

# Kulturkrock på cykelfartsgatan

En fallstudie över planeringskulturer  
i ett göteborgskt cykelprojekt



Fotograf: Sanna Fjällman, 2022-06-08

**Pontus Fjällman**  
**Sofie Lamberg**

**Degree of Bachelor of Science**  
**with a major in Geography**  
**15 hec**

**Department of Economy and Society, Human Geography &**  
**Department of Earth Sciences**  
**University of Gothenburg**  
**2022 B-1175**

Faculty of Science



UNIVERSITY OF GOTHENBURG

UNIVERSITY OF GOTHENBURG  
Department of Economy and Society, Human Geography &  
Department of Earth Sciences  
Geovetarcentrum/Earth Science Centre

# Kulturkrock på cykelfartsgatan

## En fallstudie över planeringskulturer i ett göteborgskt cykelprojekt

**Pontus Fjällman**  
**Sofie Lamberg**

ISSN 1400-3821

**B1175**  
**Bachelor of Science thesis**  
**Göteborg 2022**

---

**Mailing address**  
Geovetarcentrum  
S 405 30 Göteborg

**Address**  
Geovetarcentrum  
Guldhedsgatan 5A

**Telephone**  
031-786 19 56

Geovetarcentrum  
Göteborg University  
S-405 30 Göteborg  
SWEDEN

## Sammanfattning

Cykelfartsgator är en ny form av infrastrukturlösning i Göteborg. Den har besläktade versioner i andra europeiska städer och är därför ett exempel på en kunskapsöverföring. I denna studie har dessa gator använts för att synliggöra en planerings- och transportkultur i Göteborg genom en jämförelse med planering ur ett nederländskt perspektiv.

Metoden har genomförts i form av en serie jämförande samtalsintervjuer med samhällsplanerare. Först med en nederländsk konsult som lade grunden för efterföljande intervjuer. Hans svar användes för att skapa intervjufrågor till planerare anställda på fyra olika sektorer inom cykelinfrastruktur i Göteborg. Samtliga svar analyserades med hjälp av ett ramverk framtaget av Christina Steinhauer (2011) som ämnar belysa beståndsdelar av planeringskulturer.

Resultatet pekar på att ramverket var användbart för en jämförelse som lyfte fram specifika delar i Göteborgs planeringskultur. Två teman stack ut gällande jämförelsen mellan Göteborgs planerare och en nederländskt planeringskultur: där det första var att planering i Göteborg till stor del är format av kompromisser av olika intressen och det andra var att planerare eftersträvar att arbeta med tydliga lagar och riktlinjer. Resultatet visar även på en variation mellan olika sektors arbetsprocess som i ett nätverk utvecklar stadens cykelmöjligheter.

Nyckelord: planeringskultur, kunskapsöverföring, cykelfartsgator, Göteborg, Nederländerna

## **Abstract**

Bicycle speed streets is a new form of infrastructure in Gothenburg. It has relatives in other European cities and is therefore an example of a knowledge transfer. In this study these streets have been used to spread light on a planning and transport culture through a comparison with planning from a Dutch perspective.

The method was done through a series of comparing conversation interviews with community planners. First with a Dutch consultant which laid the foundation for the following interviews. The answers from the Dutch planner were used to create new interview questions for planners working for four different sections concerning bicycle infrastructure in Gothenburg. All the answers were analyzed with the help of a framework created by Christina Steinhauer (2011) which aims to spotlight different parts of a planning culture.

The results point toward the framework being useful for a comparison that highlighted specific parts of Gothenburg's planning culture. Two themes stood out concerning the comparison between the planners from Gothenburg and a Dutch planning culture: planning in Gothenburg is to a large degree shaped by compromises between different interests and planners who want to work with clear rules and regulations. The results also show a variation between different sectors' work process in a network that develops the bicycle possibilities of the city.

Key words: planning culture, knowledge transfer, bicycle speed streets, Gothenburg, Netherlands

## Förord

Denna kandidatuppsats är skriven som ett avslutande projekt efter tre års studier i ämnet geografi. Tre år som givit oss en både bred och djup förståelse av processer på jorden som gjort att samhället ser ut som det gör idag. Studierna har bidragit till en ökad förståelse och respekt för klimatet samt hur vi kan påverka samhället i en hållbar riktning. Vi vill därför börja med att tacka de kursledare vi mött under åren för inspiration och engagemang. Att valet av ämne blev cykelinfrastruktur och samhällsplanering för kandidatuppsatsen grundar i ett ökat intresse under studieåren av förståelse av stadsplaneringen och hållbart resande. Men också ett personligt intresse för just cykel som färdmedel.

När vi nu satt punkt för denna kandidatuppsats vill vi först och främst tacka Jerry Olsson, vår handledare, för alla goda råd, expertis i ämnet, vägledning och engagemang. Vi vill också tacka kursansvariga, Jonas Lindberg och Sofia Thorson, för en bra strukturerad och givande kurs. Samt ett stort tack till alla kurskamrater som kommit med goda råd och förslag under arbetets gång. Ett extra tack ska även gå ut till vår klasskamrat Sara Rivera Olsson, vars kandidatarbete *Att cykla med bilar - En studie om cyklisters upplevda trygghet beroende på cykelgators mikromiljö* på många sätt kompletterar den som följer här, för den input hon gett till våra uppsatsidéer under studiens gång. Avslutningsvis vill vi skicka ett stort tack för deltagande och engagemang i studiens samtalsintervjuer: Jonas Pettersson och Johanna Pellny på AFRY, Malin Månsson på Trafikkontoret, Louise Imborn och Maria Patriksson Hellsing på Trafikverket, William Schotte på Göteborgsregionen och Rico Andriesse på Goudappel.

# Innehållsförteckning

1	Introduktion	1
1.1	Problemdiskussion	2
1.2	Syfte & frågeställningar	3
1.3	Avgränsning	3
2	Teori	4
2.1	Geografisk ansats	4
2.2	Planeringskultur	5
2.2.1	Transportkultur	5
2.2.2	Kunskapsöverföring	7
2.3	Litteraturgenomgång och kunskapslucka	8
3	Metod	10
3.1	Metodöversikt	10
3.2	Metodansats och metodval	11
3.3	Samtalsintervjuer med planerare i Nederländerna och Sverige	13
3.4	Bearbetning av insamlat material	16
3.5	Etiska överväganden	17
3.6	Metodreflektion	17
4	Nationella transportkulturer	19
4.1	Nederländerna	19
4.2	Sverige	20
4.2.1	Cykelfartsgator	22
5	Resultat	25
5.1	Intervju med planerare i Nederländerna	25
5.2	Intervjuer med planerare i Göteborg	28
6	Diskussion & analys	35
6.1	Nationell bakgrund	35
6.2	Planeringsstruktur	36
6.3	Tillämpning av planering	37
6.4	Kommande forskning	39
7	Slutsatser & avslutande reflektioner	40
	Källförteckning	41
	Bilagor	44

# 1 Introduktion

“We are the nation of cyclists. You have horse people; Americans are a car people; the Norwegians live on skis. The Dutchman is seated on a bicycle” (Jordan, 2013, s. 128).

Citatet, från början ur den nederländska tidskriften *Het Vaderland*, år 1932, är hämtat från Pete Jordans *In the city of bikes: the story of the Amsterdam cyclist* (2013). Den skildrar en kulturkrock då en man uppväxt i ett land där bilen värderas högst, USA, flyttar till ett land där cykeln har denna position, Nederländerna. Utöver att chockas av mängden cyklister tvingas författaren orientera sig genom den nederländska cyklismens regler, skrivna som oskrivna, medan han söker svaren till hur denna kultur bildats. Nationer är heterogena och deras kultur går sällan att sammanfatta med *en* definition. Likväl återkommer bilden av cykelnationen Nederländerna (Jordan, 2013; Tai et al., 2015; Oldenziel & de la Bruhéze, 2016a) till den nivå att den statuerats som urexemplet som bevisar att nationella kulturer existerar (Kuipers, 2012). Nederländerna är ett framgångsexempel som planerare vänder sig till för att utveckla cykelinfrastrukturen på egen hemort (Ekblad et al., 2016; Oldenziel & de la Bruhéze, 2016a; Boverket, 2018). Frågan är: Fungerar det som används där på andra platser?

Samordningen inom EU (Nyström & Tonell, 2012) och den ökade globaliseringen (Rogers et al., 2013; Ashmore et al., 2017) är två aspekter som uppmärksammat möjligheter och utmaningar för samarbete över nationsgränser. I och med att arbetet med fysisk planering är alltmer gränsöverskridande har behovet av god kunskapsöverföring såväl som insikten om planeringskulturer vuxit. Problematisering av de rumsliga skillnaderna (Rogers, et al., 2013) synliggör varför och hur något kan ha förändrats i en kunskapsöverföring (Kneigling & Othengrafen, 2009). Genom att skapa en större förståelse av hur och varför en planeringsprocess fungerar som den gör i sitt ursprung, skapas också bättre förutsättningar för kunskapsöverföringen.

I svenska städer existerar *bilism* (Folkemark, 2006; Koglin, 2013; Emmanuel, 2016b), kulturer som främjar bilanvändande, och Göteborg är inget undantag, men det finns krafter som jobbar för en förändring av detta. Trafikkontorets *Cykelprogram* (2015) uttalar ambitionen att tredubbla cyklingen i staden under en tioårsperiod vilket skulle innebära en framskjuten position för cykeln i stadsbilden. Det finns fördelar med en transportkultur dominerad av cykeln, exempelvis kan det länkas till såväl minskade koldioxidutsläpp (IPCC, 2018; Göteborgsregionen, 2020), färre dödsfall i trafikolyckor (Denvall & Johansson, 2013; Wallén, 2015) och en förbättrad folkhälsa (Boverket, 2020). Trafikkontorets ambition verkar inte ha

uppnått då Göteborg utsågs till Sveriges sämsta cykelstad i en undersökning av Cyklistfrämjandet (Gustafsson, 2020). Mycket arbete krävs och *cykelfartsgatan*, en form av blandtrafikgata vars första exemplar anlades i Göteborg på Västra Hamngatan år 2013 (Trafikkontoret, 2016), är ett nytt sätt att förbättra framkomligheten för cyklister. Gatan har en unik design som ämnar placera cyklisten i mitten av vägen, dikterandes hastigheten medan bilister anpassar sig. I en kultur där cyklister är vana att rätta sig efter bilar innebär detta något nytt. Denna studie ser på cykelfartsgatan som en byggnation i en mikromiljö som symboliserar och synliggör aspekter av Göteborgs planeringskultur ur ett makroperspektiv.

### **1.1 Problemdiskussion**

Eftersom platser har olika normer, traditioner och historia kan nationsöverskridande överföring av planering och idéer vara problematiska. Cykelfartsgatorna har föregångare inom nederländsk infrastruktur. De är ett tydligt exempel på kunskapsöverföring, och därav användbara för en jämförande studie av platsers olika syn på cykel som transportval.

Göteborgs cykelfartsgator har blivit ett vanligt ämne för uppsatser och rapporter. Ett gemensamt drag för majoriteten av dem är att de studerar gatorna utifrån kvantitativa perspektiv. Forskning, inte specifikt gällande Göteborg, i stadsplanering som undersöker kvalitativa aspekter och tar avstånd från en positivistisk tradition efterfrågas (Ashmore et al., 2017). Kulturen i Göteborgs infrastrukturplanering refereras ofta till i förbifarten, men få studier som fokuserar på planeringskulturen existerar i dagsläget. För ökad förståelse av planeringskulturer krävs ytterligare analyser utförda med struktur och systematik (Steinhauer, 2011). Det ämnar denna fallstudie göra genom en serie jämförande intervjuer, som intresserar sig för planerarnas egen tankevärld, där ett inledande samtal med en nederländsk samhällsplanerare, Rico Andriess, kring Göteborgs cykelfartsgator lägger grunden för vidare intervjuer med svenska samhällsplanerare kring Göteborgs planeringskultur. Jämförelsen använder sig av ett motsatspar med fenomenen *nederländsk planeringskultur* kontra *svensk planeringskultur* där skillnaden dem emellan belyser deras definitioner.



## **1.2 Syfte & frågeställningar**

Syftet med studien är att belysa idéer kring- och definiera cykelns roll i Göteborg, så som den manifesteras i dess planeringskulturer. Genom en kontrastering med en nederländsk cykelkultur ämnar studien synliggöra särarten i Göteborgs planeringskulturer. Det för att synliggöra möjliga problem eller möjligheter som kan uppkomma vid en överföring mellan platser med olika kulturer. Ett delmål för denna studie är att testa befintliga teorier om planeringskulturer för att se om dessa är användbara för att synliggöra detta svåröverskådliga fenomen. Följande frågeställningar ämnar uppfylla nämnda syfte:

- Hur manifesteras och speglas en nederländsk transport- och planeringskultur genom exemplet cykelfartsgata som infrastrukturlösning?
- Hur tar sig en svensk transport- och planeringskultur i uttryck i kontrast mot den nederländska cykelkulturen?

## **1.3 Avgränsning**

Studien kommer undersöka och analysera planeringen kring cykelfartsgatan, etablerad på fem platser i centrala Göteborg. Fokus kommer därför att ligga på förståelse för planering av cykelinfrastruktur inom Göteborgs stad. Den kommer att jämföra planeringsstrategier i Sverige och Nederländerna. Jämförelsen är till för att belysa och diskutera kulturer inom Göteborgs infrastrukturplanering, inte att diskutera svensk- eller nederländsk planering i stort. På detta sätt får studien en avgränsning med en internationell prägel.

Benämningen *planerare* används följande som ett akademiskt paraplybegrepp vilket innefattar samtliga respondenter, oavsett om titeln är konsult, trafikingenjör eller något annat, samt övriga samhällsplanerare som nämns i texten.

## 2 Teori

Målet med följande kapitel är att diskutera kulturer inom planering utifrån teoretiska begrepp utvecklade i geografisk och samhällsvetenskaplig forskning. Kapitlet kommer fördjupa sig i *planeringskulturer* med fokus på självreflexiva tankar om planerares möjlighet att planera för cykel. Det kompletteras med begreppet *transportkultur*, med fokus på cyklister, för att undersöka om planerare tar hänsyn till eventuella skillnader mellan nationer när en *kunskapsöverföring* sker.

### 2.1 Geografisk ansats

För studien är Tim Cresswells (2006) definition av begreppet *mobilitet*, eller vad han kallar “the dynamic equivalent of *place*” (s. 3), användbart. Han menar att inte endast platser utan även människors rörelsemönster är laddade med mening. Mobilitet i Cresswells (2006, s. 2–4) definition består av tre aspekter:

1. **Hur rörelsen sprider sig i det fysiska rummet.** Med andra ord det som är mätbart. distans, riktning etc.
2. **Hur den representeras.** Hur själva rörelsen återkommer i exempelvis bilder, lagar och texter vilket skapar symbolisk kraft.
3. **Hur det görs.** En fenomenologisk syn på rörelser som förkroppsligat och föränderligt utifrån individens känslor och tankar.

När dessa aspekter kombineras, reproduceras och skapar likartade mönster går det att tala om en enhetlig kultur. En grundläggande frågeställning i studien gäller huruvida idéer om en enhetlig kultur inom cykling och planering tas i akt av planerare.

I en svensk kontext har mobilitetsbegreppet applicerats på transportsystem av Gunnar Falkemark (2006). För att beskriva den historiska utvecklingen och dess effekter på dagens planering applicerar han begreppet *stigberoende* (s. 41–62, från engelskans *path dependency*). Det menar att när en metaforisk stig har intagits, även om den inte var optimal till en början, så skapas processer och system som gör det svårt att vika av från denna. När stigen följs bildas mönster av makt och ekonomi som föder intressenter som bibehåller systemet. Detta finns uttryckt i Falkemarks hypotes “Bilismen är *ett självförstärkande system*” (s. 19), menandes att en kultur som börjar premiera bilen får svårt att byta till ett annat transportsystem.

## **2.2 Planeringskultur**

Planeringskulturer har undersökts på olika plan, men definitionen av begreppet är diskuterad. Christina Steinhauer (2011) ser på begreppen som diffusa, både *planeringskulturen* i sig, men att även *planering* och *kultur* var för sig är svåra att definiera. Att erkänna och lyfta begreppet kultur in i planeringsprocesser möjliggör analys av dess roll, samt att kulturen kan värderas högre och få större betydelse, inom planering. Varje region och nation har sin egen kultur, utifrån dess politik, lagar, policys och inte minst dess attityd i planeringen (Knieling & Othengrafen, 2009, se 4 Nationella transportkulturer). I studien blir intressanta aspekter såsom positioner för planerare inom nationella nätverk av aktörer, deras förmåga att utföra idéer och deras värdering av cykeln inom planerad stadsutveckling.

