



STUDIERESA TILL NEW YORK MED FOKUS PÅ GÅENDE OCH CYKLISTER





INLEDNING

Medlemmar i Trafiktekniska föreningen har möjlighet att ansöka om ekonomiskt bidrag för studieresor utomlands. Syftet med resebidraget är att främja kunskapsutbytet mellan personer verksamma inom trafik- och transportområdet i skilda länder. Efter studieresan skriver stipendiaten en reserapport som publiceras på hemsidan. Därmed har även övriga medlemmar i föreningen möjlighet att ta del av och lära av studieresan.

Det här är en reserapport för en studieresa till New York. Studieresan genomfördes i november 2017 som en följd av Trafiktekniska föreningens resestipendium för 2016.

VAL AV RESMÅL

New York är en stad i snabb förändring. På bara några år har antalet cyklister i New York mer än fyrdubblats. Samtidigt har även antalet gående och kollektivtrafikresenärer ökat, vilket innebär att de nya resenärerna i första hand har hämtats från biltrafiken.

Det här ingen tillfällighet. New York Staden har under många år arbetat systematiskt för att öka framkomligheten för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer. På bara några år har staden anlagt cirka 1600 kilometer cykelstråk och infört ett låncykelsystem med drygt 40 000 användare per dygn. Flera gator och parkeringsytor har stängts av för biltrafik och omvandlats till platser för torghandel, marknader, lekplatser etc. Det har inneburit att områden som tidigare upplevdes som otrygga och ogästvänliga har utvecklats till populära tillhåll för stadsbor och besökare.

Syftet med studieresan har varit att lära av New York och deras arbete med stadsplanering i komplexa och täta stadsmiljöer. Studieresan har gett möjlighet till influenser och goda exempel vad gäller trafiklösningar och planering som bidrar till ett hållbart resande. Exempel på frågor som har beaktats är: Vad är det som gör att andelen gående och cyklister ökar så snabbt i New York? Hur arbetar staden för att fortsätta denna utveckling? Hur hanteras konflikter mellan trafikslag i en komplex storstadsmiljö?

VEM ÄR JAG?

Jag som har genomfört studieresan till New York heter Björn Sax Kaijser och arbetar som trafikplanerare i Stockholm. Jag har en civilingenjörsexamen i Samhällsbyggnad på KTH med inriktning stads-/trafikplanering och har arbetat i drygt sex år med trafikplanering, varav tre år som konsult på Trivector Traffic och två år som cykelsamordnare på Sollentuna kommun. Sedan augusti 2016 arbetar jag som cykelsamordnare på det regionala cykelkansliet i Stockholm som är ett samarbete mellan Länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms läns landsting och Trafikverket Region Stockholm. Syftet med det regionala cykelkansliet är att samordna arbetet med den

regionala cykelplanen i Stockholm. Det innebär att jag arbetar i nära dialog med kommunerna i Stockholms län och fungerar som koordinatör och bollplank för frågor som gäller cykling och kopplingen cykel/kollektivtrafik. För mer information om det regionala cykelkansliet, se www.sll.se/cykelkansliet

AKTIVITETER I NEW YORK

Studieresan till New York genomfördes i november 2017. Under studieresan genomfördes flera studiebesök, däribland på New York City Department of Transportation och CitiBike of New York, se information på nästa sida. Mycket av den information som presenteras i reserapporten är hämtad från dessa studiebesök. Det gäller i synnerhet studiebesöket på New York City of Transportation som gav många goda exempel och influenser.

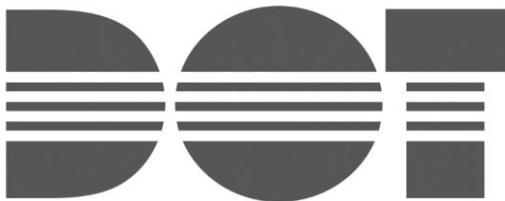


Vid sidan av studiebesöken genomfördes guidade cykelturer och bussturer till Brooklyn, Bronx och Queens. Därtill gjorde jag egna cykelturer och platsbesök i de olika stadsdelarna, efter rekommendationer och tips från besöket på New York City of Transportation. Att uppleva trafikmiljön på plats var mycket värdefullt eftersom det gav en ökad förståelse för de stads-byggnadsidéer som präglar New York och dess arbete med trafikplanering. Det gäller inte minst de cykelturer som jag gjorde under studieresan och som gav mig möjlighet att uppleva cykelmiljön och hur det är att leva som cyklist i New York. Det är en förståelse som inte går att läsa sig till men som måste upplevas på plats. Jag är otroligt tacksam att jag fick möjlighet till detta genom Trafiktekniska föreningens resestipendium!

