



LUNDS
UNIVERSITET

MALMÖ, SVERIGES FÖRSTA BILFRIA STAD - VISION ELLER POTENTIELL VERKLIGHET?

En litteraturstudie om bilfri planeringsteori baserad på J. H
Crawfords Carfree Design Manual

Table of Contents

Inledning	3
Disposition	4
Syfte och frågeställning	4
Metod	5
Material	6
Avgränsningar	7
Bakgrund	8
Järnvägen	8
Funktionalismen	9
Teori	11
J. H Crawfords Carfree Design Manuel	11
Ordning och organisation	12
Skala	12
Modern planering	12
Gator	13
Mobilitet	14
Täthet	17
Urbana byar	17
Sammanfattning	19
Ordning och organisation	19
Skala	19
Modern planering	19
Gator	19
Mobilitet	20
Täthet	20
Urbana byar	20
Kritik	21
Exempel på kritik mot den bilfria staden	21
Empiri	24
Malmö översiktsplan	24

Stadens uppbyggnad	24
Förtätning	26
Resvanor	27
Sammanfattning	30
Stadens uppbyggnad	30
Förtätning	31
Mobilitet	31
Analys	31
Ordning och organisation	32
Skala	32
Modern planering	33
Gator	34
Mobilitet	34
Täthet	37
Urbana byar	38
Diskussion	40
Slutsatser	42
Sammanfattning	44
Källförteckning	45
Litterära källor	45
Elektroniska källor	46

Inledning

När man talar om bilism i städer idag stannar ofta diskussionen vid att minska trafiken i vissa områden eller göra bilen mer miljövänlig. Enligt Fredrik Gertten, mannen bakom filmen *Bananas*, kan det bero på att vi har ”*byggt oss in i ett bilberoende*” (Johansson 2013a:10) och därför inte kan göra oss av med bilen i städer. Han menar att det finns en stark koppling mellan stadsplanering och kapital, och att bilindustrin vinner på att det byggs renodlade bostadsområden och köpcentrum utanför städer. Enligt en intervju om Gerttrens nya projekt *Bikes VS Cars* dog 3,2 miljoner människor på jorden på grund av luftföroreningar bara under år 2010. (Johansson 2013a:11) I Sverige dör 500 personer om året på grund av biltrafiken. (Lisberg 2014)

Med ovanstående information i bakhuvudet kan tyckas märkligt att vi fortfarande använder bilen så mycket som vi gör. Jag tror att det är möjligt att i Sverige planera om städer utan bilism, men om vi nu har byggt oss in i ett bilberoende, kan vi ta oss ur det? I ett försök att undersöka detta har jag tittat på olika teorier om bilism för att se om det vore möjligt att analysera en svensk stad med bilfri teori som utgångspunkt. Som enda helhetslösning att bygga om en stad med bilism till en bilfri stad fann jag J. H Crawford's *Carfree Design Manual*. Hans teori bygger till stor del på att ta bort bilarna i staden, och sen anpassa planeringen därefter. Det han vill åstadkomma är en stad som går tillbaka till gamla mönster, innan bilen introducerades i planeringen. Crawford är också mycket kritisk till att den privata sektorn ständigt strävar mot ekonomisk vinning och använder städer som dess arena.

Även om Crawford är något utopisk tycker jag att det är intressant att undersöka förhållandet mellan bilism och stadsplanering ur Crawford's perspektiv då hans bilfria stad vågar utmana sättet vi lever och rör oss i dagens städer. För att få ökad förståelse för bilismens roll inom stadsplaneringen måste man se tillbaka på den planering som rådde i mitten av 1900-talet. Det är under denna tid som staden moderniserades och formades enligt den nya tidens ideal och förutsättningar. Förutsättningar som kanske ser annorlunda ut idag.

För att analysera Crawford's teori har jag använt mig av Malmö Stads översiktsplan för 2030, samt tillhörande bilagor för mål och visioner inom cykling, miljö, gång och trafik. Översiktsplanen, som utgör uppsatsens empiri, sammanfattas och analyseras sedan utifrån Crawford's teori. Syftet är att analysera huruvida en tillämpning av Crawford's bilfria stad är möjlig, och vad som skulle bli de största svårigheterna i jämförelse med de mål som är satta i översiktsplanen. På så sätt hoppas jag att denna uppsats öppnar upp diskussionen om bilismens

förhållande till stadsplanering och om det hade varit möjligt att leva utan den i framtiden. Kommer den bilfria staden förbli en utopi, eller kan Crawfords bilfria teori bli verklighet? Min förhoppning är att med denna litteraturstudie bidra till en alternativ översiktsplan i framtiden, som kan sätta Malmö på kartan som den första svenska bilfria staden. Ett mål, eller åtminstone en diskussion, som jag anser saknas i Malmös översiktsplan.

Disposition

Uppsatsen är indelad i tre huvudavsnitt varav det första är Inledningen. Här beskrivs uppsatsens syfte, frågeställning och material, och avgränsningar. Därefter ges introduktion till bilismens förhållande till stadsplanering i kapitlet Bakgrund.

Uppsatsens andra stora avsnitt börjar med att redogöra för uppsatsens Teori som består av J. H Crawfords Carfree Design Manuel. Denna efterföljs av ett mindre kapitel med Kritik mot minskad bilism. Efter att teorin presenterats följer en presentation av uppsatsens Empiri, Malmö Stads översiktsplan.

Uppsatsens tredje och sista del består först av Analys där den teorin analyseras med hjälp utav empirin och sedan diskuteras lite friare i avsnittet som kallas Diskussion. Avslutningsvis svaras uppsatsens frågeställningar i Slutsatser.

Sist i uppsatsen finns en kort sammanfattning.

Syfte och frågeställning

Syftet med uppsatsen är att undersöka om det ur ett svenskt perspektiv undersöka bilismen i staden. Resultatet hoppas kunna visa om det finns möjlighet att skapa en översiktsplan utan biltrafik genom att analysera en bilfri teori, samt att diskutera varför det skulle kunna vara omöjligt. Den bilfria teori som uppsatsen utgår från är Crawfords Carfree Design Manuel. För att uppnå uppsatsens syfte analyseras Crawfords teori genom att besvara följande frågeställningar:

- Vad finns det för möjligheter och svårigheter med att implementera Crawfords teori om bilfrihet i en stad planerad för bilism?
- Med utgångspunkt i Malmös översiktsplan, vad är de positiva och negativa konsekvenserna av Crawfords bilfria stad? Är det möjligt att uppnå de mål som framgår i Malmö stads översiktsplan för 2030?

En tanke är att uppsatsen ska kunna användas som ett komplement till befintlig litteratur om bilfri planering. Resultatet analyserar också Crawfords teoris möjlighet till implementering i

Malmös översiktsplanering. Förhoppningen är att bredda diskussionen om bilens plats i stadens rum och på så sätt föra utvecklingen av bilfria städer framåt.

Metod

Uppsatsen utgörs av en litteraturstudie och utgår från sekundärt litterärt material. Mitt tillvägagångssätt har varit att söka befintlig information om stadsplanerings förhållande till bilism. Eftersom jag är intresserad av alternativ planering till bilismen började jag min undersökning genom att titta på bilfrihet i befintliga städer. Dock var jag inte tillfreds med att endast undersöka delvis bilfria städer, eller städer med bilfria stadsdelar. Jag ville undersöka hur en stad som redan existerar med bilism skulle kunna planeras om till att fungera utan. Jag och började leta efter mer extrema alternativ och fann Carfree Design Manual.

Efter att ha valt J. H. Crawfords manual om bilfria städer som grund för min teori sammanfattade jag den för att skapa ett teoretiskt ramverk. Ramverket delas in i nio olika kategorier; ordning och organisation, skala, modern planering, gator, mobilitet, täthet och urbana byar. Sist i teorikapitlet redovisas ramverkets viktigaste variabler för implementering i en kort sammanfattning. För att underlätta för läsaren återkommer även ramverkets kategorier i uppsatsens analys.

Eftersom jag både ville analysera möjligheter och svårigheter med Crawfords bilfria stad, och diskutera om det vore möjligt att planera om en stad med bilism till bilfri valde jag Malmö stad som exempel på Svenska stad med bilism. Teorin analyseras genom att applicera ramverket på det som utgör empirin. Där efter görs en konsekvensanalys av teorins implementering samt undersöker effekter på eventuella mål satta i översiktsplanen. Uppsatsen sista del består av en friare diskussion och slutsats där frågeställningarna besvaras i korthet.

Då det saknas existerande bilfria städer att undersöka, och inte heller diskuteras inom svensk stadsplanering som det ser ut nu, gör den metod jag valt att analysen och slutsats är högst spekulativ. Resultatet hade kunnat få högre analysvärde om Crawfords teori analyserats i förhållande till en stad som helt förlitar sig på bilism. Eftersom Malmö i sin översiktsplan redan argumenterar för minskad bilism blir analys och diskussion inte så intressant som den skulle kunna vara om översiktsplanen istället blev en motpol. En annan intressant vinkel är att vända på frågeställningen och istället undersöka varför man inte bör minska bilismen i Malmö, och vilka positiva och negativa effekter en ökning av bilismen hade fått? Denna frågeställning hade underlättat analys och diskussion eftersom argumenten mot bilism är tydligare än de för bilism,

vilket kanske hade gett en bredare analys. För att komma vidare i diskussionen om bilism behövs fortsatt forskning om vilka positiva effekter bilismen för med sig.

Material

Den bok jag använt mig av i min teori är skriven av J. H Crawford, en man som tidigare arbetat som ombudsman för kollektiva transportmedel och har en bakgrund som ingenjör och arkitektur. Jag fann hans bok genom att läsa Anna Bennets uppsats om Den bilfria staden. Crawford vägrar tro att hållbarhet och bilism kan gå hand i hand och är fast besluten om att bilfria städer är mer attraktiva och sociala städer. Carfree Design Manual är en uppföljare till hans första bok, Carfree Cities, som undersöker olika platser där cyklism och kollektivtrafik får mer plats än bilismen, främst i Europa. I Carfree Design Manual går Crawford steget längre än i sin första bok och föreslår hur man kan gå från en modern stad med bilar till att planera helt utan bilism, utan att kompromissa med stadens attraktivitet.

Det som gör manualen speciell är att den är uppbyggd som en slags generell översiktsplan och är tänkt att fungera i alla typer av städer genom att anpassas efter omgivning och invånares behov. Crawford menar att planeringen blir mer flexibel om bilar försvinner från stadsrummet. Då Crawfords manual verkar vara det enda i sitt slag som erbjuder en helhetslösning på en i praktiken mycket komplicerad stadsomvandling anser jag att den är relevant att undersöka i ett svenskt perspektiv, även om den visar sig vara omöjlig att implementera.

Eftersom manualen aldrig använts i praktiken är det svårt att egentligen veta hur en implementering skulle fungera i verkligheten. Det saknas också publicerad kritik då boken främst används som källa i uppsatser som talar för bilfria städer och stadsdelar. Detta kan vara problematiskt för uppsatsens diskussion. Med anledning av detta försöker jag ge en så objektiv presentation som möjligt av hans teori, och i analys och diskussion utvärdera vad som skulle kunna vara för- och nackdelar för Malmö med en implementering utifrån de förutsättningar som presenteras i översiktsplanen.

Jag har i mitt arbete även haft svårt att hitta forskning som visar negativa effekter av minskad bilism. Denna åsikt delar även Bennet som ställer sig frågan om detta beror på att det inte finns några övervägande negativa effekter, eller om bristen har att göra med att fenomenet är så pass nytt att sådana studier ännu inte har gjorts. (Bennet 2012:20)

I min empiri använder jag mig av Malmö Stads översiktsplan. Eftersom syftet med forskningen är att undersöka hur bilfrihet hade påverkat Malmö, med utgångspunkt i översiktsplanen, är översiktsplanen med dess bilagor också min enda empiriska källa. Översiktsplanen var i början

av arbetet ett förslag till översiktsplanen från 2005. Dock ändrades detta torsdagen den 22 maj då Malmös kommunfullmäktige antog planen som nu ska implementeras. Planen innebär framförallt förtätning innanför Yttre Ringvägen och att annan trafik än bilar ska prioriteras i centrum. Förslaget strategi stäcker sig fram till år 2030. Översiktsplanen består av det nya förslaget, samt bilagor av vilka jag använder de som behandlar Trafikmiljöprogram, Fotgängarprogram, Nulägesanalys – Vad gör fotgängare idag? Samt grönplan för Malmö 2003. Översiktsplanen refererar också till Malmökommissionens arbete om sociala skillnader, därför har jag valt att referera till samma rapport i de områden som planen berör.

Eftersom Crawfords manual påminner om en översiktsplan i sitt upplägg fann jag det passande att använda mig av Malmös översiktsplan i min empiri. Översiktsplanen är en stads främsta dokument vars syfte är att vara en strategi för markanvändning och stadsutveckling. Planen är strategisk och ska enligt plan och bygglagen sätta upp tydliga mål som är styrande i de beslut som kommunen tar. (Malmö Stad b) Det är dessa mål som diskuteras i analysen.

Jag har valt Malmö som empiri då det är en efterindustriell mellanstor stad med goda kommunikationsmöjligheter och hållbarhetstänk inom planering. I översiktsplanen står det bland annat att *”Malmös utmaningar kan inte mötas med traditionella metoder. Konventionella processer, invanda rutiner och riktlinjer måste ifrågasättas. Innovation och nytänkande är nödvändigt.”*. (Malmö Stad:4) Citatet visar att Malmö är en stad som gärna ifrågasätter traditionell planering och gärna diskuterar alternativ.

För att förstå den historiska utveckling som lett till bilens dominans inom transportsektorn börjar uppsatsen med en introduktion till stadsplaneringens förhållande till mobilitet under 1900 talet och framåt i avsnittet Bakgrund. Boken som främst används som källa under detta avsnitt är Gunnar Falkenmarks bok Politik, mobilitet och miljö. Den ger en bra historisk beskrivning av bilismens transportsystems framväxt i början på 1900-talet och framåt. Bakgrundsavsnittet kompletteras med Johannes Åsbergs artikel Urbant och klimatsmart som diskuterar modernismen och funktionalismens inflytande över planeringen, samt Oskar Sirlands kandidatuppsats vid KTH; Personbilismens mobilitet och stadens utveckling i Stockholm där jag främst tagit del av det kapitel som rör bilismens påverkan på staden i ett svenskt perspektiv.