Under 1970- och 80-talet skedde mycket av samhällsplaneringen inom en region, en så kallad rumslik container (Rogers et al., 2013), vilket utvecklade starka kulturer inom regionen i fråga. Under 1990-talet vände trenden och en globaliserad samhällsplanering tog fart. Regioner berördes och influerades av varandra, *kunskapsöverföringen* sattes på kartan. Behovet av att skapa en större förståelse av planeringskulturer växte. Enligt Kneigling & Othengrafen (2009) kan *planeringskultur* definieras i hur planerare tolkar och angriper uppgifter. Hur planerare problematiserar och hanterar processer vilka byggs upp av värderingar, attityder, policys och personligheter i arbetsgrupper. Det tidigare nämnda problemet, gällande hur globaliseringsprocesser gör att planeringsstrategier tenderar att influera utanför dess tänkta territorium, har aktualiserats av Steinhauers (2011) problematisering. Steinhauers syn på planeringskulturer är, i enlighet med Knieling & Othengrafen (2009), något som definierar en plats och har utvecklats i symbios med platsens historia, värdegrund och attityd.

För att tala om planeringskultur krävs djupare teoretisk förankring i studiens ämne, vilket kommer göras i följande två underrubriker. *Transportkultur* för att diskutera kulturella aspekter av användningen av infrastrukturlösningar och *kunskapsöverföring* för att synliggöra problematiken av förflyttning av kunskap i samhällen med varierande kulturer.

### **2.2.1 Transportkultur**

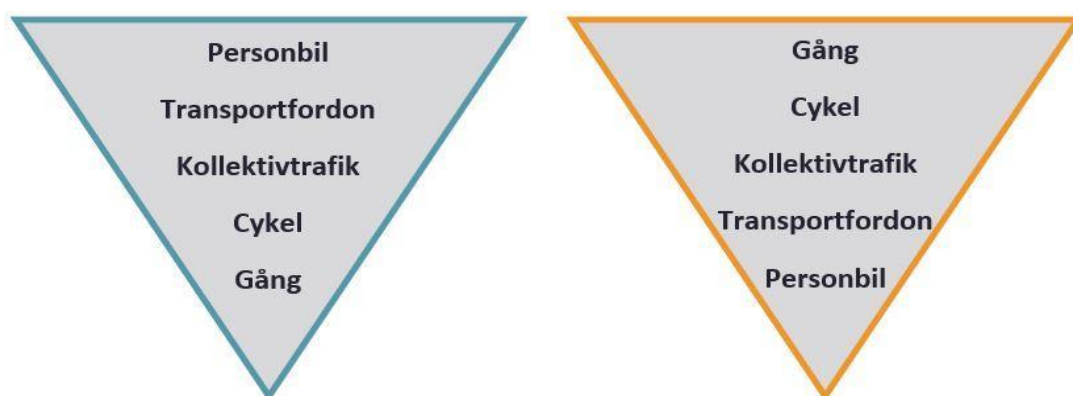
Forskare hävdar att det finns underliggande faktorer, som psykologiska eller sociala, vilka påverkar transportval (Falkemark, 2006; Koglin, 2013; Ashmore et al., 2017; Curtis, 2021). Valet kan definieras på individnivå men det finns synliga kollektiva mönster som når ända upp till nationsnivå.

Ashmore et al. (2017) menar att det finns underliggande, “latenta”, anledningar som påverkar människors fordonsval i högre grad än vad forskningen insett. Fordon har symboliska värden som uppfattas olika av olika människor. Typexemplet gäller hur bilar agerar som statussymboler som en viktig del i människors identitetsbildning. Och även om det finns variationer på individnivå menar forskarna att generella sätt att förstå dessa symbolvärden delas inom kulturer, rentav på nationsnivå, och att det påverkar policyutformning. Detta teoribygge kan ifrågasättas för att bära en generaliserande syn på nationalism. Men de väcker en intressant tanke då de skriver:

[...] it is currently common practice for transport policies and forecasting tools to be exported from one country to another often at the behest of ‘experts’ from different cultures [...]. This might not be an optimal way of approaching the problem: a policy or model developed and implemented in one culture may be unsuccessful in another, not merely for practical reasons [...] but also seemingly irrational [...] cultural reasons, embedded values, psychological in their expression. (2017, s. 8)

Här föreslås en idé om att kulturer inom transport och mobilitet kan agera som hinder för framgången av förflyttningen av planeringsidéer mellan nationer (även belyst av Oldenziel, 2016).

Inom planerings- och transportkulturer skådas hierarkier. En stad innehar många intressen på en begränsad yta och när en aspekt prioriteras nedprioriteras en annan<sup>1</sup>. Om liknande prioritering repeteras och genomsyrar staden går det att tala om bestämda hierarkier inom kulturen. En klassisk illustration av fenomenet är de upp-och-nedvända pyramiderna (Figur 1).



Figur 1. Pyramider som illustrerar hierarkier inom planering. Översättning av modell från Curtis (2021, s. 19).  
Figure 1. Pyramids illustrating hierarchies within planning. Translation of a model from Curtis (2021, p. 19).

<sup>1</sup> En fördjupande studie som undersöker makt inom svensk infrastrukturplanering är Till Koglin's doktorsavhandling *Velomobility* (2013).

Figur 1 är illustrativ för att beskriva varför cykelfartsgatorna som undersöks i denna studie kan nå varierat resultat. I Nederländerna har cykeln en hög status i kulturen som speglar användande och planering. I den svenska infrastrukturen där bilen har spelat en större roll ber cykelfartsgatorna trafikanterna att på ett sätt vända upp-och-ner på hierarkin (i en studie av Bruno, 2020, hävdas det att alla cykelgator innebär en omvändning av hierarkiska ordningar inom trafiken). Denna vändning ställer krav på den svenska trafikanten, som den nederländska inte tvingas till.

### 2.2.2 Kunskapsöverföring

För att skapa förståelse kring kulturkrockar och problematik vid gränsöverskridande planering sker är begreppet kunskapsöverföring (*knowledge transfer*, Rogers et al., 2013) användbart. Kunskapsöverföring sker vid utbyte av kunskap inom eller mellan institutioner. Två svårigheter vid kunskapsöverföring är att det kan finnas platsspecifik kunskap om människors mobilitet som inte går att förflytta och att inte hela kunskapen inkluderas i överföringen.

För att bidra med struktur i analyser av nationers planeringskulturer har Steinhauer (2011) utvecklat (utifrån Knieling & Othengrafens modell, 2009) ett ramverk som pekar ut beståndsdelar vid definitionen av en planeringskultur (Figur 2). Denna studie har genomförts med hjälp av ramverket vid utformningen av intervjuguide och analys (se 3 Metod). Ramverket tar avstamp i tre olika dimensioner: nationell bakgrund, planeringsstruktur samt tillämpning av planering.

*Nationell bakgrund* inkluderar historia, ekonomi och kultur i nationen ifråga. I denna studie förknippas det tätt med begreppet *transportkultur*. Dimensionen lyfter även betydelsen av politiska-, institutionella- och administrativa stadgar. Likväl som den inkluderar de mer osynliga aspekterna som hur sociala normer och värderingar speglas. *Planeringsstruktur*, eller de synliga delarna i en planeringsprocess, inkluderar administrativa ramverk och stadgarna. *Tillämpning av planering* behandlar hur den faktiska planeringen utförs. Hur det dagliga arbetet med avvägningar och prioriteringar ser ut i landet ifråga. Dimensionen lyfter hur avvägningar och rutiner ter sig i exempelvis beslutsfattningssituationer för den individuella planeraren. För att förstå tillämpningen av planering krävs förståelse av planerarnas uppfattning av sina arbetsuppgifter, sin roll och vad fysisk planering innebär för dem.



Figur 2. Ett ramverk för analyser av planeringskulturer. Översättning av modell från Steinhauer, 2011, s. 490.  
 Figure 2. A framework for analysis of planning cultures. Translation of a model from Steinhauer, 2011, p. 490.

Det finns kritiska punkter i textens teoribygge som bör adresseras:

- Det är svårt att definiera en enhetlig nationell kultur, exempelvis för Nederländerna.
- Göteborg är inte en nation.

Även om det första påståendet stämmer så är fortfarande bilden av Nederländerna som en cykelnation något som konstant återproduceras (se 4 Nationella transportkulturer), undersöks och förklaras vilket i sig gör det till ett intressant koncept att utgå ifrån. Göteborg är ingen nation, men det är en plats med en stor population vilket gör teorier om stora kulturer fruktbart för att förstå staden. Genom att definiera olika planerares svar utifrån dessa aspekter kan sedan en jämförelse utföras.

### **2.3 Litteraturgenomgång och kunskapslucka**

Bland teoretiserande forskning efterfrågas studier på området planerings- och transportkulturer. Ashmore et al. (2013) menar att deras teorier är väl utformade för att agera hypotes i kommande

forskningsprojekt. Steinhauer skriver uttryckligen att studier kring planeringskultur är av “hög relevans” (2011, s. 491). Ett delmål för denna studie är att testa och utforska hennes ramverks (Figur 2) validitet.

Jämförande studier av städers utformning för cykeln är vanligt. I en litteraturstudie av Hampus Ekblad, Åse Svensson och Till Koglin (2016) sammanfattas ett flertal studier och en av studiens slutsatser lyder: “The literature largely consists of comparisons of successful and less successful examples of bicycle oriented planning around the world” (s. 24). Med andra ord är upplägget för denna studie något av en arketyper i området. Städerna som jämförs är vanligtvis situerade i Nederländerna, Danmark, Tyskland, Belgien och/eller USA. Sverige dyker sällan upp i dessa typer av studier och när det händer gäller det i regel Stockholm eller Malmö; Den enda jämförande studien som hittats i skrivande stund som jämför Göteborg med en annan stad ur ett cykelperspektiv en jämförelse mellan Göteborgs och Tolouses cykelbeteende (Cochoy et al., 2019). Med andra ord existerar ingen studie som använder sig av jämförelsen nederländsk planering mot Göteborg. Detta visar på en kunskapslucka då ett utbyte inom planering mellan nämnda två platser sker i dagsläget.<sup>2</sup>

Cykelfartsgator är idag ett vanligt ämne bland uppsatser (Denvall & Johansson, 2013; Ingelvide, 2021; Wendelius, 2021) och rapporter från konsultfirmor och statliga myndigheter (Cronqvist, 2018; Lindskog et al., 2021). De har några gemensamma drag: kvantitativa metoder är återkommande, förutom i Wendelius fall, och om mjuka värden undersöks görs de oftast hos användare snarare än planerare. Den text som har flest beröringspunkter med denna uppsats är Erik Walléns kandidatuppsats (2015). I denna kombinerar Wallén teorier kring trafiksäkerhet, policyanalys och intervjuer för att förtjänstfullt hävda att det finns genomsyrande kvantitativa arbetsätt bland svenska trafikingenjörer. Han redogör för hur denna växt fram historiskt och lett till ett inneboende kunskapsbrist kring cyklisters subjektiva känsla av trygghet i planeringen. Han jämför svensk och nederländsk planering där den senare av hävd är bättre på att anpassa sin cykelinfrastruktur efter användarens önskemål. Samtliga av dessa texter bidrar till fältet men ingen av dem studerar cykelfartsgatorna utifrån planerares perspektiv med inriktning på fenomenet *kultur*.

---

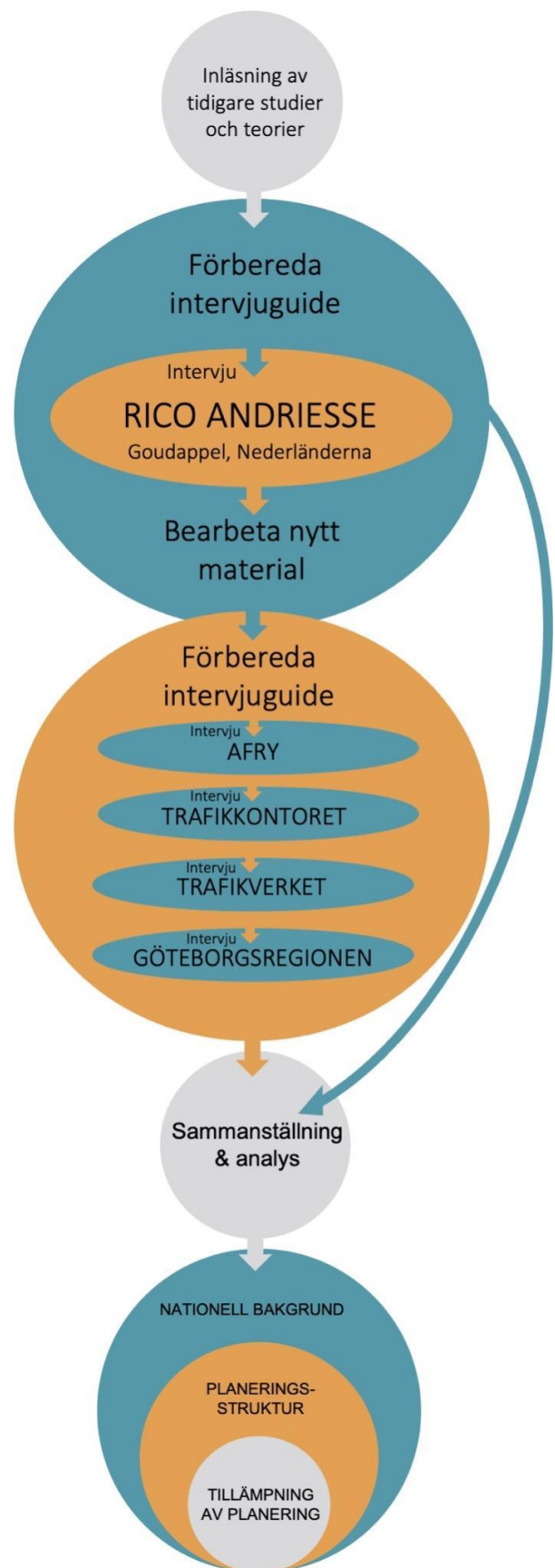
<sup>2</sup> Exempelvis mellan det svenska bolaget Urbanista Stad AB och det nederländska Goudappel. Den senare beskriver sin verksamhet på följande vis: “Our mission is to use proven Dutch solutions on mobility to create sustainable, accessible, liveable and economic flourishing cities world wide.” (Urbanista Stad, 2022).

### 3 Metod

I följande kapitel presenteras studiens forskningsdesign. Den inleds med en överblick av metodens struktur och motivering av metodansats. Därefter beskrivs urval och genomförandet av de två huvudmomenten: intervjun med Andriess i Nederländerna samt intervjuerna med planerare i Göteborg. Kapitlet avslutas med beskrivning av bearbetning av insamlat material samt metodreflektion.

#### 3.1 Metodöversikt

Studiens empiriinsamling bestod av två delmoment. Efter inläsning inleddes det första delmomentet, vilket bestod av förberedelser inför och utförandet av en intervju med den nederländska planeraren Andriess. Andra delmomentet innebar framtagandet av intervjuguide, utifrån Andriesses svar, för fyra semistrukturerade intervjuer med planerare i Göteborg vid AFRY, Trafikkontoret, Trafikverket och Göteborgsregionen. Allt insamlat material sammanställdes och analyserades i relation till relevanta begrepp och teorier och ledde till en analys om Göteborgs planeringskultur utifrån Steinhauers ramverk (2011, Figur 2). En översikt i form av ett flödesschema är illustrerat i Figur 3.



Figur 3. Flödesschema. En översikt av metoden.  
Figure 3. Flowchart. An overview of the method.



### **3.2 Metodansats och metodval**

Studiens metod var genomgående kvalitativ i form av en fallstudie. Snarare än att samla ett stort material ämnar sådana djupdyka kring dess specifika ämne, eller som Wallén skriver: “Målsättningen med en fallstudie är att kunna avtäcka det generella genom att belysa det enskilda” (2015, s. 4). I denna studie var själva *fallet* den kulturella positionen cykeln har för Göteborg inom planeringssektorn, så som den manifesterades hos urvalet av initierade planerare. Fallstudien, liksom samtalsintervjuer, tenderar att kritiseras för att dess empiri blir för begränsad för att generalisera utifrån resultatet (Flyvbjerg, 2006). Men det har hävdats att samhällsvetenskapliga studier, behandlar komplexa ämnen och sällan kan producera generella resultat, oberoende av dess kontext (Flyvbjerg, 2006). Valet av kvalitativ metod fyller en kunskapslucka då en majoritet av studier kring cykelfartsgator och cykelgator utgått från kvantitativa metoder, vilket gör att samtalsintervjuer kompletterar forskningsfältet. Verkligheten innehåller för många samspelande faktorer för att på ett trovärdigt sätt isolera enskilda kausala samband. Därför ger fallstudien, och dess tillåtande för forskaren att grota sig ner i nyanser av sitt specifika fall, en möjlighet att belysa svårbegripliga skeenden. Studiens teoriprovande ansats är kopplad till fallet. Även om studien av det specifika fallet inte kommer resultera i slutgiltig verifikation eller falsifikation av Steinhauers ramverk (2011, Figur 2), så kan graden av dess framgång i denna studie användas som ett argument kring en större diskussion om detta ramverks användbarhet.

