



Omprioritering av gaturummet

– Exempel från Europa

Författare:

Emma Hermansson, praktikant på K2
Lunds universitet
Mars 2022

Introduktion

Under COVID-19-pandemin har städer runt om i världen tvingats anpassa sig till nya krav. Många städer har gjort snabba omprioriteringar av gaturummet, främst med syftet att skapa mer plats åt fotgängare och cyklister för att minska trängsel i kollektivtrafiken och användningen av privata motorfordon (Nikitas et al., 2021). Den här sammanställningen presenterar olika exempel på sådana projekt. Syftet är att ge en bred bild av olika genomförda, framtida och potentiella projekt som planerats och utvecklats i samband med pandemin. Geografiskt begränsas exemplen till en europeisk kontext med ett huvudsakligt fokus på städer som har eller planerar att genomföra ett flertal olika omprioriteringar.

Barcelona, Spanien

Utvecklingen av superkvarteren. Barcelona introducerade sina första superkvarter (*Superilles*) redan 2016. I korthet är konceptet en del av ett transformeringsprogram som bygger på att ett flertal mindre kvarter grupperas ihop och bildar ett större så kallat superkvarter. Inom superkvarterets gränser begränsas motortrafiken kraftigt och den trafik som inte är lokal leds i stället om till utkanten av kvarteren. På de invändiga gatorna tillåts endast de boendes fordon med en maximal hastighet på 10 km/h och samtlig gatuparkering ska tas bort. Under senare år har konceptet utvecklats och Barcelonas kommunstyrelse har beslutat att programmet i nästa steg ska användas som modell för hela staden. Målet är att det utrymme som ockuperats av privata fordon ska ges tillbaka till stadens medborgare och att uppnå hälsosammare, grönare och säkrare offentliga platser (Ajuntament de Barcelona, u.å.-a). Planerna innebär bland annat att ett flertal av stadens nuvarande gator och korsningar ska byggas om till gröna hubbar och torg där fotgängare prioriteras. Visionen kommer först och främst att tillämpas i distriktet Eixample där det ska införas stora och gröna utrymmen med mötesplatser och lekplatser för lokalbefolkningen. För att uppnå visionen ska nya träd planteras, asfalt ska bytas ut mot gatsten, gatumöblering ska placeras ut och höjdskillnaden mellan trottoarer och vägar ska tas bort för att främja den sociala användningen av gatan (Ajuntament de Barcelona, u.å.-b).



Figur 1. Nuvarande utformning och den framtida visionen för korsningen mellan Consell de Cent och Rocafort. Källa: Ajuntament de Barcelona (2021).

Initiativ för trygga skolor.

Barcelona lanserade under 2020 projektet Vi skyddar skolor (*Protegemos las escuelas*). Syftet med projektet är att transformera skolområden till trygga och hälsosamma platser genom förbättrad tillgänglighet, minskad trafik och utökade grönområden. Detta uppnås genom en variation av åtgärder för att lugna ner gatorna, bland annat genom borttagning av körfält och parkeringsplatser, begränsning av hastigheten till 20 km/h, skapande av spontana lek-ytor, inkorporering av gatumöbler och planteringar och utplacering av olika säkerhetselement. De lugna områdena indikeras med orange färg på vägarna och en specifik logotyp (POLIS, 2020). Projektet ska stegvis implementeras vid samtliga skolor i Barcelona. Under 2020 och 2021 genomfördes åtgärder vid 101 av stadens skolor och ytterligare 54 åtgärder förväntas genomföras under 2022 (Ajuntament de Barcelona, 2021).

