

Trafik- och gatudagarna 2013

Nyhetsbrev från Sveriges Kommuner och Landsting

Klimat och säkerhet diskuterades vid trafik- och gatudagarna Har bilismen nått backkrönet?

SKL:s Trafik- och gatudagar 2013 blev ett möte kring högt och lågt, om klimathot och grusvägsdamm, parkeringsöknar och cykelställ. Och också plats för trevligt umgänge, skratt och nya kontakter. Begreppet "peak car" luftades. Det finns de som hävdar att bilismen nått kulmen i västvärlden och nu stagnerar. Här berättar vi om detta, och om vinterväghållning, superbussar, framtidsbilar, ehandelns möjliga effekter och en del annat.

Trafik- och gatudagarna har blivit årets stora mötesplats för tjänstemän, politiker, konsulter och organisationer som arbetar med kommunala trafik- och gatufrågor. Denna gång möttes man i Sollentuna strax norr om Stockholm.

Dagarna handlade om de globala klimatfrågorna och hur de måste få påverka det lokala arbetet ute i småorter, städer och byar. Det har också handlat om det vardagliga nötdandet med grus och is, rödljus och refuger. Trafik är trängsel och flyt, infrastruktur och köer.

Cirka 260 vägingenjörer, trafikplanerare, gatuchofer, politiker, projekteringsingenjörer och någon enstaka stadsträdgårdsmästare återfanns i deltagarlistan. De fick lyssna på och diskutera med ett hundratal föreläsare och utställare, bland dem utredare, forskare, ledare, konsulter och andra.

50 halvtimmar

Ett 50-tal korta seminarier hölls under de två dagarna. Halvtimmesinlagen var fördelade på fyra spår – trafikplanering, trafikreglering, hållbara transporter och godstransporter i tätort. Det hölls också paneldiskussioner inom ett par av spåren, där deltagarna fick fråga, diskutera vidare med föreläsarna och lägga synpunkter.

Andelen kvinnor bland deltagarna var något lägre i år än förra året, men dock över 40 procent vilket brukar räknas som numerär jämställdhet. Om detta avspeglar



Retorikern och försäljningscoachen Per Lange drog igång konferensen och lockade fram kreativiteten med en rolig och tankeväckande föreläsning.

situationen på gatukontor och planeringsavdelningar kan få vara osagt, kvinnor kanske är mer benägna att utbyta erfarenheter?

Patrik Wirsenius från SKL:s avdelning för tillväxt och samhällsbyggnad öppnade eventet och hälsade välkomna.

För en tankeväckande och roande inledning svarade Per Lange, optimistisk konsult som coachar i retorik, försäljning och motivation. Denna dag låg fokus på kommunikation, men av andra slag än den motor- och pedaldrivna. Hans föreläsning handlade bland annat om att våga tänka nytt, att våga släppa kontrollen för att bli kreativ och att bejaka andra människor.

– Det svåra är ofta inte att få nya idéer utan att släppa taget om gamla idéer, sa han bland annat.



260 deltagare från hela landet minglade, lyssnade och diskuterade trafikfrågor under två intensiva dagar i Sollentuna.

Tre optimistiska kommuner möttes

Södertälje, Luleå och Karlstad – tre kommuner som försöker styra trafiken till hållbarhet och säkerhet, med hjälp av morötter och en försiktig piska. – Jag tror att vi är ett klokt folk som kommer att åka kollektivt, gå och cykla mer, sa Ewa Lofvar Konradsson (mp) från Södertälje. Sakta men säkert, så jobbar Karlstad.

Det timplånga samtalet med **Patrik Wirsenius** från SKL som moderator gav en provkarta på de små och stora, mjuka och tuffa åtgärder som en kommun har i verktygslådan.

De tre kommunerna är ungefär av samma storlek även om de är olika till karaktären. Södertälje är störst med drygt 90000 invånare. Här monterar Scania lastbilar och folk gillar att köra bil, även i centrum.



– Med utbyggd kollektivtrafik kommer fler välja att inte köpa egen bil och betala för parkering, sa Ewa Lofvar Konradsson (mp), Södertälje.

– Vi har gjort en utredning om spårbilar men kom inte ända fram eftersom det utlovade statsbidraget drogs tillbaka. Men jag hoppas på detta i framtiden, sa **Ewa Lofvar Konradsson** som är kommunalråd och ordförande i tekniska nämnden.

Snabbare cyklar

Enligt henne försöker man få folk att cykla mer genom att bygga ut cykelstråk

– Cyklarna blir allt snabbare, nästan ett fordon som gör gående rädda. Cykelbanorna kommer att behöva bli en del av gatunätet, vid sidan av trottoarerna. Vi får inte fastna i ett gammalt tänkande där cyklar mer jämställs med gående.

Ewa Lofvar Konradsson vill ha mer bilpooler och även cykelpooler, och sa sig vilja styra över pengar så att miljöambitionerna inte bara blir pappersprodukter. En färsk översiktsplan prioriterar enligt henne gående högst, därefter cykel och sist bil, och planen talar mer

än tidigare om förtätning och ett bostadsbyggande som koncentreras kring kollektivstråken.

– Det är viktigt att förtäta så att människor bor närmare varandra och så att kollektivtrafik blir ett attraktivt alternativ till bil.

Chockhöjde

För några år sedan chockhöjdes parkeringsavgifterna i det trånga centrumet, bland annat för att få fler att använda p-husen. Det väckte ilska till en början.

– Man blir utskälld per automatik. Men omsättningen på bilar ökade och idag är det bättre stämning.

30-gränsen på alla mindre gator var inte heller poppis till en början, men är enligt politikern accepterat idag.

– Med utbyggd kollektivtrafik kommer fler att åka så, och göra ett strategiskt val att inte köpa egen bil och betala för parkering. Jag tror att vi är på väg åt det hållet, sa Ewa Lofvar Konradsson (mp), Södertälje.

Bilburna värmlänningar

Henrik Lander, kommunalråd (c) och ordförande i teknik- och fastighetsnämnden i Karlstad, påpekade att villkoren är annorlunda i landsorten.

– Hos oss är man väldigt bilburen, sa han.



Möjligen kan detta ha betydelse för att länsstyrelsen vägrade gå med på 30-gräns på lokalgator, bara 40.

Henrik Lander förespråkade små envetna steg i rätt riktning. Bland annat satsar man på en snabb busslinje som passerar stora bostadsområden, centrum och universitetet.

– Det gäller att ändra beteenden. Bra kollektivtrafik är en nyckel. Sen gäller det att få folk att våga testa att åka buss och ställa bilen. Trängseln ökar inne i Karlstad, det gör nog sitt till för att folk ska ändra vanor.

Kampanj

Karlstad har drivit kampanj för att få familjer att ställa bilen, det gav mediabevakning och snack på stan.