Ett *strategiskt urval* (Esaiasson et al., 2017, s. 166), eller att hitta “critical cases” (Flyvbjerg, 2006), blev viktigt för att lyfta relevant information. Strategin var, efter inläsning av hur svensk planering sker (Nyström & Tonell, 2012, s. 173; Tonell, 2019, s. 45), att intervjua respondenter ur olika sektorer av planering för att finna likheter och särdrag i deras arbetsätt med målet att diskutera en göteborgsk kultur. Beskrivning av det strategiska urvalet följer i texten (se underrubriker 3.3.1 Urval av planerare i Nederländerna samt 3.3.3 Urval av planerare i Göteborg). Efter inläsning menade vi att planerings- och transportkulturer i Göteborg var ett relativt outforskat ämne. Därmed saknas vetenskapligt konsensus kring dess definition.

Samtalsintervjuer gav möjlighet att skapa förståelse för respondenternas världssyn; och liksom fallstudien har dess användbarhet för “*synliggörande* [av] hur ett fenomen gestaltar sig” lyfts fram (Esaiasson et al., 2017, s. 261), något som denna studie även ämnar använda metoden för. Valet av samtalsintervju som metod kan ifrågasättas gällande förmåga att skapa teoretisk mättnad (Esaiasson et al., 2017, s. 264), men då det finns komplikationer att finna djupare förståelse på annat vis kunde teoriprovande samtalsintervjuer ändå motiveras. Enligt Esaiasson et al. (2017, s. 276–278) skapar intervjusituationen olika förutsättningar för empiriinsamling

beroende på vilka faktorer som infinner sig. Samtliga intervjuer genomfördes genom videosamtal. Det var en förutsättning för att kunna genomföra intervjun med Andriess lokaliserad i Nederländerna. För stringens upprepades tillvägagångssättet för samtalsintervjuerna i Göteborg. Förhoppningen var att liknande förutsättningar gentemot varandra skulle skapa färre situationer där miljön och omgivningen kunde spela roll i hur respondenten svarar. Inspelningen av videosamtalen gjorde arbetet med materialet transparent och detaljrikt med både bild och ljud. Genom att se på tidigare studier kan en teoriprovande samtalsintervju som metod uppbackas och utgå ifrån tidigare kvantitativa resultat och datainsamlingar. Likt Esaiasson et al. (2017, s. 261–266) motiverade vi samtalsintervjuer som metod i de fall där ställningstaganden och åsikter är det intressanta, och som ett komplement till annan eller tidigare forskning. Då studien ämnat att få reda på hur respondenterna uppfattar något samt hur en teori skulle kunna synliggöra kulturen kan metodvalet motiveras i linje med resonemang kring samtalsintervju som metod från Esaiasson et al (2017).

Esaiasson et al. (2017, s. 271–272) betonar vikten av att synliggöra processens vägskalet vilket bidrar till förståelse av vad som är av intresse. Valet av Göteborg som studieområde gjordes på grund av närhet och lokalkännedom. Den relativt nyliga etableringen av cykelfartsgator, som i studien använts som ett exempel på kunskapsöverföring, gjorde den aktuell. Cykelfartsgatorna är redan omskrivna (se 2.3 Litteraturgenomgång och kunskapslucka och 4.2.1 Cykelfartsgator) vilket gav ett forskningsläge att ta spjörn mot. Att den jämförande planeringskulturen blev just nederländsk grundades i Nederländernas rykte som en cykelnation (se 4.1 Nederländerna), vilket kom att bli intressant i kontrast till Göteborgs planeringskultur.

Den avslutande jämförelsen har tagit inspiration från den poststrukturalistiska metoden *dekonstruktion* utvecklad av Jacques Derrida (Rodgers et al., 2013). Dennes idé menar att fenomen eller koncepts grunder synliggörs då de ställs emot en motsats, som typexemplet urban-rural, där definitionen av den ena föder definitionen av den andra. I denna studie har detta kopplats till jämförelsen “successful and less successful examples of bicycle oriented planning” (Ekblad et al., 2016, s. 24, se 2.3 Litteraturgenomgång och kunskapslucka) där Nederländerna agerar exempel på det förra och Sverige det senare. Där blir den, inom forskningsvärlden, väletablerade synen att Nederländerna har en kultur som gynnar cykling en form av bollplank. Genom kontrasten mot detta framgångsexempel synliggörs Göteborg som icke-framgångsrikt och studien har grävt i vilka mekanismer som kan underbygga denna definition. Derridas grundsyn intresserade sig även för maktaspekter och att syna hur koncept, exempelvis en planeringskultur, konstruerats och därför saknar en kärna som motiverar dess existens. En sådan

analys har denna studie inte fördjupat, utan stannat vid en inspiration av dekonstruktionens metod att tolka världen relationellt med hjälp av motsatspar.

### **3.3 Samtalsintervjuer med planerare i Nederländerna och Sverige**

#### **3.3.1 Urval av planerare i Nederländerna**

- **Rico Andriessse, Goudappel**

Intervjun genomfördes den 2022-04-04 och varade i 60 minuter. Andriessse arbetar som konsult i Nederländerna. Hans uppdrag fokuserar på urban mobilitet och han har stor erfarenhet av cykelinfrastrukturplanering, både genom inhemskt arbete samt internationellt genom kunskapsöverföring.

Kontakt med Andriessse etablerades i slutet av år 2021 och han har deltagit i informella samtal som har motiverat studien och gett inflytande till dess design. Han arbetar som trafikingenjör på det multinationella konsultföretaget Goudappel med säte i Nederländerna. Där har han arbetat med trafikfrågor, ofta med cykling, sedan 1990-talet och han har författat ett flertal artiklar och rapporter, bland annat om cykelgator. Han har erfarenhet av att arbeta med kunskapsöverföring över nationsgränser exempelvis till Tyskland och i Sverige, och i Göteborg specifikt genom ett samarbete med konsultföretaget Urbanista Stad AB (2022). I denna studie har han med ett *nederländskt öga* kommenterat Göteborgs cykelfartsgator för att ge en inblick hur en planerare ur den nederländska kulturen resonerar kring dessa specifika projekt.

#### **3.3.2 Genomförande av samtalsintervju med planerare i Nederländerna**

Under intervjun med Andriessse visades en presentation (Bilaga 1) av cykelfartsgatorna. Inför sammanställningen av presentationen utfördes en fältstudie, den 28 mars 2022, på Göteborgs cykelfartsgator. Fältstudien utfördes genom observation i kombination med fotografering, då fotografier, enligt Esaiasson et al. (2017, s. 315), kan användas för att beskriva strukturer och processer (exempel redogörs i Figur 4). Arbetet utfördes på cykel och medförde ökad insikt i användares upplevelse.



Figur 4. Fotografier av cykelfartsgatorna på Västra Hamngatan och Mariagatan från fältstudien och användes i presentationerna under samtliga intervjuer. Ytterligare foton användes i intervjun med Andriess (Bilaga 1). Fotograf: Sofie Lamberg. Datum: 28 mars 2022.

Figure 4. Photographies of the bicycle speed streets on Västra Hamngatan and Mariagatan from the field work and used in the presentations during each interview. Additional photos were used in the interview with Andriess (Appendix 1). Photographer: Sofie Lamberg. Date: March 28, 2022.

Presentationen bestod av översiktskartor (bland annat Figur 5), regler kring utformning av cykelfartsgator (Tabell 1), profiler med information för varje enskild gata bestående av gatans längd, flöden av bil- och cykelflöden (Bilaga 2), fotografier, en tidigare utförd enkät av cyklisters åsikter om gatorna (Ingelvide, 2021) samt egna frågor. När den skapades användes fyra teman hämtade från Rick Delbrinnes masteruppsats (2013): *Funktion, Nätverk, Flöde* och *Beteende*. De tre första illustrerades i profilerna. *Beteende* presenteras genom separata tabeller från en enkätundersökning om användares åsikter, hämtad från Aurelia Ingelvides kandidatuppsats (2021). Under mailkontakt med Andriess instämde han att dessa var relevanta teman att undersöka och lade till *Attraktivitet*, vilket illustrerades genom fotografier från varje enskild gata (Figur 4).

Kartorna i presentationen var översiktskartor över centrala Göteborg bestående av specifika linjer för cykelfartsgator. I fallen Redbergsvägen och Karl Johansgatan noterades höjdskillnader på cykelfartsgatorna och därför illustrerades de genom höjdprofiler för de specifika gatorna. All data som använts finns samlad i Bilaga 3.

Intervjun genomfördes i form av ett relativt semistrukturerat samtal, eller vad Andriess kallade en "workshop". Presentationen innehöll fyra frågor som grundar sig i Steinhauers ramverk (2011, Figur 2). Under samtalet ställdes inte frågorna i en bestämd ordning utan Andriess tilläts styra sitt tankespår, samt ta stickspår och presentera eget digitalt material, medan intervjuarna hade full frihet att ställa följdfrågor och finna nya frågeställningar i stunden. Det ledde till ett samtal som lyfte fler teman som var möjliga att inkorporera i intervjuguiden för efterföljande intervjuer.

### 3.3.3 Urval av planerare i Göteborg

- **Jonas Pettersson & Johanna Pellny, AFRY**

Intervjun genomfördes den 21 april 2022 och varade i 80 minuter. Pettersson arbetar som konsult inom planering med trafikfrågor, cykelinfrastruktur och trafikutredning. Utöver arbete med trafik jobbar han även med omvärldsbevakning. Pellny är gruppchef på avdelningen för trafikreglering. Hennes roll är att se till att utformningen byggs enligt de principer och lagar som finns (Pettersson, J., & Pellny, J., personlig kommunikation, 2022-04-21).

- **Malin Månsson, Trafikkontoret (TK)**

Intervjun genomfördes den 22 april 2022 och varade i 60 minuter. Månsson är strategisk trafikplanerare med inriktning på cykel. Hon arbetar med att samordna och driva implementering av stadens *Cykelprogram* (2015) genom att initiera och föreslå åtgärder och utvecklingsområden. Hennes roll på Trafikkontoret är att vägleda hennes medarbetare genom att ta fram kunskapsunderlag och riktlinjer (Månsson, M., personlig kommunikation, 2022-04-22).

- **Maria Patriksson Hellsing & Louise Imborn, Trafikverket (TV)**

Intervjun genomfördes den 28 april 2022 och varade i 45 minuter. Patriksson Hellsing är samhällsplanerare på avdelningen Planering som samverkar med avdelningen Samhällsplanering. Hon arbetar i det tidiga skedet av planeringsprocessen med bland annat yttranden kring bygglov, detaljplan och översiktsplan. Imborn är åtgärdsplanerare på avdelningen Planering och har som uppdrag att fånga upp brister i Trafikverkets anläggningar och utföra planering av förbättringsåtgärder. Trafikverket har ansvar för de statliga vägarna och berörda cykelbanor, samt till viss del finansierar de kommunala cykelbanorna (Patriksson Hellsing, M., & Imborn, L., personlig kommunikation, 2022-04-28).

- **William Schotte, Göteborgsregionen (GR)**

Intervjun genomfördes den 29 april 2022 och varade i 55 minuter. Schotte arbetar som projektledare på kommunalförbundet Göteborgsregionen med samordning av de tretton medlemskommuner i Göteborgsområdet. Han har varit, och är projektledare för Göteborgsregionens *Cykelplan för Göteborgsregionen* (2020) samt *Framtidens snabbcykelstråk* (2022). Två projekt som båda berör cykelinfrastrukturen i Göteborg (Schotte, S., personlig kommunikation, 2022-04-29).

Respondenterna valdes för att representera olika sektorer av Göteborgs infrastrukturplanering. Genom ett strategiskt urval landade valet först på tre planeringsorgan i Göteborg: Konsultbolaget AFRY som representerar de privata samhällsplanerarna, Trafikkontoret som representerar kommunala och Trafikverket som representerar de statliga. Detta urval gjordes med Nyström & Tonells (2012) redogörelse av arbetsstrukturen inom svensk planering (se 4.2 Sverige) i åtanke. Varje enskilt organ ämnade ge en bild av hur den typiska privata-, kommunala- eller statliga planeraren resonerar om dess agerande. Samt i enlighet med Esaiasson et al. (2017, s. 268) sträva efter att skapa teoretisk mättnad. Valet av respondenter utgick från hänvisning och rekommendationer vid mailkontakt med respektive planeringsorgan. Under intervjun med Patriksson Hellsing och Imborn på Trafikverket nämndes Schotte och hans arbete med Göteborgsregionens (2020) cykelplan och hur detta berört Trafikverk. Detta arbete, samt Schottes arbete från ett kommunalförbund-perspektiv, gjorde honom intressant för studien och ledde därför till kontakt och intervju. Till skillnad från urvalet av de tre första planeringsorganen, valdes Schotte ut med hjälp av tidigare respondenternas tips. Detta är ett typiskt exempel på vad Esaiasson et al. (2017, s. 190–191) kallar ett *snöbollsurval*.

### **3.3.4 Genomförande av samtalsintervjuer med planerare i Göteborg**

För de svenska planerarna togs en ny intervjuguide fram (Bilaga 4). Som grund låg tankar som väcktes under intervjun med Andriesse, en del rena citat och förslag användes medan vissa idéer och koncept översattes till egna koncept och frågeställningar. Även kunskap från litteratur influerade framställningen av nya intervjufrågor. Samtliga granskades mot Steinhauers ramverk (2011, Figur 2). Struktur och innehåll var ledord vid utformningen av intervjuguiden, vilket Esaiasson et al. (2017, s. 273–274) anser är av vikt för att optimera intervjusituationen. Alla dimensioner från ramverket representerades, om än inte med en jämn fördelning av antalet frågor.

Femton frågor ställdes under ungefär en timme. Intervjun gav möjlighet för viss diskussion och vidareutveckling under intervjuns gång, men initialt bads respondenterna hålla sig till frågorna och spara eventuell diskussion till efter samtliga frågor besvarats.

### **3.4 Bearbetning av insamlat material**

Det insamlade materialet från samtliga intervjuer transkriberades till ett råmaterial i text. Det sammanställdes i underrubriker som representerade relevanta teman som återkom i intervjuerna, för att synliggöra hur den insamlade empirin kunde besvara studiens

frågeställningar. Material som stod ut för att det var intressant, jämförbart, lika eller väldigt olika i relation till frågeställning och teori ansågs som mest relevant att fånga upp i resultatet. Resultatdelen utformades genom att alternera sammanfattande text och citat som illustrerar hur de valde att uttrycka sig. Resultatet, som i sig är en tolkning av respondenternas svar, inkluderar vad som uppfattades och inte bara vad som faktiskt har sagts. Vilket möjliggör för “djupare och mer långtgående tolkning” (Esaiasson et al., 2017, s. 281) när man som intervjuare kan läsa mellan raderna. Analysprocessen inspirerades av *väsensmetoden* (Esaiasson et al., 2017, s. 283–234), vilket innebar att materialet bearbetades genom att synliggöra gemensamma nämnare, men också att belysa olikheter och försök att förstå hur även de var värdefulla i ett teoretiskt perspektiv för framtida infrastrukturplanering.

### **3.5 Etiska överväganden**

Innan och under intervjutillfället fick respondenterna en överblick av vad syftet var och vilka fler som intervjuades. Detta för transparens av vilket sammanhang de befann sig i. Respondenterna fick några dagar före intervjutillfället möjlighet att ta del av intervjuguiden för vid önskan kunna förbereda sig. Respondenterna ingick i informerat samtycke om att delta i en vetenskaplig studie, vilket är av vikt att få bekräftat enligt Esaiasson et al. (2017, s. 267). Samtliga respondenter godkände att videosamtalen spelades in samt erbjöds anonymitet.

Innan resultatet analyserades fick respondenterna i Göteborg möjligheten att läsa, kommentera och godkänna den tolkade sammanfattningen av deras uttalanden. Det ledde till några korrigeringar i vad de uttalades sig om, men inga betydande förändringar för resultatets helhet. Beslutet att möjliggöra fler reflektioner motiveras med att hela empirin är en tolkning, vilket kan ha lett till missuppfattningar då intervjutillfället var tidsbegränsat.

En av studiens författare (Pontus Fjällman) har sedan tidigare en vänskaplig relation till Schotte (GR). Det övervägdes ifall det skulle vara en försvårande omständighet för studien men beslutades att det inte var ett problem, då ämnet berör Schottes yrkesroll och intervjuguiden var strukturerad på förhand.

