Vägverket

PUBLIKATION 2006:69

DEN GODA STADEN

Samverkande strategier för

HÅLLBARA TRANSPORTER OCH STADSUTVECKLING UTOMLANDS

– erfarenheter, innehåll, arbetssätt, organisationsformer, effekter

Omslag:	Socialt liv på Place Kleber, Strasbourg. Tidigare 25 000 fordon/dygn.
Titel:	Samverkande strategier för HÅLLBARA TRANSPORTER OCH STADSUTVECKLING UTOMLANDS – erfarenheter, innehåll, arbetssätt, organisationsformer, effekter
Publikation:	2006:69
Utgivningsdatum:	2006-06
Utgivare:	Vägverket enhet Samhälle och Trafik
Kontaktpersoner:	Lars Nord, Bert Svensson, Mathias Wärnhjelm Vägverket, enhet Samhälle och Trafik och Gustav Nielsen, Civitas Oslo
Författare:	Sven-Allan Bjerkemo, Bjerkemo Konsult
Layout av omslag:	Ateljén, Vägverket
ISSN:	1401-9612

Förord

Vägverket, Banverket och Boverket samarbetar med kommunerna Jönköping, Norrköping och Uppsala samt Sveriges kommuner och Landsting i stadsutvecklingsprojektet ”Den Goda Staden”. Projektet syftar till att gemensamt utveckla kunskap om stadsutveckling och trafiksystem. Av särskilt intresse är hur transportsystemets utformning och användning kan stödja en hållbar utveckling.

Denna rapport har tagits fram på uppdrag av Vägverket inom ramen för ”Den Goda Staden” för att visa intressanta exempel på sammanhållna transportstrategier utomlands, erfarenheter, innehåll, arbetssätt, organisationsformer, effekter. Den avser även vara ett komplement och idékälla för handboken TRAST, Trafik för en Attraktiv Stad.

Tanken är också att med intressanta exempel visa på att hållbar utveckling och hållbara transporter inte behöver innebära uppoffringar utan kan bidra till mycket positiva effekter för stadsutveckling och livsmiljö – samt att kvalificerat och insiktsfullt lagarbete ger resultat, inte bara i ord utan även högst påtagligt.

Väsentligt i en sådan process är god och bred kunskap och erfarenhet inom olika områden samt inte minst förståelse och respekt för varandras kunskapsområden. Detta är ett arbetssätt som sannolikt kan utvecklas ännu mer även hos oss i Sverige, såväl på det personliga planet, i utbildningen av olika samhällsaktörer som i olika planeringsformer och regelverk.

Många av de strategier som beskrivs i exemplen kan även i tillämpliga delar användas i mindre städer och små orter. Goda idéer och arbetssätt behöver inte saknas. Ni behöver inte göra allt på en gång. Ta efter det som är bra och passar er situation. Ta fram en samlad, väl underbyggd strategi, utveckla staden och trafiknäten successivt och undvik att göra de misstag som större städer fått rätta till - efteråt.

God läsning!

Lund i april 2006
Bjerkemo Konsult

Sven-Allan Bjerkemo

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING

1. INLEDNING 1

Definitioner, begrepp 1
Problemställning 1
Projektets syfte, omfattning 2
Genomförandet 2

2. SAMVERKANDE DELSTRATEGIER 3

Pedestrianisation 3
Bilfredade centrum- och bostadsområden 4
Strukturerad bebyggelselokalisering kring kollektivtrafikknutpunkter 4
Cykelstrategier 5
Kollektivtrafikstrategier 5
Bilnäts- och trafikstyrningsstrategier 6
Trafiksäkerhet 6
Parkeringsstrategier 7
Samordnade avgiftsstrategier 7
Paratransit, bilpooler, mobilstationer 7
Strategier för tung trafik och trafikalstrande verksamheter 7
Intermodala strategier 8
Strategier för utformning av gaturum, torg och offentliga platser 8
Strategier för information, attitydpåverkan 8
Behov av förändrade plan- och arbetsformer 10

3. STRATEGIER FÖR HÅLLBARA TRANSPORTER OCH STADSUTVECKLING – hur hittar vi fram till dem? 11

3.1 Några planeringsbegrepp 11
Vad är en strategi? 11
Strategi kontra plan 12
Visioner, scenarier 12

3.2 Vad bör en transporstrategi innehålla? 13

3.3 Arbetsprocess 14

4. KÖPENHAMN Danmark 15

4.1 Stationsnärhet, samordnad lokalisering 15

4.2 HURs planeringsfilosofi, trafikstrategi, pendlerkontor 18

4.3 Cykelpolitik 2002 – 2012 18

4.4 Cykelregnskab och kampanjer 21

4.5 Trafik og Miljöplan 2004 22

4.6 Trafik og Byrumsplaner 25

4.7 Miljötrafikvecka och Bilfri Dag 26

4.8 Ströget, bilfria zoner, stadsliv 26

4.9 Centrumgator i Kongens Lyngby 29

5. STRASBOURG Frankrike **30**
5.1 Transportstrategier för hållbar stadsutveckling 30
Miljö och stadsutveckling upprinnelse och drivkraft *30*
Ökade ytor för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik *31*
God stadsmiljö, eget utrymme viktigt för spårvagnen *32*
Samordnade avgifter och bytespunkter för alla färdsätt *33*
Cykla mera viktig delstrategi *35*
Besökare och boendeparkering prioriteras *35*
Strasbourg i siffror *36*
Sammanfattning/kommentarer *36*
5.2 PDU - lagstiftningen i Frankrike 38
Kommentarer/lärdomar *39*

6. ZÜRICH Schweiz **40**
6.1 Mobilitätskultur Zürich 40
Snabba upp kollektivtrafiken, behåll och stärk dess attraktivitet *40*
Trafikledning *42*
Parkeringsstrategier *42*
God boendemiljö *42*
Fotgängare eget färdsätt *42*
Miljön viktig för cyklister *42*
Mjuka åtgärder, information *42*
Nätverkskultur mellan förvaltningarna *42*
6.2 Enhetlig mobilitetskultur 2001 42
6.3 Mobilitetskultur 2005 44
Sammanfattning/kommentarer *45*

7. LONDON Storbritannien **48**
7.1 The Mayor's Transport Strategy for London 48
7.2 Greater London Authority, Transport for London 48
7.3 The Transport Strategy 50
Utmaningen *50*
Transportsstrategins 10 huvudpunkter *50*
Enhetligt taxesystem *51*
Effektivare busslinjenät *51*
Gator för alla *51*
Gång- och cykeltrafik *52*
Anpassning för funktionshindrade *53*
Intermodalitet *53*
Making it Happen – A Programme of Action *53*
Sammanfattning/kommentarer *54*
7.4 Local Transport Plans 56
Sammanfattning/kommentarer *59*

8. Fler städer **60**
8.1 Gent 60
8.2 Grenoble 61
8.3 Andra städer 62

Bilagor

Bilaga 1. Strategier och åtgärdspaket i Strasbourg
Bilaga 2. Sammanfattning av Zürichs 18 delstrategier

Källor, litteratur

SAMMANFATTNING

Synergieffekter av samverkande strategier för hållbara transporter och stadsutveckling är särskilt intressanta

- i större städer för att nå tillräcklig effekt
- för att undvika felinvesteringar och inkonsekventa åtgärder
- för att kunna arbeta stegvis i en långsiktigt hållbar riktning oavsett tätortsstorlek, exempelvis avseende stadsstruktur, stadsförnyelse, lokalisering, trafiknätsutbyggnad, parkeringsstrategier, trafiksäkerhet etc.

Särskilt intressant är strategier som både skapar förutsättningar för stadsutveckling, stadsliv och samtidigt stimulerar till ett naturligt hållbart transportmönster, dvs formar en positiv spiral.

Motiven för att genomföra sådana åtgärder blir därmed större, synergieffekterna kraftigare och långsiktigt mer bestående.

Arbetssättet med transportstrategier och strategier för stadsutveckling har successivt vuxit fram i Europa. Drivkrafterna har varit olika, dels lagstiftning, dels kommunala/regionala planeringsstrategier, politiska och praktiska ambitioner att skapa attraktiva städer samt ökad miljömedvetenhet.

Synsättet liknar ESDP - begreppet (European Spatial Development Planning) som avses tillämpas i de regionala utvecklingsplanerna (RUP) men som hittills haft svårt att vinna gehör i Sverige.

Synsättet på planering, trafikfrågornas roll och hantering i planeringsprocessen är också delvis annorlunda utomlands. Transportstrategierna behandlar inte bara samtliga rörelser och transporter i staden som en helhet utan ses oftast som ett strategiskt utvecklingsverktyg för stads- och regionutveckling. Den formella, praktiska och politiska statusen ligger ofta på en mycket hög nivå.

I Sverige finns inga formella planinstitut utöver Plan- och bygglagens regler för översiktsplan samt i viss mån detaljplan. Väglagen och Järnvägslagen hanterar främst tillkomsten av infrastrukturanläggningar och avser inte reglera denna typ av strategiska (trafik)planeringsfrågor i tätort.

Transportstrategierna utomlands är vanligtvis avsevärt mer genomarbetade och tar ett mer samlat grepp på samtliga transportbehov än vad man vanligtvis ser i en svensk översiktsplan eller likartade dokument. De omfattar oftast

- strategier för att minska behovet av transporter samt överföra dem till miljövänligare och resurssnålare transportsätt, inklusive stadsstruktur och lokalisering av bebyggelse och ökad samverkan med transportsystemet
- strategier för höjd vistelse- och boendemiljö i centrum- och bostadsområden
- strategier för alla trafikantkategorier och färdsätt samt samverkan dem emellan (intermodalitet) för ökad tillgänglighet
- strategier för effektivare användning av befintlig transportkapacitet, minskad miljöbelastning och resursförbrukning

Jämfört med SUTP, (Sustainable Urban Transport Plans/Projects) är angreppssättet ofta bredare och inte enbart fokuserat på att minska miljöbelastning och

resursförbrukning utan även skapa god tillgänglighet för alla samt utveckling av en attraktiv och god stadsmiljö.

Det finns goda skäl för oss att ta efter både arbetssätt och flera av strategierna. Vad sägs om ett axplock ur exemplen:

- 34 % cykelandel, varannan dansk cyklar till jobbet i centrala Köpenhamn samt lokaliseringsstrategier som ger en nästan halverad bilanvändning, ökad tillgänglighet och bättre livskvalitet
- Nästan bilfri innerstad, rätt till gratis cykelgarage på månadskortet i Strasbourg samt fri resa på spårvagnen hela dagen för alla bilen mot uppvisande av parkeringsbiljetten på pendlarparkeringen
- Väsentligt fler kollektivresor per person i Zürich än i spårvagnsstaden Göteborg, absolut prioritet för kollektivtrafiken, i andra hand för fotgängare före biltrafikens framkomlighet, bebyggelse endast i goda kollektivtrafiklägen, stentuff parkeringspolitik - och världsetta i livskvalitet
- 30 % mindre biltrafik i centrala London – och bättre framkomlighet för bilarna än på många år och bättre förutsättningar för stads- och näringsliv

Även om det inte alltid är aktuellt att med lika långtgående åtgärder här hemma finns det dock områden som är väsentliga för oss att ta efter och som bidrar till en positiv spiral utan stora uppoffringar:

- Ökade ytor för fotgängare samt vistelse, social samvaro och rekreation för att skapa stadsmiljö- och upplevelsekvaliteter (”haerlighedsvaerdi” är ett bra danskt ord). Fotgängare är ett eget trafikslag
- Väsentligt ökade förutsättningar för cykeltrafik, cykelparkering, cykelvägskvalitet och samverkan med kollektivtrafik tillsammans med regelbunden avstämning med cyklisterna själva (cykelrevisioner)
- Snabb, tillförlitlig och attraktiv kollektivtrafik får vi med prioritet i korsningar och på sträckor, väl utformade hållplatser och bytespunkter med utvecklat samspel med bebyggelsen, gång- och cykeltrafik. Den får då också lättare att vinna status hos användarna
- Väl genomtänkta parkeringsstrategier där vi även respekterar och prioriterar behov och utrymme för andra trafikanter som är väsentliga för tillgänglighet, funktion och stadsmiljö i olika delar av staden

Åtgärder som ger möjligheter till ökad funktionstäthet och yteffektivitet skapar i sin tur också förutsättningar för ekonomisk utveckling och ökat stadsliv.

I större städer kan avancerade åtgärder behövas som trängselavgifter och datoriserade system för trafikstyrning för ett effektivt utnyttjande av transportkapaciteten och godtagbar tillgänglighet. En alltför omfattande biltrafik kan paradoxalt bli en begränsning för sig själv och stadens utveckling.

Ett ytterligare område för oss att ta efter och arbeta med är en väsentligt mer systematiskt, strukturerad lokalisering och bebyggelseutveckling där transportsystemet och lokaliseringen ömsesidigt stöder varandra och är varandras förutsättningar.

Det gäller särskilt samspelet mellan lokalisering av personalintensiva arbetsplatser, kollektivtrafik och cykeltrafik. Effekten är långsiktig men mycket påtaglig och därför mycket väsentlig att ta itu med redan nu för att nå ett långsiktigt hållbart samhälle.

En intressant lärdom vi kan ta till oss från HUR (Hovedstadens Udvicklings-Råd i Köpenhamn) att man växelvis tar fram en trafikplan respektive markanvändningsplan vartannat år i fyraårscyklar. Motivet är enkelt - de är ju varandras förutsättningar.

Ett tredje område att ta efter är den planeringssyn och kunskap om planeringsmetodik och planeringsteori som tillämpas utomlands. I Sverige talar vi lite nymornat om dialogprojekt och charetter, att involvera transportsektorns aktörer, ledningssystem för hållbar planering mm.

Vi kan lära oss en del redan av vårt grannland Danmark. Ett väsentligt inledande steg i den danska planeringskulturen är sedan många år

- ”Debatoplegg, borgerdialog”, dvs ett mycket brett samråd med olika aktörer och allmänhet om vad som behöver utredas och förändras. Processen genomförs ibland i flera steg med successiva fördjupningar.

Arbetssättet innebär att man skapar en gemensam problem- och målbild hos politiker, allmänhet och andra aktörer som grund och accept för den inriktning, strategier och åtgärder som man går vidare med i det fortsatta arbetet.

Observera att denna process, som inte minst är en politisk process mellan beslutsfattare, allmänhet och andra aktörer, genomförs <u>innan</u> det egentliga planeringsarbetet påbörjats, långt innan eventuella planprogram och samrådsförslag som i Sverige. Därmed får man också en tidig och god acceptans av planeringsarbetet och de förslag som läggs.

1. INLEDNING

Definitioner, begrepp

Med sammanhållna, samverkande ***transportstrategier för hållbar utveckling*** avses här

- en medvetet framtagen
- uppsättning av ***åtgärder***
- som ***samverkar och förstärker*** varandra
- i riktning mot långsiktigt hållbara transporter

Med långsiktig hållbarhet avser vi en ekologisk, social och ekonomisk samhällsutveckling som inte äventyrar framtida generationers livskvalitet och möjligheter att tillgodose sina behov.

Förflyttningsmöjligheter, transporter är en väsentlig del av samhällets funktion och utvecklingsförutsättningar. Därför behöver även ökad tillgänglighet för eftersatta grupper och färdsätt ingå samt åtgärder som prioriterar de-coupling - utveckling utan eller med minimal biltrafiktillväxt.

Även miljöbegreppet resilience (återställningsförmåga) har viss relevans för transportsektorn både i betydelsen att vi inte kan acceptera irreversibla negativa effekter eller allvarliga störningar i transportapparaten.

Problemställning

Arbete med strategier och planer för miljöanpassade transporter - Green Plans, Local Transport Plans, Travel Plans, SUTP (Sustainable Urban Transport Plans/Projects) osv. - har pågått länge utomlands. Många fokuserar dock enbart på ett begränsat antal aspekter och är relativt kortsiktiga o/e begränsade till smala sektorer.

En stads utveckling och överlevnad är i hög grad beroende av den tillgänglighet och de förflyttningsmöjligheter staden och trafiknäten ger. Det gäller även samspelet med den lokala och regionala omgivningen. Pendlingen över kommungräns har mer än fördubblats på 30 år. Det regionala beroendet är större än någonsin.

Om vi vill reducera biltrafiken – som det finns många goda skäl för ur miljösynpunkt – behöver vi kunna ersätta behovet av rörlighet och tillgänglighet med andra kommunikationsmöjligheter, såväl lokalt som regional.

Förtäta staden, bygg staden inåt är stridsrop vi hör. Men även dessa strategier har sina uppenbara begränsningar. Är det Nya Manhattan vi vill se våra framtida städer som? Även om ökad gång- och cykeltrafik är ett förstahandsalternativ är många av våra svenska städer redan så stora att de inte klarar sig med enbart gång- och cykeltrafik.

Även om vi föreskriver att alla bilar ska vara eldrivna – då har vi ju löst avgasproblemet – kvarstår trängsel/begränsade ytor i städerna, säkerhetsproblem mm. Begränsade ytor och konkurrerande anspråk på dem är ett resursproblem som också behöver behandlas i en samlad transportstrategi.

Projektets syfte, omfattning

Projektets syfte är att sammanställa erfarenheter och sprida information om hur man arbetat med och ser på sammanhållna strategier för hållbara transporter utomlands, inklusive hållbar stads- och regionutveckling och samspelet tätort - omland.

I rapporten behandlas och beskrivs i första hand exempel på strategier som har betydelse för tätortens struktur, balanserad hållbar utveckling av resandet samt trafiksystemets utformning och struktur i vid bemärkelse.

Flera av de redovisade exemplen kan verka storskaliga och främmande för svenska förhållanden. Det finns dock flera goda skäl för att ta dessa som exempel och försöka dra lärdom av de erfarenheter som vunnits.

Köpenhamns stationsnärhetspolitik är ett bra exempel. Med konsekvent lokalisering av service och personalintensiva verksamheter nära stationerna har bilanvändningen för arbetsresor nästan halverats och tillgängligheten ökat jämfört med icke stationsnära arbetsplatser. Även boende nära stationen använder bil klart mindre än genomsnittet och har bättre resmöjligheter.

Det är högst troligt att vi i Sverige skulle ha fått likartad effekt om vi konsekvent tillämpat samma lokaliseringsstrategi för alla våra stationer, stora som små.

Ett annat skäl till att ta exempel från utlandet – utöver kunskapsimport - är att tidig urbanisering och större städer är betydligt vanligare i Europa än i Sverige. De har därför tidigare än vi stött på olika problem, problemen är tydligare och man har tvingats ta itu med dem tidigare än vi.

Vi är strakt på väg i samma riktning mot ökad urbanisering, tätortsboende och regionalt beroende. Många av strategierna utomlands kan lika gärna tillämpas på mindre orter här hemma - med fördel i preventivt syfte <u>innan</u> problemen blivit för stora.

En väsentlig ambition är också att försöka hitta en struktur för olika samverkande åtgärder och beroendeförhållanden dem emellan.

Fördelen med ett sådant ramverk, en samlad strategi är att man successivt kan arbeta fram och genomföra olika åtgärder i den takt och ordning det passar för den lokala situationen och ändå känna en trygghet i att de passar in i ett framtida mönster där effekten förstärks ytterligare.

Redovisade exempel, sammanställningar och litteraturlista gör inget anspråk på att vara fullständiga. Att ge intressanta stimulerande exempel har varit det primära.

2. SAMVERKANDE DELSTRATEGIER

Avsnittet avser ge en sammanfattning av olika delstrategier, effekter och samspel med andra åtgärder samt vilka som är naturliga/framgångsrika att kombinera.

Följande grupper av strategier/åtgärdsområden framträder tydligt i de redovisade exemplen och andra exempel utomlands:

Pedestrianisation är ett vidare begrepp än bara fotgängarstråk och innefattar gågator, gångstråk, torg, öppna platser, uteserveringar, rekreationsstråk, dvs alla åtgärder som förbättrar möjligheterna att röra sig, vistas och uppleva staden till fots. Fotgängar- och stadslivsprioriterande åtgärder.

Det vi kan lära oss av erfarenheterna utomlands är att det inte bara räcker med kommunikationsytor för gående som gångvägar, gångbanor, gågator. För en attraktiv stad behövs även tillgång till fredade ytor med både sol och skugga, intressanta utblickar, trevlig/intim omgivning med möjlighet att pausa, ta en fika, odla sociala kontakter etc.

I praktisk planering kan det innebära att vi inte självklart ska dra gång- och cykelstråk genaste vägen över en park- eller torgyta utan medvetet skapa ytor fredade från gångtrafik. Det är inte heller självklart att kommersiella inköpsstråk ska vara desamma som de ytor där man träffas och umgås.

I Strasbourg ligger de intressanta restaurangkvarteren något avskilt från affärscentrum. I Köpenhamn är detta mycket påtagligt. Ströget är en aktiv kommunikations- och affärsgata medan bl a Gammelstrand och Nyhavn är de stora restaurangkvarteren. Uteserveringar och mysiga restauranger finns på torgytor intill Ströget, i sidogator och parallellgator.

Andra åtgärder som kan behöva lyftas fram är att ta bort störande parkering, inte bara på ytor som kan vara vistelseytor utan även parkering som stör överblicken av gaturummet, utblickar och andra upplevelsevärden – ”haerlighedsvaerdi” på dansk.

Fotgängarzoner av samma omfattning som i Strasbourg och Köpenhamn är endast aktuella i våra större svenska städer. Medvetenheten om människors behov och likartade principer kan dock tillämpas även i mindre orter.

Om man inte kan/vill ta bort biltrafiken helt på en centrumgata kan man försöka minska körbanebredder och bredda gångbanorna, ta bort kantstensparkering – varför inte kantstenarna också som i Kongens Lyngby? – samt försöka finna ytor som kan vara sociala mötesplatser, utrymme för vila och njutning.

En annan lärdom vi kan ta till oss är att man utomlands tydligt markerar eller avskiljer fredade vistelse- och fotgängarytor med hjälp av möblering, träd eller pollare, dvs. tvärt emot den princip man använt bl a på Skvallertorget i Norrköping. Integration av samtliga trafikslag (shared space) ger en trafiksäkerhetseffekt men upplevs inte helt säkert som en stadsmiljökvalitet.

Att gå är ett av våra nyttigaste, naturligaste och yteffektivaste färdsätt med minimalt slitage och förbrukning av ändliga resurser för kommande generationer.

Kopplingen till kollektivtrafik är naturlig. Ofta innebär prioritering av fotgängarytor och kollektivtrafik även en naturlig begränsning av bilflöde och bilanvändning inklusive minskade ytor för parkering.

Pedestrianisation kan vi beskriva som *omprioritering och omformning av stadens gaturum* (se Strasbourg). Vi kan också se det som ett effektivare utnyttjande av en begränsad resurs (stadens utrymme) som en del i en hållbar utveckling.

Fotgängare som ett eget trafikslag framhävs ofta utomlands, ett nymornat synsätt i Sverige som det finns skäl även för oss att ta fram på nytt.

Bilfredade centrum- och bostadsområden är en närbesläktad strategi i de flesta transportstrategierna utomlands. I centrumområden behöver man både ta hänsyn till boendemiljön och kommersiella aktiviteter inklusive en hög och väl avvägd tillgänglighet för olika färdmedel och trafikanter.

De metoder som används är begränsning av genomfartstrafik och hastighet samt utflyttning av biltrafik till huvudgator genom

- enklavindelning (cellprincip)
- omformning av gatunätet (U-gator mm)
- minskade körytor
- zonindelning, U-slingor i centrum (Bremer- eller Prästkrageprincipen)
- ändrade användningsregler (gågator/fotgängarzoner, gårdsgator)
- cykelparkering, parkeringsgator
- parkeringsbegränsning/prioritering av boendeparkering
- farthinder vid behov

I äldre, halvcentrala bostadsområden är helt bilfria zoner av intresse för att ge utrymme för barns- och ungdomars lek- och aktivitetsbehov. I Thöyen i Oslo, ett äldre stenstadsområde, har man byggt om en fembenskorsning - inte till rondell - utan till lekplats.

I mindre hårdexploaterade områden kan hastighetsbegränsning med kantstensinfarter, upphöjda cykelöverfarter/gångbanor mm vara tillräckliga åtgärder.

I nya, välbelägna bostadsområden övervägs utomlands allt oftare bilplatsbegränsningar, (min- och max värden på behovstal). Krav ställs på tillgång till kollektivtrafik för att exploatering ska tillåtas, bilpooler samt helt bilfria områden (se bl a Zürich).

Strategierna har nära koppling till strategier för gena, finmaskiga gång- och cykelnät samt attraktiv, snabb kollektivtrafik.

I centrumområden prioriteras boendeparkering på gatumark eller kombineras med besöksparkering i gemensamma anläggningar för att göra platserna lättfunna och dra nytta av samnyttjandeeffekter. Däremot är man oftast restriktiv mot parkering för anställda/verksamma i stadskärnan.

Strategierna är tillämpbara både i mindre orter och större städer. De har stor betydelse för långsiktigt hållbar utveckling eftersom de innebär prioritering av miljövänliga och resurssnåla färdsätt.

Strukturerad bebyggelselokalisering kring kollektivknutpunkter *som stöder samordnat, hållbart resmönster* är en strategi som finns skäl att särskilt lyfta fram för att den

- är långsiktig men ger påtagliga effekter
- stöder ett naturligt rörelse- och bosättningsmönster med den lilla ortens/ stadsdelens fattbara skala och kvalitet men med tillgång till regionens samlade utbud av arbetsplatser och service
- skapar förutsättningar för hållbar stadsutveckling, flerkärnighet, samverkan mellan små och stora orter, regional sammanhållning

Strategin innebär att service och personalintensiva arbetsplatser lokaliseras mycket nära stationsläget eller en kollektivtrafikknutpunkt samt tät bostadsbebyggelse runt omkring inom cykelavstånd från stationen/knutpunkten.

Strategin är tillämpbar för både mindre och större orter i Sverige. Exempelvis har man flyttat stationen i Bromölla i Skåne till ett läge som följer stationsnärhetsprincipen. Helsingborgs nya översiktsplan är befintliga och planerade tågstationer strukturerande utvecklingsnoder.

Det är väsentligt att observera att lokalisering av arbetsplatser och service nära stationen är en väsentlig del i stationsnärhetsprincipen. Det är det samordnade rörelsemönstret som ger upphov till den positiva effekten. I Köpenhamns senaste Kommuneplan samt Trafik & Miljöplan är lokalisering av arbetsplatser nära stationer, metrohållplatser och Kastrup ett skall-krav.

Cykelstrategier har nära samband med och förutsätts oftast i ovanstående strategier. I de flesta transportstrategier och SUTP-projekt föreslås förbättrade/utbyggnad av gång- och cykelvägar. Effekten och utnyttjandet av investeringarna blir dock större om rörelsemönstret också samordnas som ovan och de kan tillgodose både enskilda cykelresor och kombinationsresor.

I de utländska strategierna finns en medvetenhet om att såväl favorisering av cykeltrafiken som visst tillbakahållande av biltrafiken fordras analogt som för kollektivtrafik samt att en satsning också måste göras på *välbelägen, upplyst cykelparkering* med *goda låsmöjligheter*.

Cykelgarage har varit vanligt sedan många år utomlands vid större stationer. De verkar dock ha varierande användning, måste vara naturliga att använda o/e kombineras med avgiftsstrategier som exempelvis Strasbourg.

