

den hållbara stadens transporter

KARIN SVENSSON SMITH

Klimatdebatten har länge dominerats av en diskussion om drivmedel för bilar. När det övergripande målet att minska den svenska transportsektorns klimatpåverkan 2009 byttes mot målet om en fordonsflotta oberoende av fossila bränslen, tappade arbetet med miljöanpassning av transporterna i fart. Även om utsläppen skulle kunna elimineras kvarstår problemen med köer i högtrafiktid, olyckor och markanspråk för parkering med mera. Var femte svensk är utsatt för mer buller än vad som är hälsosamt. Vägtrafiken är den huvudsakliga bullerkällan. Ska städerna bli ekologiskt och socialt hållbara krävs en drastisk minskning av biltrafiken. Människors tillgänglighet behöver tillgodoses med bättre kollektivtrafik och cykelmöjligheter i kombination med en samhällsplanering som motverkar påtvingade resor. Resor som ger nya upplevelser bör särskiljas från dem som sker på grund av att den lokala livsmedelsbutiken lagt ner eller för att samhällsservice har centraliserats.

Det finns en stor samsyn kring vad som kännetecknar städer som människor uppskattar. Städer som har en hög andel nöjda invånare har flera saker gemensamt. Uteserveringar, torghandel och småbutiker gör stadskärnan inbjudande. Parker, museer och andra ickekommersiella inrättningar gör staden trivsamt. Spännande lekplatser lockar fler än barnfamiljer. Vackra offentliga utrymmen skapar mötesplatser och motverkar segregation. Städer där många människor vågar röra sig utomhus både dag- och kvällstid är levande städer. Oavsett den attraktiva stadens storlek finns det ett klart samband mellan välmående och trafikplanering. Gemytliga Köpenhamn har det näst lägsta bilinnehavet bland Europas huvudstäder. Zürich är känt för sin stora kollektivtrafikandel av transporterna. Den turkiska staden Eskisehir var tidigare en tråkig stad med lite

rörelse trots bilgatorna. När en del av dessa gator inom ramen för ett försköningsprogram gjorts om till gågator med spårvagn har centrum blommat upp och fyllts av ett människomyller. I Vancouver, som under flera år fått toppplaceringar i välmående-index, anses ett tidigt principbeslut om att inte bygga kringfartsleder vara förklaringen till den fungerande integrationen. Curitiba i Brasilien var en av de första städerna som lät särskilda filer för snabbussar strukturera staden, vilket visat sig vara lyckat i många avseenden. Lund, med ett ständigt inflyttningstryck, har den högsta andelen cykeltrafik av Sveriges städer, och biltrafiken i själva staden minskar i både relativa och absoluta tal. Gemensamt för alla dessa städer är att biltrafikens anspråk på utrymme inte har tillåtit bestämma hur stadens yta som helhet används.

färre bilar – större rörlighet

Att nedprioritera bilen behöver inte minska den samlade rörligheten i en storstad – snarare tvärtom. Tokyo har nästan dubbelt så många invånare som Sao Paulo, en stad där förflyttning med helikopter börjat användas av rika personer. Det tar för lång tid att förflytta sig med bil. Till skillnad från Sao Paulo är det lätt att ta sig fram i Tokyo, där rörelsefrihet prioriteras framför frihet att färdas i bil. Snabbtåg, tunnelbana, buss, taxi och gång står för invånarnas huvudsakliga behov av förflyttning. I Paris hanteras problemen med trängsel genom att lägga nästan hela budgeten för infrastruktur på kollektivtrafik och cykel. Att hela tiden ge bilarna mer yta löser inte framkomlighetsproblemen. I biltäta Bangkok är den genomsnittliga hastigheten fyra kilometer i timmen. Först när städer – i likhet med London – inför trängselavgifter och bygger ut kollektivtrafiken kan trafiken få ett bättre flyt.

