



# LUND UNIVERSITY

## Cykeln och bilsamhället

Koglin, Till

*Published in:*

Gränsløs. Tidskrift för studier av Öresundsregionens historia, kultur och samhällsliv.

2014

[Link to publication](#)

*Citation for published version (APA):*

Koglin, T. (2014). Cykeln och bilsamhället. *Gränsløs. Tidskrift för studier av Öresundsregionens historia, kultur och samhällsliv.*, 4, 64-73.

*Total number of authors:*

1

### General rights

Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: <https://creativecommons.org/licenses/>

### Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117  
221 00 Lund  
+46 46-222 00 00



## Cykeln och bilsamhället

### HUR MODERNISM MARGINALISERADE CYKELN

*Till Koglin*

Cykling är ett hållbart, smidigt och hälsosamt sätt att ta sig fram i städer (Pucher & Buehler 2012, Gerrard et al. 2012). Under de senare åren har också cykeln blivit allt mer populär, både bland människor som vill cykla och bland samhällsplanerare och politiker (Koglin 2013). Det finns dock anledning att fundera över huruvida planeringen har förändrats för att inkludera cykling och förbättra dess förutsättningar i trafiken. Med bilens genomslag på 1950- och 1960-talen utvecklades städernas infrastruktur med utgångspunkt i den motoriserade trafiken. Cykeln trängdes som en konsekvens bort i många europeiska städer, såväl i Köpenhamn som i Stockholm (Emanuel 2012, Koglin 2013). Det finns olika anledningar till detta, men i föreliggande artikel tar jag fasta på de rumsliga strukturer som utvecklades på grund av bilens intrång i städerna. Jag kommer att utgå från Köpenhamn och Stockholm, två till synes snarlika skandinaviska städer präglade av välfärdsstatens ideal, och med ett liknande klimat, men vars planering utvecklades ganska olika när det gäller cykel- och biltrafiken. Men varför utvecklades Köpenhamn annorlunda än Stockholm och hur upplever cyklister de olika trafikmiljöerna?

### STOCKHOLM OCH KÖPENHAMN – LIKA SOM BÄR?

Stockholm och Köpenhamn uppvisar många likheter, men skiljer sig även i flera avseenden. Som nämnts ovan är välfärdssystemet och den offentliga infrastrukturen snarlik i Danmark och Sverige. Klimatet (om än lite mildare i Köpenhamn) är också snarligt, precis som att båda städerna är industrialiserade och att bilen är en viktig del av livet. Skillnaderna består bland annat i topografi, befolkningstäthet, bilinnehav och andel cykelresor i den så kallade färdmedelsfördelningen<sup>1</sup> (se statistik i tabell 1 nedan).

Tabell 1. Statistik om Köpenhamn och Stockholm. Källa: Koglin 2013

	Stockholm	Köpenhamn
Befolkningstäthet (invånare/km <sup>2</sup> )	4309	6200
Bilinnehav (antal/1000 invånare)	359	236
Andel cykelresor (2005/2006)	5 %	31 %

Man kan slå fast att det finns stora skillnader i färdmedelsfördelningen mellan Stockholm och Köpenhamn. Skillnaden i andel cykelresor kan härledas till de topografiska och geografiska skillnaderna mellan Stockholm och Köpenhamn. Forskning har dock visat att dessa faktorer, i likhet med befolkningstätheten, bara har en marginell effekt på resvanor och val av färdmedel (Haugen 2012). Istället har det framkommit att urban design på en strukturell nivå har en ganska stor påverkan på resvanor (Næss 2012).

Samhälls- och stadsplanerare skapar rum för olika ändamål, som till exempel rörelser och flöden genom städer. Det kan därför vara klokt att börja med att titta på planeringsdimensionen för att förklara varför transportsystemen i Stockholm och Köpenhamn har utvecklats på så olika vis. För att kunna göra detta måste man göra en kort tidsresa med fokus på trafikplanering.

