



K2 WORKING PAPERS 2019:8

Implementering av bilfria distrikt

En dokumentstudie från ett internationellt, nationellt, regionalt och lokalt perspektiv

TILL KOGLIN, NINA VOGEL, SONJA PERANDER, ANDERS LARSSON & ELIZABETH MARCHESCHI



Datum: september 2019
Isbn: 978-91-985495-4-6

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis K2:s uppfattning.

Implementering av bilfria distrikt –
en dokumentstudie från ett
internationellt, nationellt, regionalt
och lokalt perspektiv

Innehållsförteckning

Förord	4
Sammanfattning.....	5
1 Introduktion	6
1.1 Analytiskt angreppssätt, metod och material	8
2 Bilfria urbana distrikt – En kort introduktion till ämnet	9
3 Internationell och svensk policy-kontext som kan påverka bilfria områden	12
3.1 Internationell nivå	12
3.1.1 IPCC:s rapport från 2018.....	12
3.1.2 Agenda 2030 & FN:s globala hållbarhetsmål (SDG)	13
3.1.3 EU:s vitbok för transportområdet och EU-direktiv för buller.....	13
3.2 Nationell nivå	14
3.2.1 Sveriges miljömål	14
3.2.2 Transportpolitiska mål och principer	14
3.2.3 Svenska förordningen om omgivningsbuller	15
3.2.4 TRAST – Trafik för en attraktiv stad.....	15
3.2.5 VGU – Vägar och gators utformning.....	15
3.2.6 GCM-handboken – Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus.....	16
3.2.7 Fyrstegsprincipen	16
3.2.8 Attraktiva stadsrum för alla - Shared Space.....	16
3.2.9 Boverket.....	17
3.2.10 Naturvårdsverket.....	17
3.2.11 Energimyndigheten.....	18
4 Regionala visioner.....	19
4.1 Region Skåne	19
4.2 Västra Götalandsregionen.....	20
4.3 Sammanfattning	21
5 Kommunala planer i Malmö och Göteborg	22
5.1 Malmö stad	22
5.1.1 Buller och hastighetsdämpande åtgärder.....	22
5.1.2 Stadshuvudgator med vistelsevärde och lokalgator i form av delade gaturum, gångfartsområden och gågator	24
5.1.3 Minskat bilberoende med hjälp av ny parkeringspolicy.....	24
5.1.4 Jämlikt transportsystem med prioritet på flödeskapacitet	24
5.1.5 Rikare stadsliv	25
5.2 Göteborgs stad	26

5.2.1	Minskad biltrafik och hastighetssänkning som åtgärder mot buller och för trafiksäkerhet	26
5.2.2	Ökad framkomlighet med begränsad genomfartstrafik	27
5.2.3	Attraktiva stadsmiljöer med hjälp av gångfartsgator och cykling	27
5.2.4	Levande stad med plats för barn	28
5.2.5	Parkeringskostnad, grön resplan och Mobility management som styrmedel..	29
5.3	Sammanfattning	29
6	Sommargågatan – Jämförelse av sommargågatan som koncept i Malmö och Göteborg	31
6.1	Malmö – Friisgatan.....	31
6.1.1	Bakgrund och syfte.....	31
6.1.2	Utmaningar och åtgärder	32
6.1.3	Tidslinje och kartor	33
6.2	Göteborg – Tredje långgatan	35
6.2.1	Bakgrund och syfte.....	35
6.2.2	Utmaningar och åtgärder	35
6.2.3	Karta och tidslinje.....	36
6.3	Jämförelse	38
6.3.1	Utförande.....	38
6.3.2	Lärdomar.....	38
6.3.3	Framtidsutsikt	39
7	Referensprojekt i Europa	41
7.1	Vauban i Freiburg, Tyskland	41
7.2	Oslo i Norge	42
7.3	Reflektion över de båda referensprojekten och deras betydelse för idéutvecklingen kring bilfria urbana distrikt	44
8	Avslutning.....	46
9	Referenser.....	49

Förord

Denna rapport, som främst utgörs av en policy-analys, är en del av projektet ”Bilfria urbana distrikt” – ett gemensamt forskningsprojekt mellan Lunds universitet, Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) och Chalmers i Göteborg. Projektet finansieras av Vinnova och syftar till att utveckla ny kunskap om hur bilfria urbana distrikt kan utvecklas och implementeras och hur detta upplevs av användarna när det gäller socio-spatiala möjligheter och hinder för människors mobilitet. Projektet ska utmynna i förslag på principer för nödvändiga förändringar i planerings- och implementeringsprocessen och utvecklandet av en tvärvetenskaplig och multidisciplinär metod för att identifiera parametrar av vikt för tillskapandet av bilfria distrikt. Detta Working Paper har författats av Till Koglin universitetslektor vid Lunds universitet, Nina Vogel, forskare och koordinator för forskningsplattformen Urban Futures vid SLU i Alnarp, Anders Larsson, universitetslektor vid SLU i Alnarp, Sonja Perander, Bachelorstudent vid SLU Alnarp och Elizabeth Marcheschi, forskare vid Chalmers i Göteborg.

Lund, september 2019

Till Koglin

Projektledare

Sammanfattning

Rapporten består av en policy-analys gällande internationella, nationella, regionala och lokala (Malmö och Göteborg) policys som berör bilfria urbana distrikt eller implementering av sådana områden. Detta arbete är en del av projektet "Bilfria urbana distrikt", som är ett gemensamt forskningsprojekt mellan Lunds universitet, Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) och Chalmers i Göteborg. Dokumenten som analyserats i denna studie kommer både från internationella aktörer, såsom Europeiska Unionen, och nationella svenska aktörer som Boverket eller Trafikverket. Regionalt och lokalt begränsas analysen till Västra Götalandsregionen och Region Skåne, samt dokument från Malmö stad och Göteborgs stad. I analysen har det framkommit att det finns många aktörer och policys som påverkar implementeringen av bilfria urbana distrikt, vilka kan inverka såväl positivt som negativt på den vidare utvecklingen inom detta område. Dessutom visar denna studie att implementering av bilfria urbana distrikt är ett mycket komplext ämne för kommunerna att hantera. För att lyckas med implementeringen behövs ett interdisciplinärt angreppssätt som involverar stads- och trafikplanerare, men även medborgare, politiker och näringsidkare. Faktorer som påverkar en lyckad implementering kan vara just att hela processen förankras i ett större sammanhang, det vill säga bland exempelvis boende, näringsidkare och politiker.

1 Introduktion

Trafikproblem i form av t.ex. trafikköer, trängsel, buller, utsläpp etc. ökar idag kraftigt pga. en stark urbanisering. Bortsett från de välkända miljöproblemen i samband med trafikstockningar (dvs. luftföroreningar och buller, klimatförändringarna och den globala uppvärmningen), finns det också negativa lokala effekter i form av ökad risk för trafikolyckor, missbruk av nyckelresurser (energi och tid), ekonomiska förluster och förlorade utrymmen på grund av ökande biltrafik och behovet av tillgängliga parkeringsplatser (Koglin 2017; Koglin & Rye 2014; Sheller & Urry 2000). Enligt Trafikverkets prognos kommer bilresandet i Sverige att öka med 25 procent till 2030 (Trafikverket 2015). En sådan utveckling är svår att förena med såväl nationella transportpolitiska målsättningar som lokala målsättningar om attraktiva och hållbara städer och regioner. Dessutom kan dessa problem avsevärt minska städernas attraktionskraft för invånare och tillfälliga besökare. Vidare har en ökning av biltrafiken visat sig vara negativ för platsers funktion av mötesplatser, eller bara att vistas på, och för folkhälsan på grund av de minskade möjligheterna att utföra fysiska och sociala aktiviteter såsom promenader och cykling (Orru & Orru 2010). För att effektivt kunna hantera överbelastningen måste offentliga förvaltningar och transportmyndigheter ha en omfattande förståelse för den lokala kontexten inklusive mobilitetsbehoven hos resenärer och invånare. Dessutom krävs, på grund av de olika problem som är förknippade med denna komplexitet i städerna, ett tvärvetenskapligt tillvägagångssätt för att lösa framtida mobilitetsutmaningar (Banister 2008; Berger et al. 2014).

Kunskap erhållen från de miljöpsykologiska vetenskaperna tyder på att allmänhetens acceptans är en avgörande faktor för ett framgångsrikt genomförande av hållbara och jämställda initiativ, såsom t.ex. bilfria stadsdelar och alternativa val av transportmedel (Gifford, 2014). Att rätt tolka och förstå individen och samhällsperspektivet (dvs. behov och preferenser för både kvinnor och män), när det gäller hållbara transportsätt, anses därför vara mer effektivt och informativt än att främst fokusera på tekniska detaljer (Bonnes & Secchiarioli, 1995).

Den rumsliga omstruktureringen på lokal grannskapsnivå har likaså stor effekt på såväl infrastruktursystemen och trafikflöden som på beteendeförändringar gällande den vardagliga mobiliteten. Även av denna anledning bör man lägga minst lika stor tonvikt på rumsliga arrangemang och beteenden som på teknologiska lösningar. Den alternativa användningen av överflödigt trafikyta blir också intressant att studera i detta perspektiv. Yta som inte längre behövs för t.ex. parkering kan användas för bl.a. parkmark, förtätning eller, särskilt i områden som riskerar att drabbas av översvämning, till klimatanpassade systemlösningar för dagvattenhantering.

Tidigare forskning i Europa har vidare visat att parkeringsförvaltning (dvs. prissättning, begränsning och borttagning av parkeringsplatser) och avspärning av vägar och gator är en av de mest effektiva åtgärder som kan införas på lokal nivå för att hantera inte bara trafikflöden, platstillgång och användning av det offentliga rummet, utan även för att underlätta en övergång till mer hållbara transportsätt såsom gång, cykel och kollektivtrafik (Koglin & Rye, 2014; Koglin, 2013), framförallt om kompletterande

förbättringar görs gällande alternativa transportsätt. Men detta är också en av de mest kontroversiella åtgärderna, på grund av problem relaterade till allmänhetens acceptans och ekonomiska beroenden kopplade till exempelvis parkeringsavgifter eller nya konstruktioner. Cykelhuset Ohboy i Malmö (<https://ohboy.se/en/home/>) eller Mo-Bo-projektet (<https://www.mo-bo.se/>) kan utgöra intressanta exempel på alternativa lösningar. Båda representerar en alternativ form av boende som inte erbjuder någon parkeringsplats, men där exempelvis arkitekter, förvaltare byggherrar, kommuner och universitet engagerar sig i och utvecklar attraktiva mobilitetstjänster och rumsliga lösningar. Forskningen (t.ex. Ison & Mulley, 2014) tyder dock på att både effektiviteten och acceptansen av strategier för parkeringshantering och bilfria distrikt kan förbättras avsevärt om intäkterna används för att stödja alternativa transportsätt och/eller samtidigt andra åtgärder införs för att öka intresset för alternativa transportsätt och/eller utrymme återvinnas genom att tidigare parkeringsplatser omvandlas till offentliga miljöer, som kan användas aktivt av det lokala samhället och därmed förbättra städernas attraktionskraft.

Klimatförändringar liksom sociala och ekonomiska kriser påkallar ändringar i våra konsumtions- och produktionsmönster. De förändrade handlingsmönstren är oftast kopplade till mobilitet, så hållbara mobilitetsomvandlingar har relevans för en hållbar stadsutveckling på många olika sätt. Stadens hållbara omvandlingar (urban sustainability transitions) är komplexa och kombinerar olika skalor, discipliner och aktörskonstellationer (som exemplifierats ovan) eftersom det syftar till systemiska, strukturella och kulturella förändringar på lång sikt för att komma fram till önskvärda framtida förhållanden (Næss & Vogel, 2012; Vogel, 2015). Således - en mångfald av tillvägagångssätt i den kommunala politiken och planeringspraktiken samt i forskning och innovation (t.ex. European Environment Agency (EEA), 2015; Urban Transition Pathways JPI Urban Europe 2016; the 8th International Sustainability Transitions Conference 2017: Taking the lead in real world transitions in Gothenburg, Sweden). Transformationsvisioner, -mål och policydokument såväl som konkreta bilfria projekt (t.ex. bilfri stadsdel i Vauban, Freiburg i Tyskland; GWL Terrein, Amsterdam i Holland; Greenwich Millenium Village, London i Storbritanien; Brunnshög, Lund i Sverige; Oslo i Norge), visar att det finns en efterfrågan på ökad förståelse för dessa komplexa förändringsprocesser, liksom att kunna påverka tempo och kvalitet och styra processen på bästa möjliga vis för att uppnå mål som t.ex. de nationella transportmålen. En framgångsrik, jämställd och hållbar mobilitetsförändring är i behov av allmänhetens acceptans och engagemang för att uppnå inte bara politiska förändringar, utan även beteendeförändringar (Banister, 2008). Helhetstanken kring transportomvandlingar är det centrala.

En viktig aspekt i omställningen och utvecklingen av bilfria urbana distrikt är vilka policys och planer som städer och kommuner har utvecklat för att kunna arbeta med denna fråga. Denna rapport innehåller en analys av Malmö stads och Göteborgs stads policys angående bilfria urbana distrikt eller gator. Dessutom analyseras de nationella och regionala planer och policys som kommunerna och städer i Skåne och Västra Götaland har till sitt förfogande för att kunna arbeta med utvecklingen av bilfria områden eller gator. Slutligen görs också en mindre internationell utblick för att se hur långt man har kommit i andra länder med bilfria områden. Syftet med denna rapport är att skapa en grundläggande förståelse för hur Malmö och Göteborg har arbetat med frågan i policys

och planer. Dessutom ska rapporten öka förståelsen för de nationella och regionala förutsättningarna för arbetet med bilfria urbana distrikt.

1.1 Analytiskt angreppssätt, metod och material

Rapporten utgörs främst av en dokumentstudie på olika geografiska skalor. Rapporten undersöker de politiska förutsättningarna, på olika nivåer, i form av antingen råd och riktlinjer eller som juridiskt bindande krav inom ramen för stadsmiljöutveckling och mobilitet. Vi inleder exempelvis med de globala målen för hållbar utveckling (SDGs, Sustainable Development Goals), som en orientering kring den internationella diskurs där tendenser sammanfattas och krav på åtgärder uppstår.

Den specifika sommargågatan jämförs med hänsyn till varje stads bakgrund och mål, prestationer och utmaningar samt aktuell tidslinje och kartor. En jämförelse av aktuell status och erhållna lärdomar erbjuder också några intressanta insikter. Vi avslutar därför med en diskussion kring t.ex. växande efterfrågan, nya initiativ och en uppskalning av begreppet bilfria distrikt, genom bl.a. ett par hänvisningar till internationella referensprojekt.

De dokument som legat till grund för denna rapport har sorterats från övergripande till lokal implementeringsnivå (nationella, regionala och kommunal/lokal). För fler detaljer, se referenssektionen och dokumentförteckningen i slutet av denna rapport.

Nationella dokument: Boverket (2012, 2014), Naturvårdsverket (2016), Svenska miljöinstitutet & Naturvårdsverket (2018), SKL (2010, 2013, 2015), Trafikverket (2010, 2012, 2017)

Region Skåne: Region Skåne (2009, 2010, 2011, 2014, 2016)

Västra Götalandsregionen: Fossiloberoende Västra Götaland (2016), Länsstyrelsen Västra Götaland & Västra Götalandsregionen (2017), Västra Götalandsregionen (2016, 2018)

Malmö: Gatukontoret (2012, 2014), Kommission för ett socialt hållbart Malmö (2014), Malmö Stad (2013, 2015, 2016, 2018), Malmö stadsbyggnadskontor (2010)

Göteborg: Göteborgs Stad (2013, 2014, 2016, 2018), Göteborgs Stad Stadskansliet (2009), Stadsbyggnadskontoret (2008), Göteborgs Stad m.fl. (2018)

Denna policyrapport bygger på en detaljerad nyckelordsökning i policydokumenten på nationell, regional och lokal nivå. Den senare var i fokus eftersom Malmös och Göteborgs särskilda policyhandlingar var av intresse. Sökningen ger en inblick i utformningen och förståelsen av respektive begrepp och koncept.

Nedan hittar du de nyckelord som användes vid sökningen.

Nyckelordlista:

'gågata/-or'; 'gångfartsgator/-område'; 'olika trafikslag', 'shared space', 'delade gaturum', 'blandad trafik'; 'sommargata', 'sommargåata'; 'trafikbelastning', 'trafikbegränsning'; 'minskad biltrafik', 'minskat bilberoende'; 'bilfri', 'bilsnål', 'transportsnål'; 'buller'; 'hastighetsdämpande åtgärder', 'hastighetssänkning'; 'genomfartstrafik'; 'levande stad', 'stadsliv'; 'jämlikt/jämställt transportsystem'; mobility management'; och 'P-norm'.

2 Bilfria urbana distrikt – En kort introduktion till ämnet

Många historiska städer har anlagts före bilismen och är således inte egentligen anpassade för att kunna härbergera dagens trafikmodeller, vare sig sett till trafikslag eller volym. Med den ökande bilismen från 50-talet och framåt gick gatorna från att vara stadens offentliga rum till att bli trafikseparerade enheter, där bilfria områden omgavs av barriärskapande trafikleder istället för att integreras med gatusystemet. Detta förespråkades även i trafikplaneringsriktlinjer som utvecklades på 60-talet och som kallades för SCAFT. På grund av denna utveckling marginaliserades fotgängare och cyklister och bilstaden blev det dominerande idealet. Först mot början av 2000-talet började detta förändras och fotgängare och cyklister kom att integreras allt mer inom ramen för den svenska stads- och trafikplaneringen (Koglin, 2013; Koglin & Rye, 2014).

Gundlach (2018) poängterar att Crawford (2002) var en av de första som teoretiskt behandlade ämnet bilfria städer. I linje med andra, som t.ex. Urry (2004), hävdar Crawford (2002) att bilarnas allmänna dominans i stadsområden leder till att offentliga utrymmen förfaller och i slutändan kommer att ha negativ effekt på de urbana och sociala systemen i stort. På en ideologisk nivå kan detta, i bästa fall, leda till att beslutsfattare generellt ser mer positivt på satsningar för en ökad cykel och gångtrafik jämfört med en ensidig satsning på biltrafik.