Bilen har visat sig ha för liten transportkapacitet jämfört med kollektivtrafik och cykel. Långa bilköer är ett tidsslöseri som hämmar produktivitet och livskvalitet. Alltför många människor sitter varje morgon på sena tåg eller i överfulla bussar och missar arbetstid. Efterfrågan på en kapacitetsstark och bekväm kollektivtrafik är i många städer större än vad dessa har råd att ordna med själva. Även om kommunpolitiken givetvis har ett huvudansvar så är det rimligt att staten medfinansierar de största investeringarna. Så har också skett i merparten av de europeiska städer som moderniserat sin kollektivtrafik. De städer som likt Zürich, Vancouver, Tokyo och Köpenhamn har valt att priori-

tera rörlighet framför utrymme för bilar har uppnått en markant bättre framkomlighet. Det begränsade utrymmet mellan husen i storstäder medger helt enkelt inte snabb förflyttning om de flesta kör bil.

rättvis och jämställd användning av gatuutrymmet

Rättvis användning av gatuutrymmet är ett annat perspektiv som kan läggas på trafikplanering av städer. I Stockholm har trafikräkningar visat att bilar disponerar 60 procent av gatan trots att gångtrafikanterna är fem gånger fler jämfört med dem som sitter i bilen. Den yta som är anvisad till kollektivtrafikresenärer och cyklister står inte heller i proportion till vare sig hur många de är nu eller hur många de kommer att vara när fossila drivmedel fasats ut från transportförsörjningen. Kvinnor har stora andelar av kollektiv- och gångtrafiken medan män står för större proportioner av flyg- och biltrafiken. Undersökningar har visat att cirka tvåhundra Möllvångstorg skulle kunna frigöras om män i Malmö genomsnittligt transporterade sig på samma sätt som kvinnor. De ytor som då blir tillgängliga ger möjlighet till både mer grönska och nytt bostadsbyggande utan att dessa två önskemål behöver komma i konflikt med varandra. Hårdgjord yta finns det mycket av i svenska tätorter – den ska bara fördelas rättvist. Den framkomlighetsstrategi som nyligen tagits fram för Stockholms stad fick Trafiktekniska föreningens pris 2012. Strategin kan ses som ett paradigmskifte och kommer förhoppningsvis att leda till ett nytänkande i diskussionen om stadstrafiken. Det borde vara självklart att fokusera på de trafikslag som tar minst plats. En privatbil står stilla i genomsnitt 95 procent av dygnet. Ur klimat- och luftkvalitetssynpunkt är det givetvis bra. Men parkeringar längsgator kan bli cykelstråk eller busskörfält i stället. Arbetsplatser och affärer bör prioritera cykelparkering framför p-platser för bil. I kombination med ett fullt marknadspris för bilens p-plats ger det markanta effekter på valet av färdmedel. Trafikplaneringen behöver ändra inriktning och utgå ifrån människoenheter i stället för fordonsenheter.

mindre mängd hårdgjord yta nödvändigt

Det finns en stark trend till förtätning av städer. För den täta staden är det enklare att organisera kollektivtrafik med en god turtäthet. För kollektivtrafikplaneraren är Los Angeles och andra städer med ”Urban Sprawl” en mardröm. Men om staden blir för tät, så att det inte finns plats för parker, grönskande

gårdar eller annan stadsnatur, kommer de stadsbor som har råd att komplettera stadsboendet med ett fritidshus. Fritidsresorna ökar mer än arbetspendlingen, och är ett växande klimatproblem som inte enkelt kan lösas med kollektivtrafik eller cykel. Dokumentation av närnaturens positiva betydelse för människors hälsa och allmänna välbefinnande är övertygande. Städer med ett socialt ansvar erbjuder vackra grönområden för rekreation till alla invånare oavsett inkomst.