### **3.6 Metodreflektion**

Denna studie har ställt frågor kring ämnen den inte haft utrymme att fullt besvara. Eftersom åsikter kan skilja sig på individnivå finns det risk att ett annat urval av respondenter hade kunnat måla en annan bild av planerings- och transportkulturen. Exempelvis kan inte Andriesse på ett fullödigt sätt kan redogöra för en nederländsk kultur. Metoden kan kritiseras till dess försök att

omfamna mycket inom relativ liten tidsram. Däremot har den insamlade empirin varit mån om att bästa möjliga vis uppfylla de källkritiska kraven som enligt Esaiasson et al. (2017, s. 298) lyder: “äkthet, oberoende, samtidighet och tendens”.

För att få så initierade svar som möjligt har respondenterna valts ut för deras erkända kompetens inom cykelfrågor. En svaghet med ett sådant urval är att det kan ge en skev bild av stadens planeringskultur som helhet. I fråga om urvalet av respondenter bör också nämnas den varierande faktiska arbetserfarenheten kring berörda frågor samt deras egen upplevda självsäkerhet kring frågorna kan ha påverkat den insamlade empirin. Kritik mot intervjutillfället kan riktas mot att respondenterna varierat besvarade frågorna utifrån egen åsikt alternerat med professionell position, vilket medförde empiri som inte fullt var jämförbar. Metoden hade även kunnat utformas på ett annat sätt när det gällde den faktiska intervjusituationen. I de fall där det var två respondenter som intervjuades samtidigt från samma aktör uppstod det en naturlig diskussion dem emellan, vilket fördjupade svaren. Detta uppstod inte lika naturligt där respondenten var själv under intervjutillfället.

En aspekt som denna studie inte fördjupat är stadens fysiska utformning. Under intervjuerna har tankar kring hur topologi och klimat kan påverka cykelkulturer. Det är ett vitt forskningsämne (Ekblad et al., 2016) som studien avgränsades från. Istället strävar studien efter en idé om att kultur är något som skapas och kan förändras av dess befolkning även om den fysiska utformningen kan skilja sig åt.



## 4 Nationella transportkulturer

I Nederländerna och Sverige har nyanserade kulturer vuxit fram. Följande kapitel innehåller en kort redogörelse av nationernas historia och nutid i sammanhanget trafik och mobilitet, samt en beskrivning av cykelfartsgatorna i Göteborg. Denna bakgrund är menad att agera ett komplement till intervjuerna (se 5 Resultat) och dessa kommer kombineras i analysen. Därför har denna del placerats strategiskt i koppling till resultatet.

### 4.1 Nederländerna

Nederländernas status som cykelnation bör, och har, problematiseras (Oldenziel & de la Bruhéze, 2016a). Det syftar inte på hela nationen, inte landets rurala delar. Istället menas flera storstäder med stora mängder cyklister och en planering som prioriterar dem (Boverket, 2018), med Rotterdam som undantag (Oldenziel & de la Bruhéze, 2016a). Motargument till trots finns en sammanlagd bild som föreslår att planerare som jobbat nederländska städer kan förväntas ha erfarenhet av en unik nationell cykelkultur. Denna bild kommer redogöras för följande i texten.

Ett återkommande uttalande gäller hur nederländsk cykling växte som en effekt av oljekrisen under 1970-talet (Boverket, 2018; personlig kommunikation med Rico Andriess 24 januari 2022). Det är en sanning med modifikation. Mycket har skrivits om cyklingens plats i Nederländerna under 1900-talets första halva (Jordan, 2013; Tai et al., 2015; Oldenziel & de la Bruhéze, 2016a). Bilden av tidsperioden är en nation med en utvecklad ekonomisk infrastruktur för distribution av cyklar, en stark symbolisk kraft (synlig då cykeln fick en subversiv funktion under nazisternas ockupation) och en folklig förankring som ledde till rekordhöga mängder cyklister under 1950-talet (Oldenziel & de la Bruhéze, 2016a). Därefter verkade landet gå en liknande väg som många andra länder i Europa, ökad bilanvändning och minskad yta för cykeln, fram till oljekrisen (Jordan, 2013). Denna kris gav intressenter för cykelutveckling vind i seglet som ledde till en attitydförändring bland landets ledare och institutioner. I exempelvis Amsterdam (Oldenziel & de la Bruhéze, 2016b) fanns under denna tid en mobilisering bland cyklister som ledde till protester mot bilens framfart. Förändringen som oljekrisen ledde till var inte ett startskott för den nederländska cyklingen utan dess etablering bland planering och policy. Sedan 1980-talet har nationen blivit världskänd för sin ambitiösa satsning på en infrastruktur som premierar cykling som transportval. Nederländska städer är vanligt förekommande när världens bästa cykelstäder rankas (Luco, 2022).

I flera nederländska städer finns uttalade prioritetsordningar där cykel och fotgängare håller toppositionerna (Boverket, 2018). Intresse för jämställdhet finns, där cykelplanerare

belyser en relativt jämn fördelning av cykelanvändningen i olika klasser och samhällsgrupper (nägot som funnits historiskt enligt Jordan, 2013 & Tai et al., 2015), men att immigranter cyklar mindre än infödda (Pucher & Buehler, 2007; Haustein et al., 2020). Cykeln har en betydande roll för en nederländare i tidig ålder, barn lär sig cykla tidigt och i skolan får elever möjlighet att träna på att cykla och lära sig trafikregler (Pucher & Buehler, 2007). Det vittnas om en kulturell stereotyp som är den nederländska cyklisten (Kuipers, 2012; Jordan, 2013), en individ med rak rygg och avslappnat utseende medan hen orienterar sig i höga hastigheter inom ett komplicerat flöde bland många andra cyklister.

Nederländernas första cykelgata (den allra första internationellt byggdes i Tyskland, Bruno, 2020) anlades i Utrecht år 1996 (Holtmaat, 2021). Den avlägsnades efter några år då den ansågs misslyckad och väckte missnöje hos såväl bilister som cyklister (Bruno, 2020). Felet ansågs vara att den anlades på en väg med för mycket bilar. I dagsläget är däremot cykelgatan ett återkommande element i den nederländska planeringen (Delbrinse, 2013, Bruno 2020). Då ofta byggd i bostadsområden med mycket cyklister. Det finns ingen etablerad, lagstiftad design kring cykelgator utan de anläggs informellt av planerare, eller som Bruno (2020) skriver: “Similar to the Dutch approach to marijuana [...] and prostitution [...], bicycle streets are tolerated, but not strictly legal” (s. 5). Generella riktlinjer finns däremot i handboken CROW (några element finns redovisade i Tabell 1).

## **4.2 Sverige**

Den generella känslan av Göteborgs transportkultur bland forskning och mediala inlägg är att det finns en bilnorm inom dess planering. Stämpeln *bilism* är ett begrepp (Falkemark, 2006, s. 11–12) som beskriver en kultur där bilen har en central roll för transporter.

Koglin (2013, s. 99–105) slutsatser om den historiska utvecklingen, gällande Sveriges storstäder i allmänhet, och Stockholm i synnerhet, är att det funnits en tradition, eller kultur, inom planeringssektorn som främjat bilismen och gjort cykeln till ett marginaliserat fordon. Han jämför Stockholm och Köpenhamn som han anser på många sätt lika, från ett cykelperspektiv, städer under 1900-talets första hälft. Men efter andra världskriget kom de att skiljas åt. Till grund finner han ideal som manifesterades under tiden för miljonprojekten med start i 1950-talet där den modernistiska staden, karakteriserade av effektiviserade flöden, var idealet. En bidragande faktor, enligt Koglin, till att Sverige kunde realisera *modernismens ideal* var den ekonomiska styrkan hos den svenska staten under efterkrigstiden. Falkemark (2006) menar att infrastrukturen som premierat bilen i Sverige kommit sig av medvetna politiska interventioner som utförts under devisen “predict and provide” (s. 401), där planeringen

prognostiserat den framtida utvecklingen och byggdes för det maximala antalet bilister. Utöver bilens centrala roll har även kollektivtrafikens status inom Stockholms planering lyfts (Emmanuel, M. 2016b). Då kollektivtrafiken argumenteras kunna eftersträva samma hållbarhetsmål som cykeln får den en konkurrerande position mot cykeln.

När de negativa miljökonsekvenserna av ett samhälle med en bilkultur blev alltmer synliga blev hållbarhetsperspektivet uppmärksammat, bland annat i och med att Boverket år 2002 sammanställde en guide för utveckling till ett hållbart samhälle (Nyström & Tonell, 2012, s. 159–161). Utifrån riktlinjer och verktyg har en förändring kunnat utrönas, från ett samhälle som anpassats efter bilen, till ett samhälle som bilen måste anpassas efter, enligt Nyström & Tonell (2012, s. 162). Sveriges planeringsgrunder utgörs i dagsläget av lagar, stiftade av regering och riksdag som bestämmer hur landets fysiska planering ska utvecklas, bevaras och förändras genom framför allt Plan- och Bygglagen (PBL) och Miljöbalken (Tonell, 2019, s. 45). Utifrån de lagar som finns har kommuner och regioner huvudsakligt ansvar att ta fram översiktsplaner och detaljplaner, som båda är lagreglerade planer. Som planerare för mobilitet, infrastruktur och trafik på lokal nivå ligger PBL till grunden för beslutfattande och prioritering. Trots PBL och Miljöbalken är intressekonflikter förekommande när mark är av intresse, ofta kan flera aktörer luta sig mot lagen utifrån motsatta positioner.

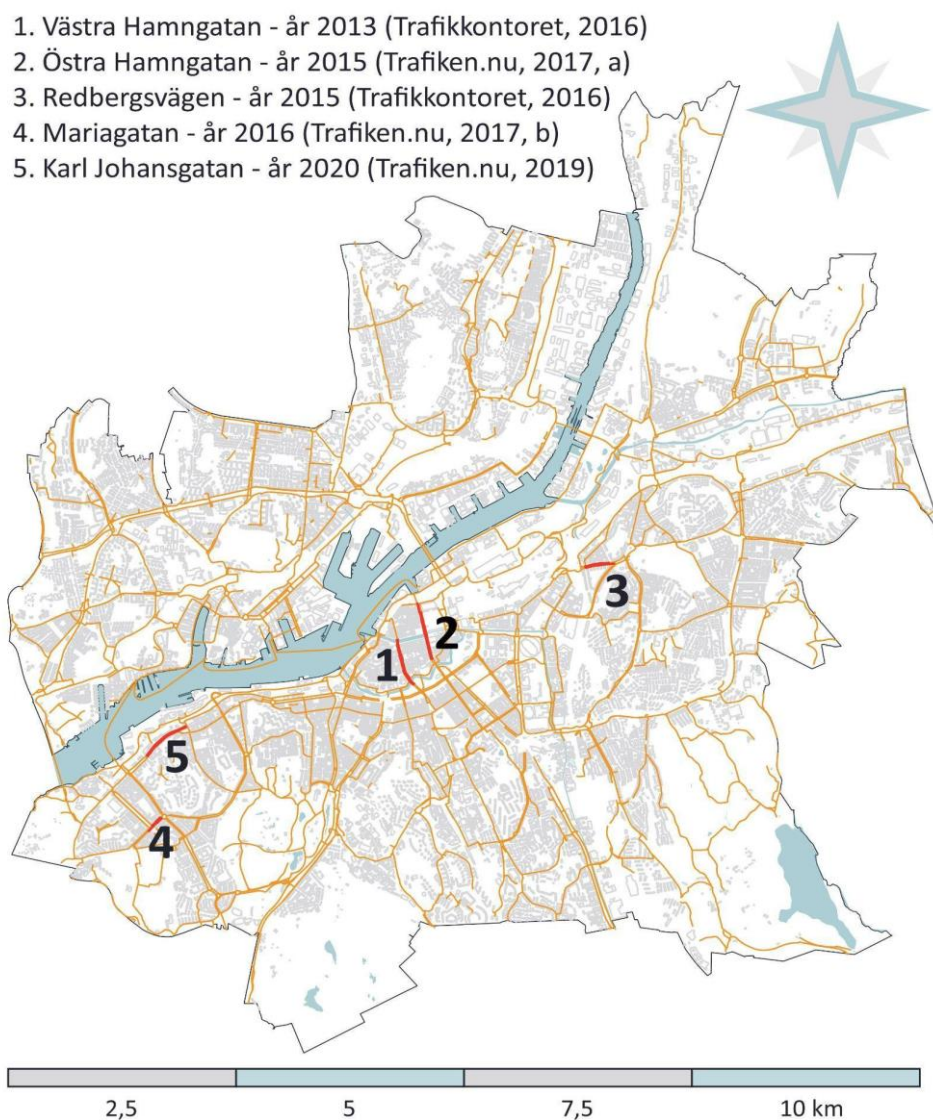
Kommuner har i varierande grad kapacitet att hantera planerna (Nyström & Tonell, 2012, s. 184, 190–191, 209). I Göteborg görs en stor del av planeringen av Trafikkontoret, som är en del av Göteborgs Stad och innehar en relativt stor planeringskapacitet. Trafikkontoret hanterar frågor om bland annat mobilitet, trafikplanering och trafikhantering på kommunnivå (Göteborgs Stad, u.å.a). Trafikverket, som statligt organ, inverkar i planeringsprocesser då deras huvudansvar från Regeringen är att upprätthålla en långsiktig planering av Sveriges transportsystem samt byggnation, underhåll och drift av statliga vägar (Trafikverket, u.å.). Även regionalt arbete sker för att samordna olika sektors arbete. En stor del av planeringsarbetet sker genom upphandlingar av uppdrag som utförs av konsultfirmor.

Berättelsen Koglin beskriver (2013) är på många sätt applicerbar på Göteborg. I en jämförelse mellan Sveriges tre storstäder särskiljs dem på följande vis: “while Stockholm upgraded its public transit and suburbanized and Gothenburg dallied with private automobility and sprawled, Malmö remained a dense city with bikeable distances” (Emmanuel, 2016a, s. 147) vilket menar att i en svensk kontext har Göteborg en ovanligt väl etablerad bilkultur. En bidragande faktor är Volvos fabrik och det manifesteras i infrastrukturprojekt som Oscarsleden. Lagg till stadens ambitiösa kollektivtrafiknätverk, med dess signum spårvagnen, och ett komplicerat samspel börjar bli synligt i dess transportkultur. Cykeln är något av ett sent påfund

inom planeringen. Men gradvis har den tagit större yta i policydokument. År 2015 tog Trafikkontoret fram *Cykelprogram för en nära storstad 2015–2021*. Där finns riktlinjer för cykelutveckling som ska utöva inflytande på Göteborgs infrastruktur. I programmet finns mål om att tredubbla cykelanvändningen i staden under programmets tidsram. Det skulle innebära en förändrad position för cykeln inom transportkulturen. Med andra ord är inte stadens kultur statisk utan dess definition är under konstant förhandling.

#### 4.2.1 Cykelfartsgator

I Göteborg har det i dagsläget anlagts fem cykelfartsgator, samtliga lokaliserade i centrala områden (Figur 5).




Figur 5. Översiktskarta över Göteborgs cykelfartsgator. Designerade och rekommenderade vägar för cykel i orange och cykelfartsgator i rött. Källor i Bilaga 3. SWEREF 99TM. 2022-04-22.

Figure 5. Overview map of the bicycle speed streets in Gothenburg. Designated and recommended roads for bicycles in orange and bicycle speed streets in orange. Sources are in Appendix 2. SWEREF 99TM. 2022-04-22.

Den första av dessa, Västra Hamngatan, byggdes på en blandtrafikgata (Vårt Göteborg, 2013). Cykelfartsgatorna byggdes för att främja och förbättra upplevelsen för cyklister. Dess upphovsmakare, Raja Ilijasson på Trafikkontoret, hävdade att idén föddes ur ett behov på Västra Hamngatan, var cykelpendling då var hämmat (Ingelvide, 2021).

En sammanfattning har sammanställts för att presentera utmärkande drag hos cykelfartsgatorna gentemot cykelgator i Nederländerna (Tabell 1). Deras olikheter till trots är de båda gattyperna liknande nog vad det gäller utformning och funktion att de bör räknas som jämförbara.

Tabell 1. Regler kring utformning av Göteborgska Cykelfartsgator och nederländska cykelgator. Källor: Teknisk Handbok 2022:1 Kapitel "3AD Cykelfartsgata" (Trafikkontoret, 2022) & Delbrinnesse (2013).  
Table 1. Rules around design of Gothenburgian Bicycle speed streets & Dutch Bicycle streets. Sources: Teknisk Handbok 2022:1 Chapter "3AD Cykelfartsgata" (Trafikkontoret, 2022) & Delbrinnesse (2013).