Melia et al. (2014: 213) definierar bilfria områden som: ”*bostäder eller blandad användning som ger en (bil) trafikfri eller nästan trafikfri omedelbar miljö (1), är utformade för att underlätta förflyttning med icke-bilmedel (2), och inte erbjuder parkering för invånare eller begränsad parkering åtskild från bostäderna (3)*” och utvecklar därifrån tre huvudtyper av bilfria områden (Melia et al., 2012:136):

- Den första typen är Vauban-modellen¹, som inte i sig är bilfri men inte tillåter parkering i anslutning till bostadsområdena.
- Den andra typen är begränsad tillgång, vilket liknar Vauban-modellen men har "mindre perifer parkering än Vauban" och "olika arrangemang för att fysiskt kontrollera tillgången på motorfordon inom bostadsområdena".
- Den tredje typen av bilfri utveckling täcker gågatuområden, som till skillnad från de två första typerna inte är belägna i nya bostadsområden utan snarare i befintliga stadsområden, som i efterhand har omvandlats till bilfria stadskärnor.

Den senare tolkningen är den som bäst beskriver förutsättningarna för den befintliga studien kring sommar(gå)gator. Men det är viktigt att komma ihåg att smärre skillnader gällande definitioner och tolkningar kan återspeglas i ganska stora skillnader gällande

¹ För att läsa mer om Vauban-fallet, se avsnitt 7.

den konkreta utformningen. Den specifika, lokala, kontexten är viktig att ta hänsyn till. Nedan följer en introduktion till några svenska tolkningar och implementeringar av bilfria koncept.

- Sommar(gå)gatan

Intressant nog blev det inte någon träff i nyckelordsökningen för detta begrepp i de granskade dokumenten. Kommunerna har emellertid onlineinformation som har screenats angående utformning av kriterier och regler. Baserat på Malmö's kriterier och regleringar för sommargator gäller följande (Malmö Stad, 2019a, 2019b):

- På en sommargata ska alltid fotgängare och folkliv ha högsta prioritet. 'Gaturummet' har många ändamål som ska fungera tillsammans.
 - Initiativet till en sommargata får gärna komma från verksamheter, fastighetsägare eller boende längs en specifik gatusträcka. Därefter kan fastighets- och gatukontoret utvärdera om platsen är lämplig som en sommargata.
 - Intresse ska finnas från fastighetsägare, verksamheter, boende eller andra Malmöbor att ta sig an sommargata och fylla den med innehåll. På en sommargata skapas plats och möjligheter att upplåta mark för såväl uteserveringar, varuexponering och marknader som boendeaktiviteter och föreningsliv
 - Reglering på sommargator anpassas alltid efter den specifika gatan.
 - Eftersom gångtrafik och folkliv prioriteras på en sommargata regleras dessa gator i möjligaste mån som gågata eller gångfartsområde.
 - Du får cykla på en gågata, men inte fortare än gångfart och du måste lämna företräde åt gående.
 - Motordrivna fordon får endast köras på gågata om det behövs för:
 - varuleveranser till eller från butiker eller motsvarande
 - transport av gods eller boende till och från adress på gågatan
 - transport av gäster till eller från hotell eller motsvarande
 - transport av sjuk eller rörelsehindrad person till eller från adress på gågatan
 - Fordon som har rätt att köra på gågatan får högst köra i gångfart och ska alltid lämna företräde åt gående.
 - På en gågata får parkering endast ske på särskilt anordnad plats.
- Gågatan och gångfartsområden

Reglerna ovan hänför sig till begreppet gågata eller gångfartsområde. "*Gångator och gångfartsområden syftar till att skapa trafikmiljöer på de gåendes villkor. Här får inte fordon föras med högre hastighet än gångfart och fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser. Fordonsförare har även väjningsplikt mot gående. I ett gångfartsområde finns det även krav på utformningen. Det ska framgå att gående använder hela ytan och att det inte är lämpligt att köra snabbare än gångfart. Gatan ska ha en gemensam yta för alla trafikanter och genom olika åtgärder som planteringar, träd och andra möbleringar tvingas fordonen att köra långsamt.*" (Gatukontoret - Gångstråksplan, 2014: 28)

- Bilfria områden

T.ex. *livsrumsmodellen*, utvecklad i TRAST-handboken, definerar *frirum* som bilfria och motorfordonsfria områden eller gator; medan integrerade frirum är

gångfartsområden med begränsad motorfordonstrafik. Detta bygger på definitionerna från TRAST-underlaget med fem typer av livsrum: *frirum, integrerat frirum, mjuktrafiksrum, integrerat transportrum, transportrum* (ibid.). *“Frirum (F) är ett stadsrum för cyklister, fotgängare och lekande barn. I frirummet ska de oskyddade trafikanterna inte behöva oroa sig för motorfordonstrafik, som i princip inte bör förekomma. Utformningen måste utgå från gåendes och cyklisters perspektiv och hastighet, vilket innebär detaljrikedom och småskalighet med många möjligheter till möten mellan människor. Bilfria områden är till exempel torg, parker, lek- och fritidsområden, avstängda gator, separata gång- och cykelvägar. Mopedtrafik är inte lämplig på dessa platser.”* (SKL, Trafikverket, 2015: 29-30)

Malmö's fotgängarprogram 2012-2018 (Gatukontoret, 2012) behandlar bilfria områden som attraktiv miljö för fotgängare och understryker vikten av ett sammankopplat nätverk av bilfria områden / gator som kan förstärka den positiva effekten.

På en mer övergripande skala har t.ex. Boverket en *Vision för Sverige 2025*, där alla städer och större tätorter har börjat anpassa städernas kärnor till bilfria centrum (Boverket, 2012). De föreställer sig att *”arbete pågår med att skapa städer med korta avstånd och rörligheten till fots och med cykel prioriteras. Biltrafiken i storstädernas innercentrum har minskat till hälften jämfört med trafikflödet år 2012, främst därför att det är så lätt, billigt och bekvämt att ta sig fram på andra sätt”* (ibid: 39-40).

K2-rapporten ‘Mål och åtgärder för minskad biltrafik i svenska kommuner’ av Robert Hrelja identifierar exempelvis att: *”de kommuner som genomfört åtgärder för minskad biltrafik angav att den vanligaste åtgärden var byggande av farthinder (73 %), följt av sänkta hastigheter på vägar (60 %). 38 % hade anlagt buss- eller cykelkörfält i befintlig körbana, 35 % hade ändrat parkeringsnormerna, 33 % hade omvandlat bilväg till gånggata/gångfartsområde, och 31 % hade tagit bort parkeringsplatser. Den minst vanliga åtgärden var att höja parkeringsavgifter och att förbjuda biltrafik på vissa gator”* (Hrelja, 2018:8). Intressant är att bilfria områden som sådana inte är särskilt populära.

Visionen och citatet ovan illustrerar behovet av en mer omfattande förståelse för utvecklingen av bilfria områden i den byggda miljön och hur nya idéer som dessa kan introduceras på ett så meningsfullt och bra sätt som möjligt. Denna rapport syftar till att bidra till sådana reflektioner, vilket förhoppningsvis leder till en ökad förståelse för de förändringar som skulle behövas för att uppnå visionerna.

3 Internationell och svensk policy-kontext som kan påverka bilfria områden

I detta kapitel kommer den internationella och svenska policy-kontexten, som kan påverka utvecklingen av bilfria urbana distrikt och gator, att redovisas. Detta görs för att utveckla en djupare kontextuell förståelse av vilka olika policy-områden som är av betydelse både gällande idéutveckling och konkret implementering inom ramen för den svenska planeringspraktiken.

3.1 Internationell nivå

Avsnittet består av en redovisning av internationella direktiv och mål, nationella riktlinjer samt nationella myndigheters föreskrifter som berör bilsnål utveckling. Med bilsnål utveckling avses en utveckling inom samhällsplanering med syfte att minska biltrafiken till förmån för mer kapacitetsstarka och hållbara färdmedel (se kapitel 2 ovan). Eftersom dokumenten på nationell och internationell nivå bildar ett ramverk för regional och kommunal planering redovisas samtliga dokument med relevans för området utan att de har direkt koppling till nyckelordssökningen.

Generellt kan sägas att de internationella dokumenten gav få träffar på nyckelorden jämfört med de nationella. I de nationella dokumenten gav nyckelorden 'transportsnål', 'minskad biltrafik', 'buller' och 'stadsliv' flest träffar. Begreppen 'sommargata' och 'sommargågata' gav inga träffar medan 'shared space' omfattar en hel skrift från Trafikverket. Av begreppen 'bilfri', 'bilsnål' och 'transportsnål' är transportsnål det mest förekommande begreppet av dessa tre i dokumenten. Begreppet 'bilfri' använd endast för att definiera trafikreglering på gågator medan begreppen 'bilsnål' och 'transportsnål' används för mer visionära exempel på strategiska verktyg.

3.1.1 IPCC:s rapport från 2018

FN:s klimatpanel IPCC redogör i sin rapport från 2018 att den globala uppvärmningen måste upphöra om mänskligheten vill undvika utmanande förändringar i klimatet med långvariga och oåterkalleliga effekter. För att det ska vara möjligt att begränsa uppvärmningen till hanterbara värden krävs att de totala koldioxidutsläppen i världen minskar med 45 procent till 2030 och ligger på noll år 2050 (IPCC, 2018). Enligt rapporten kan den globala transportsektorn minska sina koldioxidutsläpp med 4,7 gigaton fram till år 2030, men för detta krävs att resor och reseavstånd minskar samt att gestaltningen av städer uppmuntrar till gång och andra icke-motoriserade transporter (Ibid.). I Sverige är transportsektorn en av de största utsläppskällorna idag

(Miljömålsrådet 2016), vilket motiverar insatser i detta område genom bilsnål utveckling för att bidra globalt till att stoppa den globala uppvärmningen. Enligt IPCC-rapporten (2018) gagnas städer som utvecklar hållbar mobilitet även av renare luft, ökad trafiksäkerhet och ökad social sammanhållning.

3.1.2 Agenda 2030 & FN:s globala hållbarhetsmål (SDG)

För att uppnå FN:s globala hållbarhetsmål tillsatte regeringen 2016 Agenda 2030-delegationen med uppdrag att föreslå en övergripande handlingsplan till regeringen (Finansdepartementet, 2016). Handlingsplanen tar ett helhetsgrepp kring hur hållbarhetsfrågorna kan integreras hos olika samhällsaktörer. Viktiga förutsättningar för att uppnå målet med hållbara städer är miljövänlig kollektivtrafik samt fungerande gång- och cykelvägar, men även att sätta människan i centrum och ha mänskliga proportioner och närhetsprinciper som utgångspunkt i stadsplaneringen (Agenda2030-delegationen, 2016). Samtliga nämnda förutsättningar är även förutsättningar för en bilsnål utveckling.

FN:s globala mål för hållbar utveckling - The Sustainable Development Goals, SDGs - är en samling av 17 universala målsättningar för att möta de politiska, ekonomiska och miljömässiga utmaningar som världen står inför. Målen är riktgivande och syftet är att UNDP ska erbjuda stöd för regeringar att integrera hållbarhetsmålen i den nationella politiken, bland annat genom Agenda 2030. Särskilt SDG 11 är relevant i detta sammanhang, eftersom det omfattar hållbara mål för städer och samhällen (FN, 2015).

Utveckling av hållbara transporter har hög prioritet bland målsättningarna som förespråkas i SGD 11. Till SDG:s målsättningar som är relevanta för bilsnål utveckling hör framförallt målet 11.2 som lyder: *“Senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra trafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer.”* (FN, 2015). Till målsättningarna hör även att minska städernas negativa miljöpåverkan per capita bl.a. med fokus på luftkvalitet (Ibid.).

3.1.3 EU:s vitbok för transportområdet och EU-direktiv för buller

EU-kommissionens officiella ställningstagande inom transportområdet framgår av EU:s vitbok för transportområdet (SKL, 2012). Vitboken har ingen direkt rättsverkan i EUs medlemsländer, men är däremot riktgivande när nya förordningar och direktiv utfärdas. Beträffande bilsnål utveckling hävdar vitboken att trafikvolymen måste minskas samtidigt som den efterfrågar bättre miljö för gångtrafikanter och cyklister (Ibid.).

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG om bedömning och hantering av omgivningsbuller antogs den 25 juni 2002. Syftet med direktivet är att fastställa ett gemensamt tillvägagångssätt för att förhindra, förebygga eller minska skadliga effekter av omgivningsbuller. Direktivet binder medlemsländerna till att genomföra bullerkartläggningar samt upprätta handlingsplaner för att förhindra och minska omgivningsbuller där det behövs, särskilt där exponeringsnivåerna kan medföra skadliga effekter på människors hälsa. Den 25 maj 2015 utfärdades EU-kommissionens direktiv 2015/996 om fastställande av gemensamma bedömningsmetoder för buller enligt Europaparlamentets och rådets direktiv. Direktivet binder medlemsländerna till att sätta

i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa EU-direktivet 2002/49/EG Trafikbuller är en av de stora bullerkällorna som kräver åtgärder, vilket gör direktivet relevant i fråga om bilsnål utveckling.

3.2 Nationell nivå

3.2.1 Sveriges miljömål

Sveriges miljömål är riktmärken för miljöarbete på nationell, regional och lokal nivå som fastställdes av riksdagen 1999. Miljörådsberedningen har inrättats av regeringen för att lämna förslag till regeringen om hur Sveriges miljökvalitetsmål och generationsmål kan nås (Sveriges miljömål, 2019). Regeringen har även inrättat Miljömålsrådet som en plattform för att intensivt arbeta på alla nivåer i samhället för att nå Sveriges miljömål (Ibid.).

Beträffande bilsnål utveckling i städer är miljömålen *God bebyggd miljö*, *Begränsad klimatpåverkan* och *Frisk luft* särskilt relevanta. Målet med *God bebyggd miljö* är att erbjuda bra livsmiljöer och bidra till en hållbar utveckling (Sveriges miljömål, 2019). Transportsektorn har en stor inverkan på livsmiljön då den omfattar både mobilitet och negativa effekter som försämrad luftkvalitet, bullerstörningar och barriäreffekter. Målet med *Begränsad klimatpåverkan* är att stabilisera klimatförändringar på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. I Sverige står inrikes transporter för nästan en tredjedel av av landets totala koldioxidutsläpp (Miljömålsrådet, 2016). För att uppnå målet *Frisk luft* är vägtrafiken den största utmaningen då den framförallt i tätorter utgör en stor källa till luftföroreningar (Sveriges miljömål, 2019).

I Miljömålsrådets årliga åtgärdsprogram från 2016 lyfts minskning av biltrafik fram som en viktig åtgärd för att nå miljömålen. Miljömålsrådet menar att minskad biltrafik inte bara förbättrar förutsättningarna att nå miljömålen, utan innebär också minskade barriäreffekter i staden, förbättrad hälsa, ökad trygghet på offentliga platser samt att andra prioriteringar kan göras i gaturummet, vilket innebär att ytor kan användas till andra ändamål än trafik (Miljömålsrådet, 2016).

3.2.2 Transportpolitiska mål och principer

Enligt Regeringens proposition 2008/09:93 uttrycker de transportpolitiska målen, som beslutades av riksdagen 2008, den politiska inriktningen för att tillgodose tillgången till nödvändiga resor och transporter för samhället (Näringsdepartementet 2008). De transportpolitiska målen ska tillsammans med de transportpolitiska principerna vara utgångspunkt för hur styrmedel fördelas i den statliga transportpolitiken. Men ambitionen är även att regioner och kommuner ska kunna använda dem som utgångspunkt för att formulera regionala och lokala transportmål. Det övergripande målet är att säkerställa en transportförsörjning som både är samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar. I detta ingår att transportsystemet ska vara jämställt, tillgängligt och utformat så att barns säkerhet och rörelsefrihet ökar. Likaså ska transportsektorn bidra till att miljökvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* nås och att den bidrar till minskad ohälsa (Ibid.). Dessa målsättningar är samtliga förenliga med en bilsnål

utveckling i städer. Till de transportpolitiska principerna hör att ”trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas” (Näringsdepartementet 2008, s. 9). Mot bakgrund av att trafikbuller med påföljande negativa hälsoeffekter är en stor samhällsekonomisk fråga (WHO 2011) är även denna princip ett viktigt incitament till bilsnål utveckling.

3.2.3 Svenska förordningen om omgivningsbuller

Svenska förordningen om omgivningsbuller (SFS 2004:675) trädde i kraft 2004 för att i svensk lagstiftning införa EU-direktivet om bedömning och hantering av omgivningsbuller. Förordningen kräver att Trafikverket och större kommuner genomför bullerkartläggning och upprättar åtgärdsprogram vart femte år. Samtidigt infördes även en miljö kvalitetsnorm för buller vars målsättning är att omgivningsbuller inte ska medföra skadliga effekter på människors hälsa (Ibid.). I tätorter är trafik en av de största orsakerna till bullerstörningar, där bilsnål utveckling i form av minskad biltrafik är en viktig åtgärd (Medina, 2007).

3.2.4 TRAST – Trafik för en attraktiv stad

Trafik för en attraktiv stad (TRAST) är ett planeringsverktyg med riktlinjer utifrån sociala, ekonomiska och miljömässiga hållbarhetsmål. TRAST:s huvudsakliga syfte är att vägleda samhällsplanerare och beslutsfattare i utformningen av trafiksystemet så att det bidrar till en god och hållbar livsmiljö (Trafikverket, SKL 2015a).

TRAST-dokumenterna är de mest frekvent förekommande i nyckelordssökningen och innehåller träffar för nästan alla nyckelord i sökningen. Beträffande bilsnål utveckling lägger TRAST stor vikt på prioritering av gångtrafik och att skapa attraktiva och levande städer. TRAST både förespråkar och ger förslag på åtgärder för att minska biltrafiken och bilberoendet i städerna. TRAST presenterar även *Livsrumsmodellen* som är en gemensam referens i flera visionsdokument. *Livsrumsmodellen* är ett verktyg som delar in gaturummet i olika trafikrum med olika hierarkier för att säkerställa en jämlik framkomlighet för olika transportsätt (Ibid.).

3.2.5 VGU – Vägar och gators utformning

VGU betecknas som ett samlat styrdokument för hur vägar och gator ska utformas. I vilken mån VGU kraven är bindande varierar mellan olika instanser. För kommunerna är VGU ett rådgivande dokument medan för Trafikverket är reglerna obligatoriska vid nybyggnads- och stora ombyggnadsåtgärder. VGU används som underlag vid upphandling av projekteringsuppdrag och totalentreprenader (Trafikverket 2015b).

