

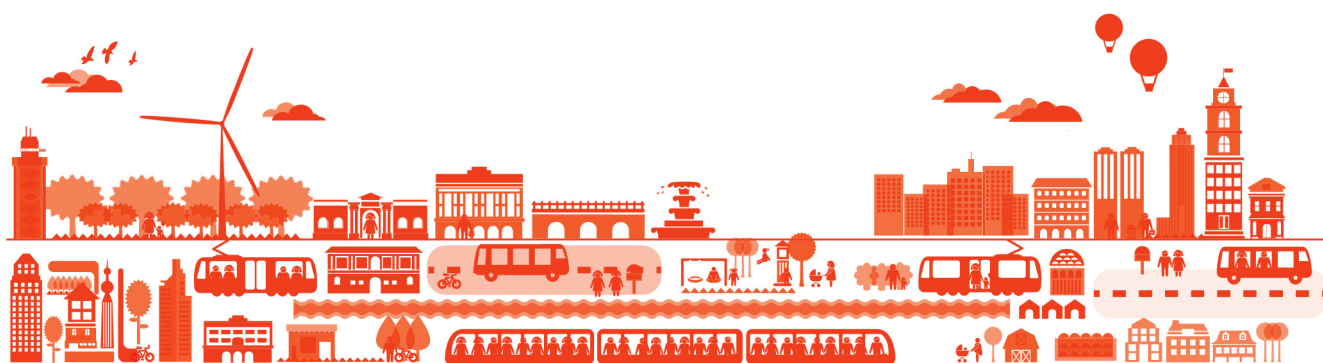


K2 WORKING PAPERS 2018:5

Cykelns plats i den kommunala planeringen

En fråga om status och hierarki

Christina Lindkvist Scholten, Till Koglin, Henrik Hult & Niklas Tengheden



Datum: 2018-04-25

Tryck: Media-Tryck, Lunds universitet, Lund

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis K2:s uppfattning.

Innehållsförteckning

Förord	3
Sammanfattning.....	4
1. Inledning	5
1.1. Utgångspunkt och tillvägagångssätt.....	6
1.1.1. Genomförande av innehållsanalysen.....	6
2. Arvet efter den modernistiska stadsplaneringen och dess betydelse för cykel som transportslag	7
2.1. Bilen som norm i stadsplaneringen	8
2.2. Kampen om trafikrummet och det motoriserade våldet.....	9
2.3. Strategisk planering.....	10
3. Kommunal cykelplanering – en genomgång	13
3.1. Malmö.....	13
3.1.1. Översiktsplanen	13
3.1.2. Malmö stads trafikmiljöprogram, cykelprogram 2012-2019, cykelbokslut 2014 och Transport och mobilitetsplanen från 2016	16
3.2. Mölndal.....	19
3.2.1. Mölndals översiktsplan.....	19
3.2.2. Cykelbokslut och cykelstrategi för Mölndals stad.....	19
3.2.3. Parkeringsnormer.....	20
3.3. Norrköping.....	22
3.3.1. Översiktsplaneringen	22
3.3.2. Andra strategiska dokument	23
3.4. Örebro	25
3.4.1. Cykeln i den översiktliga planeringen i Örebro.....	25
3.4.2. Örebro trafikplan	25
3.4.3. Handlingsplan för ökat cyklande i Örebro kommun 2013	27
3.4.4. Cykelnätsplan för Örebro kommun	27
3.4.5. Riktlinjer för parkering i Örebro kommun	28
4. Kampen om trafikrummet går vidare.....	29
5. Slutsatser	32
6. Referenser.....	33
7. Appendix	35

Förord

Rapporten har tagits fram inom ramen för projektet ”Planering för strategisk cykelinfrastruktur” (Dnr 015-03501) som är ett forskningsprojekt finansierat av Vinnova. Projektet leds av Till Koglin vid Lunds tekniska högskola och är kopplat till K2:s forskningsområde Samverkan. I projektet medverkar även Ecologize AB, Malmö universitet och VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Rapporten är en analys av planeringsdokument som rör cykelinfrastruktur i kommunerna Malmö, Mölndal, Norrköping, och Örebro och har författats av Christina Scholten, forskare vid K2 och Malmö universitet och Till Koglin, forskare vid Lunds tekniska högskola och knuten till K2. Henrik Hult och Niklas Tengheden, båda mastersstudenter vid Malmö universitet och Sveriges lantbruksuniversitet, SLU, har genomfört sammanställningen av dokumenten.

Lund, april 2018

Till Koglin
Projektledare

Sammanfattning

Rapporten är en analys av Malmö, Mölndals, Norrköpings och Örebros arbete med cykelplanering och bygger på en genomgång av plandokument från 2000 fram till 2015. Utifrån en nyckelordsökning har kommunernas arbete med att öka attraktiviteten för cykel som ett naturligt och självklart transportslag i stadsmiljö granskats utifrån ett normkritiskt perspektiv på transporter där bilen utgör det självklara transportslaget som samhällsplaneringen alltsedan efterkrigstiden har haft som utgångspunkt. Genom att använda sig av begreppet regim går det att förstå hur bilen både som artefakt och idé skapat ett sociotekniskt system som bidragit till samhällsutveckling men också till den miljöproblematik som dagens städer står inför och som är en av förklaringarna till att hållbara transportslag som kollektivtrafik, gång och inte minst cykel kommit att bli föremål för strategier, planer och investeringar.

Trots att cykelplanering bedrivits sedan 1970-talet i Malmö t.ex. och att det i översiktsplaner, policys, riktlinjer och cykelprogram allt sedan Brundtlandkommissionens slutrapport om vår gemensamma framtid (1987) presenterades, har det hävdats att de hållbara transportslagen måste få ta ökat utrymme i gatubilden kvarstår bilens särställning och den infrastruktur som bilen tagit i anspråk kan endast marginellt överföras till andra trafikslag och då vanligtvis under protester.

Ett sätt att förstå svårigheterna kring överföring av gatuutrymme från bilen till cykeln är att använda sociologen Zygmunt Baumans begrepp urban spacewars. När olika grupper gör anspråk på samma yta för delvis olika ändamål uppstår det konflikter om vem som ska ha företräde. Ett sätt att skapa ordning i konflikterna över utrymmet är att ge det, i det här sammanhanget transportslag som genererar störst ekonomisk nytta mest framkomlighet. Problemet uppstår när nytta ska värderas och vilka värden som nyttoperspektivet beräknas utifrån. Utan tvivel är det så att de modeller som ligger till grund för vilket utrymme olika fordon anses behöva har tilldelat bilen ett högre nyttovärde och därmed mer utrymme och framkomlighet i gaturummet.

I de dokument som ligger till grund för rapporten beskrivs en rad konkreta åtgärder för att skapa säkra cykelvägar och prioritera cyklister i mötet med bilister. Det är inget fel på dessa ofta ambitiösa satsningar. De är emellertid av instrumentell karaktär och handlar om att ordna gaturummet så att cykeln också får plats. Det politiska ledarskapet som utmanar bilismens norm i den lokala trafikpolitiken för att främja cyklandet som ett hållbart resande verkar saknas utom i ett fall där Örebro tillsatte en parlamentarisk grupp för att samfällt driva cykelsatsningar politiskt. Organiseringen av cykelplaneringen verkar drivas av enskilda individer snarare än vara en integrerad del i stadsplaneringen och få utrymme att ingå i den strategiska samhällsplaneringen. Mot bakgrund av underlagens karaktär och kunskapssyn som vilar på en åtgärdsrationalitet av teknisk karaktär för att få fler att cykla, menar vi att kunskapsunderlaget för att bedriva strategisk cykelplanering behöver breddas till att också inkludera kvalitativa analyser. Cyklister är

inte en homogen grupp utan består av allt från hälsomedvetna cykelpendlare till vardagsmotionärer, små barn och cyklister med funktionsvariation. På samma sätt måste hänsyn tas till att e-cyklar, fraktcyklar, racercyklar och ordinära cyklar, stora som små trängs på samma cykelbanor. Att planera för en cykelinfrastruktur som inte uppmärksammar denna variationsvidd av användare riskerar bidra till nya tillkortakommanden i planeringen. Att parkeringsbehoven för cyklar idag ser radikalt annorlunda ut än för ett tiotal år sedan när dagens fraktcyklar, lådcyklar, e-cyklar och cyklar för funktionsvariation ska samsas med ordinära är ett steg i rätt riktning även om också det är en tekniskt lösningsorienterad ansats. Därtill finns det konfliktytor inte bara mellan cyklister av olika slag och den motoriserade trafiken. På samma sätt finns det konfliktytor mellan cyklisterna och gångtrafikanter.

Det behövs således alternativa bilder, visioner och berättelser om hur en stad som främjar användningen av cykel är byggd och de berättelserna måste vandra och få fäste i olika organisatoriska sammanhang som Healey (2006) menar att strategisk planering handlar om. Likaså finns det behov av att utmana bilismen och dess normativa påverkan på stadsplaneringen. För att nå de politiskt uppsatta mål om ökad andel hållbara transporter och cykeln som ett av dessa, krävs ett tydligt politiskt ledarskap, en strategisk planering som tidigt integrerar de hållbara transportslagen och en planeringspraktik som har mandat att ändra i maktbalansen mellan transportslagen och överföra yta i trafikrummet från bilismen till cykeln.

1. Inledning

Cykel har blivit ett allt viktigare transportmedel att ta hänsyn till i den kommunala transportplaneringen utifrån politiska mål om ett hållbart transportsystem. Ökad andel cykel innebär som Trafikverket konstaterar betydande vinster för samhället och för den enskilda medborgaren men för att nå dit behövs bättre cykelinfrastruktur vilken måste prioriteras i planeringen (Trafikverket 2011) och att planeringsperspektivet på transporter breddas generellt men framför allt när det gäller cykel (Niska, 2010, Aretun och Robertson, 2013, Koglin 2013, 2015a). Cykelanvändningen har potential till att positivt bidra till ökad andel hållbara transporter men för att bidra till att de transportpolitiska målen uppnås måste färdmedelsfördelningen till cykelns fördel öka kraft. Även om det i vissa avseenden har skett en positiv utveckling när det gäller cykling, visar statistik från resvaneundersökningen att utvecklingen emellertid går åt fel håll och andelen cyklister minskar. Sedan mitten av 1990-talet har andelen cykelresor sjunkit med 38 procent (Trafikanalys 2015:14). I den offentliga debatten och på sociala forum framhålls bristande säkerhet för cyklister i relation till motoriserade fordon och cyklisters utsatthet, dålig skyltning av cykelvägar, undermåligt underhåll av cykelvägar, smala och trånga samt mörka passager för cyklister och cykelvägar som abrupt slutar i trafikerade korsningar och som gör det både svårt och farligt att cykla som orsaker till att andelen cyklister sjunker. Att cykelvägar också används av bilister som parkeringsplats, och uppställningsplats för godsleveranser vilket försvårar framkomlighet och i värsta fall tvingar ut cyklister i gatumiljön främjar inte cyklisternas säkerhet. Forskning visar också att det pågår en ”kamp” om trafikutrymmet, där bilister utmanar cyklister och som därmed utgör allvarligt hot mot cyklisters säkerhet (Balkmar 2014, Koglin 2015b). Även om andelen cykelresor pekar på en vikande kurva (Trafikanalys 2015), har variationen av cyklister som ska samsas på befintlig cykelinfrastruktur ökat, vilket bidrar till konflikter inom gruppen cyklister. En annan konflikt är relationen mellan cyklister och gående. Det är alltså mot bakgrund av det transportpolitiska målen om hållbara transporter och en cykeltrafik som kan beskrivas som alltmer heterogen som ligger till grund för den här rapporten. En central utgångspunkt är vilket fysiskt utrymme som står de olika transportslagen till buds. Frågor om hur kommuner arbetar med cykelplanering och hur cykeln ges utrymme i trafikrummet och hur olika kategorier cyklister som ska samsas på cykelvägarna och i trafiken är därför viktiga att besvara.

De kommuner som ingår i den här kartläggningen är Malmö, Mölndal, Norrköping och Örebro. Urvalet av kommuner baseras på att två av dem, Malmö och Örebro, är prisade för sitt arbete med att främja och strategiskt arbeta med cykelplanering. Mölndal och Norrköping är i sammanhanget referenskommuner och har ambitioner att öka andelen cyklister.

1.1. Utgångspunkt och tillvägagångssätt

I forskningsprojektet ”Planering för strategisk cykelinfrastruktur” har vi genomfört en kartläggning av hur fyra kommuner planerar för ökad cykling genom att vi har analyserat olika planer och policydokument. Kartläggningen omfattar material från översiktsplaner (från år 2000) och andra dokument som har bedömts ha relevans för planeringen av cykelinfrastruktur från 2000 fram till 2016. Totalt har 47 dokument hämtats från kommunernas hemsidor sammanställts och analyserats. En sammanställning av dokument återfinns i Appendix 1.

