

# PLAN

TIDSKRIFT FÖR SAMHÄLLSPLANERING • GRUNDAD 1947



NR 3 – 2007

SOCIAL MIX • TRANSFORMATIV PLANERING • TRAFIKPLANERING: FÖR  
STÄDER OCH MOT BULLER • NYTT PLANERINGSPERSPEKTIV: MILJÖRÄTTVISA  
• NY ROLL FÖR REGIONERNA • UPPTAKT TILL JUBILEUMSKONFERENSEN •  
TEMA KIRUNA: ÄR DET LAGLIGT ATT FLYTTA KIRUNA? KIRUNA – ATT PLANERA  
FÖR STADSFLYTT, NYA KIRUNA, AKTUELL PLAN: KIRUNA CENTRALORT

# Trafikplanering för städer – det mest förbjudna

Jerker Söderlind är arkitekt  
MSA och verksam vid KTH  
Samhällsbyggnad.  
E-post:  
jerker@infra.kth.se

Trots löften om att gå från vägbyggare till samhällsbyggare agerar planerarsverige fortfarande med ryggmärken genom att bygga traditionella förbifartsleder istället för stadsgator. Detta hävdar Jerker Söderlind, forskare på KTH, som i projektet Quiet City Transport har testat samband mellan trafikplanering, buller och fastighetsvärden och även föreslagit ett nytt regelverk vad gäller buller i stadsmiljö.

Det finns två sorters sanningar. De officiella och de inofficiella. Till den senare kategorin hör det alla i planerings- och byggbranschen vet – men bara säger när de officiella powerpoint-dragningarna, forskningsrapporterna, samrådsmötena och investeringskalkylerna är avklarade för dagen. Att vi alla är delar av ett system inriktat på att skapa så dåliga, tråkiga, ohållbara och opraktiska städer som möjligt. Att en produktion inriktad på att tillgodose kundernas verkliga efterfrågan på "byggd miljö"<sup>1</sup> är lika orealistisk som idén att producera jeans, tuggummi, fungerande bilar eller öppna internetnätverk hade varit i de gamla öststaterna. Att innebörden i ordet stadsplanering<sup>2</sup> inte någons praktiseras eller utövas i fysisk verklighet. Att det hela tiden byggs en massa hus, transportleder, handelsplatser, terminaler och områden motsäger

inte faktum, att byggande av städer<sup>3</sup> avslutades för snart hundra år sedan.

Det är ett känt faktum att prat har en stark kompensatorisk effekt. Unga tonårskillar och katolska präster pratar till exempel konstant om "det" som de inte gör. Så även inom subkulturen "stadsbyggnadssektorn". Samtidigt som urbanitet, stadsliv och storstadsromantik klättrar allt högre på konferensagendor och i mediebevakning fortsätter stadens grundelement, transportnätet, att byggas ut enligt mallar och koncept från tidigt 1900-tal. Detta sker i två varianter:

1➔ Den mellanurbana transportlogiken, dvs landsvägarnas krav på hög fordonshastighet och få riskgenererande anslutningspunkter appliceras på bebyggda platser och utdefinierar därmed alla stadsskapande trafiklösningar som orealistiska.

2 ➔ Den bostadsenklaanspassade transportlogiken, dvs bostadsförortens krav på (barntrafik)säkerhet, låga bullernivåer och hastigheter, avsaknad av genomströmning och långa avstånd mellan parkering/lastning/lossning, utesluter allt vad gator heter – och därmed det de flesta fortfarande oreflekterat definierar som "stadsmiljö"<sup>4</sup>.

I det EU-finansierade forskningsprojektet QCITY – Quiet City Transport – har KTH och akustikföretaget Acoustic Control i form av datasimuleringar testat samband mellan trafikplanering, buller och fastighetsvärden – och även föreslagit mer realistiska regelverk vad gäller buller i stadsmiljö. En förhoppning är att projektet kan ersätta prat om stadsbyggande med stadsbyggande i verkligheten.

I ett första steg har vi jämfört dagens trafikmängder och bullernivåer kring Järnafältet i norra miljonprogramsstockholm med det förslag till utbyggnad av E18 och Kymplingelänken mellan Rinkeby-Kista som Vägverket tagit fram. Vägverkets plan följer i stort sett 1960-talets av kostnadsskäl icke förverkligade planer, med planskilda korsningar och separata lokalgator. Järnafältet bibehålls i detta förslag som ett lågutnyttjat och bullerstört naturreservat. Trafikalt sett isolerar planen dagens bostadsförorter än mer än idag.

