

**TRAFIKPRISET 2020 – HÄR  
ÄR ÅRETS PRISTAGARE**

**KATARINA MORGNER: "NU  
STÅR VI INFÖR NYA TIDER"**

*– En tidskrift om trafik, utveckling, människor och kunskap. Från TF.*

# REFLEXEN

Nummer 3 December 2020

**Jessica bytte Lund  
mot trafikplanering  
i Kalifornien**

**Sida 12**

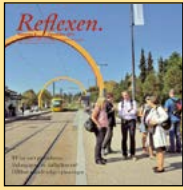
**Seminarium  
i Riksdagen**

**Sida 8**

**GRÖNT LJUS  
FÖR CYKELGATAN**

**Sida 5**





Studieresa, hållbart resande mm. (4/2011)



Cykelfrågor, gods och transport (1/2012)



Trafiksäkerhet, flyg och klimat mm. (2/2012)



Den nya planeringsprocessen (3/2012)



Framtidens järnväg (4/2012)



ITS, trängselskatter mm (1/2013)



Cykeltrafik mm (2/2013)



Allt om asfalt (3/2013)



Logistik och godstransporter (4/2013)



Attraktiv kollektivtrafik (1/2014)



Valspecial (2/2014)



Aktuell forskning (3/2014)



TF 50 år (1/2015)



Gångvänlig stad (2/2015)



Trafiksäkerhet (3/2015)



Högertrafikreformen (4/2015)



Linbana, Höghastighetsbana mfl (1/2016)



Nattåg till Stockholm, Ostlänken, m.m. (1/2017)



Högertrafik 50 år (1/2018)



New York – en stad i förändring (2/2018)



Godstransporter på agendan (3/2018)



Colombiansk kollektivtrafik (4/2018)



Staden som förflyttas (1/2019)



Smart belysning i stadsmiljö (2/2019)



Enklare för BRT i Sverige (3/2019)



Geofencing (4/2019)



Markvärme (1/2020)



Förra numret (2/2020)

Samtliga dessa tidigare nummer av Reflexen kan läsas digitalt på vår hemsida: [www.trafiktekniska.se/reflexen](http://www.trafiktekniska.se/reflexen)



Tidskriften Reflexen produceras av och för medlemmarna i TF.

Ansvärg utgivare: Katarina Morgner, ordförande@trafiktekniska.se Redaktion: Styrelsen Kontakt: [reflexen@trafiktekniska.se](mailto:reflexen@trafiktekniska.se)

Hemsida: [www.trafiktekniska.se](http://www.trafiktekniska.se) ISSN 0284 - 0707 Tryckeri: Tryckeriet, Stockholm Utformning: Viktor Andersson

# Innehåll



5

## CYKELGATAN

Klartecken för en helt ny typ av gata.



## 4 LEDARE

– NY STYRELSE – NYA TIDER



## 8 RIKSDAGSSEMINARIUM

Frustration över statens hantering av transportplaneringen. Det var ett av budskapen när Riksrevisionen och regioner och kommuner träffades i Riksdagen.



## 11 TRAFIKPRISET 2020

– HON BLEV ÅRETS PRISTAGARE



## 12 INTERVJU: JESSICA ALBA

– HON LÄMNADE LUND FÖR ELITUNIVERSITET I KALIFORNIEN

## REDAKTIONEN HAR ORDET

**GOD JUL!** I årets tredje nummer läser du senaste nytt om cykelgator, ett seminarium om finansiering av förbättringar av transportsystemet i Riksdagen samt hur universitetet med 19 nobelpristagare arbetar med transportefterfrågan.

**REDAKTIONEN** har ambitionen att Reflexen ska vara ett forum för det professionella samtalet oss trafikingenjörer och trafikplanerare emellan.

**I DETTA NUMMER** är vi extra glada att ha fått kommentarer på det nya regelverket för cykelgator från tre cykelplaneringsproffs.

**CORONAKRISEN** håller i sig och exempel på hur den hanteras får vi också i intervjun med Jessica Alba vid Stanfordinstitutet. Sist men inte minst presenteras årets Trafikpristagare.

Ha en trevlig läsning!  
Pelle Envall  
& Martin Gunnarsson

# LEDARE

## Ny styrelse – nya tider

**U**nder våren 2020 tillsattes en ny styrelse där några styrelsemedlemmar blev omvalda och några helt nya valdes in, därav jag som kom utifrån in på ordförandeposten. En ny styrelse har alltid höga ambitioner om förändring och förbättring genom att samverka för branschens utveckling samt skapa ett branschöverskridande nätverk.