1.1.1. Genomförande av innehållsanalysen

Innehållsanalysen bygger på i förväg definierade nyckelord. Nyckelorden identifierades utifrån forskning och policyrekommendationer med fokus på cykelplanering. Sökningarna genomfördes med trunkering, vilket innebär att alla ord som innehåller ordstammen sorteras fram i sökningen till exempel cykel* vilket innebär att cykelhjälm, cykelväg, cykelplanering, cykelandel, och så vidare markeras. Antalet träffar på de olika nyckelorden har dock inte betraktats som relevant i det här sammanhanget. De nyckelord som använts är följande: säkerhet, tillgänglighet, trygghet, framkomlighet, bil, cykel, fotgängare, gående, investering, prioritering, shared space, konflikt, trafikrum, gaturum, skylt, vägvisning, parkering, p-norm, budget, bokslut, kampanj (där vi inkluderat kommunikation, information, marknadsföring, mobility management), intermodalitet, kombinationsresa, trängsel samt underhåll och drift.

När det insamlade materialet sammanställts enligt de fördefinierade nyckelorden har det sorterats på dels mål, det vill säga – vad är det planen säger sig vilja uppnå, dels på strategier som innebär att konkreta beskrivningar av hur målen ska uppnås har stått i centrum för analysen. Med hjälp av teoretiska perspektiv och begrepp diskuterar vi hur kommunerna arbetar med cykelfrågorna på ett strategiskt sätt utifrån hur cykeln prioriteras som transportslag samt ges utrymme i trafikrummet. Det vi vill lyfta fram och synliggöra är vilka normer som styr planeringen och vem som kan ta plats i trafikrummet på vilka villkor samt vilka spänningar som en trafikplanering som överför utrymme från bilismen till cyklister kan leda till och vad som då blir viktigt att hantera i planeringssammanhang.

2. Arvet efter den modernistiska stadsplaneringen och dess betydelse för cykel som transportslag

Ökad andel cykling är en nationell angelägenhet som bland annat kommit till uttryck i det regeringsuppdrag som lämnades till Trafikverket, Transportstyrelsen och Sveriges kommuner och landsting och vars slutrapport presenterades 2011 (Trafikverket 2011). Behovet att få fler att använda miljömässigt hållbara transportslag är idag en global angelägenhet mot bakgrund av tilltagande medvetenhet om den motoriserade trafikens betydelse för klimatförändringar, den negativa påverkan på människors hälsa ifråga om partiklar och sot samt behovet av att få människor att röra sig mer i vardagen. I det sammanhanget är cykeln ett relativt tillgängligt transportslag förutsatt att det finns infrastruktur som ger trygghet för cyklister.

Stadsplanering är en verksamhet vars effekter kvarstår över lång tid. Strukturer byggs in i den fysiska miljön. I äldre städer är centrala områden ofta präglade av medeltida gatu- och kvartersstrukturer även om byggnader och fastighetsindelningar sedan länge är förändrade och på liknande sätt har planeringstraditioner under århundraden och årtionden lagts till den urbana strukturen som den tar sig uttryck i dag (Kostof 1991). Under 1900-talet har den modernistiska stadsplaneringen med företrädare som den schweiziske arkitekten Le Corbusier haft stor påverkan på utformningen av den fysiska miljön. Den tidiga industristaden med ohälsosamma bostäder och social misär kom att bli föremål för den tidiga planeringens ambitioner att bringa reda i kaos (Hall 2002). Härigenom utvecklades perspektiv och teorier som kom att leda fram till den funktionsuppdelning som kännetecknar mycket av dagens stadsplanering. Konsekvenserna av den funktionsuppdelade staden innebar att transportarbete byggdes in i den urbana strukturen. Äldre stadsstrukturer som kännetecknades av funktionsintegrerad kvarter där arbete, bostäder och service funnits inom gångavstånd, har under 1900-talet genomgått stadsomvandling som i praktiken innebar stora avrivningar och den nya bebyggelsen som uppfördes fick monofunktioner som bostadsområden eller verksamhetsområden (Jacobs 1961). Efter andra världskriget och i samband med en tilltagande privatbilism började externa handelsområden tillåtas. Likaså togs mark i anspråk utanför städerna för att uppföra småhus vilket möjliggjordes av en tilltagande privatbilism. En bidragande orsak till utvecklingen var den teknikoptimism där bilen som kommit att bli var mans ägodel blev den självklara lösningen på de transportbehov som den nya stadsplaneringen byggt in i den fysiska miljön. Svensk stadsplanering från 1950-talet och framåt var starkt influerad av modernismens idéer om funktionsseparering och bilen som transportmedlet framför andra. Konsekvenserna blev att regelverk tillkom, som t. ex. SCAFT (SCAFT 68) som bland annat förordade trafikseparering mellan olika trafikantgrupper vilket gynnade bilismen i fråga om framkomlighet och hastighet och samtidigt bidrog till en mer trygg trafikmiljö för

oskyddade trafikanter. Syftet att inte blanda olika transportslag och skapa säkra och trygga gång- och cykelvägar kan säkert ha varit som Koglin skriver gott, men konsekvensen blev att bilen kom att bli norm och ta utrymme i trafikrummet på andra transportslags bekostnad (Emanuel 2012, Koglin 2015b, 2018, Koglin & Rye 2014).

Det är dessa strukturer som dagens samhälls- och transportplanerare har att hantera när krav och förväntningar på ett mer hållbart resande ska realiseras. Bilismregimen (Böhm et al. 2006) har haft stor påverkan på vad och vilka som haft tillgång till det offentliga rummet och på vilka villkor, något som Balkmar (2014) och Koglin (2013) menar fortfarande manifesteras som makt i fråga om hur mycket plats cykeln kan ta i stadsrummet relation till bilen. Bilismens inflytande på samhällsplaneringen är fortfarande normerande vilket bland annat tar sig uttryck i hur cykelinfrastrukturen förhåller sig till gatu- och väginfrastrukturen och hur cykelvägar oreflekterat anläggs i anslutning till och längs med trafikleder istället för att knyta samman olika delar av det offentliga rummet med gena och snabbare vägar (Koglin 2017).

Sociologer (se t.ex. Bauman 1998, Lefebvre 1992) och geografer (t.ex. Soja 1998) har gripit sig an frågor om maktrelationer i det offentliga och urbana rummet, hur utrymme tas i anspråk och de konflikter som uppstår i kölvattnet av olika intressen och anspråk på hur rummet både produceras och konsumeras med ojämlika villkor som följd. Detta maktteoretiska perspektiv om hur rum skapas och tas i anspråk applicerar Koglin på hur olika transportslag tar och ges utrymme i stadsrummet. I analysen av planeringsmaterialet blir det därför viktigt att också belysa om och i så fall på vilket sätt denna ojämlikhet mellan trafikslag tar sig uttryck i planeringsunderlagen samt om det presenteras konkreta sätt att hantera en eventuell maktobalans mellan trafikslagen.

2.1. Bilen som norm i stadsplaneringen

Bilens roll i stadsplaneringen kan dateras till efter Andra Världskriget, även om bilarna börjat ersätta hästdragna transportslag i städerna redan i början av 1900-talet. Det som sker efter 1940-talet beskriver Newman och Kenworthy (2015) som en massiv omställning som tog sin början i USA med byggandet av motorvägar och parkeringar för bilen. Genom att införa skatt på bränsle frigjordes resurser för att finansiera motorvägsutbyggnaden och tekniska innovationer gjorde inte bara bilen billigare och mer tillgänglig för den stora allmänheten utan gav också upphov till drömmar om oberoende och status, som tagit sig uttryck i filmgenrer som "road movies" och genom att skapa begär efter snabba lyxbilar med hög prestanda (Brown et al. 2009, Paterson 2007). Bilen kom att bli symbol för det "moderna" (Böhm et al. 2006, Newman & Kenworthy 2015). Böhm, John, Land och Paterson (2006) diskuterar i inledningen till antologin *Against Automobility*, att bilen representerar så mycket mer än ett fordon. De diskuterar automobilism som en av de viktigaste sociotekniska institutionerna som organiserar det moderna samhället:

”It is a set of political institutions and practices that seek to organize, accelerate and shape the spatial movements and impacts of automobiles, whilst simultaneously regulating their many consequences. It is also an ideological ... formation embodying ideals of freedom, privacy, movement, progress and autonomy, motifs through which automobility is represented in popular and academic discourses alike, and through which its principal technical artefacts – roads, cars, etc. – are legitimized. Together these apparently diverse strands comprise an understanding of automobility that is irreducible to the automobile.”. (Böhm et al 2006, s. 3.)

Genom det institutionella perspektivet blir normer kring bil och bilägande tydligt. Då inkluderas procedurer för köp och ägande av bilen som bland annat kopplar till reklam, marknadsföring men också försäkringsbranschen. Resursförbrukningen i att tillverka bilar och framställa den infrastruktur som krävs för massbilismen ska vara möjlig är en del i detta institutionella perspektiv. Det institutionella perspektivet hjälper till att sätta bilen i relation till hur bilen påverkar miljö, vilket i sin tur kan relateras till hälsoeffekter och kostnader, inte bara på grund av de skador och dödsfall som trafikolyckor genererar, men också på grund av utsläpp av växthusgaser och partiklar från förbränning och däckslitage samt att bilåkandet leder till att människor inte rör på sig i samma utsträckning som gång och cykling leder till. Listan kan göras lång, men av ovan förda resonemang framgår det tämligen tydligt att bilens status och bilens roll i planeringen har varit och fortfarande är stark. Det är konsekvenserna med bilen i centrum och därmed en ohämdad stadsutbredning av urbana områden som är både energikrävande, bränsleberoende och innebär kostnader i termer av dagliga förflyttningar (Newman & Kenworthy 2015) för medborgare som måste transportera sig mellan olika målpunkter, som dagens planering försöker hantera och i vilken cykeln har kommit att framstå som ett attraktivt alternativ i planeringen för transporter i stadsmiljön.

2.2. Kampen om trafikrummet och det motoriserade våldet

Genom det institutionella perspektivet ökar förståelsen för hur ett helt system byggs runt bilen som transportslag både ifråga om artefakter, tekniska innovationer och investeringar i infrastruktur men som också kopplar an till föreställningar, förväntningar och emotioner. Genom att synliggöra denna institution kopplat till bilen som artefakt blir det lätt att förstå hur det kommer sig att bilen fått den dominerande ställning i transportplaneringen som den har (Böhm et al. 2006). Genom att vara ett prioriterat transportslag har bilen kommit att ta trafikutrymme i anspråk på andra trafikslags bekostnad framkomligheten för bilismen har värderats högre än framkomligheten för andra.

Ett annat användbart begrepp är trafikrum. Rum är ett analytiskt begrepp som används för att fånga både föreställningar och emotioner till en plats likväl som för att fånga de materiella förutsättningarna, avgränsningar och platsens konkreta innehåll. Trafikrummet utgörs således av såväl förväntningar på, föreställningar om, känslor för, såväl som det konkreta fysiska utrymmet för t.ex. olika transportslag i den byggda miljön. Bauman menar att det sociala rummet är förutsättningen för det objektiva mätbara rummet. Bauman menar att grunden för att objektiva kunna mäta något, måste bygga på att man

veta vad det är som ska mätas och vilka olika anspråk som görs (Bauman 1998:22). Det kan förstås som att olika grupper möts och använder en plats, talar om, tolkar och förstår platsen och har olika anspråk på den. Det leder till att platser kan delas upp, hägnas in och mätas och sålunda ges ett ekonomiskt värde. Gångtrafikanter, cyklister och motorfordon befinner sig i samma gaturum men använder det på olika sätt och har olika anspråk. Gaturummet har delats in så att bilister får en del, cyklister en annan och gångtrafikanter en tredje. Utrymmet som bilismen haft anspråk på och kommit att tilldelas är det största utrymmet, därefter cyklister och ibland får cyklister och gångtrafikanter samsas om det som blir över av gaturummet. Cykelmarscher och manifestationer där cyklister tar gatuutrymmet i anspråk för sina fordon på bilismens bekostnad är ett sätt att förstå det som Bauman kallar "urban space wars". I dessa aktioner tar cyklister mer utrymme än vad planeringen, genom att avsätta ett visst utrymme av trafikrummet, har rätt att kräva. Cyklisterna överträder därmed en gräns som gör att de fordon som ges ett högre ekonomiskt värde, dvs. bilisterna inte kan använda det utrymme och den hastighet som de enligt planeringen har rätt till. Det är alltså inte bara en fråga om olika transportslag utan också en fråga om värdering av tid och plats, vilket översätts till ekonomisk nytta, ifråga om vilket transportslag som ska ha prioriterad framkomlighet.

