

## Cykelplanering i Stockholm sedan 1980

Reflektion av Martin Emanuel, KTH

### Inledning

I min avhandling, *Trafikslag på undantag: Cykeltrafikens i Stockholm 1930–1980* (Stockholmia Förlag, 2012), beskriver jag som titeln antyder hur cykeln och cyklister hamnade på undantag när planerare och ingenjörer under efterkrigstiden fick möjlighet att förverkliga sina och det omgivande samhällets visioner om den framtida staden och dess trafikapparat – när de lade staden till rätta för bilism och kollektivtrafikresande. Jag tar också upp 1970-talets ”lilla renässans” på cykelområdet. Epilogen ägnas åt att blicka ut över de senaste tre decenniernas utveckling. Sedan dessa har jag gått vidare i min forskning kring cykeltrafik, trafikpolitik och stadsplanering i Stockholm sedan 1980. Denna text är en reflektion utifrån denna forskning, som lite längre fram ska mynna i vetenskapliga produkter och förhoppningsvis även en bok. Fokus i framställningen ligger på cykelplanering i innerstaden, vilken i hög grad varit fokuserad på att etablera cykelbanor, även om perspektivet successivt vidgats.

### 1980-tal: Cykelplanering under bilismens ”andra våg”

1970-talets relativt stora intresse för cykeltrafik och cykelplanering i Stockholm falnade en bit in på 1980-talet. Flera saker bidrog till det. Storstrejken våren 1980 innebar att stora delar av kollektivtrafiken i Stockholm stod stilla, vilket fick en del människor att upptäcka cykeln som ett attraktivt alternativ. Under decenniets första år ökade cyklandet i staden. De nya cyklisterna fick dock kritik, inte minst från fotgängare, synskadade och rörelsehindrade. Det berodde delvis på gatunämndens initiativ att föra upp cyklister på gångbanor och bredare trottoarer som med målad linje delats av i en gång- och en cykeldel. Det motiverades ekonomiskt som en billig lösning varigenom man snabbare skulle kunna

# CyCity:

åstadkomma ett sammanhängande cykelnät. En kompletterande förklaring är helt säkert att denna lösning inte innebar något intrång på körbanor, gatuparkering och utrymmen för av- och pålastning. De "lätta" cykelbanorna hade anlagts under 1970-talets andra hälft och nu återstod mest sådana där konflikter med andra intressen inte gick att undvika. Vid sådana direkta intressekonflikter fick cyklismen ge vika.

Dessa cykelnära förklaringar bör sättas i en vidare kontext. Biltrafiken i Stockholms innerstad hade minskat med 10 procent mellan 1976 och 1982. Till viss del berodde det på stadens och landstingets åtgärder i form av restriktivare parkeringspolitik, trafiksanering och kollektivtrafikutbyggnad, men mer ändå på saker som låg utanför deras räckvidd: lågkonjunktur, minskat bilägande och chockhöjningar av bensinpriset under 1970-talet. När konjunkturen sedan vände på nytt i början av 1980-talet fanns inte kraften (viljan?) att hålla bilismen stängd. Bortsett från dess första två år var 1980-talet ett expansionsdecennium med befolkningstillväxt, ökade inkomster och mer privatbilism. Såväl bilinnehav som biltrafik ökade med mer än 30 procent och under decenniets andra hälft gick utredningsmaskineriet på högvarv. Lokala och regionala planer avlöste varandra med förslag på både spår- och trafikledsprojekt samt trafikavgifter.

I detta klimat minskade cykelinvesteringarna och snart även cyklisterna; 1985 kan cykel frågan närmast betecknas som död. Tidigare hade stadens politiker drivit på tjänstemännen i cykel frågan, men nu hade politikerna tappat intresset. När kritik riktades mot stadens försummelser gentemot cyklisterna konstaterade gatukontoret att det rådde konkurrens om både medel och utrymme och att cykelplaneringen i det läget helt enkelt inte prioriterades av stadens politiker. Vidare hade den mest aktiva utomstående pådrivaren och granskaren av stadens cykelpolitik, aktionsgruppen Cykelkedjan, upphört 1985, ungefär samtidigt med byalagen och alternativrörelsen i stort.

## 1990-tal: Cykelplanering under Dennis' och Stockholmspartiet

Under 1990-talet ökade intresset för cykling bland politiker och planerare på nytt. Återigen bör flera olika faktorer uppmärksammas. Två viktiga bakgrundsfaktorer är att cyklandet började öka från en bottennotering 1991 och att cykelförespråkare fick nytt vatten på sin kvarn när miljöfrågan, som under 1980-talet hade svårt att bryta fram, gjorde comeback

# CyCity:

under nytt namn: hållbar utveckling. Men även Dennisöverenskommelsen bör lyftas fram i sammanhanget. Den gjorde liggande trafikplan inaktuell och Gatukontoret fick i uppdrag att utarbeta områdesvisa trafik- och gatumiljöplaner utifrån de nya förutsättningarna; kringfartsleder förväntades minska innerstadstrafiken med 30 procent, och därmed ge mer plats åt bland annat cykelbanor. I arbetet med dessa planer fick tjänstemännen upp ögonen för cykel frågan. Det generationsskifte som ägde rum inom kontoret under 1990-talet andra hälft innebar också flera nyanställda som var hängivna cykelsaken, varav några sattes på att arbeta fram Cykelplan 1998.