**ISTÄLLET FÖR FYSISK** samverkan har vi försökt ställa om till digitala träffar och webinarium. Vår ambition är dock att fortsätta ses fysiskt när möjligheten kommer tillbaka. Den digitala plattformen för samverkan och lärande är ett viktigt komplement till TF:s utveckling som en modern förening, men kommer aldrig att ersätta vikten av fysiska träffar.

**SÅ VAD HÄNDER NU?** Stora konsekvenser har skett på kort sikt för transportsystemet för att bemöta nya mobilitetsmönster där det långsiktiga planerandet av infrastrukturen närmar sig. Klimatförändringarna och de uppsatta transportpolitiska målen är en närbelägen framtid där omställningen och

reallokeringen av infrastruktur kommer ta tid. Transportsektorn står för nästan en tredjedel av Sveriges klimatpåverkan. Drift och underhåll inom reinvestering kan ses som en effektiv lösning istället för att uppfinna hjulet på nytt. Bygga nytt, bygga om är politiskt åtråvt men hushålla med redan etablerad infrastruktur genom trafiksäkrande åtgärder kommer ge Sverige ett konkurrenskraftigt vägnät.

**■ ■ Vi i styrelsen ser det som vår huvuduppgift att nätverka för att främja ett erfarenhetsutbyte och jag är stolt över att få vara en del av denna styrelse med en stor vilja och kunnighet att driva samhällsplaneringen framåt.**

**SJÖFARTEN OCH FLYGET** har större utmaningar att hitta sin nisch efter pandemins påverkan när fler trafikslag byter till elförsörjande drivmedel. Detta är har godstrafik på järnväg och tung trafik på väg

varit minst påverkad av pandemin, skriver Transportanalys. Tung trafik på väg har under flera veckor under hösten överträffat fjolårets trafiknivåer (Trafikanalys 2020).

**NYA TIDER INTERNATIONELLT**, nationellt och inom TF:s styrelse visar behov av att slå våra kloka huvuden ihop för att möta framtidens utmaningar. Vi i styrelsen ser det som vår ultimata huvuduppgift att nätverka för att främja ett erfarenhetsutbyte och jag är stolt över att få vara en del av denna styrelse med en stor vilja och kunnighet att driva samhällsplaneringen framåt.

**VILL ÄVEN TACKA** styrelsen för förtroendet samt för stödet från våra nya och mångåriga medlemmar ■



**Katarina Morgner**  
Ordförande TF





# Cykelgatan – så här funkar den

**Text: Pelle Envall**

Det är inte ofta Reflexen kan skriva om en helt ny typ av gata. Men nu har det hänt. Den 15 oktober 2020 beslutade Regeringen att uppdatera Trafikförordningen och inrätta cykelgator.



**R**egeringen skriver att på "cykelgator ska motordrivna fordon anpassa hastigheten till cykeltrafiken. Maxhastigheten ska vara 30 kilometer i timmen.

Cykelgator lämpar sig exempelvis för täta stadsmiljöer där en ny cykelbana inte får plats. Men lösningen kan också vara aktuellt för viktiga cykelstråk i glesbygd". Kommuner ges möjlighet att inrätta cykelgator genom lokala trafikföreskrifter.

### Linköping förebild

Enligt vissa var Regeringens beslut på tiden. En förbättring av regelverket för att skydda trafikanter på cykel och öka deras trygghet redovisades redan 2012 i den statliga cyklingsutredningen (SOU 2012:70).

Linköpings kommun och VTI gjorde år 2007-2008 ett viktigt utvecklingsarbete inom området. Hunnebergsgatan och Klostergatan skyltades på försök om till cykelfartsgator. Två sträckor på 500 respektive 300 meter gavs en ny lägre hastighetsgräns på 20 kilometer i timmen och en tavla med texten Cykelfartsgata.

Före- och efterstudier gjordes av trafiken. VTI bedömde att risken för trafikanter på cykel att skadas i sammanstötning med bil minskade med 5–10 procent på de två sträckorna.

Risken att skadas svårt (inklusive dödas) bedömdes minska med 10–20 procent och risken att dödas med 20–35 procent. Under försöket sänkte bilförare



**Bild från Linköpings försöksutformning för cykelfartsgata på Klostergatan år 2008. Källa: VTI PM 2008-12-07.**

sin hastighet med i snitt runt 10 procent. Bilflödet på gatorna minskade också med i storleksordningen 10 procent vilket bidrog till trafiksäkerhetsvinsten.