– Projekt är bra. En del människor som testade sa att de skulle fortsätta att åka kollektivt eller cykla, efteråt. Det verkar som om de som har provat att åka buss också blir mer villiga att åka cykel på sommaren. Man ställer om, det kan bli självspelande.

Karlstad strävar efter förtätning, även om det väcker kritik när parkmark bebyggs. Försiktigt har man höjt parkeringsavgifterna.

– Vi gör inget revolutionerande, men biltrafiken minskade faktiskt med en procent 2012 trots att kommunen växer. Kollektivtrafikresorna ökar kraftigt, och vi har satsat på cykel. Vi går sakta men säkert åt rätt håll, tyckte Henrik Lander, Karlstad.

Smart utbyggnad

Luleå kämpar med bostadsbrist. **Lenita Ericson** (s) i kommunstyrelsen vill att det ska byggas mycket mer.

– Förtätning, inte stora villamattor som rullas ut utanför staden. Vi måste få en hållbar bebyggelse-

utveckling. Klarar vi det så kan vi påverka mycket, sa hon.

Hon vill jobba för att övergångarna mellan olika färdmedel underlättas och ser en bra stadsplanering som avgörande faktor för att nå säkerhets- och miljömål.

– Att Luleå blir attraktivt att promenera i. Det ska vara lättare att gå till fots från ett möte till ett annat än att först hämta bilen, sen köra och så hitta en ny parkeringsplats.

Samhället behöver hjälpa till att förändra det allmänna medvetandet, tycker Lenita Ericson.

Marknadskraft

De som bygger bostäder har börjat fråga mer om hur det är tänkt med transportmedlen, ansåg hon.

– Om de ska lyckas få dit hyresgäster hänger samman med kollektivtrafiken, det påverkar hur bra deras affär blir. Det här skapar alltså efterfrågan på kollektivtrafik.

Politikerna bör vara självkritiska och inse att man måste sätta till pengar, inte bara prata om hållbarhet, menade hon också. Genom att sänka biltrafikens hastigheter och underlätta för gång och cykel så skapas en större jämlikhet mellan trafikslagen.

– Fler och fler cyklar, det är en trend. Vi behöver bygga ut cykelvägar så mycket vi orkar, sa Lenita Ericson, Luleå.



– Biltrafiken minskade faktiskt med en procent 2012 trots att kommunen växer, berättade Henrik Lander, Karlstad, som diskuterade lokal trafikpolitik med Ewa Lofvar Konradsson, Södertälje, och Lenita Ericson, Luleå, ledda av Patrik Wirsenius från SKL.

Så påverkar e-handel trafiken

Köpcentrumet kan utvecklas till en mer komplett stadsdel. Ehandel minskar behovet av att köra bil. Förtätning kan ge vitala stadskärnor. Det var några scenarier som diskuterades, för hur handel och trafik förändras framöver.

Ett helt förmiddagsblock under konferensen handlade om sambanden handel-trafik, nu och i framtiden.

Handeln bygger staden och driver stadsutvecklingen, framhöll **Lars Backemar** som i flera decennier ägnat sig åt konsultande inom detaljhandel och rådgivning till



– Upplevelsen i shopping är allt viktigare, och läget blir allt viktigare, hävdade Lars Backemar som såg modernisering i city som ett sätt att minska bilresandet till köplador i periferin.

fastighetsägare, kommuner och andra aktörer.

Om man vill styra trafiken så måste man diskutera hur handeln ska utvecklas, menar han.

– Nu är megacentra den stora trenden, köpcentra på över 100000 kvadratmeter.

Där fungerar trafiklogistiken ofta mindre bra och en hel del människor är utestängda för att de inte är bilburna. Kollektivtrafiken fungerar ofta dåligt här. Samtidigt förtvinar stadskärnorna. De senaste 30 åren har i stort sett all utbyggnad skett utanför staden.

Skifte kommer?

Men Lars Backemar ser ett paradigmskifte komma. Kanske har närhet blivit viktigare, med tanke på den upplevelsesugna nutidsmänniskan, påverkad av klimathot och miljömedvetande. Goda kommunikationer kan bli viktigare än ett stort varuutbud.

– Störst kanske inte är bäst i framtiden, siade han.

Om stadsutvecklingen ska kunna styras bort från bilberoendet och förtviningen i city måste samhälle och handel samarbeta, kommun och myndigheter med fastighetsägare och köpmän.

– Det finns en bilfientlighet som gör att man stryper biltrafiken i centrum. Om man samtidigt släpper fram

handel utanför staden så får det konsekvenser. Kommunerna måste bli mycket duktigare på att styra markanvändningen.

Balans i köpkraft

I stället måste man sträva efter en balans i köpkraften, menar Backemar. Handeln i centrum behöver moderniseras, ge en blandning av kultur och köpenskap, bli mötesplats.

– Det är en social upplevelse att handla. Upplevelsen i shopping är allt viktigare, och läget blir allt viktigare.

Ute vid köpladorna skulle det kunna uppstå en blandstad med både shopping, boende och arbetsplatser i mer utvecklade och trygga förortsområden. Det kan bli en renässans för 60-talets ABC-stad (arbete-bostad-centrum), spådde Lars Backemar.

Bilshopping kan minskas

Även **Karoline Kristo** och **Mats Lundgren** tror att handelsplatsen står inför förändringar. De kommer från konsultföretaget WSP som bland annat ägnar sig åt transport och infrastruktur, miljö och energi.



Karoline Kristo och Mats Lundgren från konsultföretaget WSP såg möjligheter till mer klimatsmart shopping.

De berättade om ett forskningsuppdrag som de avrapporterat till Energimyndigheten och som handlar om i vad mån det går att handla i köpcentra utanför städerna på ett sätt som är hållbart och energieffektivt. Mellan 80 och 95 procent av resorna till dessa externa handelsplatser sker i bil. Det blir 600 miljoner resor i personbil per år, rapporterade Karoline Kristo.

Intervjuer man gjort visar enligt henne en vilja hos både fastighetsägare, kollektivtrafikbolag, kommuner

och branschorganisationer att förbättra situationen. En kalkyl pekar på att det privata bilåkandet till köpladorna skulle kunna minskas med 5 procent.

– Det förutsätter att folk väljer att satsa. I så fall är det realistiskt, sa Karoline Kristo.

Några metoder i verktygslådan: Bra realtidsinformation vid busshållplatser om väntetid, placering av hållplatser nära ingångar till köpcentra, gratis hemkörning, rabatt på resor eller gratisbussar, elbilsparkering och cykelstråk, och förtätning.

Ehandeln ökar

– Ehandeln är svårförutsägbar, sa kollegan Mats Lundgren, som dock var övertygad om att den kommer att fortsätta växa och göra avtryck i våra beteenden, i trafikflöden och därmed i samhällsutvecklingen.

