

# Kartläggning av styrmedel som främjar omvandling av trafikleder i städer

ERICA ISEBORN, EMILIA ELDH, ULRIKA SÄVJE,  
EMIL FRODLUND OCH MIRA LARSSON VIERTH

RAPPORT 6978 • APRIL 2021



# Kartläggning av styrmedel som främjar omvandling av trafikleder i städer

**Beställningar**

Ordertel: 08-505 933 40

E-post: [natur@cm.se](mailto:natur@cm.se)

Postadress: Arkitektkopia AB, Box 110 93, 161 11 Bromma

Internet: [www.naturvardsverket.se/publikationer](http://www.naturvardsverket.se/publikationer)

**Naturvårdsverket**

Tel: 010-698 10 00 Fax: 010-698 16 00

E-post: [registrator@naturvardsverket.se](mailto:registrator@naturvardsverket.se)

Postadress: Naturvårdsverket, 106 48 Stockholm

Internet: [www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se)

ISBN 978-91-620-6978-0

ISSN 0282-7298

© Naturvårdsverket 2021

Tryck: Arkitektkopia AB, Bromma 2021

Omslag: bild / illustration

# Förord

Naturvårdsverket m fl myndigheter har i strategin för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (Energimyndigheten Rapport 2017:07), den s.k. SOFT-strategin, konstaterat att för att nå nollutsläpp av fossila växthusgaser så behöver åtgärder och styrmedel genomföras i tre ”ben” (förnybara drivmedel, energieffektivare fordon, minskat trafikarbete med energiintensiva trafikslag). Potentialen inom alla tre områden kommer att behöva användas för att nå klimatmålen.

Inriktningen på statliga styrmedel för att nå transportsektorns klimatmål består idag till övervägande del av styrmedel endast inom två ”ben”. Det handlar om att stimulera produktion och försäljning av energieffektivare fordon samt styrmedel för att främja ökad andel förnybara drivmedel och elbilar.

När det gäller det tredje benet som omställningen till fossilfri transportsektor behöver vila på - transporteffektivare samhälle – behöver kunskapen öka om vilka statliga styrmedel som kan bidra till att utveckla en mer hållbar tillgänglighet samtidigt som efterfrågan på trafikarbete med energiintensiva transportsätt som bil, lastbil samt flyg kan minska.

Denna studie har genomförts för att öka kunskapen om hinder och möjligheter för kommunernas arbete för att främja mer hållbar tillgänglighet i våra större städer. Syftet har varit att identifiera relevanta statliga styrmedel som främjar en omvandling av befintlig gatu- och väginfrastruktur i städer så att biltrafikarbete och bilberoende minskar samt en mer miljömässigt hållbar tillgänglighet ökar. Genom detta ökar möjligheten att klimatmålen för transportsektorn, luftkvalitetsmål och övriga miljökvalitetsmål nås.

Studien har genomförts av Ramboll Management Consulting (fortsättningsvis Ramboll) genom en enkät samt djupintervjuer med tjänstemän i de största kommunerna (> 80 000 invånare).

Rapporten redovisar möjligheter och utmaningar som hindrar kommuner att omvandla trafikleder i våra större städer, utifrån både nationella och internationella erfarenheter. Rapporten identifierar även vilka administrativa, ekonomiska och informativa styrmedel framför allt på nationell nivå som kan stödja kommuners arbete med att omvandla trafikleder i städer.

Rapporten är författad av Erica Iseborn (uppdragsledare), Emilia Eldh, Ulrika Sävje, Emil Frodlund och Mira Larsson Vierth på Ramboll. Författarna ansvarar själva för innehållet och slutsatserna i rapporten.

Stockholm 26 mars 2021

Stefan Nyström  
Avdelningschef, Klimatavdelningen

# Innehåll

<b>FÖRORD</b>	<b>3</b>
<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>7</b>
<b>INLEDNING</b>	<b>9</b>
Studiens första del beskriver bakgrund och kunskapsläge	10
Studiens andra del är en kartläggning bland svenska kommuner	11
<b>KUNSKAPSLÄGET KRING OMVANDLING AV OHÅLLBARA TRAFIKLEDER</b>	<b>13</b>
Stort behov av att minska klimat- och miljöpåverkan från vägtrafik	13
Omvandling av ohållbara trafikleder i städer bidrar till att minska bilens roll	14
Omvandling av ohållbara trafikleder ger positiva ekonomiska effekter	15
Många potentiella åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder	16
Miljözoner för att förbättra luftkvaliteten i stadsområden	17
Förflytta utgifter till de som nyttjar vägar	17
Parkeringsåtgärder för att gynna hållbara färdmedel	18
Svenska kommuner har genomfört olika typer av åtgärder för att omvandla trafikleder	18
Utländska städer genomför och planerar åtgärder för omvandling	20
Bryssel har infört miljözoner samt fokuserar på gång och cykling	21
Gent har infört miljözoner i stadskärnan	21
Milanos miljözon omfattar större delar av staden	22
London har infört miljözoner och satsar på kollektivtrafik	23
Birmingham planerar att införa miljözon och förbättra för cykling	24
Paris har infört miljözoner och prioriterar åtgärder för cykling	24
Helsingfors uppmanar till kollektivt resande och omvandlar infartsleder	25
Seattle fokuserar på att underlätta för fotgängare och cyklister	26
Flertal utmaningar försvårar omvandling av ohållbara trafikleder	27
Målkonflikter mellan lokal och nationell planeringsnivå	27
Konflikter mellan nationellt riksintresse och kommunalt intresse	27
Olika tidshorisonter för fysisk planering	28
Rådigheten påverkar möjligheterna för åtgärder	28
Politisk motvillighet att genomföra åtgärder	28
Allmänhetens syn på frågorna	29