### Vanligt i Europa

Cykelgator finns sedan länge i andra länder. Några internationella förebilder är Bicycle boulevards i USA, Fahrradstrasse i Tyskland, Fietsstrasse i Nederländerna och Cykelgade i Danmark.

*"Förare som kör in på en cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan och förare av motordrivna fordon ska anpassa sin hastighet till cykeltrafiken. Den som bryter mot hastighetsbestämmelsen eller bestämmelsen om väjningsplikt ska dömas till böter."* Utdrag ur Regeringens

kommunikation om Cykelgata. Oktober 2020.

### Regelverket som styr

Ändringarna i Trafikförordningen sammanfattas i Förordning 2020:842. Ändringarna är införda i Trafikförordningens åttonde kapitel. På en cykelgata gäller bland annat följande:

- ✪ En förare som från en väg kör in på en väg som är cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan.
- ✪ En förare av ett motordrivet fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken.
- ✪ Fordon får inte parkeras på någon annan plats än på särskilt anordnade parkeringsplatser.



**SÅ TYCKER EXPERTERNA >>>**

# "Äntligen!"

Reflexen har frågat tre cykelplaneringsproffs med olika inriktning.

1. Hur går dina tankar?
2. När ska cykelgator användas?
3. Vad önskar du dig nu?

## Anna Niska, Föreståndare på Cykelcentrum vid VTI

1. Det är mycket bra att vi äntligen har ett beslut på nationell nivå om att gator ska kunna regleras som cykelgator. I Linköping har vi sedan mer än 10 år tillbaka ett par gator som i praktiken fungerat som cykelgator, där VTI visat att både framkomligheten och säkerheten förbättrats för cyklisterna.



2. På gator helst utan kantstensparkeringar och med låga bilflöden men där cykelflödena är eller har potential att bli höga.

3. Att man från designsidan inte ska krångla till det så att cykelgator ges en blandning av beläggningmaterial med smågatsten. Det kan ge en ojämn yta med sänkt friktion vilket riskerar att leda till fler singelolyckor.

**Äntligen  
ett beslut  
på nationell  
nivå**

## Michael Koucky, VD på konsultföretaget Koucky & Partners

1. Äntligen. Rätt använt kan cykelgator bidra till ett bättre, sammanhängande cykelnät till låg kostnad. Vid införandet av en cykelgata behövs dock ett tydligt informationskoncept på plats så att det blir tydligt att bilister rör sig på cyklisternas villkor. Annars finns risk att cykelgator leder till stress och irritation.



2. Skrivningen att "cykelgator lämpar sig exempelvis för täta stadsmiljöer där en ny cykelbana inte får plats" gör mig lite nervös. Internationellt används cykelgator där de bidrar till sammanhängande cykelkorridorer av hög standard även om bilflödet inte motiverar en separat cykelbana. Cykelgator får inte bli en ursäkt för att slippa skapa plats för separata cykelbanor.

3. Att cykelgator används strategiskt för att eliminera luckor i cykelnätet och öka tillgängligheten, även i ytterområden. Jag önskar en tydlig märkning i körbanan. Helst hade jag önskat mig färgad asfalt som i Nederländerna, näst bäst är regelbundet återkommande, stora cykelsymboler mitt på körfältet.

## Krister Isaksson, Trafikplanerare i Huddinge kommun och cykelplaneringsexpert

1. Det är bra med ytterligare ett verktyg i arbetet med att göra cykling attraktivt och öka cyklandet. Men vad gäller vid cykling sida vid sida? Att cykla i bredd och samtala är en viktig kvalitetsfaktor för cykelinfrastrukturen. Om två cykeltrafikanter ska anpassa sig till en ensam motorfordonsförare så faller en del av nyttan med cykelgator.



2. Saknade länkar i cykel-systemet där det är svårt att skapa traditionella cykelbanor. Och där cykelflödet är relativt högt eller finns potential för högt cykelflöde (jämfört med biltrafik).

3. Att kommuner inför cykelgator på alla lämpliga platser. En översyn av hela Trafikförordningen för att cykelanpassa ett regelverk som främst är utvecklat för biltrafiken, inklusive cykelbanors placering på väg för cykelgator.

**Bra  
med ett till  
verktyg!**

# Seminarium i Riksdagen för

Frustrationen är stor över hur staten med ena handen genom **fyrstegsprincipen** ställer krav på planeringen av transportsystemet men med andra handen har olika finansieringsmöjligheter för åtgärder inom de fyra stegen.

