

KORTVERSION AV SLUTRAPPORTEN



Så får vi Den Goda Staden



DEN GODA STADEN



Foto: Jönköpings kommun

Så får vi Den Goda Staden

Utvecklingen av staden har en nyckelroll i arbetet för en hållbar utveckling. Det är grundbulten i arbetet med Den Goda Staden.

Den Goda Staden är ett samverkansprojekt som startades 2005 på initiativ av dåvarande Vägverket. Arbetet har skett i samarbete med dåvarande Banverket, Boverket och de tre kommunerna Uppsala, Jönköping och Norrköping. Projektets syfte har varit att skapa processer för utveckling av trafik och bebyggelse.

Projektet Den Goda Staden avslutas nu, och erfarenheterna finns samlade i slutrapporten "Så får vi Den Goda Staden", Trafikverkets publikation 2010:108, som finns att beställa och ladda ned på www.trafikverket.se/dengodastaden. Den här broschyren sammanfattar det viktigaste ur den rapporten.



Nya förutsättningar för städernas roll

I dag sker en snabb tillväxt av jobb och ekonomi i städer och stadsregioner, som en följd av globaliseringen. En ökad pendling leder till att regioner förstoras. Koncentrationen till innerstäderna går hand i hand med regionförstoringen.

Utvecklingen i stadskärnorna innebär att restauranger, service och upplevelsebutiker kompletterar

de traditionella butikerna. Men det sker inte av sig självt, utan denna utveckling kräver noggrann planering och samarbete. Utformningen av städerna måste ha den enskilda människan som måttstock för att kunna skapa kreativa miljöer och uppmuntra till mänskliga möten.

Samtidigt som städerna lockar allt fler och pendlingen ökar, ökar också behovet av persontransporter i och mellan städerna. Utmaningen ligger i att skapa en väl fungerande regional trafik och samtidigt göra det möjligt att gå, cykla och åka kollektivt i städerna, så att biltrafiken kan minska.

För att nå dit måste de centralt placerade järnvägsstationerna behållas. Till dem ska kollektivtrafiken prioriteras. För att minska biltrafiken måste hastigheten dämpas i innerstaden, miljözoner införas, parkeringsregler och taxor ses över och dessutom måste gaturummen förändras så att de blir attraktiva att vistas på.

Erfarenheten från Den Goda Staden visar att med uthållighet och god planering går det att åstadkomma förändring.

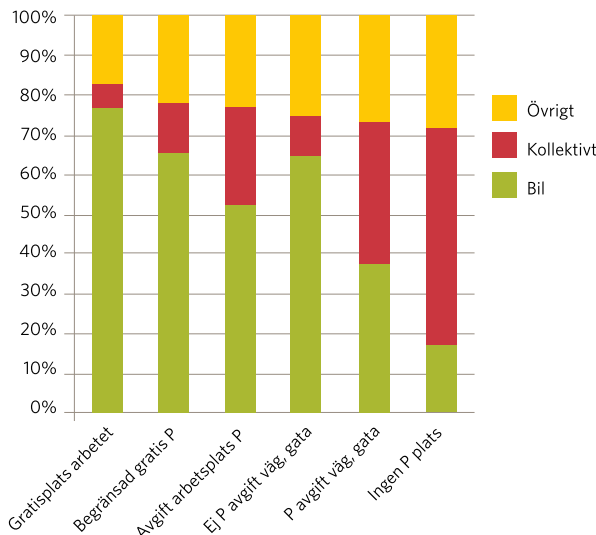


Skiss på hur Uppsala resecentrum ska se ut efter ombyggnation. (Källa: Uppsala resecentrum)



Samordnad politik för stadsutveckling

Ett problem idag är att det inte finns en gemensam stadspolitik, stadens utveckling berör istället alla politikområden. Det krävs ett gemensamt synsätt på infrastruktursatsningar i staden, en nationell stadspolitik så att inte olika politikområden motverkar varandra. Särskilt viktigt är att samordna infrastruktur-, klimat/miljö- och integrationspolitiken.