De översvämningar vi sett i Mariannelund, New York, Bangladesh, New Orleans och andra ställen är sannolikt bara en försmak av vad som kommer att hända framöver. Hitills har växthusgaserna i atmosfären fortsatt öka. Mycket lite talar för att temperaturökningen kan begränsas till två grader. Det är därför mycket hög tid för kommunerna att börja planera för hur deras invånare ska skyddas mot följdverkningar av skyfall och ihållande regn. En väsentlig anledning till översvämningar är den stora andelen hårdgjord yta i städer, vilket gör att vattnet inte har någonstans att ta vägen. *Sverige har mycket att lära av det arbete med klimatanpassning som pågår i resten av världen.* Den goda nyheten är att många av de åtgärder som minskar sårbarheten inför de pågående klimatförändringarna samtidigt minskar utsläppen av klimatpåverkande gaser. För att förhindra översvämningar i städer måste andelen asfalt och betong minska. Det behövs öppna system för dagvatten i form av bäckar och dammar, liksom mikroparker, stadsodlingar och andra grönområden där vattnet kan tas om hand. Frågan är bara var dessa nya gröna och blåa områden ska få plats utan att hus behöver rivas. Enligt branschorganisationen Svenskt Vatten bör yteffektiva transportsystem stå högt på städernas dagordning för att frigöra ytor. Om stadstrafiken huvudsakligen består av gång, cykel och kollektivtrafik kan mark från bilparkeringar och bilfiler frigöras och omvandlas till grönska samt öppet vatten.

Den amerikanska staden Portland har anlagt diken mellan trottoarer och nya cykelvägar, så kallade ”bike boulevards”. Dikena har dräneringsmaterial och högt gräs eller annan växtlighet vars rötter absorberar vatten, samtidigt som de utgör en trafiksäkerhetsbarriär mellan fotgängare och cyklister. Dikena bildar ekokorridorer – gröna stråk mellan större grönområden. De nya snabbcykelvägarna, som på flera ställen anlagts där det tidigare var gatuparkering, är ett led





i stadens ambition att öka cykelandelen av transporterna samtidigt som antalet bilresor halveras. Trots att staden vuxit mycket har ingen ny "highway" för bilar anlagts sedan 1983. VA-avgifter har finansierat en ansenlig del av den innovativa kombinationen av regnvattenhantering och främjande av cykelpendling. Konsekvenserna av de skyfall som drabbade Zürich i juni 2007 ledde till en förändrad syn på hur dagvatten ska hanteras. Gamla kartor som visade var det tidigare fanns bäckar blev en av ingångarna till en omvandling från kulverte-rade system till öppna vattenvägar. Femtio olika bäckprojekt har satts igång. Arton kilometer bäckar har återskapats och tre kilometer bäckar har revitaliserats. Utrymme för de återskapade bäckarna finns eftersom staden under lång tid konsekvent prioriterat kollektivtrafik framför bil.

Kanadensiska Vancouver har i flera år rankats högt på listor över mest attraktiva ("livable") städer i världen. Staden har byggts kompakt, men ändå fått plats med gemensamma trädgårdar och andra grönytor som kan infiltrera vatten, eftersom transportsystemet är ytsnålt. I stället för nya motorvägar har staden satsat på moderna spårvagnssystem, övrig kollektivtrafik och cykelfält. När Köpenhamn under en sommar fick uppleva konsekvenserna av två hundraårsregn och ett tusenårsregn (det vill säga regn av en omfattning som bara förväntas ske så ofta), restes många krav på åtgärder som förhindrar att regn och kloakvatten tränger in i husen och/eller riskerar att kontaminera dricksvatten. En första plan för klimatsäkring är färdig och lätt att kombinera med att fortsatt vara världens cykelhuvudstad. För att få plats med mer vatten måste delar av biltrafiken ersättas med yteffektiva transporter. Förutom anläggning av supercykelstigar byggs en spårvagnslinje som tillsammans med tunnelbana och busstrafik kan öka kollektivtrafikens kapacitet. En privatbil står stilla under merparten av dygnet, och därför frigör varje bil som ersätts med andra sätt att transportera sig utrymme för öppet vatten eller grönområde som kan infiltrera regn. Radikala förändringar kan motiveras av de kostnader skyfallen medförde. *Totalt ersatte försäkringsbolagen 90 644 skador med sammanlagt cirka 6 miljarder danska kronor år 2011.*

renässans för spårvagnar

Attraktiv kollektivtrafik har en nyckelroll för att möta de utmaningar som städerna står inför. Hållbar stadsutveckling förutsätter att biltrafiken minskar,

men det räcker inte med restriktioner för bilar för att få acceptans för en sådan utveckling. Snabba och täta kollektivtransporter i kombination med säker cykling kan erbjuda komfortabla alternativ till bil. En framgångsrik stadsplanering skapas genom att behandla kollektivtrafik, cykel och gång som norm i konkurrensen om yta för förflyttning.