VGU har en stor relevans som styrdokument för en bilsnål utveckling då den både ställer krav på utformning av vägar och gator och används som ett rådgivande dokument. Beträffande exempelvis gågator och gångfartsområden lyder kravet att det tydligt ska framgå att hela ytan är till för gångtrafik och att andra trafikslag måste hålla sig till gångfartshastighet (Trafikverket 2015:086). Däremot innehåller VGU inga regelverk eller krav på hur bilfria gator ska utformas eller hur olika trafikhierarkier kan skapas på gator med blandad trafik, något som skulle kunna underlätta utvecklingen av bilfria områden.

3.2.6 GCM-handboken – Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus.

GCM-handboken är ett stöd för planering, projektering och drift av gång-, cykel-, och moped-infrastruktur och ett komplement till både TRAST och VGU. GCM handboken visar principlösningar för hur gång- och cykeltrafiken kan optimeras och mopedtrafiken balanseras i syfte att minska biltrafiken (Trafikverket, SKL 2010).

Fokuset på åtgärder som gynnar oskyddade trafikanter gör GCM handboken särskilt relevant i fråga om bilsnål utveckling. Till skillnad från VGU ger GCM konkreta exempel på hur gågator och gångfartsområden kan utformas för att skapa trafikmiljöer på fotgängarnas villkor. GCM beskriver hur omprioriterade trafikytor till fotgängarnas och cyklisternas fördel kan ge levande stadskärnor med närhet till vardagliga mål, men även medverka till att komma åt hälso- och miljöproblemen som biltrafiken skapar i städerna. GCM definierar även skillnaderna mellan olika blandtrafiksgator som gågata, gångfartsområde och shared space gator. På gågata är personbilstrafik inte tillåten, medan gångfartsgator och shared space gator består av blandad trafik. Skillnaden dem emellan är att på gångfartsgator måste övriga trafikslag anpassa sig efter fotgängare medan på Shared space gator samsas alla trafikslag, ofta i maxhastighet på 30 km/h. I de båda senare fallen är den stora utmaningen att skapa trygga miljöer för oskyddade trafikanter. Ju större prioritet biltrafiken får i gaturummet, desto större blir utmaningen. (Trafikverket, SKL 2010)

3.2.7 Fyrstegsprincipen

Alla investeringar inom transportinfrastrukturen ska föregås av en prövning kallad *Fyrstegsprincipen* (Riksrevisionen 2018). Genom att stegvis pröva tänkbara åtgärder ska Trafikverkets arbete säkerställa lösningar inom transportinfrastrukturen som är både effektiva och bidrar till en hållbar samhällsutveckling. Det första steget innebär att man ska undersöka om det går att påverka behovet av resor och resevanor för att lösa en identifierad brist. Det andra steget handlar om att optimera den befintliga infrastrukturen för att undvika både miljömässigt och ekonomiskt kostsamma nybyggnationer. Det tredje steget innebär att överväga begränsade ombyggnationer medan det fjärde steget, som innebär stora ombyggnationer, genomförs enbart om inget av de tidigare stegen gått att genomföra. Riksrevisionens granskning av Fyrstegsprincipen visar dock att det första steget sällan tillämpas i praktiken på grund av brist på både kunskap och styrmedel (Ibid.). En bilsnål utveckling omfattar både beteendepåverkan för att ändra resevanor och en optimering av befintlig infrastruktur genom att gaturummet omprioriteras till fördel för flödeskapacitetsstarka färdmedel. Steg 1 och 2 i Fyrstegsprincipen är med andra ord helt förenligt med bilsnål utveckling, vilket innebär att forskning inom området skulle kunna bidra med nödvändig kunskap för att kunna tillämpa Fyrstegsprincipen bättre i praktiken.

3.2.8 Attraktiva stadsrum för alla - Shared Space

Attraktiva stadsrum för alla - Shared Space är en rapport framtagen av Trafikverket som stöd till TRAST. Rapporten ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås, med särskilt fokus på målet att transportsystemet ska utformas så att barns rörelsefrihet ökar och att det är användbart för personer med funktionsnedsättningar (Trafikverket, 2011). Avsikten med skriften är att ge planerare och utformare kunskap och insikt om barn, äldre

och funktionshinder behov och förutsättningar i utemiljön för att kunna inspireras till att utforma en utemiljö som fungerar för alla (Ibid.). Shared Space är ett viktigt begrepp inom bilsnål utveckling. En optimering av befintlig infrastruktur genom att dimensionera om gaturummet efter kapacitetsstarka och hållbara trafikslag innebär ofta att samspel måste upprättas mellan olika typer av trafikanter genom s.k. Shared Space-ytor. Det behövs verktyg för att genomföra detta utan att trafiksäkerheten försämras för de oskyddade trafikanterna.

3.2.9 Boverket

Boverket arbetar med frågor som rör samhällsplanering, byggande och boende. Boverket gör både utredningar och analyser på regeringsuppdrag och tar fram föreskrifter som kan tillämpas på regional och kommunal nivå. Utredningarna och föreskrifterna bygger framförallt på att uppnå miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö (Boverket 2019).

I *Vision för Sverige 2025* (Boverket 2012) hävdar Boverket att för att uppnå miljökvalitetsmålen *God bebyggd miljö*, *Frisk luft* och *Begränsad klimatpåverkan* samt folkhälsomålen måste biltrafiken minska. Den tekniska utvecklingen av fordon och drivmedel kommer inte att ensam lösa problemen med luftkvalité och buller. *“Även om fordonsbränslet i bilarna alltmer kommer att bytas ut från fossilbaserat till biobränslen, el och kanske vätgas så räcker det inte för att minska utsläppen av klimatpåverkande gaser från biltrafiken i tillräckligt hög grad. Dessutom kvarstår de för stadsmiljön stora problemen med trafikstockning, buller, säkerhet, hälsa och att en allt större del av staden tas i anspråk av trafikleder och parkeringsytor.”* (Boverket 2012, s. 85). Vidare påpekar Boverket att goda förutsättningar för att minska biltrafiken finns framförallt i städer där en tredjedel av bilresorna är kortare än fem kilometer. Boverkets vision för Sverige 2025 är att alla städer och större tätorter börjat anpassa städernas kärnor till bilfria centrum (Ibid.).

Boverket lyfter även fram andra positiva konsekvenser av minskad biltrafik. Möjlighet att förtäta och samtidigt bevara och utveckla grönområden i staden, ökad fysisk aktivitet och hälsa, ökad jämställdhet genom förbättrade möjligheter för oskyddade trafikanter att röra sig i staden samt ökad rörlighet och frihet för barn är några exempel på sådana konsekvenser (Boverket 2014).

3.2.10 Naturvårdsverket

Naturvårdsverket är en statlig myndighet som arbetar på uppdrag av regeringen med miljöfrågor inom Sverige, EU och internationellt (Naturvårdsverket 2019). Naturvårdsverket är med och driver frågan om luftföroreningar och buller i städer och pekar på kopplingar till klimat- och transportområdet (Naturvårdsverket, 2016). Naturvårdsverket lyfter även frågan om hur man med samhällsplaneringens hjälp kan främja en hållbar livsstil som innefattar bilsnål och fossilfritt resande (Ibid.). Naturvårdsverket, tillsammans med Boverket och andra svenska myndigheter, kritiserade Trafikverkets nationella plan för transportsystemet 2014-2025 för att den byggde på en trafiktillväxt som inte var förenlig med klimatmålen (Boverket, 2014).

Svenska miljöinstitutet har på uppdrag av Naturvårdsverket tagit fram en rapport om hur god luftkvalitet kan uppnås i framtidens täta och gröna städer (IVL, Naturvårdsverket, 2018). Rapporten drar flera kopplingar mellan luftföroreningar och bullerproblematik i

städer. Den pekar bland annat ut den nya förordningen om trafikbuller vid bostäder *SFS 2015:216* som problematisk eftersom förordningen möjliggör förtätning i bullerutsatta områden. Områden som blir tillgängliga för ny bebyggelse genom de sänkta kraven har ofta också sämre luftkvalitet i och med att bullret till stor del härstammar från trafik. Tät stadsbebyggelse innebär minskad ventilation vilket innebär att förtätning i en trafikerad miljö ger ökade föroreningshalter även om trafiken inte ökar (Ibid.).

3.2.11 Energimyndigheten

Energimyndigheten arbetar på uppdrag av regeringen och bidrar med statistik, kunskap och analyser om energianvändning i samhället (Energimyndigheten 2019). Energimyndigheten är Sveriges största forskningsfinansiär inom energiforskning som bland annat innefattar förnybara energikällor, smarta elnät och framtidens fordon och bränslen. De förmedlar fakta om effektivare energianvändning till myndigheter, företag och hushåll samt deltar i internationella klimatsamarbeten. Energimyndigheten ansvarar även för hanteringen av elcertifikatsystemet och handeln med utsläppsrätter. Inom ramen för sitt uppdrag verkar Energimyndigheten för att de nationella miljö kvalitetsmålen nås och arbetar även med att integrera FN:s globala hållbarhetsmål, Agenda 2030, i verksamheten (Ibid.). I Sverige är transportsektorn en av de mest avgörande och utmanande sektorerna inom klimatutvecklingen (Miljömålsrådet, 2016) och är därför ett av de viktigaste fokusområdena vid arbete med energiförbrukning och alternativa framtidsutsikter. Det gör Energimyndigheten till en relevant aktör eftersom de påverkar agendan, ger bidrag till forskning och är intresserade av större transportpolitiska sammanhang.

4 Regionala visioner

Avsnittet om regionala visioner begränsas till Region Skåne och Västra Götalandsregionen då rapporten jämför bilsnål utveckling i Malmö respektive Göteborg. De regionala visionerna redovisas med hjälp av träffarna i nyckelordssökningen, med utdrag av intressanta träffar som berör bilsnål utveckling samt en redogörelse för hur nyckelordsträffarna speglar regional förankring av nationella visioner och mål beträffande bilsnål utveckling. Avslutningsvis görs en jämförelse mellan Regions Skånes och Västra Götalandsregions visionsdokument angående hur respektive region integrerat bilsnål utveckling i sina visioner.

4.1 Region Skåne

Nyckelorden 'stadsliv' och 'levande stad' har sammanlagt flest nyckelordsträffar i sökningen bland Region Skånes visionsdokument. I dokumenten framgår bl.a. att stadsplanering med fokus på den mänskliga skalan, gång- och cykelvänlighet och attraktiva mötesplatser är en grundläggande förutsättning för att vid förtätning skapa ett rikare stadsliv (Region Skåne, 2014). Planering utifrån det mänskliga perspektivet ökar inte bara livskvaliteten för de boende utan gör även området konkurrenskraftigt i och med att attraktionskraften lockar till sig människor och investeringar (Region Skåne 2010). En levande stad kräver både levande stadsrum och stråk för att en positiv spiral ska uppstå där rörelse och människor lockar mer rörelse och människor, medan det offentliga rummet som saknar attraktionskraft riskerar att urholkas på stadsliv (Ibid.). Grunden för skapandet av attraktiva stadsrum bör utgöras av människans konstanta behov av social och sinnlig stimulans, där bullerreducering samt skapandet av mötesplatser och detaljrikedom är nyckelfrågor i sammanhanget (Region Skåne 2010; 2014; 2016). Region Skåne lyfter fram bytespunkterna i det regionala och kommunala kollektivtrafiknätet som intressanta ur ett planeringsperspektiv gällande målet att skapa en attraktiv stad. Det är där där människan, platsen, staden och regionen möts och samtidigt är det en plats för nödvändiga aktiviteter, vilket gör att det rymmer ett autentiskt stadsliv, något som många andra stadsrum saknar (Region Skåne, 2011).

'Buller' är det näst mest förekommande begreppet i Region Skånes visionsdokument. Region Skåne hänvisar både till EU-direktivet för hantering av omgivningsbuller och Svenska förordningen om omgivningsbuller (Region Skåne, 2009) och kopplar ihop bullerfrågan med skapandet av attraktiva stadsmiljöer (Region Skåne, 2015).

Begreppet 'bilfri' har betydligt fler nyckelordsträffar i Region Skånes visionsdokument än i de nationella dokumenten. Här används begreppet framförallt för att lyfta de kvalitativa aspekterna som bilfritt skulle innebära för tätorter tillsammans med flera hänvisningar till befintliga bilfria områden i Europa (Region Skåne 2014). Undersökningar visar att gågator och bilfria offentliga miljöer ofta ingår i de innerstäder

som invånare rankar högst (Ibid.). Ett bilfritt område med lägre bebyggelse kan även ge högre exploateringsstal (Region Skåne, 2016).

Begreppen 'minskad biltrafik', 'minskat bilberoende' och 'transportsnål' lyfts fram som viktiga mål i att skapa en hållbar utveckling (Region Skåne, 2016). Beträffande åtgärder för att minska biltrafiken visar studier bl.a. att biltrafiken minskar i bostadsområden där gatorna är utformade på gåendes och cyklisters villkor genom bl.a. hastighetsreglerande åtgärder. Med ett ökat avstånd till bilparkeringen blir gång och cykel lättare val för korta resor (Ibid.).

Begreppen 'gågata', 'gångfartsområde' och 'shared space' nämns vid flera tillfällen som trafiklösningar för att skapa en mer gångvänlig stad med mänsklig skala där oskyddade trafikanter prioriteras (Region Skåne, 2014). Med sänkta hastigheter och omsorgsfullt gestaltad gatumiljö ökar detaljeringsnivån och signalerar att bilen är underordnad gångtrafiken (Ibid.). Det framhålls dock att på gator med blandtrafik som gångfartsområden och shared space gator behöver trygga bilfria zoner finnas för att garantera säkerheten för mer utsatta fotgängare som barn och äldre (Region Skåne, 2016).

I dokumenten tas 'mobility management' upp framförallt som ett komplement till tekniska lösningar, även om mobility management i vissa fall kan helt eliminera behovet av ny infrastruktur som en ren bonus (Region Skåne, 2014). En intressant beteendepåverkande lösning kallad *Beter Benutzen* som används i Holland tas upp i dokumentet *Planera för människor - Social hållbarhet kopplat till fysisk planering* (Region Skåne 2016). *Beter Benutzen* är ett nationellt program i Nederländerna där företagare tillsammans arbetar för att minska bilresandet till och från jobbet genom kampanjer för elcyklar och flextider (Ibid.).

4.2 Västra Götalandsregionen

Begreppet 'buller' har överlägset mest träffar i nyckelordssökningen bland Västra Götalandsregions visionsdokument. I övrigt innehåller dokumenten få av de begrepp som har koppling till bilsnål utveckling. 'Minskad biltrafik', 'minskat bilberoende', 'transportsnål' och 'jämlikt transportsystem' är de enda nyckelorden som förekommer i dokumenten och dessa utan någon större fördjupning.

Trafik är den dominerande bullerkällan i samhället och riksdagens riktvärden för buller överskrids ofta vid vägleder både utomhus och inomhus (Västra Götalandsregionen 2018a). Längs det regionala vägnätet är buller en hälsopåverkande störning). Miljökonsekvensbeskrivningen för Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland lägger upp målet att från år 2020 årligen minska antalet personer som utsätts för trafikbullerstörningar som överstiger riksdagens riktvärden (Ibid.). För att lösa bullerfrågan och även minska utsläppen lägger Västra Götalandsregionen stor vikt på "elektromobilitet" - färder med olika typer av kapacitetsstarka elfordon (Västra Götalandsregionen, 2016a). Miljökonsekvensbeskrivningen menar att buller och luftkvalitet är de transportpolitiska mål som framförallt följs upp i den regionala planen för transportinfrastruktur, men att Trafikverkets föreskrifter om aktivt resande, som även är ett tydligt transportpolitiskt mål, inte följs upp i planen (Ibid.). Aktivt resande innefattar framförallt gång- och cykeltrafik som stimulerar fysisk aktivitet, men även kollektivtrafik

som medför en betydande andel gång i resandet. Att integrera aktivt resande i stads- och trafikplanering har även en nära koppling till Sveriges övergripande nationella Folkhälsomål. (Västra Götalandsregionen 2018a)

Miljökonsekvensbeskrivningen hänvisar även till Trafikverket i fråga om att det kommer att krävas en förändrad inriktning mot ett mer transportsnålt samhälle för att uppnå klimatmålen (Västra Götalandsregionen 2018a). I visionsdokumentet *Klimat 2030-Västra Götaland ställer om* (Västra Götalandsregionen 2017) framgår att en omställning till fossilfria fordon behöver ske parallellt med minskat bilberoende.

Planering med barnperspektiv, som exempelvis i Trafikverkets rapport *Attraktiva stadsrum för alla - Shared Space* framhåller, har förankrat sig i Västra Götalandsvisionsdokument. Dokumentet *80 förslag på insatsområden för ett fossiloberoende Västra Götaland 2030* (Västra Götalandsregionen 2016b) tar upp hur minskad biltrafik och konkurrenskraftig gång- och cykeltrafik kan bidra till ökad rörelsefrihet och självständighet för barn. Den bärande idén för insatsområdet *Big Playground* är att använda barns behov av rörelseyta som katalysator för stadsplanering för att i förlängningen öka attraktiviteten i staden och bidra till bättre folkhälsa (Ibid.).

Den regionala transportinfrastrukturplanen (Västra Götalandsregionen 2018b) menar att kollektivtrafikåtgärderna bidrar till ett mer jämlikt transportsystem och att satsningar på gång- och cykeltrafik även bidrar till att barns tillgänglighet förbättras. Detsamma hävdas i visionsdokumentet *Klimat 2030-Västra Götaland ställer om* (Västra Götalandsregionen 2017) enligt vilken ett jämlikt transportsystem ökar tillgängligheten för ungdomar, äldre och människor med funktionsnedsättning samt de som saknar tillgång till bil. Ett jämlikt transportsystem likställs med ett klimatsmart vardagsresande där fler väljer gång, cykel och kollektivtrafik (Ibid.).