Tillgången till gratis parkeringsplatser betyder mycket för val av färdmedel till arbetsplatsen.



Samordnad transport- och bebyggelseplanering

Sedan massbilismens framväxt på 1960-talet har bilen varit norm för stadsbyggandet. Idag är det svårt att göra plats för ännu mer trafik i stadskärnorna.

Med gemensamma markanvändnings- och transportstrategier kan man få till stånd lämpliga trafikflöden och miljökvaliteter i stadens olika delar, men också påverka trafiken mellan städer och mellan stad och land.

Finns det gemensamma mål kan attraktiva cykel- och promenadstråk skapas, samtidigt som kollektivtrafiken kan få stråk med hög framkomlighet. Kollektivtrafikstråken ska utgöra ryggraden i stadens trafiksystem, och göra det möjligt att leva där utan bil.

Cykeln är ett utmärkt transportmedel på avstånd upp till fem kilometer och ett bra komplement till den egna bilen och till den regionala kollektivtrafiken. För att den ska få ett bredare genomslag krävs att cykeln prioriteras framför bilen i staden. Idealet är en sammanhållen väv av både gång- och cykelstråk.

Olika lösningar för att minska bilanvändningen i det nya stadsrummet växer fram på olika håll, gemensamt för dem är att bilens hastighet dämpas genom att staden utformas så att fotgängaren blir huvudaktör och bilisterna uppfattar sin egen låga fart som naturlig. Ett exempel som kommit fram i arbetet med Den

Goda Staden är Dragarbrunnsgatan i Uppsala där en ny gatutyp tagits fram: gångfartsgatan.

Varudistribution

För att handeln i staden ska fungera krävs varustransporter. Men varustransporterna förändras, lagerhållningen i butikerna minskar och varor distribueras med kortare mellanrum av varubilar som inte är fullastade.

Två strategier har vuxit fram i arbetet med Den Goda Staden, dels att reglera varustransporterna, dels att effektivisera transportsystemet bland annat genom samordning av kommunens egna beställningar av varor.

Försök i Linköping, Uppsala och Gamla stan i Stockholm visar att med samdistribution av varor kan transporterna minska vilket är positivt för miljön, men också för distributörerna.

Hållbart resande

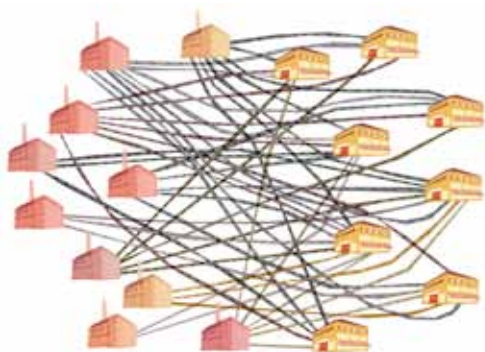
Med "hållbart resande" menar vi transporter och resor som är effektiva och bra för såväl ekonomi och samhällsutveckling som hälsa och miljö. Det innebär att biltrafiken ersätts med gång-, cykel- och kollektivtrafik, eller att man inte behöver resa alls.

För att nå framgång i arbetet med ett hållbart resande måste en rad nyckelfaktorer vara uppfyllda, det visar erfarenheterna från arbetet med Den Goda Staden:

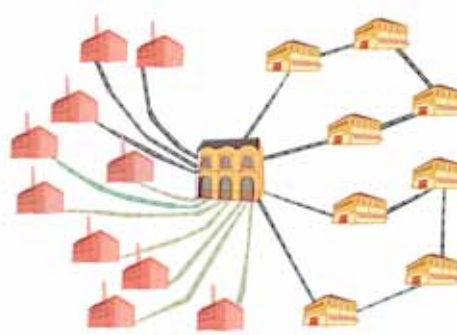
- Det måste finnas både ett kort och ett långt perspektiv i arbetet.
- Arbetet måste utgå från en samlad transportstrategi.
- En handlingsplan bör tas fram med både hårda och mjuka åtgärder.
- Som underlag för kommande satsningar bör en utvärdering göras av vad man hittills gjort.
- Fysiska åtgärder bör kombineras med åtgärder som påverkar innevanarnas beteenden.