Avgränsningar

Crawfords manual är väldigt omfattande med sina 600 sidor. Därför har jag valt ut de övergripande ämnen som jag ansett är mest relevanta för undersökningen och utelämnat detaljer på exempelvis kvartersnivå som inte är väsentliga för analysen. Begränsning har varit en

utmaning eftersom teorins delar hänger ihop, precis som alla delar i samhället är beroende av varandra. Då Crawfords manual inte tar ställning till bilism utanför stadsgränser gör inte heller denna uppsats det.

Eftersom uppsatsens syfte är att diskutera konsekvenserna av en potentiell implementering av Crawfords planering nämns inte exakta kostnader för specifika ingrepp, olika typer av finansiering, vad en bussbiljett bör kosta eller om det hade varit lönsamt ekonomiskt. Endast spekulationer. Uppsatsen ger inte heller svar på hur en praktisk implementering skulle se ut, utan diskuterar endast möjligheter och svårigheter med den bilfria staden.

Valet av Malmös översiktsplan är i sig en begränsning eftersom det finns gränslöst mycket material om Malmö stad som det inte är rimlig att undersöka inom uppsatsens tidsram. I Malmös översiktsplan utelämnas till specifik information på kvartersnivå vilket också innebär att detta perspektiv inte finns med i analysen. Även om det för läsaren hade underlättat med specifik information om uppbyggnaden av Malmös stadsdelar har jag valt att se stadens helhet och fånga de visioner och mål som finns beskrivet i översiktsplanen för hela staden och dess bilagor.

Bakgrund

För att förstå framväxten av bilismen ges i detta kapitel en tillbakablick av stadsplaneringen under 1900-talet. Enligt Gunnar Falkenmark befinner vi oss sedan några decennier tillbaka i massbilismens epok. Han menar att bilismens framgång skett på andra transportmedels bekostnad, speciellt järnvägen. Samtidigt har bilen gjort samhället beroende av olja på ett sätt som inte fanns tidigare, resulterat i flera dödsfall och ökad miljöförstöring. Kapitlet inleds med hur järnvägen kom till Sverige och sedan konkurrerades ut av personbilismen. Det fortsätter sedan med en beskrivning av funktionalismen och modernismens ideologier som en möjlig anledning till städers planering efter bilens behov.

Järnvägen

I slutet av 1850-talet kom järnvägen till Sverige. Idén bakom utbyggnaden av järnvägen var att påskynda den samhällsekonomiska utvecklingen genom att främst transportera varor från jordbruk och gruvindustri. Järnvägen kom även att användas för transport av människor vilket fick sociala konsekvenser. Den nya rörligheten betydde inte bara att människor kunde resa längre, man frigjorde sig samtidigt från lokalsamhällets kontroll. (Falkenmark 2006:10) Skiftet brukar benämnas som övergången från Gemeinschaft till Gesellschaft. Sociologen Ferdinand Tönnies förklarar skiftet som en övergång från det lokala samhället, präglad av nära

kontakter, personliga relationer och korta avstånd, till ett mer modernt och storskaligt samhälle där politik, regler och byråkrati styr genom top-down planering. (Falkenmark 2006:12)

Samtidigt som järnvägen höll på att nå sin största utbyggnad i Sverige började ett annat trafiksystem ta form; bilismen. Bilen blev snabbt en symbol för överklassen och ett populärt sätt att ta sig fram i staden där järnvägen ännu inte satt sina spår. Efter andra världskriget gick den tekniska utvecklingen fort fram och bilens produktion blev billigare, vilket betydde att fler människor i samhället hade råd med att köpa en egen bil. I med att ägandet av personbilar bredde ut sig i Sverige blev bilen en symbol för demokrati, det moderna samhället och den individens valmöjligheter, istället för en symbol överklassen. (Falkenmark 2006:11)

Utvecklingen av bilen som ett självklart alternativ till kollektivtrafiken har sin grund i kopplingen till privat ägande och långdistanskörning. Bilens popularitet ledde till en massiv utbyggnad av vägsystemet både lokalt och regionalt, en utveckling som slutligen skedde på bekostnad av järnvägssystemet. Statistiken visar att svensken på 50-talet reste i genomsnitt cirka 345 mil om året, varav 27 % av resorna gjordes med tåg. Samma siffror från år 2002 visar att en svensk reser i genomsnitt 1435 mil per år, varav endast 7 % sker med tåg. Av alla persontransporter som görs idag i Sverige är cirka 75 % med personbil. (Falkenmark 2006:12)

Statistiken tyder på att många av de resor som kunde gjorts med tåg idag görs med bil.

Funktionalismen

Bilen är starkt kopplad utbredningen av samhället då vi reser betydligt längre än tidigare och på mycket kortare tid. Under 30-talets början skedde stora förändringar i socialpolitiken i Sverige och idén kring folkhemmet, vilket även påverkade stadsplaneringen. Stadens fysiska struktur förändrades genom att öppnas upp och mer grönska introducerades för att öka livskvaliteten i nerslitna stadsområden. Det är också under denna tid som funktionalismen introducerades inom stadsplanering och arkitektur, vilket fick stor påverkan på både staden och dess invånare. Funktionalismen grundades av Le Corbusier vars idéer byggde på att modernisera den blandade täta staden och bygga en öppen parkstad där funktioner separerades från varandra, och anpassades för massbilismen. Många trångbudda gamla kvarter revs för att ge plats åt nya moderna byggnader. Enligt Le Corbusier fungerar samhället som en maskin och borde därför organiseras som en maskin genom att isolera och renodla dess olika funktioner. I med bilismens nya transportmöjligheter var detta genomförbart och den funktionalistiska ideologin kom att ändra stadens uppbyggnad i grunden. (Åsberg 2013)

Den största skillnaden mellan den gamla täta stadens struktur och den nya var att städer tidigare kännetecknats av en slumpmässig struktur som vuxit fram ur flera års användning och planering

anpassad efter dåtidens förhållande och rörelsemönster. Den funktionalistiska planeringens struktur kännetecknas av en mer top-down planering där bostadsstäder byggdes i vissa områden, arbetsplatser i andra och serviceområden i ett tredje. Olika områden både isolerades från varandra, och knöts ihop med stora vägar för personbilar. Syftet var att effektivisera staden och på så sätt också maximera stadens kapacitet. Resultatet blev på flera sätt problematiskt då många av de problem som finns i dag började som resultat av denna funktionsseparerande planering. Staden förlorade sin charm och många områden stod tomma under dagarna utan några arbetsplatser eller service i närheten. (Åsberg 2013) Staden glesades ut och koncentrerades till specifika områden i med funktionsuppdelningen och bostadsområden, parker och köpcentrum beskrivs enligt Lundin som ”bilfria öar i ett hav av bilar”. (Sirland 2011:9) Skalan gjorde att mer attraktiva platsers ekonomiska tillväxt inte kunde spridas jämt över staden utan gynnade endast områden lokalt. (Sirland 2011:9)

Lundin menar att den allmänna åsikten bland planerare under denna tid var att den gamla staden sågs som ett hot mot det moderna samhället och bilismen eftersom det småskaliga stadsmönstret begränsade bilens hastighet och framkomlighet. I boken *Bilsamhället* skriver Lundin att samhället ansåg att bilen var en naturkraft som inte kunde hejdas. Han problematiserar också det faktum att ingen tagit ”kontroll” över bilismen och ställt frågor som, vill vi leva i ett bilsamhälle, vilka effekter får det på det levnadssätt som vi har idag och vilka effekter får det i framtiden? Då planeringen styrdes av ideologiskt grundade beslut under efterkrigstiden fram till 70-talet i med modernismen och funktionalismen fick utnämnda experter rollen som planerare. Lundin anser att dessa experter ”tillverkat” en objektiv vetenskaplig sanning om hur staden borde planeras, som framtida politiska beslut sedan baserades på. (Sirland 2011:6)

Stig Nordqvist var en av de första som öppet kritiserade bilismen som den såg ut på 50-talet i tidskriften *Industria* 1955. Han menade att bilen förde med sig stora olyckstal och trängsel, och att det kunde bero på att något var fel med det ”gamla samhället”. Hans lösning var att istället för att låta bilen anpassas till det gamla samhället bör samhället moderniseras och anpassas till bilsamhället. Som stöd refererade han till amerikansk forskning som visade på att högt trafikerade områden i städer sjunkit i fastighetsvärde. Dessa områden drabbades av oftare av olyckor på grund av, som man ansåg det, stadens form med en blandning av olika transporttyper; gående, cyklande och bilisten. Sverige hade under 50-talet en stabil ekonomi och råd att investera i infrastruktur, invånarna vände sig snabbt vid en högre levnadsstandard och som tidigare nämnt blev personbilen allt vanligare i svenska hem under denna tid. Lundin är mycket kritisk till att bilsamhället blev lösningen på de problem som var ett resultat av ökad

bilism. (Sirland 2011:6) Enligt Lundin saknades det ett långsiktigt konsekvenstänk och att de prognoser som gjordes underskattade den ekonomiska utvecklingen i Sverige. Exempelvis fanns det redan 1955 en bil per 10 personer i Sverige, detta antogs inte vara möjligt förrän tio år senare. (Sirland 2011: 6) Det är också nu som det enligt Lundin började uppstå problem i staden på grund av det ökade bilägandet. Under 50-talet var dödsfall i trafiken ett av de vanligaste sätten att dö på i Sverige (Sirland 2011:8). Dock ansågs ändå de positiva effekterna överväga de negativa eftersom bilen hjälpt till att driva den ekonomiska utvecklingen framåt samt gav individen en frihet att röra sig som inte funnits tidigare. (Sirland 2011:7)

Behovet för saneringen av de gamla kvarteren som började under 30-talet i Sveriges större städer minskade i takt stadens utbredning. Bostadsområden byggdes i stadens utkant och gamla kvarter revs och byggdes om. Under 50-talet hade Sverige det högsta antalet bilar per capita i Europa, vilket ökade behovet av parkeringsplatser. Innerstadsområden fortsatte därför att rivas och gav plats åt parkeringshus och parkeringar. Gatan blev nu en plats för bilen.

Stadsplaneringen har idag lämnat den funktionalistiska ideologin och den efterindustriella hållbara staden är istället aktuell. I Malmös översiktsplan vill man till exempel satsa på att bygga inåt för att få en tätare och blandad stad. Även om funktionalismen och modernismen grundade sina värderingar i jämställdhet och frihet innebar det också stora kostnader för samhället i form av olyckor, ny infrastruktur och service, exploatering av natur och en planering som lett till ett slags bilberoende med ökade utsläpp och negativa effekter på natur och hälsa. I Sverige finns det idag cirka 4.3 miljoner registrerade personbilar (SCB 2012:200). Även om bilismen bara står för 13 % av landets koldioxidutsläpp omkommer cirka 500 personer om året i Sverige i bilolyckor, vilket är mycket med tanke på att Sverige har som mål att noll personer om året ska dö i trafiken. I världen dör cirka 1.2 miljoner människor om året till följd av bilolyckor, en siffra som förväntas öka då antalet bilar i Kina beräknas gå från 700 miljoner bilar till 1 miljard år 2030. (Falkenberg 2006:12)

Teori

J. H Crawfords Carfree Design Manuel

I följande avsnitt presenteras Crawfords bilfria teori, Carfree Design Manual. Manualen är en omfattande beskrivning av hur uppbyggnaden av en stad ser ut utan bilism. För att lättare analysera teorin och skapa ett ramverk delas teorin in i olika dimensioner enligt; ordning och organisation, skala, modern planering, gator, mobilitet, täthet och urbana byar. De olika dimensionerna är valda efter relevans vid en eventuell implementering av teorin och

återkommer i analysen. För att underlätta för läsaren avslutas avsnittet avslutas med en kortare summering av dimensionernas viktigaste delar.

Ordning och organisation

Crawfords inställning till stadens fysiska planering grundar sig i att förhållandet mellan organisation och ordning, vars skillnad han menar är fundamental för urban design. I planen används ordning som beskriver det ytliga i staden och organisation det som ligger under ytan, exempelvis ekonomiska, fysiska och sociala krafter. (Crawford 2009:47) Crawfords ambitioner är att organisera staden baserat på behoven hos befolkningen som använder och vistas i staden och tar därför hänsyn till sociala och topografiska faktorer, samt transport. Trots att ordningen på ytan ibland kan te sig en aning kaotiskt menar Crawford att planeringen under ytan är det viktigaste i en stads planering, ”*Ordning för ordnings skull absolut bör undvikas*”. (Crawford 2009:48)

Skala

Enligt Crawford är det viktigt att undersöka i vilken skala städer är utformade. Crawford menar att det moderna samhällets skala är ologisk och ”overly large”, det vill säga inte anpassad efter omgivningen, vilket får människor att känna sig obekväma. Crawford efterlyser istället en ”mänsklig skala” där storleken på gator och allmänna platser inte är större än att de fyller den funktion de har. Därför är Crawfords urbana rum är alltid i relation till användningen, vilket speglas i den skala områdets gator, allmänna platser och byggnader får. Mindre städer bör exempelvis även ha mindre torg för att torget ska kännas befolkat även en vardag mitt på dagen.

Exempel på en plats där skalan inte stämmer överens med platsens funktion är Manhattan. Där är skalan på byggnaderna inte i relation till gatornas storlek och hur människor använder rummet. Crawford menar att ingen människa kan känna sig betydelsefull bredvid byggnader med över 60 våningar. Som bevis på detta påpekar Crawford att Manhattans gator är väldigt smala i förhållande till sin omgivning, vilket beror på att vägarna tidigare kantrats av byggnader med fem våningar. Skillnaden i storlek skapar därför en obalans i intrycket av rummet, vilket ger människorna på platsen en känsla av obehag. (Crawford 2009:50)

Modern planering

Kritiken mot den modernistiska planeringen och funktionalismen är ett genomgående tema i Carfree Design Manual. Planeringen i den gamla staden var tät, blandad och sammanhängande, men efter 50-talet ändrades detta i med bilismen och staden delades upp olika funktioner. De bostadsområden som byggdes utanför städernas centrum på 60- och 70-talet har idag utvecklats till förorter som, trots att de byggdes med goda intensioner, saknar den naturliga planeringen

som en riktig stad erhåller. Crawford är medveten om att bilen blev en ikon för det modernistiska samhället, frihet för alla och demokratin under denna tid. Han är dock övertygad om att den stadsplanering som följde saknade verklighetsförankring och skapade ett individualistiskt och elitistiskt samhälle.

