

■ Cykelturism – en långsiktig vinnare ■ Huset utan parkering

Reflexen.

Nummer 1

Februari 2019

En tidskrift om
trafik, utveckling,
människor och kunskap.
Från Trafiktekniska
Föreningen.



Spännande gångplan tar plats i Huddinge

Sida 8-9

Staden som förflyttas

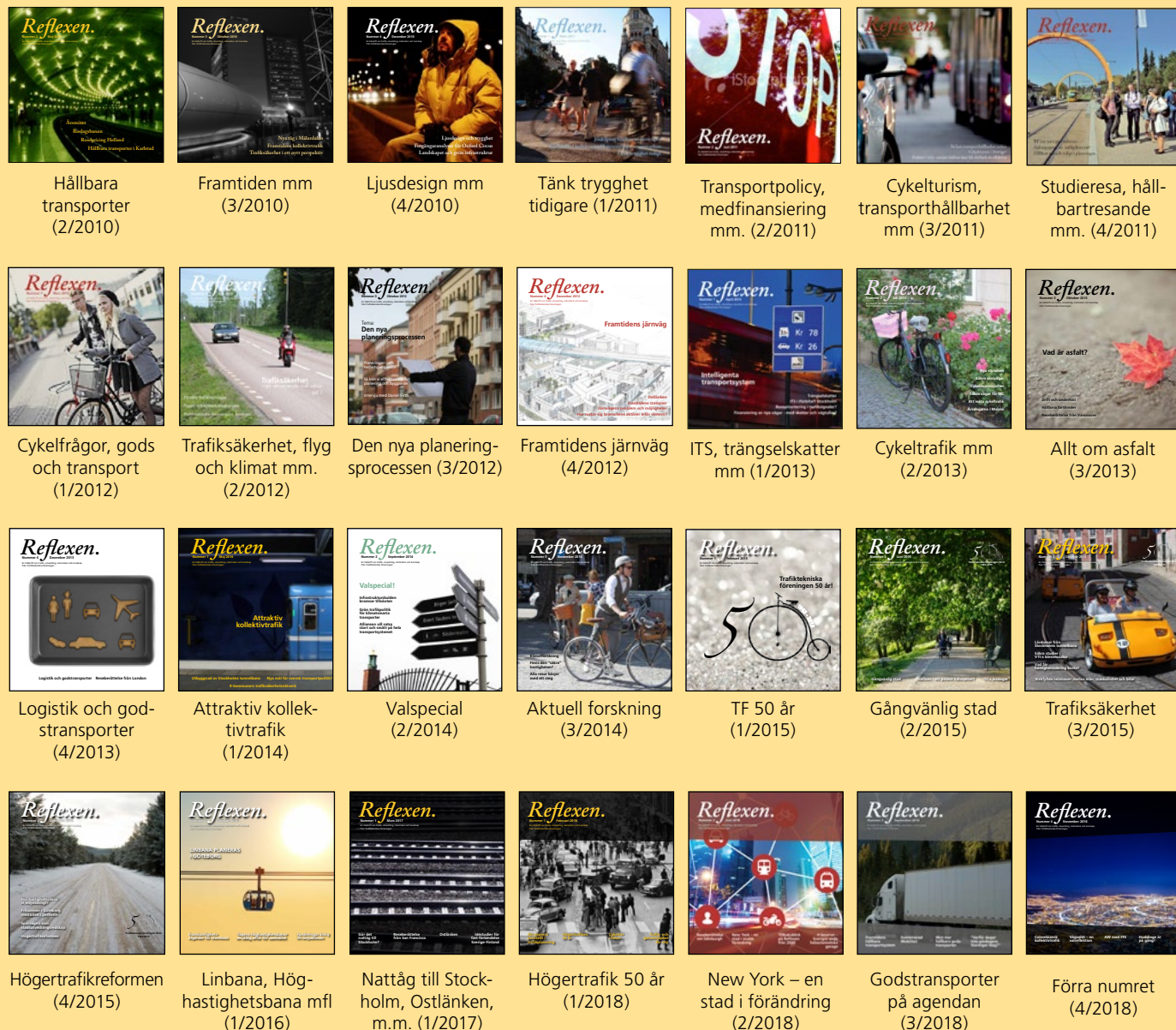
Ny stadskärna växer fram i Kiruna

Sida 5-7

Vilken plats har
gångtrafikanter
i framtiden?

