

# HÅLLBARHET FRÅN A TILL B

2013-05-29

Av: WWF

*Guangzhous nya BRT transporterar 800 000 passagerare per dag.*

*© ITDP China \_itdp.org.cn*

**London blev 2003 den största staden i världen som infört trängselavgifter, vars inkomster dessutom finansierar en utbyggnad av kollektivtrafiken. Amsterdam blev 2007 den första storstaden i väst där cykeln gick om bilen som privat transportmedel. Och Guangzhou byggde 2010 på kort tid upp ett av världens största moderna system för snabbussar, integrerat med cykel- och kollektivtrafiken.**

Det är några exempel på hur städer arbetar med transporter som finns att läsa på WWFs [Urban Solutions for a Living Planet](#) – en sajt med 100 inspirerande exempel från både små och stora städer i hela världen och inom hela spektrumet av hållbarhet. Projekten är indelade i 13 teman som utgår från mänskliga behov och ett av dem är [mobilitet och tillgänglighet](#).

Städer kräver utrymme – och människor behöver tillgång till staden. Transporter är en nyckelfråga i arbetet för ekologisk hållbarhet och ökad urban livskvalitet. Städer kan uppnå stora vinster på båda områdena genom bilfria och bilbegränsade zoner, satsning på kollektivtrafik och cykling, och genom mer kompakt och fotgängarvänlig stadsplanering med en utbyggnad bara där hållbara transporter är tillgängliga. Omvandlingen från den ohållbara modellen för transporter med bilberoende, okontrollerad stadsutbredning och fossila bränslen har redan börjat och leder till minskade kostnader för människor och miljö.

Transporter står globalt för ca [15%](#) av utsläppen av växthusgaser, men i EU för [25%](#) och i USA för [28%](#). Andelen har också ökat stadigt de senaste decennierna. För de större städerna i väst är det dessutom en ekonomisk fråga. EU har räknat ut att bilköerna i Europa kostar mer än en procent av BNP, trots att Europas städer generellt sett har världens bästa kollektivtrafik. Många europeiska städer försöker idag på olika sätt minska biltrafiken.

- [Zürich](#) är en av de europeiska städer som blivit en förebild för sin transportpolitik, vilken bidragit till stadens återkommande toppranking inom urban livskvalitet. Ett omfattande system av moderna spårvagnar och bussar, med täta avgångar och subventionerade låga priser, integrerat med ett nät av cykelvägar, har tillsammans med parkeringsrestriktioner lett till att staden är en av de få i väst där både kollektivtrafik och cykling är större än privatbilismen, som är nere på 28% av transporterna.
- [Amsterdam](#) har i decennier satsat på cykeltrafik genom att med en rad åtgärder göra cykling mer attraktivt, säkert och praktiskt, medan man genom restriktioner gjort bilkörning mer stressigt, opraktiskt och oattraktivt. Som ett resultat blev Amsterdam 2007 därför den första storstaden i väst där cykeln passerade bilen som privat transportmedel.
- [London](#) är den största staden i världen som infört trängselavgifter. Det har lett till en minskning av biltrafiken i hjärtat av staden med 20 procent, en ökning av kollektivtrafiken med 20 procent, en ökning av cykeltrafiken med 80 procent och en minskning av partiklar och kvävedioxid med 10-15 procent. Dessutom används vinsterna till att finansiera cykel- och kollektivtrafik.
- [Paris](#) har valt en annan väg. Med förbättringar av kollektivtrafiken, parkeringsrestriktioner, utökade bussfiler och cykelvägar, moderna snabbussar och spårvagnar har biltrafiken minskats med 20% på mindre än tio år. En hörnsten i programmet är Vélib', västvärldens största lånecykelsystem med 20

000 hyrcyklar fördelade på 1 800 stationer. Systemet har spritt sig som en löpeld över världen till hundratals städer och inneburit ett genombrott för urbana låncykelsystem.

- [Oslo](#) har de senaste åren etablerat sig som en världsledande stad för elbilar. Här finns flest laddningsstationer per capita, stöd och subventioner till ägare av elbilar, och upphandlingsregler och trafikregler som sponsrar elbilar. Oslo är också elbilspionjären Think's hemstad, vars modell Think City 2011 var en av de första massproducerade elbilarna tillgängliga på marknaden. Här finns också Move About, världens första bildelningsföretag för elbilar.

De flesta europeiska städer har en infrastruktur som bygger på 100 år gamla system av kollektivtrafik, med tunnelbana och spårvagnar. Europeiska lösningar är därför inte så enkla att överföra till andra delar av världen, t ex till städer som i högre grad är byggda för privatbilism med gles och okontrollerad stadsutbredning som följd. De senaste tio åren har det dock skett en revolution inom kollektivtrafiken med introduktionen av [Bus Rapid Transit](#) (BRT), ett system för snabbussar utvecklat av [Curitiba](#) (Brasilien) och Bogotá (Colombia). BRT är snabbare och har större genomströmning än traditionell busstrafik genom en rad åtgärder, bland annat dedikerade bussfiler, täta turer, biljettkontroll utanför bussen och upphöjda plattformar. BRT har samma kapacitet som lätt spårtrafik (och sju gånger så hög som en fil för personbilar), men är billigare och mer flexibelt.

[Bogotá](#) har blivit en internationell förebild på grund av sin utveckling av Bus Rapid Transit (BRT). Under ett treårigt styre av borgmästaren Enrique Peñalosa kring millennieskiftet tog Bogotá upp Curitibas system för snabbussar och utvecklade det vidare. Det nya systemet Transmilenio blev ryggraden i en urban politik som radikalt förbättrade säkerheten, grönområdena, bostäderna, transportererna, luftkvaliteten och skolan i Bogotá. Jämlikhet och barnvänlighet var styrande koncept i Peñalosas vision för den framtida stadsmiljön. BRT har sedan spritt sig till tiotals städer i syd, och på sistone också till städer i väst.

I USA har [Portland](#) blivit en förebild genom sin omvandling från privatbilism till en stadsutveckling centrerad kring kollektivtrafik. I stället för motorvägar, har staden satsat på så kallad Transit Oriented Development (TOD), en mer kompakt och fotgängarvänlig stadsplanering, med utbyggnad bara där hållbara transporter är tillgängliga. Portland är också känt för sitt Urban Growth Boundaries, som begränsar stadsutbredningen. Som ett resultat är kollektivtrafiken dubbelt så stor som i den genomsnittliga amerikanska staden, cykeltrafiken är sju gånger så stor och biltrafiken 20% mindre.

BRT har spritt sig även till Kina, där en massiv urbanisering och tillväxt av biltrafiken har skapat stora miljöproblem. I kinesiska städer har hittills cyklar och mopeder varit de största privata transportmedlen. När Beijing för tio år sedan beslöt att främja ökad biltrafik utmanades staden av en grupp kinesiska vetenskapsmän, vars budskap var att Kina inte har tillräckligt med mark för att både ge plats åt bilen och att föda sin befolkning.

Det främsta exemplet på en kinesisk satsning på hållbara transporter är [Guangzhou](#), som 2010 på kort tid byggde upp ett av världens största och moderna BRTs. En enda linje löper som en blodåder genom staden, förbinder cykeltrafik och annan kollektivtrafik och transporterar 27 000 passagerare i timmen i varje riktning. Med 800 000 passagerare per dag är denna enda linje redan i dag världens tredje största BRT-system efter Bogotas och Curitibas.