Crawford anser i likhet med Lundin att modernismens felaktiga planering går att härleda till beslut baserade i experters uttalande om hur staden bör byggas, inte befolkningens behov. USAs motorväg som tidigare bar löften om frihet och mobilitet har blivit en symbol för bilsamhället och enligt Crawford ett bevis på hur ordning fått ge vika för organisering efter logik och matematik. Crawford är mycket kritisk till att den privata sektorn fått mer inflytande i stadsplanering. Han menar att företag prioriterar ekonomisk vinning och använder städer som dess arena, istället för att värna om stadens hållbarhet. För att uppnå hållbar stadsplanering måste resursanvändningen effektiviseras och den ekonomiska vinningen minska, detta är Crawfords högsta prioritet. (Crawford 2009:79) Privatisering strävar efter effektiv profit, och inte ett effektivt sätt att tillgodose befolkningens behov. Trots detta förespråkar Crawford ett transportsystem som ägs av staten parallellt med andra transportalternativ som ägs privat. (Crawford 2009:68) Kanske för att ge befolkningen fler möjligheter till förflyttning.

Gator

Trivsel och säkerhet på stadens gator är viktigt i staden. Crawfords bilfria vägar ämnar ge känslan av "enclosure" (inkapsling) vilket innebär en känsla av trygghet och välbehag. Raka gator erbjuder inte enclosure och är Crawfords bilfria samhälles största fiende. Istället förespråkar han böjda gator med många korsande småvägar och korta kvarter som bryts av ofta. Crawfords gator ger en anledning till att stanna till och dröja sig kvar för att socialisera. Oregelbundna gator ökar känslan av enclosure och underlättar för en tätare bebyggelse i staden. Hörn där vägar korsas ska också helst vara rundade så gående kan se varandra om möten sker från olika riktningar. Raka gator kan förbättras genom att kantras med växtlighet. Trädkronor är ett effektivt sätt att öka känslan av enclosure. (Crawford 2009:60)

Inom modernistisk planering används inte Crawfords gatumodell då den anses osäker. En rak gata ger en direkt överblick över vem som befinner sig på platsen, och var, vilket ökar tryggheten. Gömda utrymmen ger tillfälle för människor att gömma sig vilket är osäkert. (Crawford 2009:60)

Oregelbundna är enligt Crawford naturliga eftersom de börjat som spontana stigar som sedan blivit gator när hus byggts långt med vägen. Det ger en mänsklig utformning då gatorna har

möjlighet att följa topografin. (Crawford 2009:75) En optimal gatas utformning är ett resultat av dess funktion och följer människans ordning, inte bakomliggande värderingar hos det moderna samhället. För att hålla sig till den mänskliga skalan bör gatornas bredd inte vara mer än 15 meter om de bär trafik, och gator för fotgängare endast 10 meter. (Crawford 2009:227)

Det är viktigt för Crawford att allmänna platser är till för alla och är negativt inställd till allmänna platser som erbjuds av privata aktörer, exempelvis köpcenter. Den typen av ”allmänna” platser symboliserar motsatsen till den värdegrund som Crawford strävar efter och drivs av girighet istället för att uppmana till spontana möten och harmoni i omgivningen. (Crawford 2009:50)

Mobilitet

Organiseringen av städer och möjligheten att förflytta sig är alltid starkt sammankopplade, även i Crawfords stad. Eftersom hans manual bygger på att bilar är förbjudet i staden kommer all transport och förflyttning ske genom gång, cykel eller någon form av spårvagn, med eller utan räls, samt metro. Valet av transport beror på stadens uppbyggnad, metron är till exempel endast för större städer. Mindre städer får förlita sig på spårvagnar ovanför jord som även kan ha fördelar i städer med smala gator eftersom spårvagnar kräver mindre plats än bussar. (Crawford 2009:72)

Ett problem som Crawford identifierar med bilismen i städer är att möjligheten att röra sig tar upp mycket av stadsrummet. I USA används 60 % av marken i städer till förflyttning av bilar. Byggnader och övrig mark står endast på 40 % av stadsrummet. En av ironierna med bilsamhället menar Crawford, eftersom viljan att röra sig påverkar sträckan vi reser genom att punkter i staden sprids längre ifrån varandra, för att ge utrymme till förflyttningen. (Crawford 2009:113)

Den bilfria staden har ett huvudsakligt kollektivt transportmedel, helst på räls, som fungerar likt en ringlinje (hädan efter även kallat ringlinjen). Lokaliseringen av ringlinjen är väsentlig då utvecklingen av staden är beroende av denna, både vid bostadsbyggande och kommersiella företag. Även varor kommer att kunna fraktas via denna. Om möjlighet finns bör rälsen ligga under jord för att minska oljud, samt ha så lite påverkan på sin omgivning som möjligt. Busslinjer är också viktiga men inte lika starkt sammankopplade till stadsutvecklingen då de inte är fasta. (Crawford 2009:151)

Bilförbud

Utan möjlighet att ta sig fram med bil får invånarna nu förlita sig på kollektiva transportmedel och Crawford identifierar att en av de största frustrationerna med allmänna transportmedel är väntetiden. För att en stad ska kunna överleva med endast kollektiva transportmedel måste väntetiden vara minimal. Frekventa avgångar kräver ett visst antal passagerare, men kan vägas upp av att även bära gods. Crawfords ringlinje bör användas av minst 50 000 invånare. (Crawford 2009:155) Stopp bör finnas var 100-200 meter. (Crawford 2009:166)

Utanför den bilfria staden kommer bilar fortsätta att användas för att nå ut till landet och andra städer utan anslutande kommunikationsmedel. Eftersom det råder ett bilförbud i staden erbjuds utifrån kommande invånare parkering i flervåningsgarage, tillgängliga i stadens utkanter. Dessa finansieras av användarna eller privata aktörer. Parkeringshusen bör med fördel byggas under marken, och i anslutning till tåg och spårvagnsstationer. Höginkomsttagare kommer kunna investera i egna bilgarage, dock även dom i stadens utkant. (Crawford 2009:168)

Frakt av varor inne i staden är en av de svåraste utmaningarna utan bilism, men viktig eftersom en stads ekonomi är beroende av att varor och leveranser kommer in och ut. De direkta kostnaderna ökar när varor måste hanteras och flyttas från ett transportmedel till ett annat, vilket gör det svårare för staden att konkurrera på den globala marknaden. Ett alternativ, som redan nämnts, är transport med räls. Problemet med att designa ett fraktsystem är att större delen av den frakt som görs idag sker med hjälp av fraktcontainrar. Dessa containrar är inte anpassade för att levereras direkt till återförsäljare och industrier i stadsnära miljöer. Crawfords lösning är ett automatiskt rälsystem, Metro-freight, som bör fungera för städer med 50 000 invånare eller fler, där specialdesignade containrar tar godsen till butikerna eller i närheten av dem. (Crawford 2009:172) En annan idé är att låta vagnar hakas fast sist på spårvagnar för att frakta gods, detta måste dock kunna göras utan att sakta ner resetiden. (Crawford 2009:175) Lättare varor bör fraktas via vanlig cykel eller elektrisk cykel. (Crawford 2009:179)

Cykel

Cykeln spelar en stor roll i Crawfords planering eftersom det är ett effektivt och billigt sätt att ta sig fram på utan att göra några större ingrepp på staden. Vid planering av transportsträckor bör cykeln få mycket utrymme, speciellt om det finns stöd hos befolkningen. Både kapaciteten av cykelsträckor, cykelparkeringar och transporttider i staden bör tas i åtanke. Topografin i staden har stor betydelse för om cykeln är ett bra alternativ för förflyttning, likaså väder och kultur. (Crawford 2009:102) Eftersom cykeln inte kommer kunna ta sig överallt i alla typer av

städer vill Crawford att spårvagnar ska anpassas så cyklar och andra mindre hjuldrivna transportmedel ska kunna lastas av och på utan större ansträngning. (Crawford 2009:158)

Ett problem Crawford ser med cykling är att det är svårt att i förväg veta när cyklister är aktiva beroende på deras inställning till cykling, samt väder och vind. Cykelbanor och parkering tar också stor plats. (Crawford 2009:159) Föräldrar bör lära sina barn att cykla vid tidig ålder. För familjer med mindre barn finns det många variationer av cykelvagnar både för barn och frakt av tunga saker. Crawford hoppas att fler städer tar efter initiativ som går att finna i Köpenhamn och Oslo, där invånarna kan låna cyklar från automatiska cykelställ och använda dem under en viss tid mot betalning, för att sedan lämna tillbaka dem i ett annat cykelställ. (Crawford 2009:163) Alternativt kan staden köpa cyklar (med gummidäck för att slippa problem med punktering) och låta dem stå runtomkring i staden, med stadens namn på, för allas nytta utan restriktioner om tid för användning eller lås. Crawfords planer för cyklister slutar inte här, han uppmanar även äldre att införskaffa cyklar med stödhjul, och vid behov lätta halvelektriska cyklar. (Crawford 2009:164)

Gång

Fram till två århundraden sedan var gång det vanligaste sättet att ta sig fram på, det är det inte längre. Idag menar Crawford att fotgängare är mest försummade i planeringen av trafik vilket är dåligt från en demokratisk ståndpunkt. Detta vill den bilfria staden ändra på genom att ge fotgängarna högsta möjliga status och inflytande på planeringen.

En fotgängares behov är lätt att tillgodose. Marken bör vara jämn och gåbar, trafik bör undvikas och gatorna bör vara behagligt utsmyckade, säkra och inte allt för långa. (Crawford 2009:160) Crawford förlitar sig på att mycket av den individuella mobiliteten kommer ske via gång och antar i sin modell att den genomsnittliga fotgängaren går 76 meter i minuten. Han har bestämt att offentliga transportmedel bör finnas tillgängliga inom en 5 minuters promenad för att det ska vara attraktivt nog att välja bort bilen. Då detta kan vara svårt att uppnå kan även upp till 10 minuters promenad vara acceptabelt, dock är 15 minuter inte det. (Crawford 2009:102)

En bieffekt av bilfria städer är att barn kan springa fritt utan att riskera att bli påkörda av bilar. Visst finns det fortfarande anledning att hålla sig borta från trafikerade gator och i närheten av sina föräldrar, men inte i lika stor utsträckning. Det är också lättare för barn att ta sig till skola på egen hand då de bör finnas inom räckhåll för en gå eller cykeltur. (Crawford 2009:226)

Täthet

För att minska behovet av personbilar måste den bilfria staden minska avstånden till andra delar av staden, service, handel och liknande. Detta är en ytterst viktig del i Crawfords bilfria planering. Trångbebodda urbana områden uppmanar också till en social miljö. Crawford eftersträvar den täthet som ofta går att finna i mer eftertraktade trångbebodda kvarter i centrum av äldre städer. Även lite lägre densitet kan ha sina fördelar när det kommer till inslag av grönska och privata trädgårdar. (Crawford 2009:107) Offentliga transportmedel kräver en viss densitet för att vara lönsamma genom hela staden. För att lättare referera till hur hög densiteten är använder sig Crawford av mätinstrumentet FAR. Enkelt förklarat betyder FAR 1.0 att en våning är byggd på 100 kvadratmeter av en tomt på 100 kvadratmeter. Det betyder att en fyrvåningsbyggnad som täcker en fjärdedel av tomten också ger FAR 1.0

Referensutformningen för Crawfords stad bygger på en FAR på minst 1,5. Detta går att uppnå genom att bygga exempelvis fyra våningar på 37.5 % av området ($4 \times 0,375 = 1,5$). Den bilfria stadens FAR är därmed relativt hög, precis som Crawfords förebilder Venedig eller centrala Paris, men kommer inte i närheten av områden som Manhattan. (Crawford 2009:107) I stadens centrala delar bör FAR vara lite högre, mellan 1.6 och 3. (Crawford 2009:237) Höjden på byggnaderna bör begränsas till 4-6 våningar för att hålla hög densitet utan att tappa den mänskliga skalan. (Crawford 2009:224)

Förutom levnadsstandard är stadens estetik viktig för Crawford. Även om det kan vara frestande att riva hela kvarter och bygga nytt är det åtråvärt att behålla så mycket av de gamla strukturerna som möjligt. Crawford är medveten om att omfattande stadsomvandling kan bli problematiskt när det finns många olika ägare till mark inblandade, men har valt att inte diskutera detta problem ytterligare. (Crawford 2009:137)

För att göra staden attraktiv är grönområden är ett viktigt inslag i Crawfords stad. Utav stadens yta ska 10 % bestå av öppna gröna områden och mindre parker som ”pocket parks”. Alla invånare ska ha ett grönområde inom gångavstånd. (Crawford 2009:137)

Urbana byar

Eftersom det småskaliga har stor betydelse får kvarteret en mer central roll i invånarnas vardag. I manualen beskrivs planeringen på kvartersnivå som ”Urban Villages”. En urban by bör ha tillgång till en rad olika funktioner. (Crawford 2009:228) De urbana byarna, eller stadsområdena, ska ge de boende en familjär känsla och tillhörighet eftersom allt finns nära till hands och de flesta i området känner till varandra. Stadens storlek avgörs av antalet invånare,

som utgångspunkt använder Crawford en referensstad som består av en miljon invånare och har 256 km², varav 16 % är täckt av bebyggelse. (Crawford 2009:239)

I varje område föreslår Crawford ett ”Concierge System”. Det ska fungera som ett slags serviceombud och genom att ha hand om cyklar, låna ut olika verktyg, skicka och ta emot paket åt de boende och erbjuda lång- och korttidsförvaring. Denna funktion skulle också bli en naturlig mötesplats för människor i området, och därför också kanske finnas i anslutning till ett café eller liknande. Eftersom en av fördelarna med bilen är att bilisten kan lämna flertalet saker i bilens stängda svär får detta system en liknande funktion. (Crawford 2009:180) En concierge kan också arrangera för frakt till närmaste avhämtning från stadens egna transportsystem. (Crawford 2009:182) Genom att införa ett sådant system skulle invånare möjligtvis inte behöva förflytta sig speciellt långt vid mindre servicebehov, vilket skulle underlätta på platser då förtätning inte är möjlig. Service och andra dagliga destinationer ska helst vara nåbara inom 10 minuter. Detta betyder att varje område behöver en egen matbutik, dagis med mera. Crawford diskuterar även fördelarna med att få varor levererade hem till dörren. (Crawford 2009:158)

Den typ av gemenskap som manualen eftersträvar är enligt Crawford omöjlig att uppnå i en stad med bilar eftersom skalan då blir för stor. En urban by kan vara så liten som en familj, eller så stor som en stadsdel med 150 familjer, det beror på hur kvarteren är organiserade och hur man vill göra avvägningen. (Crawford 2009:219) Även om Crawford är medveten om att hans vilja att organisera urbana byar kan komma att bli just det, en vilja, gör han ett försök att dela in de urbana byarna i olika ”kulturer”.