Jack Lu





Hållbara transporter (2/2010) Framtiden mm (3/2010) Ljusdesign mm (4/2010) Tänk trygghet tidigare (1/2011) Transportpolicy, medfinansiering mm. (2/2011) Cykelturism, transporthållbarhet mm (3/2011) Studieresa, hållbartresande mm. (4/2011)



Cykelfrågor, gods och transport (1/2012) Trafiksäkerhet, flyg och klimat mm. (2/2012) Den nya planeringsprocessen (3/2012) Framtidens järnväg (4/2012) ITS, trängselskatter mm (1/2013) Cykeltrafik mm (2/2013) Allt om asfalt (3/2013)



Logistik och godstransporter (4/2013) Attraktiv kollektivtrafik (1/2014) Valspecial (2/2014) Aktuell forskning (3/2014) TF 50 år (1/2015) Gångvänlig stad (2/2015) Trafiksäkerhet (3/2015)



Högertrafikreformen (4/2015) Linbana, Hög- hastighetsbana mfl (1/2016) Nattåg till Stockholm, Ostlänken, m.m. (1/2017) Högertrafik 50 år (1/2018) New York – en stad i förändring (2/2018) Godstransporter på agendan (3/2018) Förra numret (4/2018)

Samtliga dessa tidigare nummer av Reflexen kan läsas digitalt på vår hemsida: www.trafiktekniska.se/reflexen

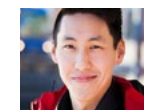


Tidskriften Reflexen produceras av och för medlemmarna i Trafiktekniska Föreningen.

Ansvarig utgivare: Björn Öhman, ordforande@trafiktekniska.se Redaktion: Styrelsen Kontakt: reflexen@trafiktekniska.se

Hemsida: trafiktekniska.se ISSN 0284 - 0707 Tryckeri: Tryckeriet, Stockholm Omslag: Ulrika Isaksson Utformning: Viktor Andersson

Innehåll



4 LEDARE

VILKEN PLATS HAR FOTGÄNGARE I FRAMTIDEN?



5 KIRUNA

- EN STAD I OMVANDLING



8 HUDDINGE

- ÄR PÅ GÅNG!



10 CYKELTURISM

- EN VINNARE I LÄNGDEN



12 HUSET

- SOM ÖPPNAR FÖR ETT LIV UTAN BIL



15 MEDLEMMARNA

- VAD HÄNDER HOS OSS?

Reflexen. FEBRUARI 2019

REDAKTIONEN HAR ORDET

HOPPAS ALLA kommit ikapp efter ledigheterna och är redo för nya utmaningar. Drygt fyra månader efter valet har vi nu fått en regering. Nu kanske vi inte riktigt vet hur det kommer te sig men man får ha med sig att det ändå varit en intressant höst.

INLEDNINGSVIS VILL vi på redaktionen be om ursäkt för den problematiska postgången. Många har inte fått sina Reflexen eller har fått dem sent.

Vi undersöker fortfarande vad som har hänt och har därför bytt distributör. Vår förhoppning är att detta ska vara löst framöver.

I DETTA NUMMER gör vi en spaning på "staden som flyttas" och ställer oss frågan "hur går det till egentligen?".

Vi kommer även få läsa om ett pilotprojekt i Upplands Väsby där man planerar för ett liv utan bil.

Vidare läser vi även om Huddinge kommuns nya gångplan och om en mer hållbar turism, nämligen cykelturism.

Trevlig läsning!
Redaktionen

LEDARE

Vilken plats har gångtrafikanter i det framtida samhället?

"Gångtrafik det mest naturliga trafikslaget. Vi behöver gå på samma sätt som fiskar behöver simma och fåglar behöver flyga."

Detta säger Enrique Peñalosa, aktivist inom jämlik och hållbar transportplanering och tillika borgmästare i Bogotá. Och visst har han rätt!

ATT GÅ HANDLAR om mer än att bara transportera sig. Det är även ett sätt att umgås, leka och möta andra människor. Gångmiljöer är våra allra viktigaste offentliga rum och den enda platsen i världen där alla har rätt att vara.

Om du tänker efter så har alla inte ens rätt att vara på en cykelbana, och än mindre en körbana! Att satsa på offentliga miljöer för gångtrafikanter är alltså

densamma som att satsa på demokrati och jämlikhet. Att arbeta för allas rätt till offentliga rum borde därför vara vår viktigaste uppgift som trafik- och samhällsplanerare!

Är det tänkt att människor ska kunna interagera på gångytan? Är det tänkt att människor till och med ska kunna leka? I sådana fall tror jag inte att 2,0 meter är tillräckligt.

Att satsa på gångtrafik tycks låta självklart, men realiteten ser annorlunda ut.

VI BORDE TILL exempel lägga mindre energi på att planera och bygga gator och vägar för bilar. Dessa miljöer tar vår andningsbara luft, våra gemensamma

utrymmen och våra offentliga medel.

Dessutom borde vi sluta planera gångbanor utifrån minimimått (då det oftast slutar med att gångbanan inte blir bredare än så) och istället se till gångbanans funktion och människans behov.

ÄR DET TÄNK att människor ska kunna interagera på gångytan? Är det tänkt att människor till och med ska kunna leka? I sådana fall tror jag inte att 2,0 meter är tillräckligt.

Slutligen behöver fokus riktas från fordon till människan i alla diskussioner kring framtidens möjligheter med till exempel automatisering och digitalisering. Vi behöver ställa oss frågan – vilken plats har vi gångtrafikanter i det framtida samhället?

