

## **På cykel i Bremen och till fots i Groningen – referat från en studieresa om MM och miljöanpassade transporter**

Visst går det att åka på studieresa för att studera hur andra arbetar med mobility management och miljöanpassade transporter. Det fick vi erfara den 13 till 15 maj 2002. Och vi, det var en grupp resenärer från Vägverket Region Sydöst och ett antal kommuner – Motala, Kalmar, Linköping och Ronneby. Under tre dagar åkte vi med tåg i Europa, med besök i Bremen och Groningen. Huvudsyftet med resan var att studera hur Bremen och Groningen har arbetat med mobility management och miljöanpassade transportsystem, och att få inspiration till liknande arbete i Sverige.

Här kommer ett referat, nedtecknat av reseledaren Pernilla Hyllenius, Trivector Traffic.

### **Om Bremen – staden som gick emot strömmen**

Bremen är en hamnstad i nordvästra Tyskland. Staden ligger cirka 70 km från havet, utmed floden Weser, och har drygt en halv miljon invånare. Trots att staden skadade svårt under andra världskriget har stadskärnan kvar sin medeltida karaktär. Och trots sitt stora invånarantal har Bremen sedan 1960/70-talet arbetat aktivt för att stärka gång-, cykel- och kollektivtrafik i staden, samtidigt som man varit förhållandevis öppen för restriktioner mot biltrafiken. T ex var man tidigt ute med gågator under 70-talet, och började under samma period att utveckla spårvägarna till ett mer högkvalitativt stadtbahnssystem med separata och prioriterade spårvägar.

Bremen gick därmed emot strömmen – andra städer la ner sina spårvägssystem. Idag satsar man på att knyta samman stadtbahn med det regionala tågsystemet, i likhet med vad som gjorts i bl a Karlsruhe.

Ska man sammanfatta Bremens MM-inriktning, så omfattar den cykelbefrämjande åtgärder, kollektivtrafik, bilpooler och bebyggelseplanering, i kombination med beteendepåverkande åtgärder.

### **På cykel i Bremen**

Vi strålade samman på huvudbangården i Köpenhamn vid 15-tiden den 13 maj. Första delsträckan var Köpenhamn-Bremen med ankomst 21.30. Inte mycket tid för annat än en kort kvällspromenad och en enklare måltid.

Dagen därpå inleddes med en två timmar lång cykeltur i Bremen. Vädret var strålande och vi fick se många intressanta cykellösningar, både i centrum och i ytterområdena.

Cykelbanor fanns det gott om, ibland i form av separata cykelbanor i avvikande färger och ibland enbart som målade cykelfält. Exempel på åtgärder för att prioritera cykeltrafik och för att skapa genuina cykelvägar är t ex att enkelriktade gator har öppnats för cykeltrafik i motgående riktning, separata högersvängsfler för cyklister som därmed inte blir beroende av grönt ljus vid högersväng, cykelboxar framför bilarna vid ljussignaler, rondell med tydlig markering av cykelfält m m.

Vi var förvånade över hur naturligt det kändes att cykla i denna halvmiljonstad, och hur prioriterad man kände sig som cyklist. Många av lösningarna verkade inte särskilt dyra, men förhållandevis genomtänkta, medan andra givetvis hade kostat en rejäl slant. Alla var inte helt lyckade, t ex separata cykelbanor å la slalombana på en bostadsgata med relativt lite trafik.

### **CambioCar – ett snabbväxande bilpoolsprojekt**

Vi fortsatte med spårvagn till CambioCar, ett bilpoolsföretag som växt extremt snabbt under 1990-talet. Bilpoolen startades som ett privat initiativ 1990, då 30 medlemmar delade på tre bilar. Efter att ha bildat ett aktiebolag, följt av en rad administrativa åtgärder i form av t ex smartcard som nyckel och samarbete med kollektivtrafiken i Bremen, har företaget idag cirka 2.500 medlemmar och uppåt 100 bilar i Bremen.