Som exempel på hur handeln hanterar en förändrad omvärld och hur den i sin tur påverkar samhället tog han upp Timell-effekten. På 20 år har hemmafixa-trenden genererat gigantiska byggmarknader utanför städerna.

– Men frågan är om de här marknaderna kommer att ligga kvar om 20 år. För att överleva som handelsplats kommer tillgänglighet till närmaknaden att bli viktigare. Kopplingen till övriga staden blir en fråga om överlevnad för dagens handelsplatser, sa Mats Lundgren.

Flera föredragshållare och publikröster vittnade om hur svårt det kan vara för politikerna att ställa krav när en aktör som exempelvis Ikea vill bygga nytt. Kommunen får sälja mark och skaffa jobb till orten, sådant är svårt att säga nej till, menade bland andra Lars Backemar.

Färre kassar än väntat

Lena Smidfelt Rosqvist, konsulten Trivector, berättade om en liten studie som man gjort i södra landsändan, på uppdrag av Region Skåne. Uppdraget var att undersöka ehandelns möjligheter, förutsättningar och konsekvenser.

Forskarna ställde sig bland annat utanför dörrarna till externa köpcentra och räknade kassar.

– Det finns ju en föreställning om att vi måste ha bilen med oss för att vi har så väldigt mycket att bära från affären.

I själva verket pekade undersökningen på att 80 procent av kunderna hade väldigt lite att bära på eller ingenting alls som krävde biltransport.

En webbenkät bland drygt 4000 konsumenterna visade att mindre än 10 procent ehandlar varje vecka, medan en tredjedel gör det någon gång i månaden, och drygt hälften varje halvår eller mer sällan. Andelen ökar.



– Ehandel kan ses som en möjliggörande faktor för en annan livsstil, resonerade Lena Smidfelt Rosqvist.

Kör ändå

Det visade sig också att ehandlarna shoppar i bil i mindre utsträckning än de som sällan eller aldrig beställer via webben. Delvis kan det förklaras av att eshopparna ofta är yngre och kanske inte har bil eller ens körkort.

Å andra sidan så tycks den som minskar på bilkörandet till affären på något sätt kompensera det genom att göra fler och andra sorters utflykter. Samma beteende har man sett hos distansarbetare, berättade Lena Smidfelt Rosqvist. Bilåkandet tycks alltså inte ha påverkats i någon riktigt stor utsträckning av ehandel.

– Det kan låta dystert för dem som hoppas på en jättestor effekt på trafiken och utsläppen. Men man kan se ehandel som en möjliggörande faktor för en annan livsstil, resonerade hon.

På sikt kanske denna nya livsstil och alternativa sätt att få hem nödvändigheterna ändå kan minska åkandet och koldioxidutsläppen.

Kvar finns också kulfaktorn.

Föreläsaren påminde om Emil i Lönneberga vars familj åkte på marknad och fick uppleva inte bara handel utan även spännande saker som karuseller och drängslagsmål.

Flexibla p-krav i nybyggen kan minska bilåkandet

Lund har börjat laborera med flexibla parkeringsnormer för att minska bilpåfrestningen på samhället. Byggare som lovar ordna bilpool kan få parkeringskravet sänkt med 30 procent. Eller 95! – Vi måste våga testa nya grepp även om det innebär risker, sa Christian Rydén, chef för trafikplaneringen i Skånekommunen.

Han öppnade med en bild från Sony Mobiles stora och ofrukt samma kontorsparkering i utkanten av Lund.

– Det är en sån där parkerings-öken som vi ju helst inte vill se. Det finns faktiskt ett p-hus sedan fem år, men den här parkeringen ligger 200 meter närmare ingången så det är den som används, sa Christian Rydén och fick skratt från publiken.

Bilparkeringar kräver ytor, påverkar stadsmiljön och sänker intresset för hållbart resande, är kostsamma och betalas inte bara av dem som använder dem. Tvärt om så har de som använder parkeringarna ofta svårt att acceptera att betala vad de kostar att inrätta och hålla, så platserna måste subventioneras av människor som inte använder dem, påpekade föreläsaren. Med flexibla parkeringstal för nybyggen som långsiktig strategi hoppas man kunna styra bort från ”öknarna”.

Ny norm

Den strategin finns uttryckt i kommunens nya parkeringsnorm som antogs bara ett par veckor innan SKL:s trafikkonferens. Det är en uppgradering av den förra från 2001.

– Det känns väldigt bra att ha normen politiskt förankrad, sa Christian Rydén.

I grunden finns parkeringsnormer som bland annat säger att det i centrala Lund ska finnas 8 bilplatser per 1000 kvadratmeter bruttototalarea när bostäder byggs.

Exemplet motsvarar ungefär 0,6-0,8 bilplatser per lägenhet. Låg norm här i city eftersom närheten till service gör det möjligt att leva gott utan bil, menar man. I övriga staden ligger den på 9 bilplatser och i övriga kommunen 10.

Motsvarande för centrala kontor är 8, samt 12 i övriga staden och 16 i övriga kommunen.

Cyklar med

I den nyantagna handboken finns även normer för cyklar. De behandlades mer styvmoderligt 2001.

– Vilket i sig signalerar något om hur man sett och ser på de här frågorna, sa Christian Rydén.

Man har sänkt p-normen för bilar generellt med cirka tio procent för bostäder sedan förra beslutet 2001, och för kontor med hela 25-50 procent.

– Det är en väldigt dramatisk sänkning för kontor. Efterfrågan på parkeringsplatser är betydligt lägre nu. Allt fler företag avgiftsbelägger p-platserna, kollektiv-



Förhandlingsbara och sänkta parkeringsnormer kan vara ett sätt att öka trafiksäkerhet och minska klimatpåverkan. Dessutom gör de bostäderna billigare, enligt Christian Rydén från Lund.

trafiken har blivit bättre och fler människor väljer den före egen bil. Bilinnehavet har inte ökat, som man trodde 2001.

Flexibla tal

Genom att införa flexibla parkeringstal öppnar kommunen för en förhandling med byggherrar.

– Det ger möjlighet att reducera normen för exempelvis bostäder, om byggherren genomför särskilda insatser.

Kraven som kommunen ställer på p-tytor vid planerade hus kan sänkas om byggaren exempelvis går med på att inrätta en bilpool och ser till att cykelparkeringarna har hög standard.

– Det kan ge en rabatt på 20-30 procent i förhållande till normen. Vi har också ett radikalt förslag till den som vill ordna ett helt bilfritt boende: 90-95 procents rabatt, berättade Christian Rydén.

I så fall måste de boende skriva på ett avtal där de lovar att inte äga eller leasa bil. Bilpool ska ingå i hyran.

Fem år

Avtal mellan kommunen och byggherren skrivs för de första fem åren. Om försöket misslyckas ska byggherren vara beredd att ordna p-platser enligt normen, egna eller köpta i p-hus i närheten.

