-åtgärder och titta på möjligheterna att implementera dessa. Dan Doctoroffs organisation fick jobba med att uppmontra departementen till att förstå behovet av långsiktig planering parallellt med deras dagliga verksamhet.

Under första halvan av 2006 förstod de inblandade att de åtgärder som tagits fram gick över departementsgränserna och krävde en central ledning som inte fanns och att den markanvändningsplan som skulle tas fram egentligen var något större och mer komplex. I juni skapades en ny avdelning inom stadsledningen kallad Mayor’s Office of Long-Term Planning and Sustainability och det var först då som det blev klart att hållbarhet var den gemensamma nämnaren för alla de åtgärder och initiativ som föreslagits.

I och med att Office for Long-Term Planning and Sustainability bildades beslutades det också om att utveckla markanvändningsplanen till en övergripande plan för åtgärder inom områdena luftkvalitet, vattenkvalitet och klimatförändringar. PlaNYC var fött.

*Källa: NYC, 2007:1 och NYC och ICLEI, 2010*

Även borgmästare Bloombergs personliga gillande hade stor betydelse eftersom stödet för cykling beskrivs av en av intervjupersonerna som, citat (intervju D):

”... en viktig fråga som måste stödjas av nästa borgmästare”.

Enligt Flyvbjerg (1998) kan maktens betydelse förklaras av tre typer av faktorer: strukturella, organisatoriska och individuella. Vi har redan sett exempel på de två första av typerna i bakgrunden:

- strukturellt: inflyttning av miljömedvetna personer till NYC och cyklingen blir trendig
- organisatoriskt: borgmästarens maktposition i förhållande till "City Council"

Här får vi nu ett exempel på den tredje typen:

- individuellt: starkt personligt stöd från borgmästaren.

### **3.2. Planeringsprocessen**

Att borgmästaren menade allvar med att göra verklighet av åtgärderna i PlaNYC för att främja cykling visade sig redan innan de presenterades. Borgmästare Bloomberg var nu inne på sin andra mandatperiod sedan 2001 och i slutet av januari 2007 meddelades att dåvarande Department of Transportation-chefen Iris Weinshall som innehaft posten sedan 2000 skulle sluta (NYC, 2007:2). I april 2007 meddelade borgmästaren att Janette Sadik-Khan skulle bli chef för Department of Transportation. Betydelsen av chefsbytet beskriver en av de intervjuade (intervju A) så här:

"För att göra verklighet av den [PlaNYC] visste han [borgmästaren] att han behövde en stark ledare som kunde utföra vad som fanns i transportdelen. Iris Weinshall som hade varit chef för Department of Transportation tidigare är inte känd för att vara den mest vänligt sinnade till hållbara transporter. Hon var på sätt och vis på väg ut av olika skäl. Borgmästaren letade efter någon som både skulle kunna omfamna hållbarhetsagendan och ha förmågan att faktiskt genomföra den. Så han valde Janette Sadik-Khan som chef för Department of Transportation."

Borgmästaren var alltså medveten om att genomförandet av åtgärderna i transportdelen i PlaNYC krävde att både en politisk och en professionell plattform likt Flyvbjergs (1999) slutsatser från Aalborg.

#### **Betydelsen av en stark ledare**

Innan Sadik-Khan tillträdde fanns målsättningen som presenterades 2006 och ambitionerna med PlaNYC. Samtidigt som Weinshall i intervjuerna och uttalanden av före detta medarbetare (NY SUN, 2006) får negativ kritik för hennes inriktning mot biltrafik och ledarstil lyfts det även fram att det faktiskt var hon som gav grönt ljus för att utvidga nätverket (intervju D).

I intervjuerna framträder en samstämmighet kring betydelsen av tillsättningen av Sadik-Khan. Hon beskrivs som en stark ledare och med ett tydligt personligt engagemang för cykling i den fortsatta processen (intervju A, C, och D). Sadik-Khan har i personreportage ofta valt att porträtteras när hon cyklar till sitt arbete (NY Magazine, 2007 och NY Times, 2010:1 respektive 2011). Betydelsen av personen Sadik-Khan för

utvecklingen stärks av Fansteins (2001) teori om enskilda individers ideologier inverkan på en urban utveckling.

För planeringsprocessen nämns kunskapen, erfarenheten och engagemanget hos planerarna inom Department of Transportation som någonting som med Sadik-Khan fick möjlighet att få inflytande. Av planerarna nämns särskilt ett antal erfarna personer som de mest inflytelserika i den fortsatta processen (intervju A och D).

Arbetsklimatet med Weinshall beskrivs som väldigt hierarkiskt (intervju A). Sadik-Khan å andra sidan beskrivs som en ledare med en förmåga att involvera, skapa gemensamma mål och att få alla att arbeta i samma riktning (intervju A och D). Ett exempel på detta är framtagandet av dokumentet "Sustainable Streets" (NYC DOT, 2008:3). "Sustainable Streets" kan ses som en affärsplan för Department of Transportation som citat (intervju A):

"tog målen från PlaNYC, la till ytterligare mål och beskrev mer i detalj vad Department of Transportation skulle göra för att nå dem."

En ny del i den utökade målsättningen var att öka kvaliteten i hela nätverket. Med Sadik-Khan påbörjades en satsning på skyddade cykelbanor (klass I) (intervju D).

### **Fler anställda, omprioriteringar och kort planeringsprocess**

Med Sadik-Khan ökades antalet anställda på "Bicycle and Pedestrian Planning Office" vilket gav ökade möjligheter att få igång fler projekt (intervju A). Just fler anställda verkar ha varit en av de större nya utgiftsposterna. I övrigt framhålls i intervjuerna att finansieringen av cykelvägarna i stort har skett genom omprioriteringar och effektivare användning av interna resurser (intervju A, B och C).