### TRAFIKPLANERING GENOM TIDEN

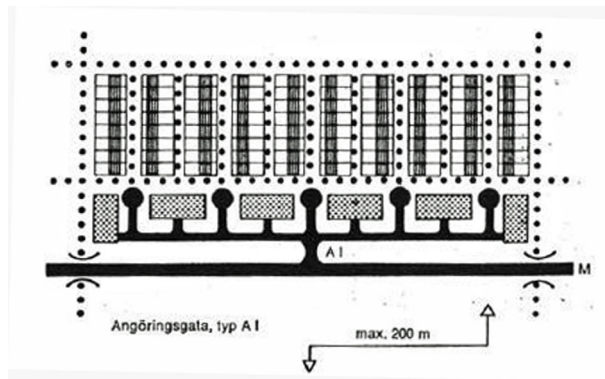
Vid 1900-talets början ägde konferensen *National Conference on City Planning* rum i USA. Trafikplanering var ett av de teman som stod i fokus och målen man satte upp var:

- Förtätning
  - Funktionsblandning
  - Plats för fotgängare och cyklister
- (Brown et al. 2009)

Detta är ledord som återkommer i diskursen om hållbara städer idag, men som då, med modernismens frammarsch, fick en enorm betydelse i stadspla-

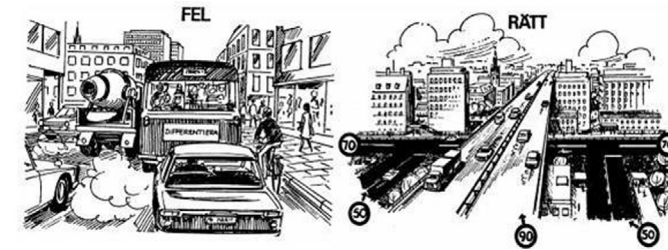
neringen. Inte minst var Le Corbusiers idéer om funktionalism och stadsplanering av stor vikt under 1920- och 1930-talen. I den moderna staden skulle trafik (läs: biltrafik) prioriteras och separeras från andra trafikslag. Trots Le Corbusiers genomslagskraft dröjde det emellertid flera årtionden innan modernismen, på samma sätt som i många andra länder, präglade stadsplanering och trafikplanering i Sverige.

1967 publicerades en liten skrift, *SCAFT*, som kom att forma svensk trafikplanering under många år framåt och som kanske till viss del gör det även idag. Skriftens titel var tillika namnet på en arbetsgrupp vid *Chalmers Tekniska Högskola* och stod för Stadsbyggnad, Chalmers, Arbetsgruppen för Trafiksäkerhet. Den var ett resultat av det höga antalet trafikolyckor i svenska städer. Tankarna i *SCAFT* bygger i stor utsträckning på modernismens tankegods och även om fokus låg på trafiksäkerhet blev resultatet av skriften en prioritering av biltrafik genom förändringar av de rumsliga strukturerna. Störst genomslag fick *SCAFT* i miljonprogramsområden, men tankegångarna präglade trafikplaneringen i allmänhet. Enligt *SCAFT* skulle trafiksäkerhetsproblem lösas genom ett system där olika trafikslag i princip aldrig behövde interagera. Som man ser i figur 1 nedan bygger systemet på olika typer av vägar för bilar. De ytor som blir kvar för cykeltrafik är de prickade stråken som skulle leda de boende mellan husen samt de grönområden som finns i anslutning till bostäderna.



Figur 1: Bostadsområde enligt *SCAFT*.  
Källa: Statens planverk 1967

På vilket sätt tankegångarna i *SCAFT* praktiskt skulle genomföras utvecklades 1970 i boken *Vägen till trafiksäkerhet* (Gunnarsson & Lindström 1970). Stor vikt lades vid en pedagogisk och visuell presentation, vilket återspeglas i bildmaterialet (se figurerna nedan) som exemplifierar olika principer för hur rätt och fel trafikplanering ser ut.