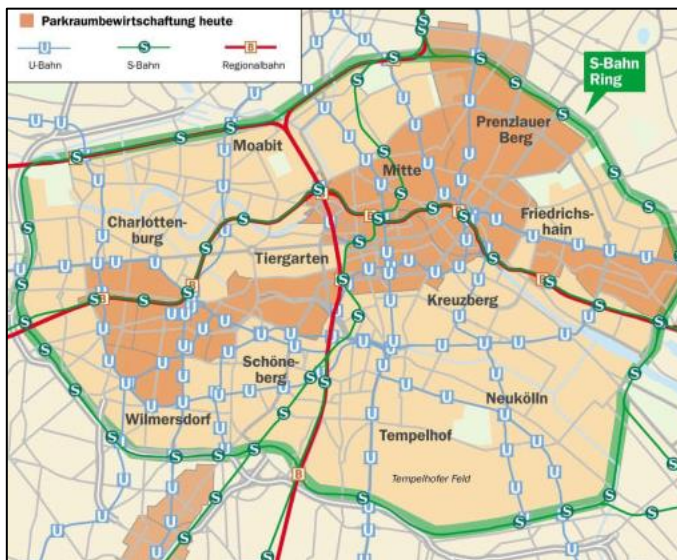


Figur 2. Omvandlad gata utanför en grundskola. Källa: Ajuntament de Barcelona (2021).

Berlin, Tyskland

Världens största bilfria område.

Till följd av ett medborgarinitiativ som samlade in över 50 000 signaturer under 2021 överväger Berlins senat nu att införa vad som kan bli världens största bilfria område. Initiativet går under namnet *Volksentscheid Berlin Autofrei* som har tagit fram ett nytt lagförslag över vilka förändringar de vill se i staden. I lagförslaget föreslås att samtliga gator innanför Berlins ringbana (S-Bahn) ska bli bilreducerade gator efter en övergångsperiod. Bilreducerade gator innebär att dess användning ska begränsas till gång, cykling och kollektivtrafik och att särskilda tillstånd ska ges ut till de parter som är beroende av motorfordon, som exempelvis räddningstjänst, leveransföretag, sophantering och personer med nedsatt rörlighet (Initiative Volksentscheid Berlin Autofrei, 2021). Den bilreducerade gatan anses vara ett effektivt instrument för att främja trafikomvandlingen



Figur 3. Ringbanan och det bilfria området. Källa: City of Berlin.

till förmån för utsläppsnåla och platsbesparande transportslag. Därmed kan gaturummet göras om och lediga ytor kan tillgodose andra behov som bland annat bredare gång- och cykelbanor, leveranszoner och nya kollektivtrafiklinjer. Asfalterade ytor kan även öppnas upp och göras grönare. Det slutgiltiga målet är att förbättra livskvaliteten i staden och säkerställa att de offentliga gatorna är rättvist fördelade, hälsosamma, säkra och klimat- och miljövänliga (Initiative Volksentscheid Berlin Autofrei, 2020). Initiativet har även lyft andra fram att den ökade livskvaliteten inte får leda till stigande hyror som tvingar människor att flytta, samt att en snabb utökning av kollektivtrafiken ska prioriteras, biljettpriser sänkas och att samtliga cykelvägar längst med huvudgator ska skyddas från biltrafik (Initiative Volksentscheid Berlin Autofrei, 2020).

Medborgarinitiativet Radbahn Berlin.

Radbahn Berlin är ett medborgarinitiativ och experimentellt koncept som undersöker möjligheterna att utveckla cykelinfrastrukturen under och delvis längst med den upphöjda viadukten för Berlins tunnelbana (linje 1). Målet är att bygga en ungefär nio kilometer lång cykelbana på den mark som i dagsläget är till största delen outnyttjad. Syftet är främst att skapa sociala, trygga och separerade ytor och cykelbanor som



Figur 4. Visionsbild från Radbahn. Källa: Radbahn Berlin.

främjar den hållbara mobiliteten i staden (Radbahn Berlin, u.å.-a). Initiativet har mött visst motstånd då det bland annat anses svårt att implementera visionen med hänsyn till trafiksäkerheten. Under 2019 fick dock initiativet ett genomslag och staden genomför nu en förstudie om konceptet. Förstudien består av en 200-meter lång teststräcka som ska byggas för att testa olika utformningar och tekniska lösningar. Teststräckan förväntas vara redo att användas i slutet av sommaren 2022 (Radbahn Berlin, u.å.-b).