VIKTIGA AKTÖRER I NEW YORK

New York City Department of Transportation (DOT) ansvarar för trafikfrågor och gatumiljön i New York City. I det ingår alla offentliga platser såsom gator, torg, parker

NEW YORK CITY



och broar. Kontoret ansvarar även för drift och underhåll, trafiksignaler och belysning samt drift av färjor och pendelbåtslinjer. DOT är en stor organisation med drygt 5 000 anställda. Organisationen är utspridd över hela staden med lokalkontor i respektive stadsdel. Huvudkontoret ligger i centrala Manhattan på 55 Water Street.

Metropolitan Transportation Authority (MTA) är en myndighet med ansvar för kollektivtrafiken i delstaterna New York och Connecticut. Till skillnad från många andra delstater i USA är kollektivtrafiken relativt välutvecklad i området med stora reseflöden. En genomsnittlig arbetsdag sker drygt 11 miljoner personresor med kollektivtrafik i området, vilket gör MTA till den största kollektivtrafikmyndigheten i USA. Totalt står kollektivtrafik för cirka 55 % av alla resor i området, varav tunnelbana och buss är de vanligaste transportalternativen med 24 % respektive 12 % andel av resorna.



CitiBike of New York är ett lånecykelsystem som omfattar New York City och Jersey City. Lånecykelsystemet introducerades år 2013 och omfattar totalt 10 000 lånecyklar och 300 stationer, vilket gör systemet till det största i USA.



Lånecykelsystemet bygger på korta resor inom stadsdelen. Betalningen sker via mobil, kreditkort eller säsongskort som är integrerat med kollektivtrafiken. Ett säsongskort kostar 163 dollar och ett dagskort 12 dollar. CitiBike of New York startade som ett kommunalt projekt men är idag reklamfinansierat. Lånecykelsystemet drivs av det privata

företaget Motivate International med huvudkontor i centrala Brooklyn.



PÅ CYKEL I NEW YORK

”Det är en underbar känsla. Jag susar nerför Broadway på breda och fina cykelbanor. Snabbt och smidigt, lätt och ledigt. Solen värmer skönt i ansiktet och det blåser ljumma höstvindar. Jag passerar en ny låncykelstation och gör en snabb överslagsräkning. Nej, jag hinner fortsätta ytterligare några kvarter innan jag måste lämna tillbaka cykeln. Jag trampar på lite extra för att hinna med nästa ’gröna våg’ som är anpassad för oss cyklister. Det är många som cyklar, men det är lugnt och harmoniskt. Vi cyklar i ett vackert led utan omkörningar. Besökare blandat med kostymklädda stadsbor. Det finns plats för alla i cykelstaden New York...” /5 november 2017

Det är slående vilken stor förändring som har skett. Jag har inte varit i New York på drygt 15 år och det är som att besöka en ny stad. Senast jag var här var det en stad för bilen. Det var trångt på trottoarerna och svårt att komma fram. Bullrigt och aggressivt. Ständig trängsel. Att cykla fanns inte på kartan. Det var något man gjorde i Central Park på särskilt anlagda rekreativstråk. Tillsammans med rullskridskoåkare och hästsvagnar.

Sedan dess har New York genomgått en omfattande cykelrenovering. Staden har arbetat systematiskt med cykelstråk och har idag det mest omfattande cykelnätet i USA med drygt 1600 km cykelstråk. Körväg har stängts av för biltrafik och omvandlats till cykelbanor och cykelparkeringar. Signalsystemet har anpassats för cykeltrafiken vilket gör det snabbt och smidigt att ta sig fram. Det finns tydlig skyltning och det är enkelt att orientera sig i det utpräglade rutnätssystemet. Överallt står låncykelstationer som är öppna dygnet runt och året runt.