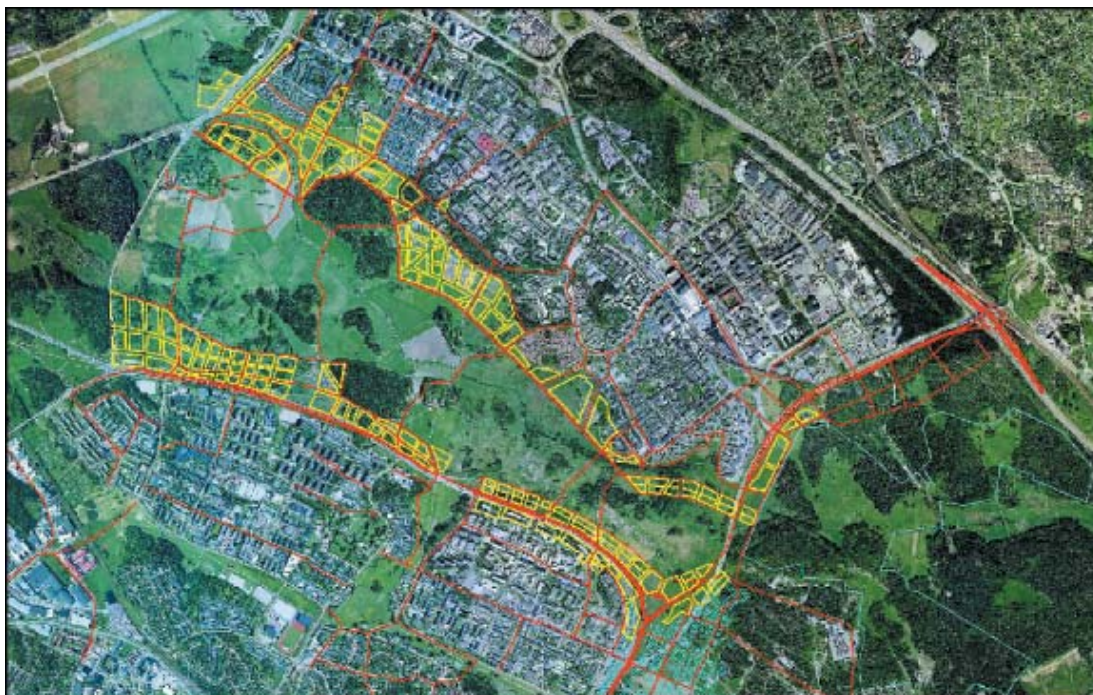
Som ett referensalternativ har vi tagit fram en trafik- och bebyggelseplan med ett finfördelat gatunät inom och mellan dagens stadsdelar och ny bebyggelse på båda sidor om Järnafältet med plats för ca 13 000 nya arbetande och 17 000 nya boende<sup>5</sup>. E 18 och Kymplingelänken utformas som stadsboulevarder med trottoar, parkering och träd omgivna av stadskvarter på 8, 12, 16, 24 våningar som bildar "vägg" mot parken.

För att inte sänka hastigheten för förbifarts- och tung trafik har vi tillämpat den kombination av stadsgata och korta tunnlar som finns exempelvis i Bryssel. Stadsboulevardernas mittersta filer dras på tre ställen i korta tunnlar under mark. De yttre filerna löper på ytan hela vägen. Trafikanterna kan välja mellan att röra sig snabbt förbi (under mark) eller långsammare (över mark) med möjlighet att stanna till eller svänga in i stadsdelarna utan att sinkas av förbifartstrafik. Ungefär som i slutet av Sveavägen där lokaltrafik passerar Sergels Torg i låg hastighet medan förbifartstrafik går i en kortare tunnel.

För att undvika trängsel i gatunätet – och förbättra möjligheterna att etablera handel och service inne i stadsdelarna – tillämpar vi den förmodernistiska stadens logik, det vill säga silning av trafik längs flera parallella stråk. På Kista-Akallasidan byggs också en ny stadsgata som gräns mot Järnafältet – med en utformning som liknar Femte Avenyn längs Central Park på Manhattan eller Karlavägens gräns mot Humlegården på Östermalm i Stockholm. I jämförelse med Vägverkets officiella plan minskar fältets storlek men också trafikbullret genom bullerskärmande bebyggelse – och fältet blir lättare att nå. Kvantiteten fält minskar, kvaliteten på fältet ökar.

Det intressanta är att dagens E18 vid Hjulsta (utformad som trafikled) har 46 000 fordon per dygn, jämfört med Sveavägen i Stockholms City (utformad som stadsgata) med 45 000 bilar per dygn. Datasimuleringarna visar att det går att kombinera denna typ av tät stadsmiljö med hög framkomlighet – och en intäktsgenererande plan. Ett annat projekt inom QCITY räknar med cirka en procent högre fastighetsvärden per Decibel lägre

Trafik- och bebyggelseplan med ett finfördelat gatunät inom och mellan dagens stadsdelar och ny bebyggelse på båda sidor om Järvafältet.