Visst finns det risker för att byggherrar försöker utnyttja systemet för att förbilla sina projekt, men

man måste riskera för att vinna, menade Christian Rydén.

Flera byggherrar har enligt honom visat intresse, bland annat det kommunala bostadsföretaget.

– En långsiktig ägare, det ger jättebra möjlighet att testa det här. Jag skulle bli orolig om alla byggare med en gång satte igång. Vi ser detta som ett pilotprojekt

och vill införa det försiktigt. Men vi uppmuntrar det starkt.

Utöver den långsiktiga effekten på resvanor, trafik-säkerhet och klimatpåverkan så är det här ett sätt att göra bostäderna billigare, påpekade Christian Rydén.

De glömda fotgängarna

Att satsa på fotgängare är både hälsobringande och demokratiskt, argumenterade Lukas Lindgren från gatukontoret i Malmö. – Ändå är det ett ganska bortglömt trafikslag. I Skånekommunen försöker man råda bot på det med åtgärder i ett fotgångarprogram och en gångstråksplan.

Om man googlar efter bilder på ”trafik” så är det mest bilar och bussar man hittar, och en och annan cykel och moped, påpekade han. – Ofta räknas gång inte som trafik över huvud taget, sa Lukas Lindgren.

Fotgängare drabbas av en hel del olyckor, varav de flesta är singelolyckor.

– Ändå räknas de ofta bort, det är som om man tänker att ”det är bara en fotgängare som har trillat”.

Skadas mest

Det finns dock en hel del statistik på området. Exempelvis så är det vintertid fotgängarna som drabbas av flest och dyrast skador av alla trafikslag, enligt en rapport från VTI härom året.

Det finns också flera andra skäl att lägga energi på bättre förutsättningar för gångtrafik, framhöll Lukas Lindgren.

– Hälsoeffekterna av att människor går till fots är viktigast att peka på om man vill att åtgärder för gångtrafik ska prioriteras.

– Dessutom är det yteffektivt och demokratiskt. En satsning på gångtrafik gynnar alla människor, inte bara en grupp.

Tät stad gångvänlig

Idag kan gångtrafik hindras av gles och ensidig bebyggelse, säckgator, och trafikleder som bildar barriärer och tvingar människor ner under jord.

En gångvänlig stad är en tät stad med korta avstånd, en blandad stad där de viktiga målen för promenaden ligger nära varandra, och det ska finnas ett finmaskigt gatunät med gena och lättorienterade vägar, redovisade Lukas Lindgren.

Som ytterligare gynnande faktorer nämnde han en intressant miljö för de gående och att man ska känna sig trygg. 60-talets planskilda ideal minskade



– Gångtrafik är yteffektiv och demokratisk, framhöll Lukas Lindgren, gatukontoret i Malmö.

olyckorna, men samtidigt gav detta tunnlar och prång som inte uppmuntrar det allmänna gåendet.

Belysning och kartor

Fotgångarprogrammet som antogs i Malmö våren 2012 finns på stadens hemsida. Utifrån den grunden arbetar man nu med att få in fotgångaraspekter i översiktsplaner, att öka trafiksäkerhet, förbättra belysning, öka tillgängligheten för funktionshindrade, ordna kartor och skyltning, separera gång och cykel, bland andra konkreta åtgärder.

Man jobbar också med en gångstråksplan som ska förbättra fotgängarnas huvudleder, och gatukontoret fortsätter att skaffa underlag och utreda åtgärder som kan gynna det här sättet att resa.

– Vi har dragit igång trafikräkning även för fotgängare. Om man inte har siffror att visa upp så tas man inte på samma allvar. I alla fall inte av människor som gillar siffror, sa Lukas Lindgren med ett leende.

Superbussen kommer till Malmö

I februari börjar Skånetrafiken testköra sina nya superbussar i Malmö. – Vi vill bygga Sveriges bästa stadsbusslinje, sa Per Wisenborn från Malmö stad. Tystare, snabbare, bekvämare och mer miljövänligt ska det bli från i sommar.

Joakim Agartson från Skånetrafiken var också med vid konferensen. Han talade sig varm för kundnyttan, att bussresan ska vara så snabb, bekväm och smidig att resenärerna verkligen ska gilla att lämna bilen hemma.

– Min mission är att peta in lite kärlek i kollektivtrafiken, för det är en så fantastiskt bra lösning på persontransporter, sa han.

Då krävs det bland annat nya fordon, var ett budskap. I februari är det dags att provköra de första två exemplaren av den nya superbussen.

Eget körfält

Infrastrukturen förbereds nu i november. 60 procent av sträckan för stadsbusslinje nr 5 kommer att ha ett eget busskörfält, som får röd asfalt. På de mest centrala sträckorna kör bussen i mitten av vägen, och det blir perronger som ska gå att nå trafiksäkert för resenärerna.

– Steg ett är jobbigast, när vi ska sälja bort biltrafiken, sa Joakim Agartson.

I juni ska de nya bussarna vara igång fullt ut.

Det handlar om 24 meter långa ledbussar, alltså nästan fem meter mer än dagens ledbussar. Det är gas-el-hybrider med flera dörrar för på- och avstigande, och inga biljettköp hos föraren.

– Vi behöver högre kapacitet eftersom bussar idag kommer ikapp varandra och klumpar ihop sig, sa Joakim Agartson.

Spårvagnen är en förebild, menar han, och tanken är att i framtiden ersätta superbussarna med spårbunden trafik.

Nästan BRT

Bussarna och infrastrukturen i Malmö kommer inte riktigt att leva upp till branschkraven för epitetet BRT, Bus rapid transit, som innebär ungefär samma kapacitet som för tunnelbanan.

Men superbussarna i Malmö får dock signalprioritering i trafiken, till stor del egna körfält, inga gupp i de egna körfälten som för biltrafiken. Runt 1000 passagerare i timmen ska transporteras i femminuterstrafik.

– Färgen på bussarna eller hur bekvämt du sitter spelar ingen roll om du inte kommer fram snabbt.



– Färgen på bussarna spelar ingen roll om du inte kommer fram snabbt, sa Joakim Agartson (tv), Skånetrafiken. Han och kollegan Per Wisenborn, Malmö stad, hoppas att de nya superbussarna ska bidra till att det kollektiva resandet dubblas.

Infrastrukturen är superviktig, sa Joakim Agartson från Skånetrafiken.

Surfpaddor och mobiler

Man har också tagit med genombrottet för smarta mobiler och surfplattor, den heta infotainmentfaktorn, i beräkningen. Därför planerar Skånetrafiken att bygga ut trådlöst nätverk.

– Gratis wifi kan vara ett mervärde i resan. Att kunna ladda ner en powerpoint eller titta på en film kan locka folk från andra färdmedel.

– I framtiden skulle jag tro att det finns wifi i Skånetrafikens alla hållplatsstolpar på landsbygden och på alla stationer, bussar och tåg, sa Joakim Agartson.