Figur 2: Differentieringsprincipen.  
Källa: Gunnarsson & Lindström 1970



Figur 3: Separationsprincipen.  
Källa: Gunnarsson & Lindström 1970

Av illustrationerna framgår det tydligt vad man eftersträfvade. En grundpelare i *Vägen till trafiksäkerhet* var till exempel motorvägar genom städerna och olika hastighetsgränser. I princip lämnade man ingen plats för cykeln som transportmedel. Hur problemet med cyklisterna skulle hanteras framgår av nästa bild. Här ser man hur cykeln betraktades – inte som ett transportmedel utan som ett medel för rekreation vilket skulle användas i grönområden och inte i städer bland andra transportmedel. Cykeln betraktades sålunda som något marginellt och i Le Corbusiers anda skulle det framför allt skapas plats för bilen. Detta medförde också att offentligt liv på gatorna ansågs gammaldags och stadsgator omvandlades till vägar för motoriserad trafik. Gatan som offentlig plats var tvungen att dö för att den moderna staden skulle kunna byggas med biltrafiken som det moderna transportmedlet (Holston 2002, Koglin 2013). Med *SCAFT* som grundläggande riktlinje för stads- och trafikplaneringen byggdes rumsliga strukturer i svenska städer, inte minst i Stockholm, som ledde till att cykeltrafiken minskade kraftigt under efterkrigstiden. Först under de senaste tio åren har man i Stockholm lagt mer vikt vid cykel frågor.

*SCAFT* översattes även till danska, men fick aldrig samma genomslag i Köpenhamn som i Stockholm. Vissa förorter i Köpenhamn byggdes enligt *SCAFT*, men i de centrala delarna av staden spelade *SCAFT* och modernismen en

underordnad roll. En viktig faktor var att Köpenhamn efter andra världskriget var en förhållandevis fattig stad och det fanns inga resurser för stora infrastrukturprojekt. Danmark hade dessutom ingen egen bilindustri och bilismen utvecklades därför något senare i Köpenhamn jämfört med Stockholm. Redan i slutet av 1800-talet hade de första cykelbanorna byggts i Köpenhamn och man fortsatte alltså att planera för cykeln som transportmedel fram till 1960-talet. Det existerade dock tankar om att göra Köpenhamn, precis som Stockholm, till en modernistisk stad och när bilen blev mer dominant i det danska samhället började man också planera för den. Men cykeln förblev ett viktigt transportmedel i Köpenhamn, trots att bilen dominerade staden mer och mer (Koglin 2013, 2014).

Eftersom den modernistiska trafikplaneringen inte fick samma genomslagskraft i Danmark och Köpenhamn cyklas det också idag betydligt mer i Köpenhamn än i Stockholm.

#### KÖPENHAMN CYKLISTERNAS PARADIS - STOCKHOLM CYKLISTERNAS HELVETE?

Till synes verkar det förhålla sig så att cykling fungerar betydligt bättre i Köpenhamn än i Stockholm. Är i så fall Köpenhamns transportsystem mer hållbart än Stockholm? Frågan kan inte besvaras med ett enkelt ja eller nej. Det man kan konstatera är att cykelinfrastrukturen överlag är bättre i Köpenhamn än i Stockholm. Bilderna i figurerna nedan visar hur det kan se ut.

Men vad tycker cyklisterna egentligen själva? I en enkätundersökning som genomfördes i Stockholm och Köpenhamn under 2011 frågade jag cyklister vilka trafikslag de själva ansåg skapade flest problem för dem. Jag ville dessutom veta vad de ansåg om cykelplaneringen och hur de upplevde att röra sig i trafiken som cyklister. Resultatet var till viss del överraskande eftersom jag hade förväntat mig att cyklister i Köpenhamn skulle vara mycket nöjda med trafiksituationen. Endast 76 % av cyklisterna i Köpenhamn kände sig prioriterade i trafiken. När det gällde cykelplaneringen angav 71 % av cyklisterna i Köpenhamn att denna var bra. I Stockholm ansåg bara 36 % av cyklisterna att de kände sig prioriterade och 31 % tyckte att cykelplaneringen var god.