Det var ett av budskapen på ett seminarium i Riksdagen om planeringen av det svenska transportsystemet.

**Text: Pelle Envall**

**S**eminarier ägde rum den 21 oktober med riksdagsledamöterna Emma Berginger och Teres Lindberg som värdar. Arrangörerna var Energikontoren i Sverige och 2030-sekretariatet.

## Alla inte nöjda med Trafikverket

På seminariet presenterade såväl Riksdagsrevisionen som regioner och en kommun hur fyrstegsprincipen fungerar i praktiken.

Jens Holm, ordförande i trafikutskottet kommenterade presentationerna med att utskottet är tämligen överens om att finansiera steg 1 och 2.

– En ändring i förordningen kan vara en av en mängd åtgärder som behöver göras. Att använda det vi har är billigare och bättre och vi måste använda fyrstegsprincipen på riktigt, sa Trafikutskottets ordförande.

Riksdagsrevisionen efterfrågar höjd kvalitet på beslutsunderlaget för att följa de krav som fyrstegsprincipen ställer. Steg 1 ska prövas och genomföras för sig inte, enbart som bilag till steg 3 och 4.

## Regioners och kommuners syn

Västra Götalandsregionen ser möjligheter att förbättra sättet staten och regionerna

**Regionen har lagt ner en massa tid och energi för att jobba på det nya sättet, men en dag tog det stopp. Vi fick inte använda budgeten på det sätt som vi behöver.**

Sara Persson  
Västra Götalandsregionen

samarbetar. Det går att göra förbättringar. Det kan t.ex. ske genom att marknadsföra en nybyggd cykelbana till alla de skolor och verksamheter som berörs. Använd medel ur infrastrukturbudgeten så att fler reser hållbart och blir friskare. Bevisen finns att detta sätt att jobba är överlägset sättet vi jobbar idag. Det var ett av budskapen från regionen.

–VGR skulle kunna göra mycket mer när vi får nyttja medel till steg 1 och 2. Regionen har lagt ner en massa tid och energi för att jobba på det nya sättet, men en dag tog det stopp. Vi fick inte använda budgeten på det sätt som vi behöver (men varför vi inte får det ges ingen bra förklaring). Nu behöver det tänkas om för att kunna planera på ett bra sätt, säger Sara Persson från VGR, Hållbart resande väst.



**Representanter från såväl Riksdagsrevisionen**

Även Region Uppsala ser ett behov att använda steg 1 och 2 för att nå sina mål och har lagt en pott i länsplanen för det.

–Men regionen får nej av staten om hur vi får använda de här pengarna som vi behöver. Det är märkligt när förordningen säger att fyrstegsprincipens gäller. Vi vill få detta prövat, vad som är den lagliga grunden för det finansieringsstopp vi fått oss meddelat av Trafikverket för steg 1 och 2-åtgärder. Den frustration vi känner hämmar vårt arbete i Region Uppsala, säger Jenny Lundström, 1:e vice ordförande i Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden.

Jönköping berättade om erfarenheter av



# bättre transportplanering



som regioner och kommuner deltog. Vårdar var Emma Berginger och Teres Lindberg.

en gemensam planeringsprocess när olika intressen möts i en växande stad.

Aktörerna bakom ÄVS-en enades om målen för planeringsarbetet. Ett av målen som sattes upp för arbetet var att arbetet ska föreslå åtgärder för minskning av barriärer.

Jönköpings kommun har haft höga förhoppningar på att planeringen ska ske gemensamt mellan stat och kommun. Men trots kommunens goda förhoppningar att läka staden så väljer staten att driva åtgärder som innebär att ökade trafikytor och barriärer, med negativa konsekvenser för gång och cykel. Beslutsunderlaget lägger sedan krav på kommunen att förbättra cykelvägarna.

Åtgärder som leder i olika riktning och gör att målen om hållbart resande inte nås.

–Jönköpings kommun menar att staten inte tar sitt ansvar för hållbart resande och inte genomför planeringen enligt fyrstegsprincipen. En förbättring vore att ge tydlig (och rättvis) fördelning av det ekonomiska ansvaret för hållbart resande säger Emma Svärd, verksamhetschef för Strategisk trafikplanering i Jönköpings kommun.