Begreppet rum står således för både det socialt konstruerade och det fysiska. Genom att tänka trafikrum blir platsen, dvs. vägen, gatan, cykelvägen och trottoaren "inbäddade" i sociala och politiska sammanhang (Balkmar 2014). Bauman beskriver det som:

Urban territory becomes the battlefield of continuous space war, sometimes erupting into public spectacle of inner-city riots, ritual skirmishes with the police, the occasional forays of soccer crowds, but waged daily just beneath the surface of the public (publicized), official version of the routine urban order. (Bauman 1998: 22)

Denna kamp om utrymmet applicerar Koglin (2013, 2018, Koglin & Rye 2014) på hur olika transportslag tar och ges utrymme i stadsrummet. Analysen visar hur hållbara transportslag som gång och cykel tvingas underordnas bilismen, trots en hållbarhetsdiskurs som betonar miljö och sociala villkor. Men Balkmar visar också hur t.ex. cyklister kräver tillbaka utrymme i trafikrummet. I analysen av planeringsmaterialet blir det därför viktigt att också belysa om och i så fall på vilket sätt denna ojämlikhet mellan trafikslag tar sig uttryck i planeringsdokumenten samt om det presenteras konkreta sätt att hantera maktobalansen mellan trafikslagen.

2.3. Strategisk planering

För att åstadkomma en överflyttning som innebär att fler väljer att ställa bilen till förmån för cykeln krävs en rad konkreta investeringar och åtgärder i cykelinfrastrukturen (Trafikverket 2011). Av genomgången av planeringsdokumenten framgår att kommunerna genom att ingå i olika, ofta internationella cykelprojekt, ökat kunskapen om cykelplanering generellt och blivit allt tydligare genom att identifiera konkreta behov och investeringar som krävs för att göra cyklingen attraktivare. Det som föreslås i dokumenten syftar till att ge cykeln ökad status både i planeringssammanhang och i fråga om färdmedel. Investeringar och avsättning av resurser som specifikt ska användas för

förbättringar av cykelinfrastrukturen är viktiga men det strategiska planeringsperspektivet är också betydelsefullt för hur olika trafikslag tillmäts betydelse och därmed status i transportsystemet.

Planeringsteoretikern Patsy Healey har bidragit till utvecklingen av det strategiska planeringsperspektivet och är noga med att påpeka att det inte handlar om att ha plandokument i olika beslutshierarkier, utan handlar om ett förhållningssätt som innebär att ha beredskap för förändringar som inte alltid kan förutspås (2004, 2006). Den strategiska planeringsansatsen har vuxit fram som en reaktion på att den tidigare rationella planeringspraktiken förvisso löst en rad problem men samtidigt som planeringen genomfördes skapat andra (Oosterlynck et al 2011, s. 2). För Healey handlar det strategiska planeringsperspektivet om kunskapssyn och vem som är med och formar visioner och attraktiva framtida alternativ på en plats. Författaren menar att olika grupper bör ges utrymme för att delta i planeringen och de attraktiva visioner måste få fäste hos centrala och inflytelserika aktörer som har rådighet att skapa förändring (Healey 2006, s. 186). Detta möter, menar Healey, också motstånd eftersom det inom planeringen finns olika intressen som utifrån olika kunskapsanspråk hävdar det egna perspektivet. En strategisk cykelplanering skulle då innebära att formulera attraktiva och utmanande berättelser om vad ett hållbart transportsystem kräver i fråga om cykelns roll i det urbana trafikrummet. Genom att bjuda in olika aktörer till att formulera dessa berättelser ökar möjligheten att berättelserna får fäste hos olika aktörer, både inom och utanför den kommunala planerararkären. När olika aktörer börjar återskapa samma berättelse kommer den att få legitimitet och därmed blir det enklare att utmana den gängse transportplaneringen som fortfarande utgår från bilismen.

Det finns anledning att sätta det strategiska perspektivet som Healey representerar i relation till att agera strategiskt. Strategisk planering syftar till att skapa förutsättningar för att möta en delvis okänd morgondag och samtidigt åstadkomma kvalitativa förändringar. Att agera strategiskt handlar snarare om att känna spelets regler och utifrån en sådan kunskap styra utvecklingen. Enligt Flyvbjerg (2001) innebär ett strategiskt agerande bland annat att också definiera vad som är relevant kunskap för de förändringar som ska åstadkommas. Det kan innebära att t.ex. ta fram underlag som leder till politiska beslut som stödjer investeringar som gynnar cyklister på bilisternas bekostnad, men inte nödvändigtvis, eftersom det är ett maktspel. Detta maktspel, konstaterar Flyvbjerg pågår såväl inom enskilda förvaltningar som mellan dem och mellan de kommunala och andra aktörer som medverkar i planeringen.

Till Koglin (Koglin 2015a) jämför cykelplanering i Stockholm med Köpenhamn och analysen visar att det finns några grundläggande förutsättningar som framstår som strategiskt viktiga i främjandet av hög andel cyklister. Köpenhamn är det goda exemplet där organiseringen av planeringsenheten; avsättningen av resurser och synliggörandet; var i planeringsprocessen cykelinfrastrukturen inlemmas, hur politik-, policy-, plan- och programarbetet för cykelplaneringen drivs samt vilka konkreta och materiella utfall planeringen får i trafikrummet, är avgörande för Köpenhamns framgångar.

Transportpolitiken är i Köpenhamn en integrerad del av stadspolitiken och stadsutveckling och transportplanering bedrivs samordnat under en gemensam

förvaltning. I det arbetet blir inget transportslag prioriterat i förhållande till något annat, men det blir däremot enklare att utveckla strategier för hållbart resande. Samordningen av stadsutveckling och transportplanering har pågått under lång tid och det finns institutionaliserad samverkan mellan såväl chefer som planerare som bidrar till att många beslut fattas i konsensus. Koglin konstaterar att:

”It seems that the organisation in Copenhagen is built more around cooperation between the different planning sections” (Koglin 2015a, s. 57).

Ytterligare fördel av att organisera stads- och transportplanering under en politisk ledning och gemensam förvaltning är att också själva planeringsarbetet kan samordnas på ett sätt som driver cykelfrågorna från strategisk policynivå till plan och programarbete för att slutligen landa i investeringsplaner och budgetfrågor. De olika styrdokumenterna leder så att säga mot samma mål. Utifrån policydokument om cykling i Köpenhamn utarbetas cykelstrategier och cykelplaner. I cykelplanen beskrivs hur åtgärder för olika typer av investeringar i infrastrukturen som till exempel syftar till säkerhet och framkomlighet ska implementeras. Cykelfrågorna integreras tidigt i planprocessen vilket har positiv effekt på hur cykelinfrastrukturen integreras i den byggda miljön (Koglin 2015a).

För att driva transportplaneringen på ett integrerat sätt där inget transportslag så att säga prioriteras över det andra, krävs att det finns såväl ekonomiska som personella resurser. I Trafik- och miljöplan (Koglin 2015, s. 56) beskrivs vilka investeringar som ska göras och vilken budget som är allokerad för att kunna genomföra dessa. Det organisatoriska klimatet beskrivs också som att nya idéer har lätt att färdas i organisationen vilket bidrar till att utveckla strategierna för hållbara transporter (Koglin 2015a, se också Healey, 2006).

De materiella och konkreta uttrycken för investeringarna i infrastruktur viktiga. I Köpenhamn finns en tradition som går historiskt långt tillbaka att skapa särskilda och avskilda cykelvägar för att öka säkerheten och tryggheten för cyklister. Förutom att cykelvägarna är avgränsade från motoriserad trafik och från gående, är cykelbanor som leds in i det motoriserade trafikrummet markerade med avvikande färg för att öka visualiseringen av cykelvägarna och i många ljusreglerade korsningar har cyklister har företräde.

I analysen av de kommunala planeringsdokumenten har vi därför valt att studera hur cykelfrågor ges prioritet i planeringsarbetet och i resursallokering och utifrån de resultat som genomgången visar kommer vi i analysen att diskutera cykelns prioritering i transportsystemet och dess konsekvenser med hjälp av Baumans begrepp urban space wars för att synliggöra de strategiska planeringsfrågorna för att uppnå vad Koglin menar främjar en transportplanering där cykeln ges likvärdiga förutsättningar som andra transportslag.

3. Kommunal cykelplanering – en genomgång

I kapitlet görs en genomgång av olika plandokument från de fyra kommunerna. I genomgången presenteras kommunerna var för sig och strukturen på redovisningen utgår från övergripande dokument som översiktsplanen för att därefter fokusera på mobilitetsplaner och särskilt planer, utredningar och sammanställningar som specifikt rör cykling.

Översiktsplanen (nedan ÖP) är kommunens viktigaste styrdokument för att sammanställa, beskriva och analysera målsättningar för kommunens markanvändning, nuvarande och framtida bebyggelsestruktur, skyddsvärda områden och trafik- och transportlösningar, med mera. ÖP är lagstadgad men inte juridiskt bindande. Planen ger emellertid goda möjligheter för att bedriva en strategisk planeringspraktik (Fredriksson 2011), där markreservat för till exempel gena och säkra cykelleder kan läggas ut för att dels prioritera de hållbara transportslagen, dels för att säkra marktillgången för hållbara transportslag. Fredrikssons menar att ÖPs potential som strategiskt dokument inte tas tillvara idag utan detaljplaneringen har en allt för självständig roll vilket riskerar leda till att övergripande strategiska mål som t.ex. hållbara transportlösningar inte kan uppnås. I genomgången av kommunernas plandokument och programmaterial har vi valt att börja i det tidiga 2000-talet. Genomgången sträcker sig fram till 2015.

3.1. Malmö

3.1.1. Översiktsplanen

Stadspolitiken i Malmö har bidragit till att staden omvandlats från en tidigare varvs- och industristad med vikande befolkningsutveckling till en stad med bas i kunskapsekonomin som konkretiseras med inrättandet av en högskola och en växande tjänstesektor. Bygandet av Malmö högskola och Öresundsbron har genererat inflyttning av studenter och bidragit nya resandemönster. I slutet av 1990-talet påbörjades också arbetet med citytunneln för att få effektivare tågtransporter. I planen från 2000 konstateras att med Öresundsbron, Köpenhamnsmetron och Citytunneln igenom Malmö skapas ett regionalt kollektivtrafiksystem av hög kvalitet (ÖP 2000, s. 16).

När det gäller den fysiska miljön konstateras att allt fler vill bo i städer och att Malmö inte är något undantag. En ökande befolkning innebär samtidigt ökad trängsel vilket ställer krav på kvaliteten på stadsmiljön och att trafiksäkerhetsfrågor uppmärksammas. I den tidiga översiktsplaneringen påpekas att det behöver ske en överföring från privatbilismen till cykel, gående och kollektivtrafik för att skapa en mer miljömässigt hållbar stadsmiljö. Detta ställer krav på tillgänglighet och transporter, men det är framför

allt i ny stadsbebyggelse som bättre infrastruktur för hållbara transportslag som gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras. Bakomliggande drivkrafter till resonemangen om hållbara transportlösningar är framför allt en ökande medvetenhet om den motoriserade trafikens klimatpåverkan.

Malmö kännetecknas av en stadsstruktur som anammat den funktionsuppdelade staden och även om avstånden inte är geografiskt långa så har staden en tydlig funktionsuppdelning som innebär att transportarbete byggs in i stadsstrukturen. Bilismen har också haft en stark ställning, vilket inte minst märks i dimensionerna av väginfrastrukturen med flerfiliga ringleder och centrala stadsgator. Det påpekas redan i ÖP från 2000 att prioriteringen av bilen getts möjlighet att breda ut sig på andra trafikslags bekostnad över tid:

”Malmö har jämför med andra större städer i Sverige relativt breda gator och gaturum. De större gatorna, huvudgatunätet, har med åren breddats genom att träd och gång- och cykelbanor har fått ge vika för bilens behov.” (Malmö ÖP 2000, s212)

Det är detta utrymme som planeringen nu behöver överföra tillbaka till de hållbara transportslagen. För att möta politiska målsättningar på såväl nationell som lokal nivå om en ekologiskt hållbar utveckling behövs det en förändrad färdmedelsfördelning mellan bil och gång- och cykel samt kollektivtrafik. Utrymme måste därmed överföras från bilismen till cyklisterna. Det är i dessa skrivningar som det går att skönja behovet av förskjutningar från den motoriserade trafikens företräde mot gång och cykel. Dels påpekas att gaturummet ska utformas så att trafikrytmen blir mer människovänlig och att särskild uppmärksamhet ska ägnas de punkter i trafikrummet där cyklister kommer i konflikt med andra trafikslag (ÖP, s. 218). När cyklister och motoriserad trafik ska samsas i gaturummet, ska bilisterna underordnas cyklisternas behov och säkerhet. Detta är ett viktigt påpekade både som signalpolitik att det är viktigt att satsa på hållbara transportslag men också för att skapa lugnare trafiktempo, vilket därmed ökar tryggheten för cyklister och höjer cykelns status i trafikrummet.