Satsningen har gett stort resultat. På bara några år har antalet cyklister i New York mer än fyrdubblats. Samtidigt har även antalet gående och kollektivtrafikresenärer ökat. Ambitionen är att fortsätta öka andelen gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer. Det ska vara enkelt, smidigt och tryggt att förflytta sig i staden. Oavsett ålder och samhällsgrupp och oavsett årstid och tid på dygnet.

HANDLINGSPLAN FÖR CYKELSTRÅK

Det sker en snabb utbyggnad av cykelstråk i New York. Staden har som ambition att anlägga cirka 80 km cykelstråk per år. För att göra det har New York tagit fram en handlingsplan för utbyggnaden av cykelstråk, ”Greenway Implementation Plan”. Syftet med handlingsplanen är att ta ett helhetsgrepp om arbetet med cykelinfrastruktur. Handlingsplanen innebär ett långsiktigt och systematiskt arbete där staden genomför en totalrenovering av cykelinfrastrukturen i område efter område. Arbetet föregås av ett omfattande kampanjarbete för att öka förståelsen för störningar under byggtiden.

För närvarande fokuserar projektet på två hamnområden, Brooklyn Waterfront och Jamaica Bay. Områdena har många likheter, men också stora skillnader. Brooklyn Waterfront är en central stadsdel med hög exploatering och en stor blandning av bostäder, arbete och service. Åtgärderna i detta område fokuserar till stor del på vardagscykling och möjligheterna för arbetspendling och säkra skolvägar. Jamaica Bay är ett attraktivt rekreationsområde med populära badstränder och fågelreservat. Åtgärderna i detta område fokuserar främst på rekreationscykling för stadsbor och besökare. Gemensamt för projekten är att de tar ett helhetsgrepp om cykelinfrastrukturen i respektive område. Totalt omfattar projekten cirka 70 km nya cykelstråk.

Tidigare år har projektet fokuserat på insatser i bl.a. Queens, Bronx och på Manhattan. Sedan 2010 har staden byggt ut mellan 10 och 20 km cykelstråk per år i dessa områden. Generellt gäller att cykelstråken anläggs genom att ersätta kantstensparkering alternativt ett körfält i vägbanan. Eftersom New York har ett utpräglat rutnätssystem med breda och enkelriktade gator har det varit relativt okomplicerat att bygga ut cykelnätet.



EN CYKELKULTUR I RÖRELSE

Cykeln är på snabb frammarsch i New York. Det är populärt att cykla i staden och det öppnar hela tiden upp nya cykelkaféer, cykelbibliotek och kollektiva cykelverkstäder etc. Cykelförsäljningen slår hela tiden nya rekord och det är trendigt att synas med cykel, gärna en slimmad cykel med personliga attribut. Det är fascinerande att se vilka kreativa cyklar som rullar fram på gatorna. För att inte tala om cyklisterna. Överallt syns cyklister i olika former av kreationer. Jag har aldrig sett så många varianter av cykelutstyrsel. Inte ens i Köpenhamn och Amsterdam som annars brukar lyftas fram som världens bästa och mest liberala cykelstäder.

Det finns en stark gräsrotsrörelse i New York. På lördagar stängs biltrafiken av helt i delar av staden, exempelvis Park Avenue, och varje månad anordnas ”Critical Mass” som innebär att cyklister tar över stadens gator och anordnar cykelparader och event. Ett ytterligare tecken på den framväxande kulturen är de guidade cykelturerna som ökar i antal. Cykelturerna har blivit ett populärt sätt att ta uppleva staden på och lockar både besökare och stadsbor. Cykelturerna är ett bra komplement till sightseeing med bussar och båtar och gör det möjligt att ta sig fram snabbt och på nya platser.

Även den offentliga sektorn bidrar till den starka cykelkulturen. Staden var tidigt ute med att ersätta citylogistik med cykeltransporter. Det gäller bland annat leverans av varor till skolor, närsjukhus och äldreboenden som till stor del har ersatts med cykeltransporter. Även privata aktörer har tagit efter och överallt syns cykelbud och cykelmatleveranser eftersom det är ett snabbt och effektivt sätt att ta sig fram på i New York.