Drift- och underhållsstrategier har i flera fall visat sig vara väsentliga och nödvändiga framgångsfaktorer (se bl a Köpenhamn) liksom *cykelmiljön* (Zürich) och god, *jämn cykelvägsbelysning*.

Låne- och hyrcyklar är naturliga att kombinera med en cykelstrategi men kan också knytas till mobilstationer, turistverksamhet mm (se Zürich, Strasbourg).

Cykeltrafik har låg miljöbelastning, är det mest utrymmessnåla mekaniserade färdsättet och har hög relevans för folkhälsa och hållbara transporter. De redovisade strategierna utomlands kan användas i alla svenska kommuner och bör kombineras med krav på systematisk uppföljning (”cykelregnskab”, se Köpenhamn).

En samverkansstrategi och attitydfråga som kan vara värd att bearbeta är *cykel på tåg*. På många håll utomlands och för Skånetrafiken är detta en självklarhet

under icke rusningstid. Man ser inga principiella problem i det medan övriga trafikhuvudmän i Sverige av någon anledning ser betydande svårigheter. Även kombinationen buss + cykel används av resenärerna. I Köpenhamn tillät man cyklar på tåg även i rusningstid under bilfria veckan. Försöket slog så väl ut att det nu är generellt tillåtet utom på två äldre, trånga stationer.

Kollektivtrafikstrategier ingår som regel också i alla transportstrategier för hållbar utveckling. Den har starkt samband med/är beroende av goda strategier för gång- och cykeltrafik inklusive cykelparkering, goda stationslägen, bytespunkter och hållplatser samt framkomlighet i gatu- och kollektivtrafiknätet.

Väsentligt för *hög intermodalitet* är tillgängligheten till stationen/bytespunkten/hållplatsen, välordnad cykelparkering, väl utformade stationer och bytespunkter för resenären samt god lokalisering/kontakt med omgivande målpunkter, se stationsnärhetsprincipen ovan.

En intressant lärdom från Strasbourg och Köpenhamn är att se ansvar för och skötsel av cykelparkering, cykelgarage och uthyrning av cyklar som en del i kollektivtrafikhuvudmannens ansvar inklusive avgiftssamordning.

Väsentliga delar i en kollektivtrafikstrategi är naturligtvis *samverkan/bytesmöjligheter* mellan lokal och regional/nationell kollektivtrafik inklusive samordnade taxor, biljett- och informationssystem.

Parkeringsstrategier kan användas som komplement för att öka kollektivresandet (pendlarparkering) och säkra framkomlighet (reduktion av kanststensparkering på gator med busstrafik).

Samordnade avgiftsstrategier kan användas både för att ytterligare stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft (höjda avgifter i centrum) och ökad intermodalitet (samåkning till pendlarparkeringar, se Strasbourg).

För mindre orter utan egen tätortstrafik är främst samverkan mellan cykeltrafik, fotgängar- och centrummiljö aktuellt samt eventuell lokalisering och utformning av hållplatser för regionaltrafiken. Parkerings- och avgiftsstrategier kan också tillämpas.

Även strategier för informations- och bokningssystem för samåkning bör ingå i kollektivtrafikstrategierna.

Bilnäts- och trafikstyrningsstrategier är mindre vanliga i SUTP – planer. Ofta ser man endast medvetet eller underförstådd strypning av biltrafikinvesteringar.

De är dock av stort intresse dels för att stödja övriga strategier, begränsa miljöstörningar/överbelastning, utnyttja gatuutrymme, trafiknät och transportkapacitet optimalt samt prioritera kollektivtrafik. Därmed kan man också minimera behovet av nya/resurskrävande trafikleder.

Avancerade trafikstyrningsstrategier är aktuella främst för större orter i Sverige. *Signalprioritering* för kollektivtrafik, busslussar mm kan dock användas och ha fördelar överallt där trafiksignaler finns.

Trafiksäkerhet tas ofta upp under bilstrategier och för övriga trafikslag som en överordnat krav/förutsättning. I det svenska trafiksäkerhetsarbetet kan det dock vara motiverat att sätta särskild fokus på trafiksäkerheten med en trafikslags-

övergripande strategi där även *atttitydpåverkande åtgärder* och personligt säkerhetstänkande (cykel hjälm mm) ingår.

Parkeringsstrategier kan ha varierande omfattning från reducerade behovstal till kraftig reduktion av antal bilplatser beroende på läge, stadsmiljö, tillgång på ytor, samnyttjande, kategoriprioritering, *avgiftsstrategier* mm.

Intressanta strategier att ta efter från utlandet är avgiftsbelagd men ej bilplatsbunden *zonparkering för boende* där tillgängligt gatuutrymme m fl ytor används (se Strasbourg), *begränsning av parkering för verksamma* i stadskärnan, tillgänglighets-, läges- kapacitetsberoende max- och minvärden för behovstal.

Zürichs trafikflödesbegränsningsprincip är mycket intressant eftersom den inriktar sig på bilanvändningen, inte människors möjlighet i sig att ställa ifrån sig sin bil. Det bör prövas om den juridiskt går att tillämpa i Sverige.

En förutsättning för parkeringsbegränsningar är att motsvarande tillgänglighet kan tillgodoses via övriga strategier eller att tillgänglighetsbegränsningen kan accepteras.

Parkeringsstrategier går att tillämpa i alla orter och kommuner i Sverige. De är ett av de få verkligt effektiva verktyg som finns för att påverka färdmedelsval till centrumområden. Undersökningar, bl a i Norge, har visat att färdsättsvalet för arbetsresor kan påverkas från 80 % bilandel vid fri parkering till 20 % bilandel (samåkning/skjutsad) när bilplatser saknas.

Förutom effekter på färdmedelsval innebär begränsning av parkering minskad förbrukning av stadens ytor och ger ökade förutsättningar för en attraktiv stads- och vistelsemiljö.

Samordnade avgiftsstrategier har hittills haft liten användning i Sverige. Oftast är samordnad prissättning av gatumarksparkering och bilplatser i parkeringsanläggningar av intresse (men lite utnyttjad) för att öka utnyttjandegraden i parkeringsanläggningen samt frigöra gatumarksutrymme.

Andra strategier av intresse som kan utvecklas för svenska förhållanden är samordnade avgifter för parkering + kollektivtrafik, boendeparkering + kollektivtrafik (se Strasbourg).

Denna typ av avgiftstrategier är enkla att använda i alla kommuner och tätorter.

En speciell form av avgifter är biltullar/trängselavgifter (Road Pricing) som är ett verksamt verktyg för bilbegränsning och finansiering av kollektivtrafik eller andra investeringar. Väl utvecklad teknik finns numera där fordonen detekteras under färd och debiteras automatiskt (London, Stockholm).

Åtgärden är främst aktuell i våra allra största tätorter. Med förfinad och billigare teknik kan dock metoden bli aktuell för våra medelstora orter.

Paratransit, bilpooler, mobilstationer mm utvecklas alltmer. En lösning som visat sig fungera väl är att en bensinstation sköter service mm av fordonen i en bilpool. En sådan lösning kan lätt kombineras med *hyrbilservice.* Ett intressant koncept att ta efter är Zürichs *mobilstationer* där man samlar bilpooler, cykeluthyrning, rådgivning, turistinfo mm.

Samåkning kan alternativt även räknas till denna grupp som ett sätt att komplettera kollektivtrafiken med paratransitformer. Strategier för bilpooler mm är intressanta att kombinera med strategier för bilsnåla bostadsområden, se bl a Zürich.

Strategier för tung trafik och trafikalstrande verksamheter är naturligtvis nödvändiga. De lokala förutsättningarna varierar. Oftast eftersträvas överföring av tyngre godstransporter till spårtrafik där det är möjligt och i övrigt lokalisering av godstransportintensiva verksamheter med god kontakt till det överordnade vägnätet i störningståliga områden.

Samordnade varutransporter i tätort har länge diskuterats och testats i Sverige och utomlands. Verkligt bra lösningar som slagit igenom verkar dock vara svåra att få till stånd. Varutransporter är främst ett problem i större städer. I mindre orter och centrumområden är en begränsning av leveranstiden till före kl. 11 ofta en praktiskt fungerande lösning.

*Int**ermodala strategier*** syftar på åtgärder som underlättar och stärker kombinationsresor med flera färdsätt, i första hand miljövänliga färdsätt som gång- och cykeltrafik + kollektivtrafik.

Man kan låta sådana strategier ingå i de övriga strategierna eller ta fram en särskild strategi för hur trafikslagen ska samverka. Oftast ser man då främst till hållbara färdsätt.

En väsentlig aspekt för stadens utveckling är den totala tillgängligheten och utnyttjandet av den totala transportkapaciteten. Ur denna synpunkt kan det vara motiverat att ta fram en särskild intermodal strategi.

Strategier för utformning av gaturum, torg och offentliga platser finns med i de utländska exemplen i varierande omfattning. I flera fall finns synpunkter på hur utformning och stadsmiljö bör stödja avsedd funktion och vice versa, designprinciper mm.

I Sverige innehåller stadsmiljöprogrammen oftast synpunkter på materialval, hantering av historiska miljöer, byggnader och fasader. Mindre ofta finns synpunkter på hur utformning och design ska stödja avsedd funktion.

Genomtänkta utformningsregler kan ge stöd för och understryka avsedd funktion för övriga trafikslagsstrategier.

Strategier för information, ***attitydpåverkan*** av individer, lokala *transport- och resplaner* för företag, organisationer och individer förekommer som regel som komplement och förstärkning av övriga strategier. Tendensen utomlands verkar vara att man samlar alla informations- och kampanjåtgärder, inte enbart trafikfrågor, till en samlad enhet.

Mobility Management används oftast som synonym till mjuka åtgärder för att förstärka effekten av andra åtgärder och skynda på genomförande/acceptans. MM som övergripande begrepp med innebörden substitut för (kvalificerad) trafikplanering är mindre vanligt utomlands. Det är sannolikt en riktig utveckling att hållbarhetsaspekterna genomsyrar de allmänna transportsstrategierna.

Sammanfattningsvis kan man placera in delstrategierna i huvudgrupperna

- Bebyggelselokalisering – trafiksystem (struktur)
- Stads- och boendemiljö
- Tillgänglighets- och intermodala strategier
- Trafiknäts- och färdsättsstrategier
- Information, attitydpåverkan, samverkan aktörer
- Genomförande- och finansieringsstrategier

Tabellen nedan är ett försök att översiktligt sammanfatta effekten av åtgärderna med avseende på social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet för några huvudaspekter. Klassificeringen är inte entydig.

	STADSLIV	BOENDEMILJÖ	TRAFIKSÄKERHET	TILLGÄNGLIGHET	INTERMODALITET	HÅLLBARA FÄRDSÄTT
Vistelseytor, pedestrianisation	++	++	++	+	+	++
Gårdsgator, bilfredning, cellprincip	+	++	++	+	+	++
Stationsnärhetsprincip, samordnat rörelsemönster	+	+	+	++	++	++
Cykelkvalitet	+	++	+	++	++	++
Kollektivtrafik	+	+	++	++	++	++
Bilnät, trafikstyrning, reglering	+	+	++	++	++	++
Parkering	++	++	+	+	++	++
Samordnade avgifter	++	+	+	++	++	++
Bilpooler, samåkning, mobilstationer	+	+	+	++	++	++
Varu- och godstransporter	++	++	++	+		+
Åtgärder för kombinationsresor	+	++	+	++	++	++
Utformning offentlig miljö	++	+	+	+	+	++

++ = stor/väsentlig effekt för hållbart resande och stadsutveckling

Detaljerade beskrivningar över åtgärder och effekter mm finns bl a på

- Vägverkets exempelbank www.vv.se
- KonSULT, Knowledgebase on Sustainable Urban Land use and Transport, http://konsult.leeds.ac.uk
- Victoria Transport Policy Institute www.vtpi.org

Två tendenser är mycket tydliga i det genomgångna materialet:

- Ökad satsning på stadsmiljö/stadsliv och utrymme för fotgängare
- Ökad integration, anpassning och begränsning till befintliga ytor och resurser. Även om man kan konstatera att det finns en efterfrågan är det inte självklart att den ska tillgodoses fullt ut (demand restraint).

Behov av förändrade plan- och arbetsformer

Generellt är det professionella, breda och övergripande sätt som trafikfrågorna hanteras i de studerade exemplen slående. I få städer i Sverige har/ges trafikplaneringsfrågorna motsvarande bredd, bemanning, samlade kompetens och organisatorisk ställning som ofta görs utomlands.

Synsättet på samt statusen hos trafikplaneringsfrågor är oftast också högre och vägledande för hur andra frågor hanteras, exempelvis bebyggelselokalisering, fysisk planering (se bl a Strasbourg och SCOT/PDU - lagstiftningen). ”Dominans” från den fysiska planeringssektorn märks knappast.

Synsätten kan sammanfattas i att en kvalificerad hantering av trafikfrågorna ses som en möjlighet, en förutsättning, ett strategiskt verktyg för en kvalificerad, hållbar stadsutveckling.

Historiskt är den svenska planlagstiftningen sprungen ur behovet att reglera grannsämja, skydd mot brand, sociala och sanitära kvaliteter i bebyggelsen. Senare har lagstiftningen kommit att hantera var man får bygga, areell markanvändning samt bevarandeskydd för natur- och kulturmiljö.

Både detaljplan och översiktsplan ger möjlighet att hantera trafikfrågor och förutsätter att de ska ingå. Många översiktsplaner har dock karaktären av planer för bebyggelseexploatering och skyddsvärda natur- och kulturvårdsobjekt men hanterar mindre ofta hållbarhets- tillgänglighets- och utvecklingsfrågor för trafiksystemet .

Begreppet tätortsplan har föreslagits men ej vunnit gehör. Möjligheter finns att göra en fördjupad översiktsplan för valfritt område men avser då oftast en mindre ort eller del av större. Tematisk fördjupning är också möjlig men används i praktiken sparsamt.

Den svenska översiktsplanens begränsning till kommunens yta och bristen på aktiv regional planering i Sverige sätter också gränser för samverkande trafik- och utvecklingsstrategier lokalt och regionalt. Idag är beroendeförhållandena över kommungräns ofta mycket påtagliga. Frivillig samverkan mellan kommuner får lätt en oklar status. Ansvar och beslutsvägar blir oklara.

Även om kollektivtrafikhuvudman, Vägverk, Banverk m fl har ett tydligt planerings- och samordningsansvar kan det vara svårt att se hur olika trafiknätsstrategier, tidplaner, investeringsprogram mm aktiv stöder varandra och samspelar med kommunens övriga planering.

Här kan lärdomar hämtas från den franska planlagstiftningens SCOT och PDU:s anpassningsmöjligheter till ett strukturellt/funktionellt naturligt område, även över nationsgräns (se Strasbourg).

3. STRATEGIER FÖR HÅLLBARA TRANSPORTER OCH STADSUTVECKLING

- hur hittar vi fram till dem?

3.1 Några planeringsbegrepp

Vad är en strategi?

*Ordet strategi kommer från grekiskans **strateg** som var en grekisk härförare över ett militärområde. Hans uppgift var att ta fram en **strategi** för hur hans här skulle kunna möta och slå fienden – från vilket håll de än kunde komma.*

Strategi betyder ***handlingsplan, inriktning*** i betydelsen hur, vilka vägar man vill gå fram på. I grundbetydelsen ligger även *handlingsberedskap* för oväntade händelser. En strategi kan också innehålla alternativa handlingsvägar beroende på vad som händer eller om man inte når de mål man satt upp.

Väsentligt för en strategi är de mål, vad man vill uppnå. En strategi utan tydliga mål är inte helt meningsfullt eftersom strategin just avser beskriva handlingsvägarna dit, hur man kan uppnå målet.

Ofta finns en tydlig hierarki mellan övergripande mål respektive handlingsvägar (medel) fram till de konkreta åtgärderna. Medlen, åtgärderna för att uppnå ett överordnat mål blir då delmål för nästa steg osv.

Tekniken att successivt bryta ner övergripande mål till mer konkreta handlingsvägar/delmål kallas ***mål/medelanalys***. Vi kan se arbetssättet som ett verktyg i processen med att ta fram en strategi.

Det är naturligt och väsentligt att man i denna process successivt preciserar målen, vilka åtgärder som är möjliga för att uppnå dem, vad vi kan påverka samt vilka effekter åtgärderna kan tänkas få.

Exempel:

- **Mål:** *Ett hållbart transportsystem*
- *Preciseringsbehov: Vad menar vi med ett hållbart transportsystem och hållbar utveckling? Vilka åtgärder är möjliga, på vilka områden kan vi agera?*

- **Delmål/strategi 1**: *Minska förbrukningen av ändliga resurser*
- *Preciseringsbehov: Vilken förbrukning av ändliga resurser finns inom tranportsektorn, vad kan vi påverka och hur?*
- Delmål/strategi 1.1: *Minska användning av fossila bränslen*
- Delmål/strategi 1.2: *Minska bilanvändning*
- Delmål/strategi 1.3: *Förbättra för gång, cykel- och kollektivtrafik*
- Delmål/strategi 1.4: *Begränsa parkeringstillgång osv.*

- **Delmål/Strategi 2**: *Minska förbrukningen av material vid fordonstillverkning och utbyggnad av infrastruktur, öka återvinning osv.*

Vi kan lätt föreställa oss hur vi kan utveckla liknande trädstrukturer för andra mål, exempelvis trafiksäkerhet, stadsmiljö mm. Ibland sammanfaller åtgärdskedjorna längre ner i hierarkin, dvs samma åtgärd ingår i mer än en kedja. Vi brukar då tala om samverkande, konsistenta eller robusta strategier/åtgärder.

Exempel:

- *Minska biltrafiken i centrum*
- *Minska parkering på gator och allmänna platser i centrum*
- *Öka ytor för vistelse, fotgängare och cyklister i centrum*

Det är naturligtvis denna typ av samverkan och synergieffekter vi vill uppnå. De uppfyller de flera önskemål och har därmed större chans att nå god acceptans, bli genomförda samt bidrar till att uppfylla mer än ett övergripande mål.

Omvänt kan olika handlingsvägar/åtgärder leda till motstridiga resultat. Vi talar då om målkonflikter. Det klassiska sättet att hantera målkonflikter är att göra dem tydliga, dvs. precisera vad konflikterna består i. Man kan då välja mellan att

- ompröva/förtydliga överordnade mål
- välja en annan väg/andra delmål
- prioritera/fatta politiskt beslut
- acceptera konflikten.

Med genuina målkonflikter menar man mål som inte går att förena utan fordrar en prioritering, dvs. det ena målet får vika för det andra.

Sammanfattningsvis blir en strategi och dess omfattning beroende av vilka mål vi sätter upp, dvs. vi väljer att den ska omfatta, vilken nivå vi börjar på och vad vi slutligen vill uppnå.

Strategi kontra plan

Den konkreta uppsättning av åtgärder vi tar fram och föreslår ska genomföras, exempelvis slutlig sträckning av en cykelled, detaljutformning av en trafikanläggning etc. brukar vi kalla plan.

I sin mest utvecklade form innehåller den mycket konkreta åtgärder där även tidpunkt, kostnader och ansvar för genomförandet anges. Vi brukar då tala om ett ***åtgärdsprogram***.

Om vi tar fram en strategi eller process för hur vi ska arbeta, hantera och följa upp olika frågor kan vi tala om en ***genomförande- och uppföljningsstrategi*** eller ***ledningssystem*** för att använda det språkbruk som ofta används i miljösammanhang.

Köpenhamns Cykelregnskab och Zürichs Konformitätsprüfung är exempel på sådana system. Inte sällan är denna typ av system, uttalat eller outtalat, redan inbyggda i det planeringssystem, metodik eller arbetsprocess som tillämpas utomlands.

Med en systemteoretisk ansats kan vi beskriva planering på följande sätt:

- Ett ***system*** består av dess delar och ***inbördes beroenden***
- En ***plan*** beskriver den ***uppsättning av åtgärder*** som fordras för att bringa systemet i överensstämmelse med ***uppställda mål***
- ***Planering*** är arbetet med att utforma en plan

Skillnaden mellan plan och strategi kan vara hårfin. En plan avser dock i första hand konkreta åtgärder, utformning etc – ”så här vill vi att det ska bli”, exempelvis cykelplan, grönplan. Strategi innebär handlingsväg, inriktning, hur olika problem ska angripas, handlingsberedskap.

Visioner, scenarier

En vision är en sammanhållen framtidsbild (ordagrant ”syn”). Att ta fram en vision för hur man idealt föreställer sig hur en stad eller transportsystem bör se ut respektive fungera kan vara ett bra sätt att starta upp ett strategiarbete och diskussion kring mål och framtida utveckling.

Ett scenario är en sammanhållen beskrivning av ett troligt, önskat eller förutsatt händelseförlopp baserat på vissa (troliga) förutsättningar, exempelvis kraftigt höjt bensinpris när oljan tar slut. Det vanligaste ”scenariot” är nollalternativet, dvs. att ingenting görs. Trendextrapolering, prognoser baserat på framskrivningsteknik mm hör dit.

Strategi kontra Policy

I engelskspråkig litteratur används ofta Policy som synonym till strategi i betydelsen förhållningssätt, inriktning. Svenskans politik motsvarar dock oftast av engelskans Politics, ”talking politics”, när det gäller partipolitiska åsikter och åsiktsinriktning. Begreppen Policy och Politics är närbesläktade men kan ge viss oklarhet.

Detta går igen i översättningen i den svenska översättningen ”Stadspolitik” där det naturligtvis både handlar om synsättet på staden men också ofta om strategier för stadsutveckling.

3.2 Vad bör en transportstrategi innehålla?

Svaret beror naturligtvis på hur den aktuella situationen ser ut. För en mindre ort kan det räcka med

- Fotgängare- och vistelseytor samt parkering i centrum
- Gång- och cykeltrafik
- Busslinjesträckningar, hållplatslägen
- Trafiksäkerhet

Strategiområdena kan grupperas på det sätt som passar bäst för tillämpningen - per område, tema- eller trafikslagsvis. Nedan ges ett förslag på strategiområden som man kan överväga för en större ort:

Tematiska strategier

1. Reducerat transportbehov, överföring av transporter till miljövänliga färdsätt
2. Samspel med regional utveckling, regional och lokal kollektivtrafik, intermodalt resande
3. Strukturerad, samordnad lokalisering av arbetsplatser, service och bostäder och utformning av trafikstruktur
4. Centrummiljöer, bostadsområden, nyexploatering

Färdsättsorienterade strategier

5. Samverkan mellan lokala och regionala trafikslag
6. Gångtrafik, stråk och platser, prioritering av fotgängare
7. Cykeltrafik och kollektivtrafik
8. Biltrafik, säkerhet, parkering

Tillgänglighet, trafiksäkerhet
kan hanteras som väsentliga utgångspunkter i delstrategierna men också lyftas fram som särskilda tematiska strategier.

Genomförandestrategier
bör innehålla tydliga, operativt mätbara mål samt åtgärder för hur de ska nås. Man kan baka in genomförandeprogram och arbetsprocesser i delstrategierna

men de kan även ingå i en särskilt strategi för genomförande och uppföljning (ledningssystem).

Genomförandeprogrammen bör vara tidsatta. Helst bör även de enskilda åtgärderna vara kalkylerade med finansieringskälla samt ansvarig förvaltning/person utsedd. Man kan även ange mellanliggande avstämningspunkter och åtgärder som ska vidtas om åtgärderna inte ger den avsedda effekten.

3.3 Arbetsprocess

Köpenhamnsmodellen kan tjäna som förebild. Först gör man en bred, översiktlig problemidentifiering av nuläget, vilken utveckling man ser framför sig, önskad utveckling samt förankrar det hos allmänhet, politiker m fl. Nulägesanalysen kallas även för problemanalys eller bristanalys.

Nulägesanalysen fördjupas och preciseras baserat på de synpunkter som kommit fram under samråd med allmänhet och politiker. Även detta steg kan man förankra som kvitto på att man uppfattat och arbetar med rätt saker i samband med nästa steg.

Nästa steg är att precisera mål som möter de problem och önskemål om framtida utveckling som kommit fram, identifiera olika vägar/åtgärder för att nå dem, bedöma deras realism och möjligheter att genomföra dem. Även detta steg är väsentligt att förankra hos allmänhet och politiker.

Mål/medeltekniken kan användas för att hitta samverkande och stabila handlingsvägar. Momentet kräver god kännedom om möjliga åtgärder och deras effekter.

I följande steg väljer man ut och sätter samman åtgärder till handlingslinjer, ”åtgärdspaket”, samt försöker utvärdera dem. Även i detta steg kan det vara klokt att samråda och förankra dem, inte minst för att pröva i vilken mån politikerna är beredda att ställa upp och genomföra dem.

Till sist tar man fram den slutliga strategin eller strategierna, processar dem via remissförfarande eller på annat sätt och antar dem politiskt.

Såväl forskning som erfarenhet har visat att det är väsentligt att arbeta objektivt och så kunskapsbaserat man kan för att vinna förtroende och accept för såväl mål som strategier och konkreta åtgärder.

4. KÖPENHAMN Danmark

Köpenhamn är intressant som exempel av flera skäl. Även om Köpenhamn kan uppfattas som en storstad är staden lika mycket en samverkande tätortsbildning. Köpenhamns centrala del, själva stenstaden, är inte så mycket större än Malmö till ytan.

Stationsorterna i Köpenhamnsregionens fingrar är inte heller större än många orter i Sverige och har ofta karaktären av villaförstad med samma typ av förutsättningar och utmaningar som i Sverige.

Denna typ av agglomerationer, tätortsstrukturer utvecklas alltmer även i Sverige i olika skalnivåer, exempelvis Malmö/Lund -regionen, Norrköping/Linköping, Falun/Borlänge m fl. Boende, arbetsplatser, service, utbildning, kultur mm koncentreras alltmer till centralorterna.

Beroendeförhållandena ökar. Genom att titta på större agglomerationer som hunnit längre i utvecklingen kan vi lära oss av deras utveckling och förutse vart vi är på väg.

4.1 Stationsnärhet, samordnad lokalisering

Stationsnärhetspolitiken i Köpenhamn har sin grund i fingerplanen från 1947 – stadsutveckling kring stationer längs det befintliga, radiella järnvägsnätet. Den har både trafikala, sociala, miljö- och ekonomiska mål, bl.a. att

- säkra resmöjligheter och tillgänglighet till centrala stadsfunktioner
- behålla grönkilar i bebyggelsen för jordbruk, rekreation och friluftsliv
- begränsa onödig markkonsumtion
- främja överflyttning från bil till kollektiv transport
- avlasta vägnätet, minska trängsel och säkra framkomligheten
- begränsa transporternas miljöeffekter
- förbättra kollektivtrafikens ekonomi.

Lokaliseringsstrategin blev fastlagd i 1989 års regionplan. Den innebär att service lokaliseras nära stationen, arbetsplatser inom 500 m fågelvägsavstånd samt bostäder inom 2 km.

Man får då arbetsplatser och service med hög tillgänglighet för kollektivtrafik och stärker denna samt ett ***samordnat rörelsemönster***. De som bor i området kan gå eller cykla till stationen eller till den service och lokala arbetsplatser som finns nära stationen.

Man skapar på så sätt ***ökad tillgänglighet*** för alla trafikslag, ett robust – resilient - trafiksystem och en positiv utvecklingsspiral för hållbara transporter och stadsutveckling.