Dubblera

Skånetrafiken har anslutit sig till ett nationellt initiativ med partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik. Att nå det målet, menar organisationen, skulle bidra till att man både träffar samhällsmål för miljö, sysselsättning, trafiksäkerhet och jämställdhet.

Det skulle samtidigt minska persontrafikens utsläpp av koldioxid med drygt 20 procent. Enligt fördubblingsprojektets hemsida skulle detta inte innebära någon kostnad, utan tvärt om en samhällsekonomisk vinst på drygt fyra miljarder kronor.

Grönt ljus för bussen – rätt men inte bara lätt

– Det kan vara oslagbart lönsamt att prioritera bussarna i trafiken. Det är inte så enkelt alla gånger, men låt er inte avskräckas. Det uppmanade trafikkonsulten Peter Kronborg i sitt inlägg. Han berättade om olika tekniska lösningar som idag fungerar utmärkt – med rätt upplägg.

Föreläsaren från det lilla konsultbolaget Movea berättade om olika system för att ge busstrafiken företräde före personbilarna.

– Det är egentligen inget nytt, man började släppa fram spårvagnarna i Göteborg redan på 60-talet, berättade Peter Kronborg som har 30 år bakom sig i branschen.

När man sätter upp trafiksignaler – en ”datoriserad polis” – i en korsning så bygger man in en viss tröghet. Detta kan påverka bland andra bussarnas framfart, framhöll han. En sekund här och en sekund där blir minuter och liter bränsle.

– En rondell är som den är, men trafiksignaler kan man skruva och ratta med så att de gynnar busstrafiken, sa Peter Kronborg.



– Det kan bli oslagbart lönsamt. Jag tror på det! deklarerade Peter Kronborg som talade för bussprioritering.

Billigt

Det kan göras billigt och enkelt, visade han med sifferexempel. Med ett radiomodem för några tusen kronor kan bussen skicka en begäran om prioritet direkt till styrapparaten i korsningen.

Det hela kan också göras mer centraliserat tekniskt avancerat och dyrt, men det är ändå en lönsam investering, hävdade Peter Kronborg.

Ett dilemma är förstås att samhällsekonomiska besparingar inte syns så väl.

– Det klirrar inte in pengar i kassan hos väghållaren. De samhällsekonomiska pengarna är ju ganska

”fiktiva”. Men låt er inte avskräckas av det, uppmanade han.

20 mot 1

En buss i rusningstrafik kan rymma cirka 20 passagerare, jämfört med drygt en person per personbil. En buss blir alltså så sett 20 gånger viktigare än en bil.

Att skapa flyt för bussen genom att styra trafiksignalerna får en rad positiva effekter, framhöll Peter Kronborg. Några av dem:

- Kortare restider.
- Mindre koldioxidutsläpp.
- Mindre ”klumpar”, inte två ledbussar samtidigt och sen långt uppehåll till nästa.
- Inbesparad busstid.
- Mindre förseningar.
- Minskad stress för förare och passagerare.

Decentraliserat

Peter Kronborg underströk att signalreglering bör kombineras med andra åtgärder som skapar bättre flyt, som påstigning genom alla dörrar, snabbare dörrmanövrering, smidiga förarbyten, färre hållplatser, bort med felparkerare i bussfiler och annat.

Det finns förstås problem och fallgropar, framhöll föreläsaren:

Det är förhållandevis få personer i Sverige som kan projektera den här typen av system. Drift och underhåll ska skötas bra i årtal, samtidigt som signalprioritering kan ha svårt att etablera sig som en del av kärnverksamheten. Flera parter måste kunna samverka, inte minst väghållare och bussföretag. Det är olika entreprenörer som sköter olika delar av trafikering och signalskötsel, alltså olika organisationer med olika kultur som måste samsas, och det finns förstås personligheter som ska komma överens.

Peter Kronborg menade dock att problemen är värda att trotsas eftersom slutresultatet kan bli så nyttigt.

Nu ökas trafikkamerorna kraftigt

Från att ha ökats med ett femtiotal per år planerar Trafikverket nu att sätta upp cirka 200 nya trafikkameror per år. – Det är en kraftig utbyggnad, och vi inför nya kriterier för när kameror får sättas upp, berättade Eva Lundberg från Trafikverket. Kamerorna sänker farterna, det står klart. Facebook har en roll i sammanhanget.

ATK – automatisk trafiksäkerhetskontroll – drivs i samarbete mellan väghållare, Trafikverket och polisen, fick seminariedeltagarna veta.

Det blixtrar helt slumpmässigt. Bilderna – 260000 per år – skickas till polisens utredare i Kiruna. De försöker identifiera förarna bland annat genom att söka på internet efter matchande utseende. Den som har sitt porträtt öppet på Facebook eller på bolagsstyrelsens hemsida löper alltså större risk att få hem en böteslapp, eller ”underrättelsedokument” som det formella namnet är.

Trafikverket står för installation och drift av kamerorna. 2006 satsade man stort och satte upp 700 kameror runt landet, främst på 70-, 80- och 90-väg på landsbygden. Sedan byggdes systemet ut med ett 50-tal kameror per år fram till 2011 då man nådde 1100 ATK-stationer.

– De senaste åren har vi inte byggt ut alls, men de kommande åren ska det bli 200 fler per år, berättade Eva Lundberg som är Trafikverkets nationella samordnare för ATK.

Det fungerar

I systemet ingår också att man informerar via konferenser och webb. Det finns ett organiserat samarbete mellan Trafikverket och Rikspolisstyrelsen centralt och på mer lokala nivåer.

Trafikverket mäter hastigheterna innan och efter installationen, och har kunnat konstatera att hastigheterna generellt sjunker.

– Vårt främsta mål är inte att få in böter utan att så få som möjligt ska bli blixtrade. Vi vill få den stora massan som kör lite för fort att hålla hastigheten. Vi vill få ner tempot. De förare som alltid kör mycket för fort får polisen kontrollera på andra sätt, sa Eva Lundberg.

– Vi ser en bra effekt av ATK. De flesta som kommer in på en sån här sträcka håller lägre hastighet hela vägen. Farten ökar bara lite grann mellan kamerorna på en sträcka, vad vi har sett så blir det ingen ”kängurukörning”.

Verket har också gjort enkäter som visar att acceptansen bland trafikanterna ligger kring 70 procent, vilket Eva Lundberg bedömer som en hög nivå.

– De mest tveksamma är män mellan 20 och 54 år, berättade hon.



– Vi ser en bra effekt av automatiska trafikkameror, rapporterade Annika Feychting (tv) från Huddinge kommun som tillsammans med Eva Lundberg från Trafikverket berättade om nya försök.