CambioCar finns nu i ett flertal städer i Tyskland och har totalt runt 5.000 medlemmar. I Bremen finns bilarna på ett 40-tal olika stationer eller upphämtningsplatser med 1-8 bilar per station. Inte helt förvånande fungerar de största stationerna bäst, eftersom det där oftast finns både god tillgång till bil och olika typer av bilar. Bilarna bokas via telefon och internet.

Vid ett besök på en av stationerna fick vi prova att hämta ut den bil vi just hade bokat – på det hela taget enkelt och smidigt.

Vad gäller användningen av bilpoolsbilarna uppger CambioCar att många nya medlemmar i början har ett ganska högt bilresande, men att det avtar efter hand. Istället väljer man cykel och kollektivtrafik.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att det här var ett bra exempel på hur MM fungerar i praktiken och utvecklas på ett företagsmässigt sätt.

### **Bremens framtida spårvägsnät och biljetter via smartcard**

Lunchen intogs i Bremens kollektivtrafikföretags personalmatsal. Alla fick väl tilltagna portioner av bastant tysk husmanskost.

Eftermiddagen ägnades åt utbyggnadsplanerna för spårvägsnätet i, och kring, Bremen under den närmaste tioårsperioden, följt av en presentation av elektronisk biljetthantering inom kollektivtrafiken. Syftet är att få fram en hantering som kan användas inom hela Tyskland.

Valet av kortsystem har fallit på Geldkart, dvs motsvarigheten till vårt kontantkort, eftersom detta är det mest utbredda kortet i Tyskland och ett beprövat och inarbetat system. Hur det fungerar i praktiken fick vi möjlighet att studera på vår fortsatta resa med spårvagn till Beginenhof.

### **Beginenhof – ett bostadsområde planerat av och för kvinnor**

Dagens sista studiebesök gjordes på Bremer Beginenhof. Vi blev, som första svenska besöksgrupp, varmt

välkomnade av ett vänligt gäng initiativtagare till projektet.

De första konkreta idéerna till Bremen Beginenhof föddes så sent som 1996, och startades som ett Agenda 21-projekt i syfte att skapa ett hållbart boende i centrala Bremen. Inflyttning skedde under 2001. Antalet lägenheter uppgår till 85, och i dessa bor enbart ensamstående kvinnor med eller utan barn.

Det speciella med området, förutom kvinnoperspektivet, är satsningarna på hållbara transportlösningar för de boende. Lägenheterna är byggda med cirka 1/3 av det normala antalet parkeringsplatser per lägenhet, dvs 0,3 istället för 0,8. De som väljer att ha bil måste betala för en garageplats, och priset är 65 euro per månad och plats. Samtidigt har CambioCar en utlämningsstation med bilar placerade precis vid entrén, vilket gör att många tidigare bilägare valt att sälja sin bil och istället gå med i CambioCar. Andra lösningar är gemensamma kollektivtrafikkort, som kan användas av olika personer 24 timmar om dygnet.

### **Det kompakta Groningen**

Groningen har närmare 200.000 invånare och är en utpräglad universitetsstad med cirka 40.000 studenter. Stora delar av staden förstördes under andra världskriget. Återuppbyggnaden gick mycket fort, och idag präglas Groningen av en mycket blandad bebyggelse. Stadens medeltida gatunät i centrum finns dock kvar.

Groningen är en kompakt stad. Mellan stadskärnan och ytterområdena är det bara 7 km, vilket gör att det går att cykla in till centrum från alla stadsdelar. Stor prioritet ges åt både cyklister och bussar vid planering och genomförande, och biltrafiken drabbas följaktligen av restriktioner. Exempel på cykelätgärder är cykelbanor, bevakade cykelgarage, specialdesignade cykelbroar etc.