För alla är vi ju gångtrafikanter, eller hur? ■

Jack Lu

styrelseledamot och trafikplanerare, Huddinge kommun



Kiruna

– en stad i omvandling

År 2004 gick startskottet för stadsomvandlingen i **Kiruna**. Det var då gruvbolaget **LKAB** insåg att markdeformationerna som gruvbrytningen orsakar skulle komma att påverka stadskärnan.

Nu har **sprickbildningen** nått de första delarna av staden och byggnader rivs och flyttas samtidigt som en ny stadskärna växer fram tre kilometer öster om den gamla.

Text:
Moa Strålberg,
kommunikatör
Kiruna kommun

Gruvindustrin har alltid påverkat och format Kiruna och det är tack vare den som staden blev till i början av 1900-talet. Redan under 70-talet tömdes ett bostadsområde i nära anslutning till gruvberget på grund av markdeformationerna och landskapet omkring gruvan har ständigt förändras. Beskedet om påverkan på stadskärnan kom därför inte som en större chock för Kirunaborna.

Inom området som berörs finns 3200 bostäder, 750 hotellbäddar, hela stadskärnans kommersiella centrum, flertalet större offentliga institutioner som gymnasieskola, sjukhus, bibliotek, kyrka och badhus, samt cirka 1000 arbetsplatser. 6000 personer måste flytta, vilket är hela 33 procent av centrala Kirunas befolkning. Alla kommuninvånare berörs dock på något sätt av stadsomvandlingen eftersom många viktiga samhällsfunktioner finns i området.

Skapar möjligheter

På Kiruna kommun ses stadsomvandlingen som en stor möjlighet.

– Stadsomvandlingen ger oss en fantastisk chans att skapa det som står högst upp på



Nya stadshuset med klocktornet som tidigare stått på taket på det gamla.
Foto Ann Bergqvist.

alla svenska städers önskelista idag, en tät och sammanhållen stadskärna, säger Göran Cars, stadsutvecklare på Kiruna kommun och professor i samhällsplanering vid Kungliga Tekniska högskolan.

– Det kommer att bli ett blandat centrum med sociala mötesplatser i form av kafeer, kultur och promenadstråk.

I den nya stadskärnan pågår just nu byggnationen av ett kulturhus och ett bostadsområde och under augusti månad öppnades Kristallen som är den första byggnaden på plats. Kristallen är både kommunens förvaltningsbyggnad och



Göran Cars.

ett länskonstmuseum. Bland de nybyggda husen kommer det även att stå gamla byggnader som flyttas från avvecklingsområdet. Vid utkanten av den nya stadskärnan står redan den gamla Länsmansbostaden, som fraktats med lastbil från sin tidigare placering mellan gruvan och gamla stadshuset. Allt eftersom kommer fler byggnader att flyttas, bland annat den prisbelönta kyrkan. Även växtlighet tas tillvara på och flyttas.

Infrastruktur för den nya stadskärnan, så som vatten, avlopp, dagvatten, fjärrvärme och fibernät finns på plats i marken. Strukturen för de framtida kvarteren som ska bebyggas med bostäder, handel, hotell med mera träder fram allt mer. Gatunätet är i det närmaste färdigbyggt och nu går det att se hur de nya huvudgatorna tar form.

Nya förutsättningar

Hur en stad är planerad kan premiera hur folk rör sig, menar Göran Cars, och på Kiruna kommun arbetar man aktivt med att skapa bättre möjligheter för gående



Länsmansbostaden redo för flytt in till nya



Tobias Lustig.

Foto: Ulrika Isaksson

centrum.

Foto: Ulrika Isaksson



Gågatan i nya centrum.

och cyklister. Den bilburna trafiken samlas upp och styrs mot en omkringliggande ringled som kommer att omge centrumet. Gående och cyklister ges mer utrymme och bilister kommer inte erbjudas lika centrala parkeringar som i den gamla stadskärnan. Alla huvudvägar kommer att ha tillägnad yta för cyklister med separering mellan gående och cyklister i utrymningsklass A.

– Den största utmaningen för oss som arbetar med trafik i Kiruna är att koppla ihop gamla och nya centrum så att transportförsörjningen fungerar

Stadsomvandlingen ger oss en fantastisk chans att skapa det som står högst upp på alla svenska städers önskelista idag, en tät och sammanhållen stadskärna.

– Göran Cars,
stadsutvecklare Kiruna kommun

på ett hållbart sätt, säger Tobias Lustig trafikingenjör på Kiruna kommun.

– Det är inget problem att tänka på gående och cyklister där det byggs nytt, däremot är det utmanande att hitta goda lösningar på de gator som finns i gamla centrum. Där är vi begränsade av den bredd som det befintliga gaturummet har.

Det läggs stor fokus på att få fler Kirunabor att välja cykeln framför bilen.

– Storleksmässigt finns allt inom cykelavstånd i Kirunas centralort, men det saknas cykelinfrastruktur, berättar Tobias.

När cyklandet kommer på tal i Kiruna tas ofta klimatet upp. En del ställer sig frågande till om det går att cykla året runt i en stad norr om polcirkeln.