CYKELPARKERING

Cykelparkering är en högt prioriterad fråga i New York. I takt med att antalet cyklister har ökat har även behovet av attraktiva cykelparkeringar ökat. Dels för att möjliggöra för cyklister att förvara cykeln på ett tryggt och säkert sätt, och dels för att undvika att felparkerade cyklar står i vägen för gående och försvårar arbetet med drift och underhåll. Staden har flera parallella projekt som går ut på att öka antalet cykelparkeringsplatser i New York. Gemensamt för projekten är att de bygger på ett nära samarbete med allmänheten och fastighetsägare. På stadens hemsida finns en digital tjänst för ansökan om cykelparkering som vänder sig till allmänheten, och som fastighetsägare eller hyresgäst finns möjlighet att ansöka om cykelrum eller utomhusparkering som finansieras av staden.

För närvarande pågår en snabb utbyggnad av cykelparkeringsplatser i New York. Majoriteten av cykelparkeringarna anläggs på tidigare bilparkeringsplatser, där en ruta för bilparkering ersätts med 8 cykelparkeringsplatser. Staden har även ett samarbete med kultur- och konstakademin för att fram särskilda cykelparkeringsställ för särskilda platser.





MER PLATS FÖR FOTGÄNGARE

New York är en stad för fotgängare. ”Walking City” är en devis och ambition som används flitigt och som präglar många av de projekt som genomförs i staden. Ett exempel på det är High Line Park som löper som ett nordsydligt promenadstråk rakt genom Manhattan. Det är en tidigare järnväg som har omvandlats till en grön oas med grönska som bildar väggar och tak. Som en sagovärld 20 meter upp i luften. High Line Park är ett tydligt exempel på hur staden prioriterar fotgängare. Överallt pågår projekt där tidigare körfält och parkeringar (eller järnvägsspår) förvandlas till sociala ytor som lekplatser, marknader, uteserveringar, viloplats etc. En del försök blir permanenta. Andra stannar vid just försök. Gemensamt för projekten är att de syftar till att ge mer plats för fotgängare och bidra till rörelse, lek och vila. Det är inspirerande att se vad det går att åstadkomma på några kvadratmeter asfalt.

Satsningen är en del av ett långsiktigt arbete som i första hand syftar till att stärka den sociala hållbarheten och tillgängligheten i New York. Det innebär att arbetet i första hand marknadsförs som ett socialt projekt för ökad jämlikhet och jämställdhet. Även trafiksäkerhet, trygghet och folkhälsa lyfts fram som viktiga faktorer.

VISION ZERO I NEW YORK

I New York pågår flera parallella projekt som syftar till att förbättra situationen för oskyddade trafikanter. Däribland ”Vision Zero” som har hämtat inspiration från den svenska nollvisionen. Syftet med Vision Zero är att utforma trafikmiljön så att den lämpar sig bättre för oskyddade trafikanter. Utgångspunkten är att trafikmiljön ska vara tillräckligt säker för att misstag ska kunna ske utan att det leder till allvarliga incidenter. Målet är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

En viktig del i Vision Zero är att dämpa hastigheten i trafiken. Staden har sänkt den generella hastighetsgränsen från 30 miles till 25 miles, vilket motsvarar cirka 40 km/tim. På många platser har man även infört så kallade ”slow zones” där hastighetsgränsen är 20 miles eller lägre. Som komplement till de lägre hastighetsgränserna har man infört hårda straff för fortkörning vilket har resulterat i färre regelöverträdelser.

Vision Zero påminner på många sätt om Green Way Implementation Plan som är stadens handlingsplan för cykeltrafik. Båda projekten innebär ett långsiktigt och systematiskt arbete där staden genomför en totalrenovering i område efter område. Avgränsningen vad gäller områden är dock mindre i Vision Zero vilket innebär att flera områden renoveras samtidigt. Arbetet föregås av noggranna analyser där respektive område studeras med avseende på trafiksäkerhet, framkomlighet, tillgänglighet etc.

Därefter förs en dialog med de boende i området för att hitta lösningar som förbättrar trafiksituationen i området.

