

Stadsbyggnad

2 | 2010

Svenska Kommunal-
Tekniska Föreningen

Du besöker väl vår
nya hemsida
stadsbyggnad.org?

Artikelserie 2/3 VAUBAN

– Gatorna blev lekplatser s. 14

Karlstad satsar på 6
parkerna

Demografichock hotar 15
välfärden

Den täta staden -
postmodernistisk 30
populism

Gatorna blev lekplatser och träffpunkter





Vaubans bostadsgator är bara hälften så breda som vanliga gator, eftersom de inte behöver rymma parkerade bilar – i den "medborgarbyggda" stadsdelen är inte bilar förbjudna – men däremot parkeringsplatser. Bara 15% av invånarna har bil och de parkeringsfria stråken används som mötes- och lekplatser.

Av Henrik Andersson, frilansjournalist

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, gör tre barn sina första stapplande försök med de nyinköpta rullskridskorna. Tvärgatorna har inga parkeringsplatser och istället för bilar ser jag cykelvagnar uppställda längs med bostadshusen. Vaubans bostadsgator är hälften så breda som vanliga gator, eftersom de inte behöver rymma parkerade bilar. Den välbekanta P-skylden har ersatts med en skylt som föreställer några barn som sparkar fotboll längs gatan. I Vauban äger bara 15 % av invånarna en personbil. Motsvarande siffra för andra tätbebyggda stads kärnor i Tyskland är 45 %. Jämförelsen blir än mer anmärkningsvärd om man beaktar att i tyska stads kärnor finns en överrepresentation av singelhushåll som vanligtvis inte äger en bil - i Vauban däremot bor mestadels barnfamiljer som vanligtvis brukar ha 1-2 bilar per hushåll.

Bilar är inte förbjudna i Vauban däremot är p-platserna det. Äger man en bil måste man parkera den i något av de två garagen som ligger i stadsdelens utkant. Därifrån är det maximalt fem minuters gångavstånd till samtliga bostadshus. En kort stunds parkering vid bostaden är dock tillåten, om man exempelvis har skrymmande saker att lasta ur. Bilister får köra in i Vauban, men bostadsgatorna är designade som U-formade återvändsgränder för att minimera trafiken. Det är egentligen bara på den högra sidan av huvudgatan Vauban Allé som fordonstrafik är praktiskt möjlig. Resterande gator består av ett finmaskigt nät av cykel- och gångbanor. Vid huvudgatan är hastigheten begränsad till 30 km/h och vid bostadshusen är maxfarten 5 km/h.

Bara en infart förhindrar genomfart

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 trafikvolymen i Vauban är mycket liten. De avgasproblem som staden drabbas av kommer istället från de angränsade stadsdelarna. Enligt samhällsforskaren Carsten Sperling är växthusgasutsläppen i Vauban 60 % lägre än i motsvarande stadsdelar. I Vauban väljer invånarna spårvagn eller cykel i stället för bil. För var tredje person är cykeln främsta transportmedel. De som ställer bilen och går med i någon av stadsdelens tre bilpooler får ett gratis årskort med kollektivtrafiken.

Som bilägare i Vauban köper man sin egen parkeringsplats i något av parkeringshusen. Priset på 200 000 kr motsvarar den genomsnittliga faktiska mark-, bygg- och underhållskostnaden 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 skall 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. Hyresvärden har inte rätt att baka in en parkeringsplats i hyran om de boende inte använder bil. Månadskostnaden blir således lägre för dem som inte äger en personbil, säger Hannes.

Bilfri livsstil

Varje hushåll som flyttar till Vauban ställs inför valet att vara bilägare – och köpa en parkeringsplats för 200 000 kr – eller 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.

Medlemskap i den bilfria föreningen är dock inte gratis. Varje hushåll betalar 37 000 kr som



delfinansierar en ny uppställningsplats för en kommande bilpool. För pengarna köper medlemmarna en framtida möjlighet till en gemensam parkeringsplats om behovet skulle uppstå. Av stadsdelens ca 1000 hushåll har 45 % valt att delta i den bilfria livsstilen och enligt samhällsforskaren Carsten Sperling är Vauban ett av de största bilfria områdena i Tyskland. Den fjärdedel av stadens invånare som är låginkomsttagare – exempelvis de studenter och konstnärer som är bosatta i de ombyggda militärbarackerna, och som knappt äger några bilar - är undantagna från de kostsamma valen.