4.3 Sammanfattning

Region Skåne har, jämfört med Västra Götalandsregionen, mer långtgående visioner för hur bilsnål utveckling kan integreras i den regionala planeringen för att skapa attraktiva städer och tätorter. Mycket inspiration har hämtats från befintliga bilfria områden i Europa. Västra Götalandsregionen framhäver i större grad olika typer av elfordon för att lösa de miljö- och klimatfrågor som biltrafiken ger upphov till. Västra Götalandsregionen lägger dock särskild vikt på att genom att minska biltrafiken och prioritera gång och cykel skapa trafiksäkra områden och stråk som ger barn rörelsefrihet och självständighet i gatumiljön. Båda regionerna förespråkar hållbara färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik för att skapa hållbara och attraktiva städer.

5 Kommunala planer i Malmö och Göteborg

I genomgången av Malmös och Göteborgs plandokument har dokument med förankring i bilsnål utveckling använts som grund för sammanfattningen. Sammanfattningen är indelad efter utvalda nyckelord ur nyckelordssökningen som är styrande eller väl förankrade i dessa dokument. Det bör beaktas att följande strukturella underrubriker och ämnen i 5.1 och 5.2 inte är identiska, eftersom de lägger fram olika inriktningar i respektive policydokument i Malmö och Göteborg.

5.1 Malmö stad

I Malmös översiktsplan (Malmö Stad 2018a) framgår att FN:s globala hållbarhetsmål och Agenda 2030 ska vara utgångspunkter för och integreras i Malmös stadsutveckling. Vidare har Malmö Stad upprättat ett åtgärdsprogram mot buller enligt EU direktivet 2002/49/EG och Svenska förordningen om omgivningsbuller SFS 2004:675 (Malmö Stad, 2013). I översiktsplanen framgår att den pågående kraftiga befolkningstillväxten ska mötas genom förtätning, vilket gör anspråk på de befintliga ytorna i staden (Malmö Stad, 2018a). Enligt åtgärdsprogrammet kommer även trafikmängden att öka som en följd av befolkningsökningen vilket innebär att det finns risk för att befintliga åtgärder för att sänka bullernivåerna i staden kommer att ätas upp av ökade trafikmängder i framtiden. Därför måste åtgärder för att minska trafikmängden i staden vidtas parallellt med andra åtgärder mot buller (Malmö Stad, 2013). En bilsnål utveckling går i linje såväl med Malmö Stads vision som med Malmöbornas önskan. En resvaneundersökning från 2013 visar att knappt hälften av tillfrågade Malmöbor önskar en innerstad med gång, cykel och kollektivtrafik där genomfartstrafiken hänvisas till gator utanför stadskärnan (Malmö Stad 2016c).

Av Malmö Stads plandokument som berör bilsnål utveckling är de mest relevanta *Trafik- och mobilitetsplan för ett mer tillgängligt Malmö* (2016c), *Fotgängarprogrammet* (2012a) och *Gångstråksplanen* (2014), *Malmö stads åtgärdsprogram mot buller 2014–2018* (2013) samt *Parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö - Remissutgåva* (2018b).

5.1.1 Buller och hastighetsdämpande åtgärder

Bullerproblematiken är ett återkommande ämne i Malmö Stads plandokument. I *Malmö Stads åtgärdsprogram mot buller 2014-2018* (2013) beskrivs biltrafiken som den enskilt största orsaken till höga ljudnivåer i staden. Åtgärdsprogrammets mål är att minska bullrets negativa effekter på hälsan och skapa en bättre ljudmiljö för Malmö. Att minska trafikmängderna i staden är en av de två prioriterade åtgärderna. Åtgärdsprogrammet

beräknas vara samhällsekonomiskt lönsamt men framförallt bidra till positiva hälsoeffekter för Malmöborna (Ibid.).

I åtgärdsprogrammet framgår att bullerstörning innebär stora samhällsekonomiska kostnader för Malmö (Malmö Stad 2013). Forskningen visar på att buller har en omfattande påverkan på hälsan, där barn, äldre och personer med hörselnedsättning tillhör de känsligaste grupperna medan sömnstörningarna tillhör de allvarligaste effekterna av samhällsbuller. Åtgärdsprogrammet hänvisar till WHO:s studie från 2011 enligt vilken långt över en miljon friska levnadsår går förlorade varje år pga bullerstörningar. Man kan även anta att störningarna har en betydande effekt på produktiviteten. Möjligheten att uppfatta tal påverkas i trafikerade miljöer och förutom att det drabbar utsatta grupper som äldre, barn och personer med försämrad hörsel, drabbar det även vuxna som lär sig ett nytt språk. Barn är en särskilt utsatt grupp då buller kan ge kroniska effekter på deras utveckling medan åtgärder mot buller genom samhällsplanering går långsamt i förhållande till barndomens längd. Åtgärdsprogrammet hävdar att kostnaderna för att minska barns exponering för trafikbuller måste vägas mot att minskat buller gynnar hela befolkningen och även minskar de sociala skillnaderna. Enligt åtgärdsprogrammet drabbar buller från vägtrafik framförallt lek- och vistelseytor på grundskolor och förskolor samt parker och rekreationsområden. Höga bullernivåer bidrar även till att sänka attraktiviteten på stadens torg (Ibid.).

Malmö Stads samtliga strategier och program om buller föreslår trafikreglerande åtgärder för att minska buller i staden (Malmö Stad 2013). I åtgärdsprogrammet framgår att minskning av trafikflödena är en effektiv åtgärd mot buller, men för att motverka att trafikbullret ökar i andra delar av staden måste trafikflödena minskas i sin helhet. Miljökvalitetsnormerna för luft kan ge draghjälp åt arbetet mot buller, men inte om åtgärderna går ut på att sprida trafiken till fler gator då bullerexponeringen också sprids. Problemet med att koncentrera trafikflödena till huvudvägnätet för att minska bullerstörningar är att åtgärden strider mot miljökvalitetsnormen för kväveoxid som idag överskrids på delar av huvudvägnätet. Åtgärder mot buller kan med andra ord stå i konflikt med miljökvalitetsnormer för luft, vilket kommer förstärkas av den förväntade trafikökningen. Åtgärdsprogrammet menar att studier behövs för att hitta en balans mellan dessa två problem (Ibid.).

Åtgärdsprogrammet redogör även för hur sänkta hastigheter reducerar trafikbuller. För varje minskad dBA sänks också den sammanlagda samhällsekonomiska kostnaden av vägtrafikbuller (Malmö Stad 2013). Trafiksäkerhetsstrategin menar att hastighetsdämpande åtgärder bör sträcka sig utanför huvudgatunätet för att skapa trygga, trafiksäkra och tillgängliga boendemiljöer. Den tar även upp att fysiska åtgärder som gupp och avsmalningar påverkar bussar och lastbilar i större utsträckning än personbilar (Malmö Stad, 2015). Permanenta hastighetssänkningar är med andra ord ett mer effektivt sätt att komma åt bullerproblematiken. I maj 2013 utökades den permanenta hastighetsbegränsningen till 40 km/h i Malmö från att gälla innerstaden till att omfatta även Limhamn, Hyllie, Rosengård och Kirseberg (Malmö Stad 2013). Enligt Trafiksäkerhetsstrategin har sänkt hastighet inte bara en bullerreducerande effekt utan är också den viktigaste faktorn för trafiksäkerhet (Malmö Stad 2015).

5.1.2 Stadshuvudgator med vistelsevärde och lokalgator i form av delade gaturum, gångfartsområden och gågator

I centrala Malmö är fyrfältsvägarna med god framkomlighet för bilar samt den tätt bebyggda staden de främsta orsakerna till att Malmöbor utsätts för höga ljudnivåer från trafiken (Malmö Stad, 2013). I Trafik- och mobilitetsplanen (2016c) framgår att Malmö stad har som mål att utveckla huvudgatorna till stadshuvudgator för att minska buller där problemet är som störst, men också för att möjliggöra stadsliv och motverka barriäreffekter i staden. För att kunna utforma levande stadshuvudgator är hastighetsnäckning en given förutsättning (Ibid.).

Med den ökande bilismen på 50-talet gick Malmös gator från att vara stadens allrum till att bli trafikseparerade, där bilfria områden omgavs av barriärskapande trafikleder istället för att integreras med gatusystemet (Gatukontoret 2012). Malmös Trafik- och mobilitetsplan (2016c) lägger fram en annan trafikmodell för att skapa gångvänliga ytor i staden som är integrerade i gatusystemet, där åtgärden går ut på att utforma lokalgatorna med blandad trafik som gångfartsområden för att öka möjligheten till vistelse för oskyddade trafikanter. I utformningen av lokalgator ska stadslivet tillsammans med det lokala anspråket och ett lågt trafiktempo vara styrande (Ibid.).

5.1.3 Minskat bilberoende med hjälp av ny parkeringspolicy

I Malmös översiktsplan framgår att även om teknikutvecklingen kan leda till minskade utsläpp och buller så är det troligt att andra problem med vägtrafiken, såsom klimatpåverkan, trafiksäkerhet, barriäreffekter och hälsoaspekter, förvärras om biltrafiken ökar (Malmö Stad, 2018a). Enligt översiktsplanen kan ett resurseffektivt transportsystem bidra till att minska bilberoendet och därmed skapa förutsättningar för malmöbor att välja trafikslag med mindre miljöpåverkan. Åtgärdsprogrammet mot buller menar att cykel-, gång- och kollektivtrafik som grund i transportsystemet tillsammans med utveckling av bilpooler kan bidra till att minska bilberoendet (Malmö Stad 2013).

Malmö Stad har 2018 tagit fram en ny parkeringspolicy som ligger som remissförslag hos kommunstyrelsen. Syftet med den nya parkeringspolicyn är att långsiktigt minska bilinnehav och bilanvändning bl.a. med hjälp av ett *mobilitetsköp* som riktar sig till fastighetsägare. *Mobilitetsköpet* syftar till att vid nybyggnationer genom mobilitetsåtgärder och främjande av andra färdslag än bilen möjliggöra ett bygglov för fastighetsägare även om parkeringsfrågan inte är helt löst. Syftet med den nya parkeringspolicyn är också att tydliggöra kostnader förknippade med parkering och alternativa transporter. Genom att minska subventionerna för olika trafikslag och låta trafikslagets brukare bära sina egna kostnader kommer kostnaderna för olika trafikslag att tydliggöras. Förhoppningen är att detta kan få fler resenärer att gå över till hållbara och mer kostnadseffektiva trafikslag (Malmö Stad 2018b).

5.1.4 Jämlikt transportsystem med prioritet på flödeskapacitet

Hur olika trafikslag prioriteras i gaturummet är en central jämställdhetsfråga (Malmö Stad 2016c). I Malmö Stad tar bilvägar och parkeringar upp över hälften av Malmös totala yta och sett till att bilar idag i större grad ägs och används av män skapas en ojämfällbar fördelning av gaturummet. Barn, äldre och personer med funktionsvariation påverkas i större grad av trafikens negativa effekter, vilket ger dessa grupper en ojämfällbar ställning i

trafiken i förhållande till andra trafikanter. Ett mer jämlikt transportsystem innebär att fler människor, oavsett kön, ålder, fysisk förmåga eller socioekonomiska förutsättningar, har möjlighet att röra sig i staden till skillnad från ett transportsystem som domineras av biltrafik. En mer balanserad fördelning mellan olika trafikslag bidrar samtidigt till att stimulera arbetsmarknadsregionen enligt Trafik- och mobilitetsplanen (Ibid.).

I Trafik- och mobilitetsplanen (2016c) används flödeskapaciteten, ett mått som synliggör framkomlighet och kapacitet för olika trafikslag, som ett verktyg för att rangordna färdslag efter det mest yteffektiva. Flödeskapaciteten synliggör att gång-, cykel och kollektivtrafik är mer yteffektiva färdslag än personbil. Med gågator och gångfartsområden som prioriterar färdslag med större flödeskapacitet skapas inte bara bättre framkomlighet utan också bättre tillgänglighet i staden (ibid.).

5.1.5 Rikare stadsliv

Att skapa kvalitativa stadsmiljöer med rikare stadsliv är en av grunderna i *Trafik- och mobilitetsplan för ett mer tillgängligt Malmö* (Malmö Stad 2016c). Planeringen av Malmös stadsmiljö och trafiksystem måste utgå ifrån att använda stadens ytor på ett sätt som bidrar till stadens attraktivitet. En viktig del i att skapa ett hållbart och attraktivt stadsliv i ett växande Malmö är att främja hållbara transporter genom att förändra resenärers attityder och beteenden. En annan viktig åtgärd är att utarbeta ett program för hållbar biltrafik som ska utreda hur biltrafiken kan begränsas och om disponeras för att ge plats för andra trafikslag. I Trafik- och mobilitetsplanen efterfrågas utredningar om möjligheter och effekter av temporära lösningar i gaturummet för att främja alternativa färdmedel samt rikare stadsliv och grönska i Malmö (Ibid.). Sommargatukonceptet som Gatukontoret genomfört på Friisgatan sedan 2016 är ett exempel på hur detta utövats i praktiken.

Fotgängarprogrammet (Gatukontoret 2012a) och *Gångstråksplanen* (Gatukontoret 2014) visar på Malmö Stads mål att skapa en attraktiv stad genom att öka vistelsevärdet i staden för oskyddade trafikanter med hjälp av gågator och gångfartsområden. Enligt fotgängarprogrammet behövs det olika typer av gator även för gång då fotgängare ställer olika krav på trafikmiljön beroende på om de ska ta sig till en specifik målpunkt, såsom arbete, eller om de är på promenad eller flanerar runt (Gatukontoret 2012a). I det senare fallet är en attraktiv miljö, såsom en gågata, viktigare än i det första där avståndet definierar attraktiviteten. Vidare tar fotgängarprogrammet upp orsaken till att vissa stråk bli populära för fotgängare och som följd får nya verksamheter att etablera sig. Eftersom fotgängare undviker omvägar måste stråket vara det rationella valet att använda sig av. Det krävs att stråket är relativt rakt och långt med starka målpunkter i båda ändar samt att det korsas av många gator (Ibid.). Detta avviker från Region Skånes påstående om att gångfartsområden måste präglas av visuell variation och detaljrikedom för att bli attraktiva för fotgängare (Region Skåne, 2010). Gångstråksplanen tar upp att det ofta finns brister i hur gator och gångfartsområden utformas, där största utmaningen är att hålla nere hastigheten för övriga trafikslag (Gatukontoret, 2014). Gentemot cykling kan gågator vara både gynnsamma och hämmande. Gågatorna skapar ökad tillgänglighet för cyklister och en trafiksäker miljö pga minskad biltrafik och sänkta hastigheter samtidigt som cykling i gångfart kan bidra till att cyklingen blir ineffektiv (Gatukontoret, 2012b). På Friisgatan som varit reglerad som gågata under sommarhalvåret visar studier på att fotgängare ofta känner sig utsatta när de delar gaturum med cyklister (Gatukontoret

2017). Slutligen tar Gångstråksplanen upp att höga bullernivåer gör gatorna oattraktiva för fotgängare då ljudet från biltrafiken medför att social kontakt försvåras (Gatukontoret 2014).

5.2 Göteborgs stad

Göteborgs Stad har precis som Malmö tagit fram ett åtgärdsprogram för buller enligt EU direktivet 2002/49/EG och SFS 2004:675 (Göteborgs Stad, 2016c). En handlingsplan för att uppnå miljömålen är framtagen i Göteborgs Stads miljöprogram (2013) i vilken det ingår att anpassa centrala delar av staden för fotgängare genom gångfartsområden. I Klimatstrategiska programmet framgår stadens mål att i stadsplaneringen i större utsträckning möjliggöra bilsnål utveckling, som ses som en av förutsättningarna för att staden ska utvecklas hållbart (Göteborgs Stad 2014a). Göteborgs Stad har även genomfört en stadsumsättning som fokuserar på de fyra stadslivskvaliteterna: tillgänglighet, trygghet, rekreation och mötesplats. Syftet är att genom att analysera stadsrummets funktionella sida om hur den påverkar användningen av platsen kan analysen bidra till en stadsbyggnad som lever upp till och faktiskt förverkligar de formulerade målen istället för att bara uttrycka dem. I stadslivsanalysen framgår att även göteborgarna, precis som malmöborna, önskar sig en mer gångvänlig stad (Göteborgs Stad, 2018a).

Av Göteborgs Stads plandokument som berör bilsnål utveckling är de mest relevanta *Trafikstrategi för en nära storstad* (2014b), *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* (2018b), *Stadslivet i centrala Göteborg - Upplevelsen, användningen och förutsättningarna* (2018a) och *Åtgärdsprogram mot buller 2014-2018* (2016c).

5.2.1 Minskad biltrafik och hastighetssänkning som åtgärder mot buller och för trafiksäkerhet

Göteborg har trots omfattande åtgärder svårt att nå miljökvalitetsmålet för kväveoxid, där trafiksystemet står för en tredjedel av Göteborgs utsläpp (Göteborgs Stad, 2014b). Trafiken är också den största källan till buller i Göteborg, där en tredjedel av invånarna enligt studier besväras av buller minst en gång i veckan (Ibid.). Buller bidrar även till barriäreffekt i staden då det skapar en oattraktiv vistelsemiljö och försvårar samtal (2018a). För att uppnå målet om sänkta bullernivåer behövs åtgärder som minskar den totala bulleralstringen från trafiken, vilket i sin tur innebär både hastighetssänkningar, trafikreglerande åtgärder och beteendepåverkan (Göteborgs Stad 2016c). Enligt Åtgärdsprogrammet mot buller behövs goda ljudmiljöer särskilt i bostadsområden, kring skolor och förskolor samt rekreativa områden. De åtgärder som får störst betydelse är hastighetsreglerande åtgärder samt minskning av biltrafiken till fördel för gång-, cykel- och kollektivtrafik (Ibid.).

Inpendling är en av de stora orsakerna till Göteborgs kraftiga biltrafik (Göteborgs Stad 2009). För att kunna minska biltrafiken krävs att regionala resor i högre utsträckning flyttas över till kollektivtrafik, att handelsstrukturen förändras så att vardagsärenden kan göras utan bil samt att uthålligt bygga staden i enlighet med översiktsplanen, stadens mål och strategier (Göteborgs Stad 2014a). Utveckling av styrmedel såsom trängselavgift och

höjda parkeringskostnader i staden är också en nyckelfråga för att minska biltrafiken (Ibid.).

Göteborgs Stad har som mål att begränsa hastigheten till max 30 km/h på gator med blandad trafik både pga bulleralstringen och för att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter har en direkt koppling till hastighetsgränserna (Göteborgs Stad 2013). Trafikstrategin förespråkar också hastighetsseparering istället för trafikseparering på gator med blandad trafik (Göteborgs Stad, 2014b). Det innebär att på en gångfartsgata är hastigheten anpassad efter gångtrafik, medan på en cykelfartsgata är hastigheten anpassad efter cykeltrafik.