	HASTIGHETS- BEGRÄNSNING	MAX ANTAL MOTORFORDON /DYGN	MINST ANTAL CYKLISTER /DYGN	VÄGBREDD CYKLISTER
<i>Cykelfartsgata Göteborg</i>	50 km/h	4000	≥ 1500	1,6 m
<i>Cykelgata Nederländerna</i>	30 km/h	ej definierat	≥ 1000	1,75 m

I Teknisk Handbok 2022:1 (Trafikkontoret, 2022, kapitel "3AD Cykelfartsgata") beskrivs etableringen av cykelfartsgator som en variant av blandtrafikgata, där det inte finns tillräcklig plats för separata fordonsfält och trafikflödet är relativt litet eller där vanligtvis hastigheten är låg. Gatorna är försedda med kullersten i ytterkant, vilket hänvisar cyklister att hålla sig till mitten av körfältet och bilister att lägga sig bakom. Denna trafiklösning gör att cyklisterna automatiskt bestämmer hastigheten (Trafikkontoret, 2016). Cykelfartsgator som vägtyp är inte lagstadgat och har inga skyltar framtagande i specifikt syfte. I Teknisk Handbok 2022:1 (Trafikkontoret, 2022) presenteras kriterier som majoriteten ska uppfyllas för att etablering av cykelfartsgata.

Inom framtida cykelplanering är dessa gator av intresse då cykelgator nyligen lagstadgades (Förordning om ändring i trafikförordningen, 2020). I dagsläget planeras

cykelgator anläggas på olika platser i Sverige, exempelvis Stockholm (Sweco, 2022). Eftersom cykelfartsgatorna anlades innan cykelgatans lagstiftning har den inte någon grund i svensk lag utan utgår istället från ett reglemente skapat av Göteborgs Stad själva i Teknisk Handbok 2022:1 (Trafikkontoret, 2022). Undersökningar inför lagstiftningen har lyft upp de göteborgska cykelfartsgatorna som ett exempel på hur en framtida cykelgata kan designas (Cronqvist, 2018). De göteborgska cykelfartsgatorna har inte designats för att efterlikna någon internationell förlaga men det är svårt att tänka sig att projektet inte skapats med de befintliga europeiska cykelgatorna i åtanke. Med andra ord är de en kunskapsöverföring med förhoppningen att det som lyckas i europeiska städer ska fungera i en svensk kontext. Av detta skäl är cykelfartsgatan användbar för att synliggöra olika kulturella drag bland svenska och nederländska planerare.

## 5 Resultat

Följande kapitlet har två underrubriker. Den första behandlar intervjun med Andriess medan den andra behandlar de fyra intervjuerna utförda i Göteborg.

### 5.1 Intervju med planerare i Nederländerna

Följande är en sammanfattning av Andriesses respons och resonemang från samtalsintervjun som utgick från Göteborgs cykelfartsgator. För att synliggöra respondentens resonemang har svaren delats upp i fyra underrubriker. Alla ord och meningar med citationstecken är hämtade ur intervjun och har i vissa fall översatts till svenska.

#### 5.1.1 Lokalisering av Göteborgs cykelfartsgator

Andriess nämnde att cykelfartsgatorna i Göteborg har en annan lokalisering än cykelgator i Nederländerna. I Göteborg finns de på platser som ser viktiga ut för spårvagnar och kollektivtrafiken. Detta tyder på en konkurrens om ytan. Han nämner att de påminner om tidiga exempel på cykelgator i Nederländerna som väckte missnöje hos såväl cyklister som bilister. Idag byggs cykelgator oftast i bostadsområden som inte anses viktiga för biltrafiken. Gatan Sarphatistraat i Amsterdam (Figur 6) nämns som ett undantag där cykelgatan liknar Göteborgs cykelfartsgator, anlagd bredvid en spårvagnsräls. I Nederländerna byggs cykelgator där det finns fler cyklister än bilister (som endast Östra Hamngatan uppfyller enligt mätningar, Bilaga 2). Från början skulle det vara dubbelt så många cyklister som bilister längs de nederländska cykelgatorna. Detta för att möjliggöra för cyklister att “claim the road”.



Figur 6. Sarphatistraat i Amsterdam (Wikimedia commons, 2010). CC BY-SA 3.0 NL.

Figure 6. Sarphatistraat in Amsterdam (Wikimedia commons, 2010). CC BY-SA 3.0 NL.

#### 5.1.2 Reaktion på utformningen

Andriess gillar utformningen, som “tvingar” cyklister till mitten av vägen. Ett potentiellt problem han ser gäller bilisters tålamod när det gäller att låta cyklisterna åka före. Han höftade att 100–200 meter är en passande längd för cykelfartsgator (alla utom Mariagatan är längre än denna rekommendation, Bilaga 2) varefter bilisterna förväntas bli otåliga och försöker köra om cyklisten. Han nämner omkörning som ett diskuterat ämne angående europeiska cykelgator. I

Nederländerna fann de att förbud eller försvårande förhållanden för bilar att köra om var ogynnsamt för alla trafikanter. I dagsläget menar han att nederländska cykelgator har en generell maxgräns på 300 meter och möjlighet till omkörning i låga hastigheter. Även lutningen, på Redbergsvägen och Karl Johansgatan, kan skapa hinder för cyklister att våga ta anspråk av mitten av vägen enligt Andriesse.

En skillnad han pekar på mellan nederländska cykelgator och svenska cykelfartsgator är hastighetsgränsen. I Nederländerna är de flesta vägarna kring 30 km/h snarare än de 50 km/h som gäller i Göteborg. Han nämner vissa regionala skillnader där Amsterdam och Utrecht har väldigt få cykelgator reglerade till 50 km/h medan Rotterdam, som är mer bilvänligt planerad, har fler. Han nämner även att de i Nederländerna hellre ser lösningar där personbilar delar fält med kollektivtrafiken och cyklister istället har egna körfält: "In the Dutch perspective [...] it would be a mixed public transport and car lane. At least when you should have to be 50 km/h and then a separate bicycle path". Det har många fördelar ur en säkerhetsaspekt men kan vara beroende av höga cykelflöden för att fungera i praktiken enligt Andriesse.

Andriesse refererade till sitt "nederländska perspektiv" när han studerade fotografierna från Mariagatan (Figur 4). I hans första anblick ser parkeringsplatserna oanvända och onödiga ut, och designen liknar en kompromiss där planerare anpassat parkeringsutbudet efter antalet bilister. Om staden hade en uttalad ambition att skapa bättre förutsättningar för cykelanvändande hade det byggts annorlunda. Istället för att möta efterfrågan från bilisten hade de kunnat bygga för framtida mål som får fler att använda cykel och försvåra för bilanvändning. Då han talar om mjuka värden nämner han attraktivitet som ett koncept han arbetar med. Detta prioriteras i hans arbete med nederländska cykelnät där tanken är att bjuda in användare till att stanna längs vägen och utöva sidoaktiviteter. Exempel på hur attraktivitet kan byggas kan, enligt Andriesse, innebära att inkorporera grönska och naturliga platser där cyklisten kan stanna och njuta av omgivningen, exempelvis ta en kaffe eller öl.

### 5.1.3 Upplevelse vid användning

När han beskriver användandet av cykelgator talar han om att det i nederländska städer ofta finns flöden stora nog för cyklister att *claim the road*.

If you have two times as many cyclists as you have cars, then it is possible for cyclists to [...] claim the road. [...] And there are a lot of cycling streets which are not too busy with cyclists, but also not too busy with cars, and then at least you have a situation where the car driver has to adapt to the cycle traffic.



Det har skapat en vana att använda cykelgator som det var tänkt. Han resonerar kring olikheter mellan olika cyklister i den svenska kontexten. Med hänvisning till Ingelvides (2021) enkäter verkar användarna av cykelfartsgatorna uppvisa en känsla av trygghet som han godkänner. Men han tror det kan finnas interna skillnader cyklister emellan, exempelvis stereotyperna “female cyclists” och “men in lycra” vilka kan uppleva olika trygghet. Han nämner att Göteborg, även om det verkar ta framsteg, inte i dagsläget anses en cykelvänlig stad. Han ser dessa cykelfartsgator som potentiella framsteg men inte nog för att exempelvis få fler barn och äldre att våga ta steget att cykla i stadsmiljöer.

Andriessse nämner att han generellt inte behöver anpassa arbetet efter en nederländsk transportkultur för att nå framgång. Istället är det kvaliteten av utformningen som avgör hur lyckad infrastrukturen blir, han refererar till mottot “build it and they will come”. Han erkänner dock att hans förmåga att tackla utmaningar kan vara begränsad då han i sin arbetssituation är van att jobba inom en välutvecklad cykelinfrastruktur. Han reflekterar och säger att hans erfarenhet kanske hade sett annorlunda ut om han arbetat på 70- och 80-talet när cykelplaneringen inte var lika utvecklad och mötte större motstånd. Men han refererar till positiva exempel i nutid som Paris där en ambitiös utveckling av cykelnätverk lett till ökat antal användare.

#### **5.1.4 Att planera cykelinfrastruktur i Nederländerna**

Andriessse upplever en frihet i sitt arbete i Nederländerna. Ofta arbetar nederländska planerar med “experiment”-form<sup>3</sup> där de har relativt lösa kopplingar till befintliga regler. Att våga testa idéer anser han kan ha för- och nackdelar men att det kan leda till utveckling av lagar och riktlinjer. Han upplever en kontrast av planeringsarbetet gentemot Tyskland, där arbetet är mer styrt av lagar. Han har även upplevt en skillnad mellan de två länderna gällande en större vilja i att ta plats från bilar och ge till cykeln inom planering i Nederländerna. Han menar att det möjliggjorts av att det nederländska reglementet kring säkerhet och cykelfaciliteter har varit stabila sedan 80- och 90-talet.

Han nämner att flertalet nederländska städer har ambitiösa policys kring mobilitet där det finns uttalade prioriteter bland transportval. Dessa lyder i följande ordning:

<b>1.</b>	<b>2.</b>	<b>3.</b>	<b>4.</b>	<b>5.</b>
<b>Gångare</b>	<b>Cyklister</b>	<b>Kollektivtrafik.</b>	<b>Samåkning bil</b>	<b>Enskilda bilister</b>

---

<sup>3</sup> Den första nederländska cykelgatan byggdes rentav som ett experiment (Holtmaat, 2021).

Han poängterar att prioriteringsordningen<sup>4</sup> kan skilja sig åt från andra länder men anser däremot att idéerna emellanåt kan vara svåra att omsätta i praktiken.

## **5.2 Intervjuer med planerare i Göteborg**

För att synliggöra en transport- och planeringskultur i respondenternas resonemang har svaren delats upp i fem underkategorier. Varje respondent beskrivs med namn och arbetsplats.

### **5.2.1 Göteborgs transportkultur**

Samtliga respondenter diskuterade en specifik kultur i Göteborg. Utan att det frågades rakt ut nämnde samtliga en bilkultur i stadens planering. Schotte (GR) lyfte det historiska perspektivet då han sade:

Man har byggt stan så under dom expansiva åren, 60- och 70-tal främst. När man rev stora delar av stan drog man upp motorlederna och det präglar staden enormt mycket. Det blir en inlåsningsseffekt när de här ledarna ligger där de gör och används. Då får det massa följd effekter som att man behöver bygga ut ännu mer väginfrastruktur för att få det här systemet som redan finns att fortsätta fungera. Och det kommer fler och fler bilister, så man behöver hela tiden underhålla det här systemet som man har byggt upp.

Åsikten att det finns en historisk prägel på dagens kultur återkom i samtliga samtal. Det påverkar förmågan att bygga för cykel och är synligt i var investeringar hamnar, där Schotte menade att en större andel av statliga pengar går till bilplanering än cykelplanering. Pettersson (AFRY) menade att detta stämmer för många städer i Sverige.

Samtidigt som Månsson (TK) refererade till bilden av en bilkultur i Göteborg argumenterade hon emot denna idé. Hon höll med om att bilen *har* dominerat men att denna bild idag är “passé” och att den ledande positionen idag innehas av “kollektivtrafik, kollektivtrafik, kollektivtrafik”. Det är där fokus läggs och resurserna inriktas på Trafikkontoret. Då det finns strikt reglemente för utformning av spårvägar måste andra fordon rätta sig. Schotte (GR) lyfte även kollektivtrafik som högst prioriterat i Göteborgsregionens uttalade arbete och planerarna på AFRY sade att kollektivtrafik prioriteras högre än cykling när de frågades rakt ut.

---

<sup>4</sup> Denna prioritetsordning finns uttalad för trafikplanering i staden Groningen (Boverket, 2018) och korrelerar starkt med Curtis (2021) pyramider (2021, Figur 1).

Flera planerare ser ökat intresse för cykeln i planeringsfrågor. Patriksson Helsing & Imborn (TV) menade att stadens trafikstrategi tog ett modigt ställningstagande då de uttryckte att gång, cykel och kollektivtrafik ska få plats från bilen, något som syns i ombyggnationen av Övre Husargatan, där bilvägar tagits bort för att bygga bredare gång- och cykelvägar. Men Imborn nämnde även att traditionen gör det “våldigt, väldigt svårt att vända på det här stora tunga skeppet”, syftandes på hur cykel måste anpassa sig för bilplanering. Månsson (TK) höll med om att det hänt mycket för cykeln de senaste femton åren, men att de även hänt mycket inom kollektivtrafik. Hon sade: “Det är delvis en politisk fråga men det är klart att vi måste vara tydliga med att vi behöver prioritera och att prioritera innebär att någonting ska bort, eller minska, och det finns det en rädsla för”. Månsson anser det ett problem i Göteborgs planering att man uttalar ambitioner men inte är villiga att göra någon egentlig prioritering där man vågar välja bort transportmedel. Även om det är mycket tal om cykelprioriteringar bland planerare så var Schotte (GR) fundersam om det egentligen endast är en trend.

Samtliga bekräftade att de ser potential att låna infrastrukturlösningar från andra länder och att det redan görs. Exempelen kommer från Nederländerna, Danmark och Tyskland. Månsson (TK) sade att det främst lånas från Nederländerna då de har lösningar och en inställning till trafiksäkerhet som passar Sverige. Schotte (GR) beskrev ett pågående EU-projekt som ämnar att leda till framtida nordiska samarbeten i fråga om cykelinfrastrukturlösningar. Pettersson (AFRY) menade att de andra länderna kan ha en annan transportkultur som behövs anpassas för om de ska byggas i Göteborg.

### 5.2.2 Mål, lagar och riktlinjer

Samtliga respondenter ansåg att det finns relativt tydliga lagar och riktlinjer att följa inom cykelinfrastrukturplaneringen i Göteborg. I frågan om uppsatta mål genererades olika svar då det varierar om målen är uppsatta av aktören själv eller kommer från en annan aktör eller enhet. Månsson (TK) sade att de arbetar efter styrande dokument där lösningar anpassas under arbetets gång till följd av avvägningar och bedömningar av varje enskild situation. Pettersson (AFRY) och Månsson (TK) nämnde Teknisk Handbok 2022:1 (Trafikkontoret, 2022) som ett väsentligt verktyg att förhålla sig till i form av utformning och specifika krav vid planering. Pettersson (AFRY) nämnde Trafikkontorets *Cykelprogram* (2015), som ett exempel på en riktlinje i planeringsfasen. Imborn (TV) nämnde regelverket för Vägar och Gators Utformning (VGU) som Trafikverket skall förhålla sig till.

Schotte (GR) beskrev dock arbetsprocesser som trevande försök att rucka på strukturer i situationer där exempelvis en önskan om att förbättra eller utveckla något nytt:

Man kan säga att det saknas lite, någonting tydligt och fast att stå på. Vi har ju tagit fram riktlinjer för hur stomcykelnäten ska utformas. Men det står inte på någon stabil juridisk grund, i slutändan är det så klart väghållarna som bestämmer.<sup>5</sup>

Schottes (GR) beskrivning av en trevande situation var inget som nämndes bland de övriga respondenterna.

Det fanns en enighet i att det är svårt att jobba experimentellt, då förordningar hämmar mer innovativa och experimentella lösningar. Månsson (TK) har sett att experiment och pilotprojekt förekommer i viss mån, dock väldigt sällan. Imborn (TV) beskrev ett tidigare pilotprojekt på Trafikverket, men hon sade att myndigheten kan tolkas som “lite kantigt och trögstartad” i fråga om nya initiativ på grund av att hela Sverige måste hanteras likadant. Pettersson (AFRY) ser inte att det finns utrymme för experiment i de skedena av planering som han arbetar i. Medan Pellny (AFRY) nämnde att experiment kan skapa osäkerhet för trafikanterna då tillfälliga eller nya projekt kan bli otydliga för användare och hon ifrågasatte konceptet att utforma något som inte är lagstadgat: “jag tycker alltid att vår utformning ska följa lagar och förordningar, för då har du det i ryggen”. Tydliga lagar menar hon uppmuntrar användare att agera rätt.

Pellny (AFRY) nämnde även att det finns trafiklösningar som är dåligt utformade där lagen och den bästa lösningen inte går hand i hand. Hon berättade att etableringen av cykelfartsgatan hade kunnat ge bättre resultat, ifall lagen kring skyltning varit annorlunda och anpassningsbar. I regleringen för cykelgata krävs det att det är en hastighetsbegränsning på 30 km/h, medan cykelfartsgatan saknar reglering och behöver istället ha en fysisk utformning som sänker hastigheten. Även ifall de vill sänka hastigheten finns det praktiska problem som gör det svårt att tillämpa i verkligheten.