Den punkt som var gemensam för de båda städerna var uppfattningen om vilket trafikslag som skapade flest problem för dem, nämligen bilen. Resultatet visar på att bilsamhället orsakar problem för cyklister, även i städer som Köpenhamn där det satsas mycket på cykeltrafik eller på kollektivtrafik som i



Figur 4: Stockholm.  
Foto: Till Koglin



Figur 5: Köpenhamn.  
Foto: Till Koglin

Stockholm. Man skulle kunna säga att bilen är normen i både Stockholm och Köpenhamn. Tar man sig en närmare titt på färdmedelsfördelningen i de två städerna bekräftas denna bild (se tabell 2).

Tabell 2. Färdmedelsfördelningen för Stockholm och Köpenhamn. Källa: RES 2005, RES 2006

	Stockholm	Köpenhamn
Andel bilresor i %	35,7 %	28 %
Andel cykelresor i %	3,7 %	31 %
Andel gångresor i %	31,2 %	28,6 %
Andel kollektivresor i %	29,1 %	13,8 %
Annat (t.ex. moped) %	0,3 %	0,4 %
<b>Total %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Siffrorna i tabell 2 visar att en stor andel av resorna i båda städerna sker med bil. Bilens dominans uppmärksammades i Köpenhamn redan under 1970-talet. Även om bilen inte fick samma position som i Stockholm blev den, som tidigare nämnts, allt viktigare i trafikplaneringen. Under 1960- och 1970-talen dominerade bilen det offentliga rummet tills cyklisterna började protestera mot bilsamhället. Situationen för cyklisterna förbättrades till viss del efter protesterna. Trots det kan man slå fast att de rumsliga strukturerna som prioriterar bilen fortfarande skapar problem för cyklister i både Stockholm och Köpenhamn. Ett tecken på att dessa strukturer kvarstår är att cyklisterna upplever bilen som det trafikslag som skapar flest problem för dem.

Rumsliga strukturer skapar maktrelationer som missgynnar cykeln och gynnar bilen, vilket bidrar till att göra det svårt för cyklister framförallt i Stockholm, men till viss del även i Köpenhamn. Bilens dominans är det stora problemet i båda städerna. Skillnaderna mellan Stockholm och Köpenhamn är stora, men ser man till resultaten från enkätundersökningen verkar cyklisterna i Köpenhamn själva inte uppleva staden som ett cykelparadis.

## AVSLUTNING

Trots att man cyklar betydligt mer i Köpenhamn än i Stockholm uppvisar båda städerna en hög andel bilresor och bilen är fortfarande det domanta färdmedlet. Denna dominans kan till viss del härledas till de rumsliga strukturer man finner i städerna och som präglas av modernistiska tankar, framför allt i Stockholm. I och med modernismens inträde i stads- och trafikplaneringen började man skapa städer för bilar eftersom bilen betraktades som det moderna färdmedlet. Synsättet har sedan 1950-talet till stor del präglat den svenska trafikplaneringen och fick under sent 1960-tal sitt genomslag även i Danmark.

I Sverige är bilen förknippad med arbetarnas rörlighet bort från industristäderna och ut på landet. Med de nya moderna bostadsområdena, de så kallade miljonprogrammen, skapades samtidigt ett bilberoende i många svenska städer.

