

FRIHETS- MASKINEN

Så kan borgerligheten ta tillbaka cykelfrågan



PER ANKERSJÓ
MAJ 2024

TIMBRO STAD

Under 2024 har Timbro *staden* som tema. Syftet är att visa och beskriva ett marknadsliberalt urbant mandat. Vi kommer bland annat ge ut en rapportserie. Det här är den femte rapporten.

Timbro är Nordens främsta marknadsliberala tankesmedja. Sedan starten 1978 är uppdraget att långsiktigt bilda opinion för marknadsekonomi, fri företagsamhet, individuell frihet och ett öppet samhälle.

FÖRORD

När jag flyttade till Stockholm i början av 1990-talet var jag ganska ensam på de få cykelbanor jag hittade. Mina kompisar från Lund som flyttat hit tidigare cyklade med samma självklarhet som alltid men annars var vi en marginaliserad grupp i Stockholms-trafiken.

Men vi fanns och vi trampade på och vi blev med åren allt fler som upptäckte hur snabb, effektiv och punktlig cykeln var jämfört med allt annat. Egen bil inne i stan var inte att tänka på, taxi från Expressen ute på Marieberg till Radiohuset borta på Gärdet var dyrt och kunde ta lång tid. Cykel tog 15 minuter. Och ut till Sicklahalvön där jag bodde tog det en dryg halvtimme.

I slutet av 1990-talet hände något. Trafikkontoret målade vita streck på Hornsgatan som reserverade en meter åt oss. Cykelbanorna började långsamt rätas ut och ta mer plats. Det märktes att staden började planera för detta trafikslag, inte på samma sätt som för bil, men ändå. På vintrarna slutade man att dumpa snön på cykelbanan för att istället röja den. Stella Fare blev ett namn, hon företrädde ett nytt parti, Stockholmspartiet.

Cyklisterna i Stockholm mötte oväntat motstånd. I Lund hade jag

aldrig hört talas om någon enda människa som klagade på utrymme för cykel eller på cykeln som transportmedel men här uppe orsakade tvåhjulningarna en intressant irritation. DN:s ledarsida förkunnade att Stockholm aldrig skulle bli en cykelstad. Snö och en väl tilltagen bilnorm gjorde att tvåhjulningar inte hade någon framtid i huvudstaden. Socialdemokraterna i Stadshuset lovade att ta bort de vita skyddande strecken på Hornsgatan. Kritiken var aldrig särskild saklig men klart känslomässig. Det var något med identiteten i Stockholm. Här uppe skulle man ta t-banan och taxi mellan krogarna på helgen. Cyklisterna bröt mot en konformitet och mot en överenskommelse om vad det var att vara stockholmare.

Men borgerligheten stod på sig. Den ena moderata företrädaren efter den andra förklarade att cykel är en del av en borgerlig stad. Cykel ökar friheten för den enskilde och framkomligheten för alla. Cyklisterna är personer som av olika skäl inte använder kollektivtrafiken och det är bra för alla att det finns fler alternativ än bil. Det var förlösande. När stockholmmoderater talade om sänkt skatt och cykelbanor i frihetstermer fick tvåhjulningen äntligen sin rätta plats.

Valet att cykla till jobbet och i vardagen är för de allra flesta ett frihetsval. Visst finns det cyklisterna som motionerar eller trampar av miljöskäl, men de

allra flesta cyklar för att det är praktiskt, snabbt och fritt. Cyklisten bryter mot en föreställd kollektivism. Det är vad denna rapport handlar om.

PM Nilsson

© Timbro

MAJ 2024

www.timbro.se

info@timbro.se

Sättning: Erik Johnsson

Omslag: Erik Johnsson



OM FÖRFATTAREN

Per Ankersjö (C) var år 2010 till 2014 borgarråd i Stockholms stad. I egenskap av stadsmiljöborgarråd var han ordförande för miljö- och hälsoskyddsnämnden och stadsmiljörådet. Idag jobbar han som konsult.

NÅGRA ORD FRÅN FÖRFATTAREN

Pling! sa det i telefonen. Det var lördagskväll och middagen hemma var framdukad. Det var ett sms från finansborgarrådet Sten Nordin: ”OK på en miljard utslaget på flera år”. Så föddes Stockholms Cykelmiljard under budgetförhandlingens sista helg hösten 2011. Den skulle leda till att investeringarna i cykelinfrastruktur tre- eller fyrdubblades under kommande sex år.

Denna rapport har tillkommit för att borgerliga politiker har ett dåligt självförtroende när det gäller cykelfrågor. På samma sätt som med miljöfrågor är det den som skriker högst, är argast eller driver igenom den mest kompromisslösa politiken som vinner guldet i debatten. Det är dock inte samma sak som att åstadkomma mest eller driva störst förändring.

Det är heller inte anledning att avstå från att driva cykelpolitik, eller medverka till att skapa en konflikt mellan bilister och cyklister eller mellan cykel och gång.

När PM Nilsson bad mig skriva ned historien om hur borgerliga styren åstadkommit betydande förändringar för cykelpolitiken i Stockholm slog det mig att det hittills aldrig gjorts – i alla fall inte över en längre tid. Så det är nog dags. Eftersom jag blev en del av detta skeende när jag var stadsmiljöborgarråd 2010–2014 med ansvar för cykelstrategiska frågor så är ett avsnitt skrivet i jagform. Det är säkert ett allvarligt stilistiskt brott men det är å andra sidan transparent. Jag vill också nämna att jag som konsult ibland arbetar med cykelfrågor.

Apropå transparent, så har denna rapport en viktig avgränsning. Den handlar om borgerliga politikernas initiativ och arbete med cykelfrågor. Därför är gröna och socialistiska politiker utelämnade. Staden Paris har gjort mycket för cyklingen. I Stockholm har det satsats på cykling även under rödgröna styren. I flera nederländska städer har borgerliga och rödgröna styren avlöst varandra med bibehållen prioritering av cykelpolitiken.

Det har inte skrivits särskilt mycket om borgerliga politiker som driver cykelfrågor. Därför var det intressant att gräva i vilka drivkrafter och angreppssätt med vilka marknadsliberala eller konservativa politiker tagit sig an cykelfrågor. Jag hoppas de exempel jag skriver om kan inspirera.

SUMMARY IN ENGLISH

The report focuses on the development of cycling infrastructure in Stockholm and international models. It begins by describing how the wave of urbanization in the early 2000s led to a movement of forward-thinking mayors who raised cities' ambitions regarding environmental and climate policies and sought to make cities more vibrant. Cycling became a significant part of that movement.

Internationally, several cities are highlighted as models. Among them is London, where then-Mayor Boris Johnson built separate bike lanes and introduced a bike-sharing system that became known as "Boris Bikes."

In New York, under the leadership of Mayor Michael Bloomberg and Transportation Commissioner Janette Sadik-Khan, protected bike lanes and the Citi Bike sharing system were implemented. Their work demonstrated that cycling infrastructure can be successfully established even in a large city with heavy car traffic.

The report delves deeply into how market-liberal and conservative politicians have driven cycling reforms in the city of Stockholm. From Stella Fare's bike lanes on Hornsgatan, through Ulla Hamilton's Mobility Strategy, to Per Ankersjö's Bike Bil-

lion. During these years, much positive development occurred for cycling in Stockholm, laying the foundation for the continued advancement of cycling infrastructure in the city. Kristina Alvendal's introduction of the urban ideal "The Walkable City" was also significant for cycling issues.

The leadership of mayors Sten Nordin and Anna König Jerlmyr, both from The Moderate Party, has been important in making Stockholm more of a cycling city.

Conservative voters are cyclists just like everyone else, and market-liberal and conservative politicians have much to gain by embracing cycling and the development of greener, more attractive, and lively cities.

Finally, the report discusses how market-liberal and conservative politicians in Sweden can approach cycling issues and reclaim the topic from socialist and green politicians, who are sometimes mistakenly perceived to have the initiative on cycling matters.

The report recommends the following points for market-liberal and conservative politicians when developing cycling policies:

1. Embrace the city of the future over the city of the 1960s

2. Work based on evidence
3. Avoid creating conflicts in traffic
4. Invest in cycling infrastructure
5. Recognize that cycling is not only a municipal issue but also a national one

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

STÄDERNAS FÖRÄNDRING PÅ 2000-TALET	12	CYKELPLAN OCH CYKELSTRATEGI	34
STADSRÖRELSEN	13	NYA VINDAR I NÄRINGSLIVET.....	35
URBANISTERNA.....	14	CYKELN OCH BORGERLIGHETEN	38
BORGMÄSTARNA	14	BEHOVET AV CYKELPOLITIK.....	39
SÅ VANN CYKELN VÄRLDSSTÄDERNA	16	VEM ÄR DET SOM CYKLAR?	40
LONDON.....	17	ELCYKELN EN GAMECHANGER	42
NEW YORK.....	18	VARFÖR SKA BORGERLIGA PARTIER OMFAMNA CYKLINGEN?	42
UTRECHT	21	HUR KAN EN BORGERLIG CYKELPOLITIK UTFORMAS?	43
ANTWERPEN.....	22	IDEOLOGISKA ASPEKTER	45
UNGERN	23	FEM PUNKTER FÖR EN KLOK BORGERLIG CYKELPOLITIK	46
SÅ VANN CYKELN STOCKHOLM.....	24	KÄLLOR OCH REFERENSER	50
NITTIOTALETS PIONJÄRTID OCH SLAGET OM HORNSGATAN	26		
MAKTSKIFTE, LÖFTES(S)VEK OCH TRÄNGSELSKATT	27		
PROMENADSTADEN.....	29		
FRAMKOMLIGHETSSTRATEGIN.....	30		
CYKELMILJARDEN	32		

STÄDERNAS FÖRÄNDRING PÅ 2000-TALET

Året 2007 visade sig på många sätt bli banbrytande. NASA landade en farkost på Mars. Tesla lanserade sin första bil och Steve Jobs presenterade Apples första iPhone. Netflix började streama och användandet av sociala medier sköt i höjden. I Sverige hade alliansregeringen precis fått makten och påbörjade sitt första budgetår.

Det var också året då andelen människor i världen som bor i städer blev större än andelen som bor på landsbygd¹. I en föränderlig värld är urbaniseringen den kraft som hittills inte ändrat på sig. Idag uppgår andelen stadsbefolkning i världen till 55 procent. År 2050 kommer den att vara 68 procent, enligt FN².

Den politiska kraft som förstår urbaniseringen, har lösningar på dess utmaningar och tar vara på dess möjligheter, har en ljus framtid. Den som motarbetar urbaniseringen eller nostalgiskt blickar bakåt, är dömd att på sikt ha en minskande följarskara.

