

Inledning

Egyptierna och aztekerna hade sina pyramider, romarna samlades i Colosseum för att göra tumme upp eller tumme ner, vikingarna gick ombord på skeppen och gav sig ut på härjningståg. Någon form av gemensam ordning rådde alltid i världen. Förr var det självklart att vår kung tog sig frillor varhelst han så ville i riket, men nu får han inte ens gå på porrklubb. Vad är det då för mening med monarki, med en kung som inte får göra som han vill? Det är mycket väsen om ingenting. Monarkismen är en ren hyllning till slumpen. Den godtyckliga parveln växte ju upp till en tålig kung, och med högst mänskliga intressen. Samtidigt: unga människor bryr sig inte om ifall vi har demokrati eller diktatur, och sätter visst en prislapp på sin röst. Var en sin egen kung, idag!

Vi lever i en tid av nya möjligheter att mötas, men utan att ännu på djupet förstå vad vi ska ha dem till – för det har ju gått så fort! Men ska då vardagslivet, som det verkar idag, utvecklas till ett spretigt stretande, där var och en drar åt sitt håll? Håller verkligen samhället för det i längden? Nej, knappast inte.

Samtidigt erbjuder tekniken nya överraskningar hela tiden. Men *en* viktig sak återstår ändå att erfa i det alltmer utvecklade fjärrsamtalet, *mötet*, alltså mötet med *ansiktet*.

Förtroligheten, närheten mellan individer går inte att ersätta med röst eller text – och nu för tiden är det väldigt mycket av just den varan, ja, en ren obalans har uppstått.

Vart vill jag komma? Jo, min tes är att mobiltekniken ställer allt på ända. Den utgör i sig ett stort skeende, men framför allt: övriga kommunikationsformer måste gradvis anpassa sig när denna gökunge växer. Med tiden lär tekniken säkert få oss att sjunga långsamhetens lov. Hur då, långsamhet? Jo, när förflyttningens brådska övergår i resans närvaro, alltså liknande en tågresas intryck och oväntade möten. Denna insikt kan säkert manifesteras sig i många olika former, men för min egen del har den gestaltats till en vision, en önskan om att staden, mitt Stockholm, skall förbindas med vad jag kallar den nya tidens trafikleder – cykelbanor. Alldeles särskilt luftburna cykelbanor. Och hur konstigt det än kan låta, så tycker jag mig varje dag se tecken, eller frågor, som alla kan besvaras med just detta: cykelbanor över staden. Ett oväntat argument för detta bygge är, att vi inte riktigt vet vart vi är på väg. Så varför inte ta oss en grundlig funderare – medan vi samtidigt och tillsammans sätter ihop något så trevligt och helt oskadligt. Eller tänk dig detta: ”Vore det inte härligt att glida ner närmast tyngdlöst i en vid båge över någon fjärd i Stockholm och se staden i sin helhet!”. När sedan banorna är färdigbyggda, så har vi nog nått klarhet, och på köpet fått en turistmagnet, och kan sälja insikterna på export.

Bygg frigående, obrutna cykelleder i Stockholms innerstad

Eftersom den tekniska utvecklingen för samtal utvecklas snabbt, samtidigt som miljöförstoringen ska hejdas, trafiknätet utvecklas, den personliga hälsan underhållas och överblicken av samhällsbyggnaden (staden) helst förbättras – samt att nya gemensamma visioner efterfrågas – så har jag följande tankar och ett förslag att framställa.

Bakgrund

Allt mer av möten och arbete sker över mobiltelefonerna och deras efterföljare. Redan idag trängs man med sitt mobila minifönster med andra passagere på tunnelbanor och bussar. Den utvecklingen tycks accelerera, i takt med större skärmar och alla nya tjänster som tillhandahålls.

Möten – av alla slag – kan hållas utan förflyttning, och det ger helt nya perspektiv på all samvaro och allt arbete, i synnerhet i stadsmiljö. En gruppering av utspridda personer kan ju ögonblickligen uppstå – för vilket syfte som helst.

