
Reseberättelse: studieresa med tema hållbar transportplanering 3–6 september 2013

Köpenhamn, Danmark

Den 3 september kl. 9.00 på morgonen samlades 57 personer på Nils Ericssonterminalen i Göteborg för att påbörja vår bussresa mot Danmark och resans första besöksmål, Cykelsekretariatet i Köpenhamn. Hela studieresan gjordes med buss och under bussresorna kunde man antingen titta på miljörelaterade filmer, diskutera, fokusera på reflektionsfrågor och övningar som handlade om studiebesöken eller – som många valde att göra – sova.

När vi rullade in i Köpenhamn var det uppenbart att detta är en cykelstad. Speciellt iögonfallande är cykelvägarna som kantar båda sidor av gatorna – nivåskilda och avgränsade med kantsten från både körbana och trottoar.

På plats på Cykelsekretariatet fick vi en presentation av cykelarbetet i Köpenhamn av Pia Behrens. Cykelandelen i Köpenhamn ligger på 36 %, och har legat stadigt runt den siffran några år. Pia konstaterar att de lågt hängande frukterna redan är plockade och det krävs mer för att nå högre. Däremot cyklas det längre sträckor idag än tidigare. En väldigt populär cykel i Köpenhamn är flakcykeln som i många fall kan ersätta bilen eftersom dessa cyklar har plats för varor och barn. Även kungafamiljen och stadsministern cyklar, i Köpenhamn är cykeln ett färdmedel som inte saknar prestige. Just nu arbetar man med att bredda cykelvägar då det är trängsel på dem. Svaret på frågan varför så många cyklar i Köpenhamn är att det är ett snabbt och mest bekvämt sätt att ta sig fram.



Cykelbanor i Köpenhamn är nivåskilda från både körbana och trottoar.



Vi lyssnar på Pia Behrens i stadshuset i Köpenhamn.

Frågan om cykelhjälm togs upp av publiken. I Danmark finns det ingen lagstiftning kring cykelhjälm och många väljer att inte använda en. Några deltagare på resan undrade ifall Cykelsekretariatet försökt göra reklam för cykelanvändning och därmed öka användningen varpå vi fick ett något oväntat svar: de vill inte aktivt kommunicera utåt att man ska använda cykelhjälm då det skulle signalera att cykling är farligt. I verkligheten är det säkert, det inträffar bara tre dödsfall per år i genomsnitt. På makronivå är det bättre att folk cyklar utan hjälm än att de inte cyklar alls då detta gör dem friskare än om de

valt andra transportslag. Den största fördelen med cykling är just hälsovinster och därmed minskade samhällskostnader. Köpenhamn har gjort en samhällsekonomisk sammanställning av de totala kostnaderna för cykling, på samma sätt som är brukligt för andra infrastrukturinvesteringar. Slutsatsen är att för varje cyklad kilometer tjänar samhället som helhet 1.22 DKK. Motsvarande siffra per körd kilometer i bil är en förlust på 1.13 DKK.

Cykelsekretariatet arbetar mycket med positiv kommunikation kring cykling och försöker på detta sätt locka än fler att välja cykel framför bil. Även infrastruktur är kommunikation – ju cykelvänligare, desto mer välkomna känner sig cyklisterna. Cykelmotorvägar har byggts just för att cyklisterna ska kunna komma fram snabbare och bekvämare. Dessa vägar är ett samarbete med kringkommuner och är till för alla. Det finns cykelpumpar längs vägen och trafikljusen är anpassade efter cyklisternas hastighet. Uppmätt snitthastighet för cyklister är 20km/h, men man får köra den fart man vill. De flesta cyklar mellan 1 och 5 km, den näst största gruppen mellan 5 och 10km. Det är ovanligt att cykla längre än 10km.

*Mer information om Köpenhamn som cykelstad finns här:
<http://www.kk.dk/da/borger/trafik/cyklernes-by>*

Där finns även deras utmärkta cykelbokslut med mycket statistik finns att ladda ner.