När tidskriften *The Economist* 2012 listade vilka städer i världen det är bäst att leva i hamnade Melbourne och Wien högst upp. När *Monocle* gjorde motsvarande toppade Zürich och Helsingfors. Det är ingen slump att samtliga dessa städer är spårvagnsstäder. Melbourne har ett av världens största spårvagnsnät och var den enda staden i Australien som behöll sitt spårvagnsnät när andra städer beredde väg för biltrafiken genom att riva upp spåren. I Zürich har tidigare placeringar i topp förklarats med att spårvagnslinjerna byggdes ut i stället för att tas bort när folk fick råd att köpa bil. Att över hundra städer i världen har sett nya spårvagnslinjer invigas sedan 1980 beror bland annat på att spårburen kollektivtrafik kan bli ett positivt och identitetsskapande inslag i stadsbilden.

Region Skåne, Malmö, Helsingborg och Lund planerar tillsammans för spårvagnar genom SPIS-projektet, som ligger i linje med såväl EU:s vitböcker om transportpolitik och urban mobilitet som resonemangen i Trafikverkets kapacitetsutredning. En spårvagn kan rymma dubbelt så många resenärer som en led buss och upplevs till skillnad från den senare förhöja gaturummets värde. Internationella studier belägger det större intresset för att etablera uteserveringar, affärer och bostäder längs spårvagnsstråk jämfört med om samma stråk trafikeras av bussar eller bilar. Därför vill samtliga partier i Lund att spårvagnar ska förbinda Lund C med den nya stadsdel som ska växa upp kring forskningsanläggningarna ESS och Max IV. I Malmö och Helsingborg är det ännu mer uppenbart att buss inte ensamt räcker för att tillgodose behoven av snabb kollektivtrafik. Klokt planerade spårvagnslinjer har större förmåga än annan infrastruktur att bidra till levande och ekonomiskt starka städer. Förutom resande med både kvantitet och kvalitet bidrar de till attraktivitet, höjda fastighetsvärden och goda handelsmöjligheter. Genom sin yteffektivitet lämnar spårvagnar plats åt grönska och människor. Det är ingen tillfällighet att spårvagnar fått en internationell renässans.

tänk spårvagn – kör buss!

Bristerna i transportsystemet leder idag till förseningar som kostar det svenska samhället cirka 8,5 miljarder kronor per år och till miljökostnader på cirka 3 miljarder kronor. Trafikverkets kapacitetsutredning föreslår att tillväxten i storstadsregionerna möts genom att en kraftigt ökad andel av resorna utgörs av kollektivtrafik, cykel och gång. En avgörande faktor för att kollektivtrafiken ska vara ett lockande alternativ till bilen är tidseffektivitet. Om bussen ska vara tillräckligt snabb bör den ha prioritet i körfält och signalsystem. Lunda-länken med sträckning från Lund C till Ideon, Tekniska Högskolan och de nordostliga bostadsområdena anlades 2003 enligt konceptet ”tänk spår – kör buss”. Den har mestadels ett eget körfält och är prioriterad i ljussignalerna. Lunda-länken kan sägas vara Sveriges första BRT – Bus Rapid Transit – och har blivit mycket populär bland resenärerna. När det finns osäkerhet om huruvida resandeunderlaget i en stad är tillräckligt stort för att motivera investeringar i spårvagns- trafik, kan det vara lämpligt att anlägga en BRT-linje.

I Bogota och flera andra latinamerikanska städer har rörligheten för barn och gamla prioriterats genom att filer för snabbuss har anlagts. Lite vanvördigt kallas BRT-system för fattigmansspårvagn. Att ge bussar ett reserverat körfält och grönt ljus i alla korsningar är oftast en mycket kostnadseffektiv åtgärd för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Uppgradering av en vanlig busslinje till BRT ökar resandet väsentligt och ger vanligtvis underlag för tät trafik, särskilt i högtrafiktid. När busstrafiken går så ofta att tidtabeller och reseplanerare blir onödiga inbjuds människor som av olika skäl inte vill planera för sitt resande – annars ett vanligt argument för bilen. I Bogota finns sedan flera år bilfria söndagar för att ge människor fritt tillträde till stadens utrymmen. Borgmästaren lär ha yttrat att ett utvecklat samhälle är ett där de fattiga inte frågar efter fler bilar utan där de rika åker kollektivt.