Två stora trafikomläggningar har genomförts i Groningen på senare tid. 1970 byggdes en ringled runt stadskärnan, som indelades i fyra enklaver utan bilförbindelse. 1990 befriades den inre delen av stadskärnan från vanlig biltrafik, men man tillät genomgående busslinjer.

Inriktningen har sedan början av 1970-talet varit att målmedvetet stärka gång, cykel och kollektivtrafik.

### **Groningens recept**

Strax efter 21 var vi framme i Groningen, efter att ha tillbringat större delen av kvällen på tåget från Bremen. Över gränsen till Holland reste vi dock med buss.

Förmiddagen den 15:e besökte vi Groningens kommun, närmare bestämt avdelningen för stadsplanering, trafik och ekonomi. Här fick vi en intressant presentation av Groningens policy för stads- och transportplanering och vad detta inneburit för staden. Besöket avslutades med en guidad tur i centrala Groningen, och vi fick tillfälle att med egna ögon se många av lösningarna.

Vid den kommunala planeringen lägger man stor vikt vid att integrera trafikplaneringen med övrig planering, för att på så vis få en bättre ekonomisk situation samt en bättre och långsiktigt hållbar stad att bo och arbeta i. Receptet är att balansera tillgänglighet och attraktiv stadsmiljö.

Balansen skapas genom en begränsad och noga utvald ny infrastruktur för bilar, effektivare användning av befintlig infrastruktur istället för nybyggnad samt ett aktivt arbete för att minska mängden bilar på vägnätet. Det sistnämnda uppnås genom prioritet åt cykel och kollektivtrafik samt restriktioner för biltrafiken. Bilen ska enbart användas för de resor där den verkligen behövs.

En lag som förbjuder externa affärsetableringar har hittills hjälpt Groningen och andra städer i deras arbete för attraktiva stadskärnor. Men en lagändring är på gång, och om denna genomförs kommer det att krävas betydligt större ansträngningar för att behålla affärerna inne i stadskärnan.

### **Cykeltrafiklösningen**

Exempel på cykeltrafiklösningar är ett finmaskigt cykelvägnät i hela Groningen, genvägar för cyklister och omvägar för bilar. Vidare finns bevakade cykelparkeringar och cykelprioritet i korsningar, t ex genom cykelboxar framför bilarnas stopplinje och tillåtelse att svänga höger vid rött ljus.

De bevakade cykelgaragen, totalt ett 15-tal, har tillkommit på grund av ett extremt stort behov av cykelparkeringsplatser. Dessutom är cyklar stölbegärliga även i Holland. Vid de större cykelgaragen finns det även cykelreparatörer etc.

### **Parkeringsstrategi i kombination med kollektivtrafik**

I Groningen tillämpas en strategisk parkeringspolicy. I stadens utkanter finns det större parkeringsanläggningar med gratis parkering. Härifrån går bussar med normal taxa. Strax utanför stadskärnan finns ytterligare parkeringsplatser, men här är parkeringskostnaden mer kännbar. Även från dessa mer centrala parkeringsplatser går det bussar. En del är små citybussar som vid högtrafik, på t ex lördagar, byts ut mot normalstora bussar.

Prioriteringen av kollektivtrafiken har lett till signalprioritering, speciella busskörfält, skräddarsydda lösningar med olika stora fordon och att stor vikt läggs vid att integrera kollektivtrafikplaneringen med stadsplaneringen.

En framgångsfaktor är att alla politiska partier valt att delta i planeringen med den gemensamma ambitionen att hitta framkomliga lösningar.

### **... och så till ECOMM i Gent**

Även under den tredje, och sista studieresedagen, tillbringade vi eftermiddagen och kvällen på tåg. Vi passerade i stort sett hela Holland, med start i Groningen i norr, över gränsen till Belgien och vidare till Gent. Där anslöt vi till ECOMM, den årliga europeiska konferensen om mobility management. Efter tre dagars rundresa i Europa var det skönt att få en något fastare punkt i tillvaron.

För dig som vill läsa mer: [Rapport från ECOMM](#)