



Omprioritering av gaturummet

– En kunskapsöversikt

Författare:

Jakob Allansson, Lunds universitet

Russell Cannon, Lunds universitet

Introduktion

Trots att gaturummet ses av många som vår viktigaste allmänna plats (e.g Bertolini, 2020; Hartman och Prytherch, 2015) så är det många gator som inte möjliggör säkra platser att gå, cykla, umgås eller förflytta sig (Pogačar och Šenk, 2019). Detta ses som en effekt av bilens ökade betydelse för mobilitet under 1900-talet. Vilket har resulterat i en situation där, beroende på kontext, mellan en tredjedel och hälften av en stads yta består av bildominerade gator (Mehta, 2013). Hur gaturummet fördelas spelar därför en viktig roll för våra förutsättningar för mobilitet. I takt med att städers expansion kommer olika färdmedel ställa högre krav och göra anspråk på gatornas begränsade utrymme (Bertolini, 2020). Eftersom gaturummet lika mycket är en allmän plats som det är en plats för förflyttning och mobilitet spelar det stor roll både ur ett rättvis och klimatperspektiv hur vi fördelar utrymmet.

I den här rapporten presenteras en kunskapsöversikt gällande forskning inom området omprioritering av gaturummet. Utöver forskning presenteras fem exempel på projekt som alla syftar till att omfördela hur gaturummet används på olika sätt. Den här rapporten är en del av fem andra rapporter som berör olika ämnen inom ramen för ”Rådslaget – hållbar omstart”, ett initiativ för att återskapa förtroendet för resande med kollektivtrafiken och långsiktigt främja en omställning till ett mer konstandeffektivt, hållbart och integrerat transportsystem (Rådslaget, 2021). Rapporten bör ses som ett diskussionsunderlag för hur framtida omprioriteringar av gaturummet kan planeras och har utgått från frågeställningen: Hur kan stadsmiljöer omgestaltas för att göra dem mer attraktiva att vistas och arbeta i, och göra hållbara färdmedel mer attraktiva och effektiva?

Kunskapsöversikten syftar till att både presentera relevant litteratur kring gaturummet och fördelning av gaturummet, som att presentera olika projekt som syftar till att förändra hur gator används. I rapporten har vi tagit upp forskning och exempel från såväl svenska förhållande som internationella kontexter som ligger till grund för en diskussion kring hur dessa frågor kan lyftas i en svensk kontext. Rapporten är uppdelad i fem olika avsnitt. Först presenteras gatans betydelse som allmän plats, detta följs av ett avsnitt om att mäta fördelning av utrymme. I det tredje avsnittet presenteras hur den pågående pandemin har fungerat som ett tillfälle för att omvärdera och ompröva hur gaturummet används. Efter detta presenteras olika exempel på projekt som alla på något sätt berör frågor om omprioritering av gaturummet. Slutligen presenteras ett avsnitt gällande vanliga reaktioner på projekt och tankar kring hur skulle vara möjligt att motverka större konflikter.

Gatan är en allmän plats

“Think of a city and what comes to mind? It is the streets.
If a city’s street looks interesting the city looks interesting; if they
look dull the city looks dull”

(Jacobs, 1961).

Citatet ovan kommer från Jane Jacobs klassiska verk ”The life and death of great American cities” (1961), och fångar väl betydelsen och vikten av gatan i dagens urbana liv. Stadens gator och dess infrastruktur är centrala delar i dagens städer. För det mesta kopplas dess funktion till transport och mobilitet av varor eller människor (Hartman and Prytherch, 2015). En koppling som också stämmer bra i en svensk kontext, där utvecklingen av antalet av personbilar på de svenska vägar och gatorna har haft en stadig tillväxt genom 1900- och 2000 talet (Trafikanalys, 2018). Det växande antalet personbilar i trafik inom transportsystemet bidrar också till ett ökat behov av utrymme, ett behov som har resulterat i att en stor del av dagens städer ytmässigt består av gator. Beroende på kontext och stad, så består mellan en tredjedel och hälften av stadens totala yta av gator enligt Mehta (2013). I relation till detta så menar Bertolini (2020, s. 737) att det inte var förrän relativt nyligen, sett ur ett historiskt perspektiv, som gaturummet blev reglerat och det faktiska utrymme fick markeringar och regleringar gällande användning. En process som i kombination med den växande bilismen bidrog till att en tydligare uppdelning mellan olika trafikslag. Före denna regleringsprocess så var det omärkta gaturummet en plats för olika typer av aktiviteter, dels för mobilitet men också för andra aktiviteter, så som lek eller som en mötesplats (Hartman and Prytherch, 2015; Bertolini, 2020). Enligt Bertolini (2020) så är det regleringen av gatans utrymme som har gjort dem osäkra och i vissa fall obehagliga för gångtrafikanter, och kopplar regleringen av gaturummet till en prioritering av bilanvändande över andra färdmedel.