Trots medvetenheten om behovet av att överföra resande från bil till cykel, gång och kollektivtrafik och trots att det finns en uttalad medvetenhet om konfliktytorna som uppstår då trafikyta ska överföras till de hållbara transportslagen är det ändå så att bilens roll och status har sin plats. I ÖP 2000 fastslås att bilismen har sin ställning i samhället och att bilen och de motoriserade transportererna behövs och är nödvändiga över överskådlig framtid (ÖP 2000, s. 210).

I revideringen av ÖP som fastställs 2005 finns två viktiga markeringar: det ena är att det i planen refereras till ett paradigmskifte inom trafikplaneringen som innebär att istället för att fokusera på rörlighet, så är frågan om tillgänglighet det väsentliga (ÖP 2005, s. 48). Denna perspektivförskjutning kan bland annat härledas till en allt mer högljudd diskussion om förtätning av stadsmiljöer och skydd av bevarandevärda miljöer, i Malmö fall handlar det bland annat om den högkvalitativa jordbruksmarken. Att bygga tätt i redan urbana miljöer skyddar dels jordbruksmarken, dels kortar avstånden till olika målpunkter genom att en mer funktionsblandad stad kan ta form. Det är alltså en stadsmiljö som

främjar hållbara transportslag som gång och cykel (ÖP 2005, s. 21). Den andra markeringen är att det är ett prioriterat mål att utveckla Malmö som cykelstad (ÖP 2005, s. 48). Med detta sagt är det ändå så att i trafikavsnittet är det inte i första hand den lokala trafikutvecklingen som står i fokus utan snarare transporterna in och ut ur Malmö med Öresundsbron och Citytunneln som centrala kanaler.

I den senare översiktsplanen som ingår i analysen märks en tydligare transportpolitisk ambition samt att de sociala orättvisorna i staden och miljöhotet är mer påtagligt än tidigare. Från att i ÖP från 2000 tala om bilens särställning i transportsystemet är det människan som ska stå i fokus enligt ÖP 2014. Den motoriserade trafikens negativa miljöeffekter kopplas inte bara till utsläpp av växthusgaser och partiklar, utan också till en ohälsosam livsstil där gång och cykel istället bidrar till människors välbefinnande. I planen tydliggörs att människan ska stå i centrum för hur trafiktekniska frågor ska lösas (s. 42) och inledningsvis påpekas att stadens transportstrategi handlar om att gång-, cykel och kollektivtrafik ska utgöra grunden i trafiksystemet (ÖP 2014, s. 7) Det innebär att ”Ett trafiksystem som sätter människan i fokus och som prioriterar gående och cyklister bidrar till en ökad säkerhet. Målkonflikter kan dock uppstå mellan olika trafikslag.”(ÖP 2014, s. 72).

När det gäller cykelsatsningar specifikt konstateras att ambitionsnivån för Malmö som cykelstad måste höjas (ÖP 2014, s. 44). Cykeln behöver få mer tydligt anvisad plats i trafikrummet och cyklisterna ska prioriteras, inte minst genom att det anläggs attraktiva och tillgängliga cykelparkeringar i anslutning till centrala målpunkter. Cykelvägnätet behöver bli tydligare utformat, komforten i cykelvägnätet behöver bli bättre, det behöver vara tryggare så att också barn i större utsträckning kan använda cykeln för att förflytta sig och det behövs vad som uttrycks som statushöjande åtgärder. I ÖP för 2014 uttrycks också nödvändigheten i att investera och underhålla cykelinfrastrukturen. Styrningen av trafiken mot målbilder om hållbara transporter och minskad privatbilism kräver att de styrmedel som finns inom samhällsplanering, som mobility management, traffic calming och p-normer används. Konkret handlar det bland annat om att styra markanvändningen och stadens fysiska struktur mot förtätning och funktionsblandning vilket minskar resebehov och tillgängliggör nödvändiga målpunkter. De oskyddade trafikanterna ska prioriteras när det gäller framkomlighet (ÖP 2014, s. 42). Trygghetsfrågorna, särskilt med hänsyn till barnens plats i trafikrummet uppmärksammas också på ett mer uttalat sätt än tidigare. Genom att bygga ut cykelnätet och förbättra cykelparkeringar och undanröja fysiska hinder som påverkar framkomligheten uppmuntras cykling. Genom att omdisponera gatuutrymmet från bilismen till cyklister sänks hastigheten, framkomligheten för cyklisterna ökar, det blir tryggare och cyklisterna synliggörs på ett annat sätt i trafikrummet. Cyklisternas behov av parkering som också är bättre anpassade för de olika typer av cyklar som används som lådcyklar och cykelkärror uppmärksammas.

Det som blir tydligt i genomgången av översiktsplanerna från 2000 till 2015 är hur tydligheten i cykelinfrastrukturen, fortfarande är en fråga om inte uppfattas som tillräckligt bra, begreppet ”cykelstaden” arbetas in som koncept men svårigheten att synliggöra och tydliggöra cykelvägnätet i staden kvarstår och cykelparkering är fortfarande en fråga på dagordningen. Cykelns tillgång till plats i trafiksystemet är också

en fråga som under de 15 år som gått mellan de olika plandokumenterna inte heller fått sin lösning. Det påpekas att det fortfarande behövs kraftfulla satsningar, att de oskyddade transportslagen och kollektivtrafiken ska prioriteras och att det på detaljplanenivå kräver investeringar.

3.1.2. Malmö stads trafikmiljöprogram, cykelprogram 2012-2019, cykelbokslut 2014 och Transport och mobilitetsplanen från 2016

Det trafikmiljöprogram som antas 2012 slår fast att gång, cykel och kollektivtrafik ska vara den bärande strukturen i trafiksystemet. Gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras och i beskrivningarna konkretiseras olika åtgärder. Av programmets fem övergripande strategier är det framför allt strategi 1 och 4 som knyter an till cykel:

- Prioritera gång, cykel och kollektivtrafik och förbättra kopplingarna mellan trafikslagen ur ett hela resan perspektiv
- Mobility management vilket innebär kommunikation, kampanjer samt marknadsföring.

2012 antogs också ett nytt cykelprogram i Malmö. Den första cykelplanen kom 1976 och varade i cirka tio år, därefter var cykelplaneringen nedprioriterad. 1999 antogs nästa program som sträckte sig fram till 2005. Därefter har staden inte haft ett aktuellt planinstrument förrän föreliggande började gälla 2012. Trots detta utsåg Cykelfrämjandet Malmö till årets cykelstad 2011 och 2012. Det nuvarande programmet syftar till att nå Malmö stads trafikpolitiska mål ifråga om renare och mer hållbart transportsystem genom att öka andelen cyklar på bilismens bekostnad. Fem insatsområden presenteras i programmet som sammantaget omsluter 400 miljoner kronor:

- Att stärka Malmös profil som cykelstad. Här lanseras bl.a. idén om att implementera ett hyrcykelsystem i staden för medborgare, pendlare och turister.
- Driftåtgärder för ökad trygghet och komfort handlar om att öka säkerheten och tryggheten för cyklister i samband med vägarbeten, vinterröja och säkra halka på cykelbanorna samt kvaliteten på cykelinfrastrukturen i stort som till exempel beläggningen på cykelbanorna och belysning längs med cykelvägarna. Men det handlar även om röjning av vegetation och att inte avskärma cykeltrafiken med bilspärrar mer än nödvändigt samt tydlig skyltning för cyklister.
- Övergripande infrastrukturåtgärder handlar i hög utsträckning att skapa utrymme i trafikrummet för cykeln så att det blir säkert att cykla. Detta görs genom att följa upp olycksstatistik och åtgärda i de trafikmiljöer som cyklister är extra utsatta. Men det handlar också om att investera mer genom att anlägga cykelbanor och ta höjd för olika typer av cykelinfrastruktur för att möta behov hos olika grupper cyklister, supercykelväg eller cykelmotorväg nämns t.ex. i det här sammanhanget. Det rekreativa cyklandet och rekreativa cykelvägar är andra exempel på satsningar som programmet lyfter fram som metod för att öka cyklandet.
- Mindre infrastrukturåtgärder handlar om att utnyttja befintlig teknik för att underlätta framkomligheten för cyklister som förlängt grönt ljus vid ljusreglerade korsningar, räcken vid ljusreglerade korsningar för att slippa kliva av cykeln och

cykelboxar där cyklarna ges företräde i trafikrummet vid korsningar, fungerande pumpstationer och kartor över cykelvägarna men också vindskydd och anläggning av rastplatser.

- Åtgärder för förbättrad parkering syftar till att öka tillgängligheten till cykelparkeringar generellt men också på ytor som vid programmets fastställelse inte tillät cykelparkering som t.ex. gågatorna. I åtgärden föreslås också att bättre hänsyn bör tas till olika typer av cykelparkering som t.ex. parkering för lådcyklar och cykelkärror. Cykelställ som gör det möjligt att låsa fast ramen är ytterligare en åtgärd som föreslås för att öka tryggheten och minska stöldbegärligheten.

2014 gjordes cykelbokslut baserat på programmet (Cykelbokslut 2014). Flera kampanjer har genomförts som fungerar både som beteendepåverkan att få fler att cykla men också som kommunikationslänk med medborgare. Framkomlighetsanpassningar och säkerhetsförbättringar av olycksdrabbade korsningar, har också genomförts, vilket ligger i linjer med vad malmöbor har efterfrågat i de undersökningar som genomförts. I bokslutet konstateras också att knappt hälften av cykelvägnätet följer s.k. Malmöstandard som innebär separering mellan cyklister och andra trafikslag som bilister och gående (Cykelbokslut Malmö 2014, s. 6). I resvaneundersökningen som presenteras i Cykelbokslutet som genomfördes 2013 hade cykeln som färdmedelsval av Malmöbornas totala resor sjunkit med en procentenhet från 23 till 22 procent sedan 2008. Av resor inom Malmö hade cykeln däremot ökat från 29 procent till 30. Störst förändring hade cykeln som transportslag för pendling till arbete med 10 procentenheter, från 28 till 38 procent.

I bokslutet presenteras också en tillgänglighetsanalys som visar att tillgängligheten till 10 valda målpunkter. I det här sammanhanget har också restidskvoter studerats för att kunna jämföras med andra trafikslag. Resultatet visar att tillgängligheten med cykel är bra inom de centrala delarna av Malmö och god för resten av Malmö innanför Inre ringvägen.

”Än mer positivt är att nästan hela Malmö har bättre eller lika bra tillgänglighet med cykel som med bil, dvs restiden är kortare eller lika lång till 10 målpunkter.” (Cykelbokslut Malmö 2014, s. 20)

2016 antogs Malmö stads trafik och mobilitetsplan, TROMP. Bakgrunden till trafik och mobilitetsplanen är en förändrad syn på transporter och på trafik som sådan. Framför allt lanseras redan i Trafikmiljöprogrammet 2012 en ny transportpolitisk inriktning som inte primärt handlar om att fokusera på förflyttningar i sig, mobilitet, utan snarare på att öka tillgängligheten till olika målpunkter i vardagen. I trafik och mobilitetsplanen framhålls också att trafikering inte har ett egenvärde utan att trafik och transporter bidrar till något större:

”Helhetstänk – trafiken bidrar till något större. En stad består av många olika beståndsdelar, såväl fysiska som tankeburna, och en av de absolut viktigaste beståndsdelarna är människorna och hur de rör sig i, samt till och från, staden. Dessa rörelser och förflyttningar, som utgör stadens trafik, är en direkt förutsättning för att städer uppstår och utvecklas.” (Malmö stads trafik och mobilitetsplan, 2016)

I transport och mobilitetsplanen konstateras att trafikprognoserna ska vara målstyrda, dvs. prioriteringar ska vila på de transportpolitiska mål som formulerats. På så sätt blir de åtgärder som föreslås tydligare kopplade till politikens mål om hållbara transporter. Här konstateras således att färdmedelsandelar måste överföras från biltrafiken till hållbara transportslag, samhällsservice ska planeras så att avstånden blir korta vilket gynnar hållbara transportslag, trafikrummet omfördelas från biltrafik till cykeltrafik, kapacitetsökning i huvudcykelstråk, investeringar i cykelvägnätet och fysisk utformning i gatumiljön som bidrar till sänkta hastigheter är några konkreta åtgärder som föreslås i programmet. Konflikter mellan transportslag uppmärksammas på olika sätt från 2000 och framåt och skrivningarna i dokumenten är entydiga i att oskyddade trafikanter ska prioriteras. Detta sker bl.a. genom bygga säkra överfarter för cyklister och gångtrafikanter och införa hastighetsreducerande åtgärder för den motoriserade trafiken.