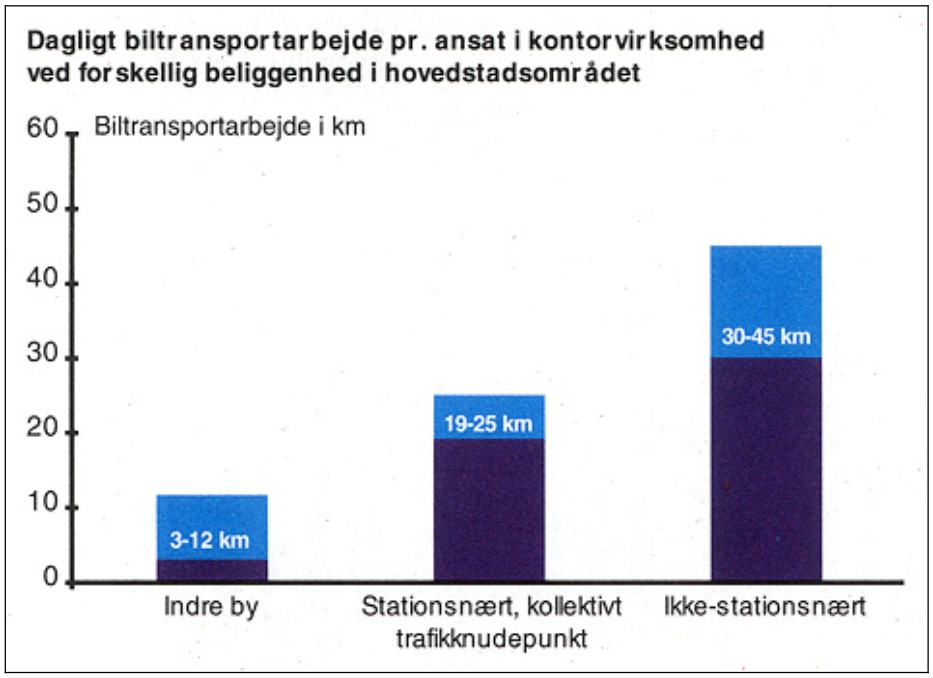
Strategin har nyligen utvärderats (*Hartoft-Nielsen 2002*). De senaste 15 årens kontorsbyggande i stationsnära lägen beräknas motsvara 800 000 km minskad biltrafik per dag i rusningstid eller ca 2-3 % av det dagliga biltrafikarbetet, drygt 6 % av biltrafiken i rusningstid.

Effekten på det dagliga biltransportarbetet framgår av stapeldiagrammet nedan. De övre delarna av staplarna och siffrorna anger variationsbredden i resultaten.

Om man endast tittar på <u>andelen anställda</u> som använder bil dagligen ser diagrammet nästan likadant ut. Andel bilanvändare i Innerstaden var 10-25 %, på kontorsnära arbetsplatser 40-60 % och i övriga 75-85 %.

Effekten på de boendes bilanvändning var inte lika tydlig - de kan ju ha sitt arbete där det inte finns kollektivtrafik. Dock kunde man konstatera att boende

nära stationen i genomsnitt använde bilen ca 5 km mindre per dag.



Dagligt transportarbete för anställda i Köpenhamns innerstad, i stationsnära lägen utanför innerstaden respektive icke stationsnära arbetsplatser. ***Källa:*** *Hartoft-Nielsen 2002*

Effekten av stationsnärheten är mycket stark och väldokumenterad - en nästan halverad bilanvändning för anställda i stationsnära kontor.

Sammanfattningsvis anges effekterna vara

- Minskat tryck mot stads/regioncentrum
- Bättre utnyttjande av infrastrukturen
- 10 km mindre bilkörning per dygn och anställd
- 5 km mindre bilkörning per dygn och boende

Andra effekter är sannolikt ökad valfrihet och tillgänglighet inte minst för barn, ungdomar, kvinnor och äldre.

Goda gång- och cykelvägar till stationen/centrumområdet förutsätts. För tätorts- och stadsdelscentrum kan effekten stärkas med samordnade parkeringsrestriktioner/höjda p-avgifter vilket kan utläsas av effekterna för innerstaden i Köpenhamn.

Samma effekt på bilanvändning för kontorsanställda nära bussterminaler kunde inte styrkas i Köpenhamn. Dock har varken linjenätsstruktur, lokalisering av bussterminalerna och bebyggelse inte byggts upp på samma konsekventa sätt som för stationerna.

Sannolikt är dock effekterna likartade för andra kollektivtrafikterminaler och centrala bytespunkter med likartad bebyggelsestruktur om än inte lika tydliga. Det är den ökade tillgängligheten och uppbyggnaden av bebyggelsestrukturen som är väsentlig.

Fingerplanen har under sina 50 år lett till en relativt gles storstadsutveckling – på gott och ont - med grönkilar och jordbruksmark mellan bebyggelsen. Den ökade levnadsstandarden har tagits ut som friliggande bostäder och längre resavstånd.

*En **flerkärning struktur** har utvecklats. Biltrafiken mot och genom centrum är mindre än i de flesta andra större städer. Resmönstret har mindre ojämn riktningsfördelning på de radiella förbindelserna än brukligt med ökat resande tvärs järnvägsstråken, "by-fingrarna".*

Hovedstadens Udvicklingsråd strävar efter att förbättra tvärförbindelserna så att stationslägena får ännu högre kollektivtrafiktillgänglighet och attraktivitet för service, arbete och bostäder. Järnväg, snabbspårväg och moderna kollektivtrafiksystem har utretts.

Stationsnärhetsprincipen tillämpas även i andra städer som London, Hamburg, Berlin, München och Amsterdam.

Den holländska ABC-strategin - markhushållning och lokalisering baserad på tillgänglighet och transportbehov, ofta kombinerad med bilplatsbegränsning - var mindre framgångsrik och lades ner 2001. Stationsnärhetspolitiken kommer dock att behållas, bl a i Amsterdam.

ESDP, European Spatial Development Perspective, antogs av de europeiska ministrarna med ansvar för fysisk planering på ett informellt rådsmöte i Potsdam 1999. I bl a avsnittet om effektiv och bärkraftig användning av infrastrukturen betonas betydelsen av samordnad markanvändnings- och transportplanering samt att miljövänliga, multimodala (flera färdsätt) transportkedjor främjas.

Sammanfattning/kommentarer

”Stationsnärhetspolitiken” är ett systematiserat samspel mellan strategier för hållbart resande och bebyggelselokalisering som ömsesidigt stöder och drar nytta av varandra.

Den är mycket intressant eftersom den i många avseenden är en naturlig princip och egentligen inte fordrar någon uppoffring eller restriktioner – utöver att man tänker efter före.

Den ger även förutsättningar för andra stadsmiljökvaliteter som ökad tillgänglighet/täthet/närhet, minskad markkonsumtion, friområden mellan bebyggelsegrupper samt minskat bilberoende. Ökat kollektivresande ger också en trafiksäkerhetseffekt

Minskat bilberoende och ökad tillgänglighet bidrar också till att uppfylla det 6:e transportpolitiska målet samt FN:s barnkonvention vad avser ökad rörlighet för barn och ungdomar.

Även i Sverige kan vi se påtagliga effekter av samlokalisering av bebyggelse och effektiv kollektivtrafik. Skånetrafiken redovisar kollektivtrafikandelar på upptill 40 % för mindre orter med stationsnära bebyggelse, exempelvis Dösjebro. Bebyggelsen ligger inom ca 1 km från stationen i utkanten av samhället. Lilla Annelöv som ligger 2 km från stationen men har goda cykelvägar dit bidrar troligen också.

Det vi kan lära av Köpenhamn är att samspelet mellan bebyggelse och trafiksystem – rätt utformat – är betydligt viktigare och kan ge betydligt större effekter på bilanvändning och biltrafikarbete (emissioner, olyckor, energiförbrukning) än vi vanligen föreställer oss.

30-50 % reduktioner av biltrafikarbete är möjliga jämfört med icke stationsnära lägen. Effekten är strukturell och långsiktig med fordrar också en långsiktig, medveten och samordnad planering.

Inget talar för att principen inte skulle kunna tillämpas överallt i Sverige. En reform för väsentligt mer kvalificerad samverkan mellan trafikplanering och bebyggelseplanering är angeläget.

4.2 HURs planeringsfilosofi

HUR, Hovedstadens UdvicklingsRåd, har ansvar för kultur, den övergripande fysiska planeringen, kollektivtrafik och vissa andra övergripande trafikfrågor.

Ett intressant synsätt är att man hittills tagit fram en markanvändningsplan respektive trafikplan vartannat år, dvs. rullande fyraårscykler. Motivet för denna växelverkan är att plandokumenten är varandras förutsättningar.

Kollektivtrafikstrategin bygger vidare på den tidigare och väl utvecklade kollektivtrafiken med bl a framkomlighets- och restidshöljande åtgärder. Bl a vill man stärka stationsnärhetsprincipen ytterligare med att bygga ut högklassig kollektivtrafik i tangentiella stråk som sammanbinder stationerna i de radiella järnvägsstråken.

Tanken bakom denna strategi är att öka stationslägenas tillgänglighet ytterligare för att göra dem ännu mer attraktiva för näringsliv och boende.

Sammanfattning/kommentarer

Såväl samlokalisering av bebyggelse och transportsystem (se stationsnärhet ovan) som sättet att resonera om samspelet mellan fysisk planering och transportstruktur är väsentliga synsätt att ta efter, tydliga samt försöka implementera i olika planeringsformer i Sverige.

HURs pendlarkontor är relativt ny företeelse och inriktad på information och rådgivning till trafikanterna, företag och organisationer.

Verksamheten motsvarar våra mobilitetskontor men verkar ha en klarare och mer väldefinierad roll med inriktning på rådgivning, information, marknadsföring samt att hjälpa arbetsgivare m fl med att ta fram lokala transportplaner.

Den mer tillämpade mobilitetsplaneringen är dock i första hand integrerad i den traditionella trafikplaneringen (som alltid haft en bred inriktning och god ställning i Danmark).

4.3 Cykelpolitik 2002 – 2012

Köpenhamns kommun har länge arbetat framgångsrikt med att utveckla förutsättningarna för cykeltrafik. Trots lång tradition och god planering togs dock en samlad strategi fram först 2002.

300 km cykelbanor och cykelvägar finns utbyggda sedan 100 år och ytterligare ca 50 km är planerade. Trots att cykelanvändningen minskat i andra danska städer har den ökat i Köpenhamn. Antalet personer som cyklar till jobbet är lika många som åker bil.

Motivet för att ta fram en särskild cykelstrategi anges vara att man vill behålla och öka antalet cyklister i en tid av ekonomisk tillväxt då bilinnehavet ökar.

Direktiven för cykelstrategin var att ta fram en handlingsplan för
- utbyggnad av cykelnätet och förslag till nya sträckningar
- förbättrad framkomlighet, säkerhet och komfort samt
- nödvändigt underhåll

I *Trafikafviklingsplanen, delplan for cykelforbedringer* anges följande mål som skall vara uppfyllda till 2012:
- Andelen som cyklar till arbetet ska öka från 34 % till 40 %

- Risken att dödas eller skadas allvarligt ska minska med 50 %
- Andelen cyklister som upplever det tryggt att cykla ska öka från 57 % till 80 %
- Färdhastigheten på sträckor längre än 5 km ska öka med 10 %
- Högst 5 % av cykelstråken får ha otillfredsställande beläggning

De kvantitativa målen ger möjlighet att utvärdera cykelstrategin regelbundet inom ”Cykelregnskabet”, se texten nedan. Insatsområden är

- cykelvägar och förstärkta cykelbanor
- gröna cykelstråk
- förbättring av förhållandena i innerstaden
- kombination av cykel och kollektivtrafik
- cykelparkering
- förbättrade trafiksignaler
- bättre underhåll
- kampanjer och information

I Köpenhamn är det socialt accepterat att cykla. Cyklisterna fördelar sig jämnt på alla inkomstgrupper. Bilister har i genomsnitt en hög inkomst och kollektivresenärer låg inkomst. Bilisterna har oftare barn (45%) i hushållet än cyklister (29%), kollektivresenärer har lägst andel (19%) .

Cyklister har ofta en längre utbildning än bilister och kollektivresenärer. De är förhållandevis unga med tendens till att fler äldre cyklar. Andel cyklister äldre än 40 år har ökat från 25% till 38% i perioden 1998-2000.

Cykeln används mest till och från arbetet (34%). Drygt hälften väljer cykel för att den är snabb bekväm. Nästan lika många säger att de cyklar för att de får motion. Ekonomin är också väsentlig för många.

Ett ökat antal köpenhamnare, ca 2/3, fortsätter att cykla på vintern. Det återspeglar en ökad konkurrenskraft mot busstrafiken.

Satsningar på cykeltrafiken är integrerad i alla plannivåer. Ett mål i *Kommuneplanen* är att cykeln ska ha en central roll i kommunens trafik. *Trafik og Miljöplanen* tar också upp en rad åtgärder för cykeltrafiken.

En *Cykelstiprioriteringsplan* och förslag till *Grönne Cykelruter* har tagits fram tidigare. Trafiksäkerhetsplanen för Köpenhamn har som mål att reducera allvarliga cykelolyckor med 40 % oavsett utvecklingen av cykeltrafiken.

Ett viktigt begrepp är *Transportkvalitet som* omfattar delmålen

- Trygghet, Säkerhet, Färdhastighet
- Sundhet, Upplevelse, Komfort

Upplevd trygghet anses vara en av de viktigaste kvalitetsfaktorerna. Ju mindre man cyklar desto mer otrygg anger man sig vara och anses bidra starkt till varför man inte väljer att cykla. Ambitionen är att 80 % ska känna sig trygga.

Cyklisternas risk att dödas eller skadas allvarligt har halverats den senaste tioårsperioden. Ambitionen är att halvera den ytterligare en gång.

Genomsnittshastigheten är drygt 20 km/tim i cykelnätet. Reshastigheten dörr till dörr beräknas vara ca 16 km/tim. Man arbetar på att höja framkomligheten och säkerheten i de signalreglerade korsningarna med bl a framdragna cykelfält och tillbakadragna stopplinjer för bilar.

Cyklisterna cyklar helst på affärsgator och liknande stråk där man kan känna stadens puls och göra inköp på väg hem. Man har därför slopat den tidigare principen att anvisa cyklister till ”bakgator”.

Stränga krav ställs på cykelvägarnas jämnhet, frånvaro av kanter och hål. Nästan hälften av cyklisterna har tidigare dömt ut beläggningsunderhållet. Man satsar därför nu ytterligare resurser på beläggningsunderhåll och har tillsatt en *tillsyningsman* med uppgift att cykla runt och rapportera brister. Till sin hjälp har han en komfortmätare monterad på cykeln.

Cykelstiprioriteringsplan

För att genomföra cykelstrategin har man även tagit fram konkreta förslag och motsvarande investeringsprogram. Prioriteringsprinciperna är intressanta:

- På alla sträckor där det är möjligt införs ”förstärkta cykelbanor” (särskilt målade cykelfält) som en snabb första etapp
- På svåra avsnitt byggs cykelstier (cykelbanor avskilda med kantsten)
- Korta sträckor som ökar nätstrukturen prioriteras
- Sträckor med många cyklister prioriteras i andra hand (!)

Grönne Cykelruter prioriteras enligt ett särskilt program. Syftet är att ge avskilda, upplevelserika cykelvägar i grön miljö men också säkra förbindelser bostad - arbete för längre distanser. Där stråken passerar över allmänna vistelseytor markeras de med avvikande och särskilt jämn beläggning.

Ett särskilt program har tagits fram för *cykelförbättringar i Innerstaden*. Enkelriktningar tagits bort/motriktad cykeltrafik införts. Hastigheten har sänkt till 40 km/tim i den medeltida stadsdelen. Stor hänsyn tas till fotgängarna (Ströget m fl) vid utformningen. Man vill inte bygga högklassiga cykelbanor i den historiska miljön.

Cykelparkering har fått en särskild handlingsplan. Cykelregnskabet 2000 visade att endast var tredje cyklist var nöjd med parkeringsmöjligheterna. Särskild fokus ska ges cykelparkering vid

- kollektivtrafikterminaler, hållplatser
- bostäder, arbetsplatser
- butiker, inköpscentra

Cykelparkering tillåts på gatumark, ofta genom att parkeringsplatser tas bort. Fastighetsägarna (motsv.) får dock betala cykelställen. Vid butiker i affärsgator upplåter kommunen torgytor och annan allmän platsmark om utrymme finns. För större varuhus ställer kommunen krav på att cykelparkering skall anordnas analogt med bilplatser.

I *Kommuneplanen* samt *Trafik og Miljöplanen* anges att möjligheter för kombinerade resor cykel – tåg ska förbättras (intermodal strategi). HT (kollektivtrafikhuvudmannen) har redan i följd av sin kollektivtrafikstrategi tagit bort många hinder och tillåter cyklar på alla tåg i minimiriktningen även i rusningstid. När nya tåg införs kommer cykel på tåg alltid att vara tillåtet precis som på metron.

DSB:s målsättning är att 25% av cykelplatserna på stationerna ska vara låsbara platser, 50% ska ha skärmtak och 25% ska vara öppna cykelställ.

Cykelcentra med cykelgarage finns på Österport och Hovedbangården men utnyttjas inte fullt ut. Köpenhamnarna är inte vana vid att betala för sin cykel.

HT och DSB har ansvar för cykelparkeringen vid stationer och terminaler i formaliserat samarbete med kommunen. Eftersom det ligger i alla parters intresse att finna lösningar delar man oftast på finansieringen.

Kommentarer/lärdomar

Köpenhamns cykelstrategi – trots att den relativt sent antagits som en medveten strategi – är mycket framgångsrik. Köpenhamn anser sig vara en av världens främsta cykelstäder. Över 80 % av cyklisterna anser Köpenhamn vara bra att cykla i. I centrala Köpenhamn cyklar varannan dansk till jobbet dagligen!

Förklaringar till den goda situationen är sannolikt att en god cykelkultur har bevarats, goda förutsättningar med svag topografi, mild väderlek året om men också att det funnits en god (trafik)planerartradition omfattande alla trafikslag.

Det fanns tidigt goda, avskilda cykelbanor i Köpenhamn, relativt gott om cykelparkering och möjlighet att ta med cykel på lokaltågen. Förr var det också relativt dyrt att köpa, registrera (bilaccis) och äga bil i Danmark vilket sannolikt medfört att man bevarat en cykeltradition bättre än på många håll i Sverige.

Strategin är mycket professionell, konkret, täckande och väl underbyggd. Lärdomar som kan dras, utöver tips ovan, är

- slå vakt om, understöd och utveckla den cykelkultur som finns
- öka cyklisternas trygghet och säkerhet
- skapa goda förutsättningar, eftersträva tät nätstruktur för ökad tillgänglighet och rörelsefrihet, undvik bakgator
- utveckla god och tillräcklig cykelparkering med väderskydd och ramlåsning
- hög kvalitet på beläggningsunderhåll, renhållning och snöröjning
- använd tydliga och lätt uppföljningsbara mål och indikatorer
- eftersträva regelbundna uppföljningar/kvalitetskontroller (cykelrevisioner) och använd materialet som kunskapsunderlag för förbättringar

4.4 Cykelregnskab och kampanjer

Världens första cykelrevision gjordes i Köpenhamn 1995. En lättillgänglig cykelrevisionsrapport ges ut vartannat år. Färska nyckeltal publiceras också på Vej og Parks hemsida www.vejpark.kk.dk.

Cykelrevisionen är både kommunens och cyklisternas gemensamma avstämning av insatser och förhållandena för cykeltrafiken. Den omfattar både en avstämning av fysiska förändringar, cykelräkningar, olycksrisker mm och en enkätundersökning av cyklisternas värderingar.

I cykelrevisionen kan man följa effekterna av de åtgärder man satt in och om de varit tillräckliga. I några fall har man funnit att de inte givit den effekt man förväntat och gjort omprioriteringar. Nyckeltal har lagts till, något har slopats.

De nyckeltal man använder idag är

- cykeltransportarbete
- andel andra ärenden än arbete
- andel som cyklar för rekreations- och motion

- längd cykelvägar, cykelbanor och gröna stråk
- budget för underhåll
- allvarligt skadade cyklister
- allvarligt skadade cyklister i trafiksignalkorsningar
- cykelparkering på gatumark

Mål enligt cykelpolicyn som följs är
- andel som cyklar till arbetet
- olycksrisk
- upplevd trygghet
- genomsnittlig reshastighet
- komfort/dålig vägyta

Cyklisternas värderingar av
- Köpenhamn som cykelstad
- upplevd trygghet
- mängden cykelvägar
- bredd på cykelvägar
- underhåll av cykelvägar
- underhåll av gator
- cykelparkering generellt
- kombination cykel - kollektivtrafik

Både antal och andel cyklister har stadigt ökat sedan 1995. Cykeltrafikarbetet har ökat dubbelt så mycket som biltransportarbetet på 10 år. 36 % cyklar dagligen till jobbet, 27 % kör bil, 33 % åker kollektivt, 5 % går.

Hela 83 % anger att Köpenhamn är en bra cykelstad. Olycksrisken har minskat med 40 % medan upplevd trygghet är i stort oförändrad. Missnöjet med dåligt beläggningsunderhåll har minskat från 10 till 2 % på tre år.

Sammanfattning/kommentarer

Arbetssättet är mycket imponerande och förtroendegivande. Förutom att det ger ett mycket bra underlag för att följa upp cykelstrategin (se ovan) och enskilda åtgärder ger det sannolikt också mycket bra underlag för budget- och trafikpolitiska diskussioner. Det faktum att man kan påvisa klara resultatförbättringar underlättar troligen möjligheten att få behövliga resurser.

Arbetssättet kan direkt tillämpas i Sverige av såväl små som stora kommuner. Det skulle kunna rekommenderas som en standardlösning för medelstora och större kommuner o/e tjäna som underlag/förutsättning för eventuella statsbidrag.

Om uppföljningsmodellen tillämpades mer generellt skulle den också kunna tjäna som bench-marking mellan kommunerna.

En intressant uppföljning skulle vara effekterna på motion/kondition, hälsa, upplevd livskvalitet och synsättet på Köpenhamn som en Attraktiv stad som följd av den ökade cykeltrafiken.

4.5 Trafik og Miljöplan 2004

Köpenhamns första Trafik og Miljöplan antogs 1997. Planerna har som mål att säkra ett väl fungerande transportsystem med väsentligt minskade miljöstörningar.

Biltrafiken har ökat med 16 % sedan 1995 och förväntas öka ytterligare. Ökningen anges bero på fler boende och arbetsplatser, ökad sysselsättning, bättre privatekonomi och ökat bilinnehav.

Motivet för att ta fram en ny Trafik- och miljöplan anges vara att biltrafikökningen gett upphov till trängsel och parkeringsproblem som begränsar trygghet och miljö för alla.

Planeringsprocessen

Arbetssättet är traditionellt danskt med omfattande dialog med ”borgerne”, dvs. inte bara de boende utan alla som har intresse av det.

Arbetet genomfördes i de tre generella planeringsfaserna,

- *Afklaring af problemer* (problemidentifiering/-analys
- *Opstilling og vurdering av mål og lösninger* (mål/medelanalys)
- *Planforslag*

Den inledande dialogen startades upp med en sammanställning av dagens situation och problem i broschyrform. Parallellt med den allmänna diskussionen gör man en statistisk representativ undersökning av Köpenhamnarnas inställning samt motsvarande politisk dialog.

Fördelen med detta arbetssätt är att man tidigt får god kunskap om vad både allmänhet och politiker upplever som viktiga frågor och kan koncentrera sig på dem.

I ett andra varv tog man fram en broschyr/mindre rapport för *Problemer og hovedinsatser*. Till slut tog man fram ett slutligt förslag för Offentlig Höring.

Överordnade mål och Vision

Som komplement till de övergripande målen har man tagit fram en vision:

Köpenhamn 2024: Gatulivet är präglat av människor

Inriktning

Hållbarhet är daglig praxis i vid val av transportmedel. I Köpenhamns trafik kommer hänsyn till miljön först.

Mobiliteten är hög. För stadens begränsade utsträckning innebär det att man kommer fram på kort tid utan köer och väntetider.

Tillgängligheten är hög. Arbetsplatserna är placerade nära tåg, Metro och flygplatsen.

Nya tider, nya färdsätt

Överallt i den täta delen av staden finns en Metrostation inom gångavstånd. Snabb och miljövänlig, går dygnet om.

Köpenhamn är Europas ledande cykelstad

Köpenhamn utvecklar aktivt cykeltrafiken som ett miljövänligt, billigt, snabbt, individuellt färdsätt som de flesta föredrar för korta resor framför bilen.

Stadens rum återerövras från bilarna

Kraftiga biltrafikökningar har undvikits, stora bostadsområden och Innerstaden har fredats. Gaturummen utnyttjas för fotgängare, lek, uteserveringar, gatuteater, musik och mycket annat. Köpenhamnarnas ökade bilinnehav har lett till fler parkeringsskällare i de täta stadsdelarna. De cyklar eller tar Metron till vardags men vill ha möjlighet att använda bilen på fritiden.

Trafik og Miljöplanen sammanfattas i en handlingsplan med 20 konkreta punkter. Den innehåller naturligtvis strategier och åtgärder för att främja cykeltrafik, kollektivtrafik och höja trafiksäkerheten utöver direkta miljöåtgärder.

Rapporten avslutas med en sammanställning av uppskattade investerings- och driftskostnader samt en värdering av effekterna av olika åtgärdsgrupper. Intressant är att man även gör en avstämning mot ”Borgerdialogen”, dvs. vad som framkom i enkätundersökningen.

Några axplock ur Trafik og Miljöplanen som kan vara av särskilt intresse:

Pendlarparkering i ytterområden
Nuvarande Park and Ride anläggningar är placerade vid stationer ganska långt ut i huvudstadsområdet (Storköpenhamn). Kommunen har övervägt att tillåta pendlarparkeringar strax utanför kommungränsen men funnit att nyttan skulle bli begränsad av att flytta över bilresor till kollektivtrafik så nära innerstaden.

40 km-zoner bostadsområden
Kommunen har tagit fram en hastighetsplan för gatunätet för att begränsa trafikolyckorna ytterligare. Den innebär att hastigheten i bostadsområden generellt föreslås bli 40 km/tim.

Samåkningsdatabas på Internet
En rad danska kommuner samarbetar med Vejdirektoratet och kartföretaget Krak om en Internetbaserad samåkningsdatabas, Pendlernet.dk. Köpenhamns kommun föreslås stödja verksamheten med att sprida kunskap om den och verka för att Köpenhamnarna använder den av miljöskäl och för att minska trängsel och öka tillgängligheten.

Trafikinformation
Reseplaneraren för kollektivtrafik föreslås bli kompletterad med reseplanerare för cykelrutter. Parkeringsledsystem föreslås för att minska söktiden efter parkering.

Kampanjsekretariat
Ett särskilt kanpanjsekretariat föreslås för att hantera Miljötrafikveckan, trafiksäkerhetskampanjer m fl samt att ta fram en samlad transportregnskab, en årlig överblick av trafik- och miljöområdet motsvarande cykelregnskabet (se ovan).