Vidare menar Hartman och Prytherch (2015, s. 22) att gatan i kontrast till dess mobilitetsfunktion, också är en stads vanligaste allmänna plats, och som allmän plats är gaturummet en plats för social och miljömässig rättvisa och orättvisa. Detta perspektiv på gatans natur innebär att gator och vägar behöver inte ses ur ett teknokratiskt synsätt, att gatan och vägar är till för att ta sig från punkt A till punkt B. Istället kan, och kanske bör, gaturummet ses som en plats där det finns en pågående konflikt och dragkamp om utrymme, mellan dess utformning och reglering och hur dess användning, en tanke som delas av många forskare. Bertolini (2020, s. 735) argumentar för att gatan “..need to accommodate growing and competing flows of different kinds of mobility; motorized and non-motorized, individual and collective, fast and slow”. Alltså att gaturummet behöver ta hänsyn till många olika typer av flöden, användningar och typer av mobilitet. Trots vikten som läggs vid gaturummet som en allmän plats, är det många av våra gator som inte klarar av att möta de omkringliggande boendes

behov av säkra platser där människor kan gå, cykla, röra sig eller till och med umgås (Pogačar och Šenk, 2019).

Kopplat till detta så kombinerar Bertolini (2020) behovet av ett mer hållbart urbant transportsystem med en omprioritering av gaturummet. Där en förflyttning av resor som görs med bil till mer hållbara färdmedel, så som gång, cykel eller kollektivtrafik är av nödvändigt. Vidare menar Bertolini (2020) att andra perspektiv än det som fokuserar på gatans betydelse för transport har under 1900-talet blivit marginaliserade, trots att akademiker, sociala rörelser eller lokala initiativ har understrukit vikten av att se gaturummet som en allmän plats för möte och interaktion.

Ett skifte i förståelsen vad en gata kan, och kanske bör, vara, argumenterar också för ett skifte i hur man bedömer en gatas kvalitet. Mehta (2013) argumenterar att undersökningar av gators kvalitet behöver undersöka antalet interaktioner som sker. Detta sätt att göra bedömningar av gators kvalitet understryker synsättet att gator är i själva verket allmänna platser för där människor möts snarare än utrymmen helt till för transport. Något som Gehl (2010) också understryker och menar att gatans utformning måste underlätta och möjliggöra sociala interaktioner.

Litteraturen fokuserar på flera aspekter av omprioritering eller omorganisering av gaturummet (Bertolini, 2020). Trots detta har det varit få litteraturgenomgångar som kategoriserar och kartlägger olika försök att generera en omfördelning av utrymmen. På grund av detta så används många olika termer om projekt som inkorporeras i denna växande trend, projekten som inkluderas kan exempelvis syfta till att omvandla parkeringsplatser till parker, öppna upp gator helt för andra användningar än motortrafik eller omgestaltning av gator (Bertolini, 2020, s. 76). Fler exempel på projekt som faller inom ramen för omprioritering av gaturummet tas upp senare i rapporten.

Olika sätt att mäta rättvis fördelning av gatuutrymme (och hastighet)

Som nämnts ovan, så har användningen av gaturummet fått växande uppmärksamhet den senaste tiden, framför allt i ljuset av ett växande hållbarhetsperspektiv. Sättet vi fördelar ytor har ”enorma implikationer för urban transport och mobilitetsrättvisa” (vår översättning) (Nello-Deakin, 2019). Trots uppmärksamheten som dessa frågor har fått så finns det ännu inte en fastställd metod för att mäta och undersöka den faktiska fördelningen mellan olika transportslag och dessas olika användare (Will, et al, 2020).

Från ett trafikingenjörsperspektiv så har fördelningen av ytor oftast fokuserat på att förebygga trafikstockningar genom att maximera det möjliga flödet för fordon. Motiveringen till detta perspektiv är ekonomisk rationalitet och underbyggs ofta en samhällsekonomiska nytto-

kalkyler (Nello-Deakin, 2019). Under senare år har dock städer som Stockholm eller London, fokuserat mer på människors förflyttningar och rörelser i syfte att prioritera yteffektiva färdmedel. Framkomlighetsstrategin för Stockholms stad, fastställer att ”Det begränsade utrymmet kan användas mer effektivt genom att ge mer plats åt färdmedel som kan transportera flest människor vid de tider då många vill resa” (Stockholm stad, 2012). På liknande sätt så ses omfördelningen av yta till mer effektiva färdmedel nu som en nyckelfaktor i Londons tillvägagångssätt att motverka trängsel, där det finns fastställt i stadens transportstrategi att bilar tar upp nära hälften av gatuutrymmet men står endast för cirka 13 procent av resornas totala längd (Greater London Authority, 2018).

Utöver dessa exempel så finns det ytterligare motiv bakom behovet av omprioritering av gaturummet till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik från andra städer. I Dublin fokuserar manar man att det är ett sätt att marknadsföra staden (National Transport Authority, 2021), i Barcelona motiveras det som en rättvisefråga (Ajuntament de Barcelona, u.d), i Wien är syftet att skapa en ”rättvis stad” (City of Vienna, 2014, s. 48), medans Göteborg motiverar det med att det skapar ”attraktiva, livfulla och säkrare urbana platser” (Göteborg, 2014). Hur dessa olika perspektiv mäts är dock fortfarande oklart.

På grund av detta har frågor om hur man mäter fördelning av ytor och gatuutrymmet fått ökad uppmärksamhet inom den akademiska litteraturen under senare år. Försök att utveckla och testa olika mätmetoder för urban transport gjordes av Gössling et al, (2016). I studien undersöktes ytfördelningen mellan olika trafikslag i staden Freiburg genom att använda sig av geografiska informationssystem (GIS) och högupplösta digitala bilder. Resultatet visade att ytorna fördelas främst till motortrafik, hela 55 procent av ytorna var avsatta för bilar i form av gator och parkeringar. Detta trots att detta färdmedel står för mindre än en tredjedel av de totala resorna i staden. Som kontrast så var endast 6.5 procent av ytorna avsatta för kollektivtrafiken, trots dess andel på 18 procent av resorna, medans ytor avsatta för cykling endast uppgick till 2.4 procent, detta trots nära en tredjedel av resorna i staden görs på cykel.