STADSRÖRELSEN

I mitten av 00-talet restes en rörelse över hela världen där urbanister, anförda av framsynta borgmästare, ekonomer och stadsplanerare – började samverka och verka för mer

levande städer, där kultur och flöden av människor spirar. Att det som händer mellan husen är minst lika viktigt som verksamheten inne i husen. Det ska vara trivsamt, tryggt och attraktivt.

En annan drivkraft var hållbarheten. Tätt bebyggda städer innebär i grunden att vi förbrukar mindre energi. Helt enkelt för att många människor på samma plats innebär någon form av stordriftsfördelar. Lägenheter som värms upp värmer även varandra. Korta sträckor till jobb, handel och fritidssysslor innebär kortare och färre resor med mer energieffektiva transportslag.

Motsatsen, så kallad urban sprawl, urban utglesning, leder till längre resor i mindre effektiva färdmedel och högre energiförbrukning i hus som dels ligger fristående, dels innebär större yta per boende.

Den täta, växande staden är därmed ett av svaren på klimatutmaningen. Det är bland annat därför som ”hållbara städer” har blivit ett av FN:s globala hållbarhetsmål. Ett annat skäl är att uppmärksamma behovet av social hållbarhet i städer. För självklart finns det utmaningar i städer som växer.

1 Our World in Data (2024)
2 UN DESA (2018)

URBANISTERNA

En av de mest framträdande urbana förespråkarna är ekonomiprofessorn Edward Glaeser vid Harvard University. När han gav ut boken *Triumph of the City* blev den något av en bibel för många urbanister. Boken är en hyllning till staden som motor för tillväxt och möjligheten för individen att förbättra sitt liv. Glaeser lyfter också stadens fördelar när det gäller att bygga ett hållbart samhälle.

Richard Florida, som är en annan tongivande forskare inom ekonomi och urbana studier, kom med start år 2002 och framåt med flera publikationer om det han kallar ”The Creative Class”, som utgörs av ett antal kunskapsintensiva och kreativa yrkesgrupper som är särskilt betydelsefulla för att skapa tillväxt. I dessa publikationer ringar han in vilka faktorer staden behöver ha för att attrahera den kreativa klassen, faktorer som teknologi, talang och tolerans. Men även hur den fysiska miljön ska vara utformad; torg och platser som inbjuder till möten, och ett transportsystem med fokus på kollektivtrafik, gång och cykel.

Man kan kritisera denna typ av stad för att den kan framstå som segregerad och till viss del även vara det. Glaeser menar att en attraktiv stad alltid kommer att locka till sig nya invånare som vill förbättra sina liv och som därför är

resurssvaga innan de lyckats med det. Denna utmaning kräver att staden satsar på utbildning och på så sätt ger alla möjlighet att successivt förbättra sin situation.

Växande städer hanterar utmaningen med segregation på olika sätt. Ibland är kollektivtrafiken en viktig del av lösningen. I Colombias huvudstad Bogotá har ett väl utbyggt stombussnät spelat en avgörande roll. Enligt tidigare borgmästaren Enrique Penalosa hjälpte stombussarna till att öka jämlikheten i staden genom att alla stadsdelar, fattig som rik, fick samma tillgänglighet. Dessutom blev bussarna en plats där människor från olika socioekonomisk bakgrund ofta möttes.

BORGMÄSTARNA

I den begynnande urbaniseringsrörelsen i mitten av 00-talet tog Londons Labour-borgmästare Ken Livingstone initiativ till ett nätverk som då bestod av 18 megastäder. Syftet var att samarbeta kring åtgärder för att sänka städernas CO₂-utsläpp. Nätverket kom att slås ihop med presidentparet Clintons Climate Initiative och antog namnet C40 Cities Climate Leadership Group lagom till dess att nätverket omfattade 40 megastäder. Sitt största språng tog nätverket under dåvarande New York-borgmästaren

Michael Bloombergs ordförandeskap 2010–2013, med många nya medlemsstäder världen över.

Idag omfattar nätverket hundratalet städer, inklusive icke-megastäder som Stockholm, som välkomnats i egenskap av innovator city. År 2019 blev dåvarande finansborgarrådet Anna König Jerlmyr (M) som första svensk borgmästare medlem av C40:s centrala styrelse.

Tillsammans representerar C40 närmare en tiondel av världens befolkning och 25 procent av världsekonomin. Organisationen sprider goda exempel bland medlemmarna och samordnar bland annat standardiserade ramverk för att mäta effekter av klimatåtgärder.

I Benjamin Barbers bok *If Mayors Ruled the World: Dysfunctional*

Nations, Rising Cities beskriver författaren hur C40 och andra stadsnätverk har tagit över initiativet från nationalstaterna i miljöfrågorna. Genom att städerna som politiska enheter saknar vissa politiska spänningar som finns nationellt, kan de samarbeta över gränserna och bättre ta itu med exempelvis miljö- och klimatutmaningar. Barber menar dessutom att borgmästare är mer benägna att adoptera pragmatiska lösningar än ideologiska, något som många brukar lyfta i den svenska debatten när det gäller kommunpolitik visavi nationell politik.

SÅ VANN CYKELN VÄRLDSSTÄDERNA

Cykelfrågorna blev tidigt en del av den internationella stadsrörelsen, inte minst tack vare att intresseorganisationen European Cycling Federation redan hade ett nätverk som i mitten av 00-talet växte globalt. Organisationen arrangerar årligen världens största cykelkonferens Velo-City, som samlar politiker, forskare och stadsplanerare från hela världen.

Många styren i städerna såg snart cyklingens betydelse för att minska klimatutsläpp, luftföroreningar och buller, samtidigt som cyklingen bidrar till en levande stad. Cyklisten är en del av sin omgivning och bidrar till folkflöden på samma sätt som gångtrafikanter.

LONDON

Boris Johnson var borgmästare i London mellan åren 2008 och 2016. Cykling utgör en stor del av hans eftermäle från dessa år. "Boris Bikes" som hyrcykelsystemet fick som smeknamn är känt hos londonborna, likaså bilden på den konservativa cyklande borgmästaren: på en cykel med en hjälm över den bångstyriga kalufsen på väg mot City Hall.

Redan från början av sin tid som borgmästare har Boris varit en förkämpe för cykling. I samband med lanseringen av hyrcykelsystemet sa Boris att systemet är en del av hans

"korståg" för att göra London till den bästa cykelstaden i världen.

I förordet till cykelprogrammet Cycling Revolution London från 2010 skriver Johnson:

I'm determined to turn London into a cyclised city – a civilised city where people can ride their bikes safely and easily in a pleasant environment. Cycling, with all its social, environmental, health and financial benefits, has an important role to play in the future of the Capital. Put simply, it's the best way to get around our city, and arguably the single most important tool for making London the best big city in the world.

Johnsons cykelrevolution skulle komma att innebära anläggandet av många miles skyddade, separata cykelbanor, säkra korsningar och kapacitetsstarka pendlingsstråk. Framför allt fick cyklingen en förkämpe i form av en borgmästare som tog debatten och stod upp för sin satsning trots kritik från bilister och även internt i partiet. Boris Johnson var dock övertygad om att cykelsatsningarna inte bara var bra för cykelflödena, utan också ett redskap för att göra London till en säkrare och mer attraktiv stad.

Och så var det Boris Bikes. Det är många som vill ta åt sig äran av att ha skapat hyrcykelsystemet i London. Labourpolitikern Ken Livingstone

som var Londons borgmästare innan Johnson lanserade idén om ett hyrcykelsystem bara månader innan valet 2008 och menar därför att det var hans idé som Boris Johnson fick överlämnat till sig tillsammans med stadens nycklar.

Miljöpartiet (the Green Party) var nära förknippat med Ken Livingstones styre i London och hävdar därför att även de var involverade i utformandet av hyrcykelsystemet. Det finns dock en politiker som varit ännu tidigare – den liberaldemokratiska Lynne Featherstone som redan 2001 lämnade förslag om ett hyrcykelsystem till Livingstone.

Oavsett detta är det trots allt så att Boris Johnson är den som ses som skaparen av stadens hyrcykelsystem. Systemet lanserades i juli 2010 och Johnson uttryckte då en vision om att staden skulle vara ”fylld med tusentals glänsande maskiner” och att cyklarna skulle bli en lika självklar del av Londons stadsbild som stadens svarta taxibilar och röda bussar.

Det finns idag omkring 12 000 cyklar och 800 ut- och inlämningsstationer i ett system som täcker ett område på 100 km², vilket gör Londons hyrcykelsystem till ett av de största i Europa. Över 100 miljoner resor har genomförts sedan 2010. Från början sponsrades hyrcykelsystemet av Barclays, men

sedan 2015 drivs systemet av staden i samarbete med Santander – och kallas därför numera officiellt för Santander Cycles.

Systemet har mötts av kritik inifrån det egna partiet, där kritiken till störst del handlat om finansieringen av systemet då myndigheten Transport for London gått in med skattepengar samt att insatser i transportinfrastrukturen bör läggas på annat än cykelsystemet. Boris Johnson försvarar dock alltjämt systemet med att det är bra för folkhälsan eftersom fler rör på sig och motiverar samt att föroreningarna i staden minskar med minskad biltrafik.

NEW YORK

Cykling i New York har inte alltid varit en lika stor självklarhet som det är idag. Tidigare borgmästare Ed Koch, demokrat, hade en vision om cykeln som framtidens fordon och genomförde år 1980 en satsning på cykelfält på Manhattan. På den sjätte och sjunde avenyn anlades asfaltsbarriärer för att skydda cyklisterna från den övriga trafiken. Att låta cykel ta plats i staden var nytt och motståndet från New York-borna var stort. Cykelfälten på Manhattan var borttagna bara veckor senare.

Det skulle dröja decennier innan cykelns framgångar i staden och de kom med Michael Bloombergs tid

som borgmästare åren 2002 till 2013. Bloomberg tog över rollen som borgmästare efter republikanen Rudy Giuliani. Trots att Bloomberg tidigare varit medlem i det demokratiska partiet valde han att kandidera som republikan och kom genom sin vinst i valet att bli en av få republikaner som styrte i den demokrat-tunga staden New York.

Michael Bloombergs politiska karriär har fokuserat på folkhälso- och välfärdsfrågor, men han har också varit engagerad i klimatfrågan och tagit initiativ för minskade utsläpp. Under sin tid som borgmästare initierade och stödde han därför flera projekt och politiska åtgärder som bidrog till att förbättra cykelförhållandena i staden.

På senvåren 2007 lade Bloomberg fram sin stora trafikplan för New York, PlaNYC. Några månader tidigare hade han anställt Janette Sadik-Khan som trafikkommissionär. Hon beskriver presskonferensen för PlaNYC i sin bok *Street Fight* från 2016. Efter att Bloomberg hade presenterat sin plan med omfattande satsningar på cykel- och busstrafik vänder han sig till sin nya trafikkommissionär med orden ”Don’t fuck it up”. Men hon fick ett starkt mandat.