3.2. Mölndal

3.2.1. Mölndals översiktsplan

Liksom i Malmös översiktsplan lyfts i Mölndals ÖP den ökande urbaniseringen och dess effekter framför allt kopplade till miljöproblematiken fram som argument för att ÖP har en tydligare miljöprofil. Inspiration till resonemangen i ÖP bär tydliga drag från Brundtlandskommissionens slutrapport och de därpå följande miljökonferenserna (Mölndals ÖP 2006, s. 11). Skrivningarna är dock ganska svepande och övergripande och det framhålls att kollektivtrafik och gång och cykel ska främjas i planeringen (s. 13). I planen konstateras att bebyggelsen fram till nu (revidering av ÖP pågår vid tiden för datainsamlingen och den nya planen antogs 2017) varit uppbyggd kring bilen som det självklara transportslaget och att en omställning mot ett mer ekologiskt hållbart samhälle kräver att ny bebyggelse uppförs i kollektivtrafikhärlägen. I ett avsnitt tas dock behovet av mer funktionsblandad bebyggelse upp som en del i att skapa ett mer socialt hållbart samhälle men också minska transportbehovet (Mölndals ÖP 2006, s. 16).

Det finns pågående projekt som lyfts fram som syftar till mer hållbara och energieffektiva transporter men det som dominerar ÖP i trafikhänseende är bilismen vilket bland annat har sin bakgrund i en registrerad ökning av biltrafiken och Trafikverkets prognoser om kraftigt ökad andel biltrafik.

I översiktsplanen för Mölndals stad är förslagen för att främja hållbara transportslag som gång och cykel tydliga. I planen föreslås åtgärder som handlar om att styra ut biltrafiken mot huvudgator för att göra mindre gator mer trafiksäkra och uppmuntra till gång och cykel. I planen påpekas att cykelvägnätet behöver byggas ut längs de trafikerade lederna och att det behövs övergångar som överbryggar barriäreffekter som t.ex. E6 och Väst kustbanan utgör.

3.2.2. Cykelbokslut och cykelstrategi för Mölndals stad

Det kommunala arbetet med cykelplanering har framför allt tagit fart från 2009 då Mölndal var en av kommunerna i det EU-finansierade projektet Nordiska cykelstäder. Projektet pågick mellan 2009 och 2011 och målet med projektet var att ta fram:

- ett cykelbokslut som visar status på cykeltrafiken
- en cykelstrategi med visioner och mål för framtiden
- en cykelhandlingsplan som anger hur målen ska nås
- samt ännu ett cykelbokslut som ska visa hur det går med att nå målen (<http://www.nordiskacykelstader.se>, hämtad 20180223)

Inom ramen för projektet har kommunen samlat in enkät- och intervjudata för att fånga medborgares uppfattningar och åsikter om vad som krävs för att få fler att cykla. 2009 sammanställs det första cykelbokslutet inom ramen för projektet som bildar en utgångspunkt för de fortsatta aktiviteterna i projektet. Genom medborgarenkäterna har sex områden identifierats som viktiga att arbeta vidare med:

- Infrastruktur, parkering och service
- Framkomlighet
- Trygghet och säkerhet
- Barns cykling
- Drift och underhåll
- Dialog, kampanjer och kommunikation

Under 2009 påbörjades arbetet med att ta fram den cykelstrategi som också är ett mål för projektet. Inledningsvis framhålls bredden av aktörer som involverats i framtagandet av strategin och dessa utgörs av representanter för såväl medborgare och cyklister, intresseorganisationer och förvaltningar. Det finns ingen koppling till kommunstyrelsen eller kommunfullmäktige annat än att strategin är beslutad i gatunämnden.

I cykelstrategi 2010-2015 liksom i Cykelhandlingsplan 2011-2015 presenteras befintlig infrastruktur, färdmedelsfördelning och målinriktning för cykeltrafiken och de cykelbokslut som genomförts 2009, 2010, 2011, 2013 och 2015 gör det möjligt att följa utvecklingen av hur planeringsfrågor kopplade till cykel har bedrivits över tid. Vad som är genomgående i dokumenten är dock att cykelstrategierna saknar en tydlig koppling till det transportpolitiska arbetet i kommunen. Utöver att det i målsättningarna påpekas att ytor för cykelvägar ska definieras tidigt i planeringsprocessen, saknas det resonemang om vad planeringen kan åstadkomma för att bidra till en omställning mot fler cyklande. Det finns konkreta förslag som att öka information och genomföra kampanjer för ökat cyklande, att bedriva bättre underhåll för cykelvägar och avsätta resurser för drift, utbilda barn i trafiksäkerhet skapa trygga, väl upplysta cykelstråk och utrusta centrala noder med cykelparkeringar. Dessa konkreta åtgärder handlar mer om att reagera på behov som identifierats genom undersökningarna snarare än att driva ett strategiskt trafikpolitiskt arbete som ändrar grundförutsättningarna för de hållbara transportslagens plats i trafikrummet. Satsningarna på cykelinfrastruktur och mobility management för att få fler att resa hållbart framstår som fränkopplat övrigt planeringsarbete kring hållbar stadsutveckling och tillgänglighet. Det görs i dokumenten hänvisningar till översiktsplanen från 2006 men ÖP från 2006 är under revidering och den samhällsdebatt som kännetecknar dagens hållbarhetsdiskurs var inte lika tydligt formulerad 2006 även om det i dokumentet refereras till "hållbarhet".

3.2.3. Parkeringsnormer

I en parkeringsPM som bilaga till Trafiktekniskt PM 2014-10-14 finns en kommentar formulerad som skulle kunna utvecklas till ett kritiskt reflekterande kring transportslagens olika utrymmesbehov i trafikrummet. Genom att hänvisa till det begränsade fysiska utrymmet i staden och de potentiella konflikter trängselproblematiken

ger upphov till finns en öppning för att utveckla ett mer trafikpolitiskt strategiskt resonemang om vilka fordon som ska prioriteras och hur den prioriteringen ska gå till samt vad det konkret innebär i tillgång till trafikutrymme för cyklar respektive bilar. Denna analys om vilka transportslag som måste flytta på sig i det urbana stadsrummet saknas. Däremot blir frågan om cykelparkering utifrån resonemang om öka andelen cyklister angelägen att hantera. Det konstateras bland annat att:

”Särskild omsorg ska ägnas åt tillgänglighet och utformning av cykelparkering på kvartermark för bostäderna. Cykelparkeringarna ska vara bekväma och se inbjudande ut. De ska i huvudsak utformas väderskyddade och upplevas som trygga och säkra.” (ParkeringsPM – bilaga till Trafiktekniskt PM 2014-10-14, s. 3).

I kartläggningen av befintliga cykelparkeringar och omräkning av yta för cykelparkering föreslås en rad konkreta åtgärder för att tillgängliggöra fler parkeringar för cyklar, ofta i samutnyttjande mellan bostäder, verksamheter och butiker i centrala lägen. Men förslaget att ge mer plats åt cykeln för parkeringar i centrala lägen görs utan att reflektera vad det innebär ifråga om potentiella konflikter mellan olika transportslag när utrymme överförs från ett transportslag till ett annat, vilket utöver cykelns plats i gaturummet också inbegriper plats för parkering.

3.3. Norrköping

3.3.1. Översiktsplaneringen

I redovisningen för Norrköpings kommun har ÖP från 2002 och 2017 samt en gemensam ÖP från 2010 för Norrköping och Linköping analyserats. I ÖP från 2002 finns tydliga kopplingar till Brundtlandskommissionens resonemang och analys av de tre hållbarhetsperspektiven och att utvecklingen av Norrköping kräver att hänsyn tas till hållbarhetsmål. Urbanisering är ett centralt tema i Norrköpings ÖP 2002 liksom stadspolitiska frågor (Dannestam 2009 Mukhtar-Landgren 2012) som kännetecknas av resonemang kopplade till stadens attraktivitet (Norrköpings ÖP 2002, s. 7).

I trafikprogrammet som finns inarbetat i ÖP 2002 fastslås att andelen kollektivtrafik ska öka liksom andelen cykelresor framför allt inom de centrala delarna av staden. Det konstateras också att det genomförs en stor andel korta resor med bil vilket bör ersättas med cykel. Cykelvägnätet behöver dock förtätas för att uppmuntra till cykling.

De strategiska satsningarna handlar om investeringar i infrastruktur så att cyklister får gena, snabba och säkra cykelvägar som röjs vintertid för att stimulera till åretruntcykling. Kommunfullmäktige har fattat beslut om att cykelparkering i samband med att bygglov beviljas ska vara ett krav. I planen är fokus på vardagscyklingen till och från arbete, skola, resecentrum och fritidsaktiviteter. Det påpekas att cykelvägnätet kan användas för rekreation men knappast för motion eftersom risker för gående finns om cyklarna har för hög hastighet (ÖP 2002, s. 41). Här finns en identifierad konfliktyta mellan två sätt att förflytta sig, som skulle kunna utveckla ett transportpolitiskt resonemang. Hur överföringen från ett transportslag till ett annat ska gå till och de eventuella svårigheter som ligger i att överföra plats för bilen till cykeln diskuteras inte närmare. I samma stycke konstateras också att cykelvägnätet också är öppet för mopedtrafik. Det innebär att det finns ytterligare konfliktytor i trafikrummet och då i anslutning till den yta som avsatts för cyklister.

I den gemensamma översiktsplanen för Norrköping och Linköping beskrivs förtätning av de centrala städerna som önskvärda för att uppnå mål om hållbar transporter som gång och cykel. I dokumentet betonas också att bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen och icke störande verksamheter ska blandas in i stadsmiljön för att skapa en mer funktionsintegrerad stad som därmed bidrar till kortare avstånd. Investeringar i trafikmiljön ska göras så att det skapar en säker miljö för oskyddade trafikanter och att beteendepåverkande insatser genom mobility management är ett sätt att öka andelen som går och cyklar istället för att ta bilen.

I ÖP från 2017 konstaterar kommunen att den har stor rådighet över den lokala trafikplaneringen. En rad politiska beslut som konkretiserats genom program och handlingar som syftar till att styra mot ett mer hållbart transportsystem har dock inte resulterat i de färdmedelsvalsförändringar som eftersträvas. I ÖP efterfrågas ett trendbrott som bidrar till att öka andelen hållbara transporter (ÖP 2017, s. 26) och för att generera underlag för hur ett trendbrott mot större andel hållbara transporter ska kunna realiseras har två scenarier som bygger på en befolkningsutveckling om 30 procent och som tar

sikte mot 2035 utformats där det ena handlar om att investera i biltrafikinфраstruktur för att möta det framtida transportbehovet och det andra som istället prioriterar gång, cykel och kollektivtrafik. Analysen visar att investeringar i hållbara transportslag kan möta det potentiella transportbehov som en befolkningsökning efterfrågar och därmed ska hållbara transportslag prioriteras:

”En viktig förutsättning för att lyckas är att alla delar av kommunens verksamheter verkar i riktning mot ett hållbarare resande. Detta är särskilt viktigt avseende samplanering av bebyggelse och trafiknät.” (ÖP 2017, s. 26)

Förutsättningarna för att klara strategin om att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik är en mer funktionsblandad och tät stad som bidrar till ökad tillgänglighet och kortare avstånd. Det påpekas också att i alla lägen där olika trafikslag möts eller delar utrymme ska oskyddade trafikanter och kollektivtrafik prioriteras i ordningen gång, cykel, kollektivtrafik och bil. I texten finns inget som antyder konflikter mellan olika transportslag förutom att oskyddade trafikanter ska prioriteras framför bilister. Bilen står därmed ohotad som transportslag och riskerar inte att få minskat utrymme till sitt förfogande.

När det gäller cykelandelen konstateras i ÖP 2017 att cyklingen utgör 10 – 15 procent vilket anses som lågt i en stad av Norrköpings storlek och att det därför finns stora potentialer att få fler att välja cykeln. I planen poängteras också behovet av att se över cykelvägsinfrastrukturen för att möta olika behov som pendling till exempel för vilka högre hastigheter och få hinder samt planskilda korsningar ses som en förutsättning för att få fler att välja cykeln. Det finns också behov av att bygga över barriäreffekter som t.ex. Motala ström. Likaså framhålls behovet av att utforma parkeringar som möter de olika behov som dagens variation av cyklar kräver, t.ex. lådcyklar. Cykelinfrastrukturen är uppdelad i huvudnät, sekundärnät och lokalnät. Huvudnätet följer i stort bilinfrastrukturen och antas användas för längre pendling och här ska det enligt Norrköpings riktlinjer för trafik, vara möjligt att också hålla högre hastigheter. Mot bakgrund av att det tidigare varit tillåtet att framföra mopeder på cykelbanorna framstår det som en risk för cyklister, då det inte framkommer om mopedtrafik har förbjudits.