STORT FOKUS PÅ BARN OCH ÄLDRE

En viktig del i Vision Zero är att förbättra situationen för barn och äldre. Bakgrunden till detta är att andelen barn och äldre som skadas i trafiken är betydligt högre än i övriga åldersgrupper i New York. Utgångspunkten är att trafikmiljön ska vara tillräckligt säker för att barn och äldre ska kunna vistas där utan att riskera att utsättas för olyckor.

Exempel på åtgärder som genomförs är bilfria zoner, bredare gångbanor, farthinder, träd- och blomsterplantering, säkrare övergångsställen etc. I programmet ingår även att öka den upplevda tryggheten och tillgängligheten i New York genom förstärkt belysning, tydligare skyltning, lättillgänglig information, taktil markering, offentliga toaletter etc.

Nedan ges exempel på två områden, Allen Pike Street och Columbus Circle, som har fått en ny utformning med avseende på trafiksäkerhet och trygghet. Gemensamt är att körfält och parkering har tagits bort till förmån för mer plats för cyklister och fotgängare.



MEDBORGARDIALOG

New York har genomgått en intressant utveckling sedan slutet av 1980-talet. Då var staden tungt belastad av kriminalitet och brottslighet. Polisen hade svårt att stävja brottsligheten och staden styrdes mer eller mindre av kriminella gäng. För att öka säkerheten inom de egna bostadsområdena gick fastighetsägare samman i så kallade BID-samverkan (Business Improvement District). Till en början handlade samarbetet främst om bevakning, belysning, klottersanering och renhållning, men så småningom utvecklades samarbetet till att omfatta mer förebyggande brottsarbete i form av information, undervisning och socialt engagemang.

Ett bra exempel på BID-samverkan är Bryant Park i New York. Tidigare var parken ett tillhåll för kriminalitet och narkotikahandel, men tack vare ett långsiktigt arbete med tillsynsvandringar, belysning, renhållning och upprustning har parken utvecklats till en populär samlingsplats för turister och stadsbor. Fastighetsägarna har engagerat ungdomar i området som fungerar som ambassadörer och ledare för andra ungdomar. På så sätt har BID-samverkan varit en utvecklingsmotor både för trygghet och tillväxt.

BID-samverkan har bidragit till en aktiv medborgarrörelse i New York. Stadens invånare är vana vid att ta egna initiativ vilket även uppmuntras av staden. Staden tar ofta stöd av invånarna som är lokalexperter inom sina kvarter. Ett exempel på det är Time Square som har stängts av för biltrafik och omvandlats till en bilfri zon för gående och cyklisterna. Omvandlingen bygger på ett medborgarinitiativ som till en början mötte stort motstånd från handlarna på Time Square. De var oroliga för att affärerna skulle gå sämre som en följd av färre bilkunder. Resultatet har dock blivit det motsatta och handlarna har gynnats av färre bilar till förmån för mer plats för fotgängare.



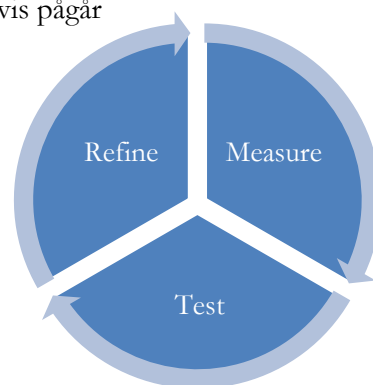
TILLFÄLLIGA LÖSNINGAR

Ett spännande sätt att pröva nya idéer är att inrätta så kallade tillfälliga lösningar. Det är en strategi som används flitigt i New York och som innebär att staden upprättar provisoriska lösningar som sedan utvärderas och analyseras innan beslut tas om en eventuell förlängning. Staden har en särskild metodik för arbetet som är indelad i tre steg.

Measure: Varje försök föregås av noggranna analyser med avseende på platsens funktion och behov. Analysen ligger till grund för vilken åtgärd och upplevelse som prövas på platsen.

Test: Efter analysen genomförs själva försöket som vanligtvis pågår under en bestämd tidsperiod på några månader. Under försöket genomförs kontinuerliga mätningar och kundundersökningar.