### **5.2.3 Planerares inställning till att förändra transportval**

Flera respondenter ser det som en del av sitt arbete att påverka människors transportval. Pellny sade att “AFRY har mål och visioner och där ingår att vi ska sträva mot ett mer hållbart samhälle. Det ingår i vår företagskultur”. Nyckelordet hållbarhet återkom och innehåller sociala, ekonomiska och ekologiska faktorer enligt Schotte (GR). Hans åsikt löd:

---

<sup>5</sup> Detta uttalande valde Schotte i efterhand att redigera under mailkorrespondens (personlig kommunikation, 9 maj 2022). Hans fullständiga svar finns bifogat i Bilaga 5.

Hela den här tanken att man skulle kunna förhålla sig neutral som planerare är en illusion. Man är alltid där och påverkar människors transportval jättemycket, vare sig man vill eller inte. Som det vi pratade om innan med att man drog dom här transporterna på 60-talet. Det var ett väldigt aktivt ingripande från planeringen [som sade]: [...] 'ja men nu har människor råd att skaffa bil, folk ska ha bil, folk ska få använda sin bil'. Det är ett väldigt aktivt sätt att påverka och det var utifrån den situationen man hade då och det man ansåg var välfärd.

Med andra ord menar han att planerare reflekterar deras samtid och som följd påverkar hur invånarna ser på samhället. Vid ett senare tillfälle i intervjun lyfte han däremot att hans arbete inte ska utgå ifrån egenintresse utan att han ska tänka "rationellt" till vad som är bäst för staden och regionen.

Undantaget från planerare som tror sig påverka människors transportval var Trafikverket. Imborn sade att hennes arbete, för ett statligt organ, inte får vara "opinionsbildande". Istället menade hon att "det står någon formulering i den nationella planen att 'vi ska främja säker cykling'". Deras arbete ska utgå ifrån ett behov.

Samtliga såg en förmåga för deras verksamhet att påverka men att den hade nyanser. Patriksson Hellsing & Imborn (TV) och Schotte (GR) kan göra beslut som gynnar cykling, men de är beroende av backning såväl ovanifrån, från politiker, som underifrån, från kommunala aktörer. Imborn (TV) lyfte även vikten av cykelplanen som Schotte (GR) drivit igenom som möjliggjort arbete på regional nivå. På liknande sätt menade planerarna på AFRY att de ofta kan styra projekt i en riktning men att de jobbar "åt staden och åt staten" och att Trafikkontoret till "syvende och sist [...] bestämmer". Månsson bekräftade synen att Trafikkontoret har en makt att styra transportutformningen även om hon i hennes roll inte besitter den. Hon lyfte en kritisk röst mot den vikt som läggs vid individuella planerares kompetens då hon yttrade:

Så ska det ju inte vara, men jag upplever att det [behövs] en projektledare eller en detaljplanhandläggare som tycker cykelfrågor är viktiga [...]. Vi har en enorm brist på trafikplanerare och trafikutformare i Sverige. [...] [D]et [finns] en väldigt uttalad politisk önskan att vi ska fortsätta stadsutvecklingstakten [,] bygga bostäder och utveckla områden. Samtidigt finns det inte tillräckligt mycket trafikkompetens i Sverige som kan hjälpa till i projekten.

Månsson menade att framgångsnivån för cykelprojekt avgörs av kompetensen hos de som utformar snarare än att det finns ett system som försäkrar kvalitet.

Intressekonflikter är vanligt förekommande, ofta generellt gentemot bilar och hur gaturummet ska fördelas. Patriksson Hellsing (TV) menade att cyklister är en svår grupp att planera för då de innehåller "barnfamiljer som ska tas till dagis [...], den snabba cyklisten och

elcyklisten”, det är en heterogen grupp med olika behov. Hennes kollega Imborn menade även att det finns vägar som samtidigt vill värna om oskyddade trafikanter, som cyklister, samtidigt som de är uttalat viktiga för näringslivets godstransporter. Pettersson & Pellny (AFRY) lyfte en intressekonflikt när det gäller “tillgänglighetsanpassningar“, eller arbete med funktionsvarierade. Där kommer cykelutformningens mål om att skapa ostörda flöden i krock med målet att skapa en förutsägbar miljö för individer med svårigheter att ta sig fram.

#### **5.2.4 Reaktionen på koncept lyfta av Andriesse**

Pettersson (AFRY), Pellny (AFRY) och Schotte (GR) såg konceptet att ta körfält från personbilar som intressant, men problematiskt. Pellny sammanfattade det som att det inte är saken i sig, att slå samman kollektivtrafik och personbilar i ett körfält, som är problematiskt, det är följd effekter och säkerhetsaspekter som bör tas hänsyn till. Schotte (GR) tror att idén hade mött ett starkt motstånd av invånarna: “Det är lite utopiskt [...]. Den blir ideologisk, symbolisk handling också, som jag tror retar väldigt många”. Något önskvärt från planerarens synvinkel men som troligtvis inte från användarnas.

Månsson (TK) svarade snabbt att omvandlingen: “inte [hade] funkat”. Enligt henne går det inte att slå samman bil- och kollektivtrafik i en stad med så mycket kollektivtrafik, inte heller på Västra Hamngatan som exemplifierades. Månsson (TK) nämnde istället en annan gata med flera körfält, Ullevigatan, som en överdimensionerad gata där möjligheten finns att omvandla ett av körfälten till renodlade cykelfält. Samtidigt lyfte hon en otydlighet i ett pågående stort politiskt uppdrag på Trafikkontoret: “Vi ska göra åtgärder för att öka cyklister och fotgängarnas prioritet [...]. Men samtidigt ska bilarnas framkomlighet vara mycket god. Det är verkligen en paradox, man vill ha allt”. Detta liknar hennes uttal om oviljan till prioriteringar i Göteborg.

Patriksson Hellsing (TV) sade att Trafikverket generellt inte arbetar med att få ned bilanvändandet i Göteborg, men hon beskrev att hon har sett en försiktig förändring i arbetsprocessen. Hon beskrev det som en intressekonflikt som borde hanteras med frågan: “vad som är lämpligast och hur når vi bäst effekt?”. Där det bästa ibland kan vara att ta yta från personbilar till cyklister, men i andra fall bättre att använda mer yta till exempelvis kollektivtrafik. Imborn (TV) beskrev ett projekt som ska resultera i superbuss-stråk genom Göteborg, där yta ska prioritera kollektivtrafiken och resultera i färre personbilar.

Vidare fördes diskussion om huruvida den göteborgska cyklisten har kapacitet att dominera vägen på cykelfartsgatan eller ej, som Andriesse beskrev i termen ‘claim the road’.

Pettersson (AFRY) trodde att cyklisterna är en heterogen grupp som upplever trygghet olika. Pellny (AFRY) yttrade i fråga om Göteborgs cyklisters möjlighet att ta den dominerande rollen:

Enligt trafikförordningen ska man cykla till höger på en körbana och med utformningen utav en cykelfartsgata så lägger vi cyklisten i mitten. Så du har ju en motsägelse i utformning och lagstiftning som blir lite knepig. [...] Rent praktiskt är det klart att det är mycket bättre att cyklisten ligger i mitten och tar plats så att man inte ger utrymme för onödiga omkörningar, [...] men rent lagmässigt så får du inte göra det.

Pellny menade att det är problematiskt när lagar och utformning inte samspelar, vilket påverkar den upplevda tryggheten och ovissheten på gatan. Schotte (GR) tror att chansen är liten för dominans av cyklister på cykelfartsgator, och att den möjligen hämmas av en mindre andel cyklister än bilister på gatorna.

Samtliga svenska planerare ansåg mjuka värden viktiga och något de arbetar med, men inte uttalat och koncist. Pellny (AFRY) och Patriksson Hellsing (TV) nämnde båda att de arbetar med utformning och granskning och hur det kan resultera i mjuka värden, såsom ett genomtänkt säkert övergångsställe. Månsson (TK) kopplade mjuka värden till beteendepåverkan, vilket Trafikkontoret tidigare jobbade mycket med, men att de har övergått till att istället bistå med resurser till andra som arbetar med beteendepåverkan. Månsson berättade att Trafikkontoret tidigare använde både publikationer i tidningar och personlig kontakt för att guida hushåll att resa på bästa sätt. Men nu har problematik uppstått att nå ut till befolkningen i samma utsträckning: "Folk svarar inte i telefon. Nu har man sina egna personliga nyhetskanaler som man väljer mellan. Man har inte papperstidning och råkar se någonting". Månsson underströk att det är svårt, men att Trafikkontoret har ett pågående projekt om hur de ska kunna arbeta med mjuka värden på ett nytt sätt i framtiden.

Imborn (TV) lyfte den socioekonomiska aspekten i fråga om mjuka värden: "Både jämställdhet mellan män och kvinnor, men också det här med vilken del av Göteborg man kommer ifrån och vad man har för ekonomiska förutsättningar och alla de delarna är också mjuka värden som belyses mer och mer." Hon poängterade även hur dessa tankemönster börjar synas i samhällsekonomiska bedömningar och liknande. Både Imborn och Patriksson Hellsing (TV) diskuterade kring hur Fyrstegsprincipen (arbetsstrategi på Trafikverket) har en inverkan på mjuka värden och är en del av arbetet för hållbar samhällsutveckling.

### 5.2.5 Tankar kring cykelfartsgatan

Den återkommande åsikten bland respondenterna var att cykelfartsgatan har potential att fungera i Göteborg. Inte som ett substitut till separerade cykelvägar men som förbindelselänkar i nätverk där dessa inte är möjliga, en “nödlösning” enligt Månsson (TK). Det viktiga är att de anläggs på rätt plats, där mängden cyklister är hög och bilister låg.

Månsson (TK) menar att få vägar i Göteborg har optimala flöden av cyklister och bilister och hon sade att Trafikkontoret kommit fram till att cykelfartsgator inte påverkar fördelningen. På nästan alla gator hade Trafikkontoret hellre byggt separerade cykelvägar om det hade varit möjligt, det hade krävt en borttagning av parkeringar som inte godkännts. Redbergsvägen och Karl Johansgatan borde inte anlagts enligt henne då gatorna är för branta (något som fler respondenter nämnt). Karl Johansgatan menade hon även är feldesignad då det är möjligt för bilar att köra om på vissa platser. Östra Hamngatan är undantaget, en fungerande cykelfartsgata i Månssons värld.

Pettersson (AFRY) sade att han gillar det nederländska konceptet där bilen är en gäst på cykelns gata. Han lyfte ett problem med Göteborgs cykelfartsgator, att de inte är anpassade för alla cyklister. Hans exempel är att barn antagligen inte känner sig trygga att använda dem. Hans kollega Pellny menade att det finns ett grundläggande problem i att cykelfartsgator inte finns enligt lagens mening. Det leder till problem där lagen och utformningen säger olika saker (ett resonemang hon utvecklade i blockcitatet på sida 33). Hennes uppfattning är att en tydlig lagstiftning, likt den som gjorts för cykelgator, skulle innebära en laglig rättighet som ger cyklister självförtroende att dominera vägen.

Imborn (TV) tror att det är viktigt att arbeta med den upplevda tryggheten när man designar cykelfartsgator. Hon nämnde att det kan finnas kulturella skillnader mellan Sverige gentemot länder som Nederländerna och Danmark. En inlörd vana som gör koncept som cykelfartsgatan mer framgångsrik. Hon menade däremot att det är bra att på sikt bygga för att skapa en liknande kultur i Göteborg. Hennes kollega Patriksson Hellsing instämde och menade att det är en viktig symbolisk handling att bygga på ett sätt som sätter cykeln i första rummet.



## 6 Diskussion & analys

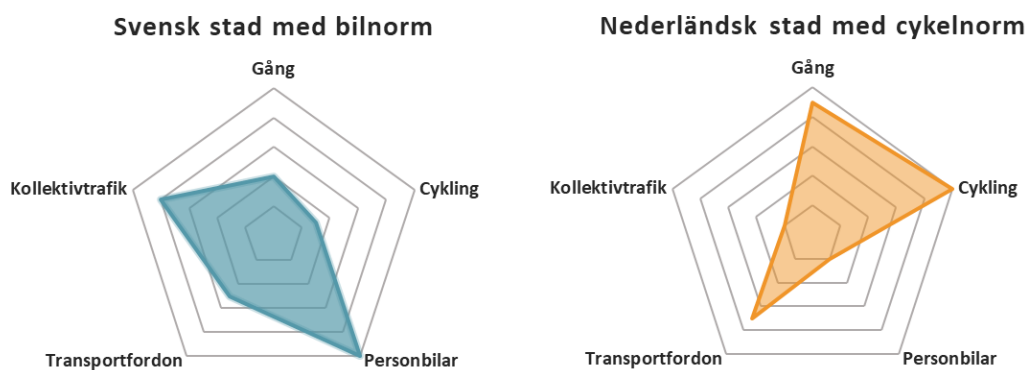
Kapitlet som följer diskuterar respondenternas svar utifrån de tre dimensionerna ur Steinhauers ramverk (2011): nationell bakgrund, planeringsstruktur och tillämpning av planering. Samtidigt som analysen är en reflektion av genomförda intervjuer synliggör den skillnader, nationerna och aktörerna emellan, i frågor kring planerings- och transportkultur. På detta sätt ämnar denna del av studien besvara frågeställningarna.

### 6.1 Nationell bakgrund

Planeringskulturen i Göteborg existerar med en specifik *nationell bakgrund* (Steinhauer, 2011). Den är såväl synlig i administrativa riktlinjer och markanvändning, som osynlig i sociala normer och värderingar. Citatet att det skulle vara “utopiskt” att flytta personbilar till körfältet med kollektivtrafiken vid Västra Hamngatan säger något som genomlyser de svenska respondenternas svar. De ger uttryck för en syn där utveckling av cykelmöjligheter är positivt men svårt att genomföra i en göteborgsk kontext. Falkemarks (2006) tankar om stigberoende bekräftas, men makt och ekonomi lyfts inte till den nivå i intervjuerna som dennes teorier gör. Istället pekar respondenterna mot stigberoende som ett resultat av markanvändning där den redan fördelade ytan försvårar implementering av infrastruktur som hade gynnat cykeln. Det pekar på en diskrepans mellan en planeringskultur hos de som utformar och en transportkultur de arbetar med.

Bilden som målas upp av Göteborgs cykelplanerare är en kultur där intressekonflikter är en del av vardagen, både hos planerare och användare. Resultatet i denna studie vittnar om aktörer som i sitt yrke vill arbeta för en upplyft position för cykeln i en förhandling om Göteborgs planeringskultur. Kontrasten syns mot den nederländska planeraren som speglar en cykelplanerare i synk med sitt samhälles normer. Det kan vara en bidragande faktor till hans tilltro till mottot “build it and they will come”; han upplever inte problem gällande användarnas förmåga att ta till sig nya idéer inom cykelinfrastruktur. Den synen reflekteras i att det i Nederländerna funnits en folklig förankring som försvarat cykelns utrymme historiskt (exempelvis i staden Amsterdam enligt Jordan, 2013 & Oldenzien & de la Bruhéze, 2016b). De svenska respondenterna visar en större medvetenhet om “latenta” faktorer, likt vad Ashmore et al. (2017) lyft, som viktiga för framgång av cykelplanering. Cykelfartsgatorna påstås inte ha resulterat i det som var tänkt. Det grundas i en transportkultur där mängden cyklister är för låg för att skapa funktionella flöden samt en planeringskultur där för stor vikt läggs vid planerarens individuella kompetens.

Respondenternas svar gällande intressekonflikter och emfasen vid kollektivtrafikens kulturella position inom planeringen belyser påståendet att Göteborg har en bilkultur (Falkemark, 2006; Koglin, 2013; Emmanuel, 2016b) förenklar debatten. Den binära relationen cykel-bil berättar inte hela historien om en planerings- och transportkultur. Snarare sker komplicerade prioriteringsförhandlingar för intressen där cykeln positioneras. I Göteborg sker kompromisser. Ett alternativ för att prioritera cykeln är att ta bort parkeringarna för att göra det svårare för bilanvändning i staden, något som historiskt gjorts i den nederländska staden Utrecht (Buiten, 2016). Man skulle kunna dra det så långt som att säga att Göteborgs planering inte formats av en bilkultur utan en *kompromisskultur*, där utformningen av staden har präglats av lösningar som försöker tillfredsställa alla samtidigt. Risken med ett sådant uttalande är en urvattnad definition som inte preciserar kulturens beståndsdelar eller berättar hur en plats skiljer sig från en annan. För att visualisera hur kompromissen fördelar intressen har vi skapat spindeldiagram (Figur 7) för två fiktiva stereotyper:



Figur 7. Spindeldiagram som representerar ett exempel av prioritet inom olika transportkulturer. Desto närmre kanten mönstret sträcker sig ju mer prioriteras fordonet som står i kanten. Kategorierna i spindeldiagrammen är från Curtis (2021) pyramider (Figur 1).