Åtgärderna leder till minskad klimatpåverkan och förbättrad luftkvalitet	29
<b>KARTLÄGGNING BLAND SVENSKA KOMMUNER</b>	<b>31</b>
Merparten av kommunerna har genomfört åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder	31
Nästan alla kommuner planerar åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder	32
Kommunerna är positiva till möjligheterna att omvandla ohållbara trafikleder	33
Kommunerna ser flera utmaningar som hindrar omvandling av ohållbara trafikleder	35
Vissa regelverk hindrar åtgärder för omvandling	35
Befintliga regelverk har utvecklats i en kontext som inte stämmer överens med aktuella behov och målsättningar	37
Kommunen saknar rådighet över viktiga trafikleder och markytor	37
Stort behov av planeringssamverkan på och mellan lokal, regional och nationell nivå försvårar och förlänger processen	38
Bristande vilja och mod hos kommunala politiker	39
Allmänna opinionen upplevs vara skeptisk till omvandling av bilkörfält	39
Brist på kunskap på olika nivåer och hos olika aktörer	40
Ekonomiska begränsningar hindrar kommuner från att göra omvandlingar	40
<b>UTFORMNING AV BEFINTLIGA OCH NYA STYRMEDEL</b>	<b>41</b>
Kommunerna föreslår främst justeringar av befintliga statliga styrmedel	41
Kommunerna vill ändra vissa lagar och att hela regelverket ses över	41
Kommunerna vill få större möjligheter till statlig medfinansiering för omvandling av ohållbara trafikleder	44
Kommunerna vill ha information om omvandling och goda exempel	46
<b>SLUTSATSER</b>	<b>48</b>
Kommunerna ser positivt på möjligheterna att påverka de egna trafiklederna	48
Rådighet utgör en stor utmaning för kommunernas arbete	48
Målkonflikter mellan nivåer bidrar till otydlighet och långdragna processer	48
Kommunernas utmaningar samspelar och hänger ihop	49
Kommunerna efterfrågar i första hand justering av befintliga styrmedel	49
<b>KÄLLFÖRTECKNING</b>	<b>50</b>
<b>BILAGA 1. INTERVJUSTUDIE</b>	<b>54</b>
<b>BILAGA 2. ENKÄTSTUDIE</b>	<b>55</b>

Kommuner som fått enkäten	55
Enkätfrågor	55
Svarsfördelning för envals- och flervalsfrågor i enkäten	58

# Sammanfattning

Utsläppen från bil- och lastbilstrafiken i våra städer och tätorter behöver minska för att transportsektorns klimatmål ska nås. En åtgärd för att trafik- och stadsplanering ska bidra till detta är att befintliga bilkörfält och bilparkeringsplatser görs om t ex för att ge plats till mindre energiintensiva färdssätt som cykel, gång och kollektivtrafik.

Ramboll Management Consulting har på uppdrag av Naturvårdsverket genomfört en kartläggning av styrmedel som främjar omvandling av befintliga trafikleder i städer och tätorter. Syftet med kartläggningen är att identifiera eventuella problem med dagens system och bidra till utformningen av relevanta statliga styrmedel. Studien baseras på litteraturstudier samt enkät- och intervjustudie bland större svenska kommuner.

Studien visar att kommunala tjänstemän som arbetar med strategisk planering har en generellt positiv syn på möjligheterna att omvandla ohållbara trafikleder. Med ”ohållbara trafikleder” avses här gator och vägar i och kring städer och tätorter som leder till ökat bilberoende och utglesad bebyggelsestruktur och därmed motverkar en hållbar stadsutveckling<sup>1</sup>. Respondenterna menar att det finns flertal trafikleder som kan göras om för att främja mer hållbart användande av gaturummen. Åtgärder för ökad hållbar stadsutveckling och fysisk planering av trafikytor har också fått högre politisk prioritet under de senaste åren. Samtidigt begränsas kommunernas möjligheter av en rad utmaningar, som målkonflikter, rådighetsfrågor, brist på medfinansiering, politisk motvillighet och allmänhetens syn på den här typen av åtgärder.

Enligt kommunerna finns det statliga administrativa, ekonomiska och informativa styrmedel som behöver justeras för att stödja omvandling av ohållbara trafikleder. Kommunerna vill att vissa lagar, till exempel kring parkeringsavgifter, ändras och att hela regelverket kring fysisk planering ses över. De efterfrågar även större möjligheter att få statlig medfinansiering för omvandling av trafikleder, genom justering av regelverket kring stadsmiljöavtal och att Trafikverket ges större möjligheter att finansiera steg 1–2 åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Dessutom efterfrågar kommunerna mer information om omvandling och lärande exempel från andra kommuner.

Kartläggningen visar att det i dagsläget finns målkonflikter samt olika intressen som är svåra att förena. Det krävs därför en fördjupad analys av hur olika styrmedel inom fysisk infrastrukturplanering samspekar och i vissa fall motverkar

---

<sup>1</sup> T ex Banister, D (2011) Cities, mobility and climate change. *Journal of Transport Geography*, 19, 1538–1546.; Ewing, R., & Cervero, R. (2010) Travel and the built environment: A meta-analysis. *Journal of the American Planning Association*, 76(3), 265–294.



varandra. För att åstadkomma förändringar krävs sannolikt ett större helhetsperspektiv och samsyn kring vilka intressen och mål som ska prioriteras. För att ta nästa steg krävs också stärkt samordning mellan statliga myndigheter och berörda aktörer på olika nivåer.

# Inledning

Utsläppen från bil- och lastbilstrafiken i våra städer och tätorter behöver minska för att transportsektorns klimatmål ska nås. Drygt 95 procent av utsläppen från inrikes transporter kommer från vägtrafiken eftersom vägtrafik är det dominerande trafikslaget.<sup>2</sup> För att minska utsläppen behöver ny transportinfrastruktur anpassas efter transportsätt som påverkar miljön mindre negativt, till exempel kollektivtrafik och cykel för personresor. Även det befintliga transportsystemet behöver omprioriteras för att uppnå miljö- och klimatmål, exempelvis genom att befintliga ohållbara trafikleder i städer och tätorter görs om i syfte att underlätta för mer hållbara transportsätt. Det handlar om att göra om bilkörfält och bilparkeringsplatser till exempelvis cykelparkering, cykelvägar, gångbanor samt körfält för bussar eller spårvagn. Detsamma gäller för befintliga stadsdelar som behöver omvandlas genom att förtäta och öka funktionsblandningen<sup>3</sup> i utglesade stadsdelar som idag är mer bilberonde.<sup>4</sup> Sådana stadsdelar benämns fortsättningsvis som ”ohållbara stadsdelar”.