I Danmark, framförallt i Köpenhamn, fördröjdes bilens segertåg fram till 1960- och 1970-talen, bland annat beroende på den ekonomiska situationen. Bilen fick dock inte samma genomslag som i Sverige. Icke desto mindre kan bilens dominans även observeras i Köpenhamn. Klaus Bondam, en politiker från *Det Radikale Venstre* och borgmästare för *Teknik- og Miljøforvaltningen* (2006-2012) byggde sin valkampanj på cykelfrågor. I en intervju hävdade han att:

Det var tydligt att köpenhamnare ville ha satsningar på cykeltrafik. Det fanns ju redan tidigare ett fokus på cykeltrafik inom politiken och förvaltningen. Utgångspunkten var dock att den modernistiska urbana tankegången går före annat. Denna tanke finns också i vår socialdemokratiska välfärdsmodell, dvs. att arbetaren har rätt till bil och att friheten är större via bilen. Alltså en idiotisk gammaldags tankegång. Men cykeln var mer sekundär. Ja, man cyklar mycket och det är fint, men i tankegångarna var det sekundärt. Rätten till bilen var mer viktig. Detta ledde också till att cykeln inte fick tillräckligt med plats i planeringen och i politiken. Problemet är att den socialdemokratiska välfärdstankegången förutsatte att all mobilitet ska ske med bil i stället för med cykel. (intervju med Bondam 2011-02-15)

Den modernistiska planeringen påverkade sålunda Köpenhamn i stor utsträckning, åtminstone enligt Bondam. De rumsliga strukturerna i Stockholm och Köpenhamn har lett till bilsamhällen där cykeln ofta har marginaliserats, om än betydligt mer i Stockholm än i Köpenhamn. Cyklister i Köpenhamn och i Stockholm upplever följaktligen problem med trafikplaneringen och cyklingen. Det finns därför anledning att inte enbart satsa på kollektivtrafik eller cykling som medel för att uppnå ett hållbart transportsystem. Det är minst lika viktigt att få ner bilanvändningen i städer. Bilen uppfattas fortfarande som en självklar del av vardagen, men det kan hävdas att bilen är en relik från modernismens era och att den borde ersättas med hållbara alternativ i dagens transportsystem.

## REFERENSER

### Intervjuer

Intervju med Klaus Bondam: Politiker för Det Radikale Venstre och borgmästare för Teknik- og Miljøforvaltningen 2006-2012, i Köpenhamn, intervjuade 2011-02-15

### Litteratur

Brown, Jeffrey R., Morris Eric A. & Taylor, Brian D. 2009: "Planning for Cars in Cities: Planners, Engineers and Freeways in the 20th Century". *Journal of the*

*American Planning Association*, Vol. 75, pp. 161-177

Emanuel, Martin 2012: *Trafikslag på undantag. Cykeltrafiken i Stockholm 1930-1980*. Stockholm: Stockholmia Förlag

Garrard, Jan, Rissel, Chris & Bauman, Adrian 2012: *Health Benefits of Cycling*. I: Pucher & Buehler (red.): *City Cycling*. Cambridge: The MIT Press

Gunnarsson, S. Olof & Lindström, Sune 1970: *Vägen till trafiksäkerhet*. Stockholm: Rabén & Sjögren

Haugen, Katarina 2012: *The accessibility paradox – Everyday geographies of proximities, distance and mobility*. Doctoral Thesis, Department of Geography and Economic History, Umeå University, GERUM 2012:1

Holston, James 2002: The Modernist City and the Death of the Street. In Low (ed.) *Theorizing the City. The new Urban Anthropology Reader*. London: Rutgers University Press

Koglin, Till 2013: *Vélobility. A critical analysis of planning and space*. Doctoral Dissertation, Lund University, Department of Technology and society, Traffic and Roads, 2013, Bulletin 284

Lefebvre, Henri 1991 (1974): *The production of space*. Oxford: Blackwell Publishing

Næss, Peter 2012: "Urban form and travel behavior: Experience from a Nordic context". *The Journal of Transport and Land use*, Vol. 5, pp. 21-45

Pucher, John & Buehler, Ralf 2012: Introduction: Cycling for Sustainable Transportation. I: Pucher and Buehler (red.): *City Cycling*. Cambridge: The MIT Press