Studien använder sig av en jämförelse av transportrelaterad fördelning av ytor sett till andelen resor per färdmedel, detta för att ”uppmärksamma fördelarna och nackdelarna för trafikanter” (vår översättning) (Gössling, *et al.*, 2016, s 674) och för att motivera argument för omfördelning av gaturummet till förmån för hållbara färdmedel. Resultaten från studien i Freiburg visar att fördelningen av ytor inte är proportionell med andelen resor per färdmedel då den individuella bilismen är kraftigt prioriterad, något som gång och cykel däremot inte är.

Att jämföra fördelning av utrymme per färdmedel sett ur ett rättviseperspektiv ger en bra grund till att undersöka utvecklingen, sett till olika geografiska platser men också över tid. Här har städer så som Bordeaux och Berlin förklarat att man har en intention att ”balansera” deras

fördelning av ytor så att det tydligare återspeglar fördelningen av resor per färdmedel (Lefebvre-Ropas, *et al.*, 2021).

Detta tillvägagångssätt har dock fått utstå en del kritik. I en studie på fördelning av gatuutrymme i Amsterdam så använde sig Nello-Deakin (2019) sig av GIS för att klassificera och beräkna gatuutrymme fördelat på olika färdmedel. För att kunna jämföra olika områden inom Amsterdam, så delades staden upp i 22 områden kopplat till olika gränser för postnummer. Resultatet visade att bilar (51 procent) och gångtrafikanter (40 procent) upptog markant mer yta än vad deras färdmedel "förtjänade" (31 procent och 18 procent respektive). Cykling, som står för nära 27 procent av resorna i staden har endast 7 procent av ytan dedikerat till sig. Noterbart i studien är att ytan för gångtrafikanter är större än deras andel av resorna. Enligt Nello-Deakin (2019) visar detta resultat att en jämförelse sett till fördelning av yta relativt till andelen resor kan inte användas enbart för att motivera en omfördelning av ytor till förmån för hållbara färdmedel (*ibid*, s. 705). Det skulle dessutom i en bildominerad kontext kunna gynna nuvarande ordning och istället motivera utökad utrymme för biltrafik.

Att kvantifiera fördelning av utrymme relativt till andel resor menar Nello-Deakin är ett förenklat sätt att se på situationen av två ytterligare skäl. För det första, synsättet fasthåller ett trafikingenjörsperspektiv som "ser gator som en vara att dela upp mellan olika transportslag" (vår översättning) och det ignorerar gatornas roll som allmän platser (*ibid*, s 707). För det andra, så missar detta synsätt att ta hänsyn till de inneboende karaktärsdragen för varje färdmedel, så som hastighet och storlek. Högre hastigheter leder till större faror och kräver inte bara mer yta, men innebär också främst att motortrafik får monopol på utrymme. Fördelningen av hastighet föreslås ses som ett potentiellt komplement för att mäta rättvisa för urbana transporter och kan även användas inom andra områden (*ibid* s. 709)

Vikten att ta hänsyn till hastighet nämns också i en studie av Will *et al.*, (2020), som fokuserar på konsumtion av ytor och tid. Detta tillvägagångssätt tar hänsyn till både dynamisk (rörelse) och statisk (parkerad/stillastående) konsumtion av ytor. Den dynamiska utrymme beräknas för varje färdmedel sett till fordonets hastighet och, viktigaste, den ökade hastighetens behov av ökade "säkerhetsytor". Studien belyser den lägre yt-tids konsumtionen för kollektivtrafik och oskyddade trafikanter (gång/cykel) relativt sett till bilens konsumtion, där parkerade bilar står för merparten av användandet av den totala yt-tiden. Studien argumenterar också för ett rumsligt fotavtryck vilket inkluderar olika färdmedels användande kopplat till olika socio-ekonomiska grupper, detta för att synliggöra inte bara vad men också vem som använder stadens ytor.

Ett alternativt tillvägagångssätt på att mäta ytfördelning använder sig Lefebvre-Ropas *et al.*, (2021) i en ny studie. Fokuset för studien var på balans mellan tre gatu-dimensioner, länken (yta för förflyttning), platsen (för interaktion) och miljön (dedikerat till grön infrastruktur). Andelen yta fördelat till varje dimension över tid kvantifierades och införlivades från ett antal

datakällor till en geografisk hanterbar källa i PostgreSQL/PostGIS. Detta tillvägagångssätt identifierar gator där, till exempel, länk-dimensionen dominerar och ger då förutsättningar för att balansera om till förmån för till exempel plats eller miljö-dimensionen.

Covid-19 pandemin har varit en katalysator

Städer runt om i världen har tacklat utmaningen som covid-19 pandemin inneburit, genom att omprioritera den funktion som gator hade tidigare, detta för att tillhandahålla mer plats för människor och för aktiv mobilitet. På detta sätt har urban mobilitet beskrivits vara föremål för några av de mest skyndsamma och betydelsefulla förändringarna som den pågående pandemin har orsakat (Barbarossa, 2020).