En hållbar tillgänglighet i städer främjas av närhet, täthet, funktionsblandning och prioritet för trafikslag som är mindre energiintensiva – gång, cykel, kollektivtrafik m m.<sup>5</sup> Med ”ohållbara trafikleder” menas gator och vägar i och kring städer och tätorter som i termer av utrymme och korta restider främjar bilens relativa attraktivitet jämfört med mindre miljöpåverkande färdssätt som spårtrafik, cykel, gång, bussar. Att bilens relativa attraktivitet främjas på detta vis leder i sin tur till ökat bilberoende, utglesning av bebyggelse samt ökad markåtgång för bilkörfält och parkeringar i städer och tätorter.

Sveriges kommuner har utifrån sitt ansvar för den fysiska planeringen i städer och tätorter en viktig roll i arbetet med att omvandla trafikleder och stadsdelar. Staten främjar omvandlingen av befintliga trafikleder och stadsdelar genom olika typer av statliga administrativa, ekonomiska och informativa styrmedel. Det finns samtidigt anledning att se över om staten kan göra mer för att underlätta för kommunernas arbete och därigenom öka takten i omvandlingen.<sup>6</sup>

---

<sup>2</sup> Trafikverket. 2016. *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser - med fokus på transportinfrastrukturen*. Rapport 2016:043

<sup>3</sup> Med funktionsblandning menas att blanda bostäder, service, arbetsplatser och så vidare.

<sup>4</sup> Naturvårdsverket. 2020. *Omvandling av ohållbara trafikleder och stadsdelar*. <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Transporter-och-trafik/Omvandling-av-trafikleder-och-stadsdelar/> (Hämtad 2020-12-02)

<sup>5</sup> T ex Banister, D (2011) Cities, mobility and climate change. *Journal of Transport Geography*, 19, 1538–1546.; Ewing, R., & Cervero, R. (2010) Travel and the built environment: A meta-analysis. *Journal of the American Planning Association*, 76(3), 265–294.

<sup>6</sup> Energimyndigheten. 2017. *Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet*. Rapport 2017:07

Ramboll Management Consulting (fortsättningsvis Ramboll) har på uppdrag av Naturvårdsverket genomfört en kartläggning av styrmedel som främjar omvandling av ohållbara trafikleder.<sup>7</sup> Syftet med kartläggningen är att identifiera eventuella problem med dagens system och bidra till utformningen av relevanta statliga styrmedel för att bättre kunna anpassa befintlig gatu- och väginfrastruktur i städer så att biltrafikarbete och bilberoende minskar samt en mer miljömässigt hållbar tillgänglighet ökar.

Den här rapporten sammanfattar resultat och slutsatser från Rambolls studie. I rapporten redovisar Ramboll möjligheter och utmaningar som hindrar kommuner att omvandla ohållbara trafikleder i städer utifrån både nationella och internationella erfarenheter. Ramboll identifierar även vilka administrativa, ekonomiska och informativa styrmedel framför allt på nationell nivå som kan stödja kommuners arbete med att omvandla ohållbara trafikleder i städer. Studien är avgränsad till att omfatta statliga styrmedel som är direkt riktade mot kommuner eller som direkt påverkar kommunernas arbete att omvandla trafikleder i städer och tätorter. Det innebär att studien inte omfattar statliga styrmedel som är riktade mot privatpersoner eller andra aktörer i syfte att bidra till minskade utsläpp från transporter.

Studien består av två delar. Den första delen beskriver bakgrunden och problematiken kring ohållbara trafikleder, samt kunskapsläget när det gäller omvandling av ohållbara trafikleder. Den andra delen av studien består av en kartläggning bland större kommuner i Sverige med fokus på möjligheter och utmaningar att omvandla ohållbara trafikleder. Studiens två delar beskrivs närmare i följande avsnitt.

### **Studiens första del beskriver bakgrund och kunskapsläge**

Studiens första del beskriver bakgrund och kunskapsläge när det gäller omvandling av ohållbara trafikleder. Beskrivningen baseras på en översiktlig litteraturgenomgång av både svenska och utländska studier. I Tabell 1 presenterar vi de analysfrågor som besvaras i beskrivningen av bakgrund och kunskapsläge.

Ramboll beskriver såväl svenska som internationella erfarenheter av omvandling av ytor för biltrafik i städer och tätorter med syfte att åstadkomma mer energi- och resurseffektiv användning av befintlig trafikinfrastruktur. De internationella erfarenheterna är hämtade från i första hand åtta städer som har genomfört den här typen av åtgärder för klimat, miljö, tillgänglighet samt ekonomisk hållbarhet. Städerna är Bryssel, Gent, Milano, London, Birmingham, Paris, Helsingfors och Seattle. Naturvårdsverket har gjort urvalet av städer baserat på en översiktlig kunskapsinventering.

---

<sup>7</sup> Studien fokuserar på omvandling av ohållbara trafikleder i städer. Det här åtgärdsområdet är dock tätt sammankopplat med omvandling av ohållbara stadsdelar vilket gör att även den typen av åtgärder till viss del berörs i rapporten.

**Tabell 1. Analysram - Beskrivning av bakgrund och kunskapsläget**

<b>Tema</b>	<b>Frågeställning</b>
<b>Behov</b>	Varför behövs åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder i städer i tätorter?
<b>Potential</b>	Vilka nyttor kan den här typen av åtgärder ge i form av minskad efterfrågan på trafikarbete med bil i städer och tätorter där majoriteten av bilresorna sker på korta sträckor med dålig beläggningsgrad?
<b>Möjliga åtgärder</b>	Hur kan detta ske genom fysisk planering och prioritering av alternativa mer hållbara färd sätt?
<b>Svenska erfarenheter</b>	Vilka erfarenheter finns i Sverige av att omvandla ytor för biltrafik i städer och tätorter med syfte att åstadkomma mer energi- och resurseffektiv användning av befintlig sådan trafikinfrastruktur? - Vilka typer av åtgärder har genomförts i Sverige för att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter? - Vilka är de främsta lärdomarna från dessa åtgärder?
<b>Internationella erfarenheter</b>	Vilka internationella erfarenheter finns av att genomföra åtgärder för att omvandla ytor för biltrafik? - Vilka typer av åtgärder har genomförts i London, Bryssel, Gent, Seattle, Helsingfors, Birmingham, Milano och Paris? - Vilka är de främsta lärdomarna från dessa åtgärder?
<b>Hinder och utmaningar</b>	Vilka är de främsta hindren och utmaningarna när det gäller att genomföra åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter?
<b>Effekter för minskad klimatpåverkan och förbättrad luftkvalitet</b>	Vilka effekter har genomförda åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder gett när det gäller minskad klimatpåverkan och förbättrad luftkvalitet i städer och tätorter?