En av de viktigaste insatserna under hans ledning var en betydande utvidgning av cykelnätverket som

gjorde det säkrare och enklare för cyklister att pendla och röra sig i staden. Cykelfälten i New York växte med omkring 65 mil under Bloombergs tid som borgmästare. Flera uppseendeväckande förändringar gjordes, bland annat togs biltrafiken bort från delar av Broadway, exempelvis Times Square. Istället anlades breda grönfärgade skyddade cykelbanor på flera av avenyerna.

Sadik-Khan poängterar vikten av skyddade cykelbanor. Hon anlade cykelbanorna på insidorna av gatuparkerade bilar. På så sätt bildar de parkerade bilarna en effektiv skyddsbarriär mot motortrafiken. Till skillnad från i de flesta städer (bland annat svenska) placerades dessutom ett ca halvmetersbrett skyddsområde mellan bilarna och cykelbanan, så att cyklister inte skadas av bildörrar som öppnas. För att lyckas med detta behövde man ta plats från biltrafiken.

Kritiska röster höjdes mot satsningarna och pekade på försämrade förhållanden för motorburna trafikanter, att cyklisterna skulle vara en fara för gångtrafikanter och att anläggandet av cykelfält störde boende i staden. I Janette Sadik-Khans bok berättar hon hur invånarna i de rikaste delarna av Brooklyn demonstrerade mot cykelbanan längs Prospect Park West när den invigdes. När den sedan tagits



Foto: Per Ankersjö

i bruk dröjde det inte länge innan de boende hade tagit cykelbanorna till sina hjärtan. Cykeltrafik skapar en attraktiv stad, vilket är bra för fastighetsvärdena.

Sadik-Khan fick konsekvent stöd från sin chef. Däremot var det inte självklart att man fick igenom sina idéer och förslag utan att motivera dem grundligt. Ett bevingat Bloom-

berg-citat understryker vikten av att presentera trovärdiga siffror för alla förändringar: ”In God we trust, everyone else – bring data!” Det gjorde också att cykelsatsningarna i New York var väl avvägda. De genomfördes inte för att attackera bilisterna eller av ideologiska skäl, utan helt enkelt för att de behövdes. ”Det handlade om att skapa större valfrihet, vi ville erbjuda

invånarna ett alternativ till bilen”, skriver Sadik-Khan i sin bok.

Bloomberg låg också bakom Citi bike-programmet som gjorde det möjligt att hyra cyklar runtom i staden. Det finns idag omkring 12 000 hyrcyklar och 700 stationer i New York och sommaren 2020 hade 100 miljoner resor genomförts sedan Citi bike lanserades 2013. Hyrcykelprogrammet i New York är det största i USA.

Förutom Bloombergs eget engagemang kring cykelns positiva effekter på folkhälsan, trängsel och utsläpp i staden tryckte ledande företag i staden på utvecklingen. Företag som Foursquare och Tumblr argumenterade för att ett delningssystem för cyklar skulle vara ett sätt att locka och behålla kompetens i New York, då de sett ett allt större intresse för cykling hos sina anställda.

Michael Bloombergs framgångar med att göra New York till cykelstad grundas i ett eget engagemang i kombination med att han lyckades skapa allianser med gräsrotsrörelser, lokala ledarfigurer och företag. Det initiala motståndet visade sig vara högljudda röster utan förankring hos lokalbefolkningen – som visade sig ha stort stöd för satsningarna. Därför kunde Bloomberg-administrationen genomföra stora förändringar på förhållande-

vis kort tid och blev samtidigt ett föredöme för stadsförnyelse världen över.

Eller som trafikkommissionär Janette Sadik-Khan uttrycker det när hon parafraserar Frank Sinatra: ”If you can make it here, you can make it everywhere”.

UTRECHT

Utrecht har blivit en framgångsrik cykelstad på grund av flera faktorer. För det första har staden genomfört omfattande infrastrukturprojekt som prioriterar cyklisterna, vilket innebär att det finns ett brett nätverk av cykelvägar och cykelbanor som gör det säkert och bekvämt att cykla i staden. Utrecht har cirka 25 mil cykelbanor och 2 mil av stadens gator är exklusivt tillägnade cyklar. Dessutom har staden investerat i cykelparkering och andra åtgärder så som servicestationer för att göra det enkelt att resa med cykel. År 2019 invigdes ett cykelgarage vid Utrechts centralstation, som med sina 21 000 kvadratmeter anses vara världens största cykelgarage.

En av de främsta drivkrafterna bakom Utrechts framgång som cykelstad är den långsiktiga planeringen och politiska viljan att främja cykling. Stadens politiker och beslutsfattare har varit engagerade i att skapa en cykelvänlig miljö genom att anta policyer och strategier som prioriterar håll-

bara transportsätt. Genom att involvera invånarna och lyssna på deras behov har staden kunnat utforma en cykelinfrastruktur som passar förutsättningarna och behoven i Utrecht. Denna cykelvänliga inställning har präglat Utrechts stadsplanering sedan 1970-talet då stadens beslutsfattare vågade gå emot den bilvänliga politiska strömningen som präglade 1960-talet.

Jan van Zanen, politiker från det liberal-konservativa VVD-partiet, var borgmästare i Utrecht 2014 till 2020 och spelade en stor roll i att främja cyklingen i staden. Han var en stark förespråkare för hållbar stadsutveckling och cyklingens roll i detta sammanhang. Under van Zanens ledarskap genomfördes flera infrastrukturprojekt som prioriterade cyklisterna. Han stödde utvecklingen av cykelvägnätet och främjade byggandet av säkra cykelvägar och cykelbanor i staden. Idag äger 98 procent av hushållen i Utrecht minst en cykel och 100 procent av stadens invånare lever inom ramen för ”15-minutersstaden”.

När denna rapport skrivs 2024 har van Zanen gått vidare till att bli borgmästare i Haag och har där sjuösatt en satsning på cykelinfrastruktur för 65 miljoner euro under fem års tid³.

ANTWERPEN

Bart de Wever är borgmästare i Antwerpen, Belgien, sedan 2013. Han är även partiledare för det nationalistiska mitten-höger partiet N-VA (Ny-Flamländska Alliansen). Partiet har sin grund i frågor som rör Flanderns autonomi och identitet, samt ekonomisk och social politik. Antwerpens roll som cykelstad har vuxit fram under 2000-talet, och till vissas förvåning har cykelvänligheten vuxit under N-VA:s tid i stadens styre. Även om N-VA står för en balanserad transportpolitik som tar hänsyn till olika transportformer, betonar de vikten av att investera i cykelinfrastruktur och lanserade bland annat en cykelstrategi (2015) som vilade på tre utmaningar: en växande befolkning och en ekonomi som behöver växa i takt med befolkningen samt behovet av en ökad transportkapacitet i staden.

För att leva upp till stadens strategi har Bart de Wever fokuserat på investeringar i att bygga ihop stadens nätverk av cykelvägar och cykelbanor, skapande av så kallade ”super links” genom att bygga multifunktionella servicestationer runtom i cykelnätverket samt ett proaktivt arbete med att säkerställa enkla och säkra parkeringslösningar. Antwerpen har idag

omkring 70 mil cykelväg och en hög andel, cirka 29 procent, av befolkningens resor sker med cykel⁴.

UNGERN

Ungern har satsat på att bli ett cykel-land, såväl gällande turism som för den egna befolkningen. De har särskilt fokuserat på att bygga upp infrastruktur samt sammanlänka och rusta upp det befintliga cykelnätverket genom stora investeringar. På nationell nivå lanserade Viktor Orbáns national-konservativa regeringsparti Fidesz en cykelstrategi som bland annat har som mål att cykelpendlingen ska öka med 30 procent i landet, cykelvägarna ska byggas ut med 70 mil och att det ska finnas 15 nya hyrcykelsystem i landet till år 2020⁵. För att uppmuntra fler att använda cykel och för att öka medvetenheten om cykelsäkerhet har regeringen lanserat nationella kampanjer samt infört ekonomiska incitament genom subventioner för cykelköp⁶.

3 Alliance of European Mayors/ Mayors of Europe, The Hague is Investing in Cycling

4 City of Antwerp (2015)

5 European Cyclists Federation (2023)

6 European Cyclists Federation (2024)

SÅ VANN CYKELN STOCKHOLM



Foto: Lennart af Petersens

Företaget LM Ericsson lät 1949 göra en undersökning bland sina 5000 anställda vid Telefonplan, Hägersten i Stockholm. Företagsledningen undrade hur de tog sig till arbetsplatsen. Det visade sig att 3000 cyklade, 1000 åkte kollektivt och 950 gick till jobbet. Resterande 50 åkte någon form av privat fordon⁷.

Fram till mitten av förra seklet var Stockholm en cykelstad. När Stockholms närförorter började byggas ut på 1930-talet blev cykeln allt mer populär och utgjorde vid denna tid ca 30 procent av resorna. Tio år senare när var det krig i världen hade cykelbanor börjat byggas ut och cykeln stod

som mest för 70 procent av reseandelen. Sen kom bilen och cyklandet gick ner till 1 procent tack vare politiker och trafikingenjörer⁸.

I den så kallade moderna stadsplaneringen kommande decennier, inspirerad av Le Corbusier och New Yorks mångåriga stadsbyggare Robert Moses, fanns ingen plats för promenader eller cykelpendling till jobbet. Stockholms trafikplanerare flög till USA för att låta sig inspireras med resultatet att Stockholm blev lite extra bilplanerat. Essingeledens planerade cykelbanor ströks. Planer fanns på en trafikled över Blasieholmen och dagens Barnhusbro mellan Kungshol-

⁷ Schantz, Peter (2013)

⁸ Emanuel, Martin (2012)

men och Vasastan/Norrmalm vittnar om den sex filer breda Rådmanleden som skulle skära rakt genom staden.

Vansinnet fick ett slut när kloka politiker vaknade till liv. Tidigare moderata finansborgarrådet och partiledaren Ulf Adelsohn berättar i sin memoarbok *Med liv och lust om hur han och andra politiker engagerade sig för att stoppa motorlederna som planerades över Stockholm*. Till slut stod striden om Stockholms stadsbyggnad inför ett avgörande – Almstriden 1971. Adelsohn skriver om vändpunkten: ”Socialdemokraterna, som lojalt ställt upp och försvarat teknikernas förslag och argument, kände sig svikna när det såg att det fanns alternativ”. . . ”En ny och mycket mer prövande och ifrågasättande attityd slog igenom”.

Från att trafikplaneringen länge varit rent ut sagt cykelfientlig vände vindarna sakta och staden fick sin första cykelplan 1978.

NITTIOTALETS PIONJÄRTID OCH SLAGET OM HORNSGATAN

När Stella Fare som ledare för Stockholmspartiet gick in i valrörelsen 1998 var det stadsmiljöfrågorna som låg högst på agendan. Nästan ett decennium hade gått sedan man brutit sitt samarbete med Miljöpartiet. Några år senare, på 2000-talet, skulle partiet ta steget fullt ut och kalla sig borgerliga.