Invånarna kan genom by-konceptet organisera sig i ”value clusters”, vilket innebär att de av befolkningen som delar olika mål och värden kommer lättare överens, och därför också bör bo tillsammans. Politiska partier är exempel på en sådan gruppering. (Crawford 2009:220) Dessa grupper (som exempelvis delar språk, åsikter, religion eller historia) kommer utvecklas över tid och bli mer homogen, vilket resulterar i en slags harmoni i området. Conciergen, som är en viktig service i kvarteret, har potentialen att bli hjärtat av en urban by eftersom det blir en naturlig mötesplats. (Crawford 2009:221) Det finns en risk att denna typ av urbana byar kommer isoleras från varandra, men detta motverkas samtidigt då alla möts i de centrala delarna av staden. Urbana byar är öppna system och avsaknaden av bilar gör att social interaktion är oundviklig. Områden bör endast gå att urskilja från varandra genom utseende och funktioner. (Crawford 2009:222) Grupper som är väldigt olika varandra kan separeras med en bredare gata eller portar. På så sätt kan exempelvis en familj ha ett eget kvarter. (Crawford 2009:223)

Att Crawford har en del att säga om vår moderna livsstil framkommer redan i de första sidorna av hans bok, men hans åsikter om livsstil sträcker sig så lång som hur vi ska leva och bo. I avsnittet han valt att kalla Social Life uttrycks kritik mot att familjer inte längre lever generation efter generation i samma hus. Rötter är inte lika viktigt som det tidigare varit, och därför är invånare inte heller lika engagerade i platsen de bor på och nätverket runt omkring. Crawford uttrycker sin oror över detta men är besluten om att återintroducera känslan om tillhörighet i folks liv genom den bilfria staden genom ökad social kontakt och känslan av tillhörighet. (Crawford 2009:224)

Sammanfattning

För att förtydliga de variabler som i anses viktigast i syfte att svara på uppsatsens frågeställningar sammanfattas här manualens olika dimensioner genom att lista några av de viktigaste variablerna.

Ordning och organisation

- Organisation: Tar hänsyn till ekonomi, fysiska och sociala krafter. För optimal planering ska den följa stadens topografi och befolkningens behov. (Crawford 2009:47)
- Ordning: Symboliserar det synliga i staden som väglager och arkitektur. Optimal planering bör ha inslag av oregelbundenhet, men förankras i stadens organisation. (Crawford 2009:48)

Skala

- Mänsklig skala, innebär att storleken på gator och allmänna platser inte är större än att de fyller den funktion de har.
- Skalan kan ses som storleken av det som ordnas på stadens yta, medan organisationen är användningen av rummet och människornas behov. (Crawford 2009:50)

Modern planering

- Kritisk till den moderna planering och funktionsuppdelning och att stadens yta organiserades efter logik och matematik, istället för mjuka värden som prioriteras i Crawfords bilfria planering. (Crawford 2009:79)
- Kritisk till att den privata sektorn fått mer inflytande i stadsplaneringen.

Gator

- Den optimala gatan ska ge känslan av trygghet och välbehag (enclosure), uppmana till promenad och att socialisera. (Crawford 2009:60)
- Mänsklig utformning. (Crawford 2009:75)

Mobilitet

- Ringlinjen, metro eller spårvagn vars sopp bör stopp lokaliseras var 100-200 meter (Crawford 2009:166) och finnas tillgänglig inom en 5-10 minuters promenad. (Crawford 2009:102)
- Flervåningsgarage i stadens utkanter, i anslutning till ringlinjen eller annan kollektivtrafik. (Crawford 2009:172)
- Frakttransport med Metrofreight, ett system som Crawford själv designat. (Crawford 2009:72) Lättare varor fraktas via vanlig cykel eller elektrisk cykel. (Crawford 2009:179)
- Cykeln bör få mycket utrymme, speciellt om det finns stöd hos befolkningen. Föräldrar bör lära sina barn att cykla vid tidig ålder. (Crawford 2009:163)
- Fotgängarnas status bör höjas över alla andra transportmedel och få större inflytande på planeringen. (Crawford 2009:160)

Täthet

- Kollektivtrafik och andra funktioner inom 5-10 minuters promenad.
- Referensstaden består av en miljon invånare och har 256 km², 16 % är täckt av bebyggelse (Crawford 2009:239)
- FAR bör vara minst 1,5. (Crawford 2009:107) I stadens centrala delar bör FAR vara lite högre, mellan 1.6 och 3. (Crawford 2009:237)
- Höjden på byggnaderna i staden bör begränsas till 4-6 våningar (Crawford 2009:224)
- 10 % av ytan ska bestå av öppna gröna områden, mindre parker inom gångavstånd (Crawford 2009:137).

Urbana byar

- Value clusters; De av befolkningen som delar olika värden och åsikter bor tillsammans för att motverka konflikter. (Crawford 2009:219-220)
- Uppmuntra att flera generationer och familjer bor i samma område för att skapa engagemang. (Crawford 2009:224)
- Concierge System; serviceombud, underhåller ett område med cirka 100 personer. Tar hand om cyklar, låna ut olika verktyg, skicka och ta emot paket åt de boende och erbjuder lång- och korttidsförvaring. (Crawford 2009:180)

Kritik

I följande avsnitt presenteras en sammanfattning av litteratur, artiklar och intervjuer som diskuterar för och nackdelar med bilism. Eftersom Crawfords teori inte analyserats tidigare, eller kritiserats i någon publicerad litteratur, bidrar detta avsnitt med en mer nyanserad vinkel om ämnet bilfrihet.

Exempel på kritik mot den bilfria staden

Anna Bennet anser att bilismen för många stadsbor idag är en vardaglig bekvämlighet men, inte alltid en nödvändighet. I en stad som Stockholm, har en relativt bra kollektivtrafik, verkar andelen som väljer bil framför tunnelbana och buss exempelvis öka när bränslet blir billigare. (Bennet 2012:14) En anledning till att välja bilen är enligt Bennet att bilen blivit en privat sfär som skyddar från väder, vind och skapar trygghet. En funktion som är svår att finna samma inom kollektivtrafiken eller med cykel. Bilen ses som ett säkrare alternativ än kollektivtrafiken eftersom vi ofta är rädda för det vi inte känner till. Exempelvis kan vi vara osäkra på var kollektivtrafiken går, det kan vara en obehaglig miljö full med främmande människor och man vill inte vänta för länge sent på nattetid. Tryggheten kan ökas genom mer frekventa avgångar och mänsklig närvaro. (Bennet 2012:18)

Om en svensk stad överväger att stänga av trafik i vissa delar, exempelvis centrum, brukar kommunen börja med att stänga av en del av en större gata för att testa hur invånarna och centrumhandeln reagerar. I Gävle gjorde man just detta 2012 under en månad. Testperioden skulle ge ett bättre underlag för kommunstyrelsen att ta ett beslut om att minska trafiken i centrum. Enligt de intervjuer som publicerades i lokaltidningen under denna tid är oron för att centrumhandeln den mest utmärkande åsikten bland Gävles invånare. Helen Nordin är en av de som uttalar sig negativt om avstängningen i tidningen. Hon tyckte sig märka att kunderna blir färre när gator stängs av på grund av exempelvis vägarbete. Argumentet är att många av hennes kunder åker bil, de vill att det ska vara smidigt att ta sig centrum och att det ska gå snabbt att hitta en parkering. Annars åker de någon annan stans. (GD.se 2012A) I Sundsvall gjordes ett liknande försök att stänga av centrum för bilar på prov. Projektet gjordes i samarbete med butiksägare och förhoppningen var att deras näringar skulle gynnas av bland annat ett minskat trafikbuller och att uteserveringar kunde breda ut sig. Politikerna beslutade efter en prövotid att göra avstängningen permanent 2009. Trots detta höjdes ändå kritiska röster och handlarna tyckte sig se ett minskat kundunderlag. Invånarna protesterade slutligen mot beslutet. I början av 2012 rev så politikerna upp det tidigare beslutet genom en kompromiss där gatan hålls öppen

för biltrafik under vinterhalvåret, men som enkelriktad och låg hastighet. Under maj till september förblev dock gatan avstängd för biltrafik. (GD.se 2012B)

Förutom rädslan att centrumhandeln skulle kunna påverkas av minskad bilism väcker bilfria stadskärnor också frågan om staden blir mindre tillgänglig för de som är beroende av hjälp för att kunna förflytta sig. I Varberg var många pensionärer oroliga över de planer som kommunen hade på att minska bilismen i stadens centrala delar. Sven Hägerborg, ordförande i en av Sveriges pensionsförbundsöreningar, uttrycker sig i en artikel i den lokala tidningen att det är diskriminerande med minskad bilism i centrum. Han anser att det slår hårt mot de gamla och de som har svårt att röra sig. (Sandblom 2006:8)

I Malmö har nyligen en liknande provperiod i centrum precis börjats och ska pågå i sju månader. Försöket ska enligt gatukontoret ske i samarbete med boende och näringsidkare. Även om det är för tidigt att säga något om resultatet väcks det kritiska röster även här. Skånska dagbladet har intervjuat Sven Widnér, som i snart 50 år drivit frisersalong vid den berörda gatan. Han är tveksam och osäker till vad det kommer att generera, men säger att han bara har spekulationer. Även bussarna har omdirigerats och Widnér menar att de hjälpt till att locka dit folk tidigare. *”Men det positiva är att vi slipper fortkörarna, det har gått alldeles för fort här ibland”*. (Larsson 2014)

Att butiksägare i centrum är oroliga för minskat kundunderlag lyfts ofta i diskussioner om minskad bilism. Dock är det svårt att hitta belägg för att det faktiskt är så. Enligt Bennet har trafikreducerande åtgärder i Köpenhamn lett till en ökning i fotgängaraktivitet på mellan 20 och 40 procent. Hon hänvisar också till en studie av Donald Appleyard som visat att det finns ett samband mellan trafikvolymen på gatan och den sociala kontakten och utnyttjandet av gaturummet för de som bor där. Samma undersökning kunde också visa att ju mer trafik gator har desto större blir de boendes rädsla för trafiken och för kriminalitet. (Bennet 2012:17) Dock visar ingen av undersökningarna Bennet använder ett klart samband mellan fotgängaraktivitet och handel.

Malmös inställning till bilism är inte att ta bort den, men att minska den. Det framgår i den översiktsplan som utgör uppsatsens empiri och godkändes av kommunfullmäktige torsdagen den 22 maj. I planen står det bland annat att Malmö beräknas växa med 100 000 nya invånare under perioden. Kommunstyrelseordförande Katrin Stjernfeldt Jammeh (S) menar att detta är en anledning till att planera staden så att den trots ökad befolkning ska vara fortsatt trevlig med bra luft och bullernivåer som är acceptabla. Den kritik som framförts sedan planen

presenterades kommer från Moderaterna. De har visat misstycke mot den rödgröna majoritetens vilja att begränsa biltrafiken. I januari 2014 deklarerade Moderaterna att de tänker riva upp den nya översiktsplanen om det blir ett maktskifte. Deras förslag var att göra en översiktsplan utan plan för trafiken. Något som Jammeh anser är omöjligt, ”Vi ska bygga bostäder i kollektivtrafikhärlärläge, då måste vi kunna säga var trafiken ska gå”. Stefan Lindhe (M) höll fast vid sin kritik även efter att planen godkänts, han menar att tillgänglighet är en viktig fråga för att staden ska fungera. (Jaderup 2014)

Något som går mot Lindhes uttalande om sambandet mellan tillgänglighet och bilism är en ny studie av Stockholmsregionen som visar att biltillgänglighet inte ger några mätbara prisskillnader på lägenheter eller kontor, endast något på småhus. Studiens resultat visade att bostads- och kontorsmarknaden i Stockholm drivs av kollektivtrafiktillgänglighet och gångavstånd. En faktor som identifierats som viktig är stadens täthet. (Björklid 2014)

Förutom kritik från människor med rörelsesvårigheter och de som bedriver handel innebär bilfrihet en påfrestning för barnfamiljer. För många är bilen ett verktyg för att klara av vardagen. Anders Hagson, pappa i en småbarnsfamilj bosatt i Skokloster utanför Barkarby, säger i en intervju med Sydsvenska dagbladet att ”*Bilen är ett sätt för människor att pussla ihop en allt besvärligare tidsbudget*”. (Björklid 2014)

Teknikhistorikern Per Lundin anser att det inte är upp till individen att ändra utvecklingen. ”*Vi lever ju i en fysisk miljö som är utformad för att underlätta för bilresande, och ibland till och med för att försvåra för andra reseformer*”. (Svd kultur 2009) Lundin syftar till att kommunerna pratar om att bygga tätare, samtidigt som fler externa köpcentrum beviljas, det bidrar till att sprida ut staden ännu mer. (Svd kultur 2009)

Fredrik Gertten är inne på samma spår som Lundin. I en intervju om hans kommande projekt Bikes VS Cars säger han att multinationella företag påverkar politiken och på så sätt styr samhällsutvecklingen. Han menar att bilindustrin vinner på att stora köpcenter och renodlade bostadsområden byggs utanför städerna så att det finns en stark koppling mellan stadsplanering och kapital. (Johansson 2013a:10) I Brasilien är det offentlig information att oljeindustrin och byggindustrin finansierar de politiska kampanjerna inför val, men i Sverige motsvarande information dold. ”*Det är svårt att få en förändring till stånd för ett bättre klimat när de som har stora pengar förlorar på att bromsa in*” menar Gertten i intervjun. (Johansson 2013a:11)

Mikael Klintman, sociolog från lunds universitet har en annan idé om vårt bilberoende. Klintman anser att en anledning till att vi är så förtjusta i våra bilar är för att vår sociala

motivation är högre än vårt förnuft. Social motivation innebär att vi observerar människor i vår omgivning och efterliknar dem vi ser upp till. Samtidigt tar vi avstånd från de med lägre ställning än oss själva. Klinton menar att det är lättare att ställa bilen och ta cykeln om fler i bekantskapen gör det. Att vara först är svårare eftersom man måste bryta en invand norm, själv lösa problem och prova sig fram. (Johansson 2013b:16)

Klinton drar en parallell till rökning. För inte så länge sedan var det helt okej att röka inne, framför barn och äldre. Det var först när det blev ohysat att utsätta andra för passiv rökning som en förändring skedde. Idag är många offentliga platser helt rökfria. Klinton ser många gemensamma nämnare med bilen eftersom den är starkt vanebildande, kan kritiseras på ett förnuftigt sätt, både socialt motiverande och stärkande, källa till njutning och potentiellt plågsam då den kan öka fetman, orsaka köer och stress. För att bryta bilismens dåliga vanor behöver man lyfta fram hur luften påverkas av varje resenärs körning och skadar astmatiker och äldre. Naturvårdsverket bör lyfta fram förebilder i alla åldrar och grupper för att försöka påverka befolkningen att välja alternativa transportmedel. (Johansson 2013b:17)

Empiri

Malmös översiktsplan

I följande avsnitt presenteras mitt empiriska material som utgörs av förslaget till översiktsplan år 2030 som antogs den 22/5, och nu håller på att implementeras i kommunens övergripande arbete. Planens övergripande mål är att skapa en attraktiv och hållbar stad socialt, ekologiskt och ekonomiskt genom en robust och långsiktigt hållbar stadsstruktur för en växande befolkning. Samtidigt som man vill fortsätta utveckla Malmös attraktivitet. (Malmö Stad b)

Förutom planens huvuddokument, Översiktsplan för Malmö 2012, inkluderas översiktsplanens bilagor för Trafikmiljöprogram, Fotgängarprogram, Nulägesanalys – Vad gör fotgängare idag? Samt Grönplan för Malmö 2003. Kapitlet är liksom teoridelen uppdelat i olika avsnitt. Då de olika dokumentens uppbyggnad ser väldigt olika ut har jag valt att kalla avsnitten; Stadens uppbyggnad, förtätning och mobilitet. Dessa är de områden som kommer påverkas mest av den bilfria staden och därför också de mest relevanta för uppsatsens syfte. Även här återfinns i avslutet en sammanfattning av översiktsplanens övergripande mål från varje avsnitt.