Edinburgh, Skottland

Transformeringen av George Street och First New Town. Edinburgh har presenterat en ny plan för att transformera det centrala området First New Town och dess huvudgata George Street (The City of Edinburgh Council u.å.). Den slutgiltiga designplanen presenterades i början av 2021 och är ett resultat av flera års utveckling och dialog med invånare, företag och intressenter. Viktiga principer för projektet är att prioritera människor, skydda områdets kulturarv, bygga tillgängliga transportförbindelser och främja miljön och den biologiska mångfalden. Principerna skall enligt designplanen uppnås genom breddade trottoarer, anlagda utrymmen för lek och avkoppling och genom cykelbanor där motortrafik till stor del tas bort. I linje med stadens mobilitetsplan ska även bussar och övrig icke-nödvändig trafik avlägsnas från George Street samtidigt som antalet

parkeringsplatser ska minska för att frigöra utrymme för promenad och cykling (The City of Edinburgh Council, 2021A). Utvecklingen av planen har skett i samråd med allmänheten och enligt en genomförd enkätundersökning är invånarna positivt inställda till det slutgiltiga designförslaget. Två tredjedelar (66 procent) av de tillfrågade anger att de skulle vara mer benägna att återvända till gatan som ett resultat av de planerade förbättringarna. De främsta anledningarna till att spendera tid i området anges vara shopping och umgänge på barer och restauranger. När tillfrågade om framtida resesätt till stadskärnan angav 67 procent att de i framtiden skulle promenera till New Town i framtiden medan 44 procent anger att de skulle cykla och 58 procent att de skulle välja buss. Enbart 13 procent anger att de skulle köra dit (The City of Edinburgh Council, 2021B). Projektet befinner sig i dess slutgiltiga planeringsfas och om det godkänns förväntas byggnadsarbetet påbörjas 2023, med ett förväntat slutförande 2025 (The City of Edinburgh Council, 2021A).

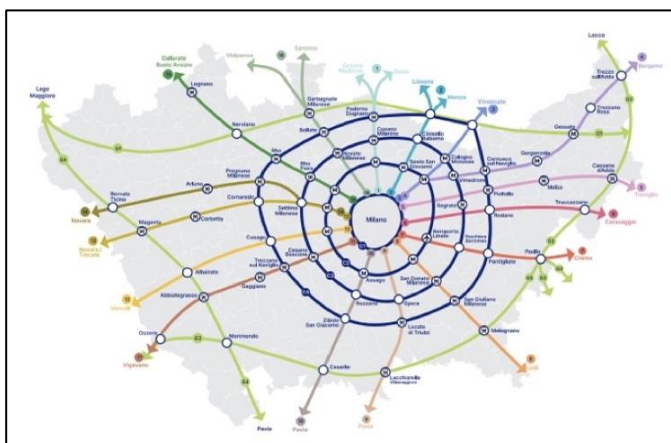


Figur 5. Nuvarande utformning av George Street och en framtida visionsbild från designplanen. Källa: The City of Edinburgh Council (2020).