Själva finansieringen av utbyggnaden av cykelnätverket har definitivt krävt mer pengar från Department of Transportation (intervju B) och kommer att kräva det i framtiden i och med ökade underhållskostnader (intervju D). Satsningen med PlaNYC verkar främst ha haft en politisk betydelse för utbyggnaden snarare än en ekonomisk (intervju B). För satsningar på icke-motoriserade transportsätt har federala öronmärkta pengar för satsningar på förbättringar av luftkvaliteten i stadsmiljö [Congestion Mitigation and Air Quality Improvement Program] haft större betydelse (intervju B). De intervjuades svar om finansieringen av cykelvägarna är förmodligen färgade av deras egna uppfattningar om cykling i jämförelse med bilism. Oavsett ger de intervjuades syn på



*Figur 45 Sustainable Streets, 2008*

*Källa: NYC Department of Transportation, 2008*

finansieringsfrågan en uppfattning om att minimeringen av investeringskostnaderna hade stor betydelse för den fortsatta processen (intervju A, B och C).

Anställandet av mer personal och kostnadsminimeringen stämmer väl överens med Sadik-Khans ambition om att citat (intervju B): ”göra stora framsteg inom en kort tidsperiod”. Den utökade personalstyrkan kan även förstås i Department of Transportation:s tradition av att använda anställd personal istället för anlidade konsulter. För planerings- och designarbetat lyfts detta fram som en faktor som gjorde att processen kunde gå fortare framåt (intervju C).

### **3.3. Implementeringsprocessen**

Som konstaterades i kapitel 1. håller inte Sadik-Khans uttalande om att NYC är USA:s cykelhuvudstad i en jämförelse utifrån andelen cyklande jobbspendlare. Möjligen kan NYC ha flest cyklisterna och vara bäst i USA på att bygga ut sitt cykelnätverk. Sedan Sadik-Khan tillträdde har längden på cykelväganläggningarna ökat med över 70 procent (för åren 2007-2011, källa: NYC Department of Transportation, 2012:2 och NYC, 2006).

Även för implementeringen poängteras i intervjuerna Sadik-Khans inflytande och det finns en samstämmighet kring betydelsen av ett starkt ledarskap (intervju A, B, C och D). En av de intervjuade beskriver en situation när de som planerare skulle ta upp ett förslag om att bygga fysiskt separerade cykelbanor, citat (intervju B):

”Vi gick till henne med idén i tron om att vi bara skulle starta samtalet om separerade cykelbanor. Hon [Sadik-Khan] ville att det skulle bli verklighet och inom fem månader var det byggt [9th Avenue Protected Bike Lane].”.

#### **Snabba implementeringar skapar protester**

Den snabba implementeringen av cykelbanan längs med 9:e avenyn är ytterligare ett tecken på ambitionen om att göra snabba framsteg. Tempot i implementeringen motiverades med vikten av ett sammanhängande nätverk för att undvika att fortsätta på den tidigare traditionen med att skapa cykelvägar som inte hängde ihop (intervju C). Problemet med osammanhängande cykelvägar gick dock inte att undvika (intervju D).

De snabba implementeringarna kan också ses som ett försök att bygga så mycket som möjligt innan nästa borgmästareval för att göra det svårare att ta bort cykelvägarna (intervju Pucher). Flyvbjerg (1998) beskriver det här fenomenet som en ”sunk-cost”-strategi som innebär att den nedlagda kostnaden medvetet ska bli större så att den kan användas som ett argument för att behålla det pengarna investerats i.

De förändringar som de snabba implementeringarna skapade i gatumiljön uppskattades inte av alla (intervju C). Oftast handlade protesterna mot förändringarna om

implementeringarna tog plats från bilarna, antingen i form av minskad vägyta eller av färre parkeringsplatser. Flera grannskap slöt sig samman för att motarbeta implementeringarna och lyckades också i vissa fall, om än oftast bara tillfälligt, stoppa dem (intervju D). Att protesterna uppstod i det här läget borde inte vara någon överraskning. Flyvbjerg beskriver som en generell slutsats från *implementeringsskeden det faktum att, citat (Flyvbjerg, 1998 sid. 95):*

*”... ju mer konkret ett projekt blir på sin väg från koncept till verklighet, desto konkretare och starkare blir reaktionerna mot projektet.”*

Två implementeringar har efter protester från de boende i grannskapen blivit extra uppmärksammade. Båda fallen kan stå som beskrivningar av reaktionerna mot



*Figur 46 Cykelbanan längs med Prospect Park West Brooklyn, 2011.*

*Källa: NY Times, 2011*

cykelvägarna. Läs om den ena av dem i faktarutan ”Religion vs. cykling”. I det andra av dem var det just den krympta körbanan för bilisterna som irriterade de boende. Under hösten 2010 gjorde lobbygruppen ”Neighbors for Better Bike Lanes” klart att den nybyggda cykelbanan (sommaren 2010) längs med Prospect Park West (se bild 46.), Brooklyn, saknar nytta för cykelpendlare och ökar

säkerhetsriskerna då samma mängd motortrafik ska få plats på mindre yta. Det som gör fallet speciellt är dock vem som låg bakom protesten. Avsändare för gruppen var, bland andra, förre chefen för Department of Transportation, Iris Weinshall (NY Times, 2010:2).

Fallet kan sägas summera kritiken mot förändringarna i NYC sedan Sadik-Khan tog över. I mars 2011 lämnade lobbygruppen in en stämning mot Department of Transportation i delstatsdomstolen i Brooklyn. Stämningen fokuserar på det olämpliga i departementets nära kontakt med stadens cykelförespråkare, en godtycklig och ogenomtänkt implementering av cykelvägar, samt att departementet ger en för positiv bild av cykelvägarna genom att vilseleda allmänheten med bristande statistik. Weinshalls grupp stöddes också av flera framträdande politiker (exempelvis Weinshalls man som är senatsledamot för delstaten New York) (NY Times, 2010:2).

### ***Religion vs. cykling***

I ett fall har en cykelväg tagits bort i efterhand och skapat en lucka i nätverket. Cykelvägen det rör sig om är cykelfältet längs med Bedford Avenue i södra Williamsburg, Brooklyn. Williamsburg är traditionellt ett judiskt område som de senaste tio åren genom sin närhet till Manhattan genomgått en snabb omvandling (Pucher m.fl., 2010). De ortodoxa hasidiska judarna i södra Williamsburg lyckades efter protester få Department of Transportation att ta bort markeringarna för ett cykelfält inom deras område på arton kvarter.