Figure 7. Spider diagram representing an example of priority in transport cultures. The closer the pattern is to the edge the more prioritized the vehicle named at the edge is. The categories are from the pyramids by Curtis (2021) (Figure 1).

Spindeldiagrammen (som är användbara i utredningar enligt handboken Trafik för en attraktiv stad, Nyström & Tonell, 2012, s. 160) hade kunnat användas vid en kunskapsöverföring där helt enkelt två städer med liknande form kan beskrivas ha liknande planerings- och transportkultur.

## 6.2 Planeringsstruktur

Resultatet ger en bild av en *planeringsstruktur* (Steinhauer, 2011) i Göteborg som i hög grad vill planera utifrån högre uppsatta stadgar och riktlinjer, vilket snarare liknar Andriesses

beskrivna erfarenhet av arbete i Tyskland, än Nederländernas fria arbetssätt. Experiment som arbetsform ratas näst intill enhälligt av respondenterna, även om vissa kan acceptera det i en tydligt reglerad form. Ändå påstås det att lagstiftningen i Nederländerna gör nationen till den bästa för en kunskapsöverföring till Göteborg.

Vikt läggs vid att lagar bör gå hand i hand med utförandet för att skapa en tydlig infrastruktur, en form av synlig planeringsstruktur i enlighet Steinhauers teori (2011). Framtagandet av cykelfartsgatan utan lagstadgade former har resulterat i brister, såsom att designen leder cyklister till mitten av vägen vilket lagen i strikt mening avråder ifrån. Det finns även svårigheter att implementera en hastighetsbegränsning. En lösning hade kunnat vara att lagstadga en hastighetsbegränsad zon med 30 km/h i centrum. En sådan lösning är efterforskad de senaste åren inom urbana områden (WHO, 2021) och hade förenklat etablering av cykelfartsgator i centrala Göteborg.

Det finns skillnader mellan aktörerna och hur de inverkar i planeringsprocessens olika delar och skalor. Planerarna på AFRY och Trafikkontoret yttrar att det följer lokala riktlinjer och mål som är framtagna från, och utifrån, stadens ambitioner. Uppfattningen av Trafikverket och Göteborgsregionen är att deras arbete är storskaligt, gällande geografi och tid. Planeringen styrs och sker på högre instans, vilket kan försvåra påverkan på detaljnivå. De arbetar med långsiktiga mål vilket kan ha påverkat hur de resonerar kring specifika fall som togs upp under intervjutillfället.

Under intervjuerna syntes en likhet mellan två respondenter, gällande vilka idéer som diskuterades: Andriess och Pettersson (AFRY). Fyra specifika ämnen båda valde att diskutera var: vikten vid att begränsa hastigheten till 30 km/h i innerstaden, den interna heterogeniteten hos cyklister som grupp, anpassning för ovana cyklister (båda använde barn som exempel) samt att båda var intresserade av idén att sätta bilen och kollektivtrafiken i samma fält, något övriga respondenter uttryckte tydlig skepsis mot. Utöver delade åsikter har de även samma yrkesroll: konsulter. Det är ett litet urval, men deras liknande sätt att tänka skulle kunna peka på en mindre kulturell skillnad än vad övriga planerare visar mot nederländska ideal. Det skulle kunna reflektera hur konsultfirmor i sig har ett internationellt sätt att arbeta med lösare förbindningar till nationella traditioner än övriga sektorer. Det bör nämnas att Pettersson jobbar med omvärldsbevakning.

### **6.3 Tillämpning av planering**

Den insamlade empirin synliggjorde respondenternas självuppfattning gällande *tillämpningen av planering* (Steinhauer, 2011), deras position och kapacitet. En majoritet av de svenska

respondenterna, med undantaget Trafikverket, ser det som sin uppgift att påverka människors transportval. Återkommande är referenser till uttalade mål om en mer hållbar stad vilket får en att ställa frågorna: Har klimatkrisen potential att påverka Göteborgs inställning till cykeln på samma sätt som oljekrisen gjorde i Nederländerna? Kan miljöförändringar leda till en förändrad syn på transportval som skapar en ny kulturell syn på cyklingen? Koglin (2013) hävdade att bilnormen i Sverige grundas i en förmåga att uppnå modernismens ideal som den såg ut då, något som återupprepas i ett uttalande om en ålderdomlig syn på välfärd. Klimatförändringarna är vår tids stora samhällsutmaning som ställer krav på såväl planerings- som individnivå. En utveckling att följa kommande år gäller huruvida cykeln får en förhöjd status till följd av detta, något som skulle påverka planerarens kapacitet att tillämpa sina idéer.

En märkbar skillnad mellan de svenska och den nederländska planeraren gäller tillämpningen av mjuka värden. Den nederländska planeringen lyfter vikten av attraktivitet i utformningen. Arbetet med attraktivitet går att koppla till den tredje aspekten av mobilitet (Cresswell, 2006, se 2.1 Geografisk ansats) som tar hänsyn till människors känslor och tankar under rörelsen. Denna syn tillgodoser fler typer av cyklister än svenskt trafikingenjörskap, designad för att maximera flöden<sup>6</sup> och bäst anpassad för "men in lycra", och kan tilltala fler människor och få dem att motiveras att välja cykeln som transportval. I denna studie gjordes beslutet att inte fråga de svenska planerarna rakt ut om attraktivitet eller grönska för att inte leda dem. Istället ställdes en öppen fråga kring hur de arbetar med mjuka värden för att se vart deras associationer ledde dem, vilket ofta var arbeten med cykelkampanjer. Svaren tyder på en kulturell skillnad som potentiellt kan inkorporeras i framtida planering.

Andriesses förslag om omvandlingen av Västra Hamngatan visar på självförtroende att ta yta till cykeln som inte verkar praktiskt möjligt i Sverige. Göteborgs förhållande till prioriteringar inom trafikplanering kan beskrivas som en paradox. Cykeln, kollektivtrafiken och bilen prioriteras samtidigt. Paradoxen lyder att det investeras för att förbättra för cykeln samtidigt som det investeras i projekt som försvårar för cykeln. Då sker ingen prioritet i egentlig mening. Nyström & Tonells (2012, s. 162) hävdande att bilar idag måste anpassas efter samhällen bekräftas inte av respondenterna. Snarare ser de fortfarande den historiska tillämpningen av bilplanering som hämmande för utbyggnaden av cykellösningar.

Ett problem i dagsläget verkar vara den stora skillnaden på cykelflöde i Göteborg, jämfört med Nederländerna. Där finns det mängder av gator som lever upp till kraven för cykelgator, höga flöden av cyklister och låga av bilister, medan Göteborgs planerare menar att

---

<sup>6</sup> Wallén, 2015 beskriver det som: "En trafikingenjör som betraktar gatans funktion likt en vattenledning, där flödet av fordon ska maximeras, kommer se en attraktiv plats som ett hinder som behöver avlägsnas." (s. 21).

få platser med optimala förutsättningar existerar i staden. Endast Östra Hamngatan har högre mängd cyklister än bilister enligt mätningar (Bilaga 2). Det belyser även en skillnad i funktion. I Göteborg har cykelfartsgatan inte endast relevans för att tillgodose behovet i dagsläget. Den ämnar även att jobba långsiktigt för att visa hur en framtida transportkultur skulle kunna fungera. Ashmore et al. (2017) lyfte vikten av förståelse för hur symbolism påverkar transportval i nationella kulturer. Cykelfartsgatorna är symboliska handlingar som säger något om den kulturella synen på mobilitet i Göteborg. Ett försök att vända upp-och-ner på en införstådd känsla av hierarkier bland stadens fordon.

#### **6.4 Kommande forskning**

En svårighet vid inläsningen för denna studie var bristen på texter som systematiskt och ambitiöst diskuterade cykelns roll och positionering i en göteborgsk kontext. I synnerhet i jämförelse med den rika flora av texter som diskuterar cykeln i en nederländsk kontext men även i jämförelse med städer som Stockholm och Malmö. Därför efterfrågas fler studier om cykelns roll i Göteborgs planering. En intressant tes att efterforska är att den historiskt erkända bilkulturen bytts ut mot en kollektivtrafiknorm inom planeringen.

Metoden att använda en jämförelse mellan två nationer som ingått i en kunskapsöverföring, för att belysa den ena planerings- och transportkulturen, har varit användbar i denna studie och lär kunna användas som design i fler studier. Om liknande utbyten sker mellan andra nationer och med andra typer av infrastrukturlösningar kan synen på framgångsrika- och mindre framgångsrika cykelnationer vara en användbar ingång för att synliggöra olika kulturer.

Jämförelsen Nederländerna och Göteborg kan vidare utforskas. Designen från denna studie skulle kunna användas i studie kring begreppet *attraktivitet* och cykelplanering, vilket denna studie inte räcker till för att utveckla resonemanget. Likheterna mellan det nederländska konsultbolaget och det göteborgska föder en ny tes: i gränsöverskridande planeringsarbete suddas kulturella skillnader ut. Möjligen har det växt fram en företagskultur som på ett nytt sätt ser på kunskapsöverföring.

En stor del av studiens resultat kan användas i en maktanalys. Dekonstruktion som metod har redan nämnts, även en diskursanalys hade varit möjlig att applicera på empirin. I vidare forskning kan dessa teorier användas för att belysa materialet. Förhoppningsvis kan resultatet i denna studie inspirera sådan forskning.

## 7 Slutsatser & avslutande reflektioner

Efter syfte och frågeställningar är avbetade kvarstår några tankar som studien bidragit med. Kapitlet kommer gå in på vad denna studie bidragit med för att fylla kunskapsluckan angående Göteborgs planeringskultur inom området cykelinfrastruktur.

Metoden att definiera en svensk planeringskultur genom en jämförelse, eller kontrastering, med det framgångsrika cykelnation-exemplet Nederländerna var användbar. De teman som blev synliga genom intervjun med den nederländska planeraren hade inte blivit inkorporerade i denna text om det inte var för den intervjun. Det visar på en relevans i ansatsen.

Två drag syns när det gäller Göteborgs planeringskultur: Den formas av kompromisser snarare än tydliga prioriteringar och den uppvisar en generell vilja att arbeta efter tydliga lagar och riktlinjer. Ett återkommande diskussionsämne är intressekonflikter som lett till dessa kompromisser och uttalade lagar, enligt en top-down struktur, dyker upp som lösning på sådana konflikter. Kompromissen gentemot kollektivtrafik, exempelvis så som den sker på Göteborgs cykelfartsgator, är något som inte tar stor plats i litteraturen men verkar i hög grad vara något som planerare är medvetna om.

Det finns en viss variation i attityd bland aktörerna som pekar mot att det möjligen borde talas om flera planeringskulturer i Göteborg. Ett tydligt exempel är Trafikverkets långsiktiga arbete, inom vilket cykelfartsgatan får en relevans som ett försök att förändra transportkulturen. Likheter mellan konsulter baserade i olika nationer, och därmed olika kulturer, noterades.

## Källförteckning

- Ashmore, D., Christie, N., & Tyler, N. A. (2017). Symbolic transport choice across national cultures: theoretical considerations for research design. *Transportation Planning and Technology* 40(8), 1–26. <https://doi.org/hr4w>
- Boverket. (2018). *Studiebesök i Nederländerna, Tyskland, Storbritannien och Danmark* (bilaga 1 till 2018:15). Hämtad den 2022-02-26 från <https://tinyurl.se/55V>
- Boverket. (2020-08-19). *PASTA-projektet med hälsokonsekvensverktyget HEAT*. Hämtad den 2022-04-08 från <https://tinyurl.se/577>
- Bruno, M. (2020). The challenge of the bicycle street: Applying collaborative governance processes while protecting user centered innovations. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 7(100209)7, [100209]. <https://doi.org/hs24>
- Buiter, H. (2016). Utrecht - Bicycle Rules Again. I Oldenziel, R., Emanuel, M., Albert de la Bruhèze, A. & Veraart, F. (red.), *Cycling cities: the European experience: hundred years of policy and practice*. (första upplagan, s. 29-39) Eindhoven: Foundation for the History of Technology.
- Cochoy, F., Hagberg, J., Normark, D., Ducourant, H., Holmberg, U., & Calvignac, C. (2019). Bicycles, cyclists and loads: a comparative analysis of cycling practices in Gothenburg and Toulouse. *Applied Mobilities*, 4, 1-25. <https://doi.org/gbn47b>
- Cresswell, T. (2006). *On the move: mobility in the modern western world*. New York: Routledge.
- Cronqvist, L. (2018). *Cykelgator – en studie av cykelgatans förutsättningar i den svenska trafikmiljön*. ÅF Infrastructure AB: Stockholm. Hämtad från <https://tinyurl.se/57O>
- Curtis, C. (2021). *Planning, transport and accessibility* (Concise guides to planning). London: Lund Humphries.
- Delbrinse, R. (2013) *The traffic safety of bicycle streets in the Netherlands*. [Masteruppsats, Delfts tekniska universitet]. Hämtad från <https://tinyurl.se/58J>
- Denvall, H & Johansson, S. (2013). *Bicycle Priority Street - The Missing Link in the Safe and Sustainable Infrastructure* [Masteruppsats, Chalmers tekniska högskola]. Hämtad från <https://tinyurl.se/58K>
- Ekblad, H., Svensson, Å. & Koglin, T. (2016). *Bicycle planning – A literature review* (300). Bulletin 300, Transport and Roads, Department of Technology and Society, Lund University, Lund. <https://doi.org/hs25>
- Emmanuel, M. (2016a). Malmö - A Center of Cycling Innovation. I Oldenziel, R., Emanuel, M., Albert de la Bruhèze, A. & Veraart, F. (red.), *Cycling cities: the European experience: hundred years of policy and practice*. (första upplagan, s. 137-147) Eindhoven: Foundation for the History of Technology.
- Emmanuel, M. (2016b). Stockholm - Where Public Transit Eclipses Cycling. I Oldenziel, R., Emanuel, M., Albert de la Bruhèze, A. & Veraart, F. (red.), *Cycling cities: the European experience: hundred years of policy and practice*. (första upplagan, s. 149-159) Eindhoven: Foundation for the History of Technology.
- Esaiasson, P., Gilljam, M., Towns, A. E., & Wängnerud, L. (2017). *Metodpraktikan: konsten att studera ett samhälle, individ och marknad*. Stockholm: Wolters Kluwer.
- Falkemark, G. (2006). *Politik, mobilitet och miljö: om den historiska framväxten av ett ohållbart transportsystem*. Möklinta: Gidlund.
- Flyvbjerg, B. (2006). "Five Misunderstandings about Case-Study Research". *Qualitative Inquiry*, 12 (2), 219–245. <https://doi.org/fsd688>
- Förordning om ändring i trafikförordningen (SFS 2020:842). Sveriges riksdag. Hämtad från <https://tinyurl.se/58M>
- Gustafsson, L-E. (7 oktober 2020). Göteborg får uselt betyg som cykelstad. *Göteborgs-Posten*. Hämtad den 2021-10-29 från <https://tinyurl.se/56L>
- Göteborgsregionen. (2020). *Cykelplan för Göteborgsregionen*. Hämtad den 2022-04-28 från <https://tinyurl.se/57e>