3.3.2. Andra strategiska dokument

Det finns i flera planeringsdokument som t.ex. i ÖP, hänvisningar till en cykelplan som ska vara daterad till 1998. Den har dock inte ingått i denna analys. Däremot konstateras det i en reviderad cykelplan från 2005 att investeringar i cykelinfrastruktur och cykelplanering i princip avstannat mellan 1998 och 2005 (Cykelplan 2005, s. 3). Det konstateras också att det skett förändringar i synen på hållbart resande sedan cykelplanen från 1998 antogs. Cykelplanen 2005 ska uppfattas som ett strategidokument ur vilket mer konkreta program ska utarbetas. Arbetet med cykelplaneringen kopplas till tekniska kontoret men i dokumentet framgår att arbetet ska ske i samarbete med andra förvaltningar.

Från 2011 finns riktlinjer för trafik. I dokumentet anges fyrstegsprincipen som ett viktigt förhållningssätt när det gäller förbättringar och investeringar i transportinfrastrukturen. I

dokumentet fastslås att i de lägen där markkonflikter mellan olika transportslag uppstår ska de oskyddade trafikanterna ha företräde och prioriteras som ett led i att styra mot mer hållbart resande. Cykelvägnätet är indelat i tre kategorier: huvudnät, sekundärnät och lokalnät. Kvaliteten på huvudnätet ska utformas så att de blir gena och tillåter högre hastigheter för att stimulera cykelpendling. Dessa kommer enligt dokumentet därmed att anläggas i anslutning till bilarnas huvudgator eftersom de stråken är de mest tidsoptimerade i relation till de målpunkter som knyts ihop. En reflektion som kan göras är om tidsoptimering är det samma för de båda transportslagen? En bärande princip för den framtida planeringen av cykelinfrastruktur är att staden blir tätare vilket minskar avstånden.

I Norrköpings riktlinjer för parkering konstateras att cykeln är ett prioriterat fordon och att det ska framgå också i utformningen av parkeringar. Det innebär att prioriteringsordningen för trafiklagen: gång och cykeltrafik, kollektivtrafik och bil ska vara utgångspunkten för diskussioner om anläggning av parkering. Eftersom det finns en stor variation av cyklar och många hushåll har mer än en cykel och ibland fler cyklar än en per person behövs det gott om cykelparkeringar:

”Cykelfordon av olika sorter ska kunna få plats, och det ska vara enkelt att låsa fast cykeln... Cykelparkering måste också finnas nära den målpunkt de är tänkta att serva (exempelvis bibliotek, affär, skola). Cykelparkering som är tänkt att serva kollektivtrafikanläggningar (järnvägsstationer, busstationer) ska ligga i omedelbar anslutning till dessa, så att pendlare snabbt kan gå från parkeringen till kollektivtrafiken. Något att tänka på är att cykelparkering där tanken är att cykeln ska stå under en längre period (exempelvis på en järnvägsstation) ska vara väderskyddad och belyst.”(Riktlinjer för parkering, samråd, s. 15)

Det påpekas också att cykelparkeringarna ska ligga i anslutning till entréer oavsett om det handlar om bostaden, butiker, arbetsplatser eller serviceinrättningar. Parkeringsnormen ska anpassas till den zonindelning som Norrköping tillämpar och som bygger på täthetsgraden. I innerzonen förväntas tillgänglighet för cykel och kollektivtrafik vara god och därmed nedprioriteras markparkering för bilar. Samtidigt konstateras att parkeringsnormen för cykel är en miniminorm. I innerzonen innebär det att samtliga boende ska ha tillgång till en cykelplats och utöver det 0,1 plats per lägenhet för besökare (Riktlinjer för parkering, samråd, s. 1).

Ytterligare ett dokument som ska nämnas i sammanhanget är kommunikationsprogrammet från 2002. I dokumentet hänvisas också till cykelplanen från 1998 och den enkätundersökning som riktade sig till cyklister och bidrog till att ta fram en prioritering av kvaliteter för cykelinfrastrukturen. I dokumentet konstateras således att visionen om den cykelvänliga staden redan är etablerad (s. 18). Det dagliga arbetet med frågor kopplade till utformningen av cykelbanor som enkel eller dubbelriktade uppmärksammas inte däremot lyfts särskilda infrastrukturprojekt fram för att stärka cykelns roll som kommunikationsmedel i staden liksom en diskussion om hastighet (s. 19-20).

3.4. Örebro

Örebro är den kommun av de fyra fallkommunerna som ingår i den här analysen som tidigt valt att prioritera hållbara transportslag som gång och cykel. I ett pressmeddelande från 1999 presenterar sex politiska partier en investeringsplan för trafiken under en treårsperiod. I pressmeddelandet konstaterar partiföreträdarna att kommunen gör ett perspektivskifte genom att fortsättningsvis investera lika mycket i gång och cykel trafik som i biltrafik. Pressmeddelandet avslutas med påståendet att "... vi ska bli bäst i Sverige på cykel, göra kollektivtrafiken bättre och bekvämare..." För att sätt kraft bakom förslagen bildas en parlamentarisk grupp och en särskild cykelprojektgrupp initieras.

3.4.1. Cykeln i den översiktliga planeringen i Örebro

I översiktsplanen från 2002 pekas cykeln ut som ett strategiskt viktigt transportslag och det konstateras att staden inte bör växa utanför en 5 km radie för att stimulera ökat cyklande i centralorten. Planeringen och utformningen av trafikmiljön ska bidra till säkra och trevliga cykelvägar och bilens tidigare dominans i centrum av centralorten ska brytas till förmån för cykeln. Vilka konkreta idéer för hur det ska gå till presenteras dock inte. Ambitionen fortsätter i översiktsplanen från 2010, genom att fokusera på förtätning för att minska avstånden vilket enligt ÖP gynnar cyklandet. Konkret innebär det att ny bebyggelse ska anläggas i anslutning till kollektivtrafikhärlägen, att det utformas kvalitetsprogram med riktlinjer för bland annat cykelparkeringar, att dagligvaruhandel förläggs till bostadsområden och att skolor och fritidsverksamheter för barn och unga anläggs så att barnen själva kan ta sig dit de ska med cykel eller kollektivtrafik.

I ÖP från 2010 konstateras att

Cykelvägar har olika målgrupper med olika krav på cykelvägarnas beskaffenhet. Barns skolvägar måste ha hög trafiksäkerhet medan vuxnas cykling till och från arbetet mer handlar om framkomlighet, kort restid och komfort. En annan viktig målgrupp är barn som cyklar till fritidsaktiviteter. Dessutom är cykeln ett viktigt färdmedel till handel och service och vid rekreation, motion och turism. Viktiga förbättringsområden för att öka cyklingen är kortare restider, ökad trafik-säkerhet och bättre trygghet. (ÖP 2010, s.73)

3.4.2. Örebro trafikplan

I trafikplanen från 2008 förs, liksom i de övriga kommunernas planer, ett resonemang om den norm som bilen utgjort i transportplaneringen och de problem som ett fortsatt fokus på bilen som huvudtransportslag bidrar till och nödvändigheten av att styra mot mer hållbara transportslag. Även Örebro har tagit intryck av Brundtlandkommissionens slutrapport:

Utmaningen för framtiden är att skapa ett transportsystem och ett samhälle som svarar mot våra önsknings, men inte på bekostnad av försämrad miljö och hälsa för oss som lever idag och för kommande generationer. (Trafikplan 2008, s. 4)

Utifrån en undersökning om hur Örebro invånare ser på trafiken i staden och utifrån argument baserade på Trafik för en attraktiv stad (2004) har 7 målområden identifierats. Av dessa är det framför allt följande som har bäring på cykel och hållbara transportslag:

1. Trafikens omfattning. En rad konkreta och mätbara målsättningar presenteras som att 50 procent av det totala antalet resor i Örebro kommun 2010 ska utgöras av gång, cykel och kollektivtrafik, samt att denna andel ska öka till 60 procent till 2020. Biltrafiken ska minskas med 10 procent till 2010 och 25 procent till 2020 jämfört med 2000. Restidskvoterna för cykel/bil och buss/bil får inte överskrida 1,5 respektive 2,0 och att avvikelser kräver särskild motivering. Utsläppen av växthusgaser i kommunen ska ha minskat med 5 procent jämfört med 2000 års nivå och andelen som reser hållbart till och från jobbet ska öka.
2. Stadsutveckling (attraktiv, tillgänglig och trygg stad) syftar till att andelen barn, äldre och funktionshindrade som reser själva med kollektivtrafik eller icke motordrivna färdmedel ska öka jämfört med andelen 2005. Restidskvoten för cykel/bil och buss/bil ska inte överskrida 1,5 respektive 2,0 utan särskild motivering vid nyexploatering för bostäder inom Örebro tätort.
3. Trafiksäkerhet. Här påpekas att ingen ska allvarligt skadas eller dödas till följd av trafikolyckor. Trafiksystemet ska också utformas på ett sådant sätt att samtliga trafikantslag har möjlighet att med lätthet och trygghet nå sina aktiviteter och att barn, äldre och funktionshindrade ska kunna förflytta sig tryggt och säkert i staden.

När det gäller cykelsatsningar konstateras i Trafikplanen att det krävs åtgärder för att främja ökat cyklande. En åtgärd som föreslås är att leda trafiken runt tätorten, vilket då samtidigt innebär ökad framkomlighet i centrum (Trafikplan 2008, s. 58), för att inte uppmuntra till ökad biltrafik rekommenderas hastighetsreducerande åtgärder som då gynnar trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister. I planen konstateras vidare att Örebro under många år bedrivit ett framgångsrikt arbete för att främja cykling men att det behövs ett specifikt cykelprogram för att identifiera vad som krävs för att nå de mål om ökad andel cyklister av de totala resande. Genom att lägga ansvaret för programmet på kommunstyrelsen signaleras också hur viktigt frågan om ökad andel cyklister bedöms av de politiskt ansvariga i kommunen. Det kan också noteras att Trafikplanen uppmärksammar jämställdhet i transportsystemet men att kunskaperna är bristfälliga. Också detta blir en fråga för kommunstyrelsen att hantera.

I Trafikprogrammet från 2014 som är en utveckling av den tidigare Trafikplanen, görs ett antal markeringar: kommunen ska stadsplanera istället för att bedriva bebyggelse och transportplanering eftersom dessa båda planeringspraktiker är ”varandras förutsättningar”. Det andra är att satsningen på de hållbara transportslagen fortsatt är prioriterade, att förtätning innebär att hänsyn måste tas till trängselproblematik vilket innebär satsningar på effektiva och utrymmessnåla transportslag och att barnperspektivet ska integreras. En sista markering som tas upp i det här sammanhanget är att den prognosstyrda planeringen överges för en målstyrd planering för att främja hållbara transportslag och en hållbar utveckling. Trafikprogrammet ska uppdateras årligen och utgör en sammanställning av en rad dokument. De som är aktuella att lyfta fram i det här sammanhanget är Handlingsplan för ökat cyklande samt Cykelnätsplan.

3.4.3. Handlingsplan för ökat cyklande i Örebro kommun 2013

Handlingsplanen är ett strategiskt dokument för de investeringar och satsningar som kommunen vill genomföra mellan 2013 och 2015 för att ytterligare stärka Örebros identitet som cykelstad. Satsningen som presenteras i Handlingsplan tar utgångspunkt i regeringens nationella transportpolitiska mål och folkhälsopolitik om att ökad cykling innebär förbättrad folkhälsa. Som underlag för planen finns utredningar av Spacescape som genomfört olika analyser som t.ex. klassificering av cykelvägnätet (Handlingsplan för ökat cyklande i Örebro kommun, s. 11). Planen ska leda fram till målet att 60 procent av resorna i kommunen ska ske med cykel 2020 (Handlingsplan för ökat cyklande i Örebro kommun, s. 6). Handlingsplanen har åtta åtgärds punkter: cykelvägnätet, cykelparkeringar, drift och underhåll, cykelvägvisning, trafiksäkerhet, hela resan – cykel och kollektivtrafik i samverkan, kommunikation och marknadsföring, samt uppföljning. En rad konkreta åtgärder presenteras, varav i bilagan vilka nämnder som ansvarar för de föreslagna åtgärderna samt när de ska genomföras. Såväl funktionstämmander som kommunstyrelsen har uppgifter att genomföra för att omsätta intentionerna i planen.