Motivet för att ta bort cykelfältet var enligt religiösa företrädare för boende i området att det innebar en "säkerhets- och religiös risk" (Huffington Post, 2009) att alltför lättklädda kvinnor, "hotties" (NY Magazine, 2008), cyklade igenom området. Department of Transportation beskrev borttagandet mer neutralt som "en pågående korrigering av cykelnätverket" (Gothamist, 2009). Cykelfältet återfinns idag både söder och norr om området.

### **Bristande mätmetod och rationalisering**

Weinshalls kritik mot sin efterträdare kan inte bara avfärdas som bitterhet eller illvillig anti-cykelpropaganda. Även forskaren John Pucher har kritiserat Department of Transportations för deras val av metod för att mäta antalet cyklande och för hur de valt att använda sina mätdata (intervju med John Pucher). Som konstaterades i inledningen av kapitel 1 redovisar NYC Commuter Cycling Indicator en ökning av antalet cyklande (obs! alla typer av cyklande) mellan 2000-2010 på ca 260 procent (för 2000-2011: ca 290 procent), medan U.S. Census Bureau för samma tidsperiod redovisar en ökning av antalet cykelpendlare på 64 procent (American League of Bicyclists, 2011).

Den största skillnaden ligger i valet av mätmetoder. Siffran från U.S. Census Bureau kommer från en årlig nationell enkätundersökning där slumpmässigt utvalda invånare bland annat får svara på hur de tar sig till jobbet (U.S. Census Bureau, 2011).

Siffran från NYC Commuter Cycling Indicator kommer från årliga cykelflödesmätningar som 2000 gjordes vid fem utvalda mätpunkter och som från 2001 görs vid sex utvalda mätpunkter (tidigare fem mätpunkter och endast två gånger per år): Staten Island-färjan, Brooklyn Bridge, Manhattan Bridge, Williamsburg Bridge, Queensboro Bridge samt Hudson River Greenway i höjd med 50:e gatan; se bild x. för mätpunkternas ungefärliga läge. Valet av mätpunkter är gjort för att ge en bild av antalet cyklisterna som åker in och ut från centrala Manhattan (NYC Department of Transportation, 2012:2). Mätningar genomfördes mellan 1985-2006 en gång per år och 2007 tre gånger per år; från och med 2008 genomförs de tio gånger per år (NYC Department of Transportation, 2011:1).

Även om måtten kan sägas beskriva samma sak är det bara möjligt att jämföra utvecklingen för respektive mått för sig. Istället för att ställa måtten mot varandra ska de ses som komplement till varandra (Niska m.fl., 2012) Ändå är det just det som händer i NYC, något som Department of Transportation kan sägas vara medskyldiga till. Förutom vad måtten mäter bör en fråga vara: vad är det som ska mätas? Visst underlag

finns nämligen som säger att fritidscyklingen får en större relativ ökning med färre störningar från motortrafik än vad cykelpendling till arbete får (Foster m.fl., 2011). Om Department of Transportation vill peka på så stor framgång som konsekvens av sina implementeringar som möjligt bör de alltså inte fokusera på cykelpendlare.

Sedan 2011 års mätning försvarar Department of Transportation sina data i förhållande till U.S. Census Bureau:s med motiveringen, citat (NYC Department of Transportation, 2011 sid. 5):

”Census Bureau:s data används inte som underlag till indikatorn eftersom den systematiskt underskattar cykling. Begränsningarna i Census-datan inkluderar utelämnandet av icke-arbetsrelaterade resor, vilka utgör 82 procent av alla resor i NYC, och innebär ett tvingat val av bara ett färdmedel eftersom den förbiser multimodala resor och personer som varierar sitt pendlingssätt.”

Frågan om vad som ska mätas för att ge en bild av cyklingen i NYC togs spontant upp i intervjun med personen som arbetat i en högre ställning, citat (intervju D):

”Vi [Department of Transportation] har ett framgångsrikt program även om många personer cyklar för icke-arbetsrelaterade orsaker. De cyklar till parken. De cyklar för att handla. Eller så cyklar de för rekreation och motion. Alla de här orsakerna är viktiga. Och jag motsätter mig hållningen att en orsak är viktigare än någon annan.”

Samma person fortsätter:

”Ibland var vi frustrerade när personer försökte definiera cykling för snävt. Man måste förstå att NYC har en unikt hög kollektivtrafikandel. Så många människor som annars skulle vara potentiella cyklister är redan i tunnelbanan... Du måste titta på ration cyklister-bilister. Om du tittar på det kommer NY att stå sig väldigt väl i förhållande till andra amerikanska städer.”

Oavsett om Department of Transportation:s motivering och intervjusvaret är riktiga, är det konstigt och en källa till förvirring att Department of Transportation har valt att ta med ordet ”Commuter” (översatt: *pendlare mellan hem och arbetsplats*<sup>3</sup>) när de namngett sitt mått.

Pucher beskriver problemet med statistiken som Department of Transportation kommunicerar (intervju Pucher) så här:

<sup>3</sup>Enligt Oxford English Dictionary (OED, 2012) har ordet ”commute” sitt ursprung från amerikansk engelska och betyder: ”to travel daily or regularly to and from one's place of work in a city”.

”... du tittar på en cykelväg och du ser knappt någon cykla på den. Stopp ett tag: här säger de [Department of Transportation] till oss att cyklingen har fördubblats? Och hur jag än tittar ser jag inte det. Ljuger de för oss? Så jag förstår den här misstron som säger: ‘Vi tror inte på er statistik!’.”

För skattning av cykeltrafik säger forskning (Niska m.fl., 2012) att resvaneundersökningar, till exempel i enkätform likt i American Community Survey, bör användas för att redovisa andelen av resor som görs med cykel. Cykelflödesmätningar däremot kan användas för att skatta utvecklingen på sikt eller för att studera enskilda platser. För att skatta en utveckling för en stad är idealet enligt rapporten ett hundratal slumpmässiga mätplatser. Om mätplatserna inte väljs slumpmässigt bör mätningarna inte vägas samman eftersom de då bara ger svar på cykelflödets storlek på respektive mätplats och inte säger något om cykeltrafikarbetet i stort. Vidare säger rapporten att även om ett hundratal mätplatser kanske är en utopi är ett tiotal mätplatser inte nog för att kunna dra generella slutsatser för ett större område.