– Säkert har vårt kalla klimat en viss påverkan på cyklandet. Men jag skulle vilja påstå att Kiruna har de bästa förutsättningarna för vintercyklism. Här är klimatet stabilt vilket ger bra friktion, säger Tobias, så länge vi snöröjer lika bra för cyklisterna som för bilisterna är det inget problem att cykla vintertid.

Stadens befolkning är delaktig

Kirunaborna har fått vara med och påverka planeringen av den nya staden och utvecklingsplanen är framtagen efter de åsikter som kommit fram.

Från ett tidigt stadie har befolkningen önskat sig en gågata där butikerna finns samlade. I dagens centrum är allt utspritt och Kirunaborna saknar en samlingsplats i form av ett torg. Nu byggs ett stort torg och en handelsgata utan biltrafik. Efter de boendes önskemål kommer det även att anläggas en stor park som kommer att fungera som en port ut till friluftslivet. I stadskärnan kommer ingen att bo längre bort än tre kvarter från naturen.

Även den gamla delen av staden kommer att fortsätta leva. Efter att byggnader rivs eller flyttas är fortfarande marken stabil att vistas på i flera år framåt. Allt eftersom de påverkade områdena avvecklas växer en park fram där byggnader och vägar tidigare funnits.

Gruvstadsparken, som den heter, fungerar som en buffertzon mellan gruvan och samhället och den utvecklas för varje byggnad som försvinner. Utomhusgym, skateboardramp, färlage och skridskobana är en del av det som den växande parken innehåller i dag.

Kiruna är en levande stad i omvandling, både i den nya och den gamla delen av samhället ■

Huddinge är på GÅNG!



Att satsa på gångtrafik, är att satsa på **hållbarhet** – socialt, såväl som ekonomiskt och ekologiskt.

Alla har inte råd med en bil, alla äger inte ett kollektivtrafikkort och alla har inte heller möjlighet att cykla. De flesta av oss har dock möjlighet att gå, oavsett om du åker bil eller kollektivt så börjar och slutar din resa oftast **till fots**.

Text: Jack Lu, trafikplanerare Huddinge kommun

Gång är ett aktivt trafikslag som bidrar till ökade hälsoeffekter och samhälls-ekonomiska vinster. Vi blir starkare och piggare av att gå och dessutom släpper våra fötter inte ut några växthusgaser. Genom att skapa en gångvänlig miljö skapar vi samtidigt en attraktiv miljö för alla. Detta kan kännas självklart för många men trots det så satsas det alldeles för lite på gångtrafik.

Vi ser dock en positiv trend där fler och fler organisationer och kommuner börjar lyfta fram gångtrafikens fördelar och har målsättningar att prioritera och öka gångresandet. Huddinge kommun är en av dessa kommuner och har tagit arbetet ett steg vidare genom att ta fram en gångplan. Gångplanen är ett dokument som ska konkretisera och systematisera kommunens arbete med gångtrafikfrågor. Planen syftar till att identifiera strategiska

inriktningar och åtgärdsområden för att öka förutsättningarna för en gångvänligare kommun. Det långsiktiga målet är att 50 procent av alla resor inom kommunen ska göras till fots. Siffran i sig är dock inte det viktiga, utan det handlar om att skapa så pass bra förutsättningar för gångtrafik att det inte finns någon ursäkt att välja bort gångtrafiken på grund av exempelvis bristande infrastruktur, trygghet och säkerhet.

Tre olika inriktningar

För att åstadkomma detta har tre inriktningar identifierats för arbetet med gångtrafik inom Huddinge kommun:

1. Planera utifrån stationsnärhetsprincipen – ett förhållningssätt i samhällsplaneringen och troligtvis en grundförutsättning för att nå gångplanens mål. Genom att förtäta och funktionsblanda runt kommunens



Målet i Huddinge är att 50 procent av alla resor ska göras till fots.

spårstationer, ökar förutsättningarna för en mer attraktiv kollektivtrafik och mer stadsmässiga och befolkade miljöer. Därmed ökar även förutsättningarna för en mer gångvänlig miljö.

2. Skapa, förbättra och upprätthålla trygga och säkra gångmiljöer för samtliga gångtrafikanter – här handlar det om platsspecifika åtgärder som kan ge resultat på kort sikt. Det handlar om att skapa ett funktionellt och attraktivt gångnät samt upprätthålla det genom prioriterad drift och underhåll. Det handlar även

om att tillgängliggöra grönområden för ett rekreativt syfte. Tillgång till natur, mötesplatser och möjlighet till lek och aktivitet är viktigt ur ett gångperspektiv.

3. Öka kunskap och förståelse om gångkultur, både internt och externt – ett arbete som måste pågå parallellt med ovanstående. Andelen gångresor kan inte öka om inte viljan finns eller om det saknar acceptans och förståelse för varför gångtrafiken ska ta mer plats i samhällsplaneringen och den offentliga miljön.