- Göteborgsregionen. (2022). *Framtidens snabbcykelstråk*. Hämtad den 2022-05-09 från <https://tinyurl.se/57g>
- Göteborgs Stad. (u.å.a). *Organisation och ledning på trafikkontoret*. Göteborgs Stad officiella webbplats. Hämtad den 2022-04-31 från <https://tinyurl.se/57b>
- Göteborgs Stad. (u.å.b). *Cykeltrafik på olika cykelbanor*. Göteborgs Stads officiella webbplats. Hämtad den 2022-03-30 från <https://tinyurl.se/57c>
- Göteborgs Stad. (u.å.c). *Trafikmängder på olika gator*. Göteborgs Stad officiella webbplats. Hämtad den 2022-03-30 från <https://tinyurl.se/57c>
- Haustein, S., Kroesen, M. & Mulalic, I. (2020). "Cycling culture and socialisation: modelling the effect of immigrant origin on cycling in Denmark and the Netherlands". *Transportation* (2020) 47, 1689–1709. <https://doi.org/hs37>
- Holtmaat, K. (2021-06-16). *25 jaar fietsstraten: het tumult van de Burgemeester Reigerstraat in Utrecht*. Journalistiek Zwolle. Hämtad den 2022-04-13 från <https://tinyurl.se/57w>
- IPCC. (2018). Summary for Policymakers. In: *Global Warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty*. [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, H.-O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P.R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J.B.R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M.I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor, and T. Waterfield (eds.)]. In Press. Hämtad från <https://tinyurl.se/57M>
- Jordan, P. (2013). *In the city of bikes: the story of the Amsterdam cyclist*. (1st ed.) New York: HarperPerennial.
- Ingelvide, A. (2021). *Jag vill inte vara ett levande farthinder! \* En fallstudie om cykelfartsgatan som trafiklösning i Göteborg ur ett cyklistperspektiv*. [Kandidatuppsats, Göteborgs universitet]. GUPEA. Hämtad från <https://tinyurl.se/574>
- Knieling, J., & Othengrafen, F. (2009). *Planning cultures in Europe: Decoding cultural phenomena in urban and regional planning* (Urban and regional planning and development). Farnham: Ashgate.
- Koglin, T. (2013). *Vélobility - A critical analysis of planning and space*. [Doktorsavhandling, Lunds universitet].
- Kuipers, G. (2012). The rise and decline of national habitus: Dutch cycling culture and the shaping of national similarity. *European Journal of Social Theory* 16(1), 17–35. <https://doi.org/hr4v>
- Lindskog, C., Sarvik, J., Malmström, E., & Johansson, C. (2021). *Trafiksäkrade cykelgator. En för- och efterstudie på Hohögsgatan i Malmö*. AFRY. Hämtad den 2021-11-23 från <https://tinyurl.se/55W>
- Luco. (2022). *Global Bicycle Cities Index 2022*. Hämtad den 2022-04-14 från <https://tinyurl.se/57i>
- Nyström, J. & Tonell, L. (2012). *Planeringens grunder: en översikt*. (3:3 uppl.). Lund: Studentlitteratur.
- Oldenziel, R. (2016). The Future of Cycling: A Research Agenda. I Oldenziel, R., Emanuel, M., Albert de la Bruhèze, A. & Veraart, F. (red.), *Cycling cities: the European experience: hundred years of policy and practice*. (första upplagan, s. 193-197) Eindhoven: Foundation for the History of Technolog
- Oldenziel, R. & de la Bruhèze, A., A. (2016a). Europe - A Century of Urban Cycling. I Oldenziel, R., Emanuel, M., Albert de la Bruhèze, A. & Veraart, F. (red.), *Cycling cities: the European experience: hundred years of policy and practice*. (första upplagan, s. 7-13) Eindhoven: Foundation for the History of Technology.
- Oldenziel, R. & de la Bruhèze, A., A. (2016b). Amsterdam - World Bicycle Capital, By Chance. I Oldenziel, R., Emanuel, M., Albert de la Bruhèze, A. & Veraart, F. (red.), *Cycling cities: the European experience: hundred years of policy and practice*. (första upplagan, s. 17-27) Eindhoven: Foundation for the History of Technology.



- Pucher, J., & Buehler, R. (2007). At the Frontiers of Cycling: Policy Innovations in the Netherlands, Denmark, and Germany. *World Transport Policy and Practice*, 13(3), 8-57. <https://tinyurl.se/55Y>
- Rogers, A., Castree, N., & Kitchin, R. (2013). Deconstruction, Globalization, Space, Knowledge Transfer, Poststructuralism. I *A Dictionary of Human Geography*. Oxford University Press. Hämtad den 2022-05-10 från <https://doi.org/hr4t>
- Steinhauer, C. (2011). International Knowledge Transfer - Analysis of Planning Cultures. University of Kaiserslautern: Kaiserslautern.
- Sweco. (23 mars 2022). *Sweco och Stockholms stad planerar för cykelgator*. Hämtad den 2022-04-08 från <https://tinyurl.se/57k>
- Tai, S-Y., T., T., Veraart, F. & Davids M. (2015) How the Netherlands became a bicycle nation: Users, firms and intermediaries, 1860–1940, *Business History*, 57(:2), 257-289, <https://doi.org/gf9z2d>
- Tonell, L., (2019). Samhällsplaneringens nyckelverktyg och arbetsformer. I G. Forsberg (Red.), *Samhällsplaneringens teori och praktik* (1 uppl., s. 45–57). Stockholm: Liber.
- Trafiken.nu. (2017–01–19a). *Östra Hamngatan blir cykelfartsgata*. Hämtad den 2022-03-25 från <https://tinyurl.se/57m>
- Trafiken.nu. (2017-01-19b). *Mariagatan blir cykelfartsgata*. Hämtad den 2022-03-25 från <https://tinyurl.se/57n>
- Trafiken.nu. (2019-09-12). *Nu ska Karl Johansgatan bli cykelfartsgata*. Hämtad den 2022-03-25 från <https://tinyurl.se/57o>
- Trafikkontoret. (2015). *Cykelprogram för en nära storstad 2015–2021*. Rapport 2:2015. Göteborg: Trafikkontoret. Hämtad den 2022-02-04 från <https://tinyurl.se/55X>
- Trafikkontoret. (2016). *Trafik- och resandeutveckling 2016* (dnr 3617/16). Göteborgs Stad. Hämtad den 2022-03-25 från <https://tinyurl.se/57r>
- Trafikkontoret. (2022). *Teknisk Handbok* (2022:1). Göteborgs Stad Trafikkontoret. Hämtad den 2022-04-26 från <https://tinyurl.se/57t>
- Trafikverket. (u.å.). *Om oss*. Trafikverket. Hämtad den 2022-04-13 från <https://tinyurl.se/57p>
- Urbanista Stad. (2022). *Hemsida*. Hämtad den 2022-04-12 från <https://tinyurl.se/57s>
- Vårt Göteborg. (2013-09-26). *Cykelfart på Västra Hamngatan. Vårt Göteborg*. Hämtad den 2022-03-05 från <https://tinyurl.se/56K>
- Wallén, E. (2015). *Betydelsen av upplevd trafiksäkerhet i förhållande till objektiv trafiksäkerhet vid planering och användning av cykelinfrastruktur*. [Kandidatuppsats, Lunds universitet]. Hämtad från <https://tinyurl.se/58L>
- Wendelius, J. (2021). *Cykelgator – främjas cykling, eller är vi ute och cyklar? – en kvalitativ studie om cykelgators förutsättningar i en svensk kontext*. [Masteruppsats, Sveriges lantbruksuniversitet]. Hämtad från <https://tinyurl.se/58N>
- WHO. (2021-05-17). *Streets for Life campaign calls for 30 km/h urban streets to ensure safe*, hämtad 2022-05-11 från <https://tinyurl.se/57N>
- Wikimedia commons. (2010). *File:5140 - Amsterdam Sarphatistraat 600 - Gert-Jan Bark - info@constantum.com - 1.JPG* [Fotografi]. Hämtad den 2022-05-10 från <https://tinyurl.se/57v>. CC BY-SA 3.0 NL [licens].

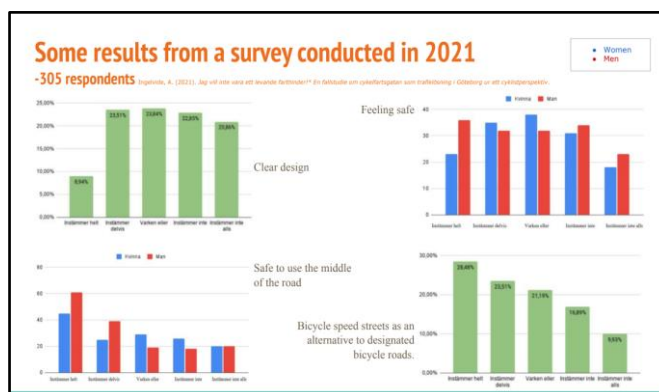
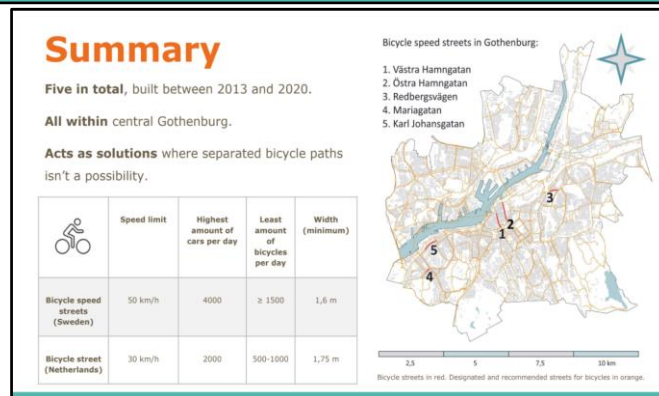
# Bilagor

## Bilaga 1 – Intervjuguide 1


Intervjuguide använd vid intervjun med den nederländska planeraren.  
 Interview guide used on the interview with the Dutch planner.

### Questions for each street

- Would you consider this a good spot for a bicycle street? Concerning place in the network and amounts of cars and bicycles who use the street today.
  - Is it sufficiently designed? Would you like to build it differently?
- Does it look like something the average dutch biker wants to use for transportation? If yes/no why?
- Does the street remind you a similar design situated somewhere else?
  - If yes has this/these been successful?
- What problems are you used to seeing when trying to implement new ideas in cycle planning?
  - Either from planners, builders or users?



### 1. Västra Hamngatan (the one to the left)



Built in 2013, the very first one.


Average number of cars/day:  
2700 (Trafikkontoret, 2018)

Average number of cyclist/day:  
2200 (Trafikkontoret, 2018 - Sprängkullsgatan)

Length:  
about 550 meters



### 2. Östra Hamngatan (the one to the right)



Built in 2015.


Average number of cars/day:  
1600 (Trafikkontoret, 2018)

Average number of cyclist/day:  
2200 (Trafikkontoret, 2018 - Slussbron)

Length:  
about 650 meters



### 3. Redbergsvägen



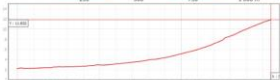
Built in 2015.

Average number of cars/day:  
8300 (Trafikkontoret, 2016)


Average number of cyclist/day:  
2300 (Trafikkontoret, 2017 - Redbergsvägen)

Length:  
about 300 meters

The street has an incline of about 18 meters




### 4. Mariagatan



Built in 2016.


Average number of cars/day:  
4900 (Trafikkontoret, 2017)

Average number of cyclist/day:  
1600 (Trafikkontoret, 2018 - Långedragsvägen)

Length:  
about 200 meters



### 5. Karl Johansgatan




Built in 2020.

Average number of cars/day: 4700 (Trafikkontoret, 2017)

Average number of cyclist/day: 1600 (Trafikkontoret, 2018 - Långedragsvägen)

Length:  
about 550 meters

The street has an incline of about 5 meters




## Bilaga 2 - Data över cykelfartsgator i Göteborg

Detaljerad sammanställda data över befintliga cykelfartsgator i Göteborg.  
Detailed compiled data on existing bicycle speed streets in Gothenburg.

Cykelfarts- gator	Ca längd (enkel väg) (m)*	Bil ÅMVD/dygn**	Sträcka (bil)	Cykel ÅMVD/dygn ***	Mätstation (cykel)****
<i>Västra Hamngatan</i>	550	2700 (2018)	Södra Hamngatan - Kyrkogatan	2200 (2018)	Sprängkullsgatan
<i>Östra Hamngatan</i>	650	1600 (2018)	Kyrkogatan - Kungsportsplatsen	2200 (2018)	Slussbron
<i>Redbergsvägen</i>	300	8300 (2016)	Kobbarnas gata - Norra Gubberogatan	2300 (2017)	Redbergsvägen
<i>Mariagatan</i>	200	4900 (2017)	Mariaplan - Älvsborgsgatan	1600 (2018)	Långedragsvägen
<i>Karl Johansgatan</i>	550	4700 (2017)	Såggatan - Kustgatan	1600 (2018)	Långedragsvägen

\*Uppmätt i GIS

\*\*Årsmedelvardagsdygntrafik för motorfordon, alla helgfria måndagar till fredagar från respektive år.

\*\*\* Årsmedelvardagsdygntrafik för cykel, alla helgfria måndagar till fredagar från 2013–2018.

\*\*\*\*Närmaste eller ansedd mest relevanta mätstation i förhållande till cykelfartsgatan ifråga.

(Göteborgs Stad, u.å.b; Göteborgs Stad, u.å.c)

### ***Bilaga 3 - Använd geodata***

Sammanställning av data använd i GIS.  
Collection of data used in GIS.

<b>Data</b>	<b>Källa</b>	<b>Typ</b>	<b>Hämtad</b>
<i>Mellanområden</i>	Göteborgs Stad – Statistik och analys	Shape file	2022-03-28
<i>Höjddata, Grid 2+ (tif) Elevation data</i>	Lantmäterier	Shape file	2022-03-28
<i>C-rekommenderad bilväg för cykeltrafik (område: Göteborg)</i>	NVDB – Lastkajen Trafikverket	Shape file	2021-11-29
<i>Cykelvägskategorier (område: Göteborg)</i>	NVDB – Lastkajen Trafikverket	Shape file	2021-11-29
<i>Building</i>	Open street map	Shape file	2022-03-29
<i>Water</i>	Open street map	Shape file	2022-03-28

## Bilaga 4 - Intervjuguide 2

Intervjuguide för intervjuer med planerare i Göteborg. Färgschema efter Steinhauers ramverk (2011, Figur 2).  
Interview guide used for interviews with planners in Gothenburg. Color scheme from Steinhauers framework (2011, Figure, 2).

### Nationell bakgrund

### Planeringsstruktur

### Tillämpning av planering

1. Beskriv din/eran yrkesroll och erfarenhet
2. Vilken roll anser du/ni att *företaget* har i cykelinfrastrukturplaneringen i Göteborg?
3. Hur ser du/ni på din/eran möjlighet att realisera idéer inom cykelplanering? Vilka andra led inom planering och byggnation är du/ni beroende av i ditt utövande?
4. Arbetar du/ni med tydliga mål, lagar och riktlinjer inom cykelinfrastrukturplaneringen i Göteborg? Finns utrymme för experiment? För- och nackdelar?
5. Anser du/ni att det finns en viss transportkultur i Göteborg? (Med prioritering av exempelvis bil, cykel, kollektivtrafik) Hämmar eller främjar denna eventuella transportkultur planeringsstrategier i dagens läge?
6. Ser du/ni potential att låna infrastrukturlösningar från andra länder? Varför/varför inte?
7. Vilken funktion ser du/ni att cykelfartsgatan kan ha i Göteborgs infrastruktur? Möjligheter och begränsningar?
8. Anser du/ni att du/ni som planerare *bör* påverka människors transportval i ditt/ert arbete? Varför/varför inte?
9. Uppfattar du/ni ett förändrat intresse, bland planerare och användare, för cykelinfrastruktur än för x antal år sedan? I förhållande till andra transportval?
10. Anser du/ni att du/ni som planerare *kan* påverka människors transportval i ditt/ert arbete? Varför/varför inte?
11. Anser du/ni att planeringen av cykelinfrastruktur i Göteborg resulterar i det som är tänkt, från planering till etablering? Förekommer det intressekonflikter?
12. Rico Andriess upplever i sitt arbete i Nederländerna en frihet att ta yta från bilar och ge dom till cyklister. Exempelvis lyfter han en idé att placera bilarna i samma fält som kollektivtrafiken och skapa en separat cykelväg, exempelvis på Västra Hamngatan. Vad är din/eran reaktion på ett sådant sätt att arbeta?
13. Rico Andriess nämnde ett koncept som kallas "claim the road" som innebär att cyklister tar den dominerande rollen på en cykelgata. Hur ser du/ni på möjligheten för svenska cyklister att utöva en dominerande roll på de befintliga cykelfartsgatorna i Göteborg?
14. Arbetar du/ni med mjuka värden när du/ni planerar för cykel? Vad räknar du/ni som ett mjukt värde?
15. Om du/ni fick designa den optimala cykelfartsgatan för Göteborgs cyklister, vilka aspekter anser du/ni viktiga för att få den välfungerande? Ge gärna konkreta förslag på hur man kan bygga den!

## ***Bilaga 5 - Mailkorrespondens med William Schotte (GR)***

Personlig kommunikation, 9 maj 2022.  
Personal communication, May 9, 2022.

Hej, va kul!

Jag vill göra 3 ändringar.

På sidan 2 så är det ett citat med cost-benefit-analys. Ni får gärna ta bort den meningen, jag känner inte att jag bottnar i det resonemanget.

Och citatet på sidan 3 kan skrivas om till:

*Man kan säga att det saknas lite, någonting tydligt och fast att stå på. Vi har ju tagit fram riktlinjer för hur stomcykelstråken ska utformas. Men det står inte på någon stabil juridisk grund, i slutändan är det såklart väghållarna som bestämmer.*

Och på sidan 4 vore det fint med ett litet tillägg:

Med andra ord menade han att planerare reflekterar sin samtids ideologi och påverkar hur invånarna ser på sina samhällen. Vid ett senare tillfälle i intervjun lyfte han däremot att hans arbete inte är ska utgå ifrån egenintresse utan att han ska tänka "rationellt" till vad som är bäst för staden **och regionen**.

Tack!

/William