Stadens uppbyggnad

För att i analysdelen lättare kunna se ett förhållande mellan empiri och teori bör något sägas om stadens uppbyggnad. Malmö är med sina 158,39 km² och 313 000 invånare Sveriges tredje största stad. Då Malmö är en före detta industristad består fortfarande en relativt stor del av tätorten av gamla industriområden. Hela 50 % av ytan i tätorten beräknas bestå av hårdgjord

yta (bebyggelse och asfalt) och ruderatmark. (Malmö Stad 2003:6) Av kommunens totala yta är idag 12 % skyddad i översiktsplanen för grönområde, i förslaget fram till 2030 föreslås att ytterligare 19 % av kommunens mark säkerställs som skyddad park eller natur. Detta skulle innebära att antalet kvadratmeter grön mark per invånare ökar från 33 till 48 inom tätorten. (Malmö Stad 2003:16)

Malmöns nya planering går ut på att växa inåt, vilket innebär att allt bostadsbyggande ska ske innanför yttre ringvägen. Anledningen till att man valt denna strategi är för att man vill undvika att bygga på de jordbruksmarker som omger staden, samt skapa en atmosfär som främjar möten mellan människor. Att bygga inåt bidrar också enligt översiktsplanen till att minska Malmöns miljöbelastning och öka attraktiviteten. Man hoppas också kunna integrera Malmöns fem stadsdelar. (Malmö Stad 2013a:17) Malmö har länge haft problem med stora olikheter mellan stadsområden vilket bidrar till stadens segregering. En rapport gjord av Malmökommissionen 2013 kunde visa att skillnaderna mellan grupper och geografiska områden med olika socioekonomisk karaktär påverkar invånarnas livsvillkor. Skillnaderna i medellivslängd mellan olika delar av Malmö är 5,4 år för män och 4,6 år för kvinnor. Mellan låg- och högutbildade i Malmö skiljer det 6 år i livslängd för män och 4,1 år för kvinnor. Skillnaderna har ökat stadigt under de senaste 20 åren. (Malmö Stad 2013b:9)

Genom att arbeta med den fysiska miljön hoppas man kunna minska segregering och skillnaderna mellan olika stadsdelars levnadsvillkor, målet är att alla delar av staden ska vara attraktiva att bosätta sig i. För att uppnå detta nämns social interaktion som en nyckelfaktor. (Malmö Stad 2013a:14) Översiktsplanen identifierar fysiska strukturer som hinder för social interaktion, bland annat på grund av den planering som regerade under 60-talet. I Malmö fick Scaft (Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet) stort genomslag vilket innebar att gående och cyklister endast skulle behöva korsar bilism på broar och att inga vänstersvängar finns där man korsar mötande trafik. Trafikplaneringen under Scaft och 60-talet var funktionsuppdelade och trafikseparerade, man förbjöd alltså biltrafik nära bostäder och skolor vilket resulterade i återvändsgränder. (Malmö Stad 2012b:15) Malmö har kvar många av dessa barriärskapande huvudleder som ger försämrade förutsättningar för alternativa transportmedel och fotgängare. (Malmö Stad 2012c:7)

Ett problem med att separera bostadsområden i Malmö är att de rent geografiskt är för små för att innehålla tillräckligt många målpunkter. Dessa områden är än idag relativt glest bebyggda och funktionsuppdelade. Som fotgängare innebär det ofta en otrygga omväg genom grönområde och tunnlar för att komma hem. Även gångvägarna inom de separata områdena

kan upplevas som ödsliga och otrygga efter mörkrets inbrott. Områden som fortfarande i hög grad präglas av Scaft-planering i Malmö är Rosengård, Lindängen, Lindeborg och Holma/Kroksbäck. Planeringen efter Scaft anses försvåra arbetet med att integrera dessa stadsdelar, till skillnad från den täta blandade staden av traditionellt snitt som fortfarande finns i de centrala delarna av Malmö. I planen identifieras deras finmaskiga gatunät som goda grundförutsättningar för att människor ska välja att ta sig fram till fots. (Malmö Stad 2012b:15)

För att få fotgängare att använda gågator måste vägen vara ett självklart val. I översiktsplanen betyder det en rak, lång väg med många korsande gator. Säkra skolvägar ska vara i fokus och ett mål är att skolbarn ska kunna ta sig till skolan utan vuxens sällskap. Integration mellan olika grupper i samhället ska främjas genom att verksamheter riktade till barn lokaliseras så att de skapar en blandning av olika bakgrunder. (Malmö Stad 2013a:39)

Gåvännliga bostadsområden är en viktig del i att få fler att använda kollektivtrafiken. Inom gångavstånd från Malmös nuvarande, och planerade tågstationer, finns 60 % av Malmös arbetsplatser och 50 % av stadens bostäder. (Malmö Stad 2013a:43) Planen nämner inga mål om ökad stationsnärhet, men att många av stadens nybyggen kommer ligga stationsnära.

Förtätning

Boendetätheten har ökat i Malmö men skiljer sig kraftigt mellan stadsdelar. I vissa delar av staden är trångboddhet ett allvarligt problem, dock snarare på grund av att fler bor tillsammans än boendeformen är anpassad för. Detta är ett tecken på bostadsbrist och konkurrensen om bostäder drabbar framförallt unga, studenter, hemlösa och arbetslösa. (Malmö Stad 2013a:30) För att öka bostadsbyggandet vill Malmö Stad stimulera och stödja ett allsidigt utbud av bostäder i alla stadsdelar. För att komma ifrån de funktionsuppdelade områdena efterlyses mindre och mer varierade bostadsområden där en blandning av hustyper, lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer eftersträvas. De platser som redan kännetecknas av ensidiga bostadsbestånd bör kompletteras med nya typer av bostäder för att bredda utbudet. (Malmö Stad 2013a:29)

Förutom att bygga på befintlig mark ska högt markutnyttjande eftersträvas genom mångfunktionella byggnader och lokaler ska anpassas efter behoven i området. Exempelvis kan byggnader byta funktion under dagen, och byggnader i strategiska lägen ska förberedas för handel och service i bottenplan, även om läget inledningsvis saknar marknadsunderlag. P-platser med lågt nyttjande kan få nya funktioner. (Malmö Stad 2013a:32)

Utbyggnadsordning och utbyggnadstakt i stadens olika delar kan vara svåra att styra över eftersom många obebyggda områden har flera ägare, kommunens markinnehav begränsat.

Staden kommer försöka att påverka genom att ställa sig positiva på önskvärda platser, till exempel i närhet till kollektivtrafik. (Malmö Stad 2013a:58)

Malmös yta präglas av ett vidsträckt flackt stadslandskap där ”Tillägg ska tolka Malmös karaktär och samtidigt avspegla sin egen tid”. (Malmö Stad 2013a:54) Nya gröna urbana koncept, inslag av gröna tak och väggar ska främjas i såväl nyproducerad som befintlig bebyggelse. Stadens innerstad omges av en kanal som idag främst används i rekreationssyfte, den bör enligt planen behöva få en mer framträdande roll genom att kanalkanterna aktiveras, tillgängliggörs och integreras i stadens gröna nätverk. (Malmö Stad 2013a:54) Ambitionerna att förtäta staden gäller även det gröna strukturerna, en målsättning är att öka antalet träd på gator och torg. Malmö har infört en trädpolicy för detta ändamål eftersom träd ger identitet till platser, gator, landsvägar och hela landskap. De skapar strukturer och naturliga gränser, förbättrar miljön och den rumsliga upplevelsen för fotgängare. (Malmö Stad 2012c:51) Målet är att alla ska ha tillgång till en stadsdelspark eller större inom 1 km. I områden där detta inte är möjligt kan tillgängligheten förbättras genom gröna kopplingar. Det ska även finnas tillgång till torg, grannskapsparker och gröningar högst 300 meter från bostaden. Utformningen av offentliga platser ska motverka konflikter mellan olika användningsgrupper. (Malmö Stad 2013a:35)

Resvanor

Malmö är redan en framgångsrik cykelstad vilket syns både stadsplanering och i människors resvanor. Vid trafiktekniska frågor ska det enligt planen finnas ett mänskligt fokus i syfte att skapa ett trafiksystem som för samman invånarna i en levande stadsväv. Trafikmiljön ska bidra till människors hälsa och säkerhet och uppmana till att fler väljer att gå, cykla eller åka kollektivt. Invånarnas resvanor påverkas genom kommunikation och marknadsföring. (Malmö Stad 2013a:40) Stadens ambition är att maskvidden för gång- och cykelnäten ska vara tätare än huvudgatanätet och att cyklister ska prioriteras i passager med bilvägnätet för att undvika olyckor. Även i innerstaden ska cyklister och fotgängare prioriteras framför bil. (Malmö Stad 2013a:40) Med befintlig tågtrafik finns det goda möjligheter att ta med cykeln vilket utgör en stor potential för effektiva resor, även regionalt. Resvaneundersökningar visar att cirka 60 000 människor dagligen pendlar till Malmö, varav 67 % är med bil och endast en procent med cykel som transportmedel. Därför är förbättringspotentialen hög för att öka andelen cykelresor på längre avstånd än fem km. (Malmö Stad 2012a:8) Planen vill utvidga cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafik inuti Malmö, samt möjligheten att ta med cykeln på planerade regionala spårvagnar. (Malmö Stad 2013a:42)

En genomsnittlig cykelresa för malmöbon är tre kilometer. (Malmö Stad 2013a:34) År 2008 använde Malmöborna cykeln vid 23 % av sina resor i åldrarna 18-75 år. Detta är endast en ökning med 3 % sedan 2003. (Malmö Stad 2012a:8) En anledning till att Malmöborna väljer bort cykeln, trots goda cykelmöjligheter, skulle kunna vara den skånska väderleken som kännetecknas av blåst, regn och halka under vinterhalvåret. Målsättningen är att cykelbanor med högsta prioritet, ska vara snöröjda eller halkbekämpade före klockan 06.30 på vardagar, vilket redan implementerats. (Malmö Stad 2012a:15) Andra åtgärder för att öka säkerheten är olika utformningar med så kallad hel- och halvljusbelysning, samt upptändning via rörelsedetektorer längs olika cykelstråk. (Malmö Stad 2012a:16) Om antalet cyklister och cyklar för frakt av exempelvis barn ökar bör bredden på cykelvägarna anpassas. Några av cykelstråken har kapacitetsproblem i rusningstrafik som yttrar sig i trängsel på vissa sträckor, vid korsande vägar och vid trafiksignaler. (Malmö Stad 2012a:24) För framtida planering menar översiktsplanen att det är viktigt att prioritera cykeltrafik på bekostnad av biltrafik. (Malmö Stad 2013a:21) Förutom att cykelleder är relativt billiga att underhålla och utvidga nås också affärer, restauranger och service lätt av cyklister vilket ger liv och rörelse under större delen av dygnets timmar och bidrar till ökad trygghet. (Malmö Stad 2013a:37)

Sett till inkomst och utbildningsnivå finns det inga tydliga skillnader vad gäller antalet resor till fots. (Malmö Stad 2012c:7) Av stadsdelarna promenerar boende i Centrum och Södra Innerstaden mest. I Centrum promenerar dagligen 63 %, i Södra Innerstaden 50 %. Deras promenader var också något längre än genomsnittet. Minst promenerar de boende i stadsdelarna Husie och Fosie, både när det gällde tid och sträcka. (Malmö Stad 2012b:11) Av alla promenader anges mer än 50 % utföras i den egna stadsdelen, och 77 % utgår från hemmet. (Malmö Stad 2012b:12)

Anledningar till att invånarna avstår från fotresor är bland annat för långa avstånd, att de hellre cyklar, sjukdom eller handikapp. (Malmö Stad 2012b:19) Över hälften av alla resor till fots i Malmö är kortare än en kilometer, och fem sjättedelar är kortare än två kilometer. (Malmö Stad 2012b:12) Att resorna till fots är så korta beror på att de enbart står för två procent av den totala reslängden med annat transportmedel.