Vidare har inriktningarna brutits ned i ett antal prioriterade insatsområden, inom vilka åtgärder primärt bör genomföras:

■ Kommunens processer – handlar om att se över och förbättra arbetssätt och rutiner för att synliggöra och prioritera gångtrafikanten i kommunens ordinarie verksamhet

■ Attraktivitet och trygghet – handlar om att utforma våra miljöer så att de uppfattas som tillräckligt attraktiva och trygga för att vilja och våga vistas i.

■ Framkomlighet och tillgänglighet – handlar om att skapa ett sammanhängande och gent gångnät som är anpassat efter olika gångtrafikanters behov.

■ Drift och underhåll – handlar om att säkerställa att de nya och förbättrade gångmiljöerna upprätthålls och omhändertas.

■ Information och kommunikation – handlar om att, genom mjuka åtgärder, tydliggöra fördelarna med gångtrafik för att skapa en positiv attityd kring gång.

Under arbetet har ordet "gångvänlighet" dykt upp flertal gånger. Gångvänlighet är ett ord som används här och där, men det är inte alltid tydligt vad det innebär. Gångvänlighet kan betyda en sak för samhällsplaneraren, medan det betyder något annat för gångtrafikanten. Dessutom kan betydelsen skilja sig åt mellan olika typer av gångtrafikanter.

I Huddinge kommun har det visat sig att

det inte handlar så mycket om de hårda faktorerna, såsom restid, framkomlighet, trafiksäkerhet och så vidare – faktorer som vanligtvis är viktiga för cyklister, kollektivtrafikresenärer och bilister. För Huddinges gångtrafikanter handlar gångvänlighet snarare mer om upplevelse, det vill säga upplevelse av trygghet och upplevelse av attraktivitet. Viljan att gå, påverkas alltså mest av mjuka faktorer. En viktig slutsats är därför att vi inte kan planera gångtrafik på samma sätt som vi planerar för övriga trafikslag.

Format av kommun och medborgare

En annan slutsats från arbetet med gångplanen är vikten av förankring. Eftersom gångtrafik är prioriterat i Huddinge kommuns styrdokument och bland beslutsfattare så har arbetet med gångplanen varit okontroversiellt. Både kommunens tjänstepersoner (från olika förvaltningar) och medborgare har varit med och format gångplanen, vilket har visat sig vara mycket värdefullt genom positiv respons under remissperioden. Hela förankringsprocessen har dock tagit tid, men har varit mycket nyttigt och behjälpligt vid planens framtagande och vid prioritering av insatser och åtgärder. Detta tror jag också kommer visa sig vara nyttigt när det är dags att genomföra gångplanen, särskilt när det gäller acceptans och förståelse för åtgärderna ■



Text: Joakim Bjerhem, trafikutredare ÅF

"Vi hittar inte heller, men du kan följa med oss" sa mannen i cykelkläder. Vi stod vid ett vägskäl i början av en lång cykelbana som gick längs en motorväg i den tyska staden Konstanz. "Varifrån börjar leden att skyltas" frågade jag? "Vet inte, men jag har en linje här på kartan" sa mannen.

I hop med Gerhard och Ute så hittade jag den mjukt lutande cykelbron som gick över motorvägen och där var den första cykelskylten för leden runt Bodensee. Där var också gränsen till ett annat land, Schweiz. Jag hade missat att leden gick in i Schweiz. Jag hade rest till Tyskland utan pass med bara körkort och blev nervös. Lyckligtvis var tullbåset tomt.

Den tyska cykelturismen är en näring som enligt en studie från 2009 omsätter minst 9 miljarder euro, ca 90 miljarder kronor. Tyskland har en tradition av cykelturism som har byggts vidare på och utvecklats genom åren. Cykelleden runt Bodensee i södra Tyskland är i sin helhet 27 mil lång. Den är en av de mest populära cykelturistlederna i Tyskland, den är naturskön och går genom mängder av fina

mindre byar, i stort sett hela tiden med sjön vid sidan. Underlaget är ibland grus, för det mesta asfalt, oftast separerat från biltrafik mellan byarna, men ibland i blandtrafik genom byarna. Skyltarna är skyltade med en egen symbol för just Bodensee-sträckan.

Men det som man imponeras av som svensk cykelturist är inte detta utan helt andra saker.

Varför inte i Sverige?

Infrastrukturen utanför cykelbanorna: Tågrälsen följer ofta leden och tågen har plats för cykel. Företag erbjuder transport av turisternas packning så att de inte behöver ta med allt sitt bagage på turen. Varje by som passeras har restauranger och

hotell. På vägen fanns även i samband med en restaurang med utsikt över sjön också en laddstation för både elcykelbatteri och mobiltelefon.

Människorna som cyklar: Hela vägen så träffar man folk som också cyklar leden. De har bra cyklar, både med el och utan, de har ofta väldigt lite packning och de är från 50 år och uppåt och är glada, hejar och vill gärna prata. De tar gärna en öl på en uteservering innan de cyklar vidare. De verkar må bra och ha det gött.