Men det är politikerna som framstår som pådrivande i decenniets nyvaknade intresse för cyklism i Stockholm. En motion från Vänsterpartiet 1993 var startskottet till en revidering av cykelplanen. Gatu- och fastighetskontoret menade att Cykelplan 1978 dög som underlag för den fortsatta utbyggnaden; vad som saknades var resurser för att genomföra planen. Gatu- och fastighetsnämnden ville dock ha en översyn, och under röd-grön majoritet 1994–1998 utökades resurserna till cykelbaneutbyggnaden.

Både politiker och tjänstemän visade alltså ökat intresse för cykel frågan under 1990-talet. Avgörande för den cykelsatsning som gjordes kring sekelskiftet 2000 var emellertid Stockholmspartiet och hur partiet lyckades utnyttja sin roll som tungan på vågen efter kommunvalet 1998. Stockholmspartiet upplevde att Cykelplan 1998 var en ”paperstiger” med alltför lång genomförandetid och som dessutom duckade för cykelbanor på innerstadens huvudgator. Partiet ställde i förhandlingarna med de två blocken bland annat krav på cykelbanor utmed en rad huvudgator samt att investeringarna i cykelbanorna var tidsatta och konkretiserade i budgeten. Det hela ledde fram till en överenskommelse med de borgerliga partierna, som varit mest tillmötesgående. Förutom en mer ambitiös satsning på cykelbanor innebar överenskommelsen att låncykelsystemet som drivits fram av de röd-gröna och som var upphandlat och klart, omedelbart skrotades.

Tilläggen till Cykelplan 1998, och då särskilt cykelfälten på Hornsgatan och Fleminggatan, fick stor medial uppmärksamhet. Hård kritik framfördes inte minst av Socialdemokraterna och Handelskammaren, som föredrog cykelbanor på parallellgator. Även en del tjänstemän var skeptiska till överenskommelsens tillägg och oroliga för att det skulle äventyra cyklisternas säkerhet, en oro som dock stillats av de omfattande utvärderingar som cykelfälten blivit

# CyCity:

föremål för. Stockholmspartiet tryckte dock på och lyckades förverkliga merparten av de tidsatta projekten i överenskommelsen innan mandatperioden tog slut – men sen åkte partiet ur fullmäktige. De hårda konflikterna som uppstod när cykelplanen med tillägg skulle implementeras tyder på att det knappast var något som skulle hänt "av sig själv". Stockholms väg mot att bli en cykelvänligare stad hade fördröjts avsevärt om inte Stockholmspartiet fått sitt guldläge att verka i den riktningen.

## 2000-tal: Mot solid uppbackning med begränsningar

Cykelsatsningarna fortsatte sedan i något lägre tempo under rödgrön majoritet 2002–2006. Trängselavgifterna kom att dominera trafikdebatten under mandatperioden vilket gjorde att cykelfrågan kom lite i skymundan. På Vänsterpartiets initiativ togs dock nya tag för att förverkliga ett lånecykelsystem i staden, och denna gång gick det i lås innan mandatperiodens slut. Vidare sattes arbetet med nya cykelplaner igång, vilka låg klara 2005 (ytterstaden) respektive 2006 (innerstaden). Planerna antogs i bred majoritet, men förverkligandet av den nya innerstadsplanen fick en dålig start. Den borgerliga majoriteten som tillträdde 2006 sänkte cykelanslagen avsevärt och borgarrådet Mikael Söderlund (M) var uttalat motståndare till cykelbanor, särskilt på huvudgator. Med Ulla Hamilton (M) som nytt trafikborgarråd sedan 2008 har en successiv förskjutning ägt rum. Såväl Hamilton som stadsmiljöborgarrådet Per Ankersjö (C) placerar in stadens nya Cykelplan 2012 i en bredare strategi för att kunna bära ett snabbt växande Stockholm.

Idag talar samtliga partier sig varma för cyklism. Visst finns det skillnader i hur mycket resurser man vill ställa till förfogande, och visst finns det nyansskillnader i vart dessa resurser ska gå, men i det stora hela är bilden unison: cykling ska öka och det ska vara säkert och snabbt att cykla. Cykelanslagen har höjts väsentligt – även om det alltjämt handlar om småsummor jämfört med stora infrastruktursatsningar – och i skrivande har en ny cykelplan nyligen antagits, som ska ligga till grund för de kommande årens cykelsatsningar.

Cykelplaneringen har naturligtvis både förfinats och breddats sedan Stockholm fick sin första cykelplan 1978. Under det senaste decenniet får cykelplanerarna dessutom både mer draghjälp och mer motstånd från organiserade cyklister – först från Naturskyddsföreningen, och på senare tid också från ett trafikpolitiskt allt mer kompetent Cykelfrämjande. Samtliga

# CyCity:

planer har fokuserat på cykeln som ett transportslag, på vuxna cyklister och på sammanhängande stråk för cykelpendling. Det är en välkommen förändring med tanke på tidigare fokus på cyklandets begränsningar som något lokalt och farligt. Samtidigt är frågan om det är en cykelplanering som rymmer cyklandets mångfaldighet.

Men det finns också begränsningar och tvetydigheter i dagens cykelplanering: Vem cykelplaneras det för? *Kan* man planera fram fler cyklister? Vilken position har cykelplaneringen i mer övergripande stadsbyggnadsvisioner? I vilken mån begränsar det förflutnas prioriteringar alltjämt cyklismens möjligheter? Det har jag behandlat i avhandlingen och annorstädes; här har jag istället valt att ganska rättframt och utan alltför många invändningar redogöra för cykelplaneringens (som sagt, med fokus på cykelbanor) fluktuationer under tre decennier.