Milano, Italien

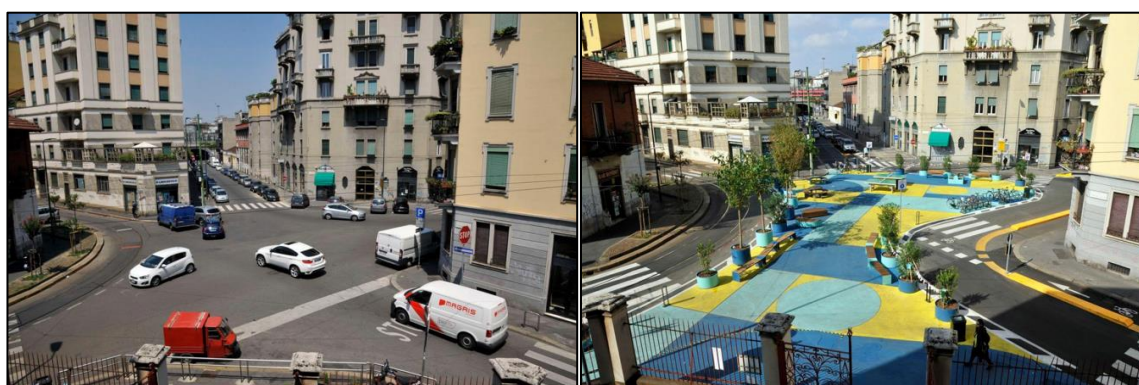
Strategier för minskad bilanvändning. Under 2020 introducerade Milano anpassningsstrategin Öppna gator (*Strade Aperte*) som är en utbyggnad i enlighet med stadens hållbara mobilitetsplan. Strategin syftar till att motverka en eventuell ökning av det privata bilanvändandet i samband med att pandemirestriktionerna lyfts och att främja säkra och hållbara resesätt, främst gång och cykling. En åtgärd som nämns i strategin är en omfattande utbyggnad av det nuvarande cykelnätverket med nära 35 kilometer ny cykelbana. Syftet är bättre knyta samman stadens distrikt med stadskärnan och att förbättra förbindelserna med kollektivtrafiken för att kunna erbjuda alla invånare ett alternativt transportsätt till arbetet. Strategin innehåller även åtgärder för att implementera fler zoner med en begränsad hastighet till 30 km/h, främst längst med stadens ringväg. De flesta nya zonerna kommer implementeras enbart genom skyltning, medan ett fåtal involverar strukturella element för hastighetsbegränsning, vägsäkerhet och en expanderings av gång- och grönområden (Commune di Milano, 2020).

Under pandemin har planerna för att främja cyklandet utvecklats och Milano stad har nyligen antagit en särskild cykelplan, *Cambio Biciplan*. Planen syftar till att bygga ett omfattande cykelnätverk som binder samman stadskärnan, förorterna och de perifera områdena med varandra. Projektet förväntas även leda till att 80 procent av offentliga lokaler och tjänster så som skolor, sjukhus och företag kommer att ligga inom en kilometer från minst ett cykelstråk. Genom en investering på 250 miljoner euro ska totalt 24 nya cykelstråk och 750 kilometer cykelbana anläggas. Cykelstråken ska även rustas med modern infrastruktur som bland annat dedikerade cykelparkeringar, belysning med rörelsesensorer och digitala displayer för realtidsinformation (Città metropolitana di Milano, 2021).



Figur 6. Milanos cykelnätverk efter att utbyggnaden färdigställts 2035. Källa: Città metropolitana di Milano.

Användningen av taktisk urbanism. Sedan 2018 driver Milano projektet Öppna torg (*Piazza Aperte*) som bygger på idén om det offentliga rummet som en plats för möte och umgänge (Commune di Milano, 2020). I grunden syftar projektet till att skapa nya sociala ytor, öka säkerheten på gatorna och göra lokala butiker och attraktioner tillgängliga, med hjälp av taktisk urbanism och experimentell design. Strategin innebär att kommunen använder sig av snabba och skalbara åtgärder som exempelvis gatumöbler, planteringar och målade gator för att undersöka långsiktiga förändringar innan de investerar tid och resurser i permanenta insatser. De tillfälliga åtgärderna byggs upp på ytor som tidigare var bilvägar och korsningar (POLIS, 2021).