Trygghet är en viktig faktor och det har vidtagits ett antal åtgärder för att åka tryggheten: blåa markeringar visar var man ska cykla, tillbakadragna stopplinjer för bilar och förgrönt för cyklister, dvs. att cyklisterna får grönt ljus lite tidigare än bilar. Det har även satsats på "cocktail-transport", dvs. möjligheten att kombinera cykel med kollektivt resande. Detta görs bl. a. genom att ta bort några säten och på detta sätt skapa plats för cyklar på tunnelbana och pendeltåg. I rusningstider rekommenderas det dock inte att ta med cykeln till tunnelbanan. Det lönar sig att investera: cykelinfrastrukturinvesteringar har ökat cykeltrafiken rejält, ca 30-50 % beroende på ställe.



Bryggebroen i Köpenhamn

Efter presentationen promenerade vi till närliggande Bryggebroen, en nybyggd cykel- och gångbro som skapar en genväg för cyklister och gående över hamnen. 8000 cyklister passerar nu över bron varje dag. Bron kan öppnas för att släppa förbi båtar. Denna bro stod modell för den cykelbro som länge diskuterats över älven i Göteborg, men som slutligen inte kommer byggas.

Sedan var det dags att bege oss av mot Bremen där vi övernattade, för att morgonen därpå ta oss vidare till Utrecht.

Utrecht, Nederländerna

Den 4 september anlände vi till Utrecht vid lunchtid. Vi åt lunch på stan och imponerades av den strida ström av cyklister som hela tiden fyllde gatorna. Alla cyklar i Nederländerna – gamla, unga, män i kostym, småbarn, studenter, föräldrar. Få har cykelhjälm. Barn i olika åldrar transporteras på cyklar med hjälp av cykelstolar bak och även fram på styret, eller flakcyklar i olika varianter.

Efter lunch fick vi träffa representanter för Mobiliteitsbeleid i stadshuset: Mark Degenkamp, Laura Kok och flera av deras kollegor. De höll [en presentation](#) om Utrecht och åtgärder som vidtagits kring hållbara transporter. Utrecht är den fjärde största staden i Nederländerna. Tills slut kom Utrecht till punkten att vägarna hade nått sin maxkapacitet och luftföroreningar överskred gränsvärdena. Då påbörjades en omställning med planering för offentliga platser där mobiliteten är välintegrerad i strukturen och fokus läggs på kvaliteten. Bilpooler är ett exempel på en åtgärd som vidtagits för att minska behovet av parkeringsplatser. 500 bilar är anknutna till detta system idag, den största delen tillhandahålls av kommersiella bilpoolsföretag, men privatpersoner kan också hyra ut sina bilar genom systemet – så kallad peer-2-peer car sharing. Bilpoolerna har också speciella P-platser markerade med särskilda P-



Cykelbana i rondell

skyltar.



Eltåget Cargo Hopper samdistribuerar gods i centrum.

Cyklar och cykelparkeringar har fått stor uppmärksamhet eftersom detta transportmedel premieras av staden och cyklingen ökar. Det har tagits fram ett cykelprogram, en extrainvestering, som har som syfte att förbättra förutsättningarna för cykling i Utrecht. Fem olika åtgärder har vidtagits: 1) uppgradering av de fem mest använda vägarna, 2) sammanlänkning av olika områden, 3) skapande av fler och bättre cykelparkeringsmöjligheter, 4) introducering av ett offentligt cykelprogram och 5) främja cykeln.

Efter presentationen fick halva gruppen en guidad promenad i Utrechts innerstad och andra halvan en cykeltur i centrala Utrecht, och sen bytte vi efter halva tiden. Promenaden i innerstaden inkluderade besök vid flera satsningar på samdistribution av gods och bilpooler i ett bostadsområde.

Beer Boat är ett samlastningsprojektet där en eldriven båt levererar drycker till restaurangerna längs kanalen och tar med sig tomglas därifrån. Projektet kom till som en nödvändighet eftersom kanalernas kajer inte håller eller har plats för tunga lastbilar, och speciellt inte flera varje dag från olika bryggerier. Det var också en arbetsmiljöfråga att springa upp och ner i trapporna längs kajkanterna med tunga ölkaggar. Båten drivs av kommunen som en slags "kollektivtrafik för gods".



Beer boat levererar öl till restaurangerna längs kanalen.

Vi tittade också på det lilla eltåget (eldriven golfbil med en rad vagnar efter) Cargo Hopper som distribuerar gods till butikerna längs de smala gågatorna i centrum, samtidigt som det laddas av solceller på taket. Satsningen drivs av ett kommersiellt företag inom godstransporter, utan stöd från kommunen förutom undantag från en restriktion på längsta ekipagelängd som får köra på gågatorna. Tåget har körts framgångsrikt i flera år men står just nu stilla eftersom tåget behöver reparation och underhåll.