Miljö som kriterium

Hittills har hastighet och olycksrisk varit de enda kriterierna för att sätta upp ATK, men nu testar man med ytterligare två kriterier: miljö och oskyddade trafikanter. För miljön har man satt upp buller- och utsläppsgränser. För fotgängare och cyklister handlar det om antalet som passerar över vägen per dag. Under 2014 drivs två pilotprojekt på kommunala vägar utifrån de nya kriterierna, i Huddinge och Västerås.

Kommuner som är intresserade av att få upp ATK-system hos sig kan ansöka hos Trafikverket.

Annika Feychting på trafikavdelningen i Huddinge kommun har varit med och arbetat fram riktlinjerna, och också tagit fram en handbok för ”ATK på kommunala vägar”. Hon berättade om de olika faserna när kommunen vill ansöka. Det handlar om att välja vägavsnitt, mäta hastigheterna, kontrollera olycks-siffror för sträckorna och se till att de lokala trafikföreskrifterna är vattentäta.

Trafikverket driftsätter och kommunen får ordna själva platsen för kameran och sedan betala hyra för skötseln, 19000 kronor per ATK och kvartal.

Nya böcker om damm och snö

En grusväg som dammar ger sämre sikt och är otrevlig att vistas vid, och damningen gör dessutom att gruset binds sämre vilket ökar risken för avåkning. Det var en av många nyttiga fakta från Karin Edvardsson, VTI, experten bakom den nya Grusvägshandboken, om hur Sveriges 300000 km grusväg bör skötas. Vinterväghållningen får också sin "bibel".

Hela vägnätet i Sverige är 450000 km, eller elva varv runt jorden. Av det utgör grusvägarna den allra största delen, 75 procent.

– Av det är en hel del skogsbilvägar som inte driftas och underhålls lika mycket som de kommunala och statliga vägarna, sa Karin Edvardsson.

Staten är ansvarig för 20000 km och kommunerna för 1200 km. Det är alltså rejäla sträckor grusväg som behöver underhåll.

Grusvägshandboken har funnits tidigare men uppdateras nu. Det fyndiga arbetsnamnet är "Mer grus under maskineriet" och väntas från tryckeriet i slutet av 2013.

Karin Edvardsson är inte bara anställd vid Statens väg- och transportforskningsinstitut, hon undervisar dessutom på högskolan i Dalarna och har doktorerat just på dammbildning på grusvägar.

– Så det här känns som mitt ämne, sa hon.

Tvärfall och potthål

Boken inleds med tips om hur man bedömer tillståndet på en grusväg. De fyra parametrar man bör granska är tvärfall, mängden lösgrus, damning, och slutligen ojämnheter, allt från korrugeringar till rejäla potthål.

Karin Edvardsson beskrev också årscykeln som återges i boken. Vårens barmarksunderhåll inrymmer lagom hyvling, så att vägbanan hålls i ordning utan att man tar bort för mycket material och orsakar damning och onödiga kostnader. Och så ifyllning av potthål, kontroll av diken, fram till höstens kontroll av tvärfall och vägtrummmornas skick.

– Se till att inte bygga ekologiska barriärer, vägtrummmorna ska vara så djupt nergrävda att grodorna kan ta sig in och igenom, påminde hon.

Miljöpåverkan

En av de saker som kringboende brukar oroa sig mest över är kemikalierna för dammbindning. Men enligt Karin Edvardssons bok så finns det inga larm om skador på grönalger, vattenloppor eller växten andmat, vilket är några organismer som studerats.

– Dammbindning är viktig. Alternativet är att sänka hastigheten till 30 km i timmen, och det är inte realistiskt.



Karin Edvardsson berättade om tvärfall, damning och saltning, allt delar i den uppdaterade versionen av den handbok för grusvägar som hon jobbat med.

Salt – kalciumklorid – är rejält mycket dyrare än magnesiumklorid i inköp, men åtgången är mindre. Om man sprider saltet som lösning istället för flingor så kan man sänka givorna och därmed komma ner i kostnad, rådde hon.

Precis som vilken datormanual som helst avslutas boken med ett felsökningsschema, eller skadekatalog som det heter här. Där listas problem och vad man bör göra för att förebygga och åtgärda.

Den nygamla skriften kommer att skickas ut i några exemplar till kommunerna och kommer dessutom att kunna beställas från SKL.

"Vitt på svart"

En annan fyndig titel pryder SKL:s nya handbok för vinterväghållning, "Vitt på svart". Den presenterades av Claes-Anders Malmberg från konsultföretaget Acama och Peter Sandberg, landskapsingenjör, två av medförfattarna till boken.

Även den boken var på väg till tryckeriet och planerades att lanseras vid SKL:s särskilda konferens om vinterväghållning, i Stockholm den 25-26 november. I boken kommer man att kunna ta del av fakta och resonemang kring utkallning och beredskap inför vinterns utryckningar. Det finns stora pengar att spara genom att ha en optimerad organisation.



Boken har en artikel om olika typer av halka och hur man bekämpar dessa bäst. Vidare avsnitt om de intrikata frågorna kring vem som ansvarar för vad i vinterväghållningen.

– Det är viktigt att föra ut inte bara vad ni gör för kommuninvånarna, utan också vad de måste göra för er. Jag tänker på fastighetsägare och andra vinterväghållare, att de tar sitt ansvar. Det är faktiskt böter på att inte sköta sin vinterväg, sa Claes-Anders Malmberg.

Andra aspekter som tas upp är ekonomi, entreprenad eller egen regi, upphandling, analys av väderrapporter, hur man ordnar säkert arbete på vägarna, organisation och beredskap, och fininställning av utkallningen.

I boken har man också tagit upp några skarpa exempel från kommuner, och en rad råd från beställare av snöröjning. Vidare finns en genomgång av informationsinsatser, allt från de interna till hur man bäst använder sociala medier.

– Att utkallning sker vid rätt tid och med rätt pådrag är kanske den enskilt viktigaste faktorn i vinterväghållningen, sa Peter Sandberg (th) som tillsammans med Claes-Anders Malmberg presenterade en handbok för vinterväghållning.

Nu kommer strategin för säkrare cykling

Inte styrstångsfylla, inte höga stenkanter, inte aggressiva bilister. Det som orsakar mest cyklistskador är ishalka och rullgrus, enligt nya analyser hos Trafikverket. – Det här är särskilt angeläget att jobba med för att få ner olyckorna och öka cyklandet, sa Lars Darin från Trafikverket.

Han ägnar sig åt att formulera den strategi som ska vara klar runt årsskiftet. Vid trafikdagarna i Sollentuna presenterade han ett arbetsdokument.