Idén om att Vauban skulle utformas utan parkeringsplatser och med trafikreducerade gator kom inte från Freiburgs stadsplanerare. Enligt Carsten Sperling utarbetades istället förslaget av medborgarna själva via deras intresseorganisation Forum Vauban. Vid de initiala planeringstillfällena bjöds de boende in till workshops om stadsdelens framtida trafiklösning. Medborgarna uppmanades att komma

med förslag och idéer över 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. Enligt Hannes Linke var det medborgarna själva som tog beslutet att leva utan bil. Det centrala politiska råd som ansvarade för Vauban beslutade sedan med minsta möjliga majoritet att godkänna förslaget. Idéerna stötte dock på patrull från de som skulle implementera lösningen - Freiburgs stadsplanerare. De vägrade godkänna parkeringsfria gator då de var oroliga för att de framtida lägenheterna skulle bli osäljbara – för vem skulle vilja köpa en bostad där det inte ingick en parkeringsplats?





Politikerna tar åt sig äran

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, nej, det där kan vi inte göra eftersom det bryter mot lagen”. Det fanns alltid en paragraf som sa att det var omöjligt.

-Jag är lite sur på stadsplanerarna som först motsätter sig alla medborgerliga förslag men sedan stolt visar runt utländska delegationer i Vauban hur mycket ”de” har åstadkommit. När tjänstemännen och politikerna visar upp stadsdelen som Europas gröna pärla glömmar de bort att berätta att de miljövänliga idéerna nästan uteslutande har sitt ursprung i medborgerliga initiativ, säger Hannes.

Det krävdes två års ihärdiga protester och intensivt lobbyarbete från Forum Vauban för att det trafikfria konceptet skulle godkännas och realiseras. Enligt Hannes Linke gick strategin ut på att regelbundet föra samman de ansvariga politikerna och stadsplanerarna i Vauban. På gatorna diskuterade de sedan tillsammans med medborgare och representanter från Forum Vauban tänkbara lösningar. Processerna upprepades till dess att de fått sin vilja igenom. De bilfria gatorna blev en 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 säger Hannes. Idag har till och med stadsplanerarna fastställt i Vaubans översiktsplan att parkeringsplatser inte får byggas på allmän mark.

Återtagit det offentliga rummet

Till dagens datum har ett 50 tal workshops anordnats av Forum Vauban och ämnena har omfattat allt från gatutrafik till hur stadens parker skall designas. Enligt Carsten Sperling är det den deltagande stadsplaneringsmodellen som förklarar varför bland annat det trafikfria konceptet realiserades. Enligt Carsten är metodens framgångsfaktor att den tar tillvara på de boendes unika kompetens, idéer och engagemang.

– Vaubans största tillgång är engagemanget från de människor som bor i staden. Deras största resurs är deras idéer, deras kreativitet och deras beslutsamhet att gemensamt utforma sin egen stad, säger Carsten Sperling i sin rapport om Vauban.

Stadsdelens trafikfria koncept handlar inte bara om att minska avgaserna och bullret. Enligt Hannes Linke är gatornas trafikfunktion idag sekundär. De parkeringsfria stråken används nu först och främst som mötesplatser och lekplatser. Ett av huvudmålen med de trafikfria gatorna var att göra stadsdelen till en träffpunkt för social interaktion. Forum Vaubans ursprungsidé var att de sociala och ekologiska tankarna skulle samverka och förstärka varandra. Enligt Carsten Sperling bidrar även stadsdelens övriga bebyggelse till att skapa nya områden för social interaktion. De trafikfria gatorna glider osynligt över i andra typer av öppna ytor såsom lekplatser, publika trädgårdar och gröna gågator. Enligt Carsten är Vauban ett exempel på hur människorna har återtagit det offentliga rummet. Det var Vaubanborna som själva tog beslutet att göra sig av med bilarna och det gjorde de utan att de tvingades till det.

Läs mer om Vauban i nr3 2010