Bilden illustrerar bilens utrymmesbehov jämfört med fotgängarens, ur Kollektivtrafik som norm, 2009.



Bilschema, dagens leverans. Ur rapporten Varudistribution i staden, exempel på arbetssätt, 2007.



Leveransschema med samdistribution. Ur rapporten Varudistribution i staden, exempel på arbetssätt, 2007.



Tillverkare



Försäljare



Distributionscentral



Samordna statlig, regional och kommunal finansiering av infrastrukturprojekt

Den nationella planen för transportsystemet 2010–2021, som regeringen fattade delbeslut om i mars 2010, är den första gemensamma planen för alla fyra trafikslagen, och den första som tar upp medfinansiering.

Medfinansiering ställer nya krav på planeringsprocessen och leder dels till ökad förutsägbarhet i omvandlingsprojekt med både infrastruktur och

bebyggelse, dels till mer jämbördiga samverkansformer. Det bäddar för mer kreativa lösningar, det är en av slutsatserna i Den Goda Staden.



Formella och informella hinder

När stora infrastrukturprojekt ska planeras är inte alltid stat och kommun i fas med varandra, regelverken är inte koordinerade med varandra. För det fortsatta arbetet behöver de två planeringsprocesserna, statens och kommunens, koordineras både vad gäller plats, tid och pengar.

Planeringen inför stora infrastrukturprojekt sker på flera plan, både genom till exempel en kommunal detaljplan och en arbetsplan enligt väglagen. Trots

Cykelparkering vid Uppsala resecentrum. (Foto: Dan Pettersson)



parallell planering i flera plan visar arbetet i Den Goda Staden att planeringen fungerar i de flesta fall, men det tar tid. De förslag som lagts i den statliga utredningen ”Effektivare planering av vägar och järnvägar”, kan komma att i tid förkorta den planering som föregår byggandet av väg och järnväg.

För att lyckas i ett projekt bör projektets viktigaste intressenter identifieras och involveras redan från början. En god process består av ett gemensamt kunskapssökande. Några framgångsfaktorer är att:

- varje part prioriterar det som är mest angeläget och kan ge efter på övrigt
- ha respekt för varandras intressen
- utveckla en gemensam målbild för vad man vill uppnå och vad det får kosta
- i ett tidigt skede bli överens om vilka nyttor som motiverar kostnaderna.

Miljöfrågorna måste vägas in i arbetet med transportlösningar och bebyggelseutveckling. Den Goda Staden har samlat erfarenheter av hur man kan hantera tre vanliga miljöproblem: buller, luftföroreningar och farligt gods.



Metod- och erfarenhetsutbyte

Projektet Den Goda Staden upphör nu som projekt. Det är viktigt att erfarenheterna från projektet förs vidare hos kommuner och deltagande verk.

För att stadsutvecklingsfrågorna ska leva vidare kommer Trafikverket, Sveriges Kommuner och Landsting samt Boverket att årligen anordna en konferens där forskningsresultat och intressant praktik kan presenteras.

Bild från invigningen av den nya spårvägen till Hagby i Norrköping. (Foto: Lillemor Johansson)



Den Goda Staden är ett nationellt projekt som pågår under perioden 2005-2010 där Trafikverket, Boverket och kommunerna Jönköping, Norrköping och Uppsala samt Sveriges Kommuner och Landsting deltar. Projektet syftar till att gemensamt utveckla kunskap om planering för stadsutveckling och stadens trafik. Av särskilt intresse är hur transportsystemets utformning och användning kan stödja en hållbar utveckling.

Städer som erbjuder en attraktiv livsmiljö och bra kommunikationer är en nyckel till ekonomisk utveckling. Tillsammans vill vi lösa utmaningen att planera för en stad där människor trivs samtidigt som gods- och persontransporterna sker på ett sätt som minskar miljöproblemen och ger invånarna goda möjligheter att förflytta sig snabbt och effektivt.

Läs mer på www.trafikverket.se/dengodastaden