Jobbet baseras bland annat på analyser av 44000 fall av cykelskador som samlats in av Transportstyrelsens informationssystem STRADA. Några iakttagelser:

Mest singelolyckor

- Av hela gruppen blev 8400 allvarligt skadade och 1000 mycket allvarligt skadade, alltså med en medicinsk invaliditet på minst 10 procent.
- Närmare 80 procent av de allvarligt skadade var singelolyckor, knappt 10 procent handlade om konflikter med annan cykel. Lika stor andel gällde bil.
- Barn drabbas oftare men vuxna får värre skador.
- Kvinnor cyklar mer men män skadas något oftare.
- Hälften av skadorna gäller armar och axlar, 10 procent drabbar huvudet. Av de mycket allvarliga skadorna är andelen huvudskador 40 procent.

Lars Darin visade också huvudorsakerna i stapelform. 44 procent av alla skador berodde på drift och underhåll, och 15 procent på vägens utformning.



– Vi behöver forska mer om vad åtgärder kostar och vilken effekt de har, sa Lars Darin från Trafikverket som snickrar på en strategi för säkrare cykling.

– Väghållaransvaret motsvarar alltså upp till 60 procent, sa han.

Mobilen

Resterande 40 procent handlar om hur cyklisten hanterar sitt fordon, hur cyklisten beter sig och i vilket tillstånd hen befinner sig. Här hamnar pillande med mobiltelefonen och andra distraktioner, bristande uppmärksamhet, onykterhet etc.

Endast en rest på 10 procent av olyckorna beror på samspelet med övriga trafikanter, något som väckte visst uppmärksamhet under konferensen.

Följaktligen så kommer de fem viktigaste punkterna i Trafikverkets kommande cykelstrategi att se ut ungefär så här:

Lyft drift

1. Lyft drift och underhåll. Se bland annat till att få undan gruset efter vintern snabbare än idag. Om möjligt jämn, ren och svart asfalt året om!
2. Bättre infrastruktur för cyklar. Se över hinder, separering av trafikslag, att inte vägarbeten tvingar ut cyklister i gatan etc.

3. Påverkan. Uppmuntra hjälmanvändning, rätt hastighet, synbarhet och nykterhet.
4. Utveckling. Med skyddskläder kan skador på armar och ben minskas. Låsningfria bromsar, med mera.
5. Kunskap. Öka vetandet hos myndigheter och väghållare.

– Den sista punkten handlar om att vi behöver forska mer om orsakssamband och skaffa siffror på vad åtgärder kostar och vilken effekt de har. Vi har egentligen inte några kunskaper om sådana orsakssamband, sa Lars Darin.

Han har lett arbetet med strategin, där även Huddinge, Malmö, Stockholm och några andra kommuner deltagit, liksom Cykelfrämjandet, VTI, NTF, Transportstyrelsen och Folksam.

Bilbranschen siar om smartare mobilitet

- **Vi ska inte ha in en massa bilar i stan. Det ska vara rätt färdmedel vid rätt tillfälle. Det sa Bengt Dalström från Toyota som berättade och siade om bilbranschens framtid – om nya hybrider, om vätgas och mer elektronik.**
- **Vi blir smartare i vår mobilitet.**

Toyota experimenterar bland annat med system där växlingar mellan olika färdmedel kommuniceras på nya sätt. Vi kanske får veta via mobilen var och när vi ska byta från elbil till pendeltåg eller till poolägd elcykel på väg till jobbet.

– Man kommer att älska och hata bilen även i framtiden. Vi på Toyota ser inte god kollektivtrafik som ett hot utan som en möjlighet att använda rätt färdssätt vid rätt tillfälle, sa Bengt Dalström.

Han har jobbat i flera decennier inom Toyota med bland annat utvärdering och utveckling av elbilar och laddhybrider, och nu bränsleceller.

Elhybrider

Enligt föredraget har den japanska biltillverkaren levererat över fem miljoner elhybridbilar, som växlar mellan bensin och el, och där batteriet laddas under gång.

– Därmed har tolv miljarder liter bränsle sparats in, enligt Bengt Dalström. Toyota liksom andra biltillverkare vill förstås vara med på en framtida, mindre miljöskadlig marknad också. Bengt Dalström berättade att man siktar på att bensin och diesel ska minska i betydelse till förmån för kombinationer med el.



Vätagasdrivet kan bli den ultimata miljöbilen, sa Bengt Dalström från Toyota. Försök pågår.

Renodlad eldrift kan fungera i mindre fordon. Batterier är ännu för dyra och tunga för att elfordon ska slå igenom helt.

Bränslecell med vätgas

- Vätgas kommer ni att få höra mycket om framöver. Tänk er fordon som inte ger ifrån sig något ljud när de accelererar och som bara släpper ut vattenånga.
- Vi ser det som den ultimata miljöbilen. Den råder inte bot på trängseln men möter miljöutmaningen.

Vätgas kan användas i bränsleceller som producerar el, som i sin tur driver bilen. Sådana fordon testas nu i Malmö, och Toyota levererar de första 2015. Det handlar ju också om få fram system på mackarna för att fylla på gas.

Flera färdssätt

Andra länkar i framtida kedjor för persontransporter är förarlösa bussar på vissa sträckor, bilpooler med elbilar, elcyklar och andra fordon.

- En resa kommer att bestå av olika färdssätt i framtiden, siade han.

Bilåkandet har redan ”peakat”

Biltrafikens kulmen i historien har redan nåtts. Forskare talar om ”peak car use” i västvärlden.

Den bilden målade transportkonsulten Christer Ljungberg upp. Han menar att detta ger oss chansen att använda städernas ytor på nya och mänskligare sätt. Men de officiella prognoserna talar ändå om ständigt ökande bilåkande. Uselt, tyckte föreläsaren.

- Bilen kan bli framtidens cigarett. Forskare hävdar att vi kommer att titta snett på den som kör bil inne i centrum, som idag på den som röker inomhus, sa han i sitt inlägg vid konferensen.

Christer Ljungberg är vd för konsultföretaget Trivector som säljer kunskapstjänster inom trafik och stadsplanering bland annat, och som enbart tackar ja till jobb som gäller hållbara lösningar.

Han visade övertygande grafer där bilåkandet stiger stadigt fram till slutet av 00-talet för att sedan plana ut. Enligt olika forskningsresultat har bilen peakat i USA, Australien och Europa.

I samma riktning pekar förtätning av städer, ökad urbanisering, höjda bensinpriser och sänkt status för bilen som ägodel. Tågresandet ökar.

Christer Ljungberg visade bilder från tidigt 1900-tal då Los Angeles faktiskt var en utpräglad cykelstad, och på 40-talets ström av cyklande gubbar från Kockums i Malmö. Samhället förändras, även det samhälle vi just nu lever i.

Usla prognoser

Trots att bileran fått sig en knäck så fortsätter politikerna läsa prognoser som visar på en fortsatt eller till och med ökad bilanvändning. Siffror från den gällande nationella transportplanen för 2006-2020 anger att personkilometrarna ska öka med tolv procent under den tiden.

- Det motsvarar ytterligare 630000 personbilar utöver de 4,3 miljoner som redan finns.