NYC Department of Transportation har alltså gjort precis tvärtemot. Med sex stycken subjektivt valda mätplatser har de vägt samman mätningarna och skapat ett mått för cykeltrafikarbetets utveckling som de använder för att bekräfta sina framsteg. Genomförandet av mätningarna och hanteringen av materialet kan jämföras med Flyvbjergs citat (Flyvbjerg, 1998 sid. 190):

”Logiken verkar vara att om du vill att framtiden ska visa att du har rätt, eller om du vill ha en framtid som är rätt för dig, är det helt acceptabelt att ’övertolka’ nutiden.”...

och, citat (Flyvbjerg, 1998 sid. 117):

”Empiriskt sett är undersökningsresultaten inte intressanta i sig,..., utan det är tolkningen av dem som är viktig. Det avgörande är inte vilken tolkning som är korrekt utan vem som kan sätta störst makt bakom sin tolkning. Makt definierar verklighet.”.

### **PR-arbete, prioriteringar och politiskt stöd**

Trots motstånd från framträdande personer, och trots oenighet med forskare om hur mycket cyklingen har ökat har Department of Transportation kunnat fortsätta sina implementeringar. En av förklaringarna till Department of Transportations framgångar med att implementera cykelväganläggningar är enligt de intervjuade deras PR-arbete. Initiativtagare till det nya och ökade PR-arbetet var den nya chefen; Sadik-Khan (intervju B och intervju Pucher). Sadik-Khan beskrivs som en person som, citat (intervju B):

”... förstår PR väldigt bra”.



En del i PR-arbetet var kommunikationen med respektive områdes Community Board (Funktionen med Community Boards beskrevs i kapitel 2.1.). I en av intervjuerna (B) beskrivs en ambition från Department of Transportation om att de boende i områdena genom delaktighet skulle stödja målsättningen med det övergripande cykelnätverket och det arbete som lades ner för att kommunicera med dem. I en annan av intervjuerna beskrivs kommunikationen med medborgarna mer som ett krav från högre ort i form av biträdande borgmästare Doctoroff i utbyte mot politiskt stöd. Doctoroff ställde ett krav om att, citat (D):

”... vi [Department of Transportation] inte skulle ignorera medborgarna i områdena.”.

Även Pucher ser PR-arbetet som avgörande. Han har dock ett annat perspektiv, citat (intervju Pucher):

”Det faktum att det var möjligt att bygga de här cykelvägarna inom loppet av tre-fyra år är verkligen en enastående bedrift,..., men det enda sätt de [Department of Transportation] kunde göra det på inom den tidsperioden var,..., genom att säga: ’åt helvete med den allmänna opinionen. Vi tror det här är rätt. Och vi ska använda media. Vi ska använda borgmästarens makt,..., för om vi väntar på allmänhetens stöd kommer inget att hända på tio år’.”.

Puchers bild av Department of Transportation:s tillvägagångssätt sätter fingret på att en rationell plan inte räcker till om en förändring ska gå från plan till verklighet. Istället krävs makt och kommunikation (Flyvbjerg, 1998). Förhållandet mellan makt och kommunikation beskriver Flyvbjerg med, citat (Flyvbjerg 1998, sid. 113):

”Återupprepning av uttalanden tills de har en effekt är en principiell strategi i maktens rationalitet och i det sätt som makten definierar verkligheten”

Möjligheten att cykla kan relateras till att göra NYC till en ”trevligare” (intervju C), ”roligare” och mer ”attraktiv” (intervju D) stad. Cyklingen kan alltså ses som ett sätt att skapa en bild av att leva i NYC som ska attrahera människor. Som beskrevs i bakgrunden är en av anledningarna till det ökade intresset för cykling inflyttningen av miljömedvetna grupper av människor. Vi såg i bilderna i kapitel 2.5. att investeringarna i nya cykelvägar främst skett i de områden där de här typerna av människor flyttat in. Områdena var också de, som konstaterades i kapitel 2.2., som hade högst andel cyklande även innan utvecklingen startade. Prioriterandet av att bygga cykelvägar just i dessa områden kan ses som rationellt eftersom det förmodligen är där den största potentialen för cyklingen. En potential som bekräftas av NYC:s plan för ett låncykelsystem som införs i juli 2012 (NYC Department of City Planning, 2009). Planen anger införandet av ett system i tre etapper där den första etappen överensstämmer med områdena i kartbilden i figur 24, kapitel 2.5.

I samband med presentationen av beslutet att satsa på ett låncykelsystem angavs som en av låncykelsystemets främsta fördelar att det ökade tillgängligheten till tunnelbanan för personer som idag bor långt ifrån tunnelbanestationer (NYC, 2011). Ett argument som, mot bakgrund av att de områden som idag har god tillgänglighet till cykelnätverket och kollektivtrafiken, som beskrevs i kapitel 2., i stort är desamma, inte håller.

Prioriteringarna som gjorts och kommunikationen kring dem kan istället, liksom Fanstein (2001), beskrivas som ett sätt för dem med makten att skapa en normativ bild av den verklighet som önskas. För att nå den verkligheten krävs ett intresse från allmänheten som innebär en gemensam medvetenhet utifrån faktorer som värderingar och ideologi. I studien av fastighetsbranschen såg Fanstein i NYC att avsaknaden av en ”*stark demokrati*” (Fanstein, 2001 sid. 217) betydde att politiska eliter kunde forma staden. Department of Transportation:s strategi kan tolkas som ett sätt att ena de nya miljömedvetna invånarna som sökte inflytande (intervju D) kring cyklingen för att forma en ny politisk elit.

Fokuset på kommunikation, som enligt intervjupersonerna präglade Department of Transportation tack vare Sadik-Khan, är ett av flera exempel som stöds av Fansteins teori om starka personligheter i utvecklingen av en stad. Betydelsen av nyckelpersoner beskrivs i en av intervjuerna, citat (intervju D):

”Jag tror att det var ett antal saker som sammanföll. Det fanns personligheter med befattningar i viktiga positioner som var förkämpar för att bygga ut [cykel]nätverket. ... stödjande personer både på implementeringssidan, på planeringssidan och på den politiska sidan”.