Världshälsoorganisationens, WHO's, riktlinjer *'Supporting healthy urban transport and mobility in the context of COVID-19'*, refererar till omfördelningen av allmänna platser som en av de åtgärder som nationella och lokala beslutsfattare kan använda sig av för att förbättra möjligheterna till säker mobilitet. Dessa riktlinjer har återspeglats i många av de större Europeiska städerna, så som Paris, Barcelona, Berlin eller Milano (Nikitas et al., 2021).

Trots att kollektivtrafiken har påverkats av en kraftig nedgång i antalet resenärer och försämrade attityder under pandemin (Vitranò, 2021) så har aktiv mobilitet fått en växande betydelse runt om i världen, som ett sätt att tillgodose social distansering (Nikitas et al, 2021; Sharifi & Khavarian-Gamsir, 2020). Detta har i många fall också inneburit ett nytt perspektiv på hur allmänna platser vanligtvis används. Denna trend blir tydlig i den offentliga databasen "Shifting Streets" COVID-19 Mobility Dataset¹. Denna databas innehåller 1313 fall av pandemirelaterade mobilitetsåtgärder genomförda av offentliga aktörer, fallen, som finns implementerade under de första månaderna av pandemin finns i 60 länder runt om i världen (Combs and Pardo, 2021). Dessa fall består av bland annat breddade trottoarer, tillfälliga cykelbanor eller avstängda gator för motortrafik, har oftast blivit hastigt genomförda and använder till stor utsträckning tillfälliga material, mycket i linje med tidigare exempel på det som har kallats för tactical urbanism (Herman & Drozda, 2021). Combs och Pardo (2021, s. 12) menar på att dessa fall av hastiga åtgärder är ett tecken på en nyfunnen tolerans för experimentering inom planering.

På många platser har denna typ av experimentering förlitat sig på nyvunna möjligheter för lokala beslutsfattare att kringgå konventionella planeringsföreskrifter, framför allt sett till möjligheterna för offentligheten att tycka till om planerna. Något som flertalet gånger har resulterat i kraftiga protester (Combs och Pardo, 2021). Rapporten *'Stakeholder engagement in an emergency: Lessons from low-traffic neighbourhoods'*, undersöker projekt i Storbritannien som syftar till att underlätta social distansering vid resor som görs till fots eller med cykel, som

¹ https://www.pedbikeinfo.org/resources/resources_details.cfm?id=5235

en följd av de restriktioner som infördes under pandemin. I rapporten uppmärksammas kritiken mot dessa åtgärder och syftar främst till att kritisera oklara processer och tidsaspekter, särskilt i relation till den formella remissprocesser (Cohen, Navarro Eslava och Frost, 2021). Rapporten menar att osäkerheten kring dessa processer, har gjort att lokala beslutsfattare har haft svårt att övertyga invånare om dessa åtgärder.

Omprioritering av gaturummet tar olika former

I detta avsnitt kommer vi att presentera olika projekt som syftar på att omprioritera gaturummet. Dessa exempel visar olika typer av omprioriteringar med mobilitetsfokus och tar upp projekt på gatunivå, kvartersnivå och på en övergripande stadsnivå. Exemplet syftar till att ge ett urval och bred bild av projektens storlek, ambitionsnivå, mål samt geografisk kontext. Gemensamt för projekten är dock att de syftar till att möjliggöra ett skifte från ett gaturum som domineras av bilen, till ett där kollektivtrafik, cykling och fotgängare alla får mer utrymme eller dedikerad yta.

Waltham Forest 'Mini-Holland', London (2013 till 2021)

Waltham Forest var en av tre kommuner i utkanten av London som blev beviljade extern finansiering för stadens 'Mini-Holland' projekt, ett initiativ för att implementera cykelinfrastruktur i 'holländsk stil' i London och få fler att cykla. Projektet ändrade under tiden fokus och inkluderade också förbättringar av infrastrukturen för gångtrafikanter och för att minska trafiken i bostadsområden (Aldred *et al.*, 2019). Inom projektet så omvandlades tidigare gatuutrymme för bilar till ca 41 km cykelväg och 80 hinder för motortrafik, exempelvis pollare eller suggor, dessutom infördes 162 blandade korsningar, eller 'Copenhagen crossings' (ytor där gångvägen korsar bilväg och är prioriterad över den, se bild 1) i Waltham Forest. Utöver detta genomfördes ett antal förbättringar av allmän yta, bland annat 'pocket parks', små parker (London Borough of Waltham Forest, 2021). Ett av de större delprojekten var omvandlingen av Orford Road, en huvudgata där biltrafiken tidigare dominerat men som stängdes av för motortrafik med undantag för kollektivtrafik. Utöver kollektivtrafiken så var cyklister och fotgängare välkomna på gatan (se bild 2).

Baserad på årliga enkäter gjordes en studie där man jämförde de olika kommunerna som blev beviljade finansiering för detta 'Mini-Holland' projekt. Detta för att analysera vilka effekter det har haft (Aldred, *et al.*, 2019, 2021). Resultaten visar att initiativet associerades med ökad aktivt resande, där resor till fots såg den högsta ökningen, något som författarna uppmärksammar som anmärkningsvärt då detta inte har varit fallet i liknande studier som analyserat förbättringar i stadsmiljön med syfte att öka andelen gångtrafikanter tidigare (Aldred *et al.*, 2021). Dessutom så ska projektet ha lett till positiv uppfattning kring den lokala miljön (Aldred, *et al.*, 2019). Det bör dock också nämnas att vissa ingripande i stadsmiljön har varit kontroversiella, och genererat högljudda protester och fientlighet, framför allt vid införandet av trafik hinder för motortrafik.



