

miljöpartiet de grönas medlemstidning # nr 2 april 2010

GRÖNT



Samarbete

Rödgrönt och blågrönt

God mat

Carina & Camilla

Vauban

Inte för bilar



VAUBAN

FÖR EN BILFRI LIVSSTIL
I den sydtyska staden Freiburgs utkanter ligger den nybyggda stadsdelen Vauban med 5 500 invånare. Här har de boende designat sina egna lågenergihus och kastat ut bilarna från gatan, och med solens hjälp har området nästan blivit självförsörjande på värme och elektricitet. Men de miljövänliga lösningarna hade aldrig realiserats om inte medborgarna själva hade beslutat sig för hur stadsdelen skulle utformas.

EN SPÅRVAGN dekorerad med stora gula solrosor glider ljudlöst fram över den gräsbelagda rälsen som klyver Vaubans huvudgata i två delar. På den vänstra sidan, där biltrafik är helt förbjuden, tar tre barn sina första staplande skär med de nyinköpta rullskridskorna. Tvärgatorna saknar parkeringsplatser och i stället för bilar är cykelvagnar uppställda längs med bostadshusen. Längs huvudgatan ligger ett pärlband av små livsmedelsbutiker, kaféer och second hand-butiker. Sedan stadsdelen färdigställdes har mer än 600 lokala arbetstillfällen skapats och de bilfria gatorna har förvandlats till sociala och kulturella mötesplatser.

I Vauban äger bara 15 procent av invånarna en personbil. Motsvarande siffra för andra tätbebyggda stadskärnor i Tyskland är 45 procent. Jämförelsen blir anmärkningsvärd om man beaktar att stadskärnorna är överrepresenterade av singelhushåll som vanligtvis inte äger en bil, i Vauban däremot bor mestadels barnfamiljer som vanligtvis

brukar inneha en eller två fordon per hushåll.

PARKERINGSFRIA GATOR

I Vauban är det inte bilarna som är förbjudna utan parkeringsplatserna. Äger man en bil måste man parkera den i något av de två garage som ligger vid utkanten av stadsdelen. Därifrån är det maximalt fem minuters gångavstånd till samtliga bostadshus. Det är dock tillåtet att stanna vid bostaden för in- och urlastning. Som bilist får man köra in i Vauban men bostadsgatorna är utformade som U-formade återvändsgränder för att minimera trafiken. Det är egentligen bara på den högra sidan av huvudgatan Vauban Allée som fordons- trafik är praktiskt möjlig. Resterande gator består av ett finmaskigt rutnät av cykel- och gångbanor. Vid huvudgatan är hastigheten begränsad till 30 kilometer i timmen och vid bostadshusen är maxfarten 5 kilometer i timmen. All genomfartstrafik från närliggande stadsdelar har omöjliggjorts då det bara

finns en infart till Vauban – de bilburna besökarna måste således passera samma utgång som de kom in genom. Sammantaget har den låga andelen privatfordon samt de trafikbegränsade åtgärderna medfört att trafikolymlen är mycket liten. De avgasproblem som Vauban drabbas av kommer i stället från angränsade stadsdelar. Enligt samhällsforskaren Carsten Sperling är växt- husgasutsläppen i Vauban 60 procent lägre än i motsvarande stadsdelar.

I Vauban är cykel och spårvagn de vanligaste transportmedlen. Ställer man av bilen och går med i bilpoolen får man ett gratis årskort med kollektivtrafiken. Som bilägare i Vauban köper man sin egen parkeringsplats i något av parkeringshusen. Priset på 200 000 kronor motsvarar den faktiska kostnaden för en plats i parkeringshuset. Enligt Hannes Linke, ordförande i Vaubans bilfria förening, får fordonsägarna på detta sätt själva betala vad bilåkandet kostar.

– Huvudidén med Vaubans parkeringsfria koncept är att de som använder



bil ska stå för fordonsinfrastrukturens hela kostnad. I ett nybyggt hus i Tyskland är det exempelvis lagstadgat att man måste bygga en till två parkeringsplatser till varje lägenhet. Merkostnaden för parkeringsytan blir då väldigt hög, särskilt när markpriserna är dyra. Hyresgästen betalar för dessa parkeringsplatser via hyran eller genom insatspriset på lägenheten - oavsett om han har en bil eller inte. I Vauban har vi tydliggjort denna skillnad genom att ta bort parkeringsplatserna från månadsutgiften. Hyran blir således lägre för dem som inte äger en bil, säger Hannes Linke.