5.2.2 Ökad framkomlighet med begränsad genomfartstrafik

Göteborgs Trafikstrategi bygger på tre huvudmål; *ett lättillgängligt regioncentrum, attraktiva stadsmiljöer och Nordens logistikcentrum*. Effektiviserad användning av vägar och gator genom god framkomlighet för framförallt kollektivtrafik, cykel och godstransporter samt omdisponering av gaturummet till förmån för gångtrafik och vistelse är kärnvärdena i strategin (Göteborgs Stad, 2014b).

För en effektiviserad användning av vägar och gator behövs åtgärder för hur och var olika fordon rör sig med bästa möjliga framkomlighet (Göteborgs Stad, 2014b). Bilen kommer även i fortsättningen vara ett viktigt färdmedel i Göteborg men för att på bästa sätt utnyttja den begränsade ytan i stadsmiljöer behöver framkomligheten för kapacitetsstarka transportslag som fotgängare, cyklister och kollektivtrafik prioriteras. Därav behövs även åtgärder för att påverka resebeteendet. Trafikstrategins principiella struktur för användning av vägar och gator bygger på att hastigheten behöver vara låg, från gångfart till max 30 km/h i alla miljöer där oskyddade trafikanter delar yta med fordonstrafik. Huvudvägnätet, som består av de nationella och regionala vägarna som löper runt Göteborg, ska utgöra stommen för biltrafikförflyttningar medan huvudgatunätet ska skapa möjlighet för att med bil nå de olika stadsdelarna, men utan möjlighet till genomfartstrafik. Kollektivtrafiken och cykeltrafiken behöver däremot ha god framkomlighet genom staden för att knyta ihop viktiga målpunkter. Stråk för expressbuss samt cykelfartsgator där bilister får köra på cyklisternas villkor är konkreta förslag som Trafikstrategin lägger fram (Ibid.).

5.2.3 Attraktiva stadsmiljöer med hjälp av gångfartsgator och cykling

För att skapa attraktiva stadsmiljöer krävs att gaturummet omdisponeras till förmån för gångtrafik och vistelse (Göteborgs Stad, 2014b). Trafikstrategin menar att motorfordon upptar en förhållandevis stor yta per resande sett till att fordon med hög hastighet kräver mer yta i anspråk och än mer om parkering läggs till. Med sänkta hastigheter kan ytan för motorfordon minskas till förmån för bredare trottoarer för gående, utan att tillgängligheten för andra transportslag helt försvinner. Den befintliga infrastrukturen kan på så sätt samutnyttjas bättre av olika transportslag och skapa mer plats för olika sociala aktiviteter i stadsrummet (Ibid.).

Trafikstrategins förslag är att hastigheter och gatumuljöer i första hand ska vara anpassade efter gående och i andra hand efter cyklister (Göteborgs Stad, 2014b). Stadslivsanalysen visar att gångvänlighet är kännetecknande för de mest populära mötesplasterna, också inne i staden, så länge omgivande gator inte är dominerade av trafik (Göteborgs Stad

2018a). Göteborg har gjort om ett antal gator inom vallgraven till gångfartsgator och enligt Miljöprogrammet finns potential i hela stenstaden (Göteborgs Stad 2013).

Som fördjupning till Trafikstrategin har *Cykelprogram för en nära storstad* (Göteborgs Stad 2015) samt ett remissförslag till *Fotgängarprogram 2018-2025* (Göteborgs Stad 2018) tagits fram. I cykelprogrammet beskrivs strategier för hur cykeln kan få status som eget trafikslag med egen struktur, hur den ska kunna användas för snabb, enkel och säker arbetspendling samt ges hög framkomlighet för att kunna bli ett attraktivt alternativ till bilen (Göteborgs Stad 2015). Den tar även upp den svåra frågan att skapa balans i mötet mellan fotgängare och cyklister. I vissa miljöer kommer gångtrafiken behöva prioriteras och i andra cykeltrafiken. Planskilda lösningar kan behöva prövas där konflikter uppstår och i trånga gatusektioner kan bilvägen behöva regleras om till cykelfartsgata för att cyklister trafiksäkert ska kunna samsas med biltrafiken istället för gångtrafiken. Cykelprogrammet framhäver cykeln som ett smidigt och snabbt färdmedel för att förflytta sig i en tät stad samtidigt som den skapar liv och rörelse i staden (Ibid.). Fotgängarprogrammet lyfter prioriterad gångtrafik som en förutsättning för att uppnå miljömålen, bidra till ekonomiska samhällsvinster samt skapa en livfull stad (Göteborgs Stad 2018). Programmet tar upp att för att skapa levande stråk krävs att gångnätet är integrerat med kollektivtrafiknätet eftersom detta ofta utgör naturliga målpunkter för fotgängaren. Samtidigt måste lokala stråk vara sammankopplade med övergripande stråk för att förutsättningar för en levande gata ska skapas. Det viktiga är att det finns en variation av gångstråk med olika karaktärer som möjliggör olika typer av användning utifrån ändamål och sinnestämning. Fotgängarprogrammet tar upp att det behövs satsas speciellt på upplevelserika och rumsbildande stråk längs vägen (Ibid.). Tredje Långgatan, som varit sommargåata sedan 2015, är ett exempel på hur detta genomförts i praktiken.

5.2.4 Levande stad med plats för barn

I Översiktsplanen (2008) för Göteborg betonas vikten av att skapa attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv. En blandstad ska eftersträvas med möjlighet för människor att röra sig och vistas i stadsrummen som utgångspunkt. Enligt Stadslivsanalysen är en minskning av biltrafiken en av de viktigaste åtgärderna för att öka stadslivskvaliteterna i centrala Göteborg (Göteborgs Stad 2018a). Enligt analysen är det mänskliga livet kärnvärdet i städerna där infrastrukturer, grönytor och bebyggelse huvudsakligen ska fungera som ett stöd för detta. För att berika stadslivet behöver fokus i stadsplaneringssammanhang läggas på det ursprungliga kärnvärdet. Både Trafikstrategin och Stadslivsanalysen pekar precis som Region Skåne på kollektivtrafiknoder som potentiella stadsrum, som kan utvecklas till levande mötesplatser. (Göteborgs Stad 2018a; 2014b, Region Skåne 2011). Trafikstrategin menar också att attraktivitet för fotgängare och cyklister hänger ihop med antalet urbana verksamheter i området (Göteborgs Stad 2014b).

Göteborgs grönstrategi betonar vikten av mötesplatser i staden som en del av de sociala målen, och betonar även barnens rättighet att utnyttja stadens rum självständigt (Göteborgs Stad 2014c). Barriäreffekterna som uppstår av en prioriterad eller integrerad biltrafik är det största problemet för barnens tillgänglighet i staden (Göteborgs Stad 2018a). Med undantag för stadsdelen Haga finns det i centrala Göteborg få gatumuljöer som är helt säkra för barn och det saknas trafiksäkra stråk som leder fram till grönområden och skolor (Ibid.).

5.2.5 Parkeringskostnad, grön resplan och Mobility management som styrmedel

För att minska biltrafiken i Göteborg behövs både konkurrenskraftiga, hållbara färdmedel och effektiva styrmedel (Göteborgs Stad 2014a). Trangselskatt och stadens parkeringspolicy har använts för att skapa en ekonomisk drivkraft till att minska bilanvändningen (Göteborgs Stad 2014b). *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* är utformat med fokus på mobilitet (Göteborgs Stad 2018b). Syftet är att ange flexibla och projektspecifika parkeringstal samt att vara ett verktyg för att vid plan- och bygglovsärenden införa mobilitetsåtgärder i syfte att minska behovet av att äga och använda bil samt minska efterfrågan på bilparkering (Ibid.).

Klimatstrategin föreslår parkeringskostnaden som ett annat styrmedel (Göteborgs Stad 2014a). Genom att successivt höja kostnaden för gatuparkering i centrala delar av staden kan ekonomiska möjligheter för parkeringshus och -garage skapas. I områden med god tillgång till kollektivtrafik kan höjda parkeringskostnader minska efterfrågan på arbetsplatsparkeringar och öka incitamenten för att gå, cykla och åka kollektivt. Även att synliggöra och separera parkeringskostnaden från bostaden och lägga kostnaden på bilägaren istället för kollektivt på alla boende kan också ge incitament till att välja bort bilen. Upprättandet av en grön resplan vid samtliga nybyggnationer är ytterligare ett styrmedel som föreslås. En grön resplan förbinder fastighetsägare och aktörer att utföra vissa åtgärder som främjar en bilsnål stadsplanering. Både Trafikstrategin, Riktlinjer för parkering och mobilitet och Klimatstrategiska programmet framhåller vikten av att kommunicera syftet med ekonomiska styrmedel för att skapa acceptans och minska styrmedlens impopularitet (Göteborgs Stad 2014a; 2014b; 2018b).

5.3 Sammanfattning

Malmö och Göteborgs plandokument har många gemensamma grunder. Båda har tagit fram ett åtgärdsprogram mot buller och integrerat åtgärderna i plandokumentet enligt EU-direktivet och Svenska Förordningen om omgivningsbuller. Båda betonar vikten av hållbara transporter som en viktig del av att skapa attraktiva stadsrum. För att uppnå detta har båda kommunerna tagit fram trafikstrategier som omfattar både fotgängar- och cykelprogram. Kommunernas parkeringspolicy har också många likheter i fråga om hur den kan användas som styrmedel för att minska biltrafiken och parkeringsytorna i staden. I Malmö ligger parkeringspolicyn som remissförslag medan den i Göteborg är antagen sedan 2018. Båda kommunerna använder sig av hastighetsreglerande åtgärder för att minska de negativa effekterna av biltrafiken i staden. Malmö har reglerat hastigheten till 40 km/h i hela staden medan Göteborg siktar på målet 30 km/h på alla gator där oskyddade trafikanter vistas. Invånarna i både Malmö och Göteborg delar en positiv inställning till en bilsnål utveckling som framkommer av utvärderingar gjorda i respektive stad (Gatukontoret 2017; Göteborgs Stad 2018a). I Göteborgs plandokument har barn i trafiken ett mer uttalat fokus och barnens rättighet till staden genomsyrar många av plandokumentet. Göteborgs Stad har även gjort en stadslivsanalys för att studera hur stadsrummen i verkligheten används av människor och för att kunna gå från uttalande till förverkligande av målen. Malmö Stads plandokument pekar däremot på konflikten som kan uppstå mellan åtgärder för att reducera buller och för att uppnå miljö kvalitetsnormerna för luft.

Avslutningsvis visar de kommunala plandokumenterna för Malmö och Göteborg att riktlinjer från både internationell och nationell nivå är väl förankrade i kommunernas visioner. Målet att minska biltrafiken till fördel för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik är både tydligt formulerat och väl motiverat i enlighet med nationella och internationella hållbarhetsmål. För att vidare utreda hur de uppsatta målen i plandokumenterna genomförs i praktiken i respektive stad är sommargatan/sommargågatan ett intressant koncept att studera. Detta kommer göras i nästa kapitel.

6 Sommargågatan – Jämförelse av sommargågatan som koncept i Malmö och Göteborg

Malmö Stad och Göteborgs Stad har båda använt sig av sommargatan/sommargågatan som ett koncept för att införa bilfria gator i centrala delar av staden. Genom att tillfälligt stänga av en gata under en del av året har man kunnat prova sig fram till olika gestaltungs-lösningar i samverkan med gatans aktörer. Utmaningar har kunnat kartläggas och trafikflöden studeras samtidigt som en acceptans för omprioritering av trafikhierarkierna långsamt kunnat skapas. I båda städerna har försöken varit uppskattade och som följd blivit förlängda till att omfatta en flerårs period för att konceptet ska kunna vidareutvecklas. Hur konceptet initierats och vilka utmaningar som uppstått skiljer sig däremot åt i de olika städerna. I detta kapitel beskrivs bakgrund och syfte med sommargata/sommargågata i respektive stad samt vilka utmaningar och åtgärder som varit aktuella. Kapitlet avslutas med en jämförelse av hur konceptet initierats och utförts samt hur de utvecklats i Malmö respektive Göteborg.

6.1 Malmö – Friisgatan

6.1.1 Bakgrund och syfte

Sedan sommaren 2017 har en del av Friisgatan - sträckan mellan Södra Förstadsgatan och Skolgatan - reglerats som gågata under sommarhalvåret från 1 april-30 september. Friisgatan ligger i centrala Malmö i närheten av station Triangeln, på ett stråk mellan Konsthallen och Folkets Park. Gatan består av bostäder och verksamheter där största del är caféer, restauranger och butiker. Initiativet togs av Gatukontoret som i december 2015 fått uppdraget av Tekniska Nämnden att utreda trafiken kring Rådmanstvången (Gatukontoret, 2016). Under hela året hade Gatukontoret ett nära samarbete med Malmö Kulturstråk angående strategisk och långsiktig planering av hela Friisgatan. I september godkände Tekniska Nämnden Utredningen Rådmanstvången/Friisgatan som Gatukontoret tagit fram (Malmö Stad, 2016a). Inför European Mobility Week (EMW) i september 2016 såg Gatukontoret en möjlighet att pröva gågatakonceptet på Friisgatan under parollen 'Fri på Friisgatan' (Gatukontoret, 2017). Sträckan mellan Bergsgatan och Folkets park reglerades som gågata medan "Friiplatser" placerades ut längs hela Friisgatan. "Friiplatserna" innebar gröna ytor som inbjöd till vistelse, möjliggjorde cykelparkering och saktade ner trafiken. (Ibid.). Dialogarbete med besökare, boende och verksamma inleddes under EMW genom "dialog-stationer" utplacerade på gatan. Efter EMW hade Gatukontoret uppföljningsmöten med verksamheter och fastighetsägare på gatan, där

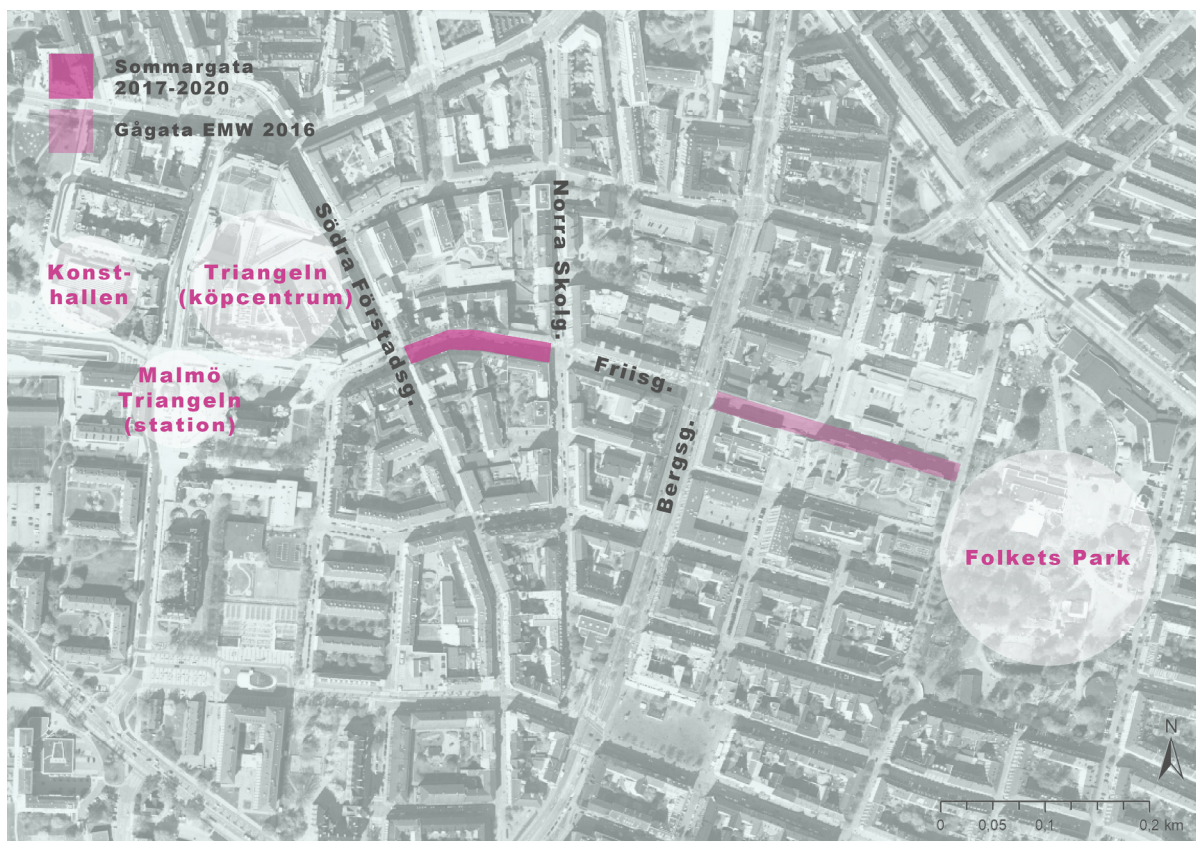
idén om en sommargata utvecklades tillsammans med gatans näringsliv (Gatukontoret, 2017).

Syftet med sommargatan var att förbättra platsens kvaliteter som ett urbant rum att vistas i och att skapa ett attraktivt stråk genom att i enlighet med Utredningen Rådman svängen/Friisgatan (Gatukontoret, 2016) genomföra utvecklingsarbetet av Friisgatan i dialog med gatans aktörer. Tre stormöten hölls med verksamheter före första försöket med sommargatan. Sommaren 2017 reglerades sträckan mellan Södra Förstadsgatan och Skolgatan till gågata under 1 april-30 september. Sträckan öster om Bergsgatan som reglerats som gågata under EMW 2016 fick avvakta på grund av stora ombyggnadsarbeten på gatan. Hösten 2017 ansökte Gatukontoret om förlängning av Friisgatan som sommargata och i slutet av året beslutade tekniska nämnden att förlänga sommargatan med tre år, fram till år 2020 (Malmö Stad, 2016b). Sommaren 2018 reglerades samma sträcka på Friisgatan som gågata med ändringen att genomfart för tillåtna fordon endast fick ske från Norra Skolgatans håll (Gatukontoret, 2016).