Vision för en ny parkeringsstrategi
Köpenhamnarna ska som andra danskar ha möjlighet att äga en bil och parkera den nära sin bostad. Om det är nödvändigt ska detta behov prioriteras högre än att arbetsplats- och besöksparkering på offentliga platser och anläggningar. På sikt ska inte lokalområdena störas av bilar som söker efter parkeringsplats.
Boendeparkeringen ska inte nödvändigtvis vara gratis utan återspegla den verkliga kostnaden för att etablera nya P-platser. En viktig förutsättning är att boendeparkering inte begränsar användningen av ytor för rekreation.
Besöksparkering ska samlas i större enheter så platserna blir lätta att hitta via P-ledsystem. I takt med att de etableras ska gatuparkeringen reduceras. För bilpoolsbilar ska särskilda gratisplatser finnas.

Bättre förhållanden för fotgängare (och stadsliv)
Tillgängligheten för funktionshindrade ska vara en grundläggande princip för alla projekt som berör gaturummens utformning.
Fler gator i den gamla medeltida stadskärnan ska utvecklas till gågator som Strædet där begränsad biltrafik är tillåten så att en mer permanent bilfri medeltidsstad skapas.

Även andra etablerade gångstråk ska stärkas med bredare gångytor och åtgärder som ökar framkomlighet även för funktionshindrade. En gångstråksplan ska tas fram med gröna promenadvägar, upplevelse- och kulturstråk mm.
Fördjupad kunskap ska tas fram om fotgängarnas förflyttningsmönster, framkomlighet, trängsel mm som underlag för att fotgängarna ska kunna ingå som ett likvärdigt alternativ till andra transportformer i en samlad prioritering av gaturummets utformning.

Stadsrumsplan
Köpenhamns kommun arbetar med att utforma en samlat handlingsprogram för planering och utformning av staden gaturum och platser. Handlingsplanen innehåller en överordnad strategi för den europeiska stadsmodellen. Kommunen har naturligtvis även en parkpolitik och strategi för gröna gaturum.

Trängselavgifter
Kommunens ska, tillsammans med övriga berörda parter i regionen, klara ut de tekniska, administrativa, juridiska och politiska förutsättningarna för att införa biltullar samt överväga sådana om de miljömål som ställts upp inte nås.

Kommentarer/lärdomar

Det som kan vara särskilt intressant för svenska förhållanden är att ta efter den danska planeringskulturen med en mycket utvecklad och systematisk ”*borgerdialog*” även före själva planerings- och utredningsprocessen som skiljer sig rejält från vårt traditionella utställningsförfarande och formella samrådsförfarande.

Observera att man gör en statistiskt representativ enkätundersökning av både vad man själv ser som problem och möjligheter men även vad borgarna tycker är väsentligt att ta tag i. Även konkreta projekt som exempelvis utbyggnad av en hamntunnel, Metron mm tas med men utan ställningstagande till Om eller Hur.

Man kan säga att dialogprocessen innebär att man söker och får accept från allmänhet och politiker för det man sedan jobbar vidare med, dvs. en förankring av det fortsatta arbetet.

Vej og Park har konstaterat att det ofta är samma personer/grupper som är mycket aktiva vid samråden och att lokala åsikter inte kommer fram.

De prövar därför nu en intressant modell där borgmästaren skriver ett personligt inbjudningsbrev till representativt utvalda personer. Erfarenheterna är hittills mycket goda. Man har fått in delvis helt andra synpunkter än brukligt.

Plandokumenten är ofta väl koordinerade med varandra med korsreferenser och har hög professionalitet. Typiskt för dansk planeringskultur är också att stadsliv (humanaspekten) har en stark ställning och inte hanteras separat från den mer strikta trafikplaneringen.

4.6 Trafik og byrumsplaner

De sammanhållna trafik- och stadsrumsplanerna avser vara komplement till eller underlag för konventionell stadsförnyelse av äldre kvarter.

Tanken är att tillsammans med de boende och andra intressenter försöka komma fram till en väl avvägd användning av det gemensamma gaturummet både som vistelsemiljö och trafikmiljö. Ofta har ju både bebyggelse och gaturum utformats med helt andra förutsättningar och krav än idag.

De enskilda momenten är relativt traditionella. Man klarlägger planeringsförutsättningar, trafikförhållanden mm men gör även stadsmiljöanalys (byskabsanalyse) motsvarande våra ortsanalyser.

En byskabsanalyse anges ha som mål att lyfta fram de rumsliga huvuddragen och de överordnade fysiska kvaliteterna i stadsdelen. Den tar upp vad man upplever när man färdas i det offentliga rummet, dvs. vägar, platser, park- och vatten och spårområden.

Man tar även upp sociala aspekter som åtgärder för olika åldersgrupper, funktionshindrade mm. Planförslagen kan ses som en samlad strategi och plan för hur gaturummen i stadsdelen bör förändras.

Sammanfattning/kommentarer

Arbetssättet med samlade trafik- och byrumsplaner har hittills uppfattas mycket positiv trots att motsättningar och skilda uppfattningar naturligtvis förekommit.

Genom att man arbetar fram både trafiklösningar och användning/gestaltning av gaturummet och området samtidigt och inom samma förvaltning får man en mycket god integration mellan stads- och trafikmiljö.

Det som skiljer från en traditionell trafikplan eller stadsanalys är att man fokuserar på den gemensamma resursen och klarar ut motstridiga och samverkande anspråk.

Arbetssättet kan var ett gott alternativ till våra områdesanalyser och gaturumsbeskrivningar – man genomför ju i praktiken båda momenten samtidigt.

4.7 Miljötrafikvecka och Bilfri Dag

Målet för miljötrafikveckan är att lyfta fram utvecklingen av trafiken samt främja miljövänliga transporter till fördel för invånarna. Den består av en rad aktiviteter och konkreta åtgärder inklusive en Bilfri dag.

Sammanfattning/kommentarer

Verksamheten är en del i de europeiska Car Free Day – aktiviteterna. Det intressanta är att passar på att testa effekter av olika miljövänliga trafiklösningar och vad de boende och trafikanterna tycker om dem.

Responsen i centrala Köpenhamn har dock inte blivit så stora som man verkar ha hoppats. Å andra sidan är försöksperioden mycket kort och det finns ju redan en mycket väl utvecklad bilfri fotgängarmiljö i centrala Köpenhamn.

4.8 Ströget, bilfria zoner, stadsliv

Köpenhamns berömda gågata Ströget infördes 1962 trots vilda protester från Köpmännen. Gågatans yta inklusive bilfria torg var 15 800 m2 varav gågatan var drygt hälften.

Fram till 1973 utvidgades den bilfria zonen med flera gågator till knappt 50 000 m2 varav nästan hälften var gågator. 1996 omfattade den bilfria zonen 95750 m2 men själva gågatuytan är i stort sett oförändrad sedan 1973. Ca 70 000 människor utnyttjar den bilfria zonen en fin sommardag.

Den största ökningen av ytor på senare år är tillkomsten av bilfria vistelse- och rekreationsytor, torg mm och några fotgängarprioriterade gator. De bilfria vistelseytorna (torg mm) utgör ca 67 % av den totala ytan.

I det perspektivet borde man snarare tala om vistelse- och fotgängarprioriterade ytor och stråk eller ytor för stadsliv istället för gångstråk, gångstråksplaner eller upplevelsestråk.

Kommentarer/lärdomar

Som komplement till de helt bilfria gågatorna har man på senare tid tillfört fotgängarprioriterade gator som tillåter genomsilning av fordonstrafik med låga hastigheter och flöden.

Kompagnistraede

Motiven har varit att kunna prioritera cykelstråk eller att man velat ha en gågata men inte kunnat klara tillgängligheten till fastigheter på ett bra sätt – eller inte funnit det motiverat att ha en renodlad gågata.

Gatorna verkar fungera bra och vara populära för restauranger mm. Fördelar är att de är lättillgängliga för cykeltrafik och begränsad biltrafik. Å andra sidan uppstår konflikter mellan den rörliga trafiken, parkerade bilar och inte minst cyklar kontra fotgängare, uteserveringar mm.

En intressant observation är de utökade vistelseytorna ofta används som salutorg dagtid men blir spontana mötesplatser kvällstid – inte minst för cyklister! Amagertorv

Mönstret är tydligt:

- renodlade gågator ger aktivitet och attraktivitet under dagtid baserat på köpenskap
- torg och vistelseytor främjar attraktivitet och social samvaro kvällstid och fritid.

Fotgängarzoner av den omfattning och karaktär som Ströget och i Middelaldersbyen i Köpenhamn är naturligtvis endast aktuella i våra allra största städer i Sverige. I andra orter kan det vara svårt att motivera – eller ens vara praktiskt möjligt - att göra om den centrala affärs- och genomfartsgatan till gågata.

De lärdomar vi kan dra är dock att vi troligen underskattat behovet/värdet av rymliga fotgängarytor och platser för socialt liv samt behovet av att aktivt skapa sådana i tätorternas centrala delar i samspel med tätortsmiljön i övrigt.

Gehl Architects (Urban Quality Consultants) har utarbetat ett värderingsschema som omfattar 12 aspekter för en god stadsmiljö och påpekar att estetisk god miljö bara är en av dem. De gör följande konklusioner av sina stadslivsstudier:

If public spaces of good quality are provided – they will be eagerly used

- *More Roads = More Car Traffic*
- *Better Conditions for Cyclists = More Cyclists*
- *Quality Space = More Pedestrians & Life*

Creating a better city for people does not necessarily mean leaving all the cars out. But a balance should be created.

4.9 Centrumgator i Kongens Lyngby

I Kongens Lyngby har man i samband med en trafikomläggning byggt om gatumiljön i centrum till en kantstensfri yta med hög kvalitet i materialval etc. Träd, gatumöbler och pollare skiljer av de traditionella gångbanorna från biltrafiken.

Tillsammans med gatstensbeläggningen ger miljön ett intryck av gågata som inte minst funktionshindrade kan korsa valfritt. Den fungerar ändå som en konventionell bilgata. Dock verkar bilisterna ha större observans och tolerans mot fotgängarna än på en vanlig gata.

Sammanfattning/kommentarer

De avskilda gångytorna längs fasaderna ger en extra trygghet åt dem som inte vill blanda sig med fordonstrafiken. Gatumiljön ger som helhet ett mycket gott intryck.

Pollare som avskiljare mellan olika funktionsytor är vanligt utomlands, även tätt placerade för att hindra kantstensparkering. Väl utformade ger de ofta ett positivt tillskott i gatumiljön. Även demonterbara pollare finns som medger en flexibel användning av hela torgytan.

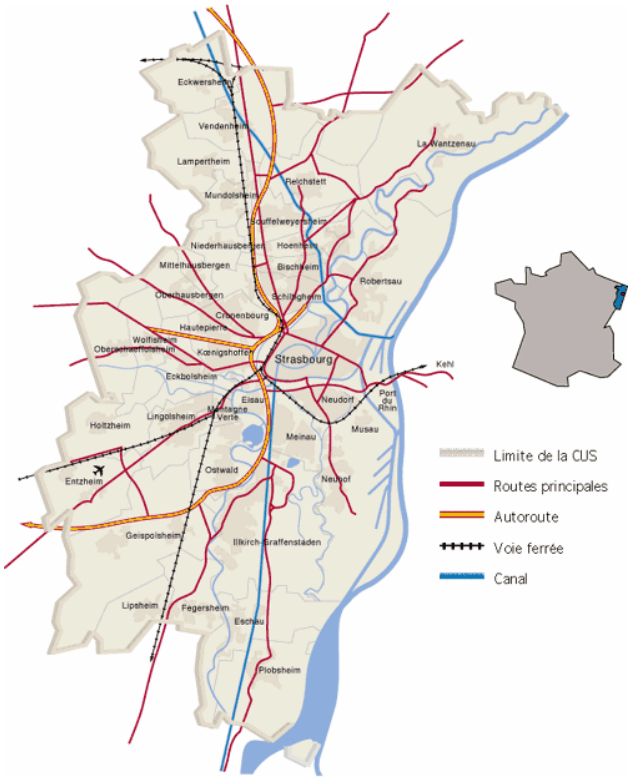
Utformningsprincipen kan vara ett gott alternativ där en renodlad gågata inte är motiverad eller möjlig. Funktionen är ett mellanting mellan en gågata, gårdsgata och en konventionell centrumgata.

Tydligare svenska begrepp/och tillämpningsregler för denna typ av lösningar med innebörden ”fotgängarprioriterad zon”, bostadskomplement (Woonerf) m fl bör övervägas.

5. STRASBOURG Frankrike

Centralort i en historisk kulturbygd

Strasbourg i nordöstra Frankrike gränsar till Tyskland längs Rhen strax öster om tätorten. Karlsruhe ligger bara drygt 6 mil bort. Man har närmre till Frankfurt, Stuttgart och Schweiz än till Paris som ligger ca 40 mil västerut.



Strasbourg är ett kommunalförbund - Communauté Urbaine de Strasbourg, CUS - mellan 27 små kommuner med tillsammans drygt 450 000 invånare. Tätorten har 260 000 invånare (ung som Malmö), är centralort i Alsace-regionen och EU-huvudstad tillsammans med Bryssel.

5.1 Sammanhållen strategi för hållbara transporter och stadsutveckling

I Frankrike finns sedan 1996 en särskild lagstiftning, PDU, Plan de Déplacement Urbains, som innebär att tätorter över 100 000 inv. ska ta fram en strategi och handlingsprogram för hur stadens transporter ska kunna tillgodoses på ett miljövänligt sätt. Arbetssättet introducerades redan 1989 och var då frivilligt. Se även ett särskilt avsnitt om PDU längre ram i texten.

Strasbourg har nått imponerande resultat med konsekvent genomförda transportstrategier, samverkan mellan samtliga färdsätt samt samspel med lokalisering och stadsmiljö.

Miljö och stadsutveckling var upprinnelse och drivkraft

Redan när PDU -begreppet introducerades 1989 beslöt man i Strasbourg att arbeta för alternativa transporter till bilen för att kunna hantera trafikstockningar, emissioner och begränsa bilens dominans i stadsmiljön. Man insåg att man inte kunde nå god tillgänglighet eller ekonomisk utveckling enbart med biltrafik.

Man formade en tvåhövdad strategi,
- stärk kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik
- begränsa biltillväxt, reducera om möjligt bilanvändning och parkering.

Målen sattes högt. Inom 15 år skulle andelen bilresor minska från 79% (1990) till 50% i centrala delen. Andelen kollektivresor skulle öka från 12 till 25% och cykelresorna från 9 till 25% - ***samtidigt*** med ökad rörlighet och tillgänglighet för Strasbourg-regionen som helhet som ett väsentligt mål.

Synsättet, att i grunden stärka tillgänglighet, stadsutveckling, närings- och stadsliv var en viktig genomförandestrategi. Man myntade begreppet "***Positive discrimination***" för att markera att det handlade om att stärka hållbara färdsätt som komplement till bilen och skapa andra kvaliteter och stadsutveckling i vid bemärkelse.

Inriktningen för arbetet formulerades som:

- ***Omorganisera*** och ***omforma stadens ytor*** för att skapa
- ***balans mellan olika färdsätt*** med
- ***prioritet för kollektivtrafik, cykeltrafik och fotgängare.***

Satsningen på spårvagnen och dess futuristiska design har - på gott och ont – blivit mest känt. Men många samverkande åtgärder har införts som kraftigt stärker varandra. Var för sig skulle de ha fått mindre effekt.

Ökade ytor för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik

1990 införde man 50 km/tim i city - (blev samtidigt lag i hela Frankrike!). 1992 stoppades den nord-sydliga genomfartstrafiken och en cykelstrategi antogs. Ca 40 000 bilar per dygn togs bort från centrum.

Ytterligare 25 000 bilar togs bort genom att en fotgängarzon infördes i det historiska cityområdet och bands samman med tidigare fotgängarzoner.

Därefter har successivt ökade ytor för gång-, cykel och kollektivtrafik skapats. 1999 stoppades slutligen den öst-västliga genomfartstrafiken i norra kanten av centrumområdet. 30 km/tim infördes i hela stadskärnan.

Innerstaden mellan floden Ill's armar, Grand Ile, är nu en bilfri zon på 28000 m^2 utom för nyttotrafik och boende. Antalet fotgängare i cityområdet uppskattas ha ökat med 20 % (1998). Före 1992 passerade totalt 240 000 fordon per dygn genom Grand Ile.

Tidigt insåg man betydelsen av att satsa på sammanhängande fotgängarstråk för kommunikation och rekreation, bl a längs kajer och kanaler.

Även i ytterområden har man infört 30-zoner, förändrat gatunätet så att det missgynnar hastighet, reducerat antal körfält och bilytor till förmån för vistelse- och fotgängarytor, cykel- och kollektivtrafik.

God stadsmiljö och eget utrymme viktigt för spårvagnen

1989 beslöt man också att satsa på en snabbspårväg istället för en förarlös tunnelbana. En förutsättning var att hela gaturummet skulle ges en god gestaltning med egen gatuyta för spårvagnen och prioritet i samtliga gatukorsningar.

Hållplatserna är väl integrerade i stadsmiljön med väderskydd, infopelare, realtidsinfo, biljettautomater, och nivåfritt insteg.

Hållplatsavstånden är drygt 400 m vilket ger hög reshastighet, ca 23 km/tim i snitt. Turintervallet är som bäst 3 minuter i högtrafik.

Effekten uteblev inte. Den första linjen som öppnades 1994 transporterar ca 70 000 resande per dygn (1998) jämfört med ca 18000 för busstrafiken vintern 1990, dvs. en ökning med 390 %!

Busstrafiken är nu matarlinjer till tåg och spårväg. Yttäckande linjer finns utanför spårvägens influensområde. Busskörfält, signalprioritering, gasdrivna låggolvsbussar, nivåfria insteg, realtidsinfo och cykelparkering ingår i busstrategin.

Totalt har kollektivtrafikutbudet ökats med 30 %. Selektiv marknadsföring används för att öka kundlojalitet och vinna nya kundgrupper.

Den fyrfältiga infartsleden från norr har gjorts om till en tvåfältig gata med spårvagnen i mitten och cykelparkering i tvärgatorna vid hållplatserna.

Samordnade avgifter och bytespunkter för alla färdsätt

Spårvägshållplatserna är effektiva bytespunkter mellan samtliga färdsätt och ligger nära viktiga målpunkter, stadsdelscentra mm.

Hållplatser med pendlarparkeringar är inringade med rött på kartan. De är ofta även servicecentra, bytespunkter för bussar med cykel-P-hus mm.

I Illkirch Baggersee i söder ligger pendlarparkering och flygbussterminal där motorvägsramperna slutar. Mittemot ligger en stormarknad. Man kan lätt ta sig till flygbussen, stormarknaden eller spårvagnen med bil.

Eller åka vidare med spårvagnen till centrum, handla. Arbeta eller ta tåget från järnvägsstationen. På vägen hem kan man handla i stormarknaden och sedan ta kassarna i bilen hem.

I norr matar den andra spårvagnslinjen till regionaltågen i Hoenheim med gemensam cykel- och bilparkering.

Stor omsorg har också lagts på utformningen av detaljer som underlättar samverkan mellan olika färdsätt. Bilden visar en övertäckt gångväg från pendlarparkeringen till spårvagnen i Elsau centrum.

Pendlarparkeringarna är konsekvent placerade vid motorvägsavfarter och kapacitetsstarka trafikleder. Det ska vara enkelt för dem som kommer utifrån men man vill inte dra in bilar onödigtvis i stadsmiljön.

P-biljetten kostar 2,4 Euro per dygn och gäller som biljett på spårvagnen hela dagen - även för de som åkt med i bilen - för att stimulera samåkning, effektiv och hållbar stadsstruktur.

Periodkort finns som i Sverige, numera även för samtrafik med de statliga järnvägarna. Arbetspendlingen med tåg har ökat med 43 % från 1990 till 1998.

Antalet byten mellan tåg och spårvagn 1998 var 10 000 per dygn. Det är bara två rulltrappor mellan tåg- och spårvagnsplattformarna med mellanliggande galleria och parkering under det nu bilfria stations- och salutorget i centrum.

P-garage finns även i centrum under Place de l'Homme-de-Fer där spårvägslinjerna korsar varandra. Avgiften per timme är lika hög som för ett dygn på pendlarparkeringen - och gäller i detta fall inte som biljett i kollektivtrafiken.

Place l'Homme-de-Fer. Det cirkulära glastaket är inget bra väderskydd med ger platsen karaktär, ett riktmärke i staden som stärker kollektivtrafikens image.

Cykla mera viktig delstrategi

Förutom välskyltade, kontinuerligt sammanhängande cykelstråk (300 km 1998) har man satsat på stöldskydd och välbelägen cykelparkering vid spårvagns- och busshållplatser.

Cykel - P-hus vid Rives de l'Aar - med realtidsinfo även för cyklister.

CTS, det lokala kollektivtrafikföretaget, är delansvarigt för cykelstrategin samt ansvarig för att sköta av cykel- och pendlarparkering för att säkra Hela Resan. I styrelsen för CTS sitter även experter på olika delområden, även från andra länder - förstås.

"Vélocation", cykelstrategin med bl a subventionerade hyrcentraler har fått stort gensvar. På två år fördubblades antalet uthyrda cyklar till 14 000 år 1998. Även kommunala cyklar för anställdas tjänsteresor finns.

Ett intressant projekt är möjlighet att abonnera på cykel vid målpunkten om man har periodkort. Man slipper då ha två cyklar, CTS garanterar att cykeln står kvar och klar när man kommer. Man får ta med sin cykel på spårvagnen också - men inte i rusningstid.

Attitydpåverkan och evenemang ("mobility management") används för att stärka hållbara färdsätt. Vid ett par stationer håller CTS även med abonnerade bussar som hämtar och lämnar pendlarna nära nog vid dörren.

Besökare och boendeparkering prioriteras

Parkeringsstrategin avser skapa balans mellan bil- och kollektivresor. Långtidsparkering för anställda är ytkrävande. De hänvisas därför till pendlarparkeringar och kollektivtrafik för att frigöra utrymme för vistelse, fotgängare, cyklister, kollektivtrafik och besöksparkering.

Boende har sällan tillgång till garage och behöver kunna låta bilen stå hela dagen på rimligt avstånd från bostaden. De erbjuds därför köpa månadskort för parkering på gatumark inom sitt område.

Besökare ska lätt kunna hitta korttidsparkering nära målet. De har nu hjälp av effektiv information för att minska söktrafiken.

Strasbourg i siffror

Spårvagnslinje A är 12,5 km lång och kostade 1,9 miljarder franc
Spårvagnslinje B är 12,2 km lång och kostade 1,6 miljarder franc

Mellan 1988 och 2001, inom spårvagnens influensområde, ökade kollektivresandet från 27 till 46 %, bilresandet minskade från 60 till 45 %, andelen motorcyklar minskade från 13 till 9 %. Biltrafiken på den yttre ringvägen ökade med 54 % som följd av utflyttad trafik. Bil som färdsätt i regionen ökade från 74 till 76 %, kollektivresandet ökade från 11 till 14 %, motorcyklisterna minskade från 12 till 10 %.
På grund av spårvägens reserverade körfält samt av andra skäl togs 600 bilplatser bor för linje A och 1000 för linje B. De ersattes med totalt 2000 respektive 2700 pendlarparkeringsplatser, dvs. en nettoförändring på +3200 platser. Andelen resenärer som använder pendlarparkeringarna är 5 % under veckan, 15 % lördagar. Det indikerar att pendlarparkeringen även fungerar för inköpsresor och stärker kontakten med omgivande landsbygd. 210 träd togs bort, 1780 återplanterades.

Sammanfattning/kommentarer

PDU-lagstiftningen reglerar endast person- och godstransporter ur miljösynpunkt. Fler lagar finns nu i Frankrike som stärker samspelet mellan trafik, hållbar utveckling och stadsbyggnad. Det fanns dock tidigt ett starkt stadsbyggnads- och socialt medvetande i planeringsprocessen i Strasbourg.

Vinnare är de som bor och vistas i staden - mer friytor, mindre buller och avgaser, säkrare, mer hållbar stadsmiljö, högre livskvalitet och ökade förutsättningar för stadsutveckling.

Men det är tveksamt om ens bilisterna fått det sämre - de kan nu vara säkra på att komma fram när de måste köra bil till centrum och har fått goda alternativ för dagliga resor utan köer.

Upprinnelsen till det stora stadsförnyelseprojektet i Strasbourg är inte helt klart. Flera faktorer verkar ha samverkat. Man hade tidigt diskuterat att bygga en förarlös metro för att lösa kollektivtrafikens problem och öka tillgängligheten i staden.

Man förkastade dock det förslaget, inte osannolikt på grund av höga kostnader. Som kompromiss beslöt man bygga ett snabbspårvägssystem med krav på att det skulle ges en mycket kvalificerad anpassning av gatu- och stadsmiljön mm.

En bidragande faktor var sannolikt att man i Frankrike har en kollektivtrafikskatt som kan bidra till driftskostnaderna samt att staten ger 20 - 40 % i statsbidrag till spårvägs- och kollektivkörfält - men inte tunnelbana.

LOTI – lagstiftningen (se texten nedan) hade preciserat att en PDU var en förutsättning. Den var då frivillig och mera en trafikplan. Numera har kraven på innehållet i en PDU samt villkoren för statsbidrag skärpts.

Man hade dock tagit initiativ till att arbeta med miljöfrågor och viss biltrafikbegränsning även före PDU-lagstiftningen. Sannolikt samverkade flera frågor som låg i tiden. En väsentlig drivande roll verkar dåvarande borgmästaren, Ronald Ries, ha haft.

Den totala tillgängligheten till centrum har sannolikt ökat både i tätorten och i regionen. Handeln verkar ha ökat, man ser inga tomma butikslokaler.

Eller som Ronald Ries uttryckte det:
– Spårvagnsfolket är inte våra kunder. Vi kommer att flytta sa affärsmännen. Var finns nu de dyraste parfym- och juvelerarbutikerna? – vid Place l'Homme-de-Fer (spårvagnsknutpunkten).

Jag frågade Ronald Ries, nu oppositionsråd, samt nuvarande borgmästaren för CUS hur de såg på samspelet mellan fysisk planering och arbetet med transportstrategin. Som goda fransmän var de livligt oense om det mesta - utom att det man gjort var en viktig strategisk utvecklingsplan för staden och regionen, inte någon sektoriell eller fysisk plan.

Enligt Jean-François Argence, som var Ronald Ries högra hand och var med att genomföra projektet, fanns också en tydlig politisk uppfattning/vilja samt dito motstånd i processen.

Trots politiska strider verkar man ha varit eniga om att se förändringen av trafiksystemet som ett ***strategiskt verktyg för stadsutveckling***. Detta synsätt, dvs. ett lokalt och regionalt utvecklingsperspektiv, är betydligt mer utbrett i Europa än i Sverige.

PDU –lagstiftningen verkar ha kommit som en läglig och pådrivande faktor för en modernare och mänskligare stad med tydliga funktionella och miljömässiga förtecken.

En förklaring till det goda resultatet är sannolikt att man anlitade ADEUS *(Agence de Developpement et d'Urbanisme de l'Agglomeration de Strasbourg)*. I detta fall hade ledningen i ADEUS kompetens för både transporter och stadsbyggnad.

En Agence d'Urbanism är en utredningsenhet som finansieras av olika lokala myndigheter, i detta fall av CUS, Regionen Alsace, Departementet Bas Rhine och staten. Dessa enheter anlitas när två eller fler gemensamma frågor berörs.

Samarbetet med Service d'Urbanisme i PDU - arbetet fungerade bra. ADEUS bidrog med sin dubbelkompetens på ett utmärkt sätt till att skapa en plattform för samarbetet mellan parterna (Carstam 2002).