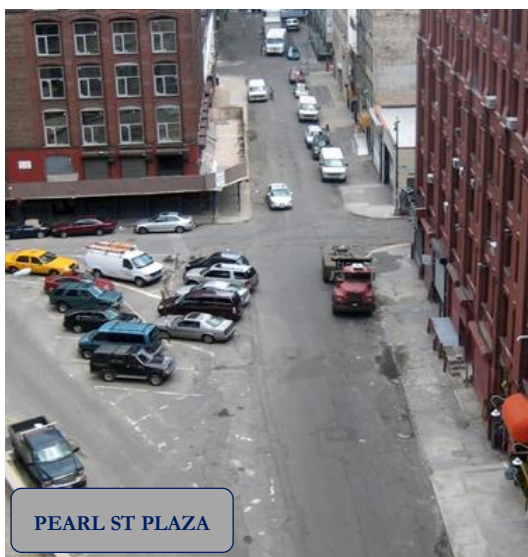
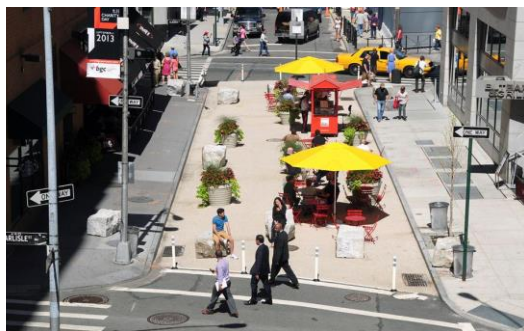
Refine: Efter genomförandet följer en utvärdering av försöket som avgör om det ska prövas på nytt och göras permanent. Syftet med utvärderingen är att förbättra förslaget innan det prövas på nytt alternativt att ta lärdom av testet inför liknande försök vid andra platser. Därmed ses arbetet som en ständigt pågående process av lärande.



New York har en handlingsplan för tillfälliga lösningar. Handlingsplanen innebär att staden åtgärdar ett antal områden per år enligt en särskild prioriteringsordning. Med åren har staden samlat ihop en verktygslåda av åtgärder i form av exempelvis gatumöblerin tillfälliga lekplatser, parkanordningar etc. Åtgärderna bestäms utifrån vilken typ av lösning som ska prövas. Det finns även möjlighet för medborgare och fastighetsägare att komma in med åtgärdsförslag som sedan genomförs tillsammans med staden.

Syftet med åtgärderna är att bidra till en attraktiv stadsmiljö i New York. Åtgärderna ska stärka gatans roll som mötesplats och främja ett aktivt stadsliv året runt. Genom att uppmuntra till lek och vistelse uppstår möten mellan människor från olika kulturer och olika delar av staden. Det innebär att arbetet i första hand ses som ett socialt projekt för att länka samman staden och motverka segregation. En viktig del i arbetet är att involvera stadens ungdomar från olika samhällsskikt och olika stadsdelar.

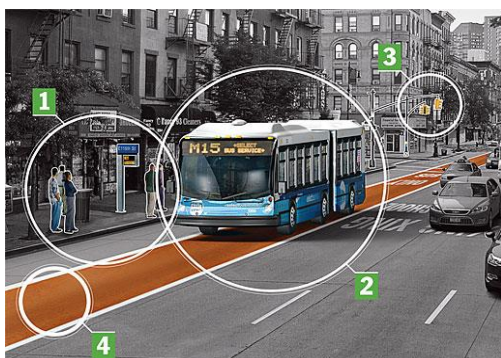
Nedan ges exempel på tillfälliga lösningar i New York som med tiden har blivit permanenta. Bilderna visar före och efter genomförda åtgärder.