Varje hushåll som flyttar till Vauban ställs inför valet att vara bilägare och köpa en parkeringsplats för 200 000 kronor eller att delta i projektet "bilfri livsstil" som drivs av den bilfria föreningen. Väljer man att leva utan bil skriver man på ett avtal där man lovar att "inte regelbundet använda personbil i Vauban". Avtalet hindrar inte de boende från att använda tjänstebil, så länge som trafiken sker utanför Vauban, eller att nyttja en hyrbil för kortare resor inom stadsdelen. Av stadsdelens cirka 1 000 hushåll har 45 procent valt att delta i den bilfria livsstilen och enligt Carsten Sperling är Vauban ett av de största bilfria områdena i Tyskland.

TRAFIKREDUCERING MEDBORGARNAS VAL

Idén om att Vauban skulle utformas utan parkeringsplatser och med trafikreducerade gator härstammar inte från Freiburgs stadsplanerare. Enligt Carsten Sperling utarbetades förslaget i stället av medborgarna själva via deras intresseorganisation Forum Vauban. I workshoppar uppmuntrades medborgarna att komma med förslag och idéer om hur trafiken i närområdet skulle utformas. Till de öppna mötena hade Forum Vauban även kallat framstående trafikforskare. Tillsammans utarbetade de det

trafikfria konceptet som sedan lämnades över till den nystartade bilfria föreningen. Församlingen beslutade sedan, med det mandat som Forum Vauban hade fått av Freiburgs politiker, att trafikreduceringen skulle gälla vid stadsdelens tre första bostadsgator. Idéerna stötte dock på patrull från dem som skulle implementera lösningen – Freiburgs stadsplanerare. De vägrade nämligen att godkänna parkeringsfria gator.

– Trots att politikerna hade röstat för Forums Vaubans trafikplan så hade tjänstemännen den informella makten – det var ju de som kunde lagarna och som skulle realisera politikernas beslut. Stadsplanerarna kämpade hårt mot förslaget från Vaubans invånare och de hittade hela tiden ett sätt att säga nej. Det fanns alltid en paragraf eller en lag som sa att det var omöjligt. Jag är lite sur på stadsplanerarna som först motsätter sig alla medborgerliga förslag men sedan stolt visar utländska delegationer hur mycket "de" har åstadkommit i Vauban. När tjänstemännen och politikerna visar upp stadsdelens och Europas gröna pärla glömmes de bort att berätta att de miljövänliga idéerna nästan utslutande har sitt ursprung i medborgerliga initiativ, säger Hannes Linke.

Det krävdes två års ihärdiga protester och intensivt lobbyarbete från Forum Vauban för att det trafikfria konceptet skulle godkännas och realiseras. De bilfria gatorna blev succé och allt eftersom stadsdelen byggdes ut spred sig konceptet till att omfatta nästan alla bostadsgator. Enligt Hannes Linke röstade över hälften av de boende för att gatorna skulle bli trafikfria.

– När medborgarna själva fick bestämma valde de att göra sin egen bakgata fri från fordonstrafik.

GATOR SOM MÖTESPLATSER

En central idé under uppbyggnadsfasen

var "staden med de korta avstånden". All service, såsom skola, dagis, arbetsplatser och affärer, skulle finnas tillgänglig inom cykel- och gångavstånd. Idén härstammade från Forum Vauban och under uppbyggnadsfasen arrangerade organisationen fyra workshoppar i veckan kring byggande, energi, trafik, grönområden, kultur och sociala frågor. Genom att stadsdelen planerades bilfri skapades även bra förutsättningar för det lokala näringslivet.

– Vi kan inte tvinga företag att etablera sig här men eftersom majoriteten av Vaubans invånare inte använder bil så skapas ett behov av att konsumera lokala tjänster. När all service finns inom gångavstånd har också bilresor blivit överflödiga. De boende behöver inte längre åka till externa köpcentrum för att handla, säger Hannes Linke.

I dag är gatornas trafikfunktion sekundär då de först och främst används som mötesplatser och lekplatser. De har förvandlats till en träffpunkt för social interaktion. Enligt Carsten Sperling var det politiska beslutet att ge medborgarna, via Forum Vauban, ett reellt inflytande över stadsplaneringen helt avgörande för stadsdelens ekologiska, ekonomiska, sociala och kulturella utveckling. De medborgarinitierade idéerna, som byggkollektiven och det trafikfria konceptet, skapade grundförutsättningarna för det lokala näringslivet och den sociala sammanhållningen i staden – som senare resulterade i ett gemensamt allaktivitetshus, en marknadsplats och ett eget stadsdelsblad. Men viktigast av allt, säger Carsten Sperling, är att Vauban är ett bra exempel på hur man kan ta tillvara på människors unika kompetens, idéer och initiativ och därmed skapa ett mer hållbart samhälle.

HENRIK ANDERSSON