Nu, 1998 kallade sig partiet tvärpolitiska med fokus på sakpolitik snarare än blockpolitik.

Fare brann för stadsmiljön och att skapa en stad präglad av liv, med många boende i hela innerstaden – inte bara kontor och handel i City.

Valet 1998 gav Fares stockholmspartister en eftertraktad vågmästarposition i Stockholms stadshus. Efter några förhandlingsvändor tackade partiet nej till Socialdemokraternas bud och ingick en koalition med de borgerliga partierna M, FP och KD under Carl Cedershiölds (M) finansborgarrådsskap.

Fare förstod att som ett litet parti skulle det bli svårt att hävda sig. Socialdemokraterna rustade för att göra livet surt för stockholmspartisterna efter den avvisade inviten. Här krävdes en strategi för starkt genomslag i media.

På 90-talet fanns fortfarande en stark bevakning av lokalpolitiken i Stockholm. För att få genomslag måste man bli känd. Stockholmspartiet gick in i det borgerliga samarbetet med en lång lista med stadsmiljöfrågor. Den tydligaste frågan skulle ganska snart bli frågan om cykelfält på några av stadens mest trafikerade gator.

På den här tiden var cyklisterna lovligt byte i stockholmstrafiken, enligt Fare. ”Det vara bara blådä-

rar som vågade ge sig ut att cykla på Sveavägen” konstaterar hon. Cykelfrågor handlar oftast om en kamp om utrymme i gatan. Samtidigt hade trafikforskare vid Lunds Tekniska Högskola visat att man förhållandevis enkelt och kostnadseffektivt kunde lägga cykelfält i befintlig gatumiljö, utan större ombyggnation. Cykelfälten målades in och övrig trafik fick förhålla sig till cyklarna på samma sätt som till andra fordon. De kunde visa att det tvärtemot vad man kanske trodde, skapade en säker trafikmiljö för cyklisterna.

Stella Fare drev igenom cykelfälten som anlades längs flera större gator i staden, bland andra Hornsgatan och Vasagatan. Satsningen blev starten på en ny cykelvåg i huvudstaden, men också en mycket aggressiv kampanj från bilister och deras närstående organisationer. Den politiska oppositionen i form av Socialdemokraterna eldade på. Oppositionsledaren Annika Billström (S) bjöd exempelvis vid ett tillfälle in media att fotografera när hon handgripligen målade över Fares cykelfält.

Kritiken tog ibland närmast orealistiska proportioner. En dag när Fare går förbi en tobaksaffär på Kungsholmen får hon se en löpsedel med texten ”Stockholm styrs av en galen diktator”. Nyfiken på vem denna dik-

tator kunde vara köpte hon tidningen. Där kunde hon läsa att det var förre S-ministern Kjell Olof Feldt som uttalat sig och att diktatorn skulle vara hon själv.

På frågan om hon kände stöd i det borgerliga samarbetet svarar hon att koalitionsvännerna stod vid sitt ord, reformen kunde genomföras trots kritikstormen. Alla var kanske inte så lyckliga över uppmärksamheten, men cykelfälten infördes och Stockholm blev en bättre cykelstad. I efterhand har många kritiker också medgett att Stella Fare hade rätt och hennes vision för staden delas idag av många.

Stella Fare säger att för henne ska staden stå för frihet. Denna frihet begränsas när tung trafik gör det riskabelt för unga och gamla att röra sig fritt i staden. ”I en stad ska man inte behöva mista livet för att man vill springa över gatan”.

MAKTSKIFTE, LÖFTES(S) VEK OCH TRÄNGSELSKATT

Stockholms stad är känt för sina frekventa maktskiften. Faktum är att stadens politiska styrsystem har anpassats efter det. Vid maktskiften skiftar ordförandeposterna i nämnderna redan på hösten, några veckor efter valet. Stadens tjänstemannaorganisation styrs av stadsdirektörer som är politiskt tillsatta och förvaltningsdi-

rektörerna har avtal som innebär att de kan få gå på dagen om samarbetet inte skulle fungera. Allt för att en ny majoritet snabbt ska kunna driva igenom sin politik.

Detta maskineri sattes igång hösten 2002. Då var det nämligen maktskifte igen och S-MP-V tog över stads- huset med Annika Billström (S) som finansborgarråd. Trots att hon målade över Fares cykelkörfält på bild i ett uppslag i tidningen Expressen, gjorde hon aldrig verklighet att sitt hot/löfte. Hon startade istället en utvärdering av cykelfälten. När trafikkontorets utvärdering blev klar visade den tydligt att satsningen hade fallit väl ut⁹. Cykelfälten blev kvar och är så än idag på flera ställen.

Under första halvan av 00-talet finns inte många spår av cykelfrågan i stadens styrdokument. Det byggs emellertid cykelinfrastruktur för ansenliga summor årligen. Inom borgerligheten finns under några år tankar om att ta bort cyklarna från huvudgatorna och istället anlägga cykelbanor längs sidogator, något som Stockholms cyklister inte imponeras av då det innebär omvägar. Dessa tankar försvinner efterhand.

En fråga som kom att dominera Stockholmsdebatten under denna tid fram till valet 2006, var frågan om trängselskatten. Miljöpartiet pressade Socialdemokraterna att införa systemet på både nationell och kommunal nivå, trots att Annika Billström (S) lovat i valet 2002 att inte införa det. Kompromissen blev ett försök med trängselskatter under första halvåret 2006 (3 januari till 31 juli), därefter stängdes de av i väntan på en folkomröstning som hölls samtidigt som valet samma år.

Frågan kom därmed att dominera valrörelsen 2006. De rödgröna var för, M, FP och KD var emot. Centerpartiet utförde en balansakt där man gick till val som ”det enda borgerliga partiet som är för trängselskatten”. Den liberala sfären var splittrad. Debattören Johan Norberg uttryckte till exempel att bilköer är en östeuropeisk lösning, medan marknadsliberaler alltid vill prissätta bristvaror¹⁰.

Ja-sidan vann men det blev maktskifte så därför kom det sig att det blev Alliansen på regeringsnivå som införde trängselskattesystemet som vi känner det idag – mycket på grund av att Förbifart Stockholm inkluderades i paketet. På så sätt kunde man förhindra en jordbävning av kritik från

M-kommunalråden i kranskommunerna, där man ordnat egna folkomröstningar som vanns av nej-sidan.

Trängselskatten är relevant för cykelfrågan. Biltrafiken minskade med 20–25 procent. Koldioxidutsläppen minskade med 9–14 procent och luftkvaliteten förbättrades i innerstaden. Förutom att ett okänt antal bilister sannolikt började cykla och att cykelmiljön blev trevligare och säkrare, skapade trängselskatten ytterligare förutsättningar för en cykelboom i Stockholm genom att den möjliggjorde utbyggnad av ny cykelinfrastruktur.

PROMENADSTADEN

Mot senare delen av 00-talet startade ett reformarbete inom stadsbyggnads- politikens område. Det skedde inom ramen för stadens nya översiktsplan som togs fram 2008–2009 och skulle komma att klubbas av fullmäktige 2010.

Kristina Alvensdal (M) som var ansvarigt stadsbyggnads- och fastighetsborgarråd, kom från fastighetsbranschen och hade koll på vad som bygger flöden och attraktivitet i staden. Tillsammans med Niklas Svensson, som var strateg på stadsbyggnadskontoret, lanserade hon planerings- sidosidat Promenadstaden, ett begrepp som

beskrev byggandet av en tät blandstad som gynnar närhet till handel och service. Det handlar om att skapa en stad som hänger samman rent fysiskt och därmed möjliggör att man kan ta sig till de flesta ställen till fots, med cykel eller via kollektivtrafik. Under denna tid planerades nya stadsdelar som en del av den nya visionen. Hagastaden, Söderstaden och Norra Djurgårdsstaden är tre exempel på hur delar av staden kunde bindas samman.

”Att ge den nya visionen ett namn var viktigt för mig som en del i att kunna beskriva och skapa känslan för den växande staden hos stockholmarna. Promenadstaden kändes som ett bra val även för de som cyklar, åter kollektivt eller åker bil”, säger Kristina Alvensdal själv.

I sin politiska motiveringstext till antagandet i kommunfullmäktige hyllar Alvensdal den täta kvarterstaden, där gatan ska ”ge utrymme för flanerande stockholmare” men också skapa ”förutsättningar för nya kulturverksamheter att etablera sig och kunna växa”¹¹. Den nya översiktsplanen skulle ta vidare tidigare traditioner såsom Lindhagensplanen, som 150 år tidigare omvandlade ett mer lantligt betonat Stockholm till en europeisk stad.

9 Beckman, E och Linusson, S (red)
10 Esbjörnsson, Erik (2006)

11 Alvensdal, Kristina (2010)

Med Promenadstaden var Stockholm före sin tid. Idag kan vi se hur representanter från Paris stad reser runt i världen och marknadsför planeringsidealet ”15-minutersstaden”. Faktum är att Promenadstaden i stort sett var samma sak, fast 10 år tidigare. Tack vare Promenadstaden och arbetet som Kristina Alvendal startade, och som sedan utvecklades vidare av YIMBY-generationens första stadsbyggnadsborgarråd Regina Kevius (M), har Stockholms nya stadsdelar på samma gång blivit mer gång/cykelvänliga, mer storstadsmässiga och gröna föredömen internationellt.

FRAMKOMLIGHETSSTRATEGIN

Från 90-talets satsning på cykelfälten skulle det dröja ett decennium till nästa stora strategiska reform på cykelområdet. Det skulle bli i form av ett nytt styrdokument som skulle komma att vända upp och ned på stadens trafikplanering. Ordagrant faktiskt, eftersom trafikhierarkin nu kom att symboliseras av en uppochnedvänd pyramid. Behovet av infrastruktur för cykel, leveranstrafik och gång prioriterades upp.

Moderaten Ulla Hamilton, som tog över posten som trafikborgarråd i samband med att Sten Nordin blev finansborgarråd 2008, hade förhållandevis lång erfarenhet av Stockholmspoliti-

ken, bland annat som tidigare miljö- och fastighetsborgarråd. Hamilton var känd för att få saker gjorda. Oavsett om det handlade om att få stopp på pengarullningen i en tidigare ineffektiv miljöförvaltning eller att skala bort projekt långt ifrån kärnverksamheten på dåvarande Stockholm Vatten.