Men exakt vad som öppnar sig i och med denna nya värld, det vet väl ingen? Fast man kan gissa, att innehållet kommer att utgöras av urgamla mänskliga behov – helt självklara, i efterhand.

Denna utveckling är skimrande och fantastiskt, men risken är att mobiliteten gör att vi förlorar helheten, alltså erfarenheten av staden som gemensamhet. Detta är något som jag genom mitt förslag vill motverka. Bilismens alla goda sidor till trots: perspektivet är en grå vägbana och ett avgasrör.

Skälen till förflyttningar i staden är ju självklart många. Men själva förflyttningen blir mindre viktig allt eftersom målet blir diffust, istället kanske själva resan ökar i intresse? Jobbet eller mötet kan ju utföras varhelst man kan slå sig ner – en ledig bänk med ett bord, det räcker. Det allmänna utrymmets utformning blir därmed ett allt större personligt intresse (och staden kan utvecklas mot parkliknande former). Vilka färdmedel är bäst? Att gå, springa eller cykla är förstås överlägsna, för de är avkopplande, hälsosamma och ger individen intryck längs vägen – eller avskärmar, som hos joggaren.

Förslag

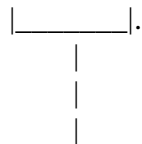
Låt staden förbindas av ett nät av planskilda, broliknande cykelbanor, obrutna leder för förflyttning. Dessa ger, om de går lagom högt och förläggs (i första hand) över spårområden, kajer och motorleder ett unikt komplement till övriga trafikformer. Kvaliteterna är flera: snabb förflyttning genom stadskärnan, med en ojämförlig vy som framhäver stadens rymder och olika sammanhang. Kontakten med medtrafikanterna blir förstås mer naturlig jämfört med passiva transportformer. Dessutom är det, som var och en vet, allmänt skönt och hälsosamt att cykla. Och garanterat avgasfritt, förstås. På vintern får man helt enkelt klä sig rätt, eftersom det är vägbanans kvalitet som är det viktiga, inte motståndet från vind eller kyla.

Låt banorna ansluta vid pendeltågsstationer och andra knutpunkter.

Med vänliga hälsningar,
Jacob Blomqvist
Axvallsvägen 23
121 50 Johanneshov

Bilaga 1. Förslag till sträckning för cykelbanorna (lederna).

Dessutom, cykelbanans konstruktions, i genomskärning:



Kalkyl:

Kapacitet:

Med 10 meters lucka och 15 km/timme färdas 1500 cyklister per timme och fil.

3 filer (x 1,5 meter + 2 x 1,5 meter vägren = 7,5 meter bredd, ungefär som en t-baneperrong) ger 4500 cyklister per timme. Om luckan minskar till 5 meter och farten går ner till 10

km/timme färdas 6000 cyklister per timme.

Separat bana för vardera riktning.

Påfart och avfart vid varje 500 meter.

Sammanfattning av cykelbanan

Fördelar:

- Passar bra i ett samhälle där kommunikationen i allt högre grad sker utan förflyttning.
- Människovänlig förflyttning – ”en resa” (raka motsatsen till begreppet ”transportsträcka”).
- Miljövänlig färd.
- Cyklar, elcyklar, segways och handikappfordon kan samsas.
- Billig att anlägga och driva i förhållande till sin kapacitet.
- Nästan lika snabb som t-banan för en färd från tull till tull. Snabbare, om man räknar in anslutningstiderna mellan ändpunkterna.
- En bekvämt sätt att röra sig över staden, vilket lämnar utrymme åt resans upplevelse.
- En konstruktion som ger både trafikanterna och betraktarna en utökad upplevelse av stadens tredje dimension, stadens sammanhang och historia.
- En idé som utgår från viktiga nya villkor i samhället.
- En idé som sammanfattar och gestaltar vad framtiden kan komma att innebära.

Nackdelar:

- Upptar yta, kan skymma sikten över staden från en del vinklar.
- Retar somliga. Men vad gör inte det?