Vanligaste ärenden för resor i Malmö till fots är under fritid och inköp av livsmedel. Planen har identifierat flera tänkbara målpunkter för resor till fots utspridda över hela Malmö, även om koncentrationen av målpunkter är störst i de centrala delarna. (Malmö Stad 2012b:19) Gångbanornas utformning och bredd är liksom cykelbanorna beroende av antalet fotgängare. Bredden påverkas även av funktion, målpunkter, antal entréer i fastigheterna, i vilken del av

staden (centrum eller villaförort) gatan är belägen samt hushöjder på byggnaderna runtomkring. (Malmö Stad 2012b:41)

Fotgängarna är en speciellt utsatt grupp i trafiken. Av de som skadades i trafiken under 2004-2008 var 40 % fotgängare. Singelolyckorna är utspridda över hela Malmö och flest drabbade är äldre kvinnor. Kollisionsolyckorna mellan fotgängare och motorfordon är koncentrerade kring huvudgatunätet. (Malmö Stad 2012b:21)

I och med Citytunnelns öppnande antas det i planen att 37 000 människor dagligen passera station Triangeln. Detta betyder ändrade resmönster i hela staden. (Malmö Stad 2012b:28) I dagsläget finns det sammanlagt fem spår in till Malmö från norr och fyra spår från söder. Genom Malmö är persontågstrafik endast tillåten på två spår (i Citytunneln), vilket gör Malmö till en framtida flaskhals. Målet är att Kontinentalbanan ska rustas för persontransport och bidra med ett bättre trafikflöde genom Malmö. Som det ser ut nu kompletterar tåglinjen genom staden befintlig kollektivtrafik mellan Svågertorp och Hyllie. Förhoppningen är att den planerade Malmöringen ska integrera stadsdelarna i öster med resten av Malmö. Ett tåg beräknas avgå var 30:e minut i varje riktning. (Malmö Stad 2012d:13)

Många resor till och inom Malmö görs på grund av mängden dagspendlare till och från staden. 2011 fanns 158 300 arbetstillfällen i Malmö och samma år pendlade 61 900 personer, 26 500 kvinnor och 35 400 män, in till Malmö för att arbeta och 28 400 Malmöbor, 12 100 kvinnor och 16 200 män, pendlar ut till andra orter dagligen. 21 % av malmöborna uppger att de åker buss regelbundet. (Malmö Stad 2012b:20)

Ett av målen i översiktsplanen är att biltrafiken i centrala Malmö bör minska trots att staden och dess befolkning växer. Stor del av minskningen måste då ske både av malmöbornas resande samt inpendlingen som utgör en stor del av de dagliga resandeströmmarna. Trots bra möjligheter till alternativa transportmedel är luftkvaliteten på vissa gator så dålig att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid överskrids eller ligger nära ett överskridande. (Malmö Stad 2012d:22) Scenariot för 2030 är att Malmö kommer växa med 100 000 invånare, vilket motsvarar en ökning av en ökning i 33 % i antal inpendlare. Planen för trafik innehåller långsiktiga målsättningar för minskad biltrafik, bland annat ska andelen resor som görs med bil ha minskat till 30 % av malmöbornas resor, 2008 låg var andelen resor med bil 41 %. Av de som pendlade in till staden använde 67 % bil samma år, denna siffra ska sjunka till 50 %. (Malmö Stad 2012d:13)

I Malmös översiktsplan menar man att prioritering mellan olika trafikslag är en viktig fråga för jämlikhet och jämställdhet. De som saknar tillgång till bil, exempelvis många äldre, barn, ungdomar, funktionshindrade och kvinnor har svårt att nå de områden som främst är tillgängliga via bil. Därför spelar kollektivtrafiken en viktig roll i att öka stadens jämställdhet mellan olika grupper. (Malmö Stad 2013a:37) Investeringar i kollektivtrafiken främjar även hållbar tillväxt samtidigt som stadsmiljö, bullernivåer och luftkvalitet förbättras, samt energi- och klimatmål uppnås. Planerade spårvägar och tåglinjer hoppas minska restiden till och från Malmös ytterområden och stimulera utsatta områdens stadsutveckling, samt ekonomiska tillväxt. (Malmö Stad 2013a:43)

För att underlätta ytterligare för cyklister i Malmö har man placerat ut sju automatiska pumpar runt om i staden. Vid övergångsställen med trafikljus finns det ofta cykelräcken som hjälper cyklisten att hålla balans utan att kliva av cykeln och det finns cykelradar installerade i många trafiksignaler för att underlätta cykelflödet. (Malmö Stad 2013a:27) Om Malmö ska lyckas uppnå målen med minskad bilism med hjälp av planering kommer leveranser inom staden också påverkas. Kortväga distributionstrafik (citylogistik) har en avgörande roll både för in-och utleverans ur staden och är nödvändig för att stadens kretslopp ska fungera. Godstransporter ökar och för att undvika ökad trängsel och mer utsläpp krävs energieffektiva och smarta transporter. Citylogistiken är i högsta grad ett samspel mellan främst distributörer, varuägare, godsmottagare, fastighetsägare och kommunen. (Malmö Stad 2013a:54)

Sammanfattning

Stadens uppbyggnad

- Malmö är 158,39 km² och har 313 000 inv.
- 50 % av ytan i tätorten beräknas bestå av hårdgjord yta (bebyggelse och asfalt) och ruderatmark. (Malmö Stad 2003:6)
- Av kommunens totala yta är idag 12 % skyddad i översiktsplanen som grönområde, samt ytterligare 19 % fram till 2030. (Malmö Stad 2003:16)
- Främja möten mellan människor, minska miljöbelastning, öka attraktiviteten och integrera Malmös fem stadsdelar.
- Alla delar av staden ska vara attraktiva att bosätta sig i. (Malmö Stad 2013a:14)
- Gångator ska vara ett självklart val med säkra skolvägar i fokus. (Malmö Stad 2012b:15)
- Främja integration mellan olika grupper genom verksamheter. (Malmö Stad 2013a:39)
- Koppla ihop gångbanor där de saknas. (Malmö Stad 2012b:29)

Förtätning

- Stimulera och stödja ett allsidigt utbud av bostäder i alla stadsdelar för att öka bostadsbyggandet.
- Motverka funktionsuppdelade områden. (Malmö Stad 2013a:29)
- Eftersträva högt markutnyttjande. (Malmö Stad 2013a:32)
- Påverka privata markägare till utbyggnad på önskvärda platser, i närhet till kollektivtrafik. (Malmö Stad 2013a:58)
- Pluralism. (Malmö Stad 2013a:54)
- Öka antalet träd på gator och torg
- Tillgång till en stadsdelspark eller större inom 1 km eller tillgång till torg, gröningar 300 meter från bostaden.
- Utformningen av offentliga platser ska motverka konflikter. (Malmö Stad 2013a:35)

Mobilitet

- Trafiksystem med mänskligt fokus. (Malmö Stad 2013a:40)
- Cyklister och fotgängare prioriteras i trafiken. (Malmö Stad 2013a:40)
- Öka andelen cykelresor på längre avstånd än fem kilometer. (Malmö Stad 2012a:8)
- Utvidga cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafik, samt möjligheten att ta med cykeln. (Malmö Stad 2013a:42)
- Rusta Kontinentalbanan för persontransport. (Malmö Stad 2012b:13)
- Nå miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid. (Malmö Stad 2012b:22)
- Resor med bil av pendlare in till staden ska minska till 50 %. (Malmö Stad 2012d:13)
- Öka stadens jämställdhet mellan olika grupper med kollektivtrafik. (Malmö Stad 2013a:37)
- Främja hållbar tillväxt och klimatmål uppnås genom kollektivtrafik.
- Gynna energieffektiva transporter för kortväga distributionstrafik. (Malmö Stad 2013a:54)
- Minska resetiden till Malmös ytterområden och stimulera stadsutveckling och ekonomiska tillväxt. (Malmö Stad 2013:43)

Analys

I följande avsnitt analyseras Crawfords teoretiska ramverk utifrån Malmös översiktsplan genom att svara på vad det finns för möjligheter och svårigheter med att implementera Crawfords bilfria teori i en stad planerad för bilism. Samtidigt undersöks Malmös möjligheter och

svårigheter att fungera utan bilism sett till stadens förutsättningar. Eventuella konsekvenser för olika mål som finns i översiktsplanen analyseras också.

Analysen avslutas med en diskussion. Där presenteras egna tankar och funderingar om teori och empiri, bilism och vad jag förväntar mig av framtidens stadsplanering i relation till ämnet och framförd forskning.

Ordning och organisation

Även om Crawford's teori tar ställning mot bilism är inte bilen huvudpersonen genom manualen och nämns inte ens i vissa avsnitt. Därför kan teorin ibland kännas lite lam i dess argument om varför Crawford's bilfria stad endast går att uppnå utan bilism. Om man tar Malmö som exempel, många av de mål som är satta i översiktsplanen är i linje med teorin, och kommer antagligen nås utan att bilen förbjuds i staden. Men om man går tillbaka och tittar på teorins grund, ordning och organisation, blir det tydligare att bilismen ändå är den delen av planeringen som påverkat städer mest. Enligt teorin är exempelvis Malmös yta ordnad efter samhällets organisation, den underliggande ekonomi, fysiska och sociala krafter. (Crawford 2009:47) Under funktionalismen och modernismen betydde det maximal ekonomisk vinning, rationalitet, effektivitet och bättre levnadsstandard. (Åsberg 2013) För Malmö har det inneburit att planeringen som bidragit till segregering och sämre kommunikationsmöjligheter för invånare utan tillgång till bil.

Eftersom ordning och organisation är ett koncept ur teorin är det inget som direkt går att koppla till Malmös översiktsplan. Dock kan det vara värt att fundera över hur den organisationen som styr staden har idag kommer påverka planeringen.

Skala

Enligt teorin ska all planering förankras i den "mänskliga skalan" för att undvika att storleken på gator och allmänna platser inte blir större än att de fyller den funktion de har. Även förhållandet mellan skala och användning grundar sig i ordning och organisation, där skalan representerar ordning och organisation representeras av funktion. (Crawford 2009:50)

I Malmös översiktsplan finns det flera exempel på där man faktiskt använder samma retorik. Exempelvis ska trafiksystemet ha ett "mänskligt fokus" vilket betyder att cyklister och fotgängare prioriteras i trafiken. (Malmö Stad 2013a:40) Alltså är det behoven hos människorna som påverkar utformningen av trafiksystemet. I översiktsplanen står det också att gång- och cykelbanornas utformning och bredd är beroende av antalet fotgängare. Skalan påverkas också av funktion, målpunkter, antal entréer i fastigheterna, i vilken del av staden gatan är belägen

samt hushöjder på byggnaderna runtomkring. (Malmö Stad 2012b:41) Även om detta kan tyckas vara en självklarhet i en stad som Malmö där stadsbilden fortfarande är relativt småskalig, vore det kanske inte lika självklart i en nordamerikansk stad. Dock skulle bilismens frånvaro göra att många av stadens vägar är för breda för att endast använda till spårvagn, cyklism eller gång. Om en människa som går långsamt och inte hinner över till andra sidan gatan under ett grönt ljus är gatan enligt antagligen inte planerad i mänsklig skala.

Modern planering

Crawford är mycket kritisk till den moderna planering som delat upp staden i upp olika funktioner under 60- och 70-talet eftersom de förorter som skapats saknar den naturliga planeringen som en riktig stad erhåller. Han menar att den typen av samhälle uppmanar till ett individualistiskt och elitistiskt levnadssätt i motsatsen till hans bilfria samhälle som uppmuntrar möten och engagemang. (Crawford 2009:79) I den planering som förs i västerländska städer idag är Crawford främst kritisk till att den privata sektorn fått mer inflytande i stadsplaneringen i dagens samhälle.

Malmö är en efterindustriell stad som förlitar sig mycket på investeringar från privata aktörer för att kunna utveckla staden. Eftersom Malmö Stad sålt mycket av sin mark är det möjligt att stadsutvecklingsprojekt inte följer översiktsplanens vision, då privata aktörer som investerat i nya områden kanske inte delar stadens värdegrund. Detta problem nämns i Crawfords teori men problematiseras knappast. Om hans teori ska gå att applicera på i stort sätt vilken stad som helst bör teorin också innehålla förslag på hur sådan problematik kan hanteras. Eftersom översiktsplanen bestämmer vision och strategi för stadens utveckling finns det ett visst mått av inflytande över planeringen, men man är fortfarande beroende av investerarnas resurser. Mycket av planering som sker i samarbete mellan privata aktörer och kommun drivs framåt av viljan att enas då det är i allas intresse. I översiktsplanen står det exempelvis att Malmö kan påverka privata markägare genom att vara positiva till utbyggnad på önskvärda platser, till exempel i närhet till kollektivtrafik. (Malmö Stad 2013a:58)

Crawford kan ha valt att inte gå in på denna problematik för att inte behöva ta politisk ställning i sin teori, men det gör också att manualen i praktiken blir svårare att använda. Det faktum att teorin bygger på att hållbar stadsplanering nås genom att minska den ekonomiska vinningen och resursanvändningen gör att privata aktörer med största sannolikhet skulle arbeta mot teorins syfte. (Crawford 2009:79) Trots detta förespråkar Crawford ett transportsystem som ägs av staten parallellt med andra transportalternativ som ägs privat. (Crawford 2009:68) Kanske för påskynda utvecklingen och ge befolkningen fler möjligheter till förflyttning.

Gator

Stadens största fiende är som bekant enligt Crawford raka gator. Hans förtätning sker bland annat genom smala snirkliga gator som ofta bryts av korsande vägar och byggnader. Snirkliga gator ger känsla av enclosure och uppmanar enligt Crawford till sociala möten. Om staden har för många raka gator kan detta förbättras genom att de kontrasteras med växtlighet. (Crawford 2009:60)

I Malmö ser man på saken en aning annorlunda. Översiktsplanen understryker att det är viktigt att gågator är raka och långa med många korsande gator, för att få fotgängare att använda dem. Eftersom gatumodellen som Crawford använder har en mänsklig utformning där gatorna följer topografi och användningsbehov kan de inte vara helt raka. (Crawford 2009:75) Gatumodellen i översiktsplanen följer en rutnätsprincip med större huvudleder som bryts av smågator. Att bygga om hela Malmö stads gatunät vore näst intill omöjligt om man inte låter strukturera om hela staden. Alltså finns det stora svårigheter med Crawfords gatumodell, men eftersom förtätning av det finmaskiga gatunätet redan nämns i översiktsplanen går det kanske att nå en kompromiss. Dessutom ger Malmös trädpolicy goda möjligheter för enclosure åt fotgängare. (Malmö Stad 2012c:51) När det kommer till säkerhet bör man ifrågasätta huruvida en bilfri stad med Malmös mått skulle kännas säkrare utan bilism. Om förtätningen exempelvis misslyckas i vissa områden kommer de möjligtvis kännas ännu ödsligare och farliga utan bilismen.

Mobilitet

En avgörande skillnad mellan Crawfords teori och Malmös översiktsplan är de delar som berör mobilitet i staden. Ingen större överraskning då Malmö ju inte är bilfritt, och har inte några planer på att bli det heller. Dock finns det utifrån den nya översiktsplanen goda möjligheter att implementera Crawfords teori, eftersom planens mål berör minskad bilism bland stadens invånare, minskad bilism bland de som pendlar in i staden, utökad kollektivtrafik och bättre förhållanden för cyklister och fotgängare, integrering av stadsdelar, förtätning och så vidare.