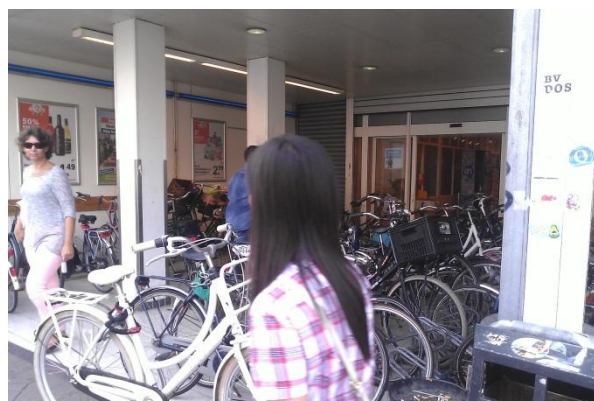


Shared space för cyklar och bilar

Cykelturen inkluderade stopp vid cykelparkeringar och nya cykelgator. Cyklisterna har förtur i trafiken och det märks tydligt; cyklisterna cyklar väldigt fort och friktionsfritt medan både bilar och fotgängare får ta hänsyn till cyklisterna. Alla gator har cykelbanor på kanten, men av mycket enklare sort än i Köpenhamn: bara ett rödmålat fält i körbanan. Dessa kan också fortsätta exempelvis genom

rondeller. Vi såg även exempel på så kallat shared space, en korsning där det inte är utmarkerat olika områden för bilar och cyklar, utan hela korsningen är rödmålad och trafikanter förväntas visa ömsesidig hänsyn. Enligt vår guide fungerar detta bra och med få olyckor, trots – eller tack vare? – ett mycket stort antal cyklister genom korsningen.

Cykelparkering är en stor utmaning i Utrecht. Det finns många cykelparkeringar längs gatorna men alla är överfulla. Detta försöker staden lösa på flera sätt. Det har till exempel införts P-normer även för cyklar. Exempel på konsekvenser av detta var en mataffär där själva affären börjar några meter in från gatan och de första metrarna mot trottoaren i byggnadens första våning har omvandlats till cykelparkering under tak.



Cykelparkering utanför en mataffär tack vare P-norm för cyklar.



Låsbar box för cykelparkering i bostadsområde

Det byggs också cykelparkeringshus i Utrecht, vilket innebär en utmaning då cyklisterna måste lära sig tänka på ett nytt sätt när de inte längre kan cykla från A till B utan får gå den sista biten från parkeringshuset till sitt mål. Att betala för cykelparkering är en annan sak att vänja sig vid, även om även betalparkeringar än så länge är subventionerade. Man bygger ett stort cykelgarage i anslutning till tågstationen, där första dagen är gratis medan andra dagen och framåt är avgiftsbelagda. I garaget finns även tillgång till cykelservice där man kan lämna in cykeln och få den fixad över dagen.

En annan cykelparkeringslösning bestod av låsningsbara "boxar" som byggs i äldre bostadsområden vilka ofta saknar lösningar för cykelparkering då de inte har få eller inga källarutrymmen. Det byggs också cykelgarage i bottenplan på vissa bostadshus. Både i boxarna och cykelgaragen hyrs P-platser ut till de boende i området för en symbolisk summa. Väntetiderna är ofta betydande då

parkeringsplatserna är väldigt populära bland de boende. Som i många städer där det cyklas mycket så är stulna cyklar ett stort problem även i Utrecht.

Houten, Nederländerna

Den 5 september lämnade vi Utrecht och körde vidare mot den mindre orten Houten, ca 20 minuters bilväg eller 8 minuter med pendeltåg från Utrecht. Besöket inleddes i stadshuset med en [presentation av André Botermans](#), stadsplanerare i Houten. Sedan delades gruppen som i Utrecht upp och ena halvan gick en promenad i staden medan den andra cyklade. Efter en gemensam lunch på torget bytte grupperna aktivitet.