6.1.2 Utmaningar och åtgärder

Dialog med gatans aktörer och med Malmö Kulturstråk har varit grunden till alla genomförda åtgärder på sommargatan (Gatukontoret, 2017). Samarbetet med Malmö Kulturstråk har inte återupptagits efter första året på grund av oklarheter i organisationen. Däremot har dialogarbete med besökare, boende och verksamma gjorts sedan EMW 2016 i form av intervjuer, återkopplingsbrev och uppföljningsmöten. Ur synpunkter som framkommit var nedskräpning ett problem under EMW-veckan, vilket åtgärdades med fler papperskorgar under första försöket med sommargatan 2017. I början av första försöket med sommargatan hörde boende av sig med klagomål om olovlig körning. En mätning som Gatukontoret gjorde visade på 30-40 fordon per timme. Informationsskyltar om reglering sattes upp i början av juli och en mätning under sensommaren visade att antal fordon som olovligt använde gatan minskat till 5-15 fordon per timme (Ibid.). Det första försöket med sommargata på Friisgatan inleddes med arrangemang vid invigningen. Malmö Kulturstråk ordnade tillsammans med Seriefrämjandet en utställning som varade från 21 april till början av juli. Den 21 juni ordnade Yoga Kendra streetyoga på sommargatan. Utöver detta har inga fler evenemang ägt rum på gatan de påföljande åren. Under hösten 2017 hölls uppföljningsmöten med verksamheterna, telefonintervjuer gjordes med boende och gatuintervjuer med besökare (Gatukontoret, 2017). Majoriteten av gatans aktörer var positivt inställda, men den största utmaningen var olovlig biltrafik på gågatan och den upplevda försämrade trafiksäkerheten, där konflikter mellan fotgängare, cyklister och biltrafik uppstått. Verksamheter var främst missnöjda med gestaltningen, framförallt serieutställningen, och en dialog kring gestaltning fördes med verksamheter inför andra året av sommargatan 2018. Detta tillsammans med tydligare skyltar, mer grönska och tätare möblering för att minska olovlig trafik och konflikter mellan olika trafikslag (Ibid.).

6.1.3 Tidslinje och kartor



Figur 1:

Sommargata och gågata under European Mobility Week (EMW) på Friisgatan i Malmö. Sonja Perander. Ortofoto © Lantmäteriet.

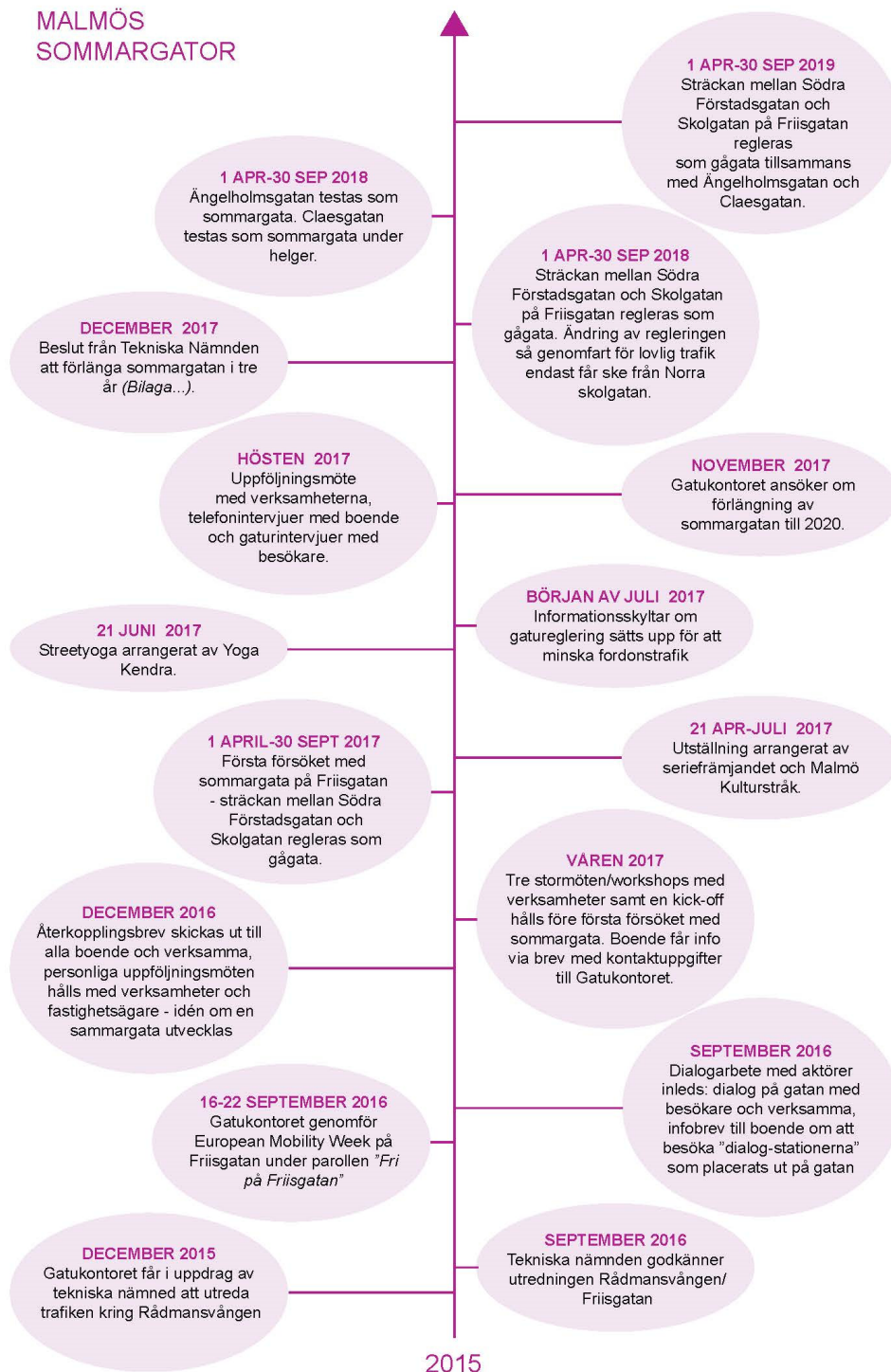
Tabell 1:

Statistik på boende och verksamheter på Friisgatan. Uppgifter hämtade från utvärdering i oktober 2017.

Antal boende*	308 st
Andel bilägare av 136 st tillfrågade	43%
Antal verksamheter*	18 st
Restaurang/café/bar	50%
Butik	33%
Salong/frisör/massör	17%
Kontor	-

(*Avser sträckan markerad som sommargata i Figur 1)

MALMÖS SOMMARGATOR



Figur 2:
Tidslinje över sommargatukonceptets utveckling i Malmö.

6.2 Göteborg – Tredje långgatan

6.2.1 Bakgrund och syfte

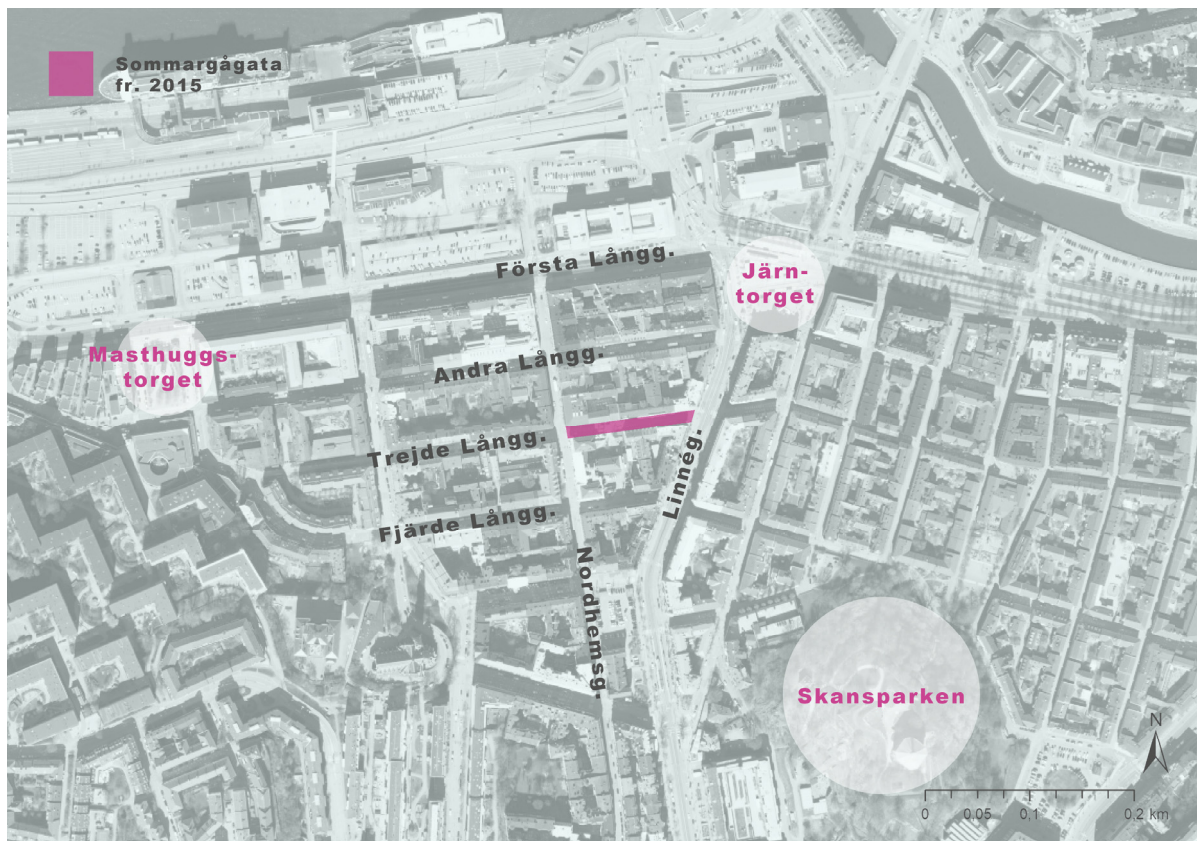
Sedan 2015 har Tredje Långgatan, som omfattar Linnégatan 3-5 och Tredje Långgatan 5-15, reglerats som gågata under sommarhalvåret från 1 maj-30 september. Gatan ligger centralt i närheten av Järntorget i stadsdelen Masthugget och består av bostäder, kontor och verksamheter där största delen är caféer och restauranger. Initiativet kom från restaurangägare på gatan som hörde av sig till trafikkontoret med önskemål om att göra om gatan till gågata för att göra plats för evenemang och uteserveringar. Trafikkontoret tog tillfället i akt att göra ett tillfälligt försök med sommargågata 2015. Sommaren 2016 gjorde Trafikkontoret ett andra försök med tillfällig gågata på Tredje Långgatan under samma period. Anledningen till ett nytt försök var att Trafikkontoret ville anpassa regleringen på sträckan utifrån synpunkter som inkommit under försöket 2015. Hösten 2016 skrev Trafikkontoret ett tjänsteutlåtande till Trafiknämnden om att göra Tredje Långgatan till återkommande gågata under sommarsäsongen med början 2017 (Trafikkontoret Göteborg Stad, 2016b). Syftet var att genom att omdisponera gaturummet skapa förutsättningar för levande, attraktiva och trygga vistelsemiljöer i staden, som skulle gynna barn, ge positiva effekter för den lokala miljön och utsläppsnivån samt göra gatan tryggare ur ett jämställdhetsperspektiv (Ibid.). I slutet av året kom beslut från Trafiknämnden om att göra sträckan till en permanent sommargågata (Göteborgs Stad, 2016a). Sommaren 2017 gjordes ett test med dubbelreglering av Tredje Långgatan som innebar både gågatareglering och förbud mot motortrafik. Året därpå reglerades sommargågatan med endast gågatareglering. I februari 2018 kom ett yrkande från Trafiknämnden om att göra Tredje Långgatan till permanent gågata (Göteborgs Stad, 2016b).

6.2.2 Utmaningar och åtgärder

Inför det första försöket av Tredje Långgatan som sommargågata 2015 gjordes nollmätning genom intervjuer av besökare på plats samt telefonintervjuer och webbenkäter med boende (Trafikkontoret Göteborg Stad, 2016a). I september 2015 gjordes en utvärdering med besökare, boende och verksamheter där det framkom att olovlig trafik, ökad skräpgrad och kroglivets påverkan på de boende skapat konflikter (Ibid.). Till det andra försöket sommaren 2016 fick gatan en tydligare skyltning och blomkrukor placerades ut för att sänka hastigheten på trafiken. Extra papperskorgar sattes ut på gatan och ökade insatser för städning vidtogs. En överenskommelse gjordes med verksamheterna om att stänga en timme tidigare på kvällen. Brev till boende gick ut i juni med info om åtgärder som gjorts efter utvärderingen av första försöket (Trafikkontoret Göteborg Stad, 2016a). Efter det andra försöket gjordes åter utvärderingar med besökare, boende och verksamheter. De boende framförde åsikter om att gatan upplevs som skräpig, stökig och otrygg samt att tillgången till parkeringsplatser försämrats. De boende var mer negativt inställda till gatans uteserveringar än till gatan som gågata (Ibid.). Inför första försöket med permanentad sommargågata 2017 fördes tidig dialog med boende och verksamheter, med följderna att motortrafikförbud infördes som test tillsammans med efterfrågad polisövervakning. Året därpå byggdes glastak över innergårdsserveringarna för att dämpa oljudet från krogarna. Motortrafikförbudet

slopades medan gatumöbleringen gjordes tajtare för att minska utrymmet för bilarna på gatan.

6.2.3 Karta och tidslinje

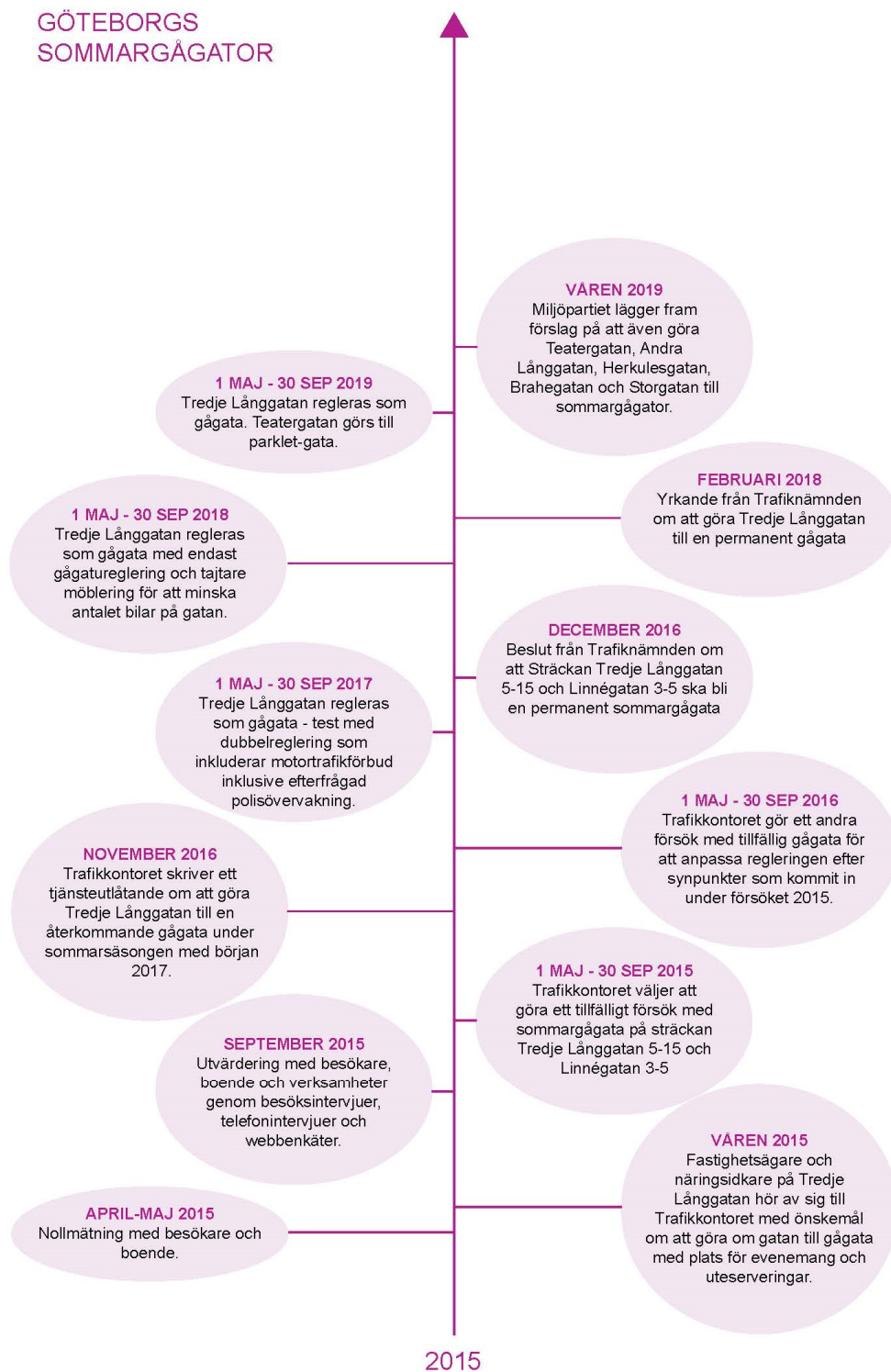


Figur 3:
Som margågatan Tredje Långgatan med omnejd. Sonja Perander. Ortofoto © Lantmäteriet.

Tabell 2:
Statistik på boende och verksamheter på Tredje Långgatan Uppgifter hämtade från utvärdering i september 2016.

Antal boende	ca 100 st
Andel bilägare av 80 tillfrågade	39%
Antal verksamheter	28 st
Restaurang/café/bar	33%
Butik	8%
Salong/frisör/massör	17%
Kontor	42%

GÖTEBORGS SOMMARGÅGATOR



Figur 4:
Tidslinje över sommargatukonceptets utveckling i Göteborg.