### **Studiens andra del är en kartläggning bland svenska kommuner**

Den andra delen av studien består av en kartläggning bland större kommuner i Sverige med fokus på omvandling av ohållbara trafikleder. Ramboll har identifierat vilka större kommuner i Sverige som har genomfört, planerar för eller utreder åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder. Ramboll har vidare kartlagt hur kommunerna ser på möjligheter och utmaningar, samt hur statliga styrmedel bör utformas för att stödja den här typen av åtgärder.

Kartläggningen baseras på dels en kvalitativ intervjustudie bland ett urval av svenska kommuner, dels en kvantitativ enkätstudie bland större svenska kommuner. I Tabell 2 presenterar vi de analysfrågor som besvaras i kartläggningen.

**Tabell 2. Analysram - Kartläggning bland svenska kommuner**

Tema	Frågeställning
Genomförda och planerade åtgärder	Vilka åtgärder har större svenska kommuner genomfört för att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter?
	Vilka åtgärder planerar större kommuner att genomföra för att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter?
	Vilka åtgärder utreder större kommuner för att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter?
Möjligheter	Hur ser större svenska kommuner på möjligheterna att genomföra åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter?
Utmaningar	Vilka utmaningar hindrar kommuner från att genomföra åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter? Utmaningar kopplat till regelverk, rådighetsfrågor, planeringssamverkan på och mellan olika nivåer.
Justering av styrmedel	Hur kan befintliga administrativa, ekonomiska och informativa styrmedel som kan justeras för att stödja omvandling av gatu- och vägkapacitet så att biltrafik och bilberoende kan minska i större svenska städer?
	Vilka nya administrativa, ekonomiska och informativa styrmedel kan stödja omvandling av gatu- och vägkapacitet så att biltrafik och bilberoende kan minska i större svenska städer?

Rambolls kvalitativa intervjustudie och kvantitativa enkätstudie beskrivs närmare nedan.

#### *Kvalitativ intervjustudie*

Ramboll har intervjuat ett urval av fem svenska större kommuner (med minst 80 000 invånare) som har genomfört åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder. Urvalet av kommuner har beslutats i samråd med Naturvårdsverket. De fem kommunerna är Eskilstuna, Göteborg, Umeå, Uppsala och Örebro. Ramboll har genomfört semistrukturerade intervjuer med trafikplanerare eller liknande tjänstemän i de fem kommunerna. Se intervjufrågor i Bilaga 1.

#### *Kvantitativ enkätstudie*

De kvalitativa intervjuerna har kompletterats med en enkätstudie i form av en kortare webbaserad enkät till ansvariga för trafikplanering i större svenska kommuner. Enkäten har skickats till alla kommuner i Sverige med minst 80 000 invånare, förutom de fem kommuner som blivit intervjuade (se listade kommuner som fått enkäten i Bilaga 2). 17 av totalt 22 kommuner har besvarat enkäten, vilket motsvarar en svarsfrekvens på 77 procent. Det är en tillräckligt hög svarsfrekvens för att de ska vara möjligt att dra slutsatser utifrån enkätsvaren. Enkäten innehåller ett urval av liknande frågor som i intervjustudien. Se enkätfrågor och sammanställda enkät svar i Bilaga 2.

# Kunskapsläget kring omvandling av ohållbara trafikleder

I det här kapitlet beskriver vi kunskapsläget när det gäller omvandling av ohållbara trafikleder. Inledningsvis ger vi en kortare bakgrund som beskriver problematiken kring ohållbara trafikleder, och därefter beskriver vi kunskapsläget inom området. Beskrivningen baseras på en översiktlig litteraturstudie av svenska och utländska studier.

## Stort behov av att minska klimat- och miljöpåverkan från vägtrafik

Det finns ett stort behov av att minska utsläppen av växthusgaser och förbränning av fossila bränslen från vägtrafik i både Sverige och övriga världen. Inrikes transporter står idag för en dryg tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Drygt 95 procent av utsläppen från inrikes transporter kommer från vägtrafiken eftersom vägtrafik är det dominerande trafikslaget.<sup>8</sup>

Utsläppen av växthusgaser och förbränning av fossila bränslen leder till många storskaliga konsekvenser för hälsa, miljö och samhälle. Den mest omfattande konsekvensen är den globala uppvärmningen med följder som förhöjd havsnivå, förändringar i nederbörd och livsmedelsproduktion och minskande biologisk mångfald.<sup>9</sup> Utsläppen av växthusgaser, och framför allt utsläpp av koldioxid, behöver plana ut för att minska till noll inom en snar framtid om vi ska lyckas stoppa uppvärmningen. Utsläppsreduktioner är brådskande eftersom dagens utveckling av utsläpp avgör storleken på framtidens temperaturökning. Det finns dessutom tröghet och möjliga tröskleffekter i klimatsystemet vilket påskyndar behovet av åtgärder.<sup>10</sup>

Utsläpp från vägtrafik ger även lokala konsekvenser som exempelvis försurning och övergödning av marker. Detta medför negativ påverkan för djur- och växtliv och därmed försämrade förutsättningar för ekosystemtjänster. Utsläppen resulterar också i höga halter av ammoniak och kväve i marker, något som likaledes leder till miljöskador. Luftföroreningar är ytterligare en lokal konsekvens, vilket orsakar hälsoproblem som luftvägssjukdomar, cancer och hjärt- och kärlsjukdomar. Förutom lidande innebär luftföroreningar stora samhällskostnader på grund av

---

<sup>8</sup> Trafikverket. 2016. Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser - med fokus på transportinfrastrukturen. Rapport 2016:043

<sup>9</sup> SOU 2013:084 del 1. Utredningen om fossilfri fordonstrafik. *Fossilfrihet på väg*.