Bild 1 (vänster). En implementerad 'Copenhagen crossing' i Waltham Forest. Källa:

<https://enjoywalthamforest.co.uk/blended-copenhagen-crossings/>

Bild 2&3 (Nedan): Före och efter ombyggnaden av Orford Road. Källa: We Support WF Mini-Holland, 2017



Sarphatistraat 'bicycle street', Amsterdam, 2016

I syfte att skapa bättre förutsättningar för det stora och växande antal cyklisterna som använder gatan Sarphatistraat, med begränsat utrymme, så omvandlade Amsterdam gatan på ett unikt sätt. De smala cykelvägar som fanns längs gatan togs bort, och istället anlades ett körfält i vardera riktningen som skiljdes med en spårvägsräls, dessutom sänktes hastigheten från 50 till 30 km/h. Bilar blev fortsatt tillåtna men betraktades som 'gäster' (se bild 4). Dessa förändringar introducerades först som



ett pilotprojekt, och ansågs vid utvärderingen vara så lyckade då de resulterade i ökad cykling och höga positiva betyg (Nello-Deakin, 2019; Dutch Cycling Embassy, 2021). På grund av detta beslutades att pilotprojektets förändringar skulle bli permanenta, och flera andra cykelvägar i staden hörsammade liknande åtgärder (Dutch Cycling Embassy, 2021). Detta projekt kan ses som ett gott exempel på vikten av trafikens hastighet och att inte enbart undersöka vilka färdmedel som är prioriterade sett till den dedikerade ytan.

Barcelona superblock

Barcelonas superblock (*Superilla*) introducerades först i stadens urbana mobilitetsplan för åren 2013-2018, och syftar till att återskapa kvalitativa allmänna platser för de lokala invånarna (Ajuntament de Barcelona, u.d). Ett superblock består av nio kvarter inom ett 400 x 400 meters rutnät, där de invändiga gatorna främst är avsedda för gång och cykeltrafikanter, men boendes bilresor är också tillåtna, dock med en maximal hastighet på 10 km/h. Den trafik som inte är lokal omdirigeras runt området via ett system av enkelriktade gator förhindrar möjligheterna till att använda sig av genvägar. Gatorna inom området blir på detta vis allmänna ytor som är lämpliga för gångtrafikanter eller möjliggör andra sorters användningsområden (Valerio, 2016).



Bild 5&6. Barcelonas superblock, före och efter. Källa: Ajuntament de Barcelona

Konceptet har blivit globalt uppmärksammat för sättet det prioriterar människor och tillgänglighet över bil-användande och för sättet projektet har arbetat med deltagande tillsammans med invånarna (Postaria, 2021). Dock har projektet mött oroliga röster och negativ kritik, främst i form av rädsla för gentrifiering och tvångsförflyttning, eller från lokala butiksägare som är rädda för negativa ekonomiska effekter. Trots detta så har den övervägande positiva responsen legat till grund för en expansion av konceptet och stadens urbana

mobilitetsplan för 2024 pekar på möjligheterna att skapa 503 superblock i framtiden. I en studie från 2019, beräknades hälsoeffekterna av denna möjliga utvidgning och kom fram till att det skulle minska föroreningar samtidigt som det skulle öka både den fysiska aktiviteten och tillgången till allmänna platser, och genom det bidra med betydande positiva hälsoeffekter (Mueller *et al.*, 2020).

Sommargata, Malmö

Under åren 2017-2020 så har Friisgatan i Malmö varit i fokus för ett projekt som syftar till att utveckla gatan i linje med konceptet 'Sommargata' (Malmö, 2020). Konceptet innebär att gatan under sommarmånaderna, april – oktober, omvandlas till en gågata där enbart fordon med ärende på gatan eller de boende längs gatan tillåts köra på den, och då i form av en enkelriktad gata, och i samma hastighet som gående (Malmö, 2020). Detta tillsammans med att omvandla gatumiljön till en miljö där fotgängare är prioriterad. Den yta som blir tillgänglig efter att den motordrivna trafiken försvunnit från gatan omvandlar kommunen, och placerar ut sittplatser och grönska, så att gatan blir en bättre miljö att umgås i, se bild 7 & 8 för jämförelse.



Friisgatan före projektet. Foto: Albin Brönmark Källa: Sydsvenskan, 2017



Friisgatan under sommaren 2020. Foto: Åsa Svensson, Källa: Malmö, 2020

Projektet Sommargata på Friisgatan har varit föremål för två utvärderingar, en 2017 och en 2020. Resultatet är övervägande positivt, och i undersökningen 2020 så hade fler än 9 av 10 ett positivt intryck av projektet, något som var en liten förbättring gällande samma frågeställning i den utvärderingen som gjordes 2017 (Malmö, 2020). Dessutom ville en majoritet av de tillfrågade informanterna se att Friisgatan blir en gågata permanent. Överlag, så har de boende längs Friisgatan en positiv inställning till projektet, där nära 60 procent vill se en omvandling till permanent gågata, 24 procent vill se att gatan fortsätter vara en sommargata under april till oktober, och ungefär 15 procent till inte se gatan som en gågata någon del av året. Överlag kan man i utvärderingarna se att de boende som bott längre än fem år på gatan har en mindre positiv inställning än de som har flyttat in under tiden för projektet.