Frågan som föds i en är varför det saknas en verkligt stor svensk cykelturism? I tidevarvet när alla pratar om ett hållbart transportsystem och en hållbar turism så borde svensk cykelturism vara på frammarsch. Sanningen är att svensk cykelturism är i sin linda. Sverige fick sin första skyltade nationella cykelled 2016 i form av Kattegattleden. ÅF Consult där jag arbetar med cykelinfrastruktur genomförde en granskning av skyltningen längs leden för att säkerställa kvaliteten. Samtidigt så finns det hela 82 cykelleder i Sverige. Den som har försökt cykla någon av de svenska cykellederna, regionala och lokala möts dock av bland annat 2+1-vägar, skogsstigar och frånvarande skyltning där man måste gissa sig till färdvägen. Helt bilfria

leder lyser med sin frånvaro utan cykelturisterna är för det mesta hänvisade till varierande grad av blandtrafik.

Den tyska cykelorganisationen ADFC har tagit fram kriterier för hur en cykelled ska bli välbesökt

och ge en växande turism. I sin årliga kundundersökning har de listat de punkter som de menar är viktiga för en lyckad cykelturism.

1. Adressera till en början främst medelklassen
2. Ta fram "marketable products" där cykelleden blir ett eget varumärke
3. En tydlig ledhuvudman
4. "Dramatisering" av cykelleden
5. Utvecklat nätverk av basfunktioner och attraktivt serviceutbud
6. Pålitlig kvalitet
7. Kommunikation och marknadsföring
8. Ha uppsikt på nya trender

Vad är det som gör att detta inte görs i Sverige? Just detta försökte en rapport Tillväxtverket ge svar på. Rapporten kartlägger.....kommer fram till att potentialen för cykelturism i Sverige är mycket stor men att arbetet med ovan nämnda kriterier inte görs. Det som borde göras för att komma framåt enligt Tillväxtverkets rapport är att:

1. Öka kunskapen och förbättra metoder för uppföljning
2. Utveckla framgångsrika cykelleder utifrån lokala förutsättningar
3. Involvera de offentliga aktörerna
4. Säkerställa långsiktig finansiering och effektiva processer
5. Inkludera cykeln som en naturlig del i kollektivtrafiken

Rapporten listar även vilka instanser som borde ha vilka uppdrag för att genomföra de förbättringar som krävs. Trafikverket borde få uppdrag att ta fram en ny förenklad process för etablering av cykelvägar och Tillväxtverket borde stå för samordningen etc. Detta konstateras i rapporten från 2017.

Här någonstans kommer man som läsare till insikten att dessa detta är i mångt och



Joakim, Gerhard och Ute.

mycket samma framgångsfaktorer som ligger bakom all turism och branding. Att denna samordning och detta arbete mot samma mål redan finns kring så många andra turistaktiviteter, vilket visar tydligt på att det inte är kunskap som saknas. Istället är det kunskapen om att cykelturism kan bli en miljardindustri.

En mer hållbar tursim

Detta hade gjort att politiker och beslutsfattare slagits om att försöka förbättra förutsättningarna för cykelturism, och det hade drivit arbetet framåt i ett högt tempo redan för länge sedan. Samtidigt återfinns känslan av att saker börjar röra på sig i takt med att utredningar görs och att den aktiva turismen i stort växer i Europa. Trafikverkets framtagande av standarder för nationella leder är ett första steg i detta arbete och lederna blir också fler. Nästa satsning som ska kvalitetssäkras är Skånes kustled och Ölands cykelled. När de nationella lederna visar sig generera intäkter så kommer troligtvis det politiska trycket kring även regionala och lokala leder att öka.

En ökad cykelturism innebär en turism i Sverige som är mer hållbar, leder till en minskning av biltrafik och möjligheter till nya kontakter och tillväxt framförallt i landsbygd. Det bör vara helt i linje med syftet för vårt transportsystem ■



Tydliga skyltar.

Huset som öppnar för ett liv utan bil

**Text: Anna Sundman, arkitekt Theory into Practice
Mats Åberg, planarkitekt Upplands Väsby
Erika Lundvall, fastighetsutvecklare LaTERRE**

Brf Nouvelle (Detaljplan Vilunda 18:1) är ett pilotprojekt där Upplands Väsby kommun, Theory Into Practice (arkitekt) och LaTERRE fastigheter (byggaktör) samarbetar för att hitta **hållbara lösningar** för invånarnas **transportbehov**.

Projektet syftar till att ge ett annat perspektiv i planeringen och i slutändan på bostadsmarknaden, genom att boendet ges tillgång till mobilitetstjänster och delade fordon. Nouvelle kommer bli ett av de första bostadshusen i svensk modern tid som helt överger privat parkering. Detta ger en unik möjlighet att med hjälp av riktiga användare (de boende) mäta, dokumentera och hitta fungerande och mer hållbara alternativ.