Ökad framkomlighet för buss kan ordnas med väldigt låga investeringskostnader jämfört med satsningar på andra transportslag. Att alltid ge bussen företräde på infartssträckor har där det provats visat sig fungera bra. I USA är reversibla körfält vanliga och det finns exempel från många delstater. På morgonen används kanske fyra av sex körfält för trafik i riktning mot stadskärnan och på eftermiddagen råder det motsatta förhållandet.

Med hjälp av modern teknik för körhänvisning kan bussar slippa sinkas av framförvarande bilar och istället hålla en lämplig hastighet. Enkelt beskrivet betyder det att signaler frigör körbanan framför bussen som då får en gräddfil och kan hålla ett jämt tempo. Andra motorfordon kan då använda körbanan när det inte är en buss i närheten, vilket ger större flexibilitet än ett permanent busskörfält markerat med färgad asfalt. Det finns olika tekniska lösningar som kan användas för flytande busskörfält. En möjlighet är en dynamisk skylt för ett körfält som växlar mellan buss och bil enligt ett tidstyrt schema. En mer flexibel lösning är att styra hela vägbanan utifrån vilka förutsättningar som råder, med prioritet för kollektivtrafik, sänkta hastigheter för bil eller andra parametrar.

Busstrafik kan med ett kort varsel ersätta ansenliga delar av bilpendlingen. En ökad tillgång på separata busskörfält vidgar bussens förmåga att klara vardagspendling. Under åren 2010–2021 ska enligt regeringen 522 miljarder kronor investeras i vägar och järnvägar. Riksdagen har beslutat att investeringar i infrastruktur ska bidra till minskad klimatpåverkan. Riksrevisionens granskning av regeringens styrning av infrastrukturplanering och klimatmål har visat på allvarliga brister i detta avseende. Ett vidgat utrymme för buss är en lågt hängande frukt som snabbt förbättrar trafiksystemets klimatprestanda. Gräddfil för buss kortar pendlingstiden på ett klimatvänligt och trafiksäkert sätt. För alla som oroas över stigande bensinpriser är snabb busstrafik ett välkommet alternativ. Om politiken tar klimathotet på allvar borde bussen gynnas framför bilen och få en gräddfil överallt där det är trångt på gatan eller vägen.

tänk bil – kör cykel!

Efter andra världskriget byggdes motorvägar som beredde vägen för den massbilism som präglar de flesta länder i världen. Hus revs i städerna för att ge plats åt bilvägar och parkeringsplatser. Innehavet av en egen bil symboliserade frihet och framåtskridande för alla familjer som fick råd till det. Nu verkar dock bilismen ha kommit tills vägs ände. Bilister har länge haft ett sammanhängande väg- och gatunät som är differentierat efter hastighet samt förväntad trafikvolym. De är vana vid en jämn standard, fungerande vägvisning, parkering, bensinstationer och andra faciliteter utformade för bilismens behov. Med motsvarande helhetstänkande bör trafikplaneringen skifta fokus och utgå från de

trafikslag som minskar oljeberoendet och förbättrar hälsan. Att åstadkomma säkra cykelstråk där det idag färdas bilar är kanske det mest effektiva en kommun kan göra för att minska fossilbränsleanvändningen. Inga utredningsresultat eller riksdagsbeslut behöver inväntas för en sådan förändring.

I Sverige subventioneras pendling genom reseavdrag på inkomsten. 2010 minskade reseavdragen statens inkomster med 13,8 miljarder kronor. Dessa avdrag ingår i bankernas kalkyler för hur långt ifrån arbetsplatsen människor anses ha råd att bosätta sig. Storstadsområdena har de största avdragen och det är framför allt där bilåkande som dras av. I Holland har man funnit att det för samhällsekonomin, hälsan och markutnyttjandet är bättre att gynna cykelpendling. De som intygar att de cyklar minst tre gånger i veckan får ett bidrag på 750 euro för att vart tredje år kunna köpa en ny cykel. Frånsett den goda cykelinfrastrukturen bidrar dessa skatteregler till att 40 procent av alla persontransporter under 7,5 kilometer i Holland sker med cykel.