## 4. Slutsatser

I min studie av NYC:s cykelsatsning sedan år 2006 har jag analyserat vad som var bakgrunden till att satsningen blev av och vad den har betytt för cyklingen i staden. Mitt syfte har varit att få kunskap om vilka faktorer som har varit betydelsefulla för satsningen och vad den har betytt i form av byggda cykelvägar.

För att förstå vad satsningen har betytt för cyklingen i staden har jag satt cykeltrafiken i NYC i ett historiskt perspektiv. Förutom en kort och misslyckad satsning år 1980 är satsningen sedan år 2006 den första satsningen på cykeln som ett färdmedel i modern tid i NYC. Implementeringen av cykelväganläggningar är lyckad mätt i längd byggda anläggningar och har gjort att förutsättningarna för cykling i NYC är bättre än någonsin tidigare. Implementeringen har löpt parallellt med en ökning i antalet cyklister. Ökningens storlek och satsningens betydelse för ökningen är dock oklar på grund av NYC:s bristande val av mätmetoder och hantering av mätresultat.

Det finns även fortsatt stora brister som måste mötas för att få ett bredare stöd för satsningen på cykling och för att få ännu fler att välja cykeln. Regelefterlevnaden är låg och intervjusvaren pekar på en motvillig inställning till cyklingen hos stadens polisdepartment.

Under min analys har jag kommit fram till ett fyra viktiga faktorer bakom att satsningen blev av och att den sedan fortsatte att utvecklas.

Den första är faktorn är att utvecklingen i hög grad bygger på att personer i betydelsefulla positioner bestämt sig för att staden skulle satsa på cykling. Likt i Fansteins studie av fastighetsmarknaderna i NYC och London (2001) svarar satsningen på cykling inte på en bred efterfrågan hos medborgarna utan på enskilda nyckelpersoners ideologi och värderingar. Viljan i dessa personers ideologi syntes redan i det avgörande beslutsunderlaget när satsningen lanserades år 2006. I studiet av cykelolyckor åren 1996-2005 (NYC, 2006) drogs slutsatsen att cykelvägar separerade från motortrafik haft en positiv effekt i NYC. Slutsatsen är allmänt känd inom trafiksäkerhet (Elvik m.fl., 2012:2) men kan inte sägas stödjas av NYC:s rapport.

Rapportens brister tillsammans med subjektiva flödesmätningar och valet att kommunicera mätningarna i form av ett mått som överdriver och skönmålar verkligheten skapar en bild som utgör nästa viktiga faktor och som bekräftas av Flyvbjergs slutsatser från Aalborg (1998): makten rationaliserar medvetet och presenterar sina resultat som rationalitet.

Den tredje viktiga faktorn är ersättandet av en ledande person som inte delade makthavarnas ideologi med en som gjorde det. I och med anställningen av Sadik-Khan fick satsningen sin plattform både politiskt och professionellt vilket enligt Flyvbjerg (1998) är en avgörande faktor för ett framgångsrikt projekt.

Som fjärde avgörande faktor för satsningen är Department of Transportation:s fokus på kommunikation. En förmåga som tillskrivs Sadik-Khan och vars betydelse stöds av Flyvbjerg (1998).

Slutsatserna i denna studie gör inga anspråk på att vara heltäckande. För vidare studie av förhållande mellan cykling, beslutsprocesser och byggd infrastruktur föreslår jag följande möjliga teman:

- I min studie har betydelsen av Department of Transportation:s kommunikation påpekats flera gånger. Betydelsen och effekten av kommunikation för trafikplanerare med avseende på politiskt stöd borde kunna studeras djupare.
- Storleken och utformningen av gatumiljön i NYC gör att den lämpar sig väl för uppföljande studier av olika cykelväganläggningar med avseende på trygghet, säkerhet och framkomlighet.

## 5. Källor

### 5.1. Figurer

American League of Bicyclists (2011) *2010 Bike commuter statistics for all 375 cities*, <https://public.sheet.zoho.com/public/bikeleague/2010-bike-commuters-all-places-1>, hämtad 2012-02-15

Architects Newspaper (2011) *Red Lights and Green Lights in Central Park*, <http://blog.archpaper.com/wordpress/archives/13505>, hämtad 2012-04-06

Ballon (2011) *The greatest grid: the masterplan of Manhattan 1811-2011*, Columbia University Press, New York City

CIA (2012) The World Factbook, Maps, North America, [https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/maps/maptemplate\\_us.html](https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/maps/maptemplate_us.html), Hämtad 2012-05-13

Jacobsen (2003) Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling, *Injury Prevention 2003*, Vol. 9

Moss, Qing och Kaufmann (2012) *Commuting to Manhattan – A study of residence location trends for Manhattan workers from 2002 to 2009*, Rudin Center for Transportation Policy and Management, New York University Wagner School of Public Service, New York City

NY SUN (2006) *Bicycle tsar Quits, saying goal to increase safety, lanes is stymied*, <http://www.nysun.com/new-york/bicycle-tsar-quits-saying-goal-to-increase-safety/36609/>, hämtad 2012-03-10

NY Times (2010) *The car culture's blind spot – room for debate*, <http://www.nytimes.com/roomfordebate/2010/12/21/are-new-yorks-bike-lanes-working/the-car-cultures-blind-spot>, hämtad 2012-04-16

NY Times (2011) *Changing Lanes*, <http://www.nytimes.com/imagepages/2011/03/06/nyregion/06kahnmap.html?ref=nyregion>, 2012-04-03

NYC (2006) *Bicyclist fatalities and serious injuries in New York City 1996-2005*, New York City

NYC (2007) *PlaNYC – a greener greater New York*, New York City

NYC (2012:1) *New York: a city of neighborhoods*, <http://www.nyc.gov/html/dcp/html/neighbor/neighbor.shtml>, hämtad 2012-05-13

NYC (2012:2) *NYC Organization Chart*, [http://www.nyc.gov/html/om/html/orgchart/org\\_chart.html](http://www.nyc.gov/html/om/html/orgchart/org_chart.html), hämtad 2012-05-13