<sup>10</sup> SOU 2016:47 del 1. Miljömålsberedningen. *En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige*.

förtidiga dödsfall, ökade sjukdomsfall och arbetsbortfall. Luftföroreningar innebär också minskad avkastning av skördar inom skogs- och jordbruksnäringen.<sup>11</sup>

Det tillkommer så kallade externa samhällsekonomiska effekter för vägtrafiken i form exempelvis av trafikolyckor, slitage på vägar, buller och trängsel. Den teoretiska definitionen av externa effekter innebär att när en handling påverkar en grupp eller individ som inte utför handlingen och de inte kompenseras för påverkan, så är det en extern effekt. Applicerat på trafiken så innebär det att när förarna själva inte betalar för när de kör sin bil så är det enligt definitionen externa effekter. Dessa konsekvenser och kostnader blir större med mer trafik och mer trängsel, då de externa effekterna blir större. De externa effekterna är därför störst i städer och tätorter där det finns många fordon. I en rapport från EU-kommissionen konstateras att vägtrafikens externa effekter i Europa kostar samhället 750 miljarder euro varje år.<sup>12</sup> För vägtrafiken räknas dessutom inte alla externa effekter in i denna typ av kostnadsberäkningar, som sker med till exempel svenska modeller. Exempel på ej medräknade externa effekter i transportekonomiska beräkningar som brukar vara exempelvis barriäreffekter för människor och djur, uteblivna positiva effekter för hälsa när resor inte genomförs med aktiva färd sätt som gång- och cykeltrafik<sup>13</sup>, samt samhällets kostnader för att tillhandahålla parkering. Litman (2009, kap.5.2, s.13) hänvisar till en studie som pekar på att olika typer av parkering har mer eller mindre höga externa kostnader och att enbart ca 5 procent betalas av användaren. Hur stor del av parkeringens kostnader som är externa varierar på parkeringens plats och användning, där den externa kostnaden för att använda mark för parkering istället för till annat, som bostäder, kan vara betydande i större städer.<sup>14</sup>

## Omvandling av ohållbara trafikleder i städer bidrar till att minska bilens roll

Att ställa om bilars drift från fossila drivmedel till el eller biodrivmedel är ett sätt att minska koldioxidutsläpp. Byte av drivmedel har dock ingen inverkan på övriga konsekvenser av trafiken, som slitage på vägar, trängsel och trafikolyckor. Biodrivmedel är dessutom en globalt begränsad resurs som kommer bli ännu mer begränsad i takt med en ökande befolkning och klimatförändringar, samt orsakar fortsatt utsläpp av lokala luftföroreningar. Det betyder att det därför är viktigt att hålla nere energianvändningen genom att aktivt arbeta för ett mer transportsnålt samhälle. En del av det arbetet handlar om att ge personbilen en minskad roll som

---

<sup>11</sup> Ibid.

<sup>12</sup> EU-kommissionen. 2019. *Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities: Main Findings*

<sup>13</sup> Litman, T. 2009. *Transportation Cost and Benefit Analysis - Techniques, Estimates and Implications*. Second Edition. Victoria Transport Policy Institute.

<sup>14</sup> Ibid.

transportmedel i städer och tätorter genom att främja en utveckling där behovet av bilen inte är lika stort som det är idag.<sup>15</sup> Vad människor efterfrågar för resor och transporter påverkas direkt av utvecklingen av transportsystemets infrastruktur. Finns det goda förutsättningar för att gå, cykla eller åka kollektivt till arbetet och sämre förutsättningar för att ta bilen så kommer fler att välja bort bilen.

Det finns även indirekta påverkansfaktorer att ta i beaktan när det gäller efterfrågan på resor och transporter. Bebyggelseutvecklingen i städer och tätorter påverkas av förändringar i väginfrastrukturen. På samma sätt påverkas även väginfrastrukturen av bebyggelseutvecklingen. Om en bebyggelseplanering inte tar hänsyn till cyklister och gångtrafikanter genom att bygga tätare eller genom att omvandla körfält så främjar bebyggelseplaneringen biltrafik. Detta betyder att bebyggelseplanering i städer och tätorter behöver utvecklas så att den medverkar till att klimatmål nås, alltså genom att gynna miljövänliga färdssätt.<sup>16</sup>

## Omvandling av ohållbara trafikleder ger positiva ekonomiska effekter

Att ta bort ytor för biltrafik på gator och vägar i städer och tätorter har visat sig ha positiva ekonomiska effekter. Personbilstrafiken kräver idag mycket utrymme i städer, men när detta utrymme frigörs kan det användas av fler trafikanter i andra trafikslag och till andra ändamål. En mer hållbar stadsmiljö blir ofta resultatet. Flera internationella studier visar på nyttor för företagande och ökade fastighetsvärden i sådana stråk.<sup>17</sup> I Sverige har beräkningar av fastighetspriser och stadskvaliteter genomförts för flera kommuner i Stockholmsregionen.<sup>18</sup> Studien visar bland annat att tillgång till god kollektivtrafik, levande gator, parker och trygga boendekvarter har en signifikant positiv inverkan på fastighetspriserna. Analysen visar även att ju mer ihopkopplat och utvecklat gång- och cykelvägnätet är i en stadsdel, ju högre är attraktiviteten för området medan tillgången till vägnät för biltrafik inte hade någon direkt positiv påverkan.

Den ökade tillgängligheten i stadsmiljön som uppstår visar sig även öka handelns försäljning generellt i aktuella områden. En studie genomförd av forskare vid University College London på uppdrag av Transport for London visar ekonomiska effekter i form av ökad försäljning i handeln till följd av ökad framkomlighet och

---

<sup>15</sup> Trafikverket. 2016. *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser - med fokus på transportinfrastrukturen*. Rapport 2016:043

<sup>16</sup> Energimyndigheten. 2017. *Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet*. Rapport 2017:07

<sup>17</sup> Exempelvis det europeiska forskningsprojektet EVIDENCE har sammanställt utvärderingar om trafikeffekter och ekonomiska nyttor av mer hållbara transporter i städer. Se till exempel Bartle, C et al. 2016. *The Economic Benefits of Sustainable Urban Mobility Measures – Independent Review of Evidence: Reviews*. European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans.