Med folkhälsoskäl motiveras kampanjer för ”varannan vatten” för att motverka att intag av alkohol når skadliga nivåer. Med motsvarande logik finns det starka belägg för att med hänvisning till hälsa och miljö rekommendera att minst varannan personresa görs med cykel. För att nå dit så räcker det inte med en fördubbling av nuvarande cykelandel; en femdubbling är ett lämpligare mål. Men det förutsätter att infrastrukturen i städerna byggs om för att klara det. Som visats i bland annat London behöver det inte vara svårt, kosta mycket eller ta lång tid. Det går att utgå från de ytor i staden som redan är asfalterade för bilkörning eller parkering och disponera om dem. Att cykla har ett egenvärde för att hålla kroppen frisk, stark och slank. Om cykelresan dessutom ersätter en biltransport förstärks hälsoeffekten eftersom luftföroreningarna minskar, liksom risken för trafikolyckor. Den enskildes förtjänst utöver hälsovinsterna består i att bensinkostnader och andra bilrelaterade utgifter kan dras ner till förmån för annat man kan använda pengar till. Eftersom de flesta redan äger en cykel så kan denna klimat- och hälsoförändring ske över en natt.

Kommunpolitiker som vill värna handel i stadskärnan bör ta del av en undersökning från Handelns Utredningsinstitut, HUI. Med utgångspunkt från Växjö har köpkraften hos bilister och cyklister undersökts. De senare har mycket

större betydelse för affärernas omsättning än vad som tidigare antagits. Undersökningar av Stockholmscyklisternas genomsnittsinkomst tyder också på att cykeln inte har valts som transportmedel för att man inte har råd med bil. Över 90 procent av cyklisterna i Stockholm har körkort. Tio cyklar ryms på en bilparkeringsplats, vilket borde beaktas av affärsidkare. Cyklisterna behöver tas på allvar, ses som ett eget transportslag och inte buntas ihop med gående. I alldeles för många kommuner planeras för biltrafik, och övriga färdmedel får dela på den hårdgjorda yta som blir över. Cyklisterna har i flera avseenden mer gemensamt med bilister än med gående. För den som vill förflytta sig utan att behöva hålla reda på tidtabeller, linjesträckningar och taxesytem kan såväl cykel som bil erbjuda ett alternativ. Begreppet GC-trafik är föråldrat och borde skrotas. Cykel kan vara 2000-talets frihetssymbol på samma sätt som bilen var det under förra århundradet. Den stora skillnaden är att frihetsbegreppet förernas med ansvar för andra. Den enskildes rörlighet ska inte inskränka andras möjlighet att röra sig eller tillgång av frisk luft.

De senaste femtio åren har genomfartsleder, ringvägar samt andra arrangemang ordnats för att fler bilar ska få plats och kunna köra fort. Det har tagit lång tid att etablera kunskapen om att trängselavgifter, kollektivtrafik och snabbcykelvägar är bättre för att få bort köer. För att undvika trafikchaos under det senaste OS i London stängdes bilfiler för att ge plats åt snabb kollektivtrafik och cykelvägar, vilket visade sig fungera bra.

Jämfört med andra städer i Sverige har Lund den högsta andelen cykelresor, 43 procent. Men liksom i Stockholm och flera andra städer är det uppenbart att infrastrukturen inte har tillräcklig kapacitet eller kvalitet för att härbärgera en tillräcklig ökning av cykeltrafikvolymen. Trafikverket gjorde 2011 en stråkstudie för en nitton kilometer lång cykelmotorväg mellan Malmö och Lund. Denna snabbcykelväg kommer att markera ett paradigmskifte, precis som Sveriges första motorväg gjorde när den byggdes mellan just dessa städer. I Los Angeles har ett antal femfiliga bilvägar krympts till tre filer för att skapa utrymme för komfortabla gröna cykelbanor. Detta har fallit så väl ut att fyrtiotvå andra städer i USA vill hänga på. Snabbcykelvägar kännetecknas av att de är sammanhängande, synliga (färglagd beläggning), har få stopp (automatiskt omslag till grönt ljus), är säkra (cykelboxar framför bilarna vid rödljus), snabba (fotgängare för-