Houten är en mindre stad med cirka 50 000 invånare och en yta på fyra kvadratkilometer. På 1960-talet var det en by med under 3000 invånare. 1966 kom ett nationellt beslut att bygga många hus i olika områden i Nederländerna, varav Houten var ett – bostäder till 30 000 personer skulle byggas i en första etapp.



"Cykelgata - bil, du är gäst"



Huvudgatan genom Houten centrum - en cykelväg. Passage under pendeltågsstationen.

Invånarna i Houten hade egna synpunkter på hur detta skulle utföras och detta resulterade i en stad helt planerad efter cykel- och gångtrafik, med en pendeltågsstation i centrum. En ringled byggdes med infarter till staden vilket gör det möjligt för invånarna att ta sig in och parkera bilarna i bostadsområdena. Planeringen gör att det alltid är snabbare att gå eller cykla till sin destination i staden framför att ta bilen, som först måste ut på ringleden. Effekten blev att människor valde att cykla i stället. På 90-talet fick Houten ett andra tillväxtuppdrag och

skulle utvidga staden för ytterligare 20 000 personer. Då spegelvände man i princip den äldre planen och byggde ytterligare ett område med cykelvägar med bilväg runt omkring. Den andra utbyggnadsetappen är just avslutad i ett andra centrum med en andra pendeltågsstation.

Cykelvägar är tydligt markerade med röd asfalt och cykelvägar, bilvägar och gångbanor är generellt sett avskilda från cykelvägarna. Korsningarna mellan cykelvägar och ringleden för bil är alltid planskilda, med långa raka sluttningar ned och upp för cykelbanan så att man har fri sikt. Genom staden går ett huvudcykelstråk, till största delen genom ett parkområde. Alla förskolor har placerats längs huvudcykelstråket för att barnen ska tryggt och enkelt ska kunna cykla till skolan. Det finns vissa gator innanför ringleden, framför allt i bostadsområdena, där cyklar och bilar får samsas och cykeln har förtur. Som överallt innanför ringleden får bilarna köra i max 30km/h. Två intressanta detaljer är att det inte finns några trafikljus i hela staden och att alla distanser mäts i både geografiskt avstånd och "minuter med



Bilar lämnar företräde i korsning med cykelväg.

cykel” på kartorna. 35 % av alla resor i Houten görs med cykel.

Från pendeltågsstationen i centrum har man 8 minuters till Utrecht, en resa som många tusen personer gör varje dag. De flesta av dem anländer till stationen med cykel. Då svänger man av från huvudcykelvägen som passerar under järnvägen, parkerar i ett cykelgarage under spåren och tar rulltrappan direkt upp på perrongen. Till skillnad från Utrecht var cykelparkeringen här gratis. I cykelgaraget finns också gott om de hyrcyklar som är finns på alla järnvägsstationer i Nederländerna, som man kan hyra med hjälp av samma kort som man använder för tågresan.



Cykelgarage direkt under perrongen på pendeltågsstationen.



Typiskt bostadsområde i Houten.

Cykelturen tog oss runt Houten längs breda cykelvägar. Vi såg knappt några bilar under vår cykeltur, mest vacker natur och idylliska bostadsområden. Huvudgatan genom centrum är en cykelväg – inga bilar i sikte. Det var väldigt tyst och lugnt överallt. Denna stadsbild skapade delade åsikter bland deltagarna på resan; vissa tyckte Houten var idylliskt och andra att staden var alldeles för tom på liv och rörelse.



Cykelvägar korsas i en rondell. Undergång under ringleden i bakgrunden.

Hamburg, Tyskland

På kvällen den 5 september var vi framme i Hamburg där vi hade en gemensam middag på hotellet. Morgonen därpå gjorde vi ett studiebesök till den nybyggda stadsdelen Hafen City. Stadsdelen är 157 hektar stor, ligger centralt och har kontakt med vattnet längs hela 10,5 kilometer av pিরer och gamla dockor. Innan området började utvecklas i början av 2000-talet var det ett underutnyttjat hamnområde. De byggnader som fanns i området var industrier och lager. Det var inget område för människor. Dessa gamla byggnader har nu rivits ner och ersatts med nya.