<sup>18</sup> Evidens BLW och Spacescape. 2011. *Värdering av stadskvaliteter. Stadsbyggnadsstudier i Stockholmsregionen*. Studie beställd av Regionplanekontoret SLL och framtagen av Spacescape i samarbete med Evidens.



utrymme för gång och cykling i London och minska ytor för bilar.<sup>19</sup> Detta bekräftas också i en studie av separata cykelbanor som genomförts av New York City Department of Transportation. Studien visar att separata cykelbanor längs gator i New York tycks ge positiva effekter för handeln längs och i anslutning till dessa gator. Handeln fick en något starkare ökning vid dessa gator jämfört med andra liknande gator utan cykelbanor.<sup>20</sup>

Internationella studier har även visat att överflyttning av resor från bil till mer hållbara färdssätt bidrar till ökad ekonomisk jämställdhet mellan olika socioekonomiska grupper och olika stadsdelar. När bilberoendet minskar kan tillgängligheten till stadens service och arbetsmarknad bli mer ekonomiskt överkomlig för fler inkomstgrupper i samhället.<sup>21</sup>

## Många potentiella åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder

Det finns många potentiella åtgärder för att åstadkomma mer hållbara trafikleder i städer och tätorter. Åtgärderna kan delas in dels *pull-åtgärder* som syftar till att ”dra” trafikanterna till att välja andra färdssätt genom att göra gång, cykling och kollektivtrafik mer attraktivt, dels *push-åtgärder* som syftar till att ”knuffa” trafikanter till andra färdssätt genom att göra bilen till ett mindre attraktivt alternativ.<sup>22</sup> Nedan listar vi ett urval av potentiella åtgärder utifrån indelningen i *pull-* respektive *push-åtgärder*.

Exempel på *pull-åtgärder* som syftar till att göra gång, cykling och kollektivtrafik mer attraktivt färdssätt:

- Bredare eller fler gång- och cykelbanor genom att omdisponera gatuytan
- Kollektivkörväg
- Subventioner för kollektivtrafikresor
- Bättre och tydligare skyltning för gång- och cykelvägar
- Tillgång till låne- eller hyrcykel

---

<sup>19</sup> Carmona, M. et al. 2017. *Street Appeal. The value of street improvements. Summary Report*. Rapport framtagen av UCL på uppdrag av Transport for London.

<sup>20</sup> New York City Department of Transportation. 2014. *Protected Bicycle Lanes in New York City*.

<sup>21</sup> Se exempelvis Jones, P. & Lucas, K. 2012. The social consequences of transport decision-making: Clarifying concepts, synthesising knowledge and assessing implications. *Journal of Transport Geography*. 21, 4–16; Rachele, J. N. et al. 2018. Automobile dependence: A contributing factor to poorer health among lower-income households. *Journal of Transport & Health*. 8, 123–128; Yu, C. Y. et al. 2018. Assessing the economic benefits and resilience of complete streets in Orlando, FL: A natural experimental design approach. *Journal of Transport & Health*. 8, 169–178.

<sup>22</sup> Rye, T. & Hrelja, R. 2020. *Policies for Reducing Car Trac and Their Problematisation. Lessons from the Mobility Strategies of British, Dutch, German and Swedish Cities*.

Exempel på *push-åtgärder* som syftar till att göra bilen till ett mindre attraktivt färdssätt:

- Hastighetssänkning
- Hastighetsbegränsningar
- Farthinder
- Smalare eller färre bilkörfält genom att omdirigera gatuytan
- Minska antalet parkeringsplatser
- Höja parkeringsavgifter för parkering i gatumiljön

I följande avsnitt ger vi en närmare beskrivning av hur *miljözoner*, *utgifter* och *parkering* kan användas för att åstadkomma mer hållbara trafikleder och stadsdelar i städer och tätorter.

### **Miljözoner för att förbättra luftkvaliteten i stadsområden**

I Trafikverkets studie från 2016 lyfts införandet av miljözoner för tysta och emissionsfria fordon som en möjlig åtgärd för att driva på elektrifieringen av fordon, såväl inom som utanför miljözonerna.<sup>23</sup> Miljözoner är områden där fordon med för höga utsläpp eller fordon som frigör partiklar från vägen inte får köra. Införandet av miljözoner leder till goda effekter som nedåtgående trender för partiklar i luften (pm<sub>5</sub>, pm<sub>10</sub>), minskad användning av fordon som fått begränsad tillgång till zonerna och vissa fall minskade luftföroreningar.<sup>24</sup> Miljözoner är om än omdiskuterat, ofta uppskattat på lokal nivå. Invånare som bor eller verkar i områden där miljözoner införs ser det ofta som något positivt.<sup>25</sup>

Svenska kommuner har sedan 1990-talet kunnat införa miljözoner för att stänga ute vissa typer av tunga fordon från särskilt miljö känsliga områden i städer. Från och med 1 januari 2020 kompletterades bestämmelserna om miljözoner med två nya typer av miljözoner, så att kommunerna ges möjlighet att införa miljözoner även för personbilar, lätta lastbilar och lätta lastfordon.<sup>26</sup>

### **Förflytta utgifter till de som nyttjar vägar**

De negativa externa effekter som kommer av trafik kan genom införandet av rörliga skatter och avgifter eller genom strängare tekniska krav göras till utgifter för de som nyttjar vägarna snarare än utgifter för kommuner, detta efter Polluters Pay Principle. Principen är en del av de globala riktlinjer som togs fram i samband

<sup>23</sup> Trafikverket. 2016. *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser - med fokus på transportinfrastrukturen*. Rapport 2016:043.

<sup>24</sup> Font, A. et al. 2018. A tale of two cities: is air pollution improving in Paris and London?. *Environmental Pollution*. 249:1-12.