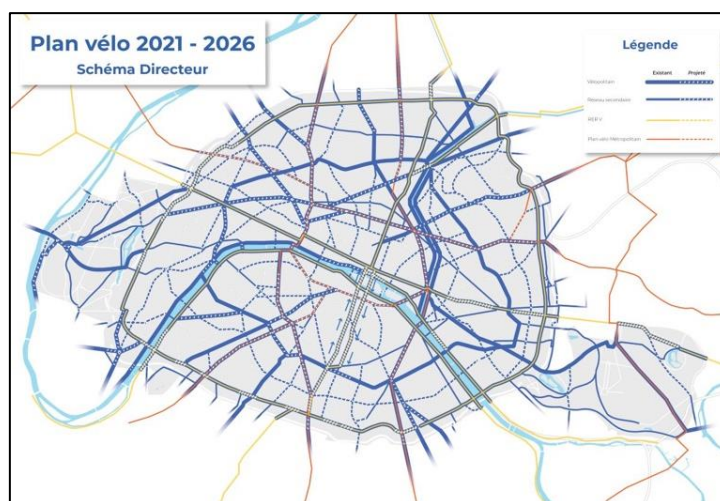
Figur 7. Före och efter ombyggnationen av en korsning i centrala Milano. Källa: Commune di Milano.

Paris, Frankrike

100% cykelvänlig stad. Paris introducerade under 2021 en ny cykelplan som innefattar en omfattande uppgradering av stadens cykelinfrastruktur och som syftar till att göra staden 100 procent cykelvänlig fram till 2026. Enligt planen skall stadens cykelnät byggas ut med 180 kilometer separerad cykelbana, varav 52 kilometer kommer från de temporära cykelbanor som togs fram under pandemin och som nu ska bli permanenta. Den nya planen har som mål att de flesta av de längre cykelresorna

ska kunna genomföras på separata cykelbanor och att de olika cykelnätverken runt om i storstadsområdet ska integreras bättre. Det ska även bli säkrare och enklare för cyklister att cykla in i staden och sedan förvara och parkera sin cykel där. Planen utlovar bland annat att antalet cykelparkeringsplatser ska tredubblas med 180 000 nya platser, varav många ska ligga nära stationer och knypunkter och vissa ska reserveras till lådcyklar. Planen motsvarar en budget på över 250 miljoner euro i investeringar (O’Sullivan, 2021).

Skolgator. Paris har sedan 2020 utvecklat 169 skolgator i närheten av ett antal av stadens förskolor och grundskolor. Syftet med skolgatorna är göra barnens resa till skolan säker, öka tryggheten kring skolorna och att minska föroreningarna. Skolgatorna består av gator som omvandlats helt eller delvis till gågator och där motortrafik stoppas med hjälp av skyltar eller väghinder. I de fall där trafiken inte kan stängas av helt omvandlas gatorna till gångfartsområden, vilket innebär att fordon enbart får färdas i gånghastighet och att fotgängare har företräde på vägbanan. Utryckningsfordon, färdtjänst och leveranser har dock fortsatt tillgång till gatorna (Ville de Paris, 2022).



Figur 7. Karta över cykelplanen. Heldragen linje representerar befintlig cykelbana, prickad linje representerar planerad cykelbana. Källa: Ville de Paris.

Transformeringen av Champs-Élysées.

Den centrala och i dagsläget mycket trafikerade avenyn Champs-Élysées ska genomgå en omfattande omvandling för att bli en central stadsträdgård med mindre utrymme för motorfordon och fler gröna utrymmen, gångfartsområden och nya planteringar. Exakt hur omvandlingen kommer att se ut är ännu inte bestämt, dock beräknas den kosta cirka 250 miljoner euro. Transformeringen av avenyn ska påbörjas först efter att Paris har arrangerat de olympiska sommarspelen 2024 (Willsher, 2021).



Figur 8. Visionbild från arkitektbyrån PCA-Stream. Källa: PCA-Stream.