En lärdom för oss kan vara betydelsen av integrerad kompetens samt att skilja ut strategiska utvecklingsfrågor från den dagliga verkställande verksamheten.

En sammanställning av de strategier och åtgärdspaket som tillämpats i Strasbourg finns i bilaga 1.

5.2 PDU - lagstiftningen mm i Frankrike

Frankrike har ett mycket stort antal små kommuner, 36 600 stycken. Planerings- och i synnerhet kommunikationsfrågor måste därför hanteras via ett kommunalförbund, CA *(Communauté d'Agglomeration)* med mer än 50 000 invånare eller CU *(Communauté d'Urbain)* med mer än 500 000 invånare. Båda är juridiska huvudmän och har beskattningsrätt.

1982 kom **LOTI**, lagen om inrikes transporter som rekommenderade PDU, en trafikplan för urbana transporter för att nå bättre framkomlighet och miljö

1996 kom **LAURE**, lag om luftvård och rationell energianvändning. PDU blev obligatorisk för tätorter med mer än 100 000 invånare. En av det regionala departementet (länsstyrelsen) godkänd PDU skulle finnas den 30 juni 2000.

1999 kom **loi Chevenement** för mellankommunalt samarbete, CA och CU. Fastlägger att de genom sin AO *(Autorité Organistrice)* har ansvar för kollektivtrafiken i sitt område.

2000 kom **SRU**, lagen om urban förnyelse. Två planinstitut preciseras, SCOT översiktsplan och PLU, detaljplan. PDU utvidgas med trafiksäkerhet, parkering, godstransporter och lokala transportplaner för företag. Tidplanen sköts fram ett år till den 30 juni 2001. Tidshorisonten är 10 år. Efter fem år ska PDUn utvärderas och eventuellt revideras.

SCOT *(Schema de Coherence de la Territoire)*, är en samordnad områdesplan som kan avse flera kommuner, CA och CU enligt överenskommelse. Den kan också omfatta delar av angränsande län. SCOT är överordnad PDU som i förekommande fall ska anpassas till SCOT.

PDU är överordnad PLU (Plan Local d'Urbanism) motsvarar den svenska detaljplanen och kan omfatta en eller flera av de små kommunerna. Det finns ett kommunalt planmonopol men det utövas oftast av kommunsammanslagningar.

Enligt LAURE ska en PDU innehålla strategier och planer för sex temaområden (Carstam 2002):

1. Reduktion av motorfordonstrafik
2. Utveckling av kollektivtrafiken och andra miljövänliga färdsätt, särskilt gående och cykeltrafik, intermodalitet
3. Effektivare utnyttjande av tätortens gatunät, ta hänsyn till och ge utrymme för alla transportslag och favorisera information om trafiken
4. Strategier för parkering på allmänna platser, gatunätet och p-anläggningar samt avgiftsstrategier för olika kategorier och som gynnar miljövänliga fordon
5. Varudistribution så att inverkan på trafik och miljö minskar
6. Uppmuntra företag och offentliga arbetsgivare att gynna sina anställdas arbetsresor, särskilt genom att utnyttja kollektivtrafik och samåkning

Arbetsprocessen för en PDU beskrivs av CERTU (*Centre d'Ètudes sur les Résaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publibliques), ett utredningsinstitut under Transportsministeriet för Transporter, infrastruktur och stadsbyggande*)
som

- Prediagnos
- Diagnos
- Scenarier
- Val av scenario och strategi
- Utarbetande av projekt, inkl tidplan och ekonomi
- Konsultation av myndigheter
- Konsultation av allmänheten
- Fastläggande av ordföranden i CU/CA efter godkännande av prefekten (landshövdingen) i Departementet (länsstyrelsen)

En tidplan och finansieringsplan ska finnas med. PDU - dokumentet beskriver processen med överväganden och kommentarer från myndigheter etc. samt PDU - programmet, vilka aktiviteter som ska genomföras och när.

Kommentarer/lärdomar

Juni 2002 var 43 av 72 obligatoriska PDU godkända. Mer än 20 tätorter hade beslutat att frivilligt göra en PDU. CERTU har fått i uppdrag att utvärdera verksamheten och tagit fram ett utvärderingsprogram som omfattar 19 teman.

Enligt Carstam 2002 är kollektivtrafiken bäst genomarbetad i PDU-dokumenten. Förutom i Strasbourg överskrider cykeltrafikens andel ingenstans mer än 5% av motorfordonstrafiken. Alla utgår från att man ska höja andelen några procent. Gång- och cykeltrafikplaner har upprättats i Lille, Lyon och Toulouse.

Utrymme för fotgängare har uppvärderats. Valenciennes och Bordeaux vill begränsa bilens andel av det offentliga gaturummet till 50 %. Fördelningen av det offentliga rummet berörs endast i de mest avancerade PDU - förslagen.

De vanligaste åtgärderna är att begränsa trafiken i stadskärnan, skapa lugna kvarter och göra om infartslederna till boulevarder. Strasbourg och Lyon fryser genomfartsledernas kapacitet.

Trafiksäkerheten är enligt Carstam 2002 hanterad på ett halvhjärtat sätt. Lille och Strasbourg har bedömt att trafiksäkerheten är viktig och hanterat temat från diagnos till åtgärd. Andra PDU har luckor i metodik, vag målsättning, åtgärder enbart ett par trafikslag osv.

Parkeringsfrågorna verkar också vara hanterade på varierande sätt. PDU-lagen ger dock stor frihet att utforma nyanserade parkerings- och avgiftsstrategier för olika områden, kategorier inklusive att föreskriva parkeringsplatser för icke motoriserade fordon, dvs. cyklar m fl.

En av de strategiska fördelarna med PDU är att den tydligt definierar rollspelet mellan den översiktliga strategiska planeringen SCOT och PDU som ett verktyg för eller del i SCOT. Orleans använder PDU som ett verktyg för att genomföra SCOT analogt med Strasbourg.

De lokala detaljplanerna enligt PLU är <u>underordnade</u> PDU och blir därmed ett tydligt <u>genomförandeverktyg för trafikstrategin</u>, bebyggelse mm.

6. ZÜRICH Schweiz

Zürich är centrum i en tätortsbildning med mer än 1 miljon invånare. Staden Zürich har 365 000 invånare och 330 000 arbetstillfällen varav 89 % finns inom servicesektorn.

Schweiz är ett välmående land och Zürich har sedan år 2000 legat på toppen av Mercer's livskvalitetslista för 215 städer i hela världen.

6.1 Mobilitätskultur Zürich

Zürich, känt för en god och kvalificerad transportsplanering sedan många år, har nyligen tagit fram en samlad transportstrategi. Intressant är strategins goda koppling till stadens överordnade mål med tydliga inriktningsmål och 18 väl genomarbetade delstrategier nedbrutna på detaljerade genomförandesteg.

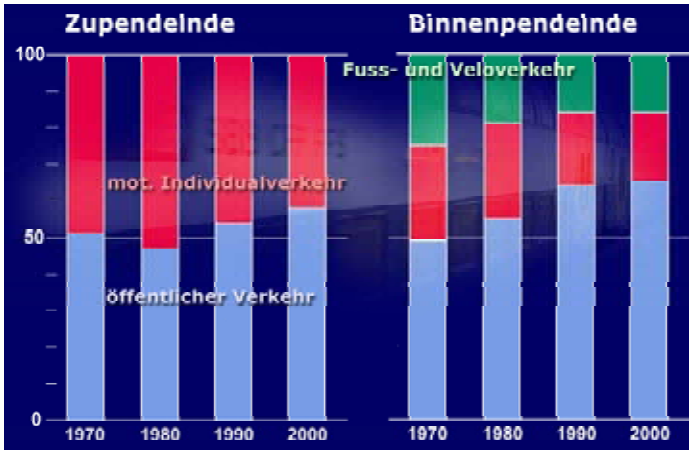
De har även tagit fram generella genomföranderegler som kan ses som ett kvalitetssäkringssystem för att åtgärderna är i linje med de övergripande målen. Beteckningen Mobilitätskultur markerar förhållningssättet till stadsutveckling och stadsliv.

Ruedi Ott, trafikplanechef i Zürich, sammanfattar de centrala punkterna i Zürichs transportpolicy så här:

- *Snabba upp kollektivtrafiken, behåll och stärk dess attraktivitet*
- *Trafikledning med hjälp av ett dynamiskt trafikkontrollsystem*
- *Parkeringsstrategierna ska ge effektivt stöd för transportpolicyn*
- *Bra boendemiljö med 30-zoner och gårdsgator över hela staden*
- *Fotgängarzoner i centrumområden*
- *Fotgängare ska betraktas som ett eget färdsätt*
- *Miljön är viktig för cyklister*
- *Mjuka åtgärder av typ information, rådgivning*
- *En nätverkskultur finns bland förvaltningarna*

Snabba upp kollektivtrafiken, behåll och stärk dess attraktivitet

Kollektivtrafiken är ryggraden i Zürichs trafiksystem med ca 300 miljoner resor per år, drygt 800 delresor per invånare och år. Målet är att behålla och stärka denna position. Man ser förbättringar i kollektivtrafiksystemet tillsammans med marknadsföring och självförtroende som viktiga framgångsfaktorer.



Färdsättsfördelning för förvärvsarbetande (Zupendele = inpendling, Binnenpendele = inompendling).

Observera att kollektivtrafikandelen är mer än 50% både för intern och extern pendling

Källa: Ruedi Ott

Reskortet ”The Rainbow card” framställs som medlemskap i en klubb för kollektivresenärer. Ett annat exempel på samordnade avgiftsstrategier är att kollektivresan alltid är inkluderad i priset för större sport- och kulturaktiviteter och att kollektivtrafiken framställs som medsponsorer.

1962 och 1973 blev förslagna tunnelbanelösningar nedröstade i lokala folkomröstningar. Ett ”medborgarförslag” lanserades som innebar att 200 miljoner schweizerfranc skulle satsas på att snabba upp bussar och spårvagnar. Folkomröstningarna gav ett klart mandat och prioritet för kollektivtrafiken.

1979 beslöt stadsfullmäktige att kollektivtrafiken skulle ges förstahandsprioritet i varje konflikt med andra trafikslag. 1989 kompletterades strategin med att fotgängare och cyklister skulle ges prioritet i andra hand.

Programmet för kollektivtrafiken, the ”Züri-line, snabbt och pålitligt”, innebär i korthet:

- *reserverade banor för spårvagn och buss* mellan korsningarna, borttagning av kantstensparkering längs buss- och spårvägslinjer
- *positions- och trafikledningssystem* för alla kollektivtrafikfordon så både förare och trafikledning kan se hur de ligger till enligt tidtabellen . Punktlighet och regularitet har förbättrats avsevärt, 80% av fordonen kör med högst 30 – 40 sekunders avvikelse!
- SESAM - systemet ger *prioritering i trafiksignaler*. I Zürich får kollektivtrafikfordon alltid grönt ljus när de behöver det och grönvåg i samordnade signaler. Om hållplatsen ligger före en trafiksignal får den grönt ljus 10-15 sekunder efter ankomsten som avslutas först när bussen passerat.

En intressant trafiksignaltillämpning är användningen av ”vaktmästaresignaler”. Man inte släpper inte igenom fler bilar än gatunätet innanför klarar av. I Zürich gör man det i flera successiva korsningar in mot centrum för att undvika köer och dämpa farten.

The Cantonal Public Transport Act från 1988 som föreskriver att det måste finnas en busshållplats inom 400 m eller tåghållplats inom 750 m för all tätortsbebyggelse med minst 300 invånare. Turtätheten skall vara minst en gång per timme.

Det gäller som minimistandard för <u>hela</u> kantonen, även i alplandskapet. I staden Zürich är turintervallet 6-8 minuter och gångavståndet till hållplats mindre än 300 m.

En lokal folkomröstning förespråkade en lokaltågstunnel under city för 2 miljarder CHF vilket togs i bruk 1990. Den har medfört en väsentligt bättre regional tillgänglighet med kollektivtrafiken. 1990 antog också parlamentet för Kantonen Zürich (171 kommuner) riktlinjerna att *all bebyggelse skall vara tät och koncentrerat till områden med god kollektivtrafik.*

Ökat tur- och sittplatsutbud samt samordnad taxa med fritt byte har införts för alla färdsätt, tåg, spårvagn, buss, linbanor och färjor. Antalet resenärer som korsar stadsgränsen har fördubblats på 15 år.

Den statliga järnvägen är ett komplement till lokaltågssystemet. Man tillämpar en intressant knutpunktsprincip. Varje timme (halvtimmestrafik på större lin-

jer) möts tågen i dessa knutpunkter för att ge goda bytesmöjligheter. Mottot är ”inte så fort som möjligt men så fort det behövs”. Systemet har tillämpats i Zürich i 10 år och infördes i hela Schweiz år 2004.

Trafikledning sker med hjälp av ett dynamiskt trafikkontrollsystem. Målet är att förflytta fler personer, inte metallådor, genom samåkning, bilpooler, hyrbilar mm. Effektivt utnyttjande av transportsystemet eftersträvas.

Parkeringsstrategierna ska ge effektivt stöd för transportpolicyn. Det viktigaste är att ta itu med bilplatserna på privat mark. Parkeringsreglerna föreskriver både nödvändigt och maximalt tillåtet antal platser vid ny- och ombyggnad.

Där kollektivtrafiken är särskilt god har man pekat ut områden där bilplatsbehovet ska minskas ytterligare vilket också är kopplat till kravet på minskade luftföroreningar.

Kantstensparkering har liten betydelse totalt men är betydelsefull för att kunna tillgodose tillgängligheten för prioriterade grupper – funktionshindrade, besökare, boende.

I stadskärnan är bilplatsantalet begränsat till 1990 års nivå – ”den historiska kompromissen”. Bygger man nya platser i källare och P-hus måste man ta bort lika många gatu- och markparkeringsplatser.

I nya områden och där man har ont om tillräcklig gatukapacitet strävar man efter nya angreppssätt och försöker introducera ”trafikflödesmodellen”. Den ersätter fast antal platser med tillåtet antal bilrörelser per dygn. Om medelvärdet under en sexmånadersperiod överskrids måste fastighetsägaren vidta åtgärder.

Bra boendemiljö ska uppnås över hela staden med 30-zoner, gårdsgator och fotgängarzoner i centrumområden. Cellprincipen utnyttjas för att få bort genomfartstrafik från bostadsområdena.

Fotgängare betraktas som ett ***eget färdsätt***. Att gå är en del i alla färdsätt och är det lim som binder samman staden. Ett stort antal <u>små förbättringar för dagligt gående</u> anses vara viktigare än stora prestigeprojekt.

Miljön är viktig för cyklister. Grundprincipen i Zürich är att integrera cykeltrafiken med övrig trafik vilket också anses passa bättre med utformningen av stadsmiljön.

M***juka åtgärder av typ information och rådgivning*** om resmöjligheter, trafikförändringar, info till nyinflyttade och boende om samåkning, bilpooler mm. Rådgivning, utbildning, attitydpåverkan används för att öka användningen av hållbara transportsätt.

En ***nätverkskultur*** har utvecklats ***bland förvaltningarna***. Den innebär att alla beslut om åtgärder måste passa in i den övergripande strategin. Man har också en särskild Konformitetsprövning av alla åtgärder, dvs de prövas om de är i linje med angivna och övergripande mål.

6.2 Enhetlig mobilitetskultur istället för sektoriell trafikslagspolitik 2001

var namnet på den mobilitetsstrategi för staden Zürich som antogs av stadsfullmäktige i maj 2001. Utgångspunkten är hållbar utveckling.

Målet för stadsfullmäktige *[Stadtrat]* är att skapa optimala mobilitetsförutsättningar för utveckling av bostads- näringslivs-, inköps-, kultur-, sport- och turiststaden Zürich. Stads- och boendekvaliteten ska behållas och förbättras.

Följande mål för den framtida stadsutvecklingen är fastlagda av stadsfullmäktige *[Legislaturziele]* och i kantonala strukturplaner *[Richtpläne]*:

- *Social segregation genom att medelklassen, särskilt familjer, flyttar ut ska stoppas genom att goda förhållanden för attraktivt boende skapas och stadsområden med sociala mötesplatser rustas upp.*
- *Antalet invånare skall hållas minst konstant genom att utrymme för bostäder skapas, särskilt i förnyelseområdena.*
- *Arbetstillfällen som försvunnit skall återskapas genom en optimal miljö för näringslivet och den potential som etablering av attraktiva arbetsplatser ger*
- *Miljö- och rekreationsvärdena skall behållas och höjas genom att miljön i bostads- och arbetsplatsområdena förbättras kvalitativt och immisionerna reduceras*

För att lösa dessa uppgifter innehåller Zürichs mobilitetsstrategi följande delar:

- *Hållbar utveckling*
- *Handlingslinjer och delstrategier*
- *Genomföranderegler*

Två teman definieras för ***hållbar utveckling***:

Utveckling och förnyelse
Förutom utveckling finns också ett stort behov av ”reparation”, dvs. förbättringar av tidigare mindre goda lösningar. Inte bara biltrafikökningen har gett upphov till otillfredsställande förhållanden som måste åtgärdas. Längs ett stort antal gator har gränsvärden för buller och luftföroreningar överskridits som försämrat boende- och livskvaliteten. Mobilitetsstrategin måste fylla båda uppgifterna – utveckling och ”reparation”. (Jfr det svenska begreppet miljöskuld).

Hållbarhet
Zürich skall vara attraktivt även i framtiden. Nyckelfaktorer är hög boende- och livskvalitet, konkurrenskraftigt näringsliv och skydd av miljön.
Dagens behov skall fyllas på ett sådant sätt att kommande generationers möjligheter hålls öppna. Hållbart handlande är en process där mobilitetsprojekt skall diskuteras som en helhet för effekterna på samhälle, näringsliv och miljö.
Berörda parter skall på ett tidigt stadium dras in i diskussions- och beslutandeprocesserna. Om beslut fattas som är negativa för utvecklingen i en sektor accepteras nackdelarna endast om nyttan för en annan sektor överväger eller de kompenseras av andra åtgärder. Denna avvägning får inte systematiskt vara till nackdel för samma sektor.

De ***handlingslinjer*** som angavs var

- Optimera och merutnyttja befintligt
- Utveckla och gynna innovationer och nya lösningar
- Komplettera infrastrukturen målinriktat
- Eftersträva medvetenhet om den verkliga kostnaden och sträva efter flexibel finansiering
- Vidga kretsen av aktiva deltagare och skapa en stadsanpassad mobilitetskultur tillsammans med befolkningen och näringslivet med eget ansvar

Även grundläggande ***genomföranderegler,*** en form av ***ledningssystem*** slogs fast. Mobilitetsstrategin ska genomföras i det dagliga arbetet på alla nivåer enligt principerna hållbarhet, fortsatt utveckling och reparation/förnyelse.

Hållbarhet
Alla projekt måste inom ramen för utjämningsprincipen uppfylla kriterierna på hållbarhet och vara väl avvägda inom områdena samhälle, ekonomi och miljö

Utveckling och förnyelse
Förutom utvecklingsprojekt skall också moderniseringsprojekt för befintliga brister genomföras

Utjämningsprincip
Negativ utveckling inom delområden måste kompenseras genom motsvarande positiv utveckling inom andra delområden. Denna utjämning kan ske inom samma projekt, mellan olika projekt inom en delstrategi eller övergripande

Lokal avgränsning
Trafikåtgärder i staden Zürich omfattar för det mesta också regionala aspekter, vilka skall tas med. Omvänt företräder staden aktivt sina intressen i regionala projekt

Delaktighet
Korrekt, transparent information från medier och allmänhet ingår i alla större mobilitetsprojekt. Allmänheten och intressegrupper ska involveras på lämpligt sätt i gemensamma projekt och säkerställas på alla nivåer. Via pilotprojekt samlas erfarenhet och framgångsfaktorer.

Kvalitetssäkring
Alla projekt kvalitetssäkras med avseende på måluppfyllelse samt överensstämmelse med strategin och styrs via en kvalitetsplan som är integrerad i projektet

Strategiöverensstämmelse
Den sammanlagda avvägningen ska ske genom lämplig rapportering och styrning i en överordnad instans som utsetts av stadsfullmäktige. Samma instans rapporterar regelbundet till allmänheten

Mobilitetskultur
Dessa regler bildar kärnpunkterna i den nya mobilitetskultur som proklameras av stadsfullmäktige och som är föremål för offentlig debatt

6.3 Mobilitetskultur med helhetsperspektiv istället för sektoriell trafikpolitik 2005

Så presenteras den fördjupade transportstrategi som stadsfullmäktige antog den 7 september 2005. De 18 delstrategierna togs fram av Stab Verkehr under 2002 - 2005 tillsammans med konkreta fysiska trafiknätsplaner.

De trafikpolitiska målen konkretiserades och utvecklades ytterligare. De sammanfattas i åtta principer:

Tillgångs- istället för efterfrågeorienterad mobilitetsplanering
- Hänsyn till livsrummets kvalitet (miljöbelastning, gestaltning)
- Ansvarsfull hantering av begränsade ytor
- Utnyttja varje trafikmedels styrka optimalt

Utgå från personresebehovet
- Person- istället för fordonskapacitet som beslutsgrund
- Gynna kollektivtrafiken som effektivt och stadsanpassat färdsätt
- Inga projekt utan att väga in fotgängar- och cykeltrafik
- Ta med framtida, ej motoriserade tillgänglighetsformer

Mer samexistens, integration, än enbart trafiklösningar
- Mer ömsesidigt hänsynstagande i trafiken
- Reducera motortrafikens dominans i stadsrummet, särskilt i centrala delar
- Enhetligt utformnings- och underhållskoncept för huvudgator

Konsekvent anpassning mellan bebyggelseutveckling och förflyttningsbehov

- Utveckla bebyggelse för hög andel fotgängare och cykeltrafik med tidig utbyggnad av kollektivtrafiken
- Ny gatuinfrastruktur endast tillsammans med kompletterande åtgärder
- Målinriktad utbyggnad av kollektivtrafiken, även ringlinjer och tvärförbindelser

Skapa och utnyttja en stad med korta avstånd

- Gynna och säkra gångtrafiken med korsningsmöjligheter och breda trottoarer
- Funktionsanpassa hinderfria, trygga och lätt orienterbara platser med jämn och god utformning
- Ordna förutsättningar för integrerad cykeltrafik enligt utgångspunkten ”cykeln hör hemma i gatutrafiken”
- Enhetlig gatumiljö inom stadsdelarna samt trafiklugnande åtgärder och gårdsgator

Rådgivning som komplement till infrastrukturplanering

- Inrätta gemensam rådgivning och information om förflyttningsmöjligheter, utbud och nyheter för kunderna
- Ta fram förhandsinformation om trafiksituationen, alternativa vägval och möjligheter vid längre störningar
- Skynda på offentliga arbeten och för dialog med allmänheten

Optimera transportsystemet som helhet

- Öka den totala tillförlitligheten och säkerheten
- Kanalisera den överordnade biltrafiken till det överordnade nätet
- Optimera parkeringsledsystemet, särskilt till större P-hus
- Pröva gatuavgifter (”trängselskatt”) som styrmedel

Prioritera samverkan mellan trafikslag, nätstruktur, integration och sammanhållning av staden

- Öka bytespunkternas attraktivitet med mer pendlarparkering och ökad tillgänglighet för fotgängare och cyklister
- Ordna tillräckligt antal inbjudande, användarvänliga och säkra uppställningsplatser för taxi, bilar och motorcyklar
- Intensifiera lobbyverksamhet samt samarbete med staten, kantonen och kringliggande församlingar vad avser finansieringsinstrument och projektgenomförande

De 18 delstrategierna beskrivs i bilaga 2.

Sammanfattning/kommentarer

Policydokumentet 2001 var i första hand ett resultat av en politisk process som gav en tydlig förankring i den övergripande politiken och synsätten på stadens utveckling, inklusive förhållningssätt till hållbar utveckling, näringsliv, sociala aspekter mm.

Policyn gav också tydliga genomföranderegler inom tre huvudområden,

- *avvägningar och prioriteringar*
- *regler för delaktighet/förankring*
- *kvalitetssäkring.*

Särskilt intressant är att åtgärderna ska vara konsistenta med de övergripande målen, *Konformitätsprüfung,* dvs. man prövar att åtgärderna leder mot samma överordnade mål (mål/medelanalys) samt stämmer av om de operativa målen uppnåtts. Arbetssättet innebär både kvalitetssäkring och ett ledningssystem för det operativa trafikplanerarbetet.

Trafikstrategin som presenterades i juni 2005 togs fram av en förvaltningsövergripande grupp med trafikplanechefen som ordförande. Därmed fick man också

en mycket god koppling till den fysiska planeringen och infrastrukturplaneringen samt återkoppling till tidigare åtgärder och erfarenheter.

Trafikplanechefen, Ruedi Ott, är diplomingenjör och utbildad vid Zürich tekniska högskola ETH som sedan många år är känd för sin kvalificerade och breda trafikplanerarutbildning.

Delstrategierna har arbetats fram i arbetsgrupper med representanter från berörda parter inklusive avnämare (exempelvis rullstolsburna personer etc.).

Arbetet med trafikstrategin har inneburit att frågorna lyfts upp till en högre strategisk och politisk nivå. Man ser dem som ett strategisk verktyg för stadsutveckling - en bland flera förutsättningar för att behålla en hög livskvalitet.

Delstrategierna är mycket heltäckande och väl samordnade. Särskilt samspelet med bebyggelse och stadsmiljö är framträdande. De enskilda åtgärderna är ganska konventionella men ofta betydligt mer långtgående än vad vi är vana vid.

Kollektivtrafiken har alltid haft en mycket stark ställning i Zürich. Spårvägen har lång tradition med väl utbyggd infrastruktur. Det var därför naturligt att utveckla och merutnyttja de befintliga resurserna.

Flera mål för kollektivtrafiken redan var givna genom övergripande beslut såsom avstånd till hållplats, minimitrafikering, krav på kollektivtrafikförsörjning för bebyggelseetablering mm. Värt att observera är också den konsekventa prioriteringen mellan färdsätten:

- kollektivtrafik i första hand
- i andra hand gång- och cykeltrafik
- före biltrafikens framkomlighet.

Som konsekvens har all kantstensparkering tagits bort i gator med kollektivtrafik. Kollektivtrafiken har absolut prioritet i signalreglerade korsningar.

Gång- och cykeltrafik har tidigare inte haft lika stark prioritet i trafikplaneringen. Man slår fast att gå alltid är en del i alla förflyttningar och en förutsättning för att kollektivtrafik och andra trafikslag ska fungera.

Man ställer också tydliga krav på direktförbindelser och genhet, tät och intressant stadsmiljö inklusive användningen av bottenvåningarna i kvarteren, dvs. en tydlig stadsbyggnadsstrategi där man även ställer krav på stadens attraktivitet och sociala kvalitet.

Parkeringsstrategin är också lite annorlunda formulerad - och väsentligt tuffare - än vad vi är vana vid. Man har både ett nödvändigt antal och ett tillåtet maximiantal för de bilplatser fastighetsägaren har ansvar för att anordna.

I stadskärnan har man beslutat om en ”historisk kompromiss”, dvs. antalet bilplatser får inte bli fler än de var 1990. Därmed begränsar man i praktiken biltrafiken till och från stadskärnan.