bjudna) och komfortabla (jämn och väl underhållen beläggning). Precis som 1950-talet var eran för motorvägarnas uppbyggnad, kan 2010-talet komma att präglas av infrastrukturbyggen för snabb cykling; Adelaide i Australien 1998, Odense 2002, Kreuzlingen i Schweiz 2006, Holland 2007, Warszawa 2008, Detroit 2009, London 2009, Dehli 2010, Portland i Oregon 2010, Huangzhou i Kina 2011, Kapstaden 2011, Bogota i Colombia 2011, Borgå i Finland 2012, Duisburg i Tyskland 2012, San Francisco 2012, Malmö-Lund 2015.

alla går

Gående är den mest universella formen för människors förflyttning. I princip varje transport börjar och slutar med en promenad. De städer som ger trygga och vackra utrymmen för promenader underlättar för hälsa, säkerhet och handel. Innan Ströget, under starka protester från Köpenhamns affärsidkare, gjordes bilfritt för ett halvsekel sedan, fanns det farhågor om minskad kommers. Idag vet vi hur fel det var. Städer där invånarna kan och vill vara utomhus under stora delar av dygnet blir trygga samt har större möjlighet till integration mellan människor med olika ålder och bakgrund. Människor som ser varandra i ögonen och kan samtala med varandra är mindre rädda. Bilanpassning av städer har lett till barriärer som skiljer människor från varandra; ringleder som delar bostadsområden, säkerhetsarrangemang för att separera oskyddade trafikanter från biltrafik och själva bilkarossens hölje.

Sedan några år tillbaka finns ett internationellt nätverk med beteckningen 8-80-cities med säte i Kanada, vars målsättning är att inspirera till kunskapsutbyte som kan göra städerna mer levande och hälsosamma. Inspirationen kommer från den danske arkitekten Jan Gehls idéer om att städer som optimeras för 8-åringar och 80-åringar blir bäst för alla som lever i staden. Nätverket verkar för utrymmen avsedda för gång och cykel, parker, levande torg samt andra gemensamma platser som strategiska element för att höja städernas attraktivitet. Om det är trångt borde det vara självklart att prioritera de trafikslag som tar minst utrymme. Gående behöver bara plats för sin egen kroppshydda och borde ha en given särställning. Föräldrar som kör sina barn i bil till skolan gör dem en björntjänst. Ansvar för barnens säkerhet kan man ta genom att kräva säkra vägar till skolan och att gå och cykla med barnen på deras skolväg tills dess så är fallet.

lätt att leva i staden utan bil

Freiburg i Tyskland är ett föredöme när det gäller hållbara transporter. I början av 1990-talet byggdes en kompakt stadsdel, Rieselfeld, kring två spårvagnslinjer. Merparten av bebyggelsen består av fyra- och femvånings bostadshus med verksamheter i bottenplanet. Att blanda bostäder med affärer, småföretag, caféer och offentlig service kan minska behovet av resor. Vauban en annan stadsdel i Freiburg, är fri från privata parkeringsplatser. Kollektivtrafik och cykel tillgodoser merparten av invånarnas transporter. Fordonsägarna måste köpa sin p-plats i p-hus i utkanten av Vauban till marknadsmässiga priser. Lägen kräver en p-plats per lägenhet, men hyresgäster kan skriva på ett avtal som går ut på att de slipper p-avgiften så länge de inte äger en egen bil. Fortfarande måste dock en tomt köpas in som en eventuell parkeringsyta (ett virtuellt garage) som kan tas i anspråk om p-platserna som är avsedda för området tar slut. Fram tills dess används platsen som en öppen yta och fungerar som är grönområde för lek och rekreation. Det finns gott om väderskyddade cykelparkeringar intill husen, och tät kollektivtrafik samt tillgång till bilpool.