6.3 Jämförelse

6.3.1 Utförande

Syftet med sommargatukonceptet är relativt lika i Malmö respektive Göteborg. Båda städerna vill använda konceptet för att skapa attraktiva vistelsezoner och stråk utan trafikpåverkan i den centrala staden. Däremot har idén initierats från olika håll. I Malmö var det Gatukontoret som initierade det första försöket under EMW, medan i Göteborg var det verksamheterna på gatan som kom med en förfrågan till Trafikkontoret. Val av gata i respektive stad speglas i detta. Friisgatan i Malmö är likt Tredje Långgatan en central gata med flera restauranger och caféer. Men skillnaden är att Friisgatan är ett centralt genomfartsstråk mellan två starka noder - Triangelns tågstation, Konsthallen och Triangelns köpcentrum i ena ändan och Folkets Park i andra. Detta innebär ett naturligt flöde av människor i vardagen på gatan och var också anledningen till att Gatukontoret valde att göra en sommargata just där. Tredje Långgatan ligger intill både Järntorget och Haga-kvarteren, som utgör starka noder, men saknar en likvärdig nod i andra ändan av gatan, vilket innebär att den inte är ett lika starkt genomfartsstråk. Däremot gör verksamheterna Tredje Långgatan till en målpunkt i sig, med både Saluhallen och många restauranger. Andelen verksamheter är också fler än på Friisgatan och andelen boende färre vilket kan förklara verksamheternas drivande intresse för att göra gatan till gågata. På Friisgatan har samtliga restauranger och caféer med uteserveringar på gatan öppet dagtid, medan på Tredje Långgatan öppnar flera restauranger först till kvällen. En sista skillnad städerna emellan är att perioden för gågatureglering i Malmö har sträckt sig från 1 april-30 september medan den i Göteborg börjat en månad senare, från 1 maj.

I båda fallen har sommargaturkonceptet varit lyckat och myndigheterna har tillskrivit en förlängning av sommargatan/sommargågatan - i Malmö för tre år och i Göteborg permanent. Både Gatukontoret i Malmö och Trafikkontoret i Göteborg har genomfört sommargatukonceptet genom aktiv dialog och utvärdering med gatans besökare, boende och verksamheter. Utifrån synpunkter har åtgärder genomförts för att förbättra konceptet.

6.3.2 Lärdomar

Både på Friisgatan i Malmö och Tredje Långgatan i Göteborg har olovlig trafik varit en av de stora utmaningarna tillsammans med konflikter mellan olika trafikslag. Försämrade trafiksäkerhet har dock i båda fallen varit upplevd, inga olyckor har skett under gågaturegleringen. Tydligare skyltning och tajtare möblering har i viss mån kunnat minska olovlig trafik. Olika former av regleringar har också prövats. På Friisgatan infördes enkel körriktning för fordon med tillstånd, medan på Tredje Långgatan testades dubbelreglering med förbjuden motortrafik ett av åren. På Friisgatan är det främst verksamheterna som visat missnöje genom synpunkter på gestaltningen som på olika sätt påverkat verksamheterna negativt. För att åtgärda problemet har dialog kring gestaltning förts tillsammans med verksamheterna. På Tredje Långgatan har synpunkter framförallt kommit från de boende som upplevt att kroglivet som uppstått med uteserveringarna både på gatan och på innergårdarna blivit ett problem. Som åtgärd har en överenskommelse gjorts med restaurangerna om att stänga en timme tidigare parallellt med att innergårdsserveringarna har fått glastak över sig för att dämpa bullret.

Både i Malmö och Göteborg var ett av syftena med sommargatan/sommargågatan att skapa en plats för evenemang. Detta har dock inte uppnåtts. I Malmö inleddes det första försöket med en invigning, men därefter har endast ett evenemang i form av streetyoga ägt rum på gatan. I Göteborg har inga evenemang ägt rum, förutom när evenemang under Andra långdagen på Andra Långgatan spillt över på Tredje Långgatan.

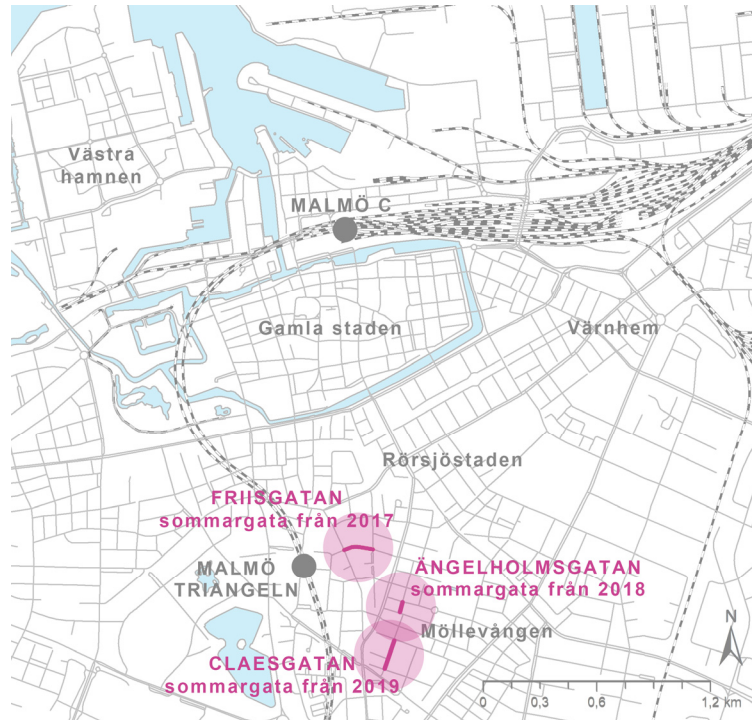
Inom projektet ”Bilfria urbana distrikt” som denna studie är en del av kommer mer detaljerad empirisk material presenteras senare under 2019 och början av 2020 som behandlar människors upplevelser av sommergeåtor. Resultaten kommer troligen kunna fördjupa förståelsen av vad som kan främja eller hindra implementering av sådana gator.

6.3.3 Framtidsutsikt

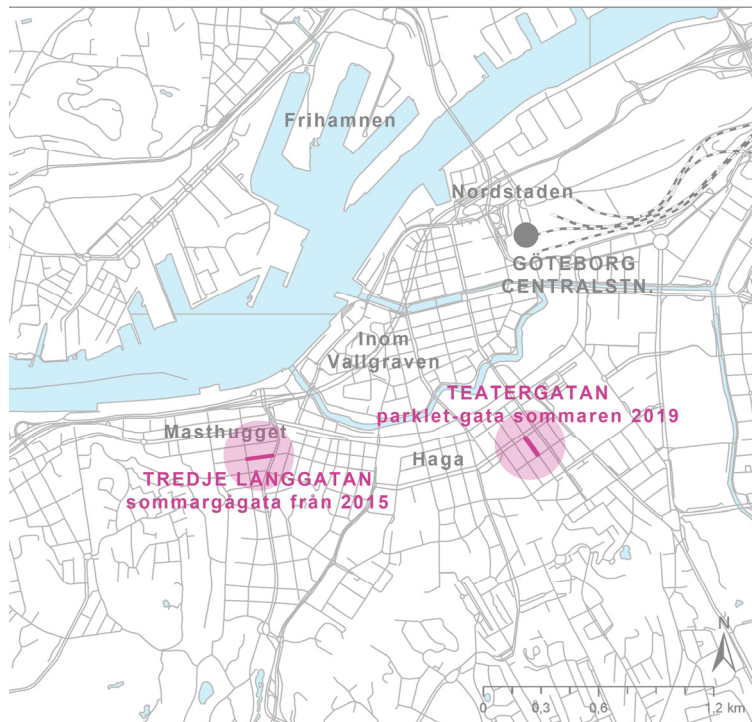
I både Malmö och Göteborg har sommargatukonceptet inte bara förankrats i samband med de befintliga sommargatorna, utan även spridit sig och väckt intresse hos fastighetsägare på annat håll. I Malmö gjordes ett test med att reglera Ängelholmsgatan som sommargata under sommaren 2018 medan Claesgatan reglerades som bilfri under helger efter önskemål från fastighetsägarna på gatan (Malmö Stad, 2019). Sommaren 2019 har alla tre gator varit reglerade som sommargåtor under april-oktober. Ängelholmsgatan och Claesgatan har fått en treårsförlängning som sommargator fram till år 2021 (Ibid.).

Våren 2019 tog Miljöpartiet i Göteborg fram ett förslag på ytterligare fem gator som framtida sommargåtor: Teatergatan, Andra Långgatan, Brahegatan, Herkulesgatan och Storgatan (Ekström, 2019). Sommaren 2019 gjordes en del av Teatergatan till en parkletgata med breddad trottoar på parkeringsytorna längs ena sidan av vägen.

Vår förhoppning är att detta projekt senare kan bidra med beslutsunderlag som gör implementering av bilfria gator enklare. Som nämns ovan kommer senare under 2019 och i början av 2020 mer material som kan fördjupa förståelsen av bilfria gators implementering.



Figur 5:
Sommargators spridning i Malmö. Sonja Perander. Vägkarta © Lantmäteriet.



Figur 6:
Sommargågators spridning i Göteborg. Sonja Perander. Vägkarta © Lantmäteriet.

7 Referensprojekt i Europa

Idéer och koncept kopplade till bilfria urbana distrikt eller gator återfinns även i andra länder i Europa. Ofta handlar det inte om helt bilfria distrikt, utan om områden där biltrafiken är mycket begränsad och reducerad. Vissa städer och kommuner har dock kommit längre än många städer i Sverige, vilket gör det intressant att titta lite närmare på några exempel för att se hur långt man har kommit och vilka mål man satt upp för att uppnå bilfria urbana distrikt. Vi valde att titta närmare på Vauban i Freiburg i Tyskland, ett område som är nästan bilfritt och som kännetecknas som ett ekologiskt hållbart område. Vidare valde vi att titta närmare på Oslo i Norge som nyligen har satt upp mycket ambitiösa mål för att göra centrala delar av Oslo bilfria.

7.1 Vauban i Freiburg, Tyskland

Vauban i Freiburg, södra Tyskland, är en av de mest omtalade "bilfria" stadsområdena i världen. Stadsdelen används som ett hållbart modellområde för medborgerdrivna, innovativa former av boende och deras mobilitetskonceptet, särskilt dess parkeringspolicy. Utvecklingen går tillbaka till 1990-talet och har sitt ursprung i ombyggnaden av en tidigare militärbas i utkanten av Freiburg. I staden rådde då brist på bostäder och en aktiv medborgarrörelse skapade förutsättningar för olika användargrupper att aktivt delta i utvecklingen av området.

Konstruktionerna i Vauban-distriktet sträcker sig från 1996 till 2006. Men till och med ganska nyligen (2015) har ytterligare interventioner ägt rum. På grund av planerings- och byggprocessens hållbarhets- och deltagarkaraktär, fick de olika initiativen stöd genom extern finansiering (Kunze and Philipp, 2016).

Ett av huvudmålen i Vauban var att skapa ett hållbart distrikt med en märkbart högre livskvalitet genom åtgärder inom transportplaneringen. Cirka 40 procent av hushållen i Vauban har gått med på att inte äga en bil (Bradsky et al., 2008: 27). Detta innebär att de har avsevärt mindre kostnader för och samfinansierar inte parkeringsplatserna för dem som faktiskt fortfarande äger en bil.

Ett bilfritt boende infördes som koncept omkring år 2001 i Vauban. Konceptet innehåller en rad olika tillvägagångssätt och regler: till exempel ska avstånden vara korta, parkering framför portarna ej vara tillåtet, en bilfri livsstil tillämpas samt kollektivtrafik och bildelning prioriteras. Infrastrukturer för dagliga behov (t.ex. matmarknad, shopping, fritidsanläggningar, arbete, dagis) finns inom cykel- och gångavstånd. En tydlig hierarki mellan gatorna strukturerar distriktens reglerar mängden trafik genom områdena. I vissa områden är biltrafik helt förbjuden. Parkeringsmöjligheterna har koncentrerats till ett gemensamt garage i utkanten av området. En skillnad mellan de parkeringsfria områdena och de bilfria livsstilsområdena är att de senare inte får äga en bil och därför tecknar ett avtal i enlighet med detta.

Det finns självklart också en del kritiska synpunkter på denna modell för bilfritt boende, som tydliggör problemen med att helt förbjuda bilar inom ett större område. Huvudsakliga hinder och utmaningar sägs vara t.ex. att detta konceptet som fortfarande tillåter möjliggör leveranser med bilar, att det kan vara oklart vem som skulle övervaka och tillämpa reglerna (staden eller boende), att anvisa en lösning som ska passa för alla som kräver undantag för t.ex. äldre eller funktionsnedsatta människor, att man observera eller att besökare kan irriteras över parkeringsavgifter och regler (Mahzouni, 2018: 1482). I Figur 7 nedan kan man ser hur det ser ut i Vauban.



Figur 7:
Vauban. Bilden tagen av Till Koglin

7.2 Oslo i Norge

Sedan 2017 har Oslo experimenterat med bilfria stadsdelar och områden. 2018 kom en handlingsplan för ett bilfritt stadsliv i Oslo. Handlingsplanen handlar om olika satsningar, både fysiska och icke fysiska såsom olika arrangemang för att skapa ett trevligt stadsliv utan bil. I planen beskrivs också hur mycket medel som ska allokeras till projekt inom handlingsplanen. För drift av bilfria projekt allokeras 41,5 miljoner NOK och 33,5 miljoner NOK avsätts för investeringar. Med detta som utgångspunkt vill Oslo skapa förutsättningar för att reducera biltrafiken så mycket som möjligt i de centrala delarna av staden. Handlingsplanen från 2018 följdes av en ny handlingsplan 2019, som en fortsättning på arbetet med bilfria stadsdelar/ett bilfritt centrum i Oslo. I handlingsplanen från 2019 behandlas också fysiska och icke fysiska aspekter för att skapa ett bilfritt stadsliv. I båda planerna nämns vikten av att skapa mötespunkter för människor, som exempelvis så kallade pop-up bibliotek eller arrangemang där människor kan träffas, umgås och till exempel njuta av kulturella arrangemang eller konst. Målet med dessa program är att reducera bland annat bilparkeringen i centrala delar, förbättra möjligheter

att gå och cykla, genom till exempel bättre parkeringsmöjligheter för cyklister och bygga ut kollektivtrafiken. För att skapa ett trevligare stadsliv satsas också mycket på kulturella arrangemang och stadsfestivaler som ska bidra till att staden upplevs som livlig och intressant (Oslo kommune 2018; 2019a).

En förutsättning för de nämnda handlingsplanerna i Oslo är beslutet att Oslo ska minska sina CO₂ utsläpp med 95 % till år 2030. Kommunen vill också minska biltrafiken generellt, liksom att den kvarvarande biltrafiken ska vara elektrifierad för att minska CO₂ utsläppen (Oslo kommun 2019b). Överlag har Oslo satt upp flera handlingsplaner med konkreta insatser och även allokerat en hel del ekonomiska medel för att skapa ett bilfritt stadsliv i de centrala delarna av staden. Generellt är därför Oslo ett exempel som sticker ut jämfört med andra städer gällande satsningar och mål. Oslo visar också att det är politiskt möjligt att allokera stora belopp för att skapa ett bilfritt centrum liksom man kan sätta upp ambitiösa politiska mål för att förverkliga planen. Tittar man på Oslos färdmedelsfördelning kan man se att deras arbete redan har haft en effekt (se Tabell 3 och 4 nedan).

Tabell 3:
Färdmedelsfördelning 2014

Färdmedel	%
Bil	37
Gång	32
Cykel	5
Kollektivtrafik	26
Alla	100

Källa: EPOMM

Tabell 4:
Färdmedelsfördelning 2017

Färdmedel	%
Bil	34
Gång	27
Cykel	7
Kollektivtrafik	31
Annat	1
Alla	100

Källa: Resvaneundersökning Oslo

Figur 8 nedan visar hur Oslo har arbetat för att göra staden mer bilfri.



Figur 8:
Bilfritt område i Oslo. Bilden tagen av Anders Larsson

7.3 Reflektion över de båda referensprojekten och deras betydelse för idéutvecklingen kring bilfria urbana distrikt

Båda exemplen återspeglar det generella intresset för, det faktiska genomförandet och utmaningarna gällande en 'bilfri' utveckling. De två fallen skiljer sig emellertid mycket åt med avseende på deras underliggande process, aktörer och eventuellt också drivkrafterna för att initiera en sådan alternativ utvecklingsstrategi.

Drivkrafterna bakom Vauban's utveckling var bostadsutmaningen/-brist, medborgaraktivism och engagemang från gräsrotterna. Till exempel delade de flesta som ville bo i Vauban 'gröna värderingar' och bildade därmed en stark gemenskap. Vidare skapades en lång tidsram och en särskild aktörskonstellation, som *Project Group Vauban* (Freiburgs stadsadministration), kommunfullmäktiges *Vauban-kommitté* (beslutsfattande organ) och *Forum Vauban* (lokal medborgarförening), dvs. olika socio-politiska sammanhang och processer som varit av stor betydelse för en lyckad implementeringsprocess.

I Oslo var den underliggande drivkraften att klimatförändringar allt mer kommit att dominera den nationella politiken. Norges oljeberoende skulle brytas och därmed fick Oslo statligt stöd för att minska biltrafiken. Samtidigt fick det norska miljöpartiet stort inflytande och kunde driva trafikrelaterade miljöfrågor på ett mer effektivt sätt än tidigare. De politiska förutsättningarna på såväl statlig som lokal nivå bäddade alltså för de stora satsningarna mot ett bilfritt centrum. Ett problem kan vara att medborgarna inte involverades i ett tidigt stadium. Stödet är inte nödvändigtvis stor bland allmänheten i Oslo. Initiativen kom mestadels från det norska miljöpartiet, vilket kan leda till såväl politisk oenighet, dåligt folkligt stöd som problem gällande implementering i framtiden.

Som man kan se av beskrivningen ovan är de två nämnda exemplen tämligen olika gällande de konkreta förutsättningarna. Vauban var ett projekt som grundades i medborgaraktivism och bostadsbrist, det vill säga ett bottom-up projekt, medan Oslo är ett tydligt exempel på ett top-down projekt. Båda exemplen visar på olika möjliga tillvägagångssätt för att implementera ett bilfritt urbant distrikt. Det är dock viktigt att ta hänsyn till hur de kulturella, politiska och socio-ekonomiska förutsättningarna ser ut. Dessa kan skilja sig markant från en svensk kontext. Icke desto mindre kan man dra konkreta lärdomar gällande åtgärder för minskad biltrafik i Freiburg och Oslo för att skapa bättre förutsättningar för bilfria urbana distrikt även i en svensk kontext.