För nya områden och förnyelseområden begränsar man den totala trafikalstringen till vad gatunätet anses tåla och har möjlighet att begära att fastighetsägaren ska reducera antalet bilplatser eller vidta annan åtgärd.

Utöver *bilflödesbegränsning* talar man om att pröva möjligheterna att bygga helt bilfria områden o/e som enbart har tillgång till bilpooler.

Intressant är också strategierna för ***intermodalt resande*** där man tar med alla trafikslag och inte bara pratar om resecentrum för kollektivtrafiken med cykelparkering utan även hyrbilar, taxi, bilpooler, samåkning, dvs. ett samlat mobilitets- och tillgänglighetskoncept.

Strategierna för ***trafikleder och huvudgator*** är ganska konventionella. Intressant är att man anser att cykeltrafiken ska integreras och dela utrymme med biltrafiken även i huvudnätet eftersom det ger bättre förutsättningar för utformningen av gaturummet och bättre samspel mellan trafikanterna.

För ***lokalgatunätet***, dvs. allt som inte är huvudnät, har man en tydlig och enkel strategi att det ska vara 30-zoner eller gårdsgator (20 km/tim). Genomfartstrafik ska stängas ute med cellprincipen, exempelvis U-gator som ger hög lokal tillgänglighet men gör det meningslöst att köra igenom bostadsområden.

Behovet av *vistelse och lek i lokalgaturummet* lyfts fram liksom behovet av helt bilfria ytor, särskilt i anslutning till lokalcentra.

Strategier för ***utformning av gaturum, centrum- och bebyggelseområden*** samt ***stadsmiljö*** finns med. De innehåller i viss mån också lokaliseringsaspekter. Värt att ta efter för svenska förhållanden är den tydliga betoningen av vistelsemiljön i staden samt klara uttryck för vad man menar med en attraktiv miljö och hur den ska hanteras.

Man har också en tydlig ***strategi för informatik, trafikledning och trafikstyrning***, dvs. hur man ska ta hand om och effektivisera den biltrafik som man ändå måste acceptera. Ofta innebär ju strategierna för hållbara transporter att man endast talar om hur man ska kunna överföra resande till mer hållbara färdsätt.

Kombinerade strategier av särskilt intresse i Zürich är

- ***Kollektivtrafik med högt prioriterad framkomlighet – parkeringsbegränsningar – bebyggelse nära hållplats – tidig utbyggnad av kollektivtrafiken***
  Den kompromisslösa prioriteringen ger en mycket klar signal till trafikanterna. Borttagen kantstensparkering gynnar kollektivtrafiken tillsammans med övriga parkeringsbegränsningar.
- ***Prioriterad lokalmiljö - utestängd genomfart – 30-zoner, kvartersgator, gårdsgator***
  Principen att skapa fredade bostadsmiljöer är inte ovanlig men uttrycks mycket tydligt, inklusive att gaturummen ska göras till ytor där lek, spel och vistelse är det primära ändamålet
- ***Gång/cykel – attraktiv stadsmiljö – rekreation/fritid***
  Staden är inte bara en miljö att bo och arbeta i, den måste också vara en plats att leva i. Man tar tydligt tag i att fritidsresandet (även i Sverige) är större än resor bostad – arbete
- ***Mobilstationer*** för alla färdsätt. Ambitionen är att dessa inte bara ska fungera som våra resecentra (cykel - kollektivtrafik) utan också vara knutpunkter för rådgivning, bilpooler, hyrbilar, hyrcyklar, sightseeing och vandringsstråk för att även kunna fånga upp turister och besökare.

7. LONDON Storbritannien

7.1 The Mayor's Transport Strategy *for* London

Ken Livingstone tog år 2000 initiativet till en samlad transportstrategi för London i egenskap av borgmästare och ordförande i Greater London Authority.

Han ombildade också delar av kollektivtrafikhuvudmannen London Transport till ett regionalt trafikplaneringsorgan, Transport *for* London. Tyngdpunkten försköts därmed från genomförande av trafiken mot ett strategiskt ansvar för alla transporter och stadens tillgänglighet.

Ordvalet och kursiveringen av *for* London markerar också ett bredare synsätt med helhetssyn och fokus på stadsmiljö, Londons invånare och besökare. T*f*L är ett viktigt verktyg för att genomföra transportstrategin.

The Mayors Transport Strategy, Draft for public consultation gavs ut i januari 2001 - med begäran om synpunkter till den 30 mars. En sammanfattning av strategin sändes också ut till ett stort antal andra intressenter och allmänhet. Strategin reviderades och gavs ut i juli samma år.

Egentligen bad han lika mycket om stöd och accept för sin transportstrategi som praktiska synpunkter.

Jag hade förmånen att tala med honom på UITPs världskongress i London året därpå. Hans viktigaste argument var att "överklassen har redan flyttat ut, medelklassen håller på att flytta ut. Om vi vill ha en stad som består av mer än glas och bankpalats måste vi lösa transportproblemen och göra London till en beboelig stad".

Det fanns alltså ett klart stadsutvecklingsmotiv bakom hans val att arbeta med transportsystemet som ett strategiskt verktyg.

Parallellt med och som komplement till transportstrategin har även en "Spatial Development Strategy", the London Plan, arbetats fram under hans ledning för att säkerställa att även den fysiska planeringen bidrar till en välmående stad.

Se även www.london.gov.uk/mayor/strategies/transport m.fl. webbplatser.

7.2 Greater London Authority, Transport *for* London

Bakom den omvälvande transportstrategin för London finns också påtagliga politiska och organisatoriska förändringar som ger väsentligt ändrade förutsättningar för ökad samverkan mellan olika aktörer, trafikslag, fysisk planering mm.

Greater London Authority (GLA) omfattar 33 boroughs inklusive Corporation of London. GLA bildades år 2000 och leds av en direktvald borgmästare, Mayor. Det finns även en särskilt vald församling som har en granskande roll.

Organisationen skapades för att kunna hantera planerings- och utvecklingsfrågor i Londonregionen. Organisationsform och ansvar regleras i Greater London Authority Act 1999. Huvudsyftet är att främja Londons ekonomiska, sociala utveckling, skapa välfärd och bättre miljö.

Den föreskriver att åtta ”borgmästarstrategier” ska tas fram inom följande områden:

- Transporter
- Rumslig utveckling
- Ekonomisk utveckling
- Kultur
- Luftvård
- Omgivningsbuller
- Avfall, renhållning
- Biologisk mångfald

Lagen föreskriver att strategierna ska utgå från GLA:s huvudansvar och att

- Hållbar utveckling
- Hälsa
- Likställdhet

ska genomsyra dem. Strategierna ska vara konsistenta med varandra, nationella mål och internationella överenskommelser.

Strategierna ska ha ett brett tioårigt perspektiv (fn 2001 – 2011) men kan även sträcka sig längre för större projekt eller särskilda frågor. London Plan (Spatial Development Strategy) som håller på att tas fram och vidareutvecklas har dock ett perspektiv på 15 -20 år.

Transport *for* London (TfL) har numera ett entydigt ansvar för alla person och godstransporter i Londonregionen inklusive ansvar för Transport *for* London Road Network för vilket TfL är både väg- och trafikmyndighet.

Även ***Strategic Rail Authority*** (SRA) bildades med ansvar för utveckling av järnvägens infrastruktur och tågtrafiken i Londonregionen. Intressant är att TfL kan via SRA framställa krav och ge direktiv till National Rail (ung vårt tidigare SJ).

Den detaljerade genomförandeplaneringen sköts av TfL, SRA och de lokala kommunerna via ***Local Implementation Plans*** (LIP). Planering och budgetering av de detaljerade åtgärderna och anses skötas bäst på lokal nivå.

Transportstrategin innehåller dock klara regler för ***resultatuppföljning*** mot de överordnade målen och ***interventionsmöjligheter*** om framstegen är otillräckliga, dvs ett kontroll- och kvalitetsuppföljningssystem (ledningssystem).

Sammanfattningsvis skapades en samlad, demokratiskt förankrad organisation med ett mycket brett ansvar för olika utvecklingsfrågor med omfattande befogenheter - men också krav på samordning.

London Transport hade tidigare ansvar för kollektivtrafiken med London Underground som en separat enhet. National Rail hade ansvar för tågtrafiken, kommunerna för gång- och cykeltrafik, fysisk planering, dvs en likartad sektorisering som i Sverige.

Utvecklingen på statlig nivå i Storbritannien har delvis gått i en annan riktning. DETR, Department of Environment, Transport and the Regions ombildades 2001-05-01 till DLTR, Department of Local Government, Transport and the Regions. 2002-06-01 bröts transportsektorn ut och placerades under Department for Transport för att ge transportfrågorna ökad tyngd. Samordningsfrågor lyftes upp till premiärministerns kansli.

7.3 The Transport Strategy

ersatte Secretary of States *Traffic Management and Parking Guidance for London* från 1998.

I förordet till strategin lyfter Ken Livingstone upp Londons ställning som en världsstad i den globala ekonomin och behoven av investeringar i den eftersatta kollektivtrafiksektorn.

Han slår också fast att det handlar om ett tydligt strategiskt val – att transportsystemet i centrala London inte kan baseras på privatbilism. Nödvändiga kapacitetsutbyggnader skulle inte kunna bli ekonomiskt eller miljömässigt godtagbara.

De övergripande målen anges också mycket konkret för de kommande 10 åren:

- öka spårtrafikens och busstrafikens kapacitet med 40 % vardera
- införa trängselavgifter för centrala London
- 15 % reduktion av biltrafiken i centrala London
- reducera biltrafikökningen i Londons innerstad till noll
- reducera biltrafikökningen i yttre London till en tredjedel

Reduktionerna kommer att vara till fördel för miljön, näringslivet – och de som behöver använda sin bil.

Medvetenheten om att det inte bara fordras politisk vilja utan också professionell kompetens uttrycker Ken Livingstone så här:

" .. , it is vital that world class management is introduced to deliver value for money and the highest quality of service.

The first step was taken by the Government in creating an elected Mayor subject to public scrutiny the ballot box.

I have taken the second step which is to assemble the best team of transport professionals in the world – with proven track records of delivery – to lead transport in London and deliver the transport system the city needs."

Utmaningen

Londons befolkning minskade från 8 miljoner 1961 till 6,8 miljoner 1983 men har ökat stadigt sedan dess och väntas nå 8,1 miljoner 2016.

Transportstrategin ska medverka till

- ekonomisk och demografisk tillväxt
- stödja Londons funktioner som världsstad
- social integration och förnyelse
- göra Londons transportsystem säkrare, attraktivt och bekvämt
- lösa trafikstockningarna, förbättra luftkvalitet och miljö och stödja hälsosammare färdsätt

Grundläggande principer i the Mayors alla strategier är att stödja investeringar i offentlig infrastruktur och service för att täcka behoven för Londons växande befolkning och ekonomisk, hållbar utveckling.

Transportstrategins 10 huvudpunkter

1. Reducera trängsel/trafikstockningar
2. Ta igen eftersatt underhåll för tunnelbanan, förbättra turtäthet, regularitet

3. Förbättra framkomlighet, turtäthet och regularitet radikalt för busstrafiken
4. Integrera tågtrafik och andra transportsätt för att underlätta pendling, reducera överbelastning, öka säkerhet, sträva efter en heltäckande ”Metroservice” för London med hög turtäthet
5. Öka kapaciteten för tågsystemet med genomgående tåglinjer inklusive ökad tillgänglighet till internationella linjer, bättre länkar i inre London och nya tvärförbindelser över Themsen i östra London
6. Förbättra restidspålitlighet för bilister i ytterområden, minska bilberoendet med ökad möjlighet till alternativa färdsätt
7. Stöd lokala förflyttningsmöjligheter och ökad tillgänglighet till stadsdelscentra och förnyelseområden, utveckla fotgängar- och cykelplaner, trafiksäkerhet och säkrare skolvägar, bättre gatuunderhåll och samordning av gatuarbeten
8. Skapa pålitliga och effektiva gods- och varutransporter med minskad miljöpåverkan
9. Förbättra tillgängligheten i så att alla, oavsett handikapp eller ej, kan njuta av att bo, arbeta i och besöka huvudstaden så att den social integrationen ökar
10. Lyft fram ökad samordning som förenklat samordnat taxesystem, förbättrade bytespunkter, ökad trygghet och säkerhet för alla färdsätt, förbättrad taxi- och hyrbilsverksamhet integrerad med Londons kollektivtrafik, väsentligt bättre information och miljö när man väntar.

Strategin som helhet går ut på att skapa ett balanserat transportsystem där varje trafikslag ges goda förutsättningar där de är lämpliga och kan accepteras ur hållbar synpunkt för att nå en hög transportkapacitet och tillgänglighet.

Nedan lyfts *exempel på* delstrategier fram som kan vara intressanta för svenska förhållanden. Åtgärder som är specifika för London är utelämnade.

Enhetligt taxesystem för bussar, tåg och tunnelbana, frysning av taxenivåerna i tre år, enhetstataxa i biltullzonen, resekort och SmartCards infördes för att göra kollektivtrafiken attraktivare och lättare att använda. Andra integrationsåtgärder är ***förbättrade bytespunkter*** med relevant service, reseplanerare för att hitta rätt ***information*** i hela London samt åtgärder för ***säkerhet och trygghet***.

Effektivare busslinjenät för att nå snabba förändringar på kort sikt. Ca 6000 bussar transporterar varje dag 4,5 miljoner passagerare på ca 500 olika linjer.

I centrala London ska busstrafiken avlasta tunnelbanan. I ytterområden är bussen den dominerande kollektivtrafiken och skall förbättras så den blir ett alternativ till bilen för fler resenärer genom

- nya utvidgade linjer med högre turtäthet, fler turer kvällar och helger
- kortare restider och högre tillförlitlighet, konduktörer på dubbeldäckarna i centrala London, strikt reserverade körfält och parkeringsrestriktioner
- bättre bussar med lågt insteg och full anpassning för funktionshindrade
- bättre kundbemötande och hårdare krav på punktlighet/tillförlitlighet
- bättre belägenhet och tillgänglighet till hållplatser, säkra och bekväma gatukorsningar
- bättre information, lättlästa tidtabeller, kartor och realtidsinformation
- bättre väntplatser med väderskydd, belysning och sittmöjligheter
- ökad trygghet och säkerhet, utbildningsprogram och nära samarbete med polisen

Inledningsvis prioriterades 27 korridorer, huvudsakligen radiella, för åtgärder fram till april 2002.

Gator för alla

London har 13 000 km gator. 7 millioner människor bor utmed dem, 4 millioner använder dem för att gå till jobbet. Tillsammans med motorvägarna är det årliga trafikarbetet 3 miljarder for-

donskilometer per år. Boende gör ca 1000 resor per person och år som börjar och slutar på dessa gator. Ca 30 % av alla resor är enbart gångförflyttningar.

Konkurrerande anspråk är
- distribution av personer, gods och varor
- tillfart och service
- trivselvärden – användning av gatan som socialt rum

Londons gator ska
- stödja förflyttning av personer, varor och gods – tryggt, säkert, raskt, pålitligt med minimala störningar
- säkra godtagbar tillgänglighet till fastighet
- ge utrymme för socialt liv

Vid avvägning av gatornas användning ska hänsyn tas till gatans roll i Londons näthieraki, dels som gata för distribution, dels som gata för tillgänglighet till fastighet och vistelse.

En genomgång görs av anspråk för olika trafikantgrupper. Ett axplock är:

Gatunätshierarki
- Transport *for* London ska utveckla en väg- och gatunätshiearki för Stor-London som beaktar alla relevanta aspekter och tar hänsyn till den fysiska markanvändningsplanen (Spatial Development Strategy)

Bussar
- T*f*L ska ta fram effektiva bussprioriteringsförslag på gator med omfattande busstrafik. Bussprioritering och skydd mot köbildning ska bli väsentligt bättre
- Alla busslinjer ska vara effektivt övervakade, ev med kamera, som skydd mot olagliga stopp och andra trafikhinder. Detta ska inkluderas i kommunens parkeringsövervakningsplan.

Fotgängare
- TfL och kommunerna ska se över alla signalkorsningar så att fotgängarfaser ingår där det är möjligt utan att störa prioriterad trafik
- Förbättringsprogram ska utarbetas för att göra gatorna mer tillgängliga, ta bort barriärer och hinder, reducera trafikflöden och hastigheter

I löptexten lyfter man fram ytterligare ambitioner för att utveckla fördelar för fotgängare som
- omfördelning av gatuutrymme
- fotgängares behov att känna sig säkra och trygga i trafikmiljön
- utrymme för vistelseytor och gångtrafik i stadsdelscentra

Gaturumsstrategin innehåller även prioriteringar och förhållningssätt för cyklister, motorcyklar, mopeder, trafiksäkerhet, attraktivitet, parkeringsstrategier, gatuunderhåll, ITS, bullerskydd – och införande av trängselavgifter förstås.

Åtgärderna omfattar mål och förslag för fördelning av gatuutrymmet, organisatoriska förändringar/ansvar, övervakning och kontroll samt förslag till förändrad lagstiftning, förhandlingar och samarbete med olika berörda aktörer.

Gång- och cykeltrafik

Utrymme, framkomlighet, gång- och cykeltrafik samt vistelseytor har varit eftersatt i London.

Strategin föreslår väsentligt ökad tillgänglighet och framkomlighet för fotgängare och cyklister i gatunätet, ökad säkerhet i gatukorsningar, en gångstråksplan för hela London samt pedstrianisation (exklusiv gångyta) av bl a Trafalgar Square och andra offentliga platser.

Cykelvägnätet i London ska utvecklas till ett konsekvent utformat och sammanhängande nät med särskilt utpekade stråk med hög standard. Ytterligare satsningar ska göras på säkra cykelparkeringsplatser.

Ett kunskaps- och rådgivningscentrum för cyklister, A Centre of Excellence, ska införas för att främja goda lösningar, säkerhet, åtgärder samt kampanjer för ökad cykeltrafik.

Anpassning för funktionshindrade

Transporstrategin slår fast att alla berörda parter och ansvariga inom transportsektorn skall beakta följande principer:

- Öka medvetenheten om att många hinder kan finnas för funktionshindrade, även för de med begränsad uppfattnings- och inlärningsförmåga (kognitivt funktionshindrade)
- Öka medvetenheten om att ett spektrum av åtgärder måste vidtas för att möta individers och gruppers behov
- Behov och åtgärder ska gälla alla aspekter på resandet
- Säkerställa att erbjuda tillgänglighet gäller alla som planerar och genomför transporter i London

Viktiga delstrategier är

- ökat användarinflytande, införande av mobilitetsforum
- säkerställa transportpersonalens utbildning i bemötande av funktionshindrade
- förbättringar av gatumiljön, trafiksignaler, taktila ledytor, handikapparkering
- snabbare införande av låggolvsbussar
- bättre utförande/ombyggnad av busshållplatser
- införande av ett nätverk av funktionsanpassade tunnelbane- och tågstationer
- förbättrad integration, tillgänglighet och utbud av dörr-till-dörr-transporter
- rättvisa, skäliga, välavvägda (färdtjänst)-regler för dörr-till-dörr-transporter
- reseinformation anpassade för funktionshindrade
- ökad respekt och övervakning av parkeringstillstånd för funktionshindrade och översyn av centrala Londons parkeringsbestämmelser

Intermodalitet

Seamless Journey eller Mobility motsvarar vårt begrepp Hela Resan. Transportstrategin lyfter inte bara fram samordningen mellan olika kollektiva transportformer utan trycker även hårt på samspelet med gång- och cykeltrafik, exempelvis cykelparkeringar och att busshållplatserna ska ligga där de är naturliga och bekvämt kan nås av trafikanterna till och från målpunkterna de avser betjäna.

Making it Happen – a Programme of Action

Den engelska rubriken ger en väl så god bild av handlings- och genomförandeprogrammets inriktning. En mycket stor tyngd ligger på att uppnå resultat. Genomförandestrategin har två huvuddelar:

- Konkreta, kostnadsberäknade och tidsatta projekt inklusive finansiering inom givna eller antagna anslagsramar/källor samt övriga resursbehov, hinder mm för att projekten kan genomföras som avsett.

- Regler för hur strategierna/åtgärderna ska genomföras, vem som är ansvarig, uppföljningsregler för att framstegs görs, etappmål samt resultatindikatorer.

Väsentligt i alla delstrategier är också samarbete/samråd med intressenter, Stakeholders, samt Partnership för genomförandet (som i all kvalificerad planering).

Sammanfattning/kommentarer

London Transport Strategy har väckt stor uppmärksamhet, kanske främst för sina biltullar i stor skala i Europa. Effekterna/erfarenheterna av dem är hittills mycket goda. Ca 18% färre bilister kör in i centrala London. Framkomligheten har förbättrats med ca 30% i rusningstid, ca 20% i genomsnitt.

Kollektivtrafikandelen till centrala London var dock hög redan tidigare, ca 85%. Biltrafikandelen har minskat från ca 12% till 10% vilket motsvarar ca 20 000 f/dygn. Framkomligheten i gatunätet upplevs vara mycket bättre än på många år.

Effektiviteten har ökat för buss och taxitrafik. Medelhastigheten för bussarna ökade från 13 km/tim till 17 km/tim. Resandet ökade med 14%. Tunnelbanans kapacitet är fullt utnyttjad. Resandet ökade enbart med 1%.

Olika uppfattningar finns om hur affärslivet och handeln påverkats. Den förhärskande uppfattningen verkar vara att förhållandena är oförändrade eller har förbättrats sedan trängselavgifterna infördes. Ken Livingstone har relativt nyligen beslutat att utöka biltullsområdet västerut med området runt Kensington Garden.

Trängsel- och miljöproblemen har varit kända länge, likaså den bristande kollektivtrafikinfrastrukturen. Först när frågorna lyfts upp på en strategisk politisk nivå – och även gjorts till politik – har förutsättningarna för en förändring skapats.

Det vi kan lära oss av Ken Livingstones agerande är vikten av att vi ser helheten och kan lyfta fram tydliga fördelar som delas av många (shared priorities). Om han enbart gått fram med ”Mer pengar till kollektivtrafiken” eller ”Nu ska vi stänga ute bilarna från centrum” hade han säkert haft svårt att få gehör.

Istället lyfte han fram breda generella värden som ”Levande stad”, ”Gator för alla”, ekonomisk tillväxt, dvs faktorer som kan väga upp de negativa sidorna av åtgärderna. Det blir då lättare även för den drabbade att acceptera förändringen eftersom han då kan känna att han bidrar till något positivt för andra.

Anm. Detta arbetssätt kallas i planeringsteoretisk litteratur för Compensatory planning, dvs man kompenserar en negativ förändring med andra fördelar som inte behöver vara av samma art.

Strategin har stor tyngd på kollektivtrafik samt bilbegränsning i centrala London. Strukturen i transporstrategin är uppbyggd dels kring ett färdsätts- och trafikantgrupps orienterat synsätt – gå, cykla, kollektivtrafik, biltrafik, parkering, varutransporter men också avsnitt som skär över dessa som Streets for All, Accessible Transports, Integration.

Kollektivtrafiken delas också upp på olika huvudoperatörer respektive systemdelar.

Valet av delstrategier/tema gör att det blir enklare att beskriva det som är specifikt för varje tema. Nackdelen är att överlappningar uppstår. Å andra sidan är

det en styrka att samma aspekt belyses från olika infallsvinklar så man undviker motsägelser och får en konsistent strategi.

Ökade ytor och framkomlighet för fotgängare är med i strategierna men kopplingen till vistelseytor, stadsmiljö och gestaltning är inte lika tydliga i Londons Transport Strategy som för Zürich och Strasbourg. Dock görs hänvisningar till Spatial Development Strategy där dessa aspekter sannolikt utvecklas ytterligare.

Kombinerade/samverkande strategier är

- Biltullar – mindre biltrafik – effektiv kollektivtrafik – frigjort gatuutrymme
- Kollektivtrafik - gång- och cykeltrafik - parkeringsrestriktioner

Om man redan har ett överbelastat gatunät är också parkeringsrestriktioner en naturlig konsekvens o/e som styrmedel.

De lärdomar vi kan dra av London för våra större städer är att inte försätta oss i en likartad situation där en oreglerad biltrafik både blir biltrafikens egen fiende och en belastning för stadens utveckling.

13 av Englands 20 mest nergångna områden fanns i centrala London. I underlagsmaterialet finns också detaljerade analyser av tillgänglighet, ekonomisk status mm för olika delområden i London. Även ur ekonomisk och social synpunkt var situationen långsiktigt ohållbar.

Gatunätets optimala kapacitet var överskriden, reshastigheten var låg och miljöeffekterna oacceptabla. Några realistiska möjligheter att öka kapaciteten fanns inte.

För att behålla och öka persontransportkapaciteten behövde man förbättra kollektivtrafikens kapacitet och restidsstandard med bl a ökade, exklusiva ytor i gaturummet.

Mindre ytor för biltrafik och trängselavgifter verkar i sin tur i samma riktning och ger möjlighet att frigöra de ytor och skapa den framkomlighet som behövs för kollektivtrafiken. Tillsammans skapar de en positiv spiral.

Kollektivtrafiken är i sin tur beroende av främst gångtrafik men även cykeltrafik. Minskade ytor för biltrafik ger större möjligheter att skapa bättre utrymme för dessa trafikslag i gaturummet, emissionerna minskar och säkerheten ökar vid minskad trafikbelastning.

Ökad framkomlighet och ytor för gång- och cykeltrafik kräver också minskat utrymme för biltrafik och bidrar till att reducera och ersätta denna. Även det ger en positiv spiral.

I bägge fallen får vi en överföring av resande från biltrafik till mer hållbara färdsätt som gång-, cykel- och kollektivtrafik. I detta fall får vi sannolikt även en klar tillgänglighets- och restidsvinst eftersom medelhastigheten var så låg innan trängselavgifterna infördes.

7.4 Local Transport Plans

London Transport Strategy kan sägas vara en föregångare och resultat av ett delvis annorlunda och bredare synsätt på finansiering av trafikinfrastruktur och trafikplanering som växte fram i slutet av 1990-talet och i början av 2000-talet.

Synsättet finns redovisat i

- *DETR 1998,* A new Deal for Transport: Better for Everyone
- *DETR 1999,* Sustainable Distribution: A Strategy
- *DETR 2000,* Guidance on Methodology for Multi-Modal Studies
- *DETR 2000,* Guidance on Full Local Transport Plans

Tidigare gjorde man objektorienterade investeringsplaner analogt med Sverige. Det nya regelverket förutsätter 5-åriga genomförandeplaner som ska behandla ett bredare perspektiv än bara gatu- och väginvesteringar. Viktiga förändringar är bl a ökade krav på samlade strategier/åtgärdspaket för all färdsätt, delaktighet och förankring samt att övergripande mål inklusive hållbar utveckling ska beaktas.

Intressanta detaljer är att regelverket ger lokala myndigheter möjlighet att ta ut avgifter/beskatta parkeringsplatser som arbetsgivare erbjuder personalen samt att införa trängselavgifter. Möjligheter finns att lokalt/regionalt påverka hur investeringsmedlen används analogt med den svenska RTI-planeringen.

Ur hållbarhetssynpunkt är begreppet ”Demand Restraint” värt att observera. Tänkesättet är detsamma som i Zürich och Strasbourg, dvs. det är inte självklart att ”ohämmad” efterfrågan, främst för biltrafik, ska ges prioritet när utrymme och andra resurser är begränsade.