Referenser

- Ajuntament de Barcelona (u.å.-a). *Superilles*. Tillgänglig: <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/en/> [hämtad: 2022-02-15].
- Ajuntament de Barcelona (u.å.-b). *The new squared and green axes in Eixample will look like this*. Tillgänglig: <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/en/content/the-new-green-hubs-and-squares>. [Hämtad: 2022-02-15].
- Ajuntament de Barcelona (2021). *Protegemos las escuelas*. Tillgänglig: <https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/es/que-hacemos-y-porque/urbanismo-para-los-barrios/protegemos-escuelas> [Hämtad: 2022-02-15].
- Città metropolitana di Milano (2021). *“Cambio” per la mobilità metropolitana: verso le autostrade ciclabili*. Tillgänglig: https://www.cittametropolitana.mi.it/portale/news/comunicati/Cambio-per-la-mobilita-metropolitana-verso-le-autostrade-ciclabili/?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com [Hämtad: 2022-02-22].
- Commune di Milano (2020). *Open Streets*. Tillgänglig: <https://www.comune.milano.it/documents/20126/7117896/Open+streets.pdf/d9be0547-1eb0-5abf-410b-a8ca97945136?t=1589195741171> [Hämtad: 2022-02-21]
- Initiative Volksentscheid Berlin Autofrei (2021). *Berlin without cars – how it works*. Tillgänglig: <https://volksentscheid-berlin-autofrei.de/wie.php?lang=en> [Hämtad: 2022-02-23].
- Initiative Volksentscheid Berlin Autofrei (2020). *Konzept für eine autofreie Berliner Innenstadt*. Tillgänglig: (https://volksentscheid-berlin-autofrei.de/presse/downloads/2020_10_21_VE_Berlin_autofrei_Kurzzusammenfassung.pdf) [Hämtad: 2022-02-23].
- Nikitas A, Tsigdinos S, Karolemeas C, Kourmpa E, Bakogiannis E (2021). *Cycling in the Era of COVID-19: Lessons Learnt and Best Practice Policy Recommendations for a More Bike-Centric Future*. Sustainability. 13(9):4620. <https://doi.org/10.3390/su13094620>.
- O’Sullivan, F (2021). *Inside the New Plan to Make Paris ‘100% Cyclable’*. Bloomberg CityLab. Tillgänglig: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-10-22/how-paris-will-become-100-cyclable?srnd=citylab-transportation> [Hämtad: 2022-02-22].

- POLIS (2020). *Barcelona tackles traffic around school districts*. Tillgänglig: <https://www.polisnetwork.eu/news/barcelona-tackles-traffic-around-school-districts/> [hämtad: 2022-02-23].
- POLIS (2021). *Piazze Aperte: Milan is giving its squares back to residents*. Tillgänglig: <https://www.polisnetwork.eu/news/milans-open-squares-the-creation-of-new-spaces-dedicated-to-pedestrians/> [Hämtad: 2022-02-21].
- Radbahn Berlin (u.å.-a). *About Radbahn*. Tillgänglig: (<https://radbahn.berlin/en/ueber-radbahn>) [Hämtad: 2022-03-15].
- Radbahn Berlin (u.å.-b). *Test site*. Tillgänglig: <https://radbahn.berlin/en/reallabor/testfeld> [Hämtad: 2022-03-15].
- The City of Edinburgh Council (u.å.). *George Street and First New Town redesign*. Tillgänglig: <https://www.edinburgh.gov.uk/cycling-walking-projects-1/george-street-first-new-town-redesign> [Hämtad: 2022-03-19].
- The City of Edinburgh Council (2021A). *2025 vision for George Street unveiled*. Tillgänglig: <https://www.edinburgh.gov.uk/news/article/13114/2025-vision-for-george-street-unveiled> [Hämtad: 2022-03-19].
- The City of Edinburgh Council (2021B). *Survey respondents drawn to George Street designs*. Tillgänglig: <https://www.edinburgh.gov.uk/news/article/13175/survey-respondents-drawn-to-george-street-designs> [Hämtad: 2022-03-19].
- Ville de Paris (2022). *169 « rues aux écoles » dans Paris*. Tillgänglig: <https://www.paris.fr/pages/57-nouvelles-rues-aux-ecoles-dans-paris-8197> [Hämtad: 2022-02-25].
- Willsher, K (2021). *Paris agrees to turn Champs-Élysées into 'extraordinary garden'*. The Guardian. Tillgänglig: <https://www.theguardian.com/world/2021/jan/10/paris-approves-plan-to-turn-champs-elysees-into-extraordinary-garden-anne-hidalgo> [Hämtad: 2022-02-25].