## Föreslagna lösningar

På seminariet diskuterades flera lösningar för att förbättra



## Lagstöd för fyrstegsprincipen

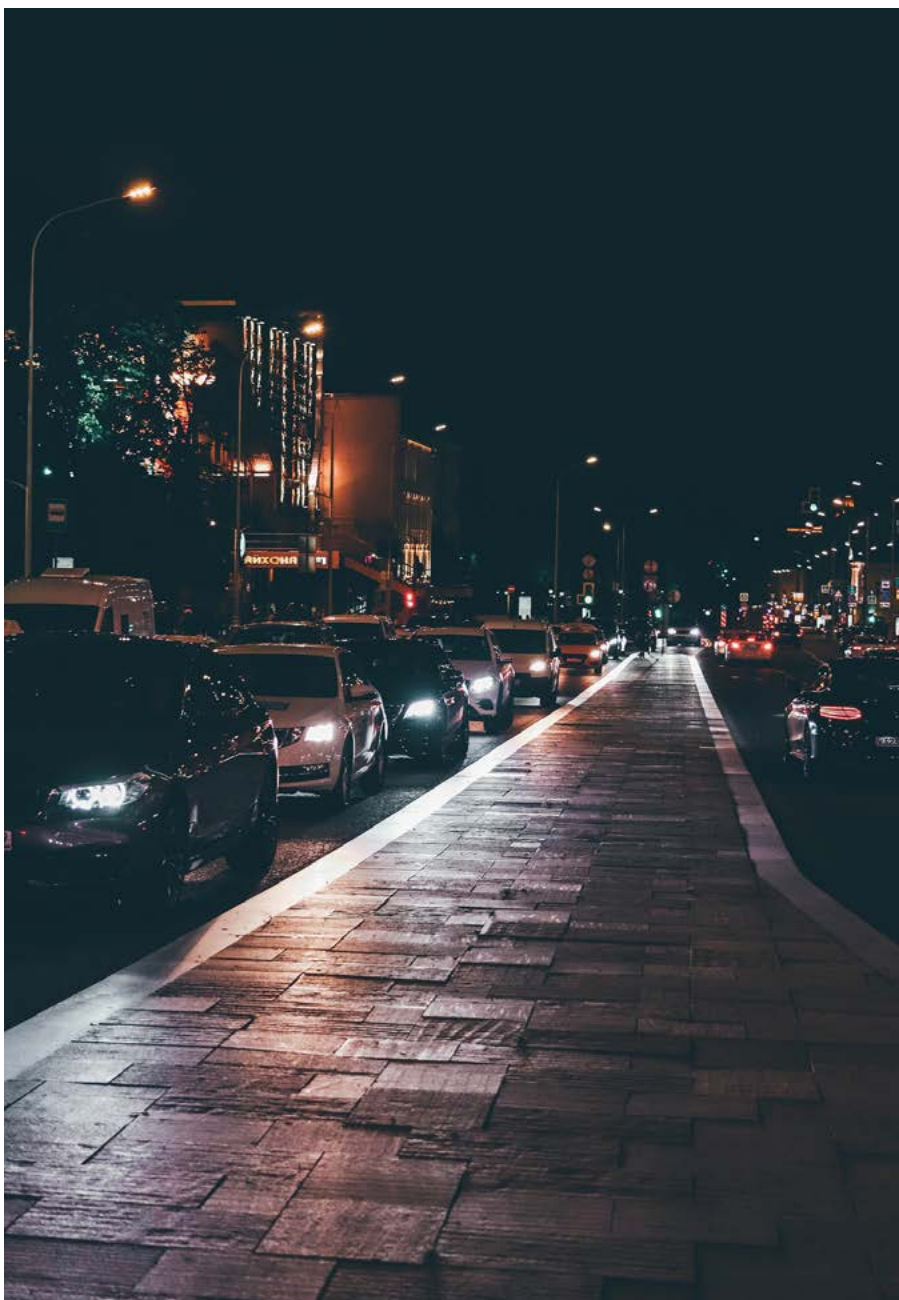
✦ Riksrevisionen skriver att fyrstegs-principen har lagstöd i 1 § första stycket och 2 § 16 i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

✦ 2 § punkt 16. I den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart stegvis analysera val av åtgärder genom att överväga åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt, åtgärder som ger effektivare användning

av befintlig infrastruktur, begränsade ombyggnationer, och nyinvesteringar eller större ombyggnationer.

✦ I förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur står att länsplanen ska omfatta "åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur."