Busskörfält för kollektivtrafik, effekter från Stockholm och Göteborg

En typ av omprioritering av gaturummet som tidigare har nämnts är en omprioritering i relation till färdmedel. I detta avsnitt tar vi upp exempel och effekter från två projekt i Stockholm och Göteborg, där man har infört busskörfält på hela eller delar av på en stadstrafiklinje.

Stombuss projektet i Stockholm är ett större infrastrukturprojekt vars syfte är att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken inom regionen (Region Stockholm, 2020). Projektet i stort syftar till att genomföra en rad olika framkomlighetsåtgärder, men det som är av intresse för den här rapporten är införandet av busskörfält på delar av sträckan. Den årliga utvärderingen av Stombuss projektet i sin helhet visar att det till 2020 fanns 14 olika exempel där det fanns planerat eller budgeterat för att implementera busskörfält (Keolis *et al.*, 2018).

Ett exempel på en stombusslinje där ett busskörfält har blivit implementerat är ”Stombusslinje 6”, från Ropsten till Karolinska institutet i Stockholm. Utöver andra framkomlighetsåtgärder så som prioritet vid trafikljus, så har ett busskörfält implementerats på Torsgatan, där körfältet är reserverat för kollektivtrafik under rusningstrafiken (Keolis *et al.*, 2018). Utöver detta så har ett busskörfält implementerats österut på Karlbergsvägen, detta för att minimera de negativa effekterna på resetiden för kollektivtrafiken som bilköer orsakar. Utvärdering av projektet visar på ett ökat antal passagerare, minskade tider vid busshållplatser och en viss ökad medelhastighet (Keolis *et al.*, 2018).

I Västragötalandsregionen, och främst i Göteborg, har man som en del av det Västsvenska Paketet ökat andelen reserverade busskörfält, dels längs infartsleder men också på vissa platser i centrala Göteborg (Trivector, 2014). En utvärdering som gjorts av de implementerade busskörfälten visar att busskörfält spelar roll för kollektivtrafikens pålitlighet, dvs att fler avgångar i tid, att resetiden förminskas och att medelhastigheten för bussarna ökar. På grund av dessa effekter så drar man i rapporten slutsatsen att implementering av busskörfält ökar den generella attraktiviteten för kollektivtrafiken.

Konflikter förväntas

Förändringar av den fysiska miljön och andra typer av förändringar som relaterar till stadsplanering, ibland av motstånd och opposition (Combs & Pardo, 2021). Trots att många forskare och planerare understryker vikten av att planering bör utgå från ett rättviseperspektiv (Fainstein, 2010) i.e. att planering och utveckling av stadsmiljön måste svara till det offentliga behov och minska klyftorna mellan olika socio-ekonomiska grupper, menar andra att dessa övergripande mål får i praktiken mindre betydelse till förmån för ekonomiska intressen. Planering och utveckling av den urbana miljön kan därför mötas av motstånd av befolkningen,

och planeringen av trafik är inget undantag från detta (Lindau *et al.*, 2014). Utöver att motstånd kan komma från allmänheten, så kan också motstånd och opposition komma inom den egna organisationen, i.e. att olika avdelningar inom en kommun kan ha olika åsikter gällande ett projekt, vilket kan medföra svårigheter att genomföra projektet (Lindau, *et al.*, 2014). En annan typ av motstånd kan komma från beslutfattare, då dessa inte alltid delar planerarens idéer. På grund av dessa olika faktorer kan planeringen av stadsmiljön vara en komplex uppgift och planeraren behöver navigera mellan olika krafter inom samhället.

Ett vanligt exempel på motstånd är butiksägaren som är emot att parkeringsplatser tas bort i närheten av butiken, eftersom denna är rädd att detta ska ha negativa ekonomiska effekter. Denna typ av motstånd fanns tydligt i omvandlingsprojektet i Waltham Forest (Aldred *et al.*, 2021), och något som bland annat Pogačar och Šenk (2019) pekar ut som en vanlig reaktion bland butiksägare. Detta trots att studier har visat att det finns en korrelation mellan fotgängarvänliga gator och positiv ekonomisk utveckling (Lawlor, 2018). Utöver detta så har det också konstaterats positiva ekonomiska effekter på platser där man gjort om parkeringsplatser till små parker, något som har genererat mer fotgängare och i vissa fall ökad ekonomisk omsättning för butiker.

Andra fall av omvandling av den fysiska miljön som har mötts av motstånd är omprioriteringen gaturummet, och främst vid omprioritering av färdväg, exempelvis när busskörfält införs och minskar den tillgängliga ytan för bilister (Lindau, *et al.*, 2014). Den här typen av förslag till omprioriteringar kan dels mötas av motstånd från bilister, men också från politiskt håll då frågor om att begränsa biltrafik kan vara känsliga. Lika känsliga kan beslut som tillåter mer biltrafik vara. Detta har inte minst varit synbart i Madrid där stora protester uppstod när beslutfattare valde att ta upphäva rådande miljözoner (low emission zones) i de centrala delarna av staden (BBC, 2019). Protesterna i Madrid gjorde att dessa zoner återinfördes enbart några dagar efter att de tagits bort.