– Bilen kan bli framtidens cigarett, något man tittar snett på, sa Christer Ljungberg från Trivector.

Tidigare prognoser har slagit fel, visade han i siffror. Och ändå görs nya, liknande.

- Usla prognoser! Det är helt otroligt konstigt att man inte ens nöjer sig med att det kommer att plana ut, utan dessutom hävdar att det ska öka!

- Man sitter fast i ett gammalt paradigms som säger att när vi blir rikare så kör vi mer bil.

Hipster i buss

Men så behöver det inte alls vara, hävdar Christer Ljungberg. Medborgaren vill använda den otillräckliga tiden på bättre sätt. Dagens hipster gillar att åka buss. Allt fler vill bo i städer. Städerna förtätas, vilket gör bilen mindre nödvändig. Kollektivtrafiken byggs ut. Och en lite överraskande faktor: Konsumtion och kommunikation via surfplattor och smarta mobiler har gett nya fördelar med att inte sitta bakom en ratt.

– Samtidigt säger klimatforskarna att vi behöver minska bilåkandet med 20 procent om vi ska klara utmaningen.

25 personer i buss tar mindre plats än 25 bilar. Det här skulle kunna ge oss städer med mer mötesplatser, utomhusbiografer, vägreservat som förvandlas till bostadsområden.

Sätt mål

Christer Ljungberg föreslog att politikerna ska sluta stirra på prognoser.

– Sätt mål istället, visa vad ni vill. Sluta bygga externhandel utanför städerna, till exempel.

– Jag tror att vi alla här vet vad vi behöver göra för att få ett mer hållbart samhälle och transportsystem, och en attraktivare stad. De senaste fem åren har vi börjat flytta från att bara prata till att faktiskt göra något, och satsa på gång-, cykel- och kollektivtrafik. Och då börjar det hända saker.

Redan med lite *mobility management*, finjustering av transportmedlen, så går det att göra befintlig trafik effektivare, underströk han.

– Bilen kommer definitivt att finnas kvar men användas på ett smartare sätt. Man kan inte bygga kollektivtrafik till alla i glesbygden. Men om vi lyckas i större städer så löser vi en stor del av problemen, sa Christer Ljungberg från Trivector.

Vad tar du med dig från årets Trafik- och gatudagar?



Ulf Holm, gatuchef i Halmstad:

– Det är ganska mycket. Vikten av underhållet, för cyklister. Att det är så mycket singelolyckor bland cyklister visar att sandning och plogning är viktigt att titta på.

– ”Syns du så finns du”-kampanjen för reflexer var intressant eftersom vi ska ha en kampanj i Halmstad för att påminna om det, inför hösten. Vi ska titta på deras koncept nu.



Emma Hügard, projektledare barmarksunderhåll m.m., Uppsala:

– Jag har blivit påmind om att man har nytta av bättre samarbete med andra kolleger, till exempel inom trafikplanering.

– Jag hörde nyss om underhåll av gång- och cykelvägar. Det är tydligen mycket olyckor som beror på brister där, snarare än på samspel med bilar. Jag trodde inte riktigt att det var så.



Heidi Thörnberg, chef för kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten:

– Bra exempel på lyckade satsningar inom kollektivtrafiken i Gävle och Region Skåne. Skåne har alltid något nytt att komma med.

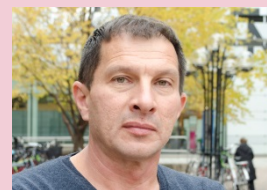
– Det är positivt att man lagt ihop trafik- och gatudagarna eftersom de vänder sig till ungefär samma grupp, men det blir väldigt mycket storstadsfrågor. Jag har inte så mycket storstad hos mig, det är Umeå och Skellefteå i så fall.



Per-Olov Holmbom, vägingenjör på driftsidan, Sundsvall:

– Det har pratats mycket om gång och cykel, och om problem för synskadade och andra funktionshindrade på grund av plogning.

– Det är mycket man får med sig, mycket att smälta från driftseminarierna. En del aha-upplevelser handlar om att man kan få bekräftat hur man själv har tänkt.



Imre Gulyas, vice ordförande (S) i teknik- och fritidsnämnden, Halmstad:

– Jag har fått höja intresset för gångtrafikanterna. Det har varit så mycket fokus på cyklister, man glömmer fotgängarna som faktiskt ska dela utrymmet med dem. Det är inte helt riskfritt. Många cyklar med mobilen i ena handen och fipplar med den så att de inte ser alla omkring sig.

– Jag ska diskutera om det går att tänka annorlunda när vi anlägger nya cykelvägar. Vi har börjat separera dem där vi bygger nytt.

Enkätundersökning

Patrik Wirsenius från SKL:s avdelning för tillväxt och samhällsbyggnad skickade ut en SMS-enkät bland deltagarna. Svaren ger en fingervisning om hur branschen ser på sina problem och möjligheter:

- Över 60 procent anser att Sverige idag inte har en bra planering för ett hållbart transportsystem.
- Som de tre viktigaste åtgärderna bland sex föreslagna lyfte de svarande fram att planera städer utifrån kollektivtrafiken, att ordna bättre samverkan mellan aktörer och att styra med ekonomin.
- En fråga handlade om 2030 års persontransporter, där de svarande fick gissa andelen bil, kollektivt och GCM. Den största gruppen gissade på 40 procent bil, 30 kollektivt och 30 gång och cykel. Minst röster fick 30/30/40.
- Stress och bekvämlighet är främsta hindret för ett hållbart transportsystem, enligt konferensdeltagarna. Som tvåa kom otillräcklig politisk vilja, och på tredje plats att det tar tid att bygga ny infrastruktur för det hållbara.

Kort sagt om nya skrifter

- o Patrik Wirsenius från SKL presenterade den nya handboken för trafiksäkerhetsprogram, Trafiksäkra staden, som SKL tagit fram tillsammans med Trafikverket och som ska ge stöd i ett målinriktat arbetssätt. Den kan laddas ner från SKL:s hemsida.
- o Ulf Kroon från Malmö stad berättade om den nya handboken Arbete på väg, som även den i dagarna ska kunna hämtas som pdf. Den aktuella skriften föregicks av handboken Utmärkt som senare fick en uppföljare som skrevs tillsammans med Vägverket. Nu har materialet uppdaterats ytterligare och anpassats för kommunernas handläggare.
- o Lars Nilsson från Ramböll hade med sig ytterligare en ny SKL-skrift, en handbok om planering för gående.



Till konferensens slutsamtal hade Patrik Wirsenius bjudit in tre unga trafikplanerare: Caroline Jansson från Lidingö, Emilie Lindberg från Nacka och Andreas Ahlström från Nynäshamn.

Boka redan nu in SKL:s Trafik- och gatudagar 13 – 14 oktober 2014!

För text och bilder svarar Roland Cox från Journalistgruppen Kajak.