3.4.4. Cykelnätsplan för Örebro kommun

Örebro fick inom ramen för Delegationen för hållbara städer beviljade forskningsmedel till projektet ”En cykelstad för alla”. Cykelvägnätet har ”värderats utifrån en mängd parametrar som genhet, orienterbarhet, närhet till målpunkter i vardagen, rekreation, social trygghet och trafiksäkerhet. Analyser har utförts över pendlingsmönster i staden och mellan stadsdelar.” (Cykelvägnätsplan för Örebro kommun, s. 4). Baserad på analyser av statistik av boende och arbetsställen från SCB, resvaneundersökningar från SIKA och utredningar genomförda av konsultföretaget Spacescape, har en cykelnätsplan utarbetats med syftet att påtagligt öka andelen cyklister vilken presenterades 2016. Syftet med planen beskrivs som:

”... att belysa en fungerande helhet, för att i ett tidigt skede kunna peka ut viktiga stråk som i takt med kommande stadsbyggnadsprojekt och trafikomvandlingar kan förvekligas.”

Planen innehåller en rad konkreta åtgärder och ska fungera som stöd för beslut av de investeringar som kommunen behöver göra för att ligga kvar på en hög andel cyklister samt öka andelen ytterligare. Det konstateras i cykelnätsplanen att andelen cyklister i centrala Örebro tangerar andelen cyklister i Köpenhamn och att Örebro är en ”mogen cykelstöd” men att majoriteten av cykelresorna är kortare än 5 km (Cykelnätsplan för Örebro kommun, s. 5). Tre utvecklingsområden identifierades och som planen tar fasta på:

- Prioritera förtätning inom 3 km från stadens mitt
- Öka närheten mellan cykelstråken
- Öka en mångfald av cykelstråkskategorier

Cykelnätsplanen upprepar vd som frakommer i ÖP, nämligen att Örebro satsar på hållbara transportslag och yteffektiva persontransporter och att dessa ska premieras. Planen ger detaljerade instruktioner kring olika typer av cykelstråk för att främja ökad andel cyklister. Fem olika typer av cykelstråk identifieras från pendlarstråken där hastigheterna

kan hållas högre till rekreativa cykelstråk skyddade från buller. I planen hänvisas till en undersökning genomförd av Spacescape som visar att cyklisterna i Örebro föredrar bilfria och tryga cykelvägar. Drift och underhåll av cykelvägnätet poängteras som en strategisk fråga för att få fler att vilja cykla. Trafikplaneringen måste enligt samma undersökning ta större hänsyn än tidigare till de hållbara transportslagen och öka genheten i cykelnätet och framkomlighet för cyklister vid vägarbeten och trafiksäkerhet (Cykelnätsplan för Örebro kommun, s. 40 ff.). Ett särskilt avsnitt är vikt för resonemang om social trygghet kopplat till cykelvägnätets utformning och dragning för att öka den upplevda tryggheten hos cyklister (Cykelnätsplan för Örebro kommun, s. 37). Genom att poängtera behovet av yteffektiva transporter och framhålla kunskapsunderlag där trygghet för cyklister i första hand bygger på att minska framkomlighet och hastighet för bilar, driver Örebro en planering som implicit handlar om att förskjuta normen kring transporter från bil till cykel.

3.4.5. Riktlinjer för parkering i Örebro kommun

Parkeringsnormer används som ett styrinstrument för mer hållbara transportlösningar genom att minska tillgången till bilparkering. Samtidigt är parkeringsfrågan reglerad i plan och bygglagen och även om parkeringsnormen ligger under 1 måste det vara möjligt att lasta och lossa i anslutning till fastigheten. I Flexibla parkeringstal föreslås tre zoner i Örebro kommun med olika parkeringsnormer för både bil och cykel som bland annat grundar sig på närheten till vardagens målpunkter, arbetsställen och funktionsblandad stadsbebyggelse. I de centrala delarna av Örebro, zon 1 och 2, bedöms behovet av cykelparkering större än bilparkering. Sedan tidigare har parkeringsnormstal arbetats in i parkeringsplanen för Örebro. I Flexibla parkeringstal, konstateras att flexibla lösningar ska kunna erbjudas exploatörer, fastighetsägare och medborgare genom att minska p-normen för bilparkering. Parkeringstalen är anpassade för lokaltyp och för cykelparkering är dessa utformade som minimala.

I Riktlinjer för parkering erbjuder kommunen konkreta policys att arbeta utifrån för att systematisera tillgången till cykelparkering. I riktlinjerna uppmärksammas att parkeringarna måste motsvara det behov som finns i relation till de olika typer av cyklar som ska parkeras. I planen finns tydliga mål definierade med tillhörande indikatorer för att underlätta måluppfyllnad.

4. Kampen om trafikrummet går vidare

I analysen av kommunernas översiktsplaner och strategier och program för cykelplanering samt trafiktekniska PM och parkeringspolicys är det tydligt att argumenten och idéerna om hållbarhet grundad i ekonomiska, ekologiska och sociala villkor har fått inflytande över hur problembilder kopplade till trafik och miljö konstrueras. Men precis som Newman och Kenworthy (2015) och Böhm m.fl. (2006) påpekar, så har den sociotekniska strukturen som institutionaliseringen av bilismen bidragit till fått till följd att det är svårt och konfliktfyllt att ”ställa om” det urbana transportsystemet från bilen som varit normerande sedan efterkrigstiden till dagens önskan om hållbara transportslag. Som Koglin (2013) och Balkmar (2014) påpekar handlar det ytterst om makt i fråga om hur mycket plats ett transportslag kan ta i trafikrummet i relation till andra transportslag. Utan att, i det här sammanhanget, dra allt för långtgående slutsatser baserad på Baumans resonemang om ”urban space wars” (1998), går det ändå att applicera intressekonflikter mellan olika transportslag på trafikplaneringen. Intressekonflikterna grundas i fördelning, prioritering och tilldelning av utrymmet i trafikrummet utifrån hur olika transportslag bedöms bidra till samhällsekonomisk nytta. För att kunna göra dessa bedömningar måste modeller utvecklas och de modeller som används är baserade på antaganden om förflyttningar som en kostnad vilket gör att hastighet och framkomlighet för de transportslag som genererar den lägsta kostnaden värderas högre. Detta är ett sätt att förstå hur tillgången till och fördelningen av utrymmet för olika transportslag i trafikrummet fördelas. Det är också dessa konflikter kopplade till utrymme och framkomlighet i trafikrummet, baserade på modeller som räknar på samhällsnytta, som en progressiv och strategisk cykelplanering behöver förhålla sig till. Genom bilens och den motoriserade trafikens ställning som normerande i transportplaneringen och den ekonomiska nytta som bilismen bedöms bidra till, har helt enkelt bilen fått ta mer plats i trafikrummet på cyklisters och fotgängares bekostnad. Bilens framkomlighet har värderats högre än cykelns.

Brundtlandkommisionens slutrapport om vår gemensamma framtid är exempel på vad Healey (2006) beskriver som en bärande idé som förmåtts färdas inom och mellan organisationer och plockats upp av olika aktörer och därmed kommit att institutionaliserats. Problemet med hållbarhetsbegreppet som det används i de kommunala dokumenten är att svårigheterna, rent av omöjligheten, att integrera de tre hållbarhetsperspektiven om ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet helt förbises (se t.ex. Campbell 1996). De spänningar som finns mellan vad samhället behöver i fråga om grön omställning som t.ex. mer hållbara transporter, och människors önskan om hur de vill transportera sig är bl.a. en sådan spänning som behöver en fördjupad analys. Här framstår policydokumentens skrivningar om att ta hänsyn till hållbarhet i alla dess dimensioner som retorik. Hur hållbara transportsystem ska finansieras och vem som ska betala är ytterligare en fråga som bär på spänningar mellan vad som krävs för miljöns skull och vad människor önskar sig. Kunskapsunderlagen i det här fallet planer och program som ska bidra till att ställa om och styra över från privatbilism mot cykel

framstår som instrumentella och väjer för de svårigheter som överföring från bilism till cykel innebär. Det finns inte heller distinktioner mellan vilka nödvändiga motoriserade transporter som ska tillåtas i den urbana miljön. Fredrikssons (2011) kritik mot att dagens översiktsplaner inte används som strategiska instrument för att möta den osäkra framtid som inte minst hållbarhetsdiskursen inom samhällsplaneringen behöver hantera, är i sammanhanget befogad. Här kan tilläggas att det behövs kunskapsunderlag för att producera planerna och programmen som tar hänsyn till att olika kunskapsperspektiv leder till olika analyser när det gäller för givet tagna transportpolitiska lösningar. Det innebär inte med nödvändighet radikalt annorlunda analyser men bidrar med fler perspektiv på hur tillgänglighet, framkomlighet och säkra samt trygga gatumiljöer kan förstås.

De fyra kommunerna har alla deltagit i EU-finansierade projekt om cykelplanering och därmed ökat kunskaperna om trafikplanering med cykel i fokus och identifierat konkreta åtgärder för att främja cyklandet. Den organisatoriska kunskapen verkar böttna i erfarenheterna av dessa projekt. Malmö och Örebro är de två fallkommuner som kommit längst i att utveckla mer strategiska förhållningssätt i relation till de transportpolitiska målen och utvecklat planberedskap för ökat cykelanvändande än de andra två kommunerna. Resultatet i Malmö och Örebro är cykelprogram som presenterar visioner och berättelser om en utveckling baserad på hållbara transportslag. De ger konkreta förslag på investeringar för att stimulera cykling och analyserna bygger på olika typer av kunskapsunderlag. Samtidigt är ett av de viktigaste målen i Malmös cykelstrategi att sätta Malmö på kartan som cykelstad. Det kan å ena sidan välvilligt tolkas som att Malmö insett diskursens betydelse som en strategi som söker sig in i medborgarnas vardagsmedvetandet om att Malmö faktiskt är en cykelstad och därmed påverkas till att vilja vara en del av en sådan image. Å andra sidan kan det tolkas som att det just handlar om image, skapa internationellt intresse för staden och att det är viktigare än de praktiska förhållanden som vardagscyklisterna möter varje dag i kampen om utrymmet med bilisterna.

Det är inget fel på program som förespråkar genare och tätare cykelinfrastruktur, cykelboxar i gatukorsningar och säkra cykelöverfarter, men med hänvisning till Flyvbjerg (2001) som menar att den som har inflytande över praktiken också tillskansar sig makt att definiera vad som ska räknas som kunskap. Även om 2000-talets planeringsunderlag använder hållbarhet som utgångspunkt och hänvisar till klimathot och miljömål, går det att påstå att underlagen som de är utformade blir till rationaliseringar av en trafikplanering som inte ifrågasätter gängse kunskapssyn på trafikpolitiken och som därmed ifrågasätter bilen som norm i grunden. I de dokument som vi gått igenom är det endast en kommun som har gjort en tydlig politisk markering för att omfördela resurser för att klara av en omställning mot hållbara transportslag och det är Örebro kommun. Här formulerade politikerna en parlamentarisk överenskommelse redan 1999. Mot bakgrund av de intressekonflikter som handlar om utrymme och prioriteringar av trafikslagen som framför allt Malmös och Örebros planeringsdokument uppmärksammar är det, som Koglin (2013) påpekar, av stor betydelse att det finns ett tydligt politiskt ledarskap i arbetet med att förändra trafikpolitiken lokalt för att det ska få genomslag. Så tydligt som det kommer till uttryck i Örebros pressmeddelande och organisering av ansvarsfrågorna

för en förändrad färdmedelsfördelning mellan transportslagen kommer inte till uttryck i de tre andra kommunernas dokument.

Det görs alltså en rad konkreta åtgärder för att minska riskerna för de oskyddade trafikanterna i trafiken och det finns planer på förtätning av stadsmiljöer för att bygga bort transportbehovet och öka tillgängligheten i staden för de som går och cyklar. Men trots alla visions- och plandokument som påpekar nödvändigheten att styra mot mer hållbar mobilitet framstår bilens ställning i trafikrummet som både överordnad och ohotad. Bilen tar utrymme i anspråk, genom vad Balkmar kallar ”materiell makt” och styr och påverkar andra trafikantgruppers upplevelser och faktiska beteenden i trafikrummet (Balkmar 2014, s. 37). Bilens dominerande ställning i trafikrummet bidrar till att skapa ett ojämnt och orättvist transportsystem (Koglin 2013). Att de senare planeringsdokumenten från t.ex. Malmö fortfarande uppmärksammar behovet av att ge cykeln ökad status och naturlig plats i trafikrummet, trots alla cykelvägkilometer, hastighetsreducering för motortrafik i tätorten och andra investeringar som gjorts för att främja cykling, bekräftar bilden av bilen som tämligen självklar. Idén, eller diskursen om man så vill, om bilen som ”var mans egendom” och som det självklara valet för persontransporter och problemlösare för vardagens pusslande mellan olika aktiviteter och målpunkter är djup rotad i självbilden av hur persontransporter genomförs vilket också påverkar de faktiska förutsättningarna för att överföra resenärer från bilen till cykeln.