Det som saknas i Malmö men är viktig i teorin, förutom ett mål att få bort bilism helt då, är en spårvagn eller metro som kan användas som Crawfords ringlinje. Dock finns det hopp eftersom det enligt översiktsplanen finns långt gångna planer på att utvidga kontinentalbanan med persontågstrafik. Det gör att tåget kommer kunna fungera som en ringlinje genom att knyta ihop östra Malmö med resten av tågnätet och gå runt hela staden. Kontinentalbanans tåg beräknas avgå var 30:e minut i varje riktning. (Crawford 2009:43) Även om kollektivtrafiken är utbredd i Malmö och används flitigt av befolkningen räcker det inte i den bilfria staden. Enligt

Crawfords manual är en av de största frustrationerna med allmänna transportmedel är väntetiden. Det krävs att kollektivtrafiken kommer med korta intervaller för att det ska kännas lönsamt att välja bort bilen. (Crawford 2009:155) Ett tåg var 30:e minut är helt enkelt inte tillräckligt ofta. Ringlinjen ska också användas för det system som Crawford kallar Metrofreigt (Crawford 2009:72).

Om det går att implementera ett fraktsystem i Malmös kollektivtrafik kan jag inte svara på utifrån den information översiktsplanen erbjuder. Skulle Malmö skulle få spårvagn inom staden skulle det underlätta, men att låta vagnar hakas fast sist på spårvagnen för att frakta gods utan att sakta ner restiden är ännu en osäker och oprövad teknik. (Crawford 2009:175) Kanske att det skulle kunna finnas bättre lösningar som hade passat bättre in på Malmö. Exempelvis egna vagnar enbart för frakt eller mindre elektriska transportmedel än lastbilar. Crawfords ”hand carts” som är delvis elektriska skulle också mycket väl kunna användas i större utsträckning för tyngre frakt inne i centrala delar av staden. (Crawford 2009:179) I översiktsplanen står som mål att gynna energieffektiva och smarta transporter för kortväga distributionstrafik genom samspel mellan främst distributörer, varuägare, godsmottagare, fastighetsägare och kommunen. (Malmö Stad 2013:54) Om inte Metro freigt är möjligt finns det ändå utrymme att se över Malmös fraktmetoder inom staden.

Något som definitivt saknas i Crawfords teori är ett grundläggande genustänk, det diskuteras inte alls genom manualen. Översiktsplanen menar att prioritering mellan olika trafikslag är en viktig fråga för jämlikhet och jämställdhet eftersom alla i staden exempelvis inte har egen bil. Kvinnor och män har framförallt olika resmönster då kvinnor åker mer kollektivt. (Malmö Stad 2013:37) Dock skulle den bilfria staden kunna jämna ut villkoren för män och kvinnor, men det nämns alltså inte i manualen.

Cyklismen kommer få en viktig roll i den bilfria staden eftersom det är ett billigt och snabbt sätt att ta sig runt på, utan att ta hänsyn till kollektivtrafikens begränsningar. Vid planering av transportsträckor bör cykeln få mycket utrymme, speciellt om det finns stöd hos befolkningen. För att uppmuntra till cyklism bör föräldrar lära sina barn att cykla vid tidig ålder. (Crawford 2009:163) I Malmö görs redan 23 % av alla resor med cykel vilket betyder att det redan finns en god beredskap för en utbredd cyklism. (Malmö Stad 2013:42) Det finns även en hel del olika mål att lyfta fram cyklismen, exempelvis genom att trafiksystemet ska uppmåna till att gå, cykla eller åka kollektivt, (Malmö Stad 2013:40) fler cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafik, samt bättre möjligheter att ta med cykeln på kollektivtrafik. (Malmö Stad 2013:42)

Inom Malmös cyklism syns tecken på en planering som är grundad i en organisation som växt fram ur möjligheter givna av topografin, då det antagligen finns ett samband mellan att cykeln är ett vanligt transportmedel och Malmös väldigt plana yta. Även om klimatet inte är fördelaktigt året runt finns det uppenbarligen ett behov hos befolkningen att cykla året runt då ett mål i planen är att alla större cykelvägar ska vara snöröjda 6:30 på morgonen, så malmöborna lätt kan cykla till arbete och skola. (Malmö Stad 2012d:15) Cykelbanor underhålls året om och förses med belysning anpassad för cyklister, luftpumpar och cykelparkeringar både över och under ord. (Malmö Stad 2012d:24) Om Crawfords teori implementeras och låter påverka översiktsplanen skulle Malmö med största sannolikhet få en kraftigt ökad cyklism. Exempelvis åker 67 % av de som pendlar in till Malmö med bil, och endast en procent med cykel. (Malmö Stad 2012d:8) Dock visar översiktsplanen på en positiv inställning till cyklismen, och en förståelse för att fler cyklister kräver banor med större kapacitet. Något som Malmö visat sig sakna är planer på att låta invånarna låna cyklar från automatiska cykelställ mot betalning (Crawford 2009:163) eller gratis. (Crawford 2009:164) Det kanske Malmö bör se över om staden vill ligga i framkant som cykelstad.

Eftersom Crawford anser att fotgängare är den grupp som har lägst status i trafiken bör deras status enligt teorin höjas över alla andra transportmedel och få större inflytande på planeringen. (Crawford 2009:160) Enligt översiktsplanen promenerar redan 35 % av malmöborna varje dag, och ytterligare 35 % flera gånger i veckan i rekreationssyfte. (Malmö Stad 2012c:7) Rörelsemönstren skiljer sig mellan områden och stadens centrala områden identifieras som delar av staden där förutsättningar för att människor ska välja att ta sig fram till fots är goda. En anledning till att områden inte uppmanar till gång är att det inte finns tillräckligt många ”målpunkter” inom området. (Malmö Stad 2012b:15) Enligt Crawford är det funktionssepareringen som är grunden till problemet. Viljan att försöka skydda vissa områden mot bilismen under 60-talet ledde istället till isolering av bostadsområden. Det försvårar kommunikation till fots eftersom avstånden är för stora.

Eftersom bilismen inte existerar i Crawfords stad finns den heller inte i teorin. Bilister erbjuds istället parkering i flervåningsgarage tillgängliga i stadens utkanter. Dessa finansieras av användarna eller privata aktörer och ligger i anslutning till ringlinjen eller annan kollektivtrafik. (Crawford 2009:172) I Malmö skulle flera parkeringshus vara nödvändiga eftersom över hälften av de 60 000 som pendlar in till staden varje dag tar bilen. (Malmö Stad 2012a:8) Pendling en beräknas dessutom öka med 33 % fram till 20130. Även om Crawfords parkeringssystem skulle kunna fungera i teorin betyder mängden människor att de som tar sig

till staden med bil kommer får problem. Exempelvis kommer väldigt få kunna ta sig direkt till sina arbetsplatser och måste byta transportmedel inne i staden. Risken är stor att Malmö blir en tjock flaskhals både morgon och kväll för de som pendlar. En positiv effekt hade dock varit att de parkeringshus som nu tar upp mycket plats i centrala staden försvann och gav plats för fler bostäder.

Ett av målen i översiktsplanen är att biltrafiken i centrala Malmö ska minska trots att staden och dess befolkning växer. Detta mål kommer lösas omedelbart om Malmö planeras enligt Crawfords manual. Det samma gäller målet att minska inpendlingen av bilar. Ett annat mål Malmö är att förbättra luftkvaliteten i staden då vissa gator inte överskrider miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid (Malmö Stad 2012b:22), detta kommer givetvis också att uppnås.

Täthet

Den mest utmärkande likheten mellan de Crawfords teori och Malmös översiktsplan är viljan att förtäta staden. Förtätning utgör hela grunden för att Crawfords bilfria stad ska fungera eftersom han förlitar sig mycket på att människor kommer vilja gå och cykla, vilket kräver närhet och korta avstånd.

Malmö har redan bestämt sig för att förtäta staden genom att växa inåt, allt bostadsbyggande ska ske innanför yttre ringvägen. I med att man ökat tätheten i staden hoppas man kunna främja möten mellan människor, minska miljöbelastning, öka attraktiviteten och integrera Malmös fem stadsdelar. (Malmö Stad 2013:17) Enligt Crawford kommer den täta staden tvinga invånarna tvingas bli mer sociala. Den sociala staden uppmuntras ännu mer i med att de bilfria gatorna blir mer flexibla och inte längre behöver anpassas för bilismen.

Även om målriktningen är densamma finns det svårigheter om Malmö ska lyckas uppnå den nivå av förtätning som teorin kräver. Crawford utgår från en referensstad med 1 miljon invånare och en yta på 256 km². (Crawford 2009:239) Förhållandet mellan storlek och användning är en viktig del i Crawfords teori och bör därför undersökas även i Malmö. Enligt översiktsplanen betyder det att Malmö med sina 313 000 invånare och 158,39 km² borde ha en yta på cirka 85 000 km², alltså cirka en tredjedel av referensstaden. Alternativet är att öka invånarantalet till över en halv miljon, vilket är osannolikt inom de närmaste åren då scenariot för 2030 är att Malmö kommer växa med 100 000 invånare.

Ett sätt att förbättra Malmös möjligheter att implementera Crawfords plan är att anpassa förtätningen efter stadens storlek. En rekommendation är att bygga lägre hus och använda så

mycket mark som möjligt. På så sätt kan Malmö komma närmare teorins rekommenderade förtätning där FAR bör vara minst 1,5. (Crawford 2009:107) Det är också i linje med Malmös mål att eftersträva högt markutnyttjande. Översiktsplanen har också för avsikt att i bottenplan förbereda för olika servicefunktioner även inledningsvis, det innebär att FAR blir ännu högre om ännu en våning tillkommer i bottenplan. (Crawford 2009:32) Dock finns det kanske anledning att diskutera om Crawfords förtätning är en aning för tät? Eftersom hans referensstad bygger på förtätningen av centrala delar av medeltida städer som Venedig. Det är helt enkelt inte rimligt att den svenska stad som Malmö skulle komma upp i så hög förtätning om den ska komma från ett naturligt underliggande förtättningsbehov. Om kommunikationsmöjligheterna är goda nog bör öppna grönområden och lite bredare vägar och parker inte vara något problem i en stad som Malmö.

En fördel hade å andra sidan varit om Malmö kunde förtäta en del av den 50 % stadsytan som är täckt av asfalt och annat hårdmaterial. Det är ganska mycket om man jämför med Crawfords påstående att 60 % av marken i amerikanska städer är asfalterad på grund av förflyttning av bilar. Speciellt då bilanvändandet i USA är mer utbrett än i Sverige (Crawford 2009:113). Av Malmös 50 % framgår dock inte hur mycket som används för just förflyttning men i översiktsplanen identifieras breda huvudleder som barriärskapande. (Malmö Stad 2012b:7) För att minska barriärerna föreslås mindre bostadsområden och blandning av hustyper, lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer. Platser med ensidiga bostadsbestånd bör kompletteras med nya typer av bostäder för att bredda utbudet. (Malmö Stad 2013:29) Detta mål går också att uppnå med den låga täta bebyggelse som föreslås i denna analys, speciellt eftersom många av de funktionsuppdelade områdena kännetecknas av höghus.

Urbana byar

Crawfords urbana by är en del av förtätningen. Tanken är att ett område skapar en urban by genom att planeras så att många dagliga resor för inköp och service sker i det egna området. Återigen ser teorin till de nya behov som kommer finnas hos den bilfria stadens befolkning. I översiktsplanen är ett mål att minska segregering och skillnaderna mellan olika stadsdelars levnadsvillkor, så alla delar av staden blir attraktiva att bosätta sig i. (Malmö Stad 2013:14) Detta mål skulle lättare gå att uppnå med Crawfords urbana byar eftersom varje stadsdel med ett visst antal människor måste ha tillgång till en skola, ett dagis, en butik och så vidare.

Crawfords Concierge System (Crawford 2009:180) är på ett sätt hjärtat i en urban by. Ett system som utan större svårigheter borde gå att implementera på kvartersnivå i Malmö, men detta är ett antagande som inte har någon grund i översiktsplanen. Det är relativt vanligt i Sverige med

minilivs som försörjer ett mindre område med basvaror, och sedan en tid tillbaka finns det även ett postombud i många av dessa små butiker. Skulle dessa butiker även låna ut verktyg, servera kaffe och hushålla med förvaringsboxar borde de fungera i likhet med en Concierge.

Även om tanken med de urbana byarna är god innebär denna del av teorin möjliga problem som Crawford inte problematiserar i speciellt stor utsträckning. Det är också den del av teorin som har minst relation till bilismen. Crawfords urbana byar involverar nämligen inte bara fysiska faktorer utan delar även in befolkningen i så kallade ”value clusters”, vilket innebär att grupper som delar olika mål och värden bör bo tillsammans för att undvika konflikter. (Crawford 2009:220) En sådan typ av planering går helt emot det som Malmös översiktsplan försöker att uppnå. Istället förstärks bara den kvarvarande funktionalistiska planeringen som skapar grupperingar i staden och motverkar målet att uppnå en stadsmiljö som präglas av pluralism och främjar integration mellan olika grupper. (Malmö Stad 2013a:39) Kanske skulle kvartersplaneringen också påverka det sociala i staden negativt på så sätt att invånarna inte behöver lämna sitt eget kvarter utan når alla viktiga funktioner inom 5-10 minuter.

Malmö är redan starka grupperingar i staden, vilket också framgår i översiktsplanen. Detta försöker man motverka genom stadens förtätning. Crawford försvarar risken att urbana byar isoleras från varandra med att stadens centrala delar uppmanar till möten. (Crawford 2009:222)

Om man bortser från de mål som översiktsplanen satt upp, och endast ser till möjligheter att uppnå Crawfords värdekluster, skulle man enligt översiktsplanen kunna påstå att grupperingar redan finns inbyggt i staden. Översiktsplanen säger inte att människor med samma åsikter eller bakgrund bor i vissa områden, men Malmökommissionens utredning visar att det finns skillnader mellan grupper och geografiska områden. Detta beror främst på olika socioekonomisk förhållanden vilket påverkar invånarnas livsvillkor. Skillnaderna visar sig i medellivslängden hos invånarna i olika områden och blir extra tydlig mellan olika utbildningar. (Malmö Stad 2013c:9) Utan att påstå att dessa två faktorer på något sätt indikerar att olika områden har samma åsikter eller intressen, och därför skulle vilja skapa Crawfords värdekluster, visar det att det finns skillnader mellan bostadsområden. Något som Crawford ändå tycks förespråka. Viktigt är dock att understryka att detta går direkt emot många av de mål som översiktsplanen satt upp för integrering. Översiktsplanen är väldigt mån om att alla grupper i staden ska höras och integreras och utformningen av offentliga platser ska motverka konflikter mellan olika användningsgrupper. (Malmö Stad 2013a:35)

Diskussion

Även om Crawfords bilfria teori är svår att argumentera mot, då den både skulle kunna hjälpa till att uppfylla många av de mål som Malmö Stad satt upp i sin översiktsplan, och gör staden mer attraktiv för oss utan bil, så är inte allt positivt. Om Malmö hade anammat Crawfords teori till 100 % hade även en del konsekvenser varit negativa. Som framgår i analysen av de urbana byarna och value cluster skulle en implementering av teorin kunna leda till större sociala skillnader i staden, speciellt då områdena speglar de behov och förutsättningar som finns hos de boende.