”Jag var trött på tjafset mellan de olika trafikslagen”, svarar Hamilton på frågan om varför hon satte igång arbetet med Framkomlighetsstrategin. Hon syftar på att det eviga grälet om hur mycket plats varje trafikslag ska ha på stadens gator. Jonas Eliasson, då trafikprofessor på KTH och upphovsman till trängselskattesystemet kom in i bilden. Tillsammans satt de och studerade hur ett tvärsnitt av Stockholms gator ser ut. De kom snart fram till att de få metrarna skulle rymma realistiskt mycket om förespråkarna av varje trafikslag skulle bli helt nöjda. Lösningen blev att prioritera utifrån hur mycket varje trafikslag bidrar till att transportera människor och gods på ett säkert sätt. En slutsats blev att parkerade bilar knappast bidrar till målet om trafik som flyter. Det gjorde däremot cyklar – liksom gång, leveranstrafik och kollektivtrafik.

Här kan tydliga paralleller dras till New York och borgmästare Bloombergs trafikpolitik. Åtgärderna som vidtas grundades i fakta och data, inte

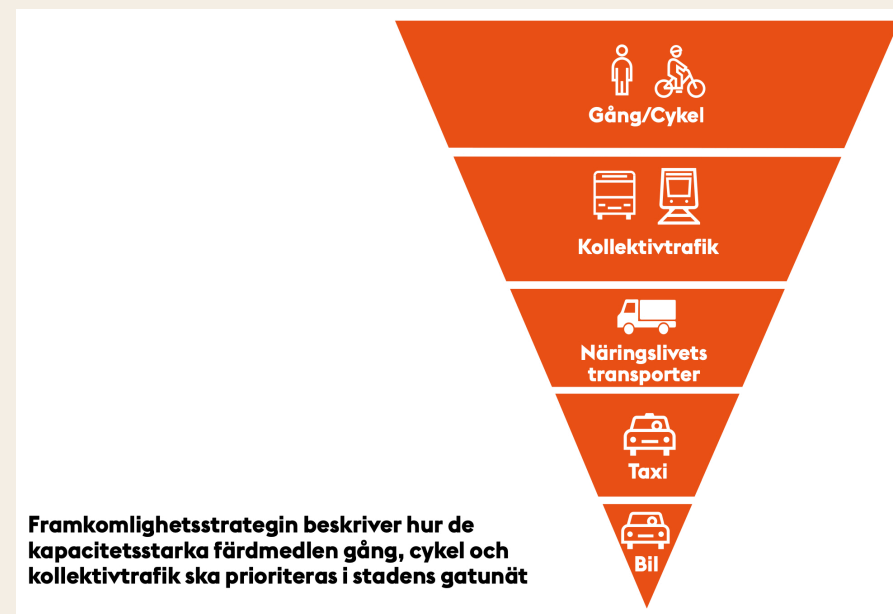


Bild från Framkomlighetsstrategi för Stockholms 2030, Trafikkontoret

känslor eller hur högljutt olika intressegrupper förde fram sina åsikter. Eliasson och Trafikkontoret räknade på flöden i olika modeller och kom fram till samma sak som kollegorna i New York. Staden måste ge mer plats till cyklarna.

Framkomlighetsstrategin var inte symbolpolitik, utan svaret på ett verkligt problem i staden. Efter decennier av minskat byggande hade stadens politiker på båda sidor börjat prioritera att Stockholm skulle växa. Trafikplaneringen låg efter. 2000-talets stockholmare ville inte längre köra

bil mellan malmarna. De ville framför allt inte ha smutsiga och bullriga bilar i kvarteren där de bor och där deras barn går till skolan.

I kölvattnet av Framkomlighetsstrategin togs fler planer fram för stadens trafik, bland annat en ny cykelplan med utpekade pendlingsstråk.

Faktum är att Ulla Hamilton omedvetet beskriver drivkraften för Framkomlighetsstrategin och cykelplanen på samma sätt som Bloomberg-administrationen: cykeln är ett smidigt och bra sätt att ta sig fram, inte ett verktyg för att stoppa bilar. Staden

måste däremot erbjuda människor fler alternativ än bil för att ta sig fram.

CYKELMILJARDEN

När jag själv tillträdde posten som stadsmiljöborgarråd med ansvar för bland annat strategiska cykelfrågor 2010 hade Promenadstaden antagits men ännu inte vunnit laga kraft. Det skulle dröja två år innan Framkomlighetsstrategin klubbades igenom. Över världen svepte urbaniseringsvågen och rörelsen av stadsplanerare, stadsutvecklare och urbanister som ville förändra staden till något bättre.

I Stockholm hade tusentals människor flyttat in i Hammarby sjöstad, miljöstadsdelen som var tänkt att inhysa välbärgade par som sålt villan för att flytta in till staden. Istället kom den nya stadsdelen att befolkas av barnfamiljer. Samma sak hände i andra nybyggda områden i och utanför stadskärnan. Villa-vovve-Volvo hade fått konkurrens av innerstadsliv, bilpool och cykel.

I kommunvalet 2010 hamnade således cykelfrågorna på agendan. Partierna fick slåss om att vara mest cykelvänliga när aktörer som YIMBY, miljöorganisationer och cykelorganisationer drev frågan, påeldade av en ny urban medelklass som ville se fler cykelbanor, fler parker och flöden av flanerande människor snarare än bilar

som kör genom deras bostadskvarter i 60 km/h. De hade betalat dyrt för möjligheten att bo attraktivt och tänkte bevaka sin investering. Det var också en säkerhetsfråga. Med den nya urbaniseringsvågen kom även lekande barn tillbaka på Stockholms gator.

I Centerpartiet i Stockholm hade vi gjort en resa. På 90-talet hade partiet haft framgångar med sitt motstånd mot Dennispaketet, men 1998 blev man utkastade ur kommunfullmäktige av väljarna. I valet 2002 lyckades man samla blott 1,2 procent av stockholmströsterna och fick återigen stanna utanför Stadshuset. Det gjordes rent hus och hela styrelsen fick avgå.

Vi som tog över fick en unik möjlighet att utveckla en politik för Stockholm, med ett starkt mandat från partiet och utan politiskt bagage. Allt omprövades. Motståndet mot trafikleder och flygplatser. Synen på stadsbyggandet och tillväxten. Den otydliga inställningen till borgerligt samarbete. Fram växte ett parti som bejakade den växande storstadens möjligheter att skapa livskvalitet, tillväxt och hållbarhet. Ett borgerligt miljöalternativ för den nya urbana medelklassen, med stark marknadsliberal profil. Det gamla bondepartiet hade blivit ett stadsparti.

Centerpartiet kom tillbaka till kommunfullmäktige 2006 och ökade

ytterligare i valet 2010, tillräckligt för att få sitt första borgarråd på över 30 år. Cykelfrågorna passade oss som hand i handske och redan i första borgerliga budgeten slogs fast att Stockholm skulle bli en cykelstad som på sikt kan "konkurrera med städer som Amsterdam och Köpenhamn" som vi skrev i stadens budget för 2011.

Problemet med cykelinfrastrukturen i Stockholm var att den var ofullständig. Cykelbanor fanns, men var inte sammankopplade. Cyklister kunde plötsligt befinna sig mitt i motortrafiken när cykelbanan plötsligt upphörde. En stor del av infrastrukturen bestod också av delade gång/cykelbanor och andra lösningar som ledde till konflikter mellan trafikslag. För att lösa dessa problem behövdes pengar, mycket pengar.

Jag ringde Krister Isaksson, tidigare trafikplanerare på stadens trafikkontor som vid denna tid arbetade med trafikfrågor på teknikkonsultjätten Sweco. Isaksson är en av de främsta experterna på cykelinfrastruktur och en opinionsbildare inom cykelfrågor som är känd för att inte skräda orden. Min fråga var: hur mycket pengar behöver vi ta fram för att fixa cykelinfrastrukturen i Stockholm?

Han tyckte att frågan som snarare skulle ställas var hur mycket staden orkade investera och genomföra under

en viss tidsperiod. Trots stadens storlek och genomförandekraft, fanns det vid denna tid kapacitet för att bygga för ca 150–200 miljoner kronor per år, bedömde Isaksson. När vi tog det vidare beslutade vi oss för att runda upp siffran för investeringar i cykelbanor under mandatperioden. Dessutom handlar politik om paketering. Cykelmiljarden gjorde sig bra som rubrik. Ännu bättre blev det internationellt när det skrevs om Stockholms Bike Billion.

För att cykelmiljarden inte slentrianmässigt skulle läggas på biltrafik och eventuella hål i trafikkontorets budget, inrättades ett cykelkansli på central nivå i Stadshuset, direkt under stadsdirektören. Där fanns en controllerfunktion som skulle hålla reda på cykelinvesteringarna så att de verkligen blev av.

Cykelmiljarden blev en succé och skulle komma att tas vidare av efterkommande styren, som inrättade en andra cykelmiljard. Tack vare den första cykelmiljarden byggdes cykelinfrastrukturen ut och samman i en takt som tidigare var oöverträffad. 60 km cykelinfrastruktur anlades och cyklingen i staden ökade med 32 procent mellan åren 2012 och 2018.

CYKELPLAN OCH CYKELSTRATEGI

Under åren 2010–2014 var Ulla Hamilton (M) trafikborgarråd och jag var stadsmiljöborgarråd med ansvar för strategiska cykelfrågor. Ulla hade hand om trafikkontoret och jag hade cykelkansliet som låg hos stadsdirektören. Vill man vara kritisk kunde det framstå som otydligt i styrningen för tjänstepersonerna i staden att ha två borgarråd som arbetade med cykelfrågor. Samtidigt fanns det ett behov av att få igång cykelinvesteringarna snabbt och markera för organisationen att frågan var prioriterad.

Den cykelplan som antogs 2012 pekade ut vad som skulle byggas i form av nya pendlingsstråk som var prioriterade cykelvägar/-banor med högre kapacitet för stora flöden av cyklister från ytterstaden och kranskommunerna. Något år därpå tog vi även fram en cykelstrategi som pekade ut vad olika förvaltningar skulle ansvara för när det gällde att främja cyklingen i staden, exempelvis att underentreprenörer skulle utbildas i cykelplanering så att de inte ledde om cykeltrafiken på fel sätt eller placerade stolpar mitt i cykelbanorna.

Under åren 2011–2014 flyttades positionerna fram för cyklingen i varje budget genom olika uppdrag och direktiv till förvaltningarna. Hastighe-

ten för biltrafiken sänktes till 30 km/h på de gator i innerstaden som saknade separat cykelbana. Parkeringsplatser som förhindrade cykeltrafiken (och annan trafik) omplacerades eller togs bort. Bilkörfält gjordes om till cykelbanor på Götgatan. En särskild ”cykeljourstyrka” infördes för att åtgärda hinder och laga skador på cykelinfrastrukturen. Staden började samarbeta med kranskommunerna om utbyggnaden av infrastrukturen. En särskild ”Testplats Cykel” inrättades för att utforska innovationer i trafikplaneringen.

Vintern 2012/2013 testades för första gången den innovation som skulle få namnet ”snösaltning”, en maskin och metod som effektivt bekämpar snö och halka på cykelbanor för Stockholms vintercyklister.