<sup>25</sup> Transport and Environment. 2019. *Low-Emission Zones are a success - but they must now move to zero-emission mobility*. [https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2019\\_09\\_Briefing\\_LEZ-ZEZ\\_final.pdf](https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2019_09_Briefing_LEZ-ZEZ_final.pdf) (Hämtad 2020-12-01)

<sup>26</sup> Näringsdepartementet. "Förordningsändringar om miljözoner" Pressmeddelande publicerat den 30 augusti 2018. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2018/08/forordningsandringar-om-miljozoner/> (Hämtad 2020-12-01)

med FN-konferensen i Rio 1992 för att leda hållbar utveckling framåt. Principen innebär att den som förorenar har en skyldighet att betala för den skada som föroreningen åsamkar.<sup>27</sup>

Genom att de som nyttjar vägarna får betala för de tillkommande kostnaderna som kommer av ytterligare fordonsanvändning tvingas de att beakta de externa effekterna i sina val. Detta skulle i förlängningen kunna innebära en minskning av fordonsanvändning och möjliggöra omvandling av trafikleder då trafiken minskar.<sup>28</sup> Ett exempel på hur kostnader kan förflyttas till de som nyttjar vägen är genom trängselskatt. Uppföljning av trängselskatt i Stockholm har visat att effekten av trängselskatter håller i sig över tid och att resvanor förändras. I Stockholm har det inneburit en minskning av trafiken med ungefär 20 procent.<sup>29</sup>

### **Parkeringsåtgärder för att gynna hållbara färdmedel**

Kommuner kan också använda sig av parkeringsåtgärder för att begränsa tillgång till parkering i städer och tätorter och på det sättet minska biltrafik. Det kan då handla om att begränsa antalet parkeringsplatser, ta ut parkeringsavgifter samt förlägga boendeparkering till parkeringsanläggningar. Att nyttja effektiv besöksparkering, alltså att undvika sökkörning och långtidsparkering kan även ge goda ekonomiska effekter, förutom goda effekter på luftkvaliteten. De städer som tagit fram en parkeringsstrategi i syfte att begränsa biltrafik har kunnat uppvisa goda resultat. Luftkvaliteten har förbättrats, biltrafiken har minskat och stadskärnan har blivit mer mångfunktionell och levande.<sup>30</sup> Det finns dock flera begränsningar i hur kommuner i dag kan nyttja parkering som styrmedel. Detta beskrivs närmare i senare kapitel i rapporten.

## **Svenska kommuner har genomfört olika typer av åtgärder för att omvandla trafikleder**

Flera svenska kommuner har omvandlat ytor för biltrafik i städer och tätorter med syfte att åstadkomma mer energi- och resurseffektiv användning av trafikinfrastrukturen. Kommunerna har genomfört olika typer av åtgärder för att i första hand omvandla genomfartsleder och huvudgator för biltrafik till stråk för gång-, cykel- och kollektivtrafik.<sup>31</sup>

---

<sup>27</sup> Se exempelvis The London School of Economics and Political Science. 2020. *What is the polluter pays principle?* <https://www.lse.ac.uk/granthaminstitute/explainers/what-is-the-polluter-pays-principle/> (Hämtad 2020-12-02)

<sup>28</sup> SOU 2013:084 del 1. Utredningen om fossilfri fordonstrafik. Fossilfrihet på väg.

<sup>29</sup> Se exempelvis Eliasson, J. 2014 *The Stockholm congestion charges: an overview*. Centre For Transport Studies Stockholm. CTS Working Paper 2014:7.

<sup>30</sup> Sveriges Kommuner och Landsting. 2013. *Parkering för Hållbar Stadsutveckling*.

<sup>31</sup> Se till exempel Boverket. 2019. *Mångfunktionella gator*. Rapport 2019:7

Boverket publicerade 2019 en rapport om svenska och internationella erfarenheter av omvandling av mångfunktionella gator.<sup>32</sup> Med begreppet mångfunktionella gator avser Boverket ”ett gaturum som tar hand om många av stadens funktioner och behov”<sup>33</sup>. I rapporten redogör Boverket för flertal genomförda och planerade åtgärder för omvandling av ytor för biltrafik i städer och tätorter i Sverige. Bland Boverkets exempel återfinns kommuner som är spridda över hela landet.

Ramboll har sammanställt de kommunexempel som presenteras i Boverkets rapport utifrån de typer av åtgärder som kommunerna genomfört (se Tabell 3). Sammanställningen av Boverkets exempel visar att omvandlingen i första hand innefattat minskad trafikyta till förmån för ökad yta för cykel och gång. Flera av kommunerna har till exempel minskat antalet körfält i vardera riktningen och omvandlat dessa till kollektivtrafikfält eller cykel- och gångbana. Det finns också exempel i Göteborg där en rondell omvandlats till en mindre park med lekplats och fontän. Två kommuner har även minskat parkeringsytan i samband med omvandlingen, ofta i förmån för cykelparkering eller gång- och cykelväg.

**Tabell 3. Sammanställning av exempel på genomförda åtgärder i svenska kommuner**

Kommun	Område/gata	Typ av åtgärd					
		Ökad yta cykel	Ökad yta gång	Ökad yta kollektivtrafik	Minskad trafikyta	Färre parkeringsytor	Ökad grön yta
Göteborg	Friggagatan/ Odinsgatan						
Helsingborg	Drottninggatan/ Järnvägsgatan						
Uppsala	Råbyvägen						
Katrineholm	Flera vägsträckor						
Motala	Storgatan/ Drottninggatan						
Norrköping (Smedby)	Smedbyvägen						
Sundsvall	Landsvägsallén						

Not: Kommunexempel hämtade från Boverket (2019) Mångfunktionella gator. Rapport 2019:7. Rapporten innehåller också information om planerade åtgärder i ett antal kommuner. Dessa är inte inkluderade i tabellen.

Genom att omvandla befintliga gaturum vill kommunerna skapa bättre förutsättningar för ökad bebyggelse, ökad klimatanpassning, minskad miljöpåverkan, ökad grönstruktur samt en ökad social interaktion i gaturummet. De gator som kommunerna har omvandlat har tidigare varit genomfartsleder eller huvudgator för biltrafik som gjorts om till stadsgator med mer yta för gång, cykel och kollektivtrafik och i vissa fall mer grönska och färre parkeringsytor.