**Staten och regionernas samverkan när det gäller transportplanering går att förbättra. Det menade flera av deltagarna på seminariet.**

**När de styrande förordningarna är otydliga, aktörerna saknar kompetens om effekter och genomförande av åtgärderna blir det lätt att skjuta över ansvaret.**

Therese Silvander  
Energikontoren Sverige

planeringsprocessen. En av dessa var att trasslet i planeringen kan lösas när förordningen för planering enligt fyrstegsprincipen kopplas ihop med finansieringen. Ett annat förslag som lyftes var att det behövs en nationell samordning.

–Efter seminariet blev det ännu mer tydligt hur steg 1 och 2-åtgärder, sådant som påverkar behovet av transporter, hamnar mellan stolarna. När de styrande förordningarna är otydliga, aktörerna saknar kompetens om effekter och genomförande av åtgärderna blir det lätt att skjuta över ansvaret, säger Therese Silvander, nationell koordinatör för fossilfria transporter för Energikontoren Sverige.

–En lösning är att inrätta regionala kompetensnoder som blir resurstöd i den regionala och nationella transportplaneringen för effektiv flernivåstyrning. Expertstöd behövs för bättre hushållning med skattepengar och för att ge klimatnytta. En nationell samordning behövs för att kunskapen om effekter och genomförande av smarta förebyggande åtgärder ska kunna spridas och utvecklas. Kompetensnoderna är lämpligen inte en del av Trafikverket, utan snarare är det mer lämpligt att de placeras på regionerna avslutar Therese Silvander ■

✪ En inspelning av seminariet finns här: <https://www.youtube.com/watch?v=liInBLFzNA8>

# GRATTIS KARIN

# Hon får Trafikpriset 2020

TF:s Trafikpris har i år tilldelats **Karin Brundell-Frej**

**K**arin har i närmare 30 år arbetat med forskning och undervisning inom trafik på LTH, Lunds universitet, och har sedan 13 år tillbaka arbetat som konsult på WSP. Sedan 2017 är Karin åter knuten på deltid till LTH där hon nu har en tjänst som adjungerad professor, knuten till det nationella kunskapscentrumet för kollektivtrafik, K2.

Både som forskare och som konsult har Karin jobbat inom ett brett fält med bland annat utredningarna om trängselskatt, Öresundsförbindelser och trafikanalyser. Utöver detta har Karin under senare år också medverkat i en rad uppdrag som rör målen kring de svenska transporternas klimatpåverkan.

## Hur känns det att få trafikpriset?

–Det känns väldigt fint. Hedrande! En lång rad bra människor som jag uppskattar, och i många fall haft glädjen att samarbeta nära med, har fått det före mig. Det är folk som gjort mycket för att utveckla den kollektiva kunskapen i vår bransch. Det känns, alldeles ärligt, väldigt stort att mitt namn skrivs in i den längden.

## Hur hamnade du i denna bransch?

–I nästan hela gymnasiet tänkte jag bli

journalist för att jag ville jobba med viktiga samhällsfrågor. Men så insåg jag mot slutet att jag skulle tycka att det vore förfärligt tråkigt att aldrig mer få brottas med ett klurigt matematiskt problem. Så blev jag civilingenjör istället. Strax efter examen korsade mina vägar lyckligtvis Arne Hanssons. Arne var en storartad person, kreativ och vidsynt transportforskare i Lund. Han såg någon sorts potential i mig och introducerade mig till trafikanalys och trafikmodellering som jag inte kunde ett dugg om då. Där hittade jag precis den mix mellan matematik och samhällsfrågor som jag hade varit på jakt efter. Det öppnade dörrar till ett äventyr som fortsatt.

Karin drivs av samarbetet med unga människor i branschen, att i dialog få bidra till studenters, konsultkollegors och doktoranders utveckling. ”Det är det häftigaste, att efter hand se dem lägga sig i omkörningsfilen och försvinna mot horisonten” säger Karin.

Karin är en uppskattad föreläsare och har ett pedagogiskt sätt att diskutera, utveckla samt bidra till vetenskapligt faktagrundande underlag. Karin har därmed bidragit till att bredda intresset för trafikplanering och gett många studenter deras grund för fortsatt utveckling inom branschen.

Därför är Karin Brundell-Frej en värdig pristagare av TFs trafikpris!