NYC Bike Maps (2008), *Ocean Parkway Bike Path*,  
<http://www.nycbikemaps.com/spokes/ocean-parkway-bike-path/>, hämtad 2012-03-21

NYC Department of City Planning (2009) *Bike-share, opportunities in NYC*,  
[http://www.nyc.gov/html/dcp/pdf/transportation/bike\\_share\\_complete.pdf](http://www.nyc.gov/html/dcp/pdf/transportation/bike_share_complete.pdf), hämtad 2012-05-17

NYC Department of Parks and Recreation (2012) *Bicycling: A Revolution in Parks, NYC Department of Parks and Recreation*,  
<http://www.nycgovparks.org/about/history/bicycling>, hämtad 2012-03-21

NYC Department of Transportation (1991) *New York City Bikeways*, New York City

NYC Department of Transportation (1997) *Bicycle Master Plan*, New York City

NYC Department of Transportation (2010) *Upgrading New York City's Traffic Signal Control: "A Progress Report"*, New York City,  
<http://www.ite.org/annualmeeting/compendium10/pdf/AB10H2602.pdf>, hämtad 2012-05-10

NYC Department of Transportation (2011) *NYC Commuter Cycling Indicator*,  
[http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/commuter\\_cycling\\_indicator\\_and\\_data\\_2011.pdf](http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/commuter_cycling_indicator_and_data_2011.pdf), hämtad 2012-04-04

NYC Department of Transportation (2012) *New York City Cycling Map*,  
[http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2012\\_nyc-cycling-map.pdf](http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2012_nyc-cycling-map.pdf), hämtad 2012-05-12

Transportation Alternatives (2012) *Bicycle Blueprint*,  
<http://www.transalt.org/files/resources/blueprint/>, hämtad 2012-02-12

U.S. Census Bureau (2012:1) *DP03 SELECTED ECONOMIC CHARACTERISTICS, 2006-2010 American Community Survey 5-Year Estimates*,  
<http://factfinder2.census.gov/faces/tableservices/jsf/pages/productview.xhtml?src=bkmk>, hämtad 2012-05-17

U.S. Census Bureau (2012:2) *State and county quick facts*,  
<http://quickfacts.census.gov/qfd/states/36/3651000.html>, hämtad 2012-05-13

## 5.2. Text

American League of Bicyclists (2011) *2010 Bike commuter statistics for all 375 cities*,  
<https://public.sheet.zoho.com/public/bikeleague/2010-bike-commuters-all-places-1>, hämtad 2012-02-15

Ballon (2011) *The greatest grid: The master plan of Manhattan 1811-2011*, Columbia University Press, New York

Citizens Committee for NYC (2012) *New York City Government at a Glance*, <http://www.citizensnyc.org/programs/nli/descriptions.attachment/new-york-city-government-at-a-2215/New%20York%20City%20Government%20At%20a%20Glance.pdf>, hämtad 2012-05-13

Ekman (1996) *On the treatment of flow in traffic safety analysis—a non-parametric approach applied on vulnerable road users*. Bulletin 136, Institutionen för Trafikteknik, Lunds Tekniska Högskola, Lund

Elvik (2012:1) *Trafikksikkerhetshåndboken, 5 Kvaliteten på undersøkelser om virkninger av trafikksikkerhetstiltak på ulykkene*, <http://tsh.toi.no/index.html?21293>, hämtad 2012-04-23

Elvik (2012:2) *Trafikksikkerhetshåndboken, 1.1 Sykkelveger og sykkelfelt*, <http://tsh.toi.no/index.html?21674>, hämtad 2012-04-23

Elvik (2005) *Has progress in improving road safety come to stop? A discussion of some factors influencing long term trends in road safety*, TØI report 792/2005, Oslo

Elvik och Vaa (2004) *The Handbook of Road Safety Measures*, Elsevier Science 2004, Oxford

Fanstein (2001) *The City Builders: Property Development in New York and London, 1980-2000*, 2:a upplagan, Lawrence, KA: The University Press of Kansas, Kansas

Flyvbjerg (1998) *Rationality and Power: Democracy in Practice*, The University of Chicago Press, Chicago

FN (2012) *World Urbanization Prospects, the 2011 Revision, 11a. The 30 largest urban agglomerations ranked by population size at each point in time, 1950-2025*, <http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/Urban-Agglomerations.htm>, hämtad 2012-05-13

Foster, Panter, Wareham (2011) Assessing the impact of road traffic on cycling for leisure and cycling to work, *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity* 2011, Vol. 8

Herrstedt, Augustsson, Nielsen, Lei (1994) *Safety of cyclists in urban areas, Danish Experience*, Vejdirektoratet, rapport 10, Köpenhamn

Huffington Post (2009) *Hipsters, Haisidic Jews Fight Over Bike Lanes in Williamsburg*, [http://www.huffingtonpost.com/2009/12/08/hipsters-hasidic-jews-fig\\_n\\_384579.html](http://www.huffingtonpost.com/2009/12/08/hipsters-hasidic-jews-fig_n_384579.html), 2012-03-07

Gothamist (2009) Update: *City To Remove 14 Blocks Of Bike Lanes On Bedford Ave*, [http://gothamist.com/2009/12/01/city\\_to\\_remove\\_14\\_blocks\\_of\\_bedford.php](http://gothamist.com/2009/12/01/city_to_remove_14_blocks_of_bedford.php), hämtad 2012-03-07

Fietseberaad (2006) *Continuous and integral: the cycling policies of Groningen and other European cycling cities*, publication no. 7, Rotterdam

ICLEI och NYC (2010) *The process behind PlaNYC – how the city of New York developed its long-term sustainability plan*, New York City

Jacobsen (2003) Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling, *Injury Prevention 2003*, Vol. 9

Kvale och Brinkmann (2009) *Den kvalitativa forskningsintervjun*, Studentlitteratur, Lund

Levitt (2009) *NYPD Confidential: Power and Corruption in the Country's Greatest Police Force*, Thomas Dunne Books, New York City