De fyra städer som utgör fall i den här rapporten är alla involverade i den stadsutveckling som pågått de senaste årtiondena. I översiktsplanerna beskrivs hur människor söker sig till städerna för en urban livsstil, tillgång till stimulerande arbeten och en mångfald av sätt att leva sina liv. Den urbana medborgaren uppfattas som medveten och trendkänslig och snabb med att anpassa sig till vad som uppfattas som rätt och riktigt. Det urbana framställs också som hållbart, med korta avstånd och möjligheter att förflytta sig på annat sätt än med bil framställs som ett verkligt alternativ. I de senare översiktsplanerna har stadsbyggnadstrenden för funktionsintegrerade och täta stadsstrukturer slagit igenom, det ger enligt planerna bättre förutsättningar för en trafikplanering som främjar hållbara transportslag och minskar bilberoendet. Detta strävar kommunerna att kapitalisera i utformandet av visionerna av framtiden och det framhålls, framför allt i de senare översiktsplanerna att kommunerna ska ägna sig åt att stadsplanera dvs. att ta ett helhetsgrepp på transportfrågor och byggd miljö. Med växande centralorter och städer väcks frågor vad och vem som ska få ta utrymme i trafikrummet. Privatbilism och motoriserad trafik ställs mot gångtrafikanterns säkerhet, kollektiva färdmedel, säkra och trygga cykelvägar samt vad som brukar beskrivas som livable cities (Jacobs 1961, Newman & Kenworthy 1999, Broms Wessel m.fl. 2006), dvs. en stadsutformning med människan i centrum och på människors villkor. Konfliktytorna som särskilt uppmärksammas handlar om den motoriserade trafiken och de oskyddade trafikanterna till vilka både fotgängare och cyklister räknas. Potentiella konfliktytor finns också mellan både cyklister och fotgängare och inom gruppen cyklister. Hur gränsdragningar ska göras mellan olika typer av cyklister och mellan cyklister och fotgängare är också angelägna frågor att utveckla kunskap kring. Här finns ett planeringsutrymme att fylla.

5. Slutsatser

Vi kan konstatera att det råder stor variation i hur cykeln är ett integrerat transportslag i trafikplaneringen i svenska kommuner men att cykelfrågorna kommit att bli allt mer prioriterade och att cykeln uppfattas som ett viktigt transportslag i att styra mot mer hållbara transporter, framför allt inom tätorterna men också i den tätortsnära landsbygden då elcyklar börjar bli allt mer populära. Här hoppas kommunerna att pendlingen på sikt kan ändra karaktär från att vara framför allt bilburen till att istället ske via cykel.

När det gäller cykelns status i transportsystemet och dess utrymme i trafikmiljön finns det dock planeringspotentialer. Den motoriserade trafiken och särskilt privatbilismen har fortfarande en stark position i trafiksystemet och att överföra faktisk trafikyta från bilar till cyklar sker, men av dokumenten vi tagit del av inte i den utsträckning som kanske behövs för att samtidigt möta politiska mål om färdmedelsförändringar från privatbilism till cyklister. Cyklingen ligger kvar på ungefär samma nivåer och på nationell tenderar andelen cykelresor att sjunka. Detta är en utmaning för kommunerna som vill se fler cyklister.

Vi menar att detta i huvudsak handlar om att bilen fortfarande har ovedersäglig status som det primära transportslaget. För att omprioritera, överföra utrymme till oskyddade trafikanter i en utsträckning som motsvarar den mångfald av bland annat cyklister som idag nyttjar den befintliga cykelinfrastrukturen kräver medvetenhet om hur status och hierarki mellan olika transportslag faktiskt och konkret tar sig uttryck i olika trafiksituationer, något som forskningen börjar ge belägg för att det sker.

Om det ska ske en omställning mot ökad andel cykel behövs kraftfulla åtgärder. Politiken behöver ta ansvar för att cykling är en prioriterad transportpolitisk fråga. Cykelplaneringen måste finnas med tidigt i planprocesserna och inte gömmas i allmänna resonemang om stadsplanering. Framkomligheten för cyklister i gena trygga och miljömässigt stimulerande miljöer som tar hänsyn till olika typer av cyklister måste vara grunden i trafikplaneringen tillsammans med andra hållbara transportslag. Här finns exempel att använda sig av från t.ex. Örebro. Planering för framkomlighet för privatbilismen måste komma i andra hand om det som uttrycks i dagens plandokument om prioritering av hållbara transporter ska bli verklighet. Analysen visar slutligen hur hållbara transportslag som gång och cykel tvingas underordnas bilismen, trots en hållbarhetsdiskurs som betonar miljö och sociala villkor.

6. Referenser

- Aretun, Å., & Robertson, K. (2013). *Ökad cykling: Professionella utmaningar och hinder i den lokala transportplaneringen*. Statens väg-och transportforskningsinstitut.
- Balkmar, D. (2014). Våld i trafiken: om cyklisters utsatthet för kränkningar, hot och våld i massbilismens tidevarv. *Tidskrift för genusvetenskap*, 35(2-3), 31-54.
- Bauman, Z. (1999). Urban space wars: On destructive order and creative chaos. *Citizenship studies*, 3(2), 173-185.
- Broms Wessel, O., Tunstöm, M., & Bradley, K. (2005). *Bor vi i samma stad?: om stadsutveckling, mångfald och rättvisa*. Stockholm, Pocky, Cop.
- Brown, J. R., Morris, E. A., & Taylor, B. D. (2009). Planning for cars in cities: Planners, engineers, and freeways in the 20th century. *Journal of the American Planning Association*, 75(2), 161-177.
- Brundtland, G. H. (1987). *Report of the World Commission on environment and development: "our common future."*. United Nations.
- Böhm, S., Campbell, J., Land, C., & Paterson, M. (2006). Against Automobility: Social Scientific Analyses of a Global Phenomenon. *Hoboken: Wiley-Blackwell*.
- Campbell, S. (1996). Green cities, growing cities, just cities?: Urban planning and the contradictions of sustainable development. *Journal of the American Planning Association*, 62(3), 296-312.
- Dannestam, T., (2009). Stadspolitik i Malmö. Politikens meningsskapande och materialitet. *Lund Political Studies 155*.
- Emanuel, M. (2012). *Trafikslag på undantag: cykeltrafiken i Stockholm 1930-1980* (Doctoral dissertation, Stockholmia förlag).
- Flyvbjerg, B. (2003). Rationality and power.
- Fredriksson, C., (2011). No title. *Planning in the 'New Reality': Strategic Elements and Approaches in Swedish Municipalities*, Hall, P. (2002). *Cities of tomorrow*. Oxford: Blackwell Publishers.
- Healey, P. (2006). *Urban complexity and spatial strategies: Towards a relational planning for our times*. Routledge.
- Healey, P. (2004). The treatment of space and place in the new strategic spatial planning in Europe. *International journal of urban and regional research*, 28(1), 45-67.
- Jacobs, J. (1961). The death and life of great American cities. *New York: Vintage*.
- Koglin, T. (2018). Urban velomobility and the spatial problems of cycling. In Freudendal-Pedersen, Hartmann-Petersen and Perez Fjalland (eds.) *Experiencing Networked Urban Mobilities*. Routledge, New York
- Koglin, T. (2017). Urban mobilities and materialities – A critical reflection of a “sustainable” development project. *Applied Mobilities*, 2(1), pp. 32-49.
- Koglin, T., (2015a). Organisation does matter—planning for cycling in Stockholm and Copenhagen. *Transport Policy*, 39, pp. 55-62.
- Koglin, T., (2015b). Velomobility and the politics of transport planning. *GeoJournal*, 80(4), pp. 569-586.

- Koglin, T., & Rye, T. (2014). The marginalisation of bicycling in Modernist urban transport planning. *Journal of Transport & Health*, 1(4), 214-222.
- Koglin, T. (2013) *Vélobility – A critical analysis of planning and space*. Doctoral Dissertation, Lund University, Department of Technology and society, Transport and Roads, 2013, Bulletin – 284
- Lefebvre, H., & Nicholson-Smith, D. (1991). *The production of space* (Vol. 142). Blackwell: Oxford.
- Mukhtar-Landgren, D. (2012). *Planering för framsteg och gemenskap: om den kommunala utvecklingsplaneringens idémässiga förutsättningar* (Vol. 167). Department of Political Science, Lund University.
- Newman, P., & Kenworthy, J. (2015). The end of automobile dependence. In *The End of Automobile Dependence* (pp. 201-226). Island Press, Washington, DC.
- Newman, P., & Kenworthy, J. (1999). *Sustainability and cities: overcoming automobile dependence*. Island press.
- Niska, A., Nilsson, A., Wiklund, M., Ahlström, P., Björketun, U., Söderström, L., & Robertson, K. (2010). *Metoder för skattning av gång-och cykeltrafik: kartläggning och kvalitetsbedömning*. VTI.
- Oosterlynck, S., Van den Broeck, J., Albrechts, L., Moulaert, F., & Verhetsel, A. (Eds.). (2010). *Strategic spatial Projects: Catalysts for Change*. Routledge.
- Paterson, M. (2007). *Automobile politics: ecology and cultural political economy*. Cambridge Univ Pr.
- Planverk. (1967). SCAFT 1968: Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet.
- Spiro, K. (1991). The city shaped. *Urban Patterns and Meanings Through History, London*.
- Soja, E. W. (1998). Thirdspace: Journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places. *Capital & Class*, 22(1), 137-139.
- Trafikanalys, Cyklandets utveckling i Sverige 1995–2014 – en analys av de nationella resvaneundersökningarna. *Rapport 2015:14*.
- Trafikverket, 2011. Ökad och säker cykling - Redovisning av regeringsuppdrag Ärenden: TRV 2011/19633.

7. Appendix

Sammanställningar av dokument som utgör underlag för rapporten:

STAD	PLANDOKUMENT	ANTAGEN ÅR (Aktualitetsförklarad)
Malmö	Översiktsplan för Malmö 2014	2014
	Trafikmiljöprogram för Malmö stad 2012-2017	2012
	Cykelprogram för Malmö stad 2012-2019	
	Cykelbokslut 2014	
	Trafik och mobilitetsplan	2016
	FÖP Nyhamnen	Samrådsförslag
	FÖP södra Hyllie	Utställningshandling
	FÖP Kirseberg	Samrådsförslag
	Översiktsplan Malmö 2005	2006
	Översiktsplan Malmö 2000	2000
	Trafiksäkerhetsstrategi	2015
	Trygghetsprogram	2010
	Parkeringspolicy	2010
Mölnadal	Cykelåret i Mölnadal 2009	
	Cykelåret i Mölnadal 2010	
	Cykelhandlingsplan 2011-2015	2011
	Cykelåren i Mölnadal 2011-2012	
	Cykelåren i Mölnadal 2013-2014	
	Cykelstrategi för Mölnadals stad 2010-2014	2010
	Översiktsplan Mölnadals stad (ÖP 2006)	2006
	Energi & klimatplan	2015
	ParkeringsPM	
	Tekniskt PM	
Norrköping	Översiktsplan för staden	2002
	Översiktsplan för landsbygden (utställning)	
	Riktlinjer för trafik	2011
	Riktlinjer för parkering (samråd)	
	Översiktsplan för staden (utställning)	
	Kommunikationsprogram	2002

Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping	2010
FÖP resecentrum butängen	2010
Framtidens resor i Norrköping	pågående projekt
Cykelplan	2005??

Örebro

Örebro cykelstaden för alla	-
Översiktsplan för Örebro kommun	2010 (2014)
Trafikprogram för Örebro kommun	2014
Handlingsplan för ökat cyklande	2013
Cykelnätsplan för Örebro kommun	2016
Cykelbokslut - Cykelstaden Örebro 2012	-
Flexibla parkeringstal - Parkeringsnorm för Örebro kommun	2016
Cykelparkering riktlinjer för Örebro kommun	2016
FÖP järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik	2015
FÖP Vivalla och Boglundsängen	2015
Handlingsplan för parkering	2013
Översiktsplan för Örebro kommun 2002	2002
Örebro Transportplan	2008
Trafikpaket för Örebro	2000



K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige.

Vi forskar om hur kollektivtrafiken kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner. Vi utbildar kollektivtrafikens aktörer och sprider kunskap till beslutsfattare så att debatten om kollektivtrafik förs på vetenskaplig grund.

K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö universitet och VTI i samarbete med Stockholms läns landsting, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

www.k2centrum.se