Ponera att två urbana byar med helt olika socioekonomiska grupper ligger några kvarter ifrån varandra. Beroende på hur deras ekonomiska förhållanden ser jag stora potentiella skillnader. Visst hade det funnits tillgång till samma service och kollektivtrafik oavsett urban by enligt teorin. Men den ena urbana byn kanske hade kännetecknats av hus med omålade fallfärdiga fasader och lekplatser fulla med fimpar och kanyler. Medan den andra urbana byn istället hade kännetecknats av ny putsade väggar, nymålade fönster och välfriserade syrenbuskar i varje hörn. Visserligen är det så en blandad stad ser ut, men jag anser att Crawford inte alls tagit hänsyn till hur det påverkar befolkningen. Crawford problematiserar helt enkelt inte sin teori och diskuterar inte vilka effekter det kan få när ett samhälle inte bara består av olika människor med olika åsikter, utan också olika resurser.

Mycket av Crawfords kritik mot den top-down planeringen som fördes under 60-talet blir på ett sätt verklighet igen om bilismen helt enkelt skulle förbjudas. Jag skulle vilja påstå att manualen bygger på en bilfri ideologi där Crawford utger sig för att vara experten.

Ändå tycker jag mig i Crawfords teori kunna hitta argument för att staden ska ha kvar bilismen. Enligt teorin har Malmös yta och ordning redan anpassats efter en organisation som kräver raka linjer och breda gator, alltså efter bilens behov. Stadsutvecklingen har också påverkats av vägnätet. En slutsats man kan dra är att även behoven hos de som bor där påverkats. Även om Crawford inte uttrycker sig med orden att man byggt sig in i ett bilberoende, antagligen för att hans teori bygger på att vi kan planera utan bilismen, gör hans teori om organisation att det är svårt att göra vissa ändringar i staden.

Om staden ordnas efter en organisation som ser till behovet hos ett samhälle som vill utvidga bilismen enligt de ideal som fanns under funktionalismen, ändras också inte då behoven hos befolkningen? Befolkningens behov att förflytta sig på ett visst sätt och bo i vissa områden går visserligen att möta genom att utvidga exempelvis kollektivtrafiken, men om behoven och

kraven inte går att möta? Betyder det att vi då faktiskt har byggt oss in i ett bilberoend som både Falkenmark och Gertten menar. Eller betyder det bara att Malmös topografi har organiserats enligt bilismens behov, och är nu en del av topografin i staden, vilket inte går att ändra? Då följer gatorna ändå en slags topografin som speglar behovet hos människorna som använder gatorna. (Crawford 2009:75) Även om topografin påverkats av bakomliggande värderingar hos det moderna samhället. (Crawford 2009:227)

Det är ett komplicerat resonemang, men om resonemanget inte går att överbevisa enligt det ramverk som Crawford's teori satt upp, betyder det att vi kanske inte borde planera om stadens yta (ordning) eftersom behoven har förändrats. Vi har byggt oss in i ett bilberoende.

Oavsett om vi är beroende eller inte borde ovanstående resonemang enligt mig inte betyda att vi ska fortsätta mata bilberoendet. Ett argument som i uppsatsen används för bilism är att det skulle vara odemokratiskt med ett förbud. Dock tror jag att det flesta skulle hålla med om att det vore mer demokratiskt att satsa på kollektivtrafik eftersom alla invånare i Malmö inte har tillgång till bil. Alla har tillgång till kollektivtrafik, eller skulle få om Crawford's utopi är fallet, som dessutom hade behövts byggas ut om fler började använda den. Jag anser att det är planerarens uppgift finna en lösning som gynnar alla grupper i staden, och kollektivtrafik är en sådan lösning. Det är demokratiskt.

Många tankar har snurrat i mitt huvud under arbetets gång, varav en är varför det har varit så svårt att hitta forskning om bilens positiva konsekvenser på dagens stadsplanering, trots att det är lättare att argumentera för att ta bort bilismen. Kanske beror det på att vi är så långt borta från den bilfria verkligheten att man inte behöver argumentera för att låta bilismen vara kvar? Det behövs inga goda grunder för att komma med ett sådant påstående. Hur ska man annars kunna förklara att det trots otaliga rapporter om bilismens dåliga påverkan på miljö, hälsa och stadsplanering ändå är en självklarhet, trots avsaknaden av övertygande (vad jag kan hitta) argument för att ha kvar den?

Precis som i artikeln där bilismen likställdes med en cigarett har jag haft liknande reflektioner. Kanske gör det faktum att bilen långsamt börjar ifrågasättas mer och mer, att den slutligen hänvisas till stadens periferi, för att samhällets majoritet inte vill påverkas av en minoritets dåliga val.

Slutsatser

- Vad finns det för möjligheter och svårigheter med att implementera Crawfords bilfria teori i en stad planerad för bilism?

Av Crawfords teorier olika dimensioner är förtätning den del som skulle ha störst möjlighet att implementeras i Malmö stad, trots att det skulle innebära stora fysiska ingrepp på staden. Det beror på att både Crawfords teori och Malmös översiktsplan vill uppnå en integrerad och social stad genom förtätning. Dock ser jag stora svårigheter med att gå hela vägen och anamma konceptet med värdekluster och urbana byar, dels för att det går emot översiktsplanens uppsatta mål men också för att det inte är en god idé ur ett socialt hållbarhetsperspektiv.

Eftersom Malmös kollektivtrafik och möjligheter att cykla och gå är relativt goda, och enligt planen kommer fortsätta att utvecklas, borde Malmö vara en god kandidat för att bli en bilfri stad i framtiden. Mycket av retoriken om mobilitet i översiktsplanen (mänsklig skala, att vara lyhörd för behov och flexibel planering) påminner dessutom om Crawfords retorik. En svårighet är att Malmös befolkning kanske inte är intresserade av att bo i en bilfri stad, vilket kan skapa misstänksamhet och protester hos befolkningen.

Malmös befolkning använder bilen i hög utsträckning, och är beroende av att pendlingen in och ut ur staden fungerar. Ett problem skulle således vara att utveckla kollektivtrafiken så att den passar allas behov. Även om det är möjligt skulle det ta flera år, vilket gör att ett bilförbud inte vore speciellt demokratiskt tills en jämnt fördelad kollektivtrafik är säkrad. Ett annat stort problem är att stadens flöden in och ut skulle stoppas upp på vid av transportmedel och den stora mängden pendlare. Det skulle kunna få ekonomiska konsekvenser i staden om företag väljer att flytta någon annan stans där kommunikationsmöjligheterna är bättre.

- Med utgångspunkt i Malmös översiktsplan, vad är de positiva och negativa konsekvenserna av Crawfords bilfria stad? Är det möjligt att uppnå de mål som framgår i Malmö stads översiktsplan för 2030?

En potentiellt negativ konsekvens är att handeln i centrum skulle gå ner då exempelvis barnfamiljer eller människor som helst vill åka bil söker sig någon annan stans, eller att varor helt enkelt inte når stadens butiker. Dock skulle en positiv effekt vara att fler rörde sig i staden alla tider på dygnet, speciellt de som bor i området. En negativ konsekvens är att människor som redan nu har svårt att nå vissa platser på grund av rörelsehinder måste anstränga sig mer för att ta sig både långa och korta sträckor. Eftersom kollektivtrafiken inte kommer kunna ta

sig överallt betyder det också att människor med rörelsehinder kommer stängas ute från vissa platser.

Om Malmö lyckas bygga ut kollektivtrafiken och få bort bilismen skulle det kunna innebära en kraftig gentrifiering för staden om bostadspriserna höjs, eftersom stadens attraktivitet ökar. Stora delar av befolkningen skulle då tvingas flytta. Dock skulle det också gynna staden om den blev mer attraktiv. Exempelvis hade en förhöjd trafiksäkerhet och kvartersplanering kanske lockat barnfamiljer från kranskommunerna, vilket skulle generera skatteintäkter till staden.

Att vara Sveriges första bilfria stad skulle också generera mycket positiv medial uppmärksamhet och marknadsföring. Det hade i sin tur gett större möjligheter att arbeta med hållbar stadsutveckling, bidrag till fler projekt och samarbeten med andra städer med liknande ambitioner. Andra positiva konsekvenser är förbättrad ekologi och livsmiljö för alla levande ting i staden, minskat oljeberoende, utveckling av ett jämställt transportsystem och jämnare fördelning av funktioner i bostadsområden. På den mark som frigörs när bilismen försvinner skulle fler bostäder kunna byggas, som tillsammans med den övriga förtätningen hade hjälpt Malmös bostadsbrist.

Som framgår i uppsatsens analys uppnås nästan alla de nämnda mål som satts upp i översiktsplanen för 2030. De mål som inte uppnås är de som specifikt berör integrering av olika grupper i samhället på grund av Crawfords värdekluster.

Sammanfattning

När man talar om bilism i städer idag stannar ofta diskussionen vid att minska trafiken i vissa områden eller göra bilen mer miljövänlig. För att bredda diskussionen undersöker uppsatsen om det ur ett svenskt perspektiv finns möjlighet att planera utan bilism. Frågeställningarna som besvaras lyder: *Vad finns det för möjligheter och svårigheter med att implementera Crawfords teori om bilfrihet i en stad planerad för bilism? Och Med utgångspunkt i Malmös översiktsplan, vad är de positiva och negativa konsekvenserna av Crawfords bilfria stad? Är det möjligt att uppnå de mål som framgår i Malmö stads översiktsplan för 2030?*

Uppsatsen är en litteraturstudie och utgår från Crawfords Carfree Design Manuel, en omfattande beskrivning av stadens uppbyggnad utan bilism. Crawford har många rekommendationer för den bilfria staden, bland annat förtätning, kvartersplanering och utökad kollektivtrafik.

Crawfords teori analyseras utifrån Malmö Stads översiktsplan vars övergripande mål är att skapa en attraktiv och hållbar stad socialt, ekologiskt och ekonomiskt för en växande befolkning. Samtidigt som man vill fortsätta utveckla Malmös attraktivitet. (Malmö Stad b)

Resultatet av litteraturundersökningen visar att det finns många möjligheter med att implementera Crawford's bilfria teori i Malmö då det finns flera gemensamma nämnare. Mest utmärkande är förtätning. Det finns även vissa svårigheter då översiktsplanens mål om att integrera grupperingar i staden kan försvåras. Det är också möjligt att stadens befolkning vill ha kvar bilismen.

Källförteckning

Litterära källor

Bennet, Anna (2012) Den bilfria staden. Om hållbarhet och levnadsstandard. Kandidatarbete vid SLU, Uppsala

Crawford, J.H (2009) Carfree design manual. Nederländerna

Falkenmark, Gunnar (2006) Politik, mobilitet och miljö. Om den historiska framväxten av ett ohållbart transportsystem. Riga

Johansson, Karin (2013a) Bikes vs Cars. Kampen mellan fordonen. Publicerad av Trivectors tidning 2038: Förstå framtiden först

Johansson, Karin (2013b) Är bilen vår nya cigarett? Publicerad av Trivectors tidning 2038: Förstå framtiden först

Malmö Stad (2013a) Översiktsplan för Malmö 2012: ÖP12. Malmö

Malmö Stad (2003) Grönplan för Malmö 2003. Malmö stad, gatukontoret

Malmö Stad (2012a) Cykelprogram för Malmö stad 2012-2019. Malmö, gatukontoret

Malmö Stad (2013c) Malmö stads sammanfattning av Kommissionen för ett socialt hållbart Malmö slutrappport. Malmö kommissionen

Malmö Stad (2012b) Fotgängarprogram 2012-2018, Malmö – Den gånliga staden. Gatukontoret

Malmö Stad (2012c) Nulägesanalys, vad gör vi fotgängare idag? Bilaga till Malmö stads fotgängarprogram 2012-2018. Gatukontoret

Munthe, Patrik (2012) Bilpoolen en väg ur det bilberoende samhället. Kandidatuppsats i miljövetenskap

Sirland, Oskar (2011) Personbilismens mobilitet och stadens utveckling. Kandidatuppsats vid KTH

Åsberg, Johannes (2013) Bygg urbant och klimatsmart. Fria tidningar
<https://www.fria.nu/artikel/75574>

Elektroniska källor

Björklid, Pia et al. (2014) Bilen blir allt mer onödig i takt med urbaniseringen. DN.debatt
<http://www.dn.se/debatt/bilen-blir-alltmer-onodig-i-takt-med-urbaniseringen/>

GD.se (2012a) Handlarna rasar mot trafikplanerna I centrum. Gävle
<http://gd.se/nyheter/gavle/1.5132960-handlarna-rasar-mot-trafikplanerna-i-city>

GD.se (2012b) Fler städer har provat att leda om trafiken. Sundsvall
<http://gd.se/nyheter/gavle/1.5220937-fler-stader-har-provat-att-leda-om-trafiken>

Jaderup, Elin (2014) FP valde att stöda rödgröna framför M om den viktiga översiktsplanen. Sydsvenskan.se Malmö <http://www.sydsvenskan.se/malmo/fp-gav-stod-at-de-rodgronas-oversiktsplan/>

Larsson, Lennart (2014) Första dagen med förbud mot biltrafik. Skånskan.se Malmö
<http://www.skanskan.se/article/20140310/MALMO/140319945/-/forsta-dagen-med-forbud-mot-biltrafik>

Lisberg, Ebba (2014) Trafikmiljö: Framväxten av ett ohållbart transportsystem.
<http://www.ne.se/rep/trafikmiljo-framvaxten-av-ett-ohallbart-transportssystem>,
Nationalencyklopedin, hämtad 2014-04-29

Malmö Stad (b) <http://wp03.malmo.se/#page-vad-ar-en-oversiktsplan>. Hämtat 2014-05-05

Malmö Stad (2012d) Trafikmiljöprogram Malmö Stad 2012-2017. Fastighetskontoret, gatukontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret.

SCB (2013) Transporter och kommunikationer. Statistik årsbok 2012

http://www.scb.se/statistik/_publikationer/OV0904_2013A01_BR_11_A01BR1301.pdf

Sandblom, Tobias (2006) Förslaget är diskriminerande. Varbergsposten vecka 48

http://varbergsposten.se/Upload/VP_2006_48.pdf

Svd Kultur (2009) Bilen styr. Svenska dagbladet http://www.svd.se/kultur/bilen-styr_2371617.svd