Moss, Qing och Kaufmann (2012) *Commuting to Manhattan – A study of residence location trends for Manhattan workers from 2002 to 2009*, Rudin Center for Transportation Policy and Management, Wagner School of Public Service, New York University, New York City

Niska, Nilsson, Varedian, Eriksson, Söderström (2012) *Uppföljning av gång- och cykeltrafik – utveckling av en harmoniserad metod för kommunal uppföljning av gång- respektive cykeltrafik med hjälp av resvaneundersökningar och cykelflödesmätningar*, VTI rapport 743, Linköping

Nilsson (2003) *Utvärdering av cykelfälts effekter på cyklisters säkerhet och cykelns konkurrenskraft mot*, Bulletin 217, Institutionen för Teknik och Samhälle, Lunds Tekniska Högskola, Lund

NY Magazine (2007) *Because the Head of the Department of Transportation Is a Cycling Radical*, <http://nymag.com/news/articles/reasonstoloveny/2007/42063/>, hämtad 2012-04-03

NY Magazine (2008) *It's 'Hasids vs. Hotties' in South Williamsburg*, [http://nymag.com/daily/intel/2008/09/its\\_hasids\\_vs\\_hotties\\_in\\_south.html](http://nymag.com/daily/intel/2008/09/its_hasids_vs_hotties_in_south.html), hämtad 2012-03-02

NY Post (2011) *All out to end the 'cycle'*, [http://www.nypost.com/p/news/local/all\\_out\\_to\\_end\\_the\\_cycle\\_woLvONH7WNzl5pjSLAYMuO](http://www.nypost.com/p/news/local/all_out_to_end_the_cycle_woLvONH7WNzl5pjSLAYMuO), hämtad 2012-04-11

NY SUN (2006) *Bicycle tsar Quits, saying goal to increase safety, lanes is stymied*, <http://www.nysun.com/new-york/bicycle-tsar-quits-saying-goal-to-increase-safety/36609/>, hämtad 2012-03-10



NY Times (1988) *Koch Drops Plan to Ban Bikes*,  
<http://www.nytimes.com/1988/04/13/nyregion/koch-drops-plan-to-ban-bikes.html>,  
hämtad 2012-05-10

NY Times (2010:1) *Two-Wheeled Tribes*,  
<http://www.nytimes.com/interactive/2010/04/25/nyregion/spokes.html>, hämtad 2012-04-03

NY Times (2010:2) *Letters Unruly Streets: Cyclists and the City*,  
<http://www.nytimes.com/2010/12/23/opinion/123bike.html>, hämtad 2012-04-04

NY Times (2011) *Bicycle Visionary*,  
<http://www.nytimes.com/2011/09/11/opinion/sunday/bruni-janette-sadik-khan-bicycle-visionary.html?pagewanted=all>, hämtad 2012-02-13

NY Times (2012) *The N.Y.P.D needs policing*,  
<http://www.nytimes.com/2012/01/30/opinion/the-nypd-needs-policing.html>, hämtad 2012-05-10

NYC (1999) *Making streets safe for cycling: Strategies for Improved Bicycle Safety*,  
City of New York Departments of City Planning and Transportation Division, New York City

NYC (2006:1) *Bicyclist fatalities and serious injuries in New York City 1996-2005*,  
New York City

NYC (2006:2) *Press Release 087-06, City announces unprecedented bicycle safety improvements*, <http://www.nyc.gov/html/doh/html/pr2006/pr087-06.shtml>, hämtad 2012-04-16

NYC (2007:1) *PlaNYC – a greener greater New York*, New York City

NYC (2007:2) *Press Release 030-07, Statement of Mayor Michael R. Bloomberg on the resignation of DOT Commissioner Iris Weinshall*,  
[http://www.nyc.gov/portal/site/nycgov/menuitem.c0935b9a57bb4ef3daf2f1c701c789a0/index.jsp?pageID=mayor\\_press\\_release&catID=1194&doc\\_name=http%3A%2F%2Fwww.nyc.gov%2Fhtml%2Fom%2Fhtml%2F2007a%2Fpr030-07.html&cc=unused1978&rc=1194&ndi=1](http://www.nyc.gov/portal/site/nycgov/menuitem.c0935b9a57bb4ef3daf2f1c701c789a0/index.jsp?pageID=mayor_press_release&catID=1194&doc_name=http%3A%2F%2Fwww.nyc.gov%2Fhtml%2Fom%2Fhtml%2F2007a%2Fpr030-07.html&cc=unused1978&rc=1194&ndi=1), hämtad 2012-04-13

NYC (2009) *Press Release 09-030: Dot Completes Unprecedented Three-Year, 200-Mile Installation of Bike Lanes, Making City Streets Safer For All Users*,  
[http://www.nyc.gov/html/dot/html/pr2009/pr09\\_030.shtml](http://www.nyc.gov/html/dot/html/pr2009/pr09_030.shtml), hämtad 2012-03-11

NYC (2011) *Press Release 11-75: NYC DOT Announces Selection of Alta to Launch Privately Funded Bike Share System, Giving New Yorkers a New Low-Cost Transportation Option*, [http://www.nyc.gov/html/dot/html/pr2011/pr11\\_75.shtml](http://www.nyc.gov/html/dot/html/pr2011/pr11_75.shtml), hämtad 2012-05-12

NYC (2012:1) *NYC Organization Chart*,  
[http://www.nyc.gov/html/om/html/orgchart/org\\_chart.html](http://www.nyc.gov/html/om/html/orgchart/org_chart.html), hämtad 2012-05-13

NYC (2012:2) *A Greenway Plan for New York City 1993*,  
<http://www.nyc.gov/html/dcp/html/bike/gp.shtml>, hämtad 2012-02-20

NYC Department of City Planning (2006) *State of cycling in New York City – a report based on an interactive session held for Bike Month*,  
<http://www.nyc.gov/html/dcp/pdf/transportation/statecyclecomp.pdf>, hämtad 2012-04-25

NYC Department of City Planning (2009) *Bike-share, opportunities in NYC*,  
[http://www.nyc.gov/html/dcp/pdf/transportation/bike\\_share\\_complete.pdf](http://www.nyc.gov/html/dcp/pdf/transportation/bike_share_complete.pdf), hämtad 2012-05-17