Integration/intermodalitet är viktiga ledord. Planerna ska bl a innehålla

- Förankrade lokala och regionala mål som bidrar till att uppfylla nationella mål
- Analys av problem och möjligheter
- Strategi för att hantera identifierade problem och genomföra planen
- Femårigt genomförandeprogram inklusive finansiering
- Indikatorer för uppföljning

Det reella planeringsarbetet påbörjades först 2000 eller därefter och avsåg samtliga counties (ung våra län). I flera fall har kommuner/regioner sökt och fått särskilda anslag vilket inneburit att arbetet startat ännu senare.

Den första planeringsomgången avsåg 2000–2005. En andra omgång har inletts med krav på preliminär plan sommaren 2005 samt slutliga planer under mars 2006. Förutom Local Transport Act och The Ten Year Plan for Transport från 2000 ska planerna utgå från regeringens övergripande transportstrategi *The Future of Transport 2004* samt tidigare riktlinjer för tillgänglighetsplanering.

I riktlinjerna för den andra planeringsomgången slår man fast att regeringen vill åstadkomma en långsiktigt hållbara förbättringar i ekonomiskt utfall, social sammanhållning, bättre miljö och bättre livskvalitet.

För att nå dessa mål trycker man på nödvändigheten av

- Tvärsektoriellt partnerskap och samarbete, samordnad planering och gemensamt agerande inklusive utbildning och yrkesträning, bostäder, stadsförnyelse, infrastrukturplanering och utveckling
- Finansiering som svarar mot avsedda resultat
- Förändring av hur tjänster och service erbjuds allmänheten baserat på kundernas och nyttjarnas erfarenheter och värderingar

Viktiga utgångspunkter anges vara att

- transporter är ytterst en av en kombination av faktorer som bidrar till hållbar ekonomisk tillväxt och social sammanhållning, inte ett mål i sig
- beakta regeringens ansvar att besluta om nivåerna på allmänna utgifter, nationella mål och besluta om strategiska nationella mål
- erbjuda strukturer som regional och lokala beslut om frågor som bäst hanteras på lokal nivå och frihet att ta fram lösningar som är anpassade till de lokala förhållandena

Regeringen vill säkerställa att fördelarna av ökad rörlighet och tillgänglighet utnyttjas men utan motsvarande negativ påverkan på andra människor och miljön nu och i framtiden.

Strategin i The Future of Transport är uppbyggd kring tre centrala teman:

- Långsiktigt hållbara investeringar
- Effektivt utnyttjande och skötsel av befintlig och ny infrastruktur
- Fortsatt utveckling av transportstrategier och genomförandeprogram

Strategier för att hjälpa lokala myndigheter att nå önskade resultat är

- Jämnare flöden på det lokala vägnätet med flera åtgärder inklusive trängselavgifter
- Utökad och mer pålitlig kollektivtrafik med ökat gatuutrymme
- Efterfrågestyrd transportservice med minibussar, samåkning, taxi och privata initiativ där konventionell kollektivtrafik är olämplig
- Ökad tillgänglighet till olika färdsätt för att ge alternativa resmöjligheter
- Utnyttja potentialen i befintlig och ny teknik
- Samordnad transport- och markanvändningsplanering så att ny exploatering inte förvärrar trängselproblem
- Stöd användning av resplaner för skolresor, arbetsresor, personliga resplaner för att få människor att inse och utnyttja alternativ till sina bilar
- Skapa en kultur och förbättra den lokala miljön så att cykel och gå uppfattas som ett alternativ för korta resor, särskilt i bostads- och centrumområden

Krav ställs även på vad planerna ska innehålla, att planerna skall ha en god kvalitet och vara väl underbyggda. De nya riktlinjerna trycker särskilt på fyra teman som man ansåg inte vara fullt utvecklade i den första planeringsomgången. I korthet är de

A. Sätt in transportbehoven i bredare perspektiv

- Ta fram lokala trafikstrategier och program som är konsistenta med regionala och fysiska planer och utvecklingsvisionen för området
- Ta fram långsiktiga strategier som stöd för femårsplanen
- Utgå från en realistisk nivå på transportinvesteringar
- Arbeta även tvärs myndighetsgränser och geografiska områden
- Ta fram den lokala transportplanen i samarbete med intressenter och andra partners

B. Använd egna, lokalt relevanta mål

- Stöd tydligt lokala mål för hållbar ekonomisk tillväxt, boende, social sammanhållning och skydd av miljön
- Hänvisa till och peka på resultaten hellre än åtgärderna
- Fokusera på gemensamma värderingar och preferenser som trafikstockningar, tillgänglighet, säkerhet, god luftkvalitet och kollektivtrafik och andra effekter på livskvalitet som hälsa, boende- och miljökvalitet
- Ta med nationella mål för säkerhet, kollektivresande och luftkvalitet som utgångspunkt men anpassade till lokala förutsättningar
- Gör målen utmanande men realistiska

C. Identifiera kostnadseffektiva lösningar

- Utnyttja den växande kunskapsbasen om åtgärder som ger resultat

- Redovisa hur ni arbetat med andra organisationer för att identifiera problem och lösningar
- Utnyttja befintlig infrastruktur på bästa sätt
- Undvik att fokusera på infrastrukturinvesteringar på bekostnad av andra lösningar
- Underbygg med lokala analyser av lokala problem och möjligheter

D. Arbeta med indikatorer och förändringar

- Använd resultatmål och förändringar för relevanta indikatorer för allmänna och lokala mål
- Använd etappmål och resultat av stödjande åtgärder
- Förändringsmål ska vara grunden för uppföljningsprocessen

Reglerna om Local Transport Plans är också förknippade med ett välutvecklat system för statsbidrag som morötter. Statsbidraget är uppdelat på tre områden:

- Drift och underhåll
- Integrerade transporter
- Större investeringsobjekt

Drift- och underhållsbidragen fördelas efter en regel som styr bidragen till områden där behoven är störst. Det andra blocket omfattar bidrag till små förbättringar upp till lokala trafiknät och fördelas också till 75% efter en schablonmetod.

Man eftersträvar en fördelningsprincip som är baserad på tillförlitliga data om tillgänglighet, trängsel, luftkvalitet och trafiksäkerhet som ska svara mot graden av måluppfyllelse för de gemensamma målen.

För att LTP-planeringen ska kunna utgå från realistiska nivåer för statsbidraget tog man fram en preliminär ram för varje LTP baserad på föregående planeringsomgång. Fördelningen av de resterande 25% av bidragsvolymen för det integrerade blocket baseras på en tvåstegsbedömning av de inlämnade planerna.

De preliminära LTP som lämnades in i slutet av juli 2005 bedömdes efter kvaliteten i den lokala transportplaneringen. De slutliga LTP som lämnades in i mars 2006 ska bedömas efter vilka mål och åtgärder som bedöms ge störst framsteg i bättre utfall och kan antas bli effektivt genomförda baserat på erfarenheter från den första planeringsomgången.

Beslut om finansiering av större projekt (vägar) kommer att fattas successivt under LTP-perioden. För att undvika LTP-planer som överskattar möjligheten till stora investeringar skall mål och åtgärder i LTP-planerna endast förutsätta beslutade eller investeringar som angetts i planeringsförutsättningarna.

LTP-planerna skall dock redovisa vilka investeringar som anses angelägna, hur de bidrar till att uppfylla planmyndighetens långsiktigare strategier och hur de påverkar målen i LTP-planen. Fattas beslut om en sådan investering skall målen och förändringarna i nyckeltal revideras.

Om mer än ett större investeringsobjekt är aktuellt i området skall en prioritering göras och skälen för den ska redovisas.

Regeringen har också aviserat att man avser skapa en Transport Innovation Fund (TIF) som ska ha till uppgift att stödja innovativa och samverkande åtgärder inom transportsektorn.

De lokala transportplanerna ska följas upp årligen med en Annual Progress Report. I den ska följande redovisas:

Framsteg enligt operativa och övergripande mål

- Obligatoriska indikatorer (med valfri grafisk redovisning av förändringar)
- Lokala indikatorer
- Sammanfattning av framsteg som helhet och ev. korrigerande åtgärder
- Redovisning av de bedömningar som gjorts för obligatoriska och lokala indikatorer

Framtagna åtgärdsprogram och använda LTP-resurser

- Jämförelse mellan planerat och verkligt utfall
- Förklaring till påtagliga avvikelser
- Framsteg i beslutade större investeringar

Kommentarer/sammanfattning

Regelverket kring Local Transport Plans är mycket ambitiöst. Både morötter och piskor används. Ambitionen är mycket tydlig att man vill uppnå en hög kvalitet i planeringen baserad på kunskap och erfarenhet av åtgärder som verkligen ger resultat.

Inslaget av lärande process är också mycket tydligt, liksom den kraftiga fokuseringen på att nationella och andra regionala och lokala mål skall beaktas. Kravet på samarbete mellan myndigheter, andra intressenter och partners är också mycket framträdande. Särskilt stöd och utbildning ges åt resurssvaga kommuner.

Regeringen har även en särskild revisionskommission som ska granska och säkerställa kvaliteten i de planer som tas fram. Kommissionen har ansvar för området ”Sustainable communities and transport”. LTP som tydligt bidrar till att uppfylla även andra myndighetsmål får benämningen Comprehensive Performance Assessment, CPA.

Stor vikt läggs vid att åtgärderna ska vara ge value-for-money, dvs. vara kostnadseffektiva och resultatinriktade. Särskilt intressant är att man tydligt säger att det är resultatet, effekten av åtgärderna som ska utvärderas, exempelvis ändrad färdmedelsfördelning, antal färre olyckor mm. Det är inte antal planer, åtgärder, hur många som känner till en viss åtgärd som ska utvärderas vilket vi ibland även ser och hör i Sverige.

Den första omgången verkar till stor del ha haft karaktären av traditionell investeringsplanering och äskande av statsbidrag. I nuvarande omgång trycker man hårt på att perspektiven skall vara tillgänglighet, säkerhet och trygghet, livskvalitet samt långsiktigt hållbar utveckling.

Kopplingen till stadsutveckling är inte lika tydlig i anvisningarna som i exempelvis Strasbourg, Grenoble, Zürich, Apeldoorn och Gent. Å andra sidan finns mycket tydliga krav och belöningssystem för att uppfylla även andra mål än enbart trafiktekniska.

Ytterligare material och exempel finns bl a på

www.dft.gov.uk (Department for Transport)
www.wyltp.com (West Yorkshire Local Transport Plan)
www.nottinghamcity.gov.uk (Nottingham)
www.leeds.gov.uk (Leeds)

8. FLER STÄDER

Det finns naturligtvis även en rad andra orter som har arbetat med hållbara transporter och stadsutveckling utöver de som beskrivits i föregående avsnitt. Nedan kommenteras ytterligare ett par exempel samt andra städer som kan vara av intresse för studiebesök mm.

8.1 Gent, Belgien

Gent är beläget i den s.k. flamländska diamanten, Antwerpen – Bryssel - Gent som i befolkningstal är den femte tätortsregionen i Nordvästeuropa. Antalet invånare i Gent är ca 225 000.

Kommunfullmäktige antog i december 1996 en mobilitetsplan för stadskärnan. Syftet var att begränsa köbildning, göra stadskärnan mer tillgänglig och trivsam att leva i.

En omfattande fotgängarzon (ca 35 ha) har därför skapats med absolut prioritet för oskyddade trafikanter och kollektivtrafik där motoriserade transporter i övrigt är medvetet begränsade till ett minimum. Även andra trafiklugnande åtgärder samt 30-zoner har införts.

Åtgärderna kan sammanfattas i

- ingen genomfartstrafik i centrum
- sökslinga för parkering i nära centrum
- närparkering för boende och funktionshindrade
- ökade utrymmen för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik

Parkeringsslingan bygger på den franska principen ”Toutes Directions”, dvs. man leds in till slingan och leds rätt oberoende från vilket håll man kommer. Utmed slingan skyltas också lämpliga parkeringsanläggningar för olika besökspunkter med information om antal lediga platser.

Denna typ av parkeringsinformation är vanlig sedan många år i Tyskland (Aachen m fl). Syftet är att ge trafikanten möjlighet till strategiska val av parkeringsplats, minska söktrafik och utnyttja parkeringsanläggningarna effektivare.

Ambitionen i Gent är att besökare ska ha högst 400 m från parkeringsanläggningen till sin målpunkt. Restriktionerna för besökare och anställda att använda bil i stadskärnan är mycket rigorösa. Boende i centrum och sjukvårdspersonal kan få generella tillstånd att använda bil och parkera men måste köra på gångtrafikens villkor.

I gengäld prioriteras bilparkering för boende nära entrén. Även funktionshindrade kan få generellt tillstånd att köra bil i centrum och får då också använda dessa parkeringsplatser. Varutransporter, lastning och lossning i stadskärnan är tillåten mellan kl 18 och 11 men helt förbjudna mellan 11 och 18.

Tillfälliga tillstånd (högst ett år i taget) kan ges för lastning och lossning mellan 11 och 18 exempelvis för hantverkare. Tillstånden gäller dock enbart för uppställning vid lastning och lossning men inte för parkering. Man får inte heller missbruka tillstånden för genomfart.

Spårvagnar och bussar i linjetrafik är tillåtna i centrum för att ge ökad tillgänglighet och stimulera ökat kollektivresande. Dock måste även dessa fordon framföras med hänsyn till de gående.

Rullstolsburna har samma rättigheter som fotgängare även om deras rullstolar är motordrivna. Cyklister har också obegränsat tillträde till de särskilt utmärkta fotgängarzonerna men måste även de ge företräde åt fotgängarna, köra långsamt eller leda cykeln om de kommer i konflikt med stora fotgängarströmmar.

En fortsatt omvandling av stadskärnans gaturum och torg från bilgator till fotgängarzoner och vistelseytor pågår.

8.2 Grenoble, Frankrike

Grenoble i Val d'Isère i södra Frankrike har också arbetat systematiskt och framgångsrikt med hållbara transporter och stadsutveckling inom ramen för den franska PDU-lagstiftningen (se kapitlet om Strasbourg).

Grenoble är en agglomeration, ett kommunalförbund som består av 23 kommuner. Antal invånare är ca 370 000, sysselsatta ca 180 000 med ca 100 000 elever och studenter. Det är i sin tur del i RUG, Région Urbaine Grenobloise, med drygt en halv million invånare. Tätorten Grenoble har drygt 150 000 invånare och ca 90 000 sysselsatta.

Ca 2% av förflyttningarna i agglomerationen är genomfartstrafik, ca 18% är in- och utpendling till tätorten. Resten, ca 80%, är resor inom tätorten, dvs ett mönster som vi ofta även ser i Sverige. Andelen kollektivresor var endast 14% (1992) trots den välkända futuristiska spårvagnen.

Bakgrunden till det förnyade PDU-arbetet var inte bara lagstiftningens krav utan även att biltrafikandelen ökat och andelen gående och cyklister minskat. Man hade även noterat en viss utarmning av bebyggelsen.

Grenobles PDU 2000 antogs av transportnämndens fullmäktige i maj 2000. Den ersatte 1987 års preliminära PDU. Inriktningen sammanfattas som

- Gör staden lättillgänglig/enkel: Kollektivtrafik
- Återupptäck staden på cykel eller till fots: Mjuka färdsätt
- Den avlastade (lättade, lindrade) staden: Biltrafik
- Den hänsynsfulla staden: Parkering, pendlarparkering
- Förflyttningar för full frihet: Kombinationsresor
- Gemensamt arbete för bättre samverkan: Samordnad trafik- och samhällsplanering

PDU-arbetet sammanfattas i sju delrapporter:

A. Introduktion
B. Analys av resandet
C. Slutsatser
D. Mål för regionen/tätorten
E. PDU – mobilitetsplan
F. Utvärdering
G. Genomförande och uppföljning

De operativa mål som satts upp är att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka och andelen bilresor ska minska till 1985 års nivå, 48%, fram till år 2010.

Kollektivtrafikandelen ska öka till 17%, cykelandelen till 8%. I centrum ska genomfart med bilar tas bort med Prästkrageprincipen, dvs. U-slingor/zonindelning (Bremersystemet).

Bebyggelsen ska förnyas och utvecklas längs kollektivtrafikstråk i dalgångarna. Höjd livskvalitet och skydd av den dagliga miljön och hälsa är övergripande mål.

Intressanta inslag är bl.a. att man även tagit upp Grenobles roll i regionen och hanterat hållbart resande i ytterområden och agglomerationen som helhet.

Även framtida metrolösningar o/e spårvägssatsningar diskuteras samt biltunnel i norr under Bastiljen. Som underlag för val av åtgärder har man även studerat tre scenarier:

- Fortsatta attitydpåverkande åtgärder
- Prioritering av alternativa färdsätt till bilen
- Utveckling av alla färdsätt och samverkan

Man har också tydligt preciserat olika aktörers roller och ansvarsområden såväl lokalt, regionalt, politiskt och administrativt. Själva PDU:n har tagits fram via ett antal arbetsgrupper som representerar olika parter, intresseorganisationer och enskilda.

För planens åtgärdsförslag finns också en tydlig tidplan med angivande av ansvar, planerings/utredningsfas, vilka och när beslut måste tas, genomförande och när åtgärden ska vara tagen i bruk.

8.3 Exempel på andra städer

I Danmark finns bl a *Odense* som tidigt lade om trafiken i centrum, införde gågator och bilfria zoner samt satsade på att utveckla cykeltrafiken (se bl a Agerlin 1994).

I Nederländerna är sannolikt *Groningen* mest känd för sin konsekventa cykelsatsning. *Almere* öster om Amsterdam är en intressant satsning på en ny stad som är uppbyggd kring en regionaltågsstation med ett bussnät med signalprioritering samt gena cykelvägar som matning till stationen och för interna transporter.

Houten är en mindre tätort/stadsdel med 28 000 invånare 10 km sydost om Utrecht. Den har byggts upp kring en lokaltågsstation med syfte att de boende ska ha godtagbart cykel- och gångavstånd (3 km) till centrum och stationen. Man kan nå bostäderna från en yttre bilväg men inte använda bil för transporter inom området.

En tysk cykelorganisation anger följande nyckeltal med hänvisning till Rijkswaterstaat och en artikel i Verkeerskunde: Maskvidden i cykelnätet är 300 meter. Med de lokala gatuförbindelserna är maskvidden 150 meter. Eftersom de är smala och krokiga är bilarnas hastighet bara ca 35 km/tim.

Ca 2/3 av invånarna uträttar sina ärenden i det lokal centrumet varav 100% av sina livsmedelsinköp och 50% av övriga ärenden. De använder sin bil 25% mindre än andra. I högtrafik är bilflödet 50 bilar per 100 hushåll mot 65 – 70 i snitt för Nederländerna. Man använder cykel + tåg i stor omfattning.

Tågresandet är dubbelt så högt som det man förutsatte vid planeringen av området. Antal skadade i trafiken är betydligt lägre än genomsnittet, 1,1 personer mot 3,5 per år och 1000 invånare i Nederländerna.

Apeldoorn har arbetat med en samlad miljöstrategi inklusive hållbara transporter.

Maastricht, känt från EU-fördraget från 1992, är ett exempel på en mycket gammal stad där man arbetat med att bevara stadsmiljön med hjälp av parkeringsinformationssystem samt satsning på cykeltrafik.

I Tyskland finner man ofta städer och orter med väl bevarad stadsstruktur och begränsad biltrafik i centrum, fotgängarzoner och framkomlighetsåtgärder för biltrafiken. Städer som är kända för goda trafiklösningar o/e stadsmiljö är bl a *Bremen* (trafikzonsystem), *Aachen* (p-infosystem), *Freiburg* (spårvagnar, fotgängarzoner) och *Karlsruhe* (duospårväg).

I Österrike har *Graz* (250 000 invånare) låtit tala om sig, bl.a. för sin omfattande satsning på spårväg. Förutom den traditionella satsningen på kollektiv- och cykeltrafik talar man även om behovet att planera för ”kvinnogångtrafik”, dvs. kvinnors preferens och större beroende av kollektivtrafik, trygga förflyttningsvägar och kedjeförflyttningar med gånglänkar för att uträtta dagliga ärenden.

Man lyfter fram kvinnors annorlunda syn på trafikplanering och bristen på hänsyn till kvinnor med barnvagn, småbarn och matkassar som kryssar mellan bilarna. Den cykel- och ”fotgängarinne-riktiga” staden är till fördel för alla, barn, ungdomar, ensamstående, funktionshindrade m fl.

I Frankrike är bl a även *Lyon* och *Clermond-Ferrand* intressanta exempel på PDU-planering som även slår vakt om god stadsmiljö. *Biarritz* har liksom Lyon intressanta centrumlösningar där kantstenarna tagits bort helt och biltrafiken avskiljts med pollare som förhindrar kantstensparkering.

I Italien är *Rom* känt för sin miljözon och satsning på eldriven kollektivtrafik (minibussar) i den centrala delen för att minska skadorna på antika byggnader och konstföremål. *Padova* är en av flera italienska städer som vill införa eldriven kollektivtrafik i centrum av miljöskäl men ogillar luftledningar i stadsmiljön.

Den av naturliga skäl mest bilfria staden i Italien är dock *Venedig*. Där finns ju bara gång- och cykeltrafik samt vattenburen kollektivtrafik.

I Storbritannien har orter som *Leeds*, *Camden*, *Edinburgh*, *Cambridge*, *York*, *Nottingham*, *Oxford* arbetat med/låtit tala om sig för strategier med inriktning mot hållbara transporter (Green Plans, Sustainable Plans) även innan Local Transport Plans infördes. Även i nyare New Towns som *Peterborough* har planeringen haft en sådan inriktning.

Bilaga 1

S***trategier och åtgärdspaket*** i Strasbourg:

Stadsmiljö, gångtrafik

- prioritering av vistelseytor, förflyttnings- och upplevelsestråk
- sammanhängande bilfria vistelseytor/fotgängarzoner genom omdisposition av gaturummet (pedestrianisation)
- omformning av gaturum, tillskapande av grönytor, trädplantering
- samlokalisering/förstärkning av service, stadsmiljö vid större kollektivtrafikknutpunkter och hållplatser

Cykeltrafik

- cykelvägar, cykelbanor, vägvisning, cykeluthyrning, aktiviteter
- cykelparkering, låsta cykelgarage vid hållplatser
- tillgång till låst cykelgarage ingår i periodkort
- cykel tillåtet på tåg/spårvagn i icke rusningstid
- alltid prydliga cykelparkeringar vid buss- och spårvägshållplats och järnvägsstationer
- Cykla Mera -kampanjer

Kollektivtrafik

- Effektivt, snabbt spårvagnssystem, modern image, låggolv och funktionsanpassning av samtliga hållplatser - från första dagen
- Realtidsinformation, enhetlig design och information för samtliga hållplatser
- Kollektivtrafikprioritering i korsningar, eget gaturum för spårvagnen
- Pendlarparkering vid spårvägsknutpunkter
- Samlokalisering av pendlarparkering, knutpunkter, service, stadsdelscentra, bytespunkter med lokal- och regionaltåg
- Samordnad parkeringsavgift/kollektivtrafiktaxa som stimulerar samåkning till parkeringsplatsen
- Pendlarbussar vid arbetstid i kollektivtrafikbolagets regi
- Välutvecklade busshållplatser, alltid cykelparkering
- Cykelgarage vid större knutpunkter, ingår i månadskort
- Flera alternativa kopplingar mellan trafiknäten
- Nätstruktur som medger dubbelriktat resande
- Periodkort med lokal och regional giltighet

Biltrafik

- zonsystem/u-slingor i centrala delen som förhindrar genomfart men ger hög tillgänglighet vid behov
- 30 km/tim i centrum och bostadsområden
- avlastande leder i ytterområden
- prioritering av miljöbilar, elbilar

Parkering

- avgifter för besöksparkering samordnad med kollektivtrafiktaxan
- P-infosystem för effektivare utnyttjande av platser i centrala delen och reduktion av antal bilplatser/ytbehov
- borttagning av kantstensparkering på spårvägs- och cykelgator
- kraftig begränsning av antalet bilplatser för anställda
- boendeparkering på gatumark mot månadsavgift

Mobility Management (attitydpåverkan), lokala företagsplaner

används för att förstärka effekten av de strukturella förändringarna i trafiksystemet. För att föregå med gott exempel innan man hjälper andra företag och organisationer har man gjort mobilitetsplaner för sin egen personal:

- Subvention av periodkort med 50 %
- Cykelparkering, garderob, dusch
- Hyr/lånar ut cyklar, tillhandahåller underhåll och service
- Förare med samåkare får parkeringshjälp
- Rådgivning/stöd till andra som vill ta efter

Kombinerade strategier för att bl a främja intermodalt resande av särskilt intresse är:

Samverkan cykel - kollektivtrafik

Förutom goda cykelvägar till hållplatserna och möjlighet att ta med cykel på spårvagn och tåg finns alltid cykelparkering samt cykelgarage vid större knutpunkter. Det intressanta är att det är kollektivtrafikbolaget som svarar för cykelgarage och att samspelet cykel/cykeluthyrning fungerar, d.v.s. en form av intermodal resegaranti.

Samverkan samåkning – pendlarparkeringar - avgiftsstrategi

Parkeringsavgiften för pendlarparkeringen gäller som biljett i kollektivtrafiken – för samtliga som åkt med i bilen. På så vis stimulerar man även samåkning till pendlarparkeringen.

Samverkan boendeparkering – kollektivtrafik - avgiftsstrategi

Parkeringsavgiften för att parkera inom anvisat område är i nivå med kostnaden för ett månadskort på kollektivtrafiken. En förutsättning är att man kan styrka att man bor i området. Anställda får inte parkera i där, särskilda platser finns för besökare. Avgiftsstrategin bidrar till att minska bilägandet om man använder bilen i liten omfattning eftersom bilpooler också finns, dvs. det stimulerar både till ökad användning av hållbara färdsätt, ökad boendekvalitet – och gatuutrymme och bilplatser för de som behöver det.

De 18 delstrategierna i Zürichs mobilitetstrategi är

- Fotgängare
- Cykeltrafik
- Kollektivtrafik
- Funktionshindrade, barn, äldre
- Intermodala resor
- Parkering
- Utformning av offentliga gaturum
- Centrumområden
- Nybyggnadsområden
- Stadsmotorvägar och trafikleder
- Befintliga huvudgator
- Kvartersgator
- Mobilitetsrådgivning
- Trafikstyrning och telematik
- Inköps och fritidsresor
- Varu- och godstransporter
- Finansiering
- Lokalt och regionalt samarbete

Delstrategierna presenteras kortfattat nedan. De är i första hand en översättning deras egna sammanfattningar på en A4-sida. De ger dock inte delstrategierna full rättvisa, se gärna www.mobilitaetskultur.ch.

Delstrategi Gångtrafik

Gångtrafiken är eftersatt och skall ges särskild prioritet med

- ett sammanhängande och säkert gångnät med gena förbindelser
- I kvarters- och stadsdelscentrum skall områden med hög vistelsekvalitet skapas
- Antal döda i trafiken skall minimeras enligt nollvisionen
- Attraktiv omgivning, god belysning, ren miljö och bra gångvägsunderhåll
- Medvetandegörande, attitydpåverkan
- Skall respekteras som ett eget färdsätt

Viktiga punkter i genomförandet

- Staden skall pröva möjligheterna att komplettera saknade förbindelser och ta fram en handlingsplan för det
- Fotgängarnas situation skall prioriteras i kvarters- och stadsdelscentrum
- Staden ska verka för en god arkitektonisk gatumiljö med så långt möjligt bottenvåningar som stimulerar allmänheten genom goda exempel och förankring av gestaltningsprinciper och gestaltningsplaner hos byggherrar m fl
- Staden eftersträvar ett enhetligt skyltprogram för kvarters- och områdesinformation enligt anvisat pilotprojekt
- Synpunkter på gångvägnätet ska kunna ges på ett informellt sätt via en hemsida hos förvaltningen. Hemsidan ska vara gemensam även för cyklister och funktionshindrade

Delstrategi Cykeltrafik

Cykeltrafiken skall även ges särskild prioritet.