1 Nyspråk för det som förr hette städer, byar, hus, torg, gator.

2 Upprättande av generella fastighetsrättsliga regelverk för icke definierade aktörers framtida byggnadsrelaterade investeringar inom ett visst geografiskt område. Numera ersatt av detaljplaner.

3 Bebyggda platser med hög grad av föränderlighet och låg grad av konceptuell styrning.

4 Platser som ICKE experter på arkitektur, trafik, planering och byggande kallar "städer".

5 Arbetsnamn "Sthlm NOW" dvs Stockholm North-West. Plan av Erik Stenberg och Jerker Söderlind, KTH:s skola för arkitektur och samhällsbyggnad. Trafiksimuleringar Pia Sundbergh, KTH, avd för transport och lokaliseringsanalys. Bullersimuleringar Åsa Stenman, Acoustic Control AB.

bullernivåer. En uppskattning visar att en sådan här trafikplan, som öppnar upp för ny attraktiv bebyggelse längs transporstråk, skapar intäkter som mer än väl täcker de extra utgifterna för utformning av stadsgator – jämfört med Vägverkets förortsleder.

Aspekten "intäktsgenererande vägbyggnation" blir troligen än mer intressant om Vägverket, vilket diskuteras i skrivande stund, skjuter upp ombyggnaden av E18 till en obestämd framtid. Vägrar staten – som vanligt! – att ta ansvar för Stockholms transportinfrastruktur kan Stockholms Stad ta initiativ till en PPP-lösning där byggrätter på fältet delfinansierar vägutbyggnader.

Vid sidan av de ekonomiska fördelarna kan omvandling av ett blåsigt förortsfält till en motsvarighet till Central Park på Manhattan ge ekologiska,

sociala och turistrelaterade vinster. Nya sammanbindande gator kopplar ihop gamla miljonprogramshus med exklusiva hotell, bostäder och kontor med utsikt mot nybyggda dammar, bäckar, picknickplatser, bollplaner, lusthus. Både billiga äldre och nyare dyrare hus hamnar i samma stadsdelar. Det minskar isoleringen och ökar den sociala blandningen – och skapar mer av den sorts stad som idag bara finns i innerstaden. De ekologiska vinsterna av en tät stadsstruktur med högre utnyttjande av tunnelbana och busslinjer, effektivare uppvärmning och lägre bilberoende är närmast självklara. Både ur perspektivet "bygg den sorts stadsdelar som är mest efterfrågade och därför idag dyrast" och "möt miljöhotet med tätare och därmed mindre transportalstrande bebyggelse" kan det vara förnuftigt att erbjuda några av de



Föreslagna nya nivåer för buller för olika stadsområdestyper. Föreslagna förändringar i förhållande till WHO's nivåer är markerade med färg: grönt = lägre nivå föreslås, rött = högre nivå föreslås.

Suggested Transect based noise guide lines									
Based on transect based acceptance levels, compared to the WHO guide lines									
		Suggested place related new standard							
Permanent housing		Present WHO levels	T 1 Rural Preserve	T 2 Rural Reserve	T 3 Sub-urban	T 4 General Urban	T 5 Urban Center	T 6 Urban Core	D Special District
Indoors	Equiv. level	35 dBA	25	30	35	35	40	45	-
Outside	Equiv. level	50 dBA	40	45	50	50	55	60	-
Outside sleeping room	Equiv. level	45 dBA	35	40	45	45	50	55	-
	Max level	60 dBA	50	55	60	60	65	70	-

70 000 nya stockholmare som förväntas inom tio år – en plats kring Järvafältet.

Men. Ryggmärgsreflexerna från 1900-talets förortsideologi gör detta projekt omöjligt.

Det svenska Vägverket, som 2004 lanserade en ny policy om att gå "Från vägbyggare till samhällsbyggare", har ännu inte levererat någon rejäl stadsgata med storstadsliv av kontinentalt snitt. Utan fortsätter snarare att bygga traditionella förbifartsleder som tvingar handel och service att

flytta ut från "trafiksanerade" stadskärnor.

Den svenska miljörelsen, som i Al Gores kölvatten har ett opinionsmässigt guldläge, driver fortfarande frågan om nya naturreservat. Ju fler naturreservat, desto längre bort från jobb, skola och handel tvingas vi bygga för att framtidens stockholmare ska få plats. Och ju längre blir bilresorna.

Ska vi ha det så här?

Jerker Söderlind