Att konflikter uppstår vid planering av det utrymmet är naturligt. Som en respons på den komplexa uppgift som planerare står inför att navigera mellan olika grupper och perspektiv inom samhällsplaneringen, så menar akademiker att det finns ett behov av ett tillvägagångssätt som syftar till att involvera fler i planeringsprocessen, oftast kallad collaborative planning (i.e. Healey, 1998). Exakt hur dessa planeringsprocesser bör se ut är inte fastslaget, främst för att varje kontext är unik och bjuder på olika förutsättningar. Utöver detta menar Pogačar och Šenk (2019) att det finns ett behov av att ta vara på det deltagande och engagemang som invånare har för att förändra, dels i form av inkludering av information, men också i form av inkludering i framtagandet av nya policydokument och för att kartlägga framtida behov. Något som idag implementeras i många olika städer men som tyvärr har blivit åsidosatt under rådande pandemi.

Slutsatser

Den här rapporten har belyst den centrala funktion som våra gator, och hur vi använder dem, har. Gator och vägar utgör en stor del av en stads yta men fyller, under rådande bildominerande omständigheter, oftast inte de behov som omkringliggande områden har. Detta problem har uppmärksammats alltmer och hur ytan bör fördelas på ett rättvist sätt har olika forskare studerat. Dock finns det inte en fastställd metod för att mäta en rättvis fördelning av gaturummet, detta beror dels på att varje kontext är unik och har sina egna förutsättningar. Det som är av vikt är istället att omprioriteringar av gaturummet görs så att de möter behoven som invånarna i området har, istället för att försöka uppnå någon form av korrekt fördelning.

Det breda spektrum av förändringar som pandemin har inneburit, väcker funderingar kring om dessa kommer att ompröva våra tankar kring allmänna platser i grunden, och om dessa kommer att leda till permanenta förändringar i hur vi använder oss av dessa ytor. Detta återstår givetvis att se, men säkert är att pandemin har uppmärksammat många på de begränsade, och i vissa fall avsaknaden av, ytor där människor och aktiv mobilitet, främst i form av gång och cykel, och hur en förändring av nuvarande fördelning kan se ut. Pandemin har således synliggjort dessa frågor och möjliggjort en experimentering kring hur vi använder gaturummet, något som också har kritiserats, framför allt eftersom gällande planeringsprocess många gånger har kringgått.

Våra exempel på omprioriteringar, från omvandlingen av en enstaka gata i Malmö till omvandlingar av hela 'superblock' i Barcelona, visar att det är möjligt att genomföra omprioriteringar av gaturummet. Trots det, så finns det många exempel där omprioriteringar möts av motstånd eller av kritik från olika håll. Konflikter är således en naturlig del när det kommer till planeringen av vårt gemensamma utrymme. Det kan röra sig om kritik mot planeringsprocesserna, mot beslut om att möjliggöra eller försvåra för bilar i centrala delar av staden eller kritik mot en omfördelning av gaturummet så kommer planer och förslag mötas av kritiska röster. Detta ställer krav på mer kollektiva och deltagande planeringsprocesser.

Referenser

- Ajuntament de Barcelona. (n.d.). *Urban Mobility Plan*. Retrieved January 2022, from Ajuntament de Barcelona: <https://www.barcelona.cat/mobilitat/en/about-us/urban-mobility-plan>
- Aldred, R., Croft, J., & Goodman, A. (2019) *Impacts of an active travel intervention with a cycling focus on a suburban context: One-year findings from an evaluation of London's in-progress mini-Hollands programme*. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 123, p. 147-160.
- Aldred, R., Woodcock, J., & Goodman, A. (2021) *Major investment in active travel in Outer Lonon: Impacts on travel behaviour, physical activity, and health*. *Journal of Transport & Health*, 20, 100958.
- Barbarossa, L. (2020) *The Post Pandemic City: Challenges and Opportunities for a Non-Motorized Urban Environment. An Overview of Italian Cases*. *Sustainability*, 12(17), 7172.
- BBC (2019) *Madrid low emission zones reinstated after protests*. Available: <https://www.bbc.com/news/world-europe-48886405>
- Bertolini, L. (2020) *From "streets for traffic" to "streets for people": can street experiments transform urban mobility?* *Transport Reviews* 40, p. 734-753.
- City of Gothenburg. (2014). *Gothenburg 2035: Transport Strategy For A Close-Knit City*. Göteborg.
- City of Vienna. (2014). *Urban Mobility Plan Vienna*. Urban Development Vienna.
- Cohen, T., Navarro Eslava, L., & Frost, M. (2021) *Stakeholder engagement in an emergency: Lessons from low-traffic neighbourhoods*. From Local Government Association: <https://www.local.gov.uk/publications/stakeholder-engagement-emergency-lessons-low-traffic-neighbourhoods>
- Combs, T.S., & Pardo, C.F. (2021) *Shifting streets COVID-19 mobility data: Findings from a global dataset and a research agenda for transport planning and policy*. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 9. 100322.
- Dutch Cycling Embassy. (2021) *Best practices Dutch Cycling*. Utrecht.
- EIT Urban Mobility. (2021) *Full Report: urban mobility strategies during COVID-19*. Barcelona: EIT Urban Mobility.
- Fainstein, S. (2010) *The Just City*. Cornell University Press. Ithaca.
- Gehl, J. (2010) *Cities for People*. Island Press, Washington DC
- Greater London Authority. (2018). *Mayor's Transport Strategy*. London: Greater London Authority.
- Gössling, S., Schröder, M., Späth, P. & Freytag, T. (2016) *Urban Space Distribution and Sustainable Transport*. *Transport Reviews*, 36. P. 659-679.
- Hartman, L.M., Prytherch, D. (2015) *Streets to live in: Justice, space, and sharing the road*. *Environmental Ethics* 37. P. 21-44
- Healey, P. (1998) *Collaborative planning in a stakeholder society*. *The Town Planning Review*. Vol 69. Pp. 1-21
- Herman, K. & Drozda, Ł. (2021) *Green Infrastructure on the Time of Social Distancing: Urban Policy and the Tactical Pandemic Urbanism*. *Sustainability*, 13(4), 1632.