Byggaktören LaTERRE gick in i projektet med ambitionen att göra något annorlunda. Tillsammans med arkitekterna på TIP såg man möjligheten i att tänka nytt kring den bilnorm som alltjämt präglar trafikplaneringen i våra städer som också blir en fråga att hantera för nyproduktionen av bostäder genom kraven på parkeringstal. I det dåvarande detaljplaneutkastet var

p-talet satt till 0,7 vilket kräver en yta motsvarande hela bostadsgården. Frågan vi ställde oss var om vi istället kan hitta lösningar som ger lika god mobilitet som privatägda bilar men bättre passar en småstad som Upplands Väsby givet det korta avståndet till kollektivtrafik, skolor och service och som styr mot mer hållbara resor? Innebär det då att vi kan omfördela investeringar till mer kvalitativa ytor än garage? Och hur kan ett mer lokalt och cykelbaserat liv i längden bli positivt för livsstil, konsumtion, resvanor, stadsbild och folkhälsa?

Behovet av föränderliga lösningar

Kampen om stadens markanvändning är en ständig avvägning mellan olika intressen. Ett vridande och vändande på ytor. I takt med ökad trängsel, stigande markpriser och sämre luftkvalitet har bilnormen börjat utmanas till förmån för mer yteffektiva och

klimatsmarta transportmedel. Samtidigt går utvecklingen på både produkt- och tjänstesidan snabbt idag. Autonoma fordon finns redan i trafik, antalet små elfordon växer lavinartat liksom utbudet av olika typer av fordonspooler och transporttjänster. I takt med ökad digitalisering, e-handel och arbetsmarknadens förändring kan transportbehoven komma att se annorlunda ut framgent. Vi kan ännu inte överblicka konsekvenserna av övergången till en tjänstebaserad mobilitet, men med all säkerhet kommer den få konsekvenser

Istället för parkeringsplatser prioriteras

andra, mer hållbara, bekvämligheter i Brf Nouvelle.

för hur ytan ska fördelas i framtiden.

Bostadsproduktion med privatbilism som inbyggd mobilitetslösning gynnar inte alla i samhället likvärdigt. Då varje p-plats i garage i flerbostadshus kostar 280 000 – 400 000 kronor att bygga, vilket överstiger de boendes betalningsvilja för p-platserna, bärs därför dessa kostnader i praktiken upp av alla boende, vilket innebär dolda subventioner av biläggande och dolda kostnader för alla som bor. En dyr investering och förvaltning som ger människor olika förutsättningar och

tillgång till rörelsefrihet. Bilnormen har blivit samhällets gökunge som vi fortsätter att mata och investera i trots tydliga tecken på att investeringarna inte leder närmare våra mål om hållbara transporter. Utöver hållbarhet handlar det också om offentliga rum och markanvändning, bilen tar mycket plats och kommer ofta i konflikt med idén om det kvalitativa offentliga rummet.

Behövs flera aktörer

Så vad krävs för att vi ska överge prognosbaserade p-tal och istället agera

PRIORITERINGAR

Istället för att bygga 43 privata parkeringsplatser fördelades ytan om för att underlätta ett liv utan bil. De rumsliga innovationerna för att möjliggöra detta är:

- En generös och välkomnande lobby med leveransrum och utblick mot gård, fordonspool och cykelhall.
- En ounderbuggad, grönskande gård med lokalt omhändertagande av dagvatten, ekosystemtjänster och ett återbrukshus.
- Plats för gemensamma poolfordon mellan lobby och gård.
- En stor och ljus halvt nedsänkt cykelhall med plats för cykelpool, små elfordon och faciliteter för att meka, tvätta och underhålla sin cykel. Längs väggarna finns lägenhetsförråden och om man flyttar ut cyklarna öppnar sig en stor yta som kan användas för allt från årsstämmor till fester och loppis.
- Extra stor hiss för att möjliggöra att ta upp cykeln till lägenheten.

av mobilitetstjänsterna. Slutligen är forskningsprojektet Mo-Bo en långsiktig garant för att en kunskapsuppbyggnad och spridning sker kontinuerligt med projektets utveckling samt att man för Nouvelle utvärderar och förbättrar förutsättningar och tjänstepaket genom fem års uppföljning av en grupp forskare och trafikplanerare från KTH, SLU och Trivector.

Att driva en annorlunda process

En grundförutsättning för att lyckas är ett nära samarbete med ömsesidig öppenhet och förtroende. Detta etablerades i tidigt skede genom en gemensam heldagsworkshop för att skapa en "common ground". Successivt blev alla tvungna att bryta lite ny mark på respektive hemmaplan – arkitekt, kommun och byggbolag har alla investerat och burit risk i projektet.

För kommunens del handlar det om att vara öppen för att gå in i en dialog och formulera kravställningen efter hand, rucka

**Bilnormen har blivit
samhällets gökunge
som vi fortsätter att mata och
investera i trots tydliga tecken
på att investeringarna inte
leder närmare våra mål om
hållbara transporter.**

på gamla strukturer, kommunicera internt och mot politiker, att våga tro på idén och orka tröska igenom den.

För byggbolaget handlar det om att våga pröva nya idéer utan att säkert veta vilken kalkyl och vilka målgrupper idén kräver, men också att lyssna in kommunens behov och utveckla idén för att möta kommunens motkrav – att bevisa sin seriositet.