Satsningarna på cykling i Stockholm har fortsatt under resten av 2010-talet, till stor del finansierade av cykelmiljarden, men senare även genom nya finansieringar och beslut. Daniel Helldén (MP) som var trafikborgarråd både under rödgrönt (2014–2018) och grönbli (2018–2022) styre har gjort stora insatser för cyklingen i staden, framför allt genom att driva fram anläggandet av pendlingsstråken och genom att införa cykling ”mot enklare riktat” på många av stadens gator.

Under vintern 2023/24 invigdes Stockholms första cykelfartsgata på Surbrunnsgatan. Cykelfartsgator lanserades redan i 2012 års cykelplan när Sten Nordin (M) var finansborgarråd. Inriktningsbeslutet för Surbrunnsgatan togs 2020 när Anna König Jerlmyr (M) var finansborgarråd.

NYA VINDAR I NÄRINGS-LIVET

König Jerlmyr fick en del kritik internt i partiet för cykelsatsningarna som gjordes under det grönbli samarbetet 2018–2022. För den som följt hennes konsekventa arbete för att göra Stockholm till en modern, hållbar stad i världsklass, var satsningarna helt logiska. Stockholm var vid denna tid en av världens främsta städer när det gäller klimatpolitik. Att König Jerlmyr som första svensk valdes in i organisationen C40:s steering committee som vice ordförande, tillsammans med borgmästarna för några av världens främsta städer som Los Angeles, Tokyo och London, är talande. I C40 svarade hon bland annat för framtagandet av rapporten Green and Thriving Neighbourhood.

Anna König Jerlmyr berättar om en företagsledare hon träffade på Handelskammaren som snabbt gick från att klaga på cykelsatsningarna till att före-

språka mer cykelinfrastruktur, i takt med att hans anställda började cykla till jobbet och klagade på dåliga cykelvägar.

Stockholms Handelskammare har gjort en spännande resa från att ha varit starka kritiker av Stella Fares cykelfält på 90-talet, och av trängsel-skatten 2006 – till att förespråka tunnelbana och bättre cykelmöjligheter. Under ledning av dåvarande vd Maria Rankka drev Handelskammaren på för utbyggnad av Stockholms tunnelbana-nät, vilket blev en realitet 2013. Det betecknas idag som en av organisationens viktigaste framgångar¹². År 2016 publicerades Handelskammarens första rapport om cykling med fokus på hur Stockholm borde möta elcykelboomen. Fler rapporter och aktiviteter kring cykelfrågan har genomförts sedan dess, liksom en rad andra områden kopplade till hållbar och levande stad.

En annan näringslivsorganisation som har blivit förespråkare för en mer levande stad med en mer mänsklig och hållbar trafikmiljö är Fastighetsägarna Stockholm. Dåvarande vd Billy McCormac gick i spetsen för både medborgardriven stadsutveckling och som-margågator med reducerad biltrafik som syftar till att gynna gående, cyklister samt mat- och kulturliv på gatorna.

12 Stockholm Handelskammare (2024)



NITEHAWK

NEW YORK
KKZ-5564

Prospect Park
Bartel-Pritchard

- Prospect Park Bandshell
- General Army Plaza
- Park Slope



Walk / NYC 100

CYKELN OCH BORGERLIGHETEN

BEHOVET AV CYKELPOLITIK

Det finns gott om rationella argument för att satsa på cykeltrafik i städer. Framkomlighet, klimatfrågan, luftkvalitet, buller, folkhälsa, trafiksäkerhet och stadskvaliteter för att nämna några. Samhällsekonomiska analyser visar att cykelinvesteringar är en god idé. Många har räknat på hur stor den samhällsekonomiska lönsamheten för investeringar i cykelvägar är, resultaten pekar på allt ifrån 3–5 kronor¹³ till 13–22¹⁴ kronor per satsad krona.

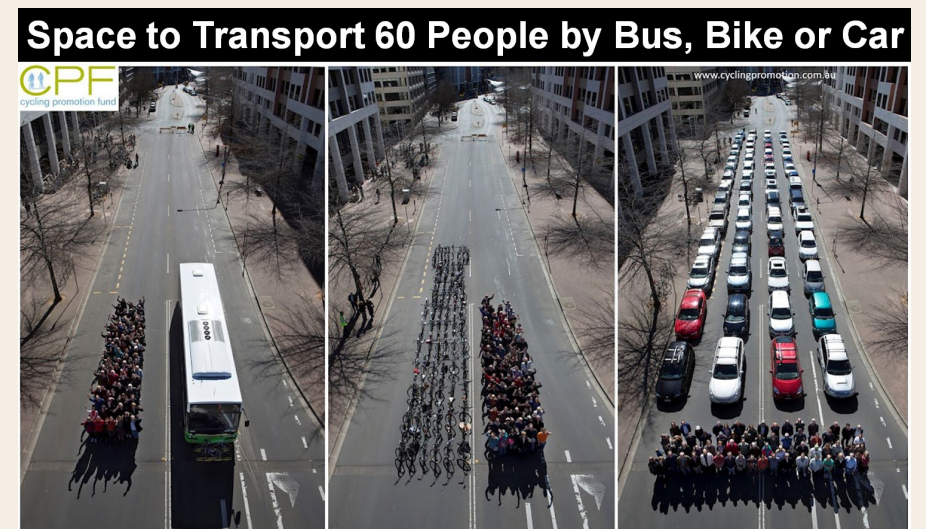
Genomgången av exempel på hur borgerliga politiker i världen och i Stockholm har valt att satsa på cykling i sina städer visar att det är just ratio-

nella argument som ligger bakom. I städer som växer blir varje kvadratmeter mark betydelsefull. Transporterna måste ske på ett yteffektivt sätt. Trafikplanerare brukar ofta illustrera detta med en bild som förekommer i olika städer och i olika kontext, men som ofta ser ut som nedan.

För de flesta borgerliga cykelpolitiker är satsningar på cykling inte ett sätt att motarbeta bilen, utan ett sätt att lösa stadens problem med trängseln. Bilköer leder till längre restid, dålig stadsmiljö och att samhällsviktiga transporter får svårt att genomföras.

13 Trafikverket m.fl. (2010)

14 Isaksson, Krister (2013)



Dessvärre finns det gott om aktörer och individer som gärna lyfter upp och förstärker en konflikt mellan trafikslagen. Bilister är hänsynslösa miljöskurkar i dödsmaskiner och cyklister är span-dexmän som genom att köra fort och ignorera regler utsätter andra och sig själva för fara – för att ta ett par ytter-lighetsexempel. Det handlar ofta om att trafikslagen har olika logik, exempelvis att en inbromsning för en cyklist innebär en ansträngning när man ska trampa igång igen. Trafikplanerare brukar peka på att utformningen av infrastrukturen har betydelse, särskilt när trafikslagen möts. Om infrastrukturen är fel utformad och dessutom underdimensionerad blir konflikterna fler.

När en sådan eftersatt infrastruktur möter ett ökande antal cyklister, som i många städer på 2000-talet, märks cyklisterna mer. Medan cyklisterna i detta sammanhang brukar prata om ”safety in numbers”, det vill säga att man blir säkrare när man är fler, kan bilisterna känna sig provocerade av stora klungor cyklister. Det är en viktig anledning till att bygga säkra, kapacitetsstarka och skyddade cykelbanor. Konflikterna måste byggas bort.

För den som vill göra konflikten till en politisk konflikt, blir detta ett gyllene tillfälle att polarisera trafikdebatten. Ena sidan kan peka på att

bilisterna får mindre utrymme att köra på, eller mister parkeringsmöjligheter tack vare cyklisterna. Andra sidan kan göra frågan till en symbolfråga med udden riktad mot bilisternas livsstilsval och upplevda egoism.

Tyvärr är frestelsen att exploatera konflikten mellan trafikslagen stor, från både borgerliga och rödgröna politiker. Detta skapar klyftor i debatten och försvårar genomförandet av en evidensbaserad trafikpolitik. Utifrån ett borgerligt perspektiv finns en stor risk att man alienerar borgerliga väljare.

VEM ÄR DET SOM CYKLAR?

Historikern Henrik Höjer har skrivit boken Frihet på två hjul där han beskriver cykelns och cyklingens historia. I inledningen skriver han om cykelns ställning i Sverige idag: ”En vanlig dag cyklar runt en miljon människor i Sverige, det genomförs en miljard turer per år och cykeln används vid var tionde resa i landet. På senare år har cyklandet dessutom ökat, under coronapandemin gick cykelförsäljningen i Sverige upp med trettio procent och de som har cyklar använder dem att mer”.

I Höjers tidsresa är det tydligt att de olika cykelvarianter som lanserades i början och mitten av 1800-talet framför allt användes av manliga unga,

bättre bemedlade storstadsbor i Väst-europa. Cykling blev snabbt en borgerlig livsstil och exklusiva cykelklubbar bildades i Paris och andra städer. I Sverige rapporterades det om ”stål-hästen” som bereds av ”affärsmän och dandyer”.

Vid sekelskiftet 1900 hade säkerhetscykeln med kedja gjort sitt intåg och det rådde en cykelvåg över världen. Vid denna tid blev cyklarna mindre dyra, cyklingen demokratiserades och cykeln blev en frihetssymbol – inte minst för kvinnor. På vissa ställen i världen är en kvinna på cykel fortfarande provocerande. I Iran uttalade ayatolla Khamenei en fatwa mot kvinnliga cyklister så sent som 2016, skriver Höjer.

Höjer avslutar sin bok med en betraktelse av nutiden, där cyklingen återigen ökar sedan 1990-talet och att allt dyrare cyklar blivit ”livsstilsattribut hos den övre medelklassen”.

När myndigheten Trafikanalys studerade hur olika socioekonomiska grupper cyklar, finner de att gruppen som cyklar längst per resa är ”fjärdedelen med högst inkomster och boende i områden som domineras av familjer med höga inkomster, hög utbildning och barn i välbärgade villaområden”.

Även urbana studenter cyklar mer än andra.

De grupper som cyklar minst är boende i områden som domineras av äldre och pensionerade på mindre ort och glesbygd, samt yngre lågutbildade i multikulturella förortsområden.

Valforskningsprogrammet vid Göteborgs universitet har undersökt väljarbeteende kopplat till vilka partier de röstar på. Bland gruppen väljare som cyklat senaste halvåret har M, KD, L och C likvärdigt eller något högre resultat jämfört med gruppen alla väljare. Samma förhållande gäller bland de som cyklar någon gång i månaden eller mer. När gruppen som cyklar flera gånger i veckan undersöks ligger M och KD strax under och L och C över sina valresultat i gruppen alla väljare¹⁵.