- Honey-Roses, J., Anguelovski, I., Chireh, V.K., Daher, C., Konijendijk van den Borsch, C., Litt, J.S., Mawani, V., McCall, M.K., Orellana, A., Oscilowicz, E., Sánchez, U., Senbel, M., Tan, X., Villagomez, E., Zapata, O., & Nieuwenhuijsen, M.J. (2020) *The impact of COVID-19 on public space: An early review of the emerging questions – design, perceptions and inequities*. *Cities & Health*. 1-17.
- Jacobs, J. (1961) *The Death and Life Great American Cities: The Failure of Modern Town Planning*. London: Peregrine Books.
- Keolis, Stockholm Läns Landsting, Stockholm Stad (2018) *Linje 6. En lyckad satsning på Stockholms nya stombusslinje*.
- Lawlor, E. (2014) *The Pedestrian Pound. The business case for better streets and places*. Living streets.
- Lefebvre-Ropas, G., Morency, C., & Negron-Poblete, P. (2021) *Towards A Framework for Assessing the Fair Distribution of Space in Urban Streets*. *Transportation Research Record*, 2675(7), p. 259-274.
- Lindau, L.A., Hidalgo, D., de Almeida Lobo, A. (2014) *Barriers to planning and implementing Bus Rapid Transit systems*. *Research in Transportation Economics* 48. Pp. 9-15.
- London Borough of Waltham Forest. (2021) *Enjoy Waltham Forest: Walking and Cycling Account 2020*. London.
- Malmö stad (2020) *Utvärdering av sommargatan på Friisgatan*. Fastighets och gatukontoret.
- Mehta, V. (2013) *The Street: A Quintessential Social Public Space*. Routledge, New York.
- Mironowicz, I., Netsch, S., & Geppert, A. (2021) *Spave and spation practices in times of confinement. Evidence from three European countries: Austria, France and Poland*. *URBAN DESIGN International*, 26(4) p. 348-369.
- Mueller, N., Rojas-Rueda, D., Khreis, H., Cirach, M., Andres, D., Ballester, J., . . . Nieuwenhuijsen, M. (2020). *Changing the urban design of cities for health: The superblock model*. *Environment International*, 134 (105132).
- National Transport Authority. (2021) *Greater Dublin Area Transport Strategy 2022-2042*. Dublin.
- Nello-Deakin, S. (2019) *Is there such a thing as a 'fair' distribution of road space?* *Journal of Urban Design*, 24(5). P. 698-714.
- Nikitas, A., Tsigdinos, S., Karolemeas, C., Kourmpa, E., & Bakogiannis, E. (2021) *Cycling in the Era of COVID-19: Lessons Learnt and Best Practice Policy Recommendations for a More Bike-Centric Future*. *Sustainability*, 13(9), 4620.
- Pogačar, K., Šenk, P. (2019). *Sustainable Transformation of City Streets - Towards a Holistic Approach*. Presented at the CRIT-RE-BUILT 2019, pp. 272–282.
https://doi.org/10.1007/978-3-030-61118-7_24
- Postaria, R. (2021, May 31). *Cities Forum*. Retrieved February 2022, from *Superblock (Superilla) Barcelona—a city redefined.*:
<https://www.citiesforum.org/news/superblock-superilla-barcelona-a-city-redefined>
- Region Stockholm (2020) *Utredningsplan 4.0 – För ett stombussnät med god framkomlighet enligt Stomnätsplanen*.
- Rådslaget (2021) *Om rådslaget*. Hemsida: <https://www.radslaget.se/omradslaget> Hämtat (2021-02-22)

- Sharifi, A., & Khavarian-Garmsir, A.R. (2020) *The COVID-19 pandemic: Impacts on cities and major lessons for urban planning, design, and management*. Science of The Total Environment, 749, 142391.
- Stockholms stad. (2012) *Framkomlighetsstrategin*. Stockholm: Stockholms stad.
- Trafikanalys (2018) *Fordon på väg 2017: Rapport 2018:13*
- Trivector (2014) *Nytan med busskörfält. Effekterna för miljön, resenärerna och samhället*. Rapport 2014:56. Version 1.1.
- Valerio, P. (2016, July 21). Cities of the Future. Retrieved 2022 February, from *Superblocks, Barcelona Answer to Car-Centric City*. Tillgänglig:
<https://citiesofthefuture.eu/superblocks-barcelona-answer-to-car-centric-city/>
- Vitrano, C. (2021) *COVID-19 and public transport. A review of the international academic literature*.
- Will, M-E., Cornet, Y., & Munshi, T. (2020) *Measuring road space consumption by transport modes: Towards a standard spatial efficiency assessment method and an application to the development scenarios of Rajkot City, India*. Journal of Transport and Land Use, 13(1), p. 651-669.
- World Health Organization, (2020) *Supporting healthy urban transport and mobility in the context of COVID-19*. World Health Organization,