Arkitekten behöver knyta till sig ytterligare kompetens för att kunna utveckla och argumentera för sin idé utan att tappa

den arkitektoniska integriteten genom processen. Samtidigt ska projektet vara av hög kvalitet och de nya lösningarna måste svara upp mot befintliga myndighetskrav och regelverk.

Att tillsammans ha förståelse för varandras roller och interna krav samt att målet hade ett gemensamt högre syfte gjorde processen lyckosam. Det gjorde även gruppen mer tolerant och flexibel mot de förändringar som kunde komma längs vägen.

Utifrån många sätt att se är detta projekt en början på en utveckling i en mer hållbar och jämlik riktning, även om det ännu är för tidigt att säga vart denna utveckling leder. Men viktigast av allt är att den bär en förväntan om att förändra beteenden för att istället uppnå mål som ökad folkhälsa, ökade boende- och stadskvaliteter, minskat CO2-utsläpp per boende och mer jämlik tillgång till mobilitet. Därigenom utgör det ett steg mot ett mer hållbart samhälle ■



MEDLEMSSIDAN

Obs!

■ Vi har haft stora problem med postgången och har därför valt att byta distributör. Vi felsöker problemet och hoppas att det blir mer tillförlitligt nu.

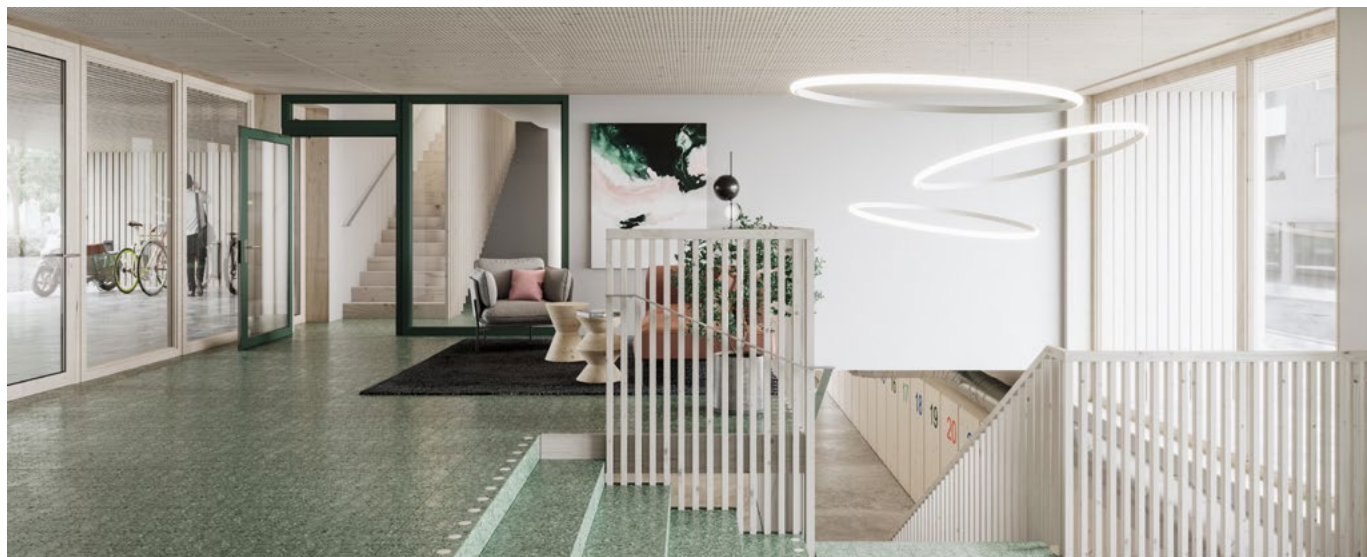
GDPR

■ Läs mer om hur föreningen behandlar dina personuppgifter på: www.trafiktekniska.se/bibliotek/stadgar-och-regler

Save the date!

**Framtidens transporter på TF-dagarna
10–11 april, Göteborg.**

■ Det är mycket som händer runt omkring oss, där bland annat ny teknik och nya tjänster förutsätter förändring och innovation i transportsystemet. Hur kommer framtidens mobilitet att se ut med ny teknik som elsparkcyklar och självkörande fordon och hur kommer det påverka hur vi transporterar människor och varor? Har vi ett transportsystem som kan hänga med marknadens utveckling? Som vanligt blandar vi mingel och nätverkande med intressanta studiebesök med inspirerande föredrag om spännande och nytänkande projekt på gång runt om i Sverige.



En stor och välkomnande lobby möter besökaren.

Gilla föreningen på Facebook



Vi finns även på LinkedIn





Trafiktekniska Föreningen, Box 13149, 103 03 Stockholm

**Deadline
nästa
nummer:
31 april**



Reflexen.
Nummer 1 Februari 2019

En tidskrift om trafik, utveckling, människor och kunskap.

www.trafiktekniska.se