**Karin Brundell-Frej.**

☛ TF delar årligen ut Trafikpriset till en person, medlem eller ej, som arbetat med frågor som främjar föreningens syfte:



Att utgöra ett kvalificerat forum med ändamål att främja trafikplaneringens utveckling och skall skapa förståelse för yrkesområdet genom:

- ☛ att presentera, diskutera och bedöma trafikfrågor.
- ☛ att verka för utveckling av regler och riktlinjer.
- ☛ att befrämja kurs, studie och informationsverksamhet.
- ☛ att skapa kontakter såväl med andra specialgrupper inom samhällsplaneringen som med utländska sammanslutningar inom trafikplanering.
- ☛ att väcka intresse för yrkesområdet hos studerande.

☛ Alla medlemmar kan nominera personer till Trafikpriset genom att mejla [info@trafiktekniska.se](mailto:info@trafiktekniska.se). Sista dag för nominering är den 31 december 2020.



# Hon lämnade Lund för elituniversitet i Kalifornien

Reflexen samtalar med **Jessica Alba**, Transportation Policy Manager vid Stanford University. För mer än femton år sedan lämnade Jessica vårt land för en roll som trafikplanerare i Kalifornien.

Mitt i livet har hon redan en framgångsrik karriär bakom sig som Principal Planner på Nelson\Nygaard Consulting Associates i San Francisco. Jessica började sin yrkesbana på Trivector i Lund.

**S**edan hösten 2017 arbetar Jessica på Stanford University utanför San Francisco. Stanforduniversitetet har ett av de mest robusta programmen för Transportation Demand Management (TDM) i Nordamerika, ett kontinuerligt arbete för att hantera universitetets transportefterfrågan. Det närmaste begrepp som liknar TDM i Sverige är kanske Mobility Management, ett begrepp som Jessica gärna använder.

Resultatet av Stanfords arbete med TDM har gett resultat. Mellan 2003 och 2019 reducerades andelen bilpendlare från nästan 70 procent till lite över 40 procent. En kombination av avgiftsfria pendelkort på regionens buss och tåg, upp till \$300 (2800 SEK) per år som tack för att man inte kör bil till jobbet, andra kompletterande program, utbyggnad av en stressfri cykel- och gångmiljö och ett väldigt


**■ ■ Mina svenska rötter har varit väldigt viktiga för att hjälpa organisationer och individer förstå vikten av hållbara och jämställda trafiklösningar.**

starkt kommunikationsprogram ligger till grund för förändringarna i färd sätt. Lägg därtill parkeringsavgifter för att balansera tillgång och efterfrågan. Runt 70 procent av studenterna cyklar runt campus. Universitetet har lika mycket cykelparkering som bilparkering (ja, mer kan göras säger Jessica). Krav från länet, Santa Clara County, och ett väldigt starkt fokus på hållbarhet och miljö ligger i grunden till de goda resultaten säger Jessica.

–Mitt ansvar är att hålla organisationen informerad om globala, statliga och

regionala transport- och trafikprojekt, policy och lagstiftningsinitiativ som kan påverka Stanford i framtiden eller som universitetet vill delta i. I denna roll arbetar jag med både offentliga och privata aktörer inom hållbar stads- och trafikplanering. Min chef är Executive Director of Stanford Transportation och jag samarbetar med flera interna avdelningar som Stanfords långtidsplaneringsgrupp, real estate team och government relations-gruppen.

**Du är svensk, eller i alla fall lite svensk, och har lyckats väldigt bra i din karriär i Kalifornien. Har din svenska bakgrund varit till gagn för din karriär?**

–När jag började min tjänst på Nelson\Nygaard i San Francisco var igenkänningsfaktorn hög. Men kundernas efterfrågan och frågeställningar var oftast annorlunda från vad jag 

var van vid från min tjänst i Lund. Hur kan jag spara pengar och yta genom att inte bygga mer parkering? Hur kan jag snabbast, billigast och lättast implementera ett efterfrågeprogram även om jag vet att de allra flesta av de anställda eller boende kommer att köra bil? Det handlade väldigt mycket om ekonomi, att berättiga en investering i mjuka lösningar hellre än hårda infrastrukturlösningar som oftast inte var bra för miljön. Många av mina kollegor kände nog likadant, att vi kunde försvara projekten som vi arbetade på genom att vi gjorde dem bättre än om någon annan arbetade med dem. Mina svenska rötter har varit väldigt viktiga för att hjälpa organisationer och individer förstå vikten av hållbara och jämställda trafiklösningar. Utan mitt svenska ursprung hade detta inte kommit så automatiskt, tror jag. Och idag uppskattas min "svenskhet" ganska mycket.