<sup>32</sup> Boverket (2019) *Mångfunktionella gator*. Rapport 2019:7.

<sup>33</sup> I många större städer i Europa används begreppet boulevard eller stadsboulevard för det som Boverket benämner mångfunktionell gata. En boulevard är oftast ett väldigt brett gaturum, men Boverket har även valt att inbegripa även de lite mindre huvudgatorna i definitionen av mångfunktionell gata (Boverket 2019:7, s. 8)

Utöver de åtgärder som listas i tabellen har flera av kommunerna även genomfört andra typer av åtgärder för att minska attraktiviteten för biltrafik och ge ökad säkerhet för gång- och cykeltrafik, såsom hastighetssänkningar och farthinder. Som grund för åtgärderna framgår att lägre hastigheter ger minskat buller, trivsammare stadsrum och nya möjligheter för ökad bebyggelse. Minskning av utrymmet för biltrafik till förmån för ökad grönska bidrar också till bättre ekosystemtjänster och en trevligare stadsmiljö för boende och besökare.

I Boverkets rapport framkommer flera lärdomar om den omvandling som genomförts. Arbetet innefattar ofta långa planeringsprocesser som ställer krav på långsiktighet och ett tålamod hos de aktörer som deltar, samtidigt som arbetet också kräver samordning med övrig stadsutveckling i kommunen. Olika intressenter har olika tidsperspektiv på sitt arbete och det krävs att de olika aktörerna har egna robusta interna organisationer där kompetens som byggs upp inom projekt också förs vidare till andra för att undvika personberoende om personer slutar. I flera av exemplen framkommer att omvandling av tidigare genomfartsleder och större huvudgator också kan resultera i konflikter mellan bilisters framkomlighet och gång- och cykeltrafikanters säkerhet (exempelvis vad gäller hastigheter och framkomlighet för räddningstjänst). Det krävs därför avvägningar där något trafikslag får stå tillbaka för det andra. I de exempel som lyfts fram i rapporten har trafik fått stå tillbaka till förmån för gångtrafikanter och cyklister. Enligt Boverkets rapport utgör en gemensam nämnare för de kommuner som lyckats väl med omvandlingen att de har haft politiskt beslutade dokument som bidragit till att understödja omvandlingen, exempelvis som en del av den kommunala översiktsplanen, en fördjupad översiktsplan eller en stadsvision.

## Utländska städer genomför och planerar åtgärder för omvandling

Det finns många goda internationella exempel där omvandling av trafikleder och införandet av miljözoner har gett stora effekter på luftkvalitet, kostnadseffektivitet för städer och bilanvändning.<sup>34</sup> I följande avsnitt beskriver vi den övergripande strategiska inriktningen och ger exempel på typer av åtgärder som har genomförts i Bryssel, Gent, Milano, London, Birmingham, Paris, Helsingfors och Seattle. I möjligaste mån beskriver vi även lärdomar och mätbara effekter av åtgärderna i respektive stad. Det är med andra ord inte en heltäckande beskrivning av allt som görs eller har gjorts inom respektive stad. Beskrivningarna baseras på litteraturstudier (se vidare metodbeskrivning i rapportens Inledning).

---

<sup>34</sup> Se exempelvis Cairns, S. et al. 2002. Disappearing traffic? The story so far. *Municipal Engineer*. 151 (1): 13-22 [https://nacto.org/docs/usdg/disappearing\\_traffic\\_cairns.pdf](https://nacto.org/docs/usdg/disappearing_traffic_cairns.pdf) (Hämtad 2020-12-04); Sherwood, H. 2020. Brighton, Bristol, York ... city centres signal the end of the road for cars. *The Guardian*. 26 januari. <https://www.theguardian.com/uk-news/2020/jan/26/city-entres-end-of-road-for-cars-brighton-bristol-york> (Hämtad 2020-12-04)

## **Bryssel har infört miljözoner samt fokuserar på gång och cykling**

Bryssel har en nästan bilfri stadskärna tack vare införandet av miljözoner. Bryssel har för att öka säkerhet för cyklister och fotgängare genomfört en hastighetsbegränsning på 20 km/tim för motorfordon intill cykelleder och gångvägar. Staden har även uttalat att omkring 40 km parkeringsplatser och bilvägar ska omvandlas till cykelvägar, samt genomfört informationskampanjer för att främja cykel och gång i staden.<sup>35</sup>

Efter årsskiftet 2020/2021 kommer Bryssel utöka gångzonerna i staden från 28 till 50 hektar. Det betyder att hela stadskärnan kommer att vara en gång- och cykelzon/miljözon. Det innebär en omvandling av vägar inom zonen där bilkörfält görs om till cykelbanor eller gångstråk. Projektet innebär också en omvandling av stadsrummet genom att anlägga ett stort grönområde med vattenuppsamlings-system där det tidigare varit vägar och anläggning av ett stort antal cykelparkeringar.<sup>36</sup> Gångzonerna innebär inte ett totalförbud för bilar. För att begränsa bilar i zonerna använder man istället hastighetsbegränsningar för de körfält som inte omvandlas till fördel för andra trafikslag. Bilar får endast köra 20 km/tim och måste visa företräde för cyklister och fotgängare.<sup>37</sup>

Det är tydligt att införandet av en miljözon i Bryssel haft god effekt på stadens luftkvalitet. Både partikelhalter och kvävedioxidhalter gått ner sedan införandet av miljözonen 2018.<sup>38</sup> Mätningar visar att halter av bland annat partiklar, kvävedioxider, ammoniak har minskat sedan mätningarna startade 1990, och prognosen visar på att nedgången kommer fortsätta förutsatt att de planer som finns idag för en förbättrad luftkvalitet bibehålls.<sup>39</sup>

## **Gent har infört miljözoner i stadskärnan**

Den belgiska staden Gent, har i likhet med Bryssel, en nästintill bilfri stadskärna till följd av införandet av miljözoner. Gent har sedan länge en cykel- och mobilitetsstrategi. I början av 1990-talet började staden arbeta fram strategin då köbildning började bli ett stort problem. Genom cykel- och mobilitetsstrategin har staden bland