8 Avslutning

Rapporten består av en policy-analys av internationella, nationella, regionala och lokala (Malmö och Göteborg) policys som berör bilfria urbana distrikt eller implementering av sådana områden. Detta arbete är en del av projektet ”Bilfria urbana distrikt”, som är ett gemensamt forskningsprojekt mellan Lunds universitet, Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) och Chalmers i Göteborg. Analysen visar att det finns många aktörer och policys som påverkar implementeringen av bilfria urbana distrikt och att detta är ett komplext ämne för kommunerna att hantera. För att lyckas med implementeringen behövs ett interdisciplinärt angreppssätt som involverar stads- och trafikplanerare, men även medborgare, politiker och näringsidkare. Faktorer som påverkar en lyckad implementering kan just vara att den är förankrad i ett större sammanhang, det vill säga bland boende, näringsidkare och politiker. I en svensk kontext är sannolikheten ganska stor att implementeringen initieras av en offentlig aktör såsom stadsbyggnads- eller gatukontoret. Detta borde underlätta implementeringen då dessa aktörer har god kännedom om olika policys och övriga aktörer.

Av de internationella exemplen som beskrivs i denna rapport, är det troligen gentemot Oslo som vi kan dra de främsta parallellerna till hur det ser ut i Sverige; särskilt den övergripande politiska policyramen som initieras på kommunal nivå. Med detta som grund är det viktigt att poängtera att beslutsfattare, och då framförallt de kommunala och även regionala politikerna, stödjer en sådan utveckling och involverar medborgarna. Det är dock viktigt att tänka på att implementeringen av bilfria områden eller gator kräver ett interdisciplinärt angreppssätt och att spelet mellan de olika aktörerna alltid är mycket komplext, vilket kan göra implementeringen svår. Vidare måste det poängteras att Oslo bara står i början av sin utveckling. Det finns många planer, idéer och policys, men än så länge är bara en liten del implementerad. Därför är det svårt att bedöma konsekvenserna på lite längre sikt. Vauban-fallet visar emellertid också på de olika konflikter som kan uppstå över tid, liksom hur viktigt det är med ett övergripande koncept där mobilitetslösningar ses som en del av helhetstänket kring hållbar stadsutveckling.

Viktiga incitament för en bilfri utveckling verkar vara att staden är fotgängarvänlig, som är något invånare i Malmö och Göteborg efterfrågade i en enkätundersökning. Detta skulle också bidra till en mer attraktiv stadsmiljö, bättre hälsa och minskad klimatpåverkan. Vidare är bullerreduktion ett starkt incitament för en bilfri utveckling, och i och med införandet av bilfria distrikt skulle man därför även leva upp till EU:s direktiv i detta hänseende. Dessutom är det viktigt att vid förtätning av städer tänka på att det är angeläget att väga in de olika transportmedlens yteffektivitet, dvs. anpassa planeringen för en ytmässig optimering av olika transportslag (gång, cykel, kollektivtrafik). Detta skulle minska risken för att, som i traditionella transportmodeller, ofta bara ta hänsyn till flödet av bilar och inte inkludera andra viktiga faktorer. Ur ett barnperspektiv kommer en bilfri utveckling definitivt att ha positiva effekter, vilket också kan anses vara bra incitament gällande planering för bilfria områden. Barnens rörelsefrihet inskränks ofta av biltrafiken på grund av säkerhetsproblem, medan en

stadsplanering som tar sammanhållning till barnens intressen som de vuxnas måste arbeta för en minskning av biltrafiken.

Städer står dock inför utmaningar när bilfria gator eller områden ska implementeras. Exempelvis kan åtgärder mot buller stå i konflikt med åtgärder för att minska luftföroreningar i staden (se kapitel 4.1.1). Detta gäller särskilt om åtgärderna för att minska höga koncentrationer av luftföroreningar går ut på att flytta trafiken till andra gator, då bullerexponeringen kan spridas över ett större område, eller om åtgärderna för att minska buller går ut på att koncentrera trafikflödena till huvudvägnätet, då risk för att miljö kvalitetsnormen för kväveoxid överskrids. Det är viktigt att tänka att biltrafiken behöver minska i sin helhet, och för detta krävs strategiskt övergripande samhällsplanering. Om ommargatukonceptet, ofta initierat underifrån, t.ex. från fastighetsägare, och detta utgör det främsta och kanske enda verktyget i verktygslådan, så finns det en risk att en tydlig strategi för minskad biltrafik i staden som helhet uteblir. Men om sommargatukonceptet kan ingå som en delmetod i en övergripande strategisk stadsplanering kan det vara ett bra steg framåt. Vidare behövs analyser för hur gatan faktiskt används och uppfattas i förhållande till de uttalade målsättningarna, så att man faktiskt kan uppnå de uppsatta målen.

I de analyserade policydokumenten är så kallad shared space (delat gaturum) ett populärt koncept. Lösningar efterfrågas på hur shared space-gator ska utformas för att trafiksäkerheten ska kunna bibehållas. Det finns i dagsläge inga enhetliga riktlinjer för hur shared space ska utformas och hur det kan implementeras på bästa sätt. Det är viktigt att olika gator har olika trafikhierarkier för att optimera framkomlighet för alla nödvändiga transportslag (gånggator, cykelgator, kollektivtrafikleder, leder för utryckningsfordon och transporter etc.). Shared space måste också anpassas till detta.

Det framkom i vår analys av policydokumenten att följande modeller används idag i planeringen

- Livsrumsmodellen
- Bullermätningar
- Analys av stadsrummets symboliska och funktionella värden (målbild vs. användning) – GBG

Men det saknas:

- Gångflödesmätningar
- Kartläggning av starka målpunkter (ex. bytespunkter för kollektivtrafik)
- Bullermätningar i förhållande till områden med stor andel särskilt utsatta personer (barn, äldre och personer med funktionsvariation), samt bullermätningar i närheten av rekreativa (tysta) ytor i staden
- Verktyg för att optimera flödeskapaciteten på befintliga gator

Detta är inget nytt. Lindelöw et al. (2016) har tidigare påpekat att det råder en avsaknad av planering för fotgängare i Sverige, liksom Koglin och Rye (2014) har visat hur den

traditionella trafikplaneringen i Sverige kan missgynna cykeltrafiken genom att man ofta förlitar sig på transportmodeller som har utvecklats för biltrafiken.

Avslutningsvis kan man sammanfatta att det redan idag pågår projekt och försök att skapa bilfria gator och områden, men att det samtidigt finns stora utmaningar med detta. Det är dock viktigt att poängtera att de positiva effekterna av en bilfri stad inte ska underskattas och inte minst med tanke på klimatförändringar och ökat urbaniseringsprocesserna är det mycket viktigt att ta sig an denna fråga på ett strukturerat sätt.

9 Referenser

- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, Vol. 15, pp. 73-80.
- Berger, G., Feindt, P.H., Holden, E. & Rubik, F. (2014). Sustainable Mobility - Challenges for a Complex Transition, *Journal of Environmental Policy & Planning*, 16:3, pp. 303-320.
- Bradsky, A., Falk, N. and Birkbeck, D. (2008). Eco-towns: Learning from International Experience. Case Studies from EU Countries. PRP Architects/URBED/Design for homes, London, UK.
- Bonnes, M. & Secchiaroli, G. (1995). *Environmental Psychology A Psycho-social Introduction*. Sage Publishing Ltd., London.
- Crawford, J. (2002). *Carfree Cities*. International Books, Utrecht. Ekström, A (2019). *Här kan bilarna bytas mot uteserveringar*. Göteborgs-Posten 2019-04-30.
- FN (2015). *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*.
- Gifford, R. (2014). *Environmental Psychology: principles and practice* (5th ed.) Colville, WA: Optimal Books.
- Gundlach, A. et al. (2018). Investigating people's preferences for car-free city centers: A discrete choice experiment, *Transportation Research Part D* 63, 677-688.
- Hrelja, R. (2018). Mål och åtgärder för minskad biltrafik i svenska kommuner. K2 OUTREACH 2018:3, Lund.
- IPCC (2018). *Global Warming of 1.5 °C*.
- Ison, S. & Mulley, C. (eds.) (2014). *Parking Issues and Policies*. Emerald Group Publishing Limited, Bingley.
- Koglin, T. (2013). *Véломobility – A critical analysis of planning and space*. Doctoral Dissertation, Lund University, Department of Technology and society, Transport and Roads, 2013, Bulletin 284.
- Koglin, T. (2017). Urban mobilities and materialities – A critical reflection of a “sustainable” development project, *Applied Mobilities*, Vol. 2(1), pp. 32-49.
- Koglin, T. and Rye, T. (2014). The marginalisation of bicycling in Modernist urban transport planning, *Journal of Transport & Health*, Vol. 1(4), pp. 214-222.
- Kunze, I. & Philipp, A. (2016). The Eco-District of Vauban and the co-housing project GENOVA. Case Study Report, TRANSIT: EU SSH.2013.3.2-1 Grant agreement no: 613169.
- Lindelöw, D., Koglin, T. and Svensson, Å. (2016). Pedestrian planning and the challenges of instrumental rationality in transport planning: emerging strategies in three Swedish municipalities, *Planning Theory and Practise*, Vol. 17(3), pp. 405-420
- Mahzouni, A. (2018). Urban brownfield redevelopment and energy transition pathways: A review of planning policies and practices in Freiburg. *Journal of Cleaner Production*, (195), 1476-1486.

- Malmö Stad (2019a). Var sommargata? <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Parker-och-gronomraden/Sommargator/Var-sommargata.html>, [Hämtad 2019-08-27].
- Malmö Stad (2019b). Vad gäller på en sommargata? <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Parker-och-gronomraden/Sommargator/Vad-galler-pa-en-sommargata.html>, [Hämtad 2019-08-27].
- Melia, S. (2014). Carfree and low-car development. In: In, M.C., Ison, S. (Eds.), *Parking Issues and Policies*. Emerald Group Publishing Limited, pp. 213–233.
- Melia, S., Barton, H., and Parkhurst, G. (2012). Potential for carfree development in the UK. *Urban Des. Planning* 166 (2), 136–145.
- Miedema, H.M.E. (2007) *Adverse Effects of Traffic Noise*. In Gärling and Steg (eds.) *Threats from Car Traffic to the Quality of Urban Life – Problems, Causes and Solutions*. Elsevier, Amsterdam
- Næss, P. (2012). Urban form and travel behavior: Experience from a Nordic context. *The Journal of Transport and Land use*, Vol. 5, pp. 21-45.
- Næss, P. & Vogel, N. (2012). Sustainable urban development and the multi-level transition perspective. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 4, 36–50.
- Oslo kommun (2018). *Handlingsplan 2018: Fysiske tiltak og aktiviteter i Program for Bilfritt byliv i 2018*. Oslo kommun
- Oslo kommun (2019a). *Bilfritt byliv 2019 Hva er bilfritt byliv, hvorfor gjør vi det, og hva gjør vi for deg som osloborger?*. Oslo kommun
- Oslo kommun (2019b). *Klimabarometeret – Første kvartal 2019*. Oslo kommun
- Orru, H., & Orru, K. (2010). *Walking and health: COST 358 – PQN Final Report – the future of walking* (pp. 135-141). Cheltenham, United Kingdom: Walk21.
- Sheller, M. & Urry, J. (2000). The City and the car. *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol 24(4), pp. 737-757.
- Trafikverket (2015). *Prognos för personresor 2030 – Trafikverkets basprognos 2015. Rapport, TRV 2015/10130*, Trafikverket, Borlänge.
- Urry, J. (2004) The ‘System’ of Automobility, *Theory, Culture and Space*, Vol. 21, pp. 25-39
- Vogel, N. (2015). Municipalities’ ambitions and practices: At risk of hypocritical sustainability transitions?, *Journal of Environmental Policy & Planning*, DOI:10.1080/1523908X.2015.1099425.
- WHO (2011). *Burden of disease from environmental noise*.

Dokument

Nationella dokument:

- Agenda 2030-delegationen (2016). *I riktning mot en hållbar välfärd Agenda 2030-delegationens nulägesbeskrivning och förslag till handlingsplan för genomförandet av Agenda 2030 för hållbar utveckling*. Statens Offentliga Utredningar.
- Boverket (2012). *Vision för Sverige 2025*.
- Boverket (2014). *Förslag till strategi för miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö*.

- Boverket (2019). *Boverkets uppdrag och styrning*. <https://www.boverket.se/sv/om-boverket/boverkets-uppdrag/> [Hämtad 2019-08-27]
- Energimyndigheten (2019). *Om oss*. <https://www.energimyndigheten.se/om-oss/> [Hämtad 2019-08-27]
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller (EGT L 189, 18.7.2002, s. 12–25).
- Europakommissionens direktiv (EU) 2015/996 av den 19 maj 2015 om fastställande av gemensamma bedömningsmetoder för buller enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG (EUT L 168, 1.7.2015, s. 1–823).
- Finansdepartementet (2016). *Dir.2016:18 Genomförande av Agenda 2030 för hållbar utveckling*.
- IVL & Naturvårdsverket (2018). *Hållbar stadsutveckling . god luftkvalitet i framtidens täta och gröna städer?*.
- Miljömålsrådet (2016). *Miljömålsrådets gemensamma åtgärdslista 2016*. Naturvårdsverket.
- Naturvårdsverket (2019). *Om Naturvårdsverket*. <http://www.naturvardsverket.se/Om-Naturvardsverket/>. [Hämtad 2019-08-27]
- Naturvårdsverket (2016). *Strategi för Naturvårdsverkets arbete med hållbar stadsutveckling 2016-2018*.
- Näringsdepartementet (2008). *Mål för framtidens resor och transporter*.
- Riksrevisionen (2018). *Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur – tillämpas den på avsett sätt?*
- SFS 2004:675. *Svenska förordningen om omgivningsbuller*.
- SKL (2012). *EU:s vitbok för transportpolitik - konsekvenser och möjligheter för kommuner, landsting och regioner*.
- Sveriges Miljömål (2019). *Så fungerar arbetet med Sveriges miljömål*. <http://sverigesmiljomal.se/sa-fungerar-arbetet-med-sveriges-miljomal/> [Hämtad 2019-08-23]
- Trafikverket (2011). *Attraktiva stadsrum för alla – Shared Space*.
- Trafikverket, SKL (2010). *GCM handbok - Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel-, och mopedtrafik i fokus*.
- Trafikverket, SKL (2015a). *Trafik för en attraktiv stad - Handbok (Utgåva 3)*.
- Trafikverket, SKL (2015b). *Krav för vägars och gators utformning*.

Region Skåne:

- Region Skåne (2009). *Markanvändning i Skåne*.
- Region Skåne (2010). *Image och attraktionskraft*.
- Region Skåne (2011). *Bytespunkter som mötesplats i Skåne - Attraktiva bytespunkter med människan i centrum*.
- Region Skåne (2014). *Planera klimatsmart! - Fysiska strukturer för minskad klimatpåverkan*.

Region Skåne (2015). *Ett grönare Skåne - Hur fysisk planering kan möta Skånes miljöutmaningar.*

Region Skåne (2016). *Planera för nya stationssamhällen - Införandet av regionalt superbusskoncept i Skåne.*

Västra Götalandsregionen:

Västra Götalandsregionen (2016a). *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland 2017-2020.*

Västra Götalandsregionen (2016b). *80 förslag på insatsområden för ett fossiloberoende Västra Götaland 2030.*

Västra Götalandsregionen (2017). *Klimat 2030-Västra Götaland ställer om.*

Västra Götalandsregionen (2018a). *Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) av Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2018–2029.*

Västra Götalandsregionen (2018b). *Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2018–2029.*

Malmö:

Gatukontoret (2012a). *Fotgängarprogram 2012-2018.*

Gatukontoret (2012b). *Cykelprogram för Malmö Stad 2012- 2019.*

Gatukontoret (2014). *Gångstråksplan.*

Gatukontoret (2017). *Utvärdering av åtgärder på Friisgatan.*

Malmö Stad (2013). *Malmö stads åtgärdsprogram mot buller 2014–2018.*

Malmö Stad (2015). *Trafiksäkerhetsstrategi.*

Malmö Stad (2016a). *Tekniska nämndens protokoll 20160921.*

Malmö Stad (2016b). *Tekniska nämndens protokollsutdrag 20171212.*

Malmö Stad (2016c). *Trafik- och mobilitetsplan för ett mer tillgängligt Malmö.*

Malmö Stad (2018a). *Översiktsplan för Malmö - Planstrategi.*

Malmö Stad (2018b). *Parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö - Remissutgåva*

Malmö Stad (2019). *Malmö's sommargator.* <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Parker-och-gronomraden/Sommargator.html> [Hämtat: 2019-08-19]

Göteborg:

Göteborgs Stad (2008). *Översiktsplan.*

Göteborgs Stad (2009). *Parkeringspolicy för Göteborgs Stad.*

Göteborgs Stad (2013). *Miljöprogram.*

Göteborgs Stad (2014a). *Klimatstrategiskt program 2015.*

Göteborgs Stad (2014b). *Trafikstrategi för en nära storstad.*

Göteborgs Stad (2014c). *Grönstrategi för en tät och grön stad.*

Göteborgs Stad (2015). *Cykelprogram för en nära storstad.*

Göteborgs Stad (2016a). *Trafiknämndens protokoll 20161216.*

- Göteborgs Stad (2016b). *Trafiknämndens protokoll 20180208*.
- Göteborgs Stad (2016c). *Åtgärdsprogram mot buller 2014-2018*.
- Göteborgs Stad (2018a). *Stadslivet i centrala Göteborg - Upplevelsen, användningen och förutsättningarna*.
- Göteborgs Stad (2018b). *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad*.
- Göteborgs Stad (2018c). *Fotgängarprogram 2018-2025*.
- Trafikkontoret Göteborg Stad (2016a). *Tredje Långgatan samlad rapport*. Göteborg Stad.
- Trafikkontoret (2016b). *Tjänsteutlåtande: Tredje Långgatan som återkommande gånggata*. Göteborg Stad
- Trafiknämnden (2015). *Cykelprogram för en nära storstad*. Göteborgs Stad.



K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige.

Vi forskar om hur kollektivtrafiken kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner. Vi utbildar kollektivtrafikens aktörer och sprider kunskap till beslutsfattare så att debatten om kollektivtrafik förs på vetenskaplig grund.

K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö universitet och VTI i samarbete med Region Stockholm, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

www.k2centrum.se