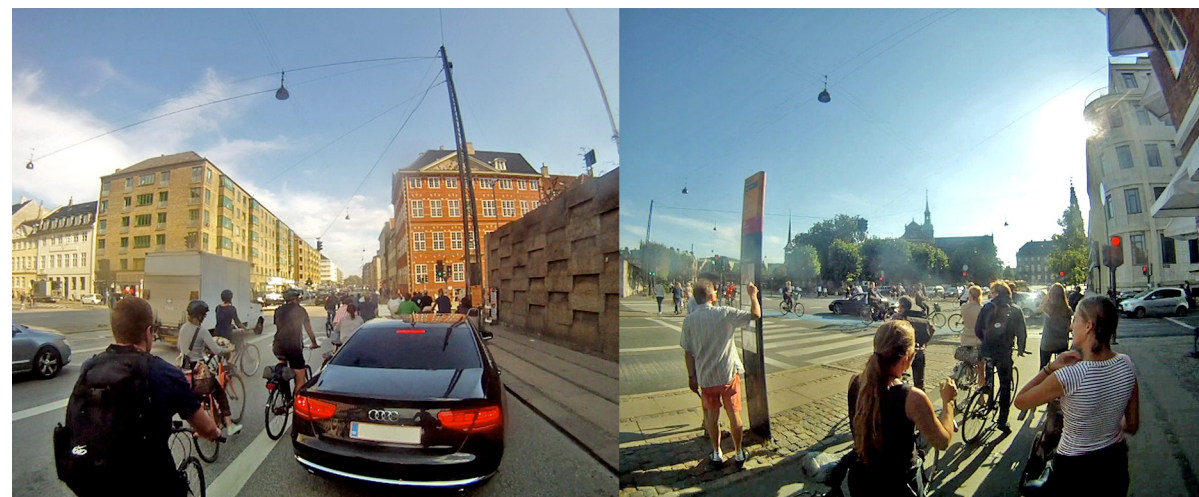
Statens planverk 1967: *SCAFT 1968: Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet*. Stockholm: Publikation nr 5

RES 2005-2006 (2006), sekretessbelagd resdatabas, ansvarig utgivare: SIKÅ

Icke namngivet bildmaterial  
Alla fotografier av Till Koglin

#### NOTER

1 Färdmedelsfördelning är andelar i procent av alla resor som gör för delade på olika transportslag. I detta fall räknades alla resor som började eller slutade i Köpenhamns kommun/ Stockholm stad.



## Cyklistens rytmer og kampen om pladsen i byen

*Malene Freudendal-Pedersen  
Line Thorup*

Cyklen er en vigtig del af bybilledet i København, og 'planlægningstermen' *Copenhagenize* vinder indpas som en metode til efterfølgelse mange steder i verden. Selv om historien om København som cyklernes by ikke er en entydig succes, står København højt på listen, når det handler om antallet af cyklister. I dag har 84 % af Københavnerne adgang til en cykel, og 36 % bruger den til daglig pendling (Københavns Kommune 2010). Kommunen sigter mod et mål på 50 % i 2020. Det betyder 39 % flere pendlere på seks år og det er en ambitiøs målsætning. På den baggrund står København med samme udfordring, som mange andre byer: at ændre en stor gruppe menneskers hverdagslivsmobilitet, at lave billister om til cyklister. Med fokus på kampen om pladsen på vejene og den frihedsfølelse, som for mange cyklister er essentiel i deres hverdagslivsmobilitet, fortæller denne artikel en historie om, hvordan de Københavnske cyklisters rytmer ofte er en form for opposition til biltrafikken. Det empiriske arbejde der refereres til i artiklen stammer fra forskningsprojektet 'Urban Cycle Mobilities', støttet af *Det Frie Forskningsråd*. Empirien, der henvises til i artiklen her, er 15 kvalitative interviews med cyklister (mellem 23-72 år) foretaget i løbet af 2013. Formålet med projektet er at undersøge,