NYC Department of Parks and Recreation (2012) *Bicycling: A Revolution in Parks, NYC Department of Parks and Recreation*,  
<http://www.nycgovparks.org/about/history/bicycling>, hämtad 2012-03-21

NYC Department of Transportation (1997) *Bicycle Master Plan*, New York City

NYC Department of Transportation (2007) *Safe Streets NYC: Traffic Safety in New York City 2007*, New York City

NYC Department of Transportation (2008:1) *World class streets: remaking New York City's public realm*, New York City

NYC Department of Transportation (2008:2) *Safe Streets NYC: Traffic Safety in New York City 2008*, New York City

NYC Department of Transportation (2008:3) *Sustainable Streets – Strategic plan for the New York City Department of Transportation 2008 and beyond*, New York City

NYC Department of Transportation (2010) *Upgrading New York City's Traffic Signal Control: "A Progress Report"*, New York City,  
<http://www.ite.org/annualmeeting/compendium10/pdf/AB10H2602.pdf>, hämtad 2012-05-10

NYC Department of Transportation (2011:1) *NYC Commuter Cycling Indicator*,  
[http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/commuter\\_cycling\\_indicator\\_and\\_data\\_2011.pdf](http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/commuter_cycling_indicator_and_data_2011.pdf), hämtad 2012-04-04

NYC Department of Transportation (2011:2) *NYC Cycling Safety Indicator*,  
[http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/nyc\\_cycling\\_safety\\_indicator.pdf](http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/nyc_cycling_safety_indicator.pdf), hämtad 2012-04-04

NYC Department of Transportation (2011:3) *PlaNYC Bicycle Network Expansions*, <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/bikeroutedetailsfy07-fy11.pdf>, hämtad 2012-05-18

NYC Department of Transportation (2012:1) *New York City Cycling Map*, [http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2012\\_nyc-cycling-map.pdf](http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2012_nyc-cycling-map.pdf), hämtad 2012-05-12

NYC Department of Transportation (2012:2) *Bicycle Counts*, <http://www.nyc.gov/html/dot/html/bicyclists/nycbicyclescrct.shtml>, hämtad 2012-04-04

Pucher, Thorwaldson, Buehler, Klein (2010) *Cycling in New York: Innovative Policies at the Urban Frontiers*, *World Transport Policy and Practice*, vol. 16

OED (2012) *Oxford English Dictionary – the definite record of English language*, <http://www.oed.com/view/Entry/37352#eid8782753>, hämtad 2012-04-05

Rugg och Petre (2006) *A Gentle Guide to Research Methods*, McGraw Hill International, New York City

Stringer (2010) *Respect the Lane*, <http://www.nyc.gov/html/mancb6/downloads/misc/Borough%20President%27s%20report%20-%20Bike%20Lanes0001.pdf>, hämtad 2012-04-06

Stuelke och Wood (2007) *Why I Ride: The Art of Bicycling in New York*, New York City Bicycle Coalition, New York City

Tuckel och Milczarski (2009:1) *Biking Behavior in Mid-Manhattan*, Hunter College, The City University of New York, New York City

Transportation Alternatives (2012:1) *Bicycle Blueprint – Fifth, Park and Madison*, <http://www.transalt.org/files/resources/blueprint/features/parkandmad.html>, hämtad 2012-02-12

Transportation Alternatives (2012:2) *NYC Department of Transportation's October 27, 2005 response to bicycling groups regarding the New York City Bike Safety Action Plan*, [http://transalt.org/files/campaigns/bike/dotresponse\\_10.27.05.pdf](http://transalt.org/files/campaigns/bike/dotresponse_10.27.05.pdf), hämtad 2012-03-20

U.S. Census Bureau (2012:1) *DP03 SELECTED ECONOMIC CHARACTERISTICS, 2006-2010 American Community Survey 5-Year Estimates*, <http://factfinder2.census.gov/faces/tableservices/jsf/pages/productview.xhtml?src=bkmk>, hämtad 2012-05-17

U.S. Census Bureau (2012:2) *About the American Community Survey*, [http://www.census.gov/acs/www/about\\_the\\_survey/american\\_community\\_survey/](http://www.census.gov/acs/www/about_the_survey/american_community_survey/), hämtad 2012-04-04

Ward (2006) *New York State Government*, 2. Ed., Rockefeller Institute Press, Albany, New York

Wessler (2010) *Filling the Gaps – COMMUTE and the Fight for Transit Equity in New York City*, Applied Research Center, Oakland

## 6. Bilagor

### 6.1. Intervjufrågor

(Prioriterade frågor i fetstil.)

1. Personal background
  - a. **What was your position within the DOT?**
  - b. **Experience within the field of transportation planning in general and bicycling planning in particular?**
2. **What is your view on the position of cycling** (and by cycling I mean bicycle transportation) **in NYC today?**

**In September 2006 NYC announced the goal of building 200 bike-lane miles in three years as a part of the Bicycle Network Development Program. I view this announcement as a first public signal of a new attitude towards cycling within the NYC organization.**

3. **What events do you regard as milestones and important for both the fact that this goal was announced and the fact that it got implemented?**
  - a. **Did the organization change during this time?** (Both before September 2006 and after, Iris Weinshall for JSK)
  - b. **Did the allocation of funding to cycling investments change in relation to funding of public transportation or car transportation during this time?**
  - c. **Did any public events influence the decision-making?** (demonstrations or such...)
4. **Which persons or organizations have been the most important for this development?**
  - a. **What role did persons in higher positions within or outside DOT play?**
  - b. **To what extent would you say that other actors have been able to affect the development?** (such as: interest organizations, NGOs or community boards)
5. **Which argument for cycling do you regard as the most prominent in the background to the investment that has been made since 2006? (the announcement 2006 was labeled a safety improvement)**
  - a. **In what way have these argument been emphasized in order to motivate or support the investment?**
6. **In what way have the built infrastructure and its result been affected by the factors you have identified?**
  - a. **Is the built infrastructure for cycling traceable in the planning documents issued by the DOT?**
  - b. **How has the built infrastructure affected the status of cyclists in relation to other transportation modes?**

7. What do you see as the biggest challenge for the cycling community in the future?