Även om MP överpresterar i cykelgrupperna och SD underpresterar, så finns det helt enkelt cyklister i alla partier. Liksom bilister. Dessutom är många både och. Företrädare för dessa partier som uppfattar att en påeldad konflikt mellan cykling och bilism gynnar det egna partiet tar sannolikt fel. Frågan som ska ställas är: riskerar jag att skrämja bort väljare om jag uppfattas motarbeta eller försvåra

15 Cederholm Lager et al. (2022)

deras val av transport till och från jobbet?

ELCYKELN EN GAMECHANGER

På senare år har elcyklarna slagit igenom i Sverige och i Europa. Idag är var femte cykel som säljs i Sverige en elcykel. Även om elcykeln inte ger exakt lika bra motion som att cykla vanligt, har den betydande hälsoeffekter. Forskare menar att det motsvarar en rask promenad att cykla elcykel, eftersom elassistansen inte aktiveras utan muskelkraft. Elcykeln har samma fördelar för samhället som vanlig cykling, med tillägget att den ökar räckvidden för cykelresorna.

Det har även visat sig att elcykeln lockar nya grupper att cykla. Studier visar att fler vanebilister känner sig lockade att gå över till cykling när de får tillgång till en elcykel. Samma sak gäller boende på landsbygd och äldre¹⁶.

Även elassisterade lådcyklar har blivit mer vanligt förekommande i städer och i samhällen utanför städerna. Med lådcyklar och nya liknande produkter har det blivit möjligt att sköta både veckohandling och hämtning/lämning av barn utan att ha bil.

VARFÖR SKA BORGERLIGA PARTIER OMFAMNA CYKLINGEN?

Få personer utanför den partipolitiska sfären skulle nog säga att borgerliga partier är emot cykling, ännu färre inom de borgerliga partierna skulle säga det. Däremot kan det uppfattas som att borgerliga partier inte prioriterar frågan eller saknar engagemang för den.

Självklart kan det kännas världsfrånvänt att i tider av krig och kris hävda att cykel trumfar allting, för det gör den inte. Men cykelfrågor är mer betydelsefulla än många tror, särskilt för städer och de som lever där. Samhällsutmaningen kring cykling kan kort formuleras enligt följande. Många städer har trängselproblem och miljöproblem. Vi människor får allt fler välfärdssjukdomar och våra barn är allt för stillasittande. Svaret på dessa problem är ökad cykling. Kostnaden för att möjliggöra ökad cykling är förhållandevis löjligt liten.

Det första svaret på frågan i rubriken är således: för att det är en rationell och evidensbaserad politik.

Cyklingen bland vuxna, särskilt i städer, har ökat stadigt sedan 1990-talet. Många som cyklar kopplar det till en aktiv livsstil och mår bra av det.

Cykling är dessutom det pålitligaste sättet att i en stadsmiljö komma fram i tid. I takt med att städerna byggs tätare och i takt med att allt fler skaffar sig elcyklar, ökar andelen människor i närförorter och kranskommuner som kan ta sig till jobbet med cykel inom en viss restid exponentiellt. Även cykling vintertid har ökat snabbt under senare år.

Det andra svaret på frågan är således: för att folk själva vill cykla.

I föregående avsnitt görs ett försök att ringa in vilka det är som cyklar. Det finns goda skäl att anta att många borgerliga väljare cyklar regelbundet. Vissa borgerliga partier har en överrepresentation av röster från cyklister, övriga har en andel som ligger i nivå med övriga väljare. Det är inte osannolikt att en mer cykelvänlig attityd kan öppna upp för ett ökat väljarstöd, särskilt som elcyklingen leder till fler cyklister även utanför städerna.

Det som är viktigt att komma ihåg är att den typiske cyklisten inte är en miljöpartistisk aktivist, utan en person som kan ha vilka värderingar och åsikter som helst. Faktum är att en majoritet av de som cyklar flera gånger i veckan röstar på antingen M, S eller SD.

Det tredje svaret på frågan är således: för att det är en klok valstrategi att inte alienera de väljare som cyklar.

HUR KAN EN BORGERLIG CYKELPOLITIK UTFORMAS?

De exempel på borgerlig cykelpolitik som redovisats i denna rapport har några gemensamma nämnare.

För det första har det inte handlat om symbolpolitik, utan de satsningar som gjorts har ofta varit resultatet av analyser om vad som är bäst för framkomligheten och trafikflödet i städer som lider av trängsel i trafiken. Även trafiksäkerhetsfrågor har spelat in.

För det andra har drivkraften för politiken varit att minska konflikterna mellan trafikslagen snarare än att spä på dem. Även om Boris Johnson kan framstå som stridbar i cykelfrågorna är det ingenting mot hur hans labour-företrädare Ken Livingstone tog striden mot bilisterna. Johnson valde ändå att vara för cykling, inte mot bilar.

För det tredje har satsningarna varit långsiktiga. Satsningar på utbyggd infrastruktur tar tid. I exemplet Stockholm framförhandlades cykelmiljarden år 2012. Först sex år senare var objekten som finansierades färdigbyggda, men nu kommer de att vara där under överskådlig tid och förändring har skett på riktigt.

16 Cycleurope (2022)

Det tråkiga med att arbeta strukturerat, med eftertanke och utan symbolpolitik är att man blir utsatt för kritik från oppositionen. Det är lätt att ropa ”Vi måste göra något nu!”, men sådana åtgärder blir sällan lyckade utan riskerar att bli slöseri med skattepengar. Därför är det viktigt att prioritera kommunikation medan arbetet pågår. Se på Boris Johnson, vars eftermäle med ”Boris Bikes” har blivit mycket tydligt. Samma sak med Michael Bloomberg. Hans förändringar kommunicerades ordentligt när de genomfördes och erkändes som så bra att efterkommande borgmästare inte haft annat val än att fullfölja arbetet.

Sten Nordin (M) som var trafikborgarråd i Stockholm 1998–2002 och finansborgarråd 2008–2014 var definitivt inte känd som en bilmotståndare, ändå var det under hans tid som staden började flytta fram positionerna ordentligt i cykelpolitiken. Låt vara med benägen hjälp av särskilt cykelvänliga samarbetspartier. Nordin själv menar att det knappt finns något motstånd mot cykelsatsningar i partiet idag, men annat var det tidigare. ”Man fick lätt klä skott för annat som inte fungerar i trafiken när man satsade på cyklar”, säger han och berättar att det

hände att han för säkerhets skull tog med hela kansliet ut och gick på en gata när den skulle byggas om.

Det tidigare finansborgarrådet Carl Cederschiöld (M) lär ha sagt något i stil med ”man kan få cykelsatsningar med eller utan skattesänkning, det är bara att välja”. Detta apropå cykelvänliga samarbetspartier som Stockholmspartiet som i egenskap av vågmästare kan välja endera sidan baserat på vad de får igenom för politik.

Nordin påpekar att under åren med Stockholmspartiet 1998–2002 sänktes skatten med sammanlagt 87 öre. Det lugnade eventuella interna kritiker när cykelpolitiken skulle försvaras. Även under åren 2008–2014 sänktes skatten¹⁷. Cykelmiljarden och andra satsningar under dessa år anser Nordin var väl avvägda. Cykelmiljarden var en strategisk åtgärd som tillsammans med cykelplanen fördelades på projekt som var ordentligt utredda.

Om man vill se förändringar som accepteras, som står sig över tid och respekteras av motståndarna – behöver man arbeta balanserat, strukturerat och evidensbaserat. Nordins ledarskap var betydelsefullt i dessa avseenden.

IDEOLOGISKA ASPEKTER

Även om det finns ett borgerligt arv i cykelns historia, och även om den till stora delar allmänborgerliga urbana medelklassen återigen börjat cykla under de senaste decennierna så är cykeln och cykling i sig självt inte ideologiskt betingat. Alla cyklar.

Däremot kan idén om att bygga välplanerade växande städer som ett led i ett hållbarhetsarbete, mycket väl vara det. När vänstern driver miljöpolitik tvekar de inte att begränsa människors frihet i sina förslag. Dessutom ska saker hända snabbt, och gärna med en idé om social omfördelning. Inom den gröna ideologin finns dessutom en stark falang som vänder sig mot både tillväxt och välstånd.

Dessa angreppssätt provocerar marknadsliberala politiker som värdesätter den personliga friheten högt, och konservativa politiker som vill se mer försiktiga förändringar. Båda vänder sig emot politiska förslag som hotar tillväxt och välstånd.

För marknadsliberala och konservativa politiker passar därför den urbana rörelsen och städerna som verktyg för en ny klimatpolitik som bygger på tillväxt, som hand i handsket. Därmed även cyklingen. För varje åtgärd som leder till en mer levande stad, ökar attraktiviteten och därmed

fastighetsvärdena. Samtidigt är det de facto ett sätt att minska CO₂-utsläppen. För en borgerlig politiker är det win-win.

Den konservative kan hämta inspiration från de internationella exemplen. Michael Bloomberg har varit både republikan, demokrat och fristående men hans sätt att styra New York uppfattades av många som konservativt. Han var tuff mot brottslingar och prioriterade ordning och reda i stadens organisation och finanser. När han tog sig an klimatfrågan var det med beslutsamheten hos en företagsledare. Åtgärderna ska vara effektiva och underlätta, inte störa, stadsbornas vardag eller stadens ekonomiska tillväxt. Cyklingen passade in i den mallen.

Utifrån ett liberalt synsätt kan det vara problematiskt med dålig luftkvalitet som förkortar livet för äldre och skadar lungorna hos små barn – effekter som påverkar individens hälsa och frihet. Det kan också vara tveksamt med kraftigt subventionerade gatuparkeringsplatser. Att förbjuda privatbilar är knappast liberalt, men att få en rimlig balans mellan trafikslagen i en stad kan absolut vara det. Särskilt om det finns en stark efterfrågan på mer yta för cykling.

När Boris Johnson en gång bemötte kritik för att han skulle ha lockat ut för många cyklister på Lon-

17 Stockholms stad (2024)

dons gator svarade han att han trots den egna passionen att cykla, knappast var någon cykel-messias utan att folk helt enkelt cyklar för att de älskar att cykla¹⁸. Det rimmar väl med ideologin hos en marknadsliberal konservativ politiker att se behovet och agera utifrån det inom det existerande systemet. I Johnsons fall med stort fokus på trafiksäkerhet.

Cykeln har kommit att bli den urbana medelklassens nya frihetsmaskin. I takt med att bilen blivit dyr, otymplig och för en del även överflödigt har cykeln tagit dess gamla plats. De nya delningstjänsterna har även inneburit att man i en stad numera kan ha tillgång till bil utan att äga en. Men med en cykel tar man sig var man vill i staden. Man susar över, under och vid sidan av bilköerna. Man rullar sakta genom en lummig park eller längs en kaj och kan ställa ifrån sig cykeln precis utanför cafét utan att få böter. Det är en frihet som en borgerlig politiker inte borde ha svårt att identifiera sig i.