KOLLEKTIVTRAFIK OCH KOMBINATIONRESOR

New York har en relativt hög andel kollektivtrafikresenärer jämfört med andra städer i USA. Av samtliga resor i staden sker cirka 55 % med kollektivtrafik. Staden har dock som ambition att öka andelen kollektivtrafikresenärer. Det gäller i synnerhet andelen bussresenärer som idag står för knappt 12 % av det totala resandet. Sedan några år tillbaka genomförs ett omfattande BRT-projekt som innebär ett helhetsgrepp om busstrafiken i New York. I projektet ingår bland annat busskörväg och signalprioritering i korsningar. För att ytterligare öka framkomligheten anläggs hållplatser i form av klackhållplatser och stopphållplatser. Hållplatserna är utformade så att betalningen ska kunna ske på plattformen för att påskynda påstigning/avstigning. Målsättningen är att åtgärderna ska minska restiden för bussarna med uppemot 30 % i högtrafik.

Det pågår ett aktivt arbete med att integrera cykel och kollektivtrafik i New York, exempelvis genom cykelparkeringar och lånecykelstationer. Det är även möjligt att ta med cyklar ombord på kollektivtrafiken med undantag för busstrafik. Cyklar är tillåtet dygnet runt, men praxis är inte ta med cykeln i högtrafik. En ytterligare oskriven regel är att enbart använda den första och sista vagnen på tunnelbanan och regionaltåg.



LÄRDOMAR OCH GODA EXEMPEL

Det är spännande att se hur vilken snabb förändring som har skett. Jag har inte varit i New York på 15 år och det är som att besöka en ny stad. New York är inte längre en stad för bilen, men en stad som prioriterar gång, cykel och kollektivtrafik. Utrymmet för bilar har kraftigt minskat till förmån för oskyddade trafikanter och överallt pågår arbeten där gator stängs av och omvandlas till offentliga mötesplatser för sociala aktiviteter.

Det finns mycket att inspireras av i New York. Nedan har jag listat tre områden som jag tycker är särskilt intressanta att ta lärdom av.

1. Utbyggnad av cykelinfrastruktur områdesvis

Det sker en snabb utbyggnad av cykelnätet i New York. Staden har en handlingsplan för utbyggnaden av cykelstråk som innebär en totalrenovering av cykelinfrastrukturen i område efter område. Det är ett spännande sätt att arbeta på som är både kostnads- och tidseffektivt. Arbetet sker i nära dialog med de boende och föregås av kampanjer och informationsmöten för att öka förståelsen för störningar under byggtiden. Arbetet innebär att cykelnätet byggs ut i enklaver. Innan samtliga områden har åtgärdats kan det förekomma luckor mellan områdena, men inom ett och samma område är cykelnätet ofta heltäckande och utan saknade länkar. Jag har sällan eller aldrig sett ett så "färdigt" resultat i svenska städer.

2. Enkelriktade gator för biltrafik och cykeltrafik

En framgångsfaktor för utbyggnaden av cykelstråk i New York är att staden har ett utpräglat rutnätssystem med enkelriktade gator. Det innebär att cykelnätet kan byggas ut relativt enkelt genom att ersätta kantstensparkering alternativt ett körfält i vägbanan.



Även cykelbanorna är i regel enkelriktade vilket innebär att det är förhållandevis okomplicerat att anpassa signalsystemet med "grön våg" för cyklisterna. Enkelriktade gator är en vanlig struktur i amerikanska städer som möjliggör för en snabb utbyggnad av cykelinfrastruktur. Det vore intressant att se exempel på detta i svenska städer, inte minst i täta storstadsmiljöer där brist på gatumark ofta är en begränsande faktor vad gäller utbyggnaden av cykelnätet.

3. Tillfälliga lösningar

Tillfälliga lösningar är ett vanligt fenomen i New York. Det innebär att staden prövar provisoriska åtgärder som sedan utvärderas och analyseras innan beslut tas om en eventuell förlängning. Genom att använda sig av tillfälliga lösningar är det enklare att få gehör för åtgärder som innebär en begränsning för vissa målgrupper, exempelvis



avstängning av gator för biltrafik. När åtgärden väl har prövats och utvärderats är det lättare att få gehör från allmänheten och politiken. I många fall är åtgärderna även önskemål från allmänheten och fastighetsägare vilket underlättar processen. Det är inspirerande att se vilka kreativa lösningar som går att åstadkomma på bara några få kvadratmeter asfalt. Det är även intressant att notera hur väl använda ytorna är, både av stadsbor och besökare. Här finns mycket att lära av New York och det vore intressant att se hur detta kan utvecklas i svenska städer.