När en plan för hållbar urban mobilitet genomfördes Nottingham, och spårvagnslinjen Robin Hood-line anlades, fördubblades kollektivtrafiken på fem år. Marknadsmässiga priser på bilparkering har bidragit till att utnyttja kollektivtrafikens potential. Sedan 2010 finns en lokal skatt som tas ut på arbetsplatsparkering. Intäkterna används för att förbättra kollektivtrafiken. Camden är en stadsdel i London som började det bilfria bostadsbyggandet 1998 för att bidra till hållbarhet och bättre användning av mark genom att ta bort parkeringar. Den täta stadsdelen bidrar till ett bra underlag för kollektivtrafik. Bostäderna har sålts på den öppna bostadsmarknaden, men med den skillnaden att ingen parkering ingår och att parkeringstillstånd för gatuparkering inte går att erhålla.

Forskning från Lunds Tekniska Högskola (LTH) stärker kunskapen om att tillgång och pris på parkering har stor betydelse för valet av transporter. Att priset på bilparkering 2012 är cirka fem kronor per dygn för den som köper en terminsparkering på LTH är genant med tanke på den kunskap om miljöanpassning av transportsystemet som utvecklats vid detta lärosäte. All subventionering av parkering borde fasas ut eftersom den snedvrider valen av transporter

på ett för klimatmålen negativt sätt. Kombinerat med en stegvis avveckling av bilparkering för människor utan rörelsehinder kan den kringliggande marken användas för värdefulla ändamål.

Sedan 2004 minskar bilåkandet per invånare i många industriländer, bland andra USA, Frankrike, Australien, Tyskland och Storbritannien. I Japan passerades puckeln på 1990-talet och där kallas fenomenet ”demotorisation”. Antalet resta bilkilometer per person var stabilt eller fallande under större delen av 2000-talet i många industriländer. För den rika världen finns en tydlig mättnadstrend vad gäller antalet bilkilometer per invånare. Detta gäller även i Sverige där antalet resta bilkilometer minskat sedan 2008. Den så kallade peak-oil följs av peakcar. Ett tidens tecken är kanske att Saudiarabien har beslutat att övergå till en fordonsflotta oberoende av fossila bränslen.

det är i städerna det händer

Forskarnas belägg för klimatförändringar är starkare än någonsin. Aktuella rapporter pekar på att temperaturökningen riskerar att gå mot sex grader om trenden av mänskligt orsakad klimatpåverkan inte avtar. Det finns inget som tyder på att vare sig FN eller någon annan global sammanslutning klarar av att åstadkomma en överenskommelse som minskar utsläppen av växthusgaser. När glaciärerna smälter, havsnivån stiger, stormen viner eller regnet öser ner blir det uppenbart hur sårbart dagens samhälle är. Fokus håller på att flyttas från att minska utsläppen till att anpassa sig till de klimatförändringar som inte längre kan förhindras. På många ställen i världen har befolkningen börjat med lokala omställningsprojekt i frustration över de uteblivna resultaten från sina regeringar och de internationella klimattoppmötena. Flera opinionsmätningar har visat att fyra av fem personer i Sverige föredrar kollektivtrafik om de får välja mellan vad som är viktigast för det offentliga att investera i. Trots supermiljöpremier och andra ansträngningar står fossilbränslena för 95 procent av energin till det svenska transportsystemet. Ska transportererna bli oberoende av fossilbränslen behöver cykeln stå för minst hälften av alla personresor.

När bolånebubblan sprack i USA fick många familjer lämna sitt gamla hem. I Detroit rivs 10 000 hus om året när folk inte längre har råd med stora hus och bilar. Kollektivtrafik och cykel har börjat ta tillbaka staden som varit domine-

rad av bilindustrin under ett halvt århundrade. Politiker med god trendspaning lovar inte längre nya vägar. Borgmästaren i spanska Parla fick 74 procent av rösterna när han hade invigt en spårvagnslinje. Londons borgmästare vill bli förknippad med super cycle highways och satsar på att bli återvald med parollen: ”Love London – Go Dutch”. Det vill säga cykla, som holländarna. Det rimliga vore att alla politiker på 2000-talet underlättar för hållbara transporter istället för att satsa på Förbifart och Stockholm och liknande infrastruktur som var modern förra århundradet.

KARIN SVENSSON SMITH är före detta riksdagskvinnor för miljöpartiet och trafikpolitisk debattör.