FEM PUNKTER FÖR EN KLOCK BORGERLIG CYKELPOLITIK

Det finns ingen som helst anledning för borgerligheten att lämna över cykelfrågorna till rödgröna politiker. Nedan följer fem punkter som skulle

kunna utgöra en grund för en lyckad borgerlig cykelpolitik.

1. BEJAKA FRAMTIDENS STAD FRAMFÖR 60-TALETS

Kunskapen om hur städer ska byggas har kommit långt. Till skillnad från den, åtminstone delvis, vänsterorienterade sociala ingenjörskonst som förstörde våra städer för 50–60 år sedan, är planeringsidealet idag att bygga täta kvartersstäder med blandstad som uppskattas av människan. Staden är en mötesplats, ett vardagsrum, en lekplats. Transporterna är avgörande för stadens existens, men sker mer på de boendes villkor. Vi kommer aldrig att återvända till 60-talets bilstäder. Sätt fokus på att hitta balansen mellan levande stad och transportbehov. Stockholms planeringsideal Promenadstaden (i princip samma som dagens buzzword 15-minutersstaden) är ett utmärkt exempel.

2. ARBETA EVIDENSBASERAT

Gatorna i en stad har många funktioner. Ofta räcker utrymmet inte till, men man kommer långt genom att optimera. Låt experterna mäta, räkna och analysera. Transporter, kollektivtrafik och annan nyttotrafik har ofta hög samhällsekonomisk lönsamhet.

För privata persontransporter spelar exempelvis tillgänglighet, kapacitet och yteffektivitet roll. Gång måste alltid prioriteras eftersom alla går. Bilar som står parkerade flera dagar i sträck har sannolikt låg samhällsekonomisk lönsamhet. Smygsubventionerade parkeringstjänster åt vissa boende är dessutom svårt att förena med ett marknadsekonomiskt synsätt.

Våren 2014 gjordes Götgatan på Södermalm i Stockholm om genom att bilparkeringar togs bort till förmån för mer plats åt cyklister och gående. Hastigheten sänktes även från 50 till 30 km/h. Innan omdaningen studerades data som visade att antalet cyklister var många fler än antalet bilar i högtrafik. Förändringen gjordes som ett pilotprojekt med uppföljande mätningar och analyser, som bland annat visade att framkomligheten för bilarna knappt påverkades alls medan cyklisterna och de gående upplevde en stor förbättring¹⁹.

3. SKAPA INTE KONFLIKTER I TRAFIKEN

Det kan vara lockande att ställa sig på samma sida som förmodat arga bilister. Det leder till uppmärksamhet och möjligen någon ryggdunk. Men är det en vinnande strategi på längre sikt?

Städernas utveckling pekar entydigt åt ett håll: färre privatbilar kommer att köra runt i innerstäderna i framtiden. Om det dessutom rör sig om konflikter mellan cyklister och bilister så är sannolikheten stor att den som sitter på sadeln röstar på dig. Eller åtminstone hade tänkt göra det. Gör istället som Michael Bloomberg i New York och Ulla Hamilton (M) i Stockholm och satsa på att överbrygga konflikterna och lösa stadens trafikproblem, istället för individens trafikproblem.

4. INVESTERA I CYKELINFRASTRUKTUR

Generellt sett är cykelinfrastrukturen i Sverige otillräcklig. I städerna är den inte kapacitetsstark nog, inte heltäckande nog och ofta inte heller säker nog. På landsbygden är den obefintlig, särskilt sedan landsvägarna började byggas om till 2+1-vägar och vägarna försvann. Att bygga ut cykelinfrastrukturen är det enda sättet att lösa konflikterna och förbättra trafiksäkerheten. Man kan syssla med mycket i cykelpolitik, som låncyklar, informationskampanjer och skyltning. Allt detta är viktigt, men ingenting kan mäta sig med att bygga rejäla, skyddade cykelbanor och sedan underhålla dem ordentligt.

18 Walker, Peter (2013)

19 Schmidt et al. (2015)

5. INSE ATT CYKLING INTE BARA ÄR EN KOMMUNAL FRÅGA

Det är sant att 80 procent av cykelvägnätet i Sverige är kommunalt. Men resterande del är mycket viktig. Dessutom kan andelen växa om det byggs mer, exempelvis längs 2+1-vägarna så att det blir möjligt att cykla säkert på landsbygden. Riksdag och regering har även ansvar för trafikregler och andra lagar och bestämmelser som styr vad kommunerna kan göra i cykelfrågor. Därför är det viktigt att rikspolitiken inte lämnar walk over. Den senaste heltäckande statliga cyklingsutredningen gjordes på uppdrag av en borgerlig infrastrukturminister, år 2012. Här finns ett arv att förvalta.

KÄLLOR OCH REFERENSER

INTERVJUER

- Kristina Alvendal, tidigare bostads- och integrationsråd (2006–2008) och stadsbyggnadsborgarråd (2008–2010) mm, intervju 12 maj 2024
- Stella Fare, tidigare stadsmiljöborgarråd (1998–2002) och gruppleddare för Stockholmspartiet mm, 25 mars 2024
- Ulla Hamilton, tidigare miljö- och fastighetsborgarråd (2006–2008), miljö- och trafikborgarråd (2008–2010) och arbetsmarknads- och trafikborgarråd (2010–2014) mm, 11 april 2024
- Anna König Jerlmyr, tidigare finansborgarråd (2018–2022) och socialborgarråd (2010–2014) mm, 2 maj 2024
- Sten Nordin, tidigare finansborgarråd (2008–2014) och trafikborgarråd (1998–2002) mm, 10 april 2024

LITTERATUR OCH ARTIKLAR

- Adelsohn, Ulf (2014), Med liv och lust Alliance of European Mayors/ Mayors of Europe, The Hague is Investing in Cycling, nedladdad 16 maj, 2024 <https://mayorsofeurope.eu/health-care/the-hague-is-investing-in-cycling/>
- Alvendal, Kristina (2010), Översiktsplan för Stockholms stad – Promenadstaden, utlåtande 2010:26, Stockholms stad, nedladdad 16 maj 2024 <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1729076>

- BBC (2020), 'Boris bikes': The facts behind 10 years of London's cycle hire scheme, nedladdad 16 maj 2024 <https://www.bbc.com/news/uk-england-london-53577750>
- Barber, Benjamin (2013), If Mayors Ruled the World: Dysfunctional Nations, Rising Cities
- Beckman, E och Linusson, S (red) (2009), 1000 meter cykelfält som skakade Stockholm
- Cederholm Lager, A., Karlsson, R., Oleskog Tryggvason, P., Oscarsson, H., Thelin, O, (2022), Hur röstar folk? Väljarbeteende från A-Ö, Rapport 2022:7, Valforskningsprogrammet, Göteborgs Universitet
- Cycleurope (2022), Så blir Sverige det bästa landet för elcykling, Rapport
- City of Antwerp (2015), Antwerp World-class cycle city, nedladdad 16 maj 2024 https://bicycleinfrastructuremanuals.com/manuals4/Fietsbeleidsplan_Antwerpen_ENG_web.pdf
- Emanuel, Martin (2012), Trafikslag på undantag: cykeltrafiken i Stockholm 1930-1980
- Esbjörnsson, Erik (2006), Fp talar med klaven tunga, Dagens Nyheter 2006-02-16, nedladdad 16 maj 2024 <https://www.dn.se/arkiv/stockholm/fp-talar-med-klaven-tunga/>
- European Cyclists Federation (2023), National Cycling Policies, nedladdad 16 maj 2024 <https://ecf.com/policy-areas/cycling-all-policies/national-cycling-policies>

- European Cyclists Federation (2024), Money for bikes: Tax incentives and purchase premiums for cycling in Europe, nedladdad 16 maj 2024 <https://ecf.com/resources/financial-incentives>
- Florida, Richard (2002), The Rise of The Creative Class
- Glaeser, Edward (2011), Triumph of the City
- Höjer, Henrik (2021), Frihet på två hjul
- Isaksson, Krister (2013), Show Me the Money, Cykelmagasinet 2013-03-27, nedladdad 16 maj 2024 <https://cykelmagasinet.se/show-me-the-money/>
- Johnson, Boris (2010), Cycling Revolution London, Transport for London, sid 3
- Our World in Data (2024), Urbanization, nedladdad 16 maj, 2024 <https://ourworldindata.org/urbanization>
- Penalosa, Enrique, Why Buses Represent Democracy in Action, TED Talk, 1 oktober, 2013, nedladdad 16 maj, 2024 <https://youtu.be/j3YjeARuII?si=iXf59ZbunzcnJogQ>
- Sadik-Khan, Janette (2016), Street Fight: Handbook for an Urban Revolution.
- Schantz, Peter (2013), När Stockholm byggde bort cyklisterna, SvD 2013-01-09, nedladdad 16 maj 2024 <https://www.svd.se/a/176aa793-8dd6-3c2d-b6ec-378e0520f994/nar-stockholm-byggde-bort-cyklisterna>
- Stockholms Handelskammare (2024), Handelskammarens Historia, nedladdad 16 maj 2024 <https://stockholmshandelskammare.se/om-oss/handelskammarens-historia/>
- Stockholms stad (2010), Översiktsplan för Stockholms stad – Promenadstaden, nedladdad 16 maj 2024 <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=34342>
- Stockholms stad (2012), Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030, nedladdad 16 maj 2024 <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1126033>
- Stockholms stad budgetar 2003–2014, Stockholms stad
- Schmidt, L., Bondemark, A., Larek, P. (2015), Försök med ny utformning av Götgatan med mer kapacitet för cyklister och gående, Trafikkontoret Stockholms stad
- Stockholms stad (2024), Kommunalskatten, nedladdad 16 maj 2024 <https://start.stockholm/om-stockholms-stad/sa-anvands-dina-skattepengar/kommunalskatten/>
- Trafikverket m.fl (2010), Gå och cykla för ökad hälsa, skrift från projektet Den Goda Staden i samarbete med Peter Schantz, nedladdad 16 maj 2024 <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1389603/FULLTEXT01.pdf>
- United Nations Department of Economic and Social Affairs (UN DESA) (2018), 68% of the world population projected to live in urban areas by 2050, says UN, nedladdad 16 maj, 2024 <https://www.un.org/uk/desa/68-world-population-projected-live-urban-areas-2050-says-un>
- Walker, Peter (2013), Boris Johnson vows to continue London's 'cycling revolution', The Guardian, 9 december 2013, nedladdad 16 maj 2024 <https://www.theguardian.com/uk-news/bike-blog/2013/dec/09/boris-johnson-london-cycling-revolution>

Timbro är Nordens främsta marknadsliberala tankesmedja. Sedan starten 1978 är uppdraget att långsiktigt bilda opinion för marknadsekonomi, fri företagsamhet, individuell frihet och ett öppet samhälle.