### Hur funkar transporterna under pandemin?

–Det senaste halvåret har varit både en mycket stressfylld och samtidigt otroligt givande period. San Francisco-regionen och Kalifornien stängde ner all verksamhet, skolor och rörlighet i mitten på mars. Mitt ansvar växlade snabbt från ett fokus på långsiktig planering till vad vi måste göra annorlunda dag för dag fram tills ett vaccin har tagits fram eller viruset är under kontroll. Universitetet tog beslut att eliminera parkeringsavgifter,

eftersom universitetssjukhuset arbetade på högvarv medan resten av campus hade mindre än 5 procent verksamhet igång. Kollektivtrafikresandet gick från nära full kapacitet till obefintligt. Bilresandet minskade också drastiskt. I juli återinförde vi parkeringsavgifterna och strukturerade om vårt program, på både gott och ont.

–Och där kommer jag in. Hur kommer preferens för egen bil till jobbet med mera påverka det totala resandet? Kommer vi att ha mer trängsel och parkeringsproblem när anställda och studenter återvänder till universitet? Eller kommer flera avdelningar att låta sina anställda jobba hemifrån även efter pandemin är under kontroll? Vad gör andra universitet och vad gör resten av regionen? Hur ser vi till att de som inte har tillgång till bil men som måste komma till jobbet har så många val som möjligt? Många frågor, många möjligheter, många scenarier.

### Tipsa om något bra som görs inom trafik i Kalifornien just nu?

–I Kalifornien ser vi flera demonstrationsprojekt vad gäller delivery robots, Waymo, Cruise och andra tekniker för digital styrning av fordon. Även om vi befinner oss mitt i Silicon Valley så är regionen långt bakom Sverige vad gäller länken mellan stadsutformning och hållbar trafik, fungerande kollektivtrafik och t.ex. flexibla parkeringstal ■

## Mer om Jessica Alba

✦ **Utbildning:** Fil mag Geovetenskap, Lunds Universitet, 1999. Master of Science in Environmental Science, LUMES, Lunds Universitet, 2000.

✦ **Jobb:** Transportation Policy Manager på Stanford University, 2017–.

✦ **På fritiden:** Aktiv i flera NGOs inom

hållbara transporter. Tillbringar tid i köket och naturen med familjen. Gör de flesta av mina lokala resor på en vicykel eller elcykel beroende på behov. Kalifornien är en fantastisk del av USA. Vi försöker ta vara på det fina vädret och den härliga naturen.



På Stanford University står cykeln högt i kurs. studenterna cyklar runt campus.



Omkring 70 procent av

## Det här är Stanford University

- ✦ Grundat 1885.
- ✦ 19 nobelpristagare har arbetat eller arbetar vid universitetet.
- ✦ 16 000 studenter.
- ✦ 700 byggnader.
- ✦ Forskningsbudget på 15 miljarder kronor.



På campus finns lika mycket cykelparkering som det finns bilparkering.



"Krav från länet och ett väldigt starkt fokus på hållbarhet och miljö ligger i grunden till de goda resultaten", säger Jessica Alba.

# REFLEXEN

Nummer 3 December 2020

✦ **Tipsa oss om projekt**

✦ **Läs Reflexen på nätet**

✦ **Deadline nästa nummer: 28 feb 2021**

Gilla oss på 

Vi finns även på 



[www.trafiktekniska.se](http://www.trafiktekniska.se)

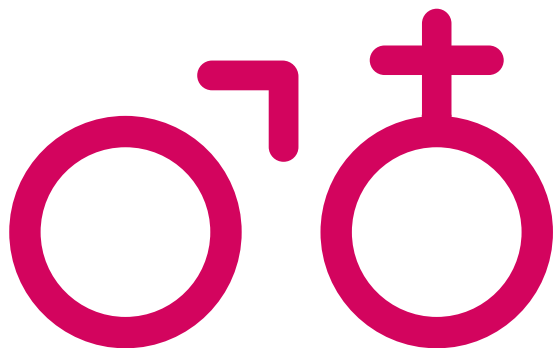
Trafiktekniska  
Föreningen  
Box 13149  
103 03 Stockholm

Alla kan bli en jämställdhetshjälte,  
men det finns bara en stjärna.

Vem blir 2020 års  
Jämställdhetsstjärna?  
Nominera! Läs mer  
på vår webbplats!

Bli en hjälte du också:  
[jamstalldtransport.se/ga-med](http://jamstalldtransport.se/ga-med)

Nominera en  
student till priset för  
bästa uppsats inom  
jämställdhet, trafik  
och transport.



**N Ä T V E R K E T**

**Jämställdhet i  
transportsektorn**