Uteservering i det gamla markplanet, under den nya gatunivån.

tidvatten med 3 meters höjdskillnad varje dag och översvämningar som medför ännu högre vattennivåer än så är inte ovanliga. Innerstaden, som ligger nära hamnen, har skyddats med en översvämningssvall men när det nu skulle byggas än närmare Elbe behövdes det bra översvämningsskydd och säkerhetstänk. Hela Hafen City har lyfts 3-5 meter högre än där vattennivån brukar ligga utan översvämning. Kajkanterna ligger däremot kvar vid den gamla gatunivån, flera meter nedanför byggnaderna. Även utegårdar för bostadshusen är i den högre nivån, vilket ger en avskildhet från gågatorna nedanför. Alla källare består av vattentätt betong. På promenaderna längs med vattnet huserar restauranger och kaféer. Dessa har glas vilka fungerar som omvända akvarium vid översvämningar. Inget vatten kommer in och verksamheten kan fungera som vanligt där inne.

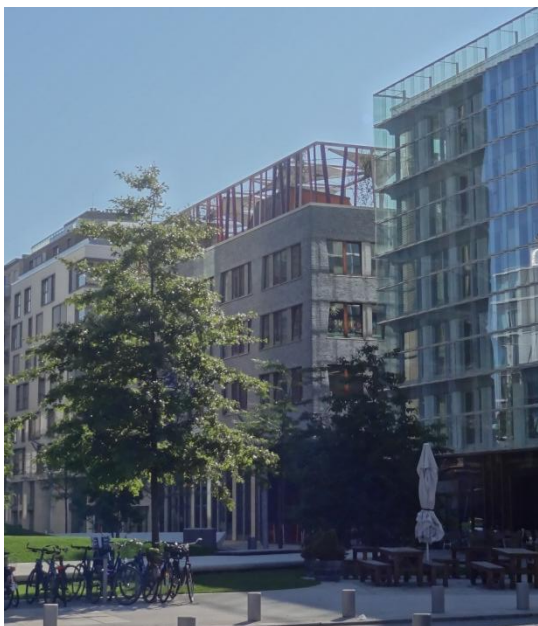
På vattnet ligger flytande kajer som ger en närhet till vattnet oavsett vilket vattenstånd det är för tillfället. Där finns också serveringar och båtplatser för olika typer av båtar.

I princip har gatuparkering tagits bort i stadsdelen eftersom mycket utrymme för parkering finns i de upphöjda källarna. Trots detta har man en tuff P-norm, på vissa ställen så låg som 0,2 bilar/lägenhet. Man har också krav på bilpooler, elbilsladdning och cykelparkering i källarna.

Staden Hamburg ägde all mark i området och har funderat noga över vilka som ska få bygga och hur. Funktionsblandning är ett starkt krav i området, där bottenplan måste bestå av service och övriga våningar oftast är kontor och bostäder blandat. Man har också



Gågata i Hafen City



En förskola har en utegård på taket.

satsat mycket på "social housing", runt 30% av alla bostäder, för att få en blandning av människor i området. De privata exploatörerna har annars byggt mycket exklusiva lägenheter i området, men för att få liv i området alla veckodagar och dygnet runt har man varit noga med att få dit människor från olika socioekonomiska grupper. På flera platser har mark upplåtits åt kooperativa bostadsprojekt, där människor har gått samman och byggt sina egna flerbostadshus utifrån olika intressen. Funktionsblandningen innebär också att förskolor och skolor är insprängda i höghusen. Vi såg en noga inhägnad lekplats på taket till ett åttavåningshus - en förskolas egen utegård.

Gångator är vanliga i stadsdelen. Tanken är att invånarna ska kunna gå från bostaden, till barnens förskola, till sitt jobb och till affären utan att behöva tänka på att ta

bilen. Däremot finns ingen särskild infrastruktur för cykling – cyklar är välkomna överallt, berättade guiden, men vi såg inte särskilt många cyklar och det verkar vara på de gåendes villkor. En lyckad cykelsatsning i Hamburg är de offentliga hyrcyklarna, som finns tillgängliga på många platser. Första halvtimmen med en cykel är gratis vilket gör att många innevånare i Hamburg använder låncyklarna för sin pendling istället för att ha en egen cykel.

Det har ställts miljökrav på alla byggnader i området, enligt en egen standard eftersom de etablerade standarderna inte var färdiga när arbetet påbörjades. En del hus har extra stark miljöprofil med exempelvis vindkraftverk på taket.



Flytande kajer ger en närhet till vattnet.