- År 2010 skall andelen cykelresor vara 12 % inom staden
- Ett kontinuerligt, sammanhängande cykelvägnät med vägvisning samt god cykelparkering skall utvecklas
- Attityd- och motivationsskapande åtgärder skall användas för att öka andelen cykeltrafik

Viktiga punkter i genomförandet

- Inom Projekt Velo 2006 skall samtliga stadskvarter och viktiga orter vara förbundna med sammanhängande cykelvägar där även svåra korsningspunkter är lösta. Inom ramen för större byggprojekt skall ytterligare cykelåtgärder vidtas så att ett yttäckande cykelnät finns omkring 2008.
- Huvudnätet i Zürich skall ha konsekvent och kontinuerlig vägvisning och vara integrerat med det regionala cykelnätet
- Utbudet av offentliga cykelparkeringsplatser skall ökas, bl a vid centralstationen med ca 1000 platser
- Vid viktiga knutpunkter skall uppställningstiden begränsas så att välbelägna platser i första hand kan utnyttjas av regelbundna användare. ”Herrelösa” cyklar ska transporteras bort
- Utökad cykelundervisning i 4/5 klass skall införas
- En manual för cykelräkningar ska tas fram och tillämpas
- Efterlevnaden av cykelreglerna skall säkras med motivation, acceptans och sanktioner

Delstrategi Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken är ryggraden i Zürichs transportsystem. Målen är

- Användarvänligheten skall förbättras ytterligare
- Stadsnätet skall kompletteras och vara ekonomiskt bärkraftigt
- Effektivitet och framkomlighet i kollektivtrafiken ska förstärkas
- Kollektivtrafikens tjänster skall ha en hög kvalitet
- Fordonen och upplevelsen av kollektivtrafiken bär upp kollektivtrafikens stora förtroende

Viktiga punkter i genomförandet är bl a

- Alla kategorier av hållplatser som används skall vara inbjudande, kundvänliga och säkra. Anslutningsvägarna skall om möjligt vara gena och hinderfria. Modern resenärsinformation ska ges stor vikt. Höga kantstenar och funktionsanpassning ska genomföras enligt särskilt program.
- Linjeutbudet ska kompletteras. Direktlinjer från alla stadsdelar till centralstationen ska införas om det är ekonomisk möjligt.

Delstrategi Funktionshindrade, äldre och barn

Det övergripande målet är att alla ska kunna använda gaturummet. Tre handlingsområden pekas ut:

- Ett hinderfriare offentligt rum
- Säkerhet och trygghetskänsla
- Medvetandegörande av allmänheten

Viktiga punkter i genomförandet

- Sänkning av kantstenar vid övergångsställen. Inom en tioårsperiod skall ett sammanhängande nät av förbindelser skapas mellan viktiga vistelse- och inköpsställen, hållplatser och andra kontaktställen
- Möbleringen på offentliga fotgängarytor skall minimeras. Störande plakat, utstickande hinder och liknande skall tas bort. Stadens riktlinjer för Boulevardscaféer ska ses över
- Skolvägars säkerhetsbrister skall åtgärdas
- Staden bevakar behovet av mötesplatser i bostadsmiljön och skolor

Delstrategi Intermodala resor

- Bytespunkter mellan trafikmedel ska ges en karaktärsfull utformning och vara tydliga orienteringspunkter i staden och trafiksystemet
- Trafikslagsövergripande, samordnad information för alla färdsätt och kombinationer skall tillhandahållas på ett för kunden lätttillgängligt sätt
- Innovationsvänlighet och långsiktiga ramvillkor skall prägla verksamheten
- Förutom samverkan mellan gång-, cykel- och kollektivtrafik ska även samnyttjandefördelar för biltrafik som samåkning, bilpooler och hyrbilar utnyttjas
- Förståelse för behovet och möjligheten till intermodalt resande ska stärkas

Viktiga punkter i genomförandet

- Kvalitetsprogram för bytespunkterna ska utarbetas för funktion, säkerhet, identitet/karaktär, vistelseytor mm
- En trafikslagövergripande kundvård och kundförtroende skall utvecklas så inga glapp uppstår mellan färdsätten (Seamless Mobility, Hela Resan)
- Ändamålsenliga uppställningsplatser ska ordnas för cyklar, bilpooler, samåkning, hyrbilar och pendlarparkering
- Samarbete skall inledas med olika aktörer för att stärka och utvidga aktionsradien för intermodalt resande
- Läge och funktion för Mobilstationer skall klarläggas
- Ett pilotprojekt ska genomföras med satsning på cykelparkering, samåkning, information, identitetsskapande utformning och anpassning till ortens karaktär

Delstrategi Parkering

Inriktningen/visionen för parkeringsstrategin är

- Flexibel hantering av parkeringsutbudet baserat på trafikflödesprincipen (flödesbegränsning med hjälp av parkeringsutbudet) ger goda utvecklingsmöjligheter, särskilt för publikintensiva anläggningar.
- Uppluckring av bilplatstvånget för bebyggelse med inriktning på att hålla tillbaka bilplatsantalet skapar förutsättningar för bilfria bostadsområden och bilpooler
- Rätten till bilplatser på privatmark reduceras med hjälp av en restriktiv hållning när behovstalen fastställs med inriktningen att hålla nere biltrafikflödet samt effektivt samnyttjande. Härtill hör reduktion av antalet platser i befintliga parkeringsanläggningar och favorisering av gemensamma anläggningar.
- Allmänna bilplatser ska hanteras marknadsmässigt och utnyttjas effektivt med hjälp av avgifter och P-ledsystem.

Viktiga punkter i genomförandet

- Parkeringsanläggningar i randzonen ska eftersträvas vid genomförandet av den historiska kompromissen för innerstaden (frysning av antalet bilplatser till 1990 års nivå)
- En helhetsplan ska tas fram för reduktion av platser i överdimensionerade privata anläggningar
- En samordnad avgiftsstrategi ska tas fram för parkering på gatumark och i parkeringshus
- Trafikflödesprincipen och uppluckring av bilplatskravet för hushåll utan bilar ska vidareutvecklas och tas in i stadens parkeringsregler
- Byggande av gemensamma parkeringsanläggningar och bilpoolsparkering ska aktivt stödjas
- Staden strävar efter en harmonisering av beräkningsanvisningarna för parkeringsbehov på den kantonala nivån

Delstrategi Utformning av gaturum

För att höja livs- och upplevelsekvaliteten i gaturummet skall gestaltningsfrågor ges hög uppmärksamhet. Det positiva intrycket ska förbättras med klara trafikstrukturer, god rumslig orientering, hög överskådlighet och vistelsekvalitet. Gestaltningsprinciper är

- ett slankt, elegant och funktionsbaserat formspråk ska tillämpas
- gestaltningen ska ges prioritet på överordnade, identitetsskapande platser
- områdestypiska identitetskännetecken ska tas tillvara och förstärkas
- igenkänningsbar huvudfunktion (huvudgator, bostadsgator, vistelsezoner etc.) ska eftersträvas med enkla och upprepade element och utformningsprinciper
- omgivande fasaders funktion och utformning ska framhävas

Viktiga punkter i genomförandet

- Planeringsriktlinjer för utformning av olika typer av gaturum ska tas fram som hjälp i inledande skeden, prioritering och kvalitetskontroll
- Gestaltningsregler, exempel och riktlinjer ska tas fram som målbild, ramverk och prioriteringslista
- En Internetplattform ska tas fram med grunddata, checklistor mm som ett arbetshjälpmedel
- Workshops ska ordnas för utbildning och medvetandegörande

Delstrategi Centrumområden

- Attraktiva levande centrum har höga anspråk på vistelsekvalitet, säkerhet och renhållning samt rimlig tillgänglighet
- Gångtrafik har förtur
- Detaljhandel, restauranger och kontor ska ha – förutom god nåbarhet – god angöring och varuförsörjning utan att störa besökare (till fots) mer än nödvändigt
- Beroende på behov ska ytterligare ytor finnas för taxi, hyr- och lånecyklar, bilpoolsbilar och turistbussar

Viktiga punkter i genomförandet

- För huvudgator i centrumområden tas ett objektblad fram för förnyelse av infrastruktur som hjulspår, ledningar och beläggning
- Identitetsskapande gaturumsutformning med begränsad möblering samt belysning och grönska ska tas fram. För Innerstaden gäller ett särskilt program
- Gångvägar till centrumområdena ska förbättras liksom information och orienteringsmöjligheter
- Lämpligt parkeringsutbud som avstämda och tidsbegränsade angöringskoncept ska utvecklas och genomföras

Delstrategi Utbyggnadsområden

- Kollektiv-, cykel- och gångtrafik står i fokus. Andelen kollektivtrafikresor ska öka med minst 50 % med hjälp av reserverade körfält, parkeringsbegränsningar. Cykel- och gångtrafik ska öka med 20 % med ett finmaskigt nät i områdena.
- Alla färdsätt ska vara tillgängliga tidigt i exploateringen. Nya angreppssätt som Bilflödesprincipen och bilfria bostäder ska prövas.
- Uppvärdering av yttre miljö, fotgängarytor, hållplatser och hög boendeandel ska bidra till hög stadsmässighet och godtagbar stadsrörlighet.
- Minst 30% bostadsandel (expoateringstal) ska efterträvas.
- Biltrafiken ska kanaliseras. Om bostadsområden eller centrum berörs ska bullerskydd användas

Delstrategi Stadsmotorvägar och nya trafikleder

- Staden ska främja snabbt genomförande av trafikleder som ger skydd åt bostadsområden eller permanent avlastar trafik samt leder som är nödvändiga för exploatering
- Innan en ny trafikled projekteras ska en lämplighetsbedömning göras. Samtliga tre hållbarhetsmål måste vara uppfyllda
- Behov, mål och effekter skall vara klarlagda och jämförda med nollalternativet och alternativa förbättringar av detta, exempelvis kollektivtrafik
- Stödåtgärder för att för att säkerställa verklig belastning och undvika nyalstrad trafik ska vara gjorda vid öppningstillfället
- Driftsåtgärder och etappindelning ska beaktas
- Uppföljning av effekter före och efter ska göras för att kunna bedöma om ytterligare åtgärder bör vidtas

Delstrategi Befintliga huvudgator

- Trafik: Utformningen ska ge en effektiv framkomlighet för alla trafikslag med hög trafiksäkerhet
- Användning och stadsbyggnad: Gaturummet ska i kvarterscentrum, bostads- och arbetsområden - erbjuda en attraktiv ram för andra användningsområden och ett vistelserum för olika användargrupper
- Omgivning: Negativa effekter ska minimeras (buller, luftföroreningar, energi, trängsel)

Delstrategi Kvartersgator

Kvartersgator är oklassade gator med bostadsorienterad funktion. Huvudmålet är att höja vistelse- och boendekvaliteten.

- Påverkan från enskild motorfordonstrafik ska reduceras med bl a trafiklugnande åtgärder

- Bostadsorienterade nyttigheter ska gynnas som lek, spel, vistelse mötesplatser i gaturummet
- Gång och cykeltrafik skall ges prioritet

Viktiga punkter i genomförandet

- Övergripande regler och planeringsverktyg ska utvecklas för nutillstånd och framtida börtillstånd för vistelseytor, 30-zoner mm
- Införande av 30 zoner
- Inför vistelse/fotgängarzoner (20 km/tim, ung som gårdsgator)
- Skapa attraktiva uppehållsrum/platser
- Gör gatumiljön attraktiv för cykeltrafik
- Säkra skolvägar och miljön kring skolor
- Anpassade hastighetsdämpare för kollektivtrafik
- Utestängning av genomfart genom tillämpning av cellprincipen

Delstrategi Mobilitetsrådgivning

- Information och kunskap om alla trafikslag och förflyttningsmöjligheter ska finnas på ”en hand”
- Nya publikintensiva kommunikationskanaler ska utnyttjas
- Informationsbrister för bl a gång- och cykeltrafik ska avhjälpas
- För stora trafikalstrare som arbetsplatser, utbildningssäten, evenemang och arrangörer ska utökade Mobility management-åtgärder sättas in
- Kampanjaktiviteten ska höjas. Synergieffekter mellan organisationer, förbund och mobilitetsaktörer ska utnyttjas
- Mobilitetsrådgivning i skolor, föreningar och ungdomsorganisationer ska fördjupas

Viktiga punkter i genomförandet

- Gemensam mobilitetsrådgivning/kontor för hela Zürichregionen
- Internetplattform
- Mobilcorner, infoställen utöver kollektivtrafikens
- Mobiltelefonupplysning
- Mobilplaner
- Rådgivning för företag
- Samordning av mobilitetskampanjer
- Attraktiva erbjudanden till mobilitetskunder

Delstrategi Trafikstyrning och telematik

- Trafikstyrning ska användas för att nå bästa totalutnyttjande (personer/tvärsnitt), tillförlitlighet och miljövänlighet, bästa möjliga tillgänglighet och säkerhet för alla grupper
- Korrekt information eftersträvas till trafikanterna om störningar och alternativa möjligheter för en hållbar och effektiv trafikavveckling
- Samåkning och bilpooler uppmuntras av staden för att öka beläggningsgraden i bilarna
- En gemensam trafikledningscentral håller på att byggas upp

Viktiga punkter i genomförandet

- Samordning av trafikstyrnings- och informationssystemsåtgärder
- Trafikstyrning evenemangstrafik, påfartsreglering, trafikinformatik, p-ledsystem mm
- Juridiska förutsättningar för bilflödesbegränsning, påfarts- och tillträdessystem, Road Pricing/trängselavgifter

Delstrategi Inköps- och fritidsresor

- Inköps- och fritidsresor ska kraftfullt inriktas på kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik
- För att öppna upp attraktiva publikanläggningar ska upplevelserika åtgärder prövas som skyltkoncept och linbanor
- Attraktiv närrekreation ska utvecklas inom ramen för konceptet ”den nära staden”
- Butiker med utökade öppettider ska koncentreras till bullertåliga platser (stationer, bensinmackar)

Viktiga punkter i genomförandet

- utökad nattrafik för kollektivtrafiken
- påverkan av trafikalstring med bred inriktning, parkeringsbegränsning och tilllämpning av bilflödesbegränsningsprincipen
- utrymmen för nöjestrafik med mountainbikes och skateboard
- utvecklade sightseeingturer

Delstrategi Varutransporter och godstrafik

- Förbättrad tillgänglighet och parkering för hantverkare och näringsidkare med lämpliga, anpassade och säkra last- och lossningsplatser
- Effektivare utnyttjande av infrastruktur och gemensamma zoner
- Utökad användning av emissionssnåla och kombitransporter på spår
- Effektivare privat nyttotrafik med samtransporter via expressföretag etc.
- Utveckling av kvalitetssäkringssystem för godstrafiken

Viktiga punkter i genomförandet

- För servicefordon gäller parkeringslättnader. Leverans och hämtning ska förbättras
- Nyttofordon ska anpassas till nystandard och hög miljöklass. Förare ska skolas i Eco - driving. Lastbilar som frekvent besöker byggarbetsplatser ska ha partikelfilter
- Tillgång till spårnätet ska utvidgas och förbättras
- Kvalitetsförbättringar i godstrafiken ska följas och dokumenteras med indikatorer

Delstrategi Finansiering

Strategin ska säkerställa att ett gott och planerat finansieringsflöde för aktuella projekt uppnås.

Viktiga punkter i genomförandet

- bättre budgetprocess
- förankra finansiering från överordnade organ
- se över och ompröva nuvarande parkeringsavgifter
- pröva nya former för gatunyttjandeavgifter (trängselskatt mm)
- intensifiera privatfinansiering, PPP-lösningar mm

Delstrategi Lokalt och regionalt samarbete

- Förbättra politikens innehåll med att lösa strategiska målkonflikter
- Förbättra den politiska processen genom att systematisera sammarbetsformerna
- Förbättra genomförandet med att tidigt ta med de operativa nivåerna
- Förbättra rambetingelserna genom att utnyttja dynamiken i tätortspolitiken

Viktiga punkter i genomförandet

- Staden och kantonen sluter tema- och projektorienterade avtal på den politiska nivån om strategiska mål och genomförandeprocessen
- Stad och Kanton tar i samråd med andra aktörer fram riktlinjer för hur samarbetsprocessen ska inledas, genomföras och avslutas
- Projektörer och utförare liksom allmänheten ska tas med tidigt i processen. Möjliga ”går inte” i ett operativt perspektiv ska också identifieras

KÄLLOR, LITTERATUR

Förteckningen innehåller dels använda källor, dels annan litteratur med anknytning till området. Listan gör inget anspråk på att var fullständig i det senare avseendet.

Sverige

Bjerkemo S-A 1994
Begränsning av biltrafik I medelstora nordiska städer – *Lund.* NKTF Temanord 1994:510

Bjerkemo S-A 2004
Transportstrategier för hållbar stadsutveckling – exemplet Strasbourg
Artikel Stadsbyggnad nr 5/2004

Boverket juni 2004
Stadspolitiska utblickar i Europa

Boverket 2004
Hållbar utveckling av städer och tätorter i Sverige. Förslag till en strategi

Göteborg, Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret 2003
Gatuupprustning i Göteborg. Redovisning av samverkansprojekt i Göteborgs City

Helsingborg, stadsbyggnadskontoret 2002
Översiktsplan för Helsingborgs stad, ÖP 2002

Helsingborgs stad 2005
Trafiken i morgondagens Helsingborg. Trafikstrategi för Helsingborg

Liljegren S, Lundgren K 1998
Organiserad samåkning. KM anläggningsteknik

Lunds kommun Tekniska förvaltningen 2004
Global miljöpåverkan från biltrafiken i Lunds tätort – underlag för emissionssnål trafikplanering

Lunds kommun Tekniska förvaltningen och Stadsbyggnadskontoret 2005
Handbok i bilsnål samhällsplanering

Malmö kommun 2002
Trafikstrategi för Malmö Delrapport 1: Diskussionsunderlag
Malmös trafiksystem Delrapport 2: Igår, Idag, I morgon?

Malmö kommun 2004
Trafikstrategi för Malmö

Transek, VTI 2005-03-02:
Trygghet i storstädernas transporsystem

Trivector rapport 2004:55 ver. 1.2
Transportplanering i Sverige
- en översikt som underlag för diskussioner om hur hållbara transportsystem kan åstadkommas

Trivector rapport 2005:12
Hur får man ökad andel resande med GC- och kollektivtrafik med hjälp av aktörer utanför transportsektorn?

Vägverket 2001
Lagstiftning för att förändra arbetsresor – sammanfattning och slutsatser

Vägverket publikation 2001:23
Företagens påverkan på arbetspendlingen

Vägverket publikation 2005
Transportsystem för hållbar utveckling i storstad. Förslag till ramverk

Vägverket 2004-05-20
Internationell studie av mobilitetsplaner och annan förprövning av transportintensiv verksamhet – förändring av svensk lagstiftning

Region Skåne 2004
Skåne-MaTs Slutsatser och utmaningar Förslag till fortsatt arbete.

Köpenhamn, *Danmark*

Agerlin M 1994:
Begraensning af bilbrug i meddelstore nordiske byer – *Odense.* NKTF TemaNord 1994:505

Gehl J, Gemsöe L 2000
Nye Byrum. Arkitektens forlag Köpenhamn ISBN 87 7407 254 4

Gehl J, Gemsöe L 2004
Public Space Public Life. Arkitektens forlag Köpenhamn ISBN 87 7407 305 2

Hartoft-Nielsen P, J Nousianen 2001
Styrning af erhvervslokalisering og omdannelse af aeldre ehrvervsområder – instrumenter, erfaringer og eksempler fra Holland, Frankrig, England og Tyskland
By- og Landsplanserien Nr 14 2001, Skov og Landskab, Miljöministeriet

Hartoft-Nielsen P 2002
Stationsnaerhedspolitikken i hovedstadsområdet – baggrund og effekter
By- og Landsplanserien Nr 14 2001, Skov og Landskab, Miljöministeriet. www.fsl.dk

HUR Hovedstadens Udvicklingsråd 2001
Parker & Rejs Stratregi for Hovedstadsregionen

HUR Hovedstadens Udvicklingsråd 2001
Trafikstrategi for Hovedstadsregionen

HUR Hovedstadens Udvicklingsråd 2003
Hvilken trafik vil vi have i Hovedstadsregionen? Borgerdebat om Trafikplan 2003
Grönt Regnskab 2003

HUR Hovedstadens Udvicklingsråd 2003
Trafikplan 2003

HUR Hovedstadens Udvicklingsråd 2005
Debatoplaegg Regionplan 2005. Balance mellem vaekst og miljö. Hvordan?

HUR Hovedstadens Udvicklingsråd 2005
Beretning Regionplan 2005

Köbenhavns kommune juli 2002
Cykelpolitikk 2002-2012

Köbenhavns kommune, Vej & Park 2003
Vestarbro Trafik og Byrumsplan

Köbenhavns kommune 2003
Trafik og Miljöplan 2003. Status og hovedproblemer – grundlag for debat

Köbenhavns kommune 2003
Trafik- og Miljöplan 2003. Problemer og hovedinsatser – debaten fortsaetter

Köbenhavns kommune 2004
Köbenhavn Cyklernes By. Cykelregnskab 2004. www.vejpark.kk.dk/CyklernesBy

Köbenhavns kommune 2004
Offentlig Höring til 31. Oktober. Forslag til Trafik- og Miljöplan 2004

Köbenhavns kommune juli 2005
Trafik & Miljöplan 2004

Köbenhavns kommune2005
Evaluering av Miljötrafikugen og Bilfrie Dage. www.kk.dk

Lohmann-Hansen (red) 1994
Bedre miljö i bytrafikken. Konference i Odense okt 1993. NKTF TemaNord 1994:593

Strasbourg, *Frankrike*

Argence, J-F Lohr Industie 2001
Tramway de Strasbourg : Chiffres cles
The Public Transport's Policy in Strasbourg

Bjerkemo S-A 2003 (ed)
Transport policy in the City of Strasbourg

Carstam B 2002
Plan de Déplacements Urbains. Uppdragsrapport åt Kollektivtrafikkommittén

Muller G 2000
Generation Tram. Oberlin Strasbourg ISBN 2 85369 209 4

www.mairie-strasbourg.fr
www.transports-strasbourg.org

Zürich, *Schweiz*

Ott R 2005
Zurich's Transport Planning for Quality of Living. Zürich/Jönköping

Ott R 2005
Transport Planning for Quality of Living. Bildspel Jönköping

Ott R 2005
The Zurich Experience. London

Stadtrat Zürich 2001
Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich. 786, Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich.
Die Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich, Kurzfassung

Stadtrat Zürich 2005
Umsetzung der Mobilitätskultur – Das Wichtigste aus 18 Teilstrategien
www.mobilitaetskultur.ch

London, *Storbritannien*

Department for Transport 2004
Future of Transport, Full guidance on Local Transport Plans Second edition m fl dokument.
www.dft.gov.uk

DETR 1998
A new Deal for Transport: Better for Everyone

DETR 1999
Sustainable Distribution: A Strategy

DETR 2000
Guidance on Methodology for Multi-Modal Studies

DETR 2000
Guidance on Full Local Transport Plans

DETR 2000
Tackling Conguestions and pollution – The Government's first report under the Road Traffic Reduction Act 1998

DETR 2001
Planning Policy Guidance Note 13 (PPG 13)

Geater London Authority 2000
Transport Strategy Document: Stakeholder Engagement

Geater London Authority 2001
London Transport Strategy. 1st draft for Public Consultation/Final Report
The Mayor's Transport Strategy, Highlights

Greater London Authority 2001
Towards the London Plan. Initials proposals for the Mayor's Spatial Development Strategy
www.london.gov.uk/mayor/strategies

Government Office for London 1998
Traffic management and Parking guidance for London

Government Office for London 1998
Circular 1/2000 Strategic planning in London

LPAC 1998
1997 Parking Advice: Car free /Reduced Car Residential Development

LPAC 2000
Sustainable Access to Town Centres

Victoria Transport Policy Institute 2006
London Congestion pricing. Implications for Other Cities. www.vtpi.org

Övrigt utlandet

Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH
A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities: Mobility Management www.vtpi.org

CST Centre for Sustainable Transportation 2002
Definition and vision of sustainable Transportation. Sustainable performance indicators.
www.cstctd.org

EC European Commission 2004
Formulering av en temainriktad strategi för stadsmiljön, COM (2004)60 slutlig

ECMT, European Conference of Minister of Transport1995
Urban Travel and Sustainable Development,

ECMT, European Conference of Minister of Transport1998
Land-use planning and Sustainable Urban travel - Overcoming Barriers to Effective Co-ordination

ECMT, European Conference of Minister of Transport2001
Environmental sustainable transport - futures, strategies and best practices

Fosli O 1995:
Lokalisering av virksomheter – konsekvenser for transport og miljö. En litteraturstudie
TÖI notat 1021/1995 Oslo

Hanssen J U, Stenstadsvold 1977:
Vedlegg til Parkeringspolitikk i fire eksempelbyer - Birmingham, Canterbury, Köbenhavn og Västerås. TÖI notat 1061/1977 Oslo

Hanssen J U, Lerstang T 2002
Parkering som virkemiddel for å begrense biltrafikken. Hvilke tilltak bör ingå inngå i en regional parkeringspolitikk i Oslo/ Akershusregionen? TÖI rapport 584/2002 Oslo

Hanssen J U 2002
Parkeringspolitikk og baerekraftig byudvickling. TÖI rapport 615/2002 Oslo

Hanssen J U 2003
Bedrifters tilltak for å begense bilbruk og transportomfang. TÖI rapport 639/2003

KonSULT Knowledgebase on Sustainable Urban Land use and Transport
http://konsult.leeds.ac.uk

Littman T 2005
Win-Win Transporation Solutions. IMPACT workshop Lund 2005
Viktoria Transport Policy Institute

May A D m fl 2003
ProSpects Beslutsfattarens Handbok. KTH EESD Femte ramprogrammet

Minken H, Rand L, Johansen K W 1997
OPTIMA Optimala transportstrategier i 9 europeiske byer. TÖI rapport 1076/1997 Oslo

Minken H, Jonsson D, Shepherd S, Järvi T, May T, Page M, Pearman A, Faffenbichler P, Timms P, Vold A 2003
ProSpects Procedures for Recommending Optimal Sustainable Planning of European City Transport Systems. TÖI rapport 619/2003 Oslo

Minken H, Samstad H 2003
Evaluering av samordnet arealbruks- og transportplanlaeggning med baerekraft som mål. TÖI rapport 686/2003 Oslo

The Institutions of Highways & Transportation 1997
Transport In The Urban Environment. ISBN 0 902633 21 3 London

Victoria Transport Policy Institute Canada
www.vtpi.org

Vägverket
781 87 Borlänge
www.vv.se. vagverket@vv.se.
Telefon: 0771-119 119. Texttelefon: 0243-750 90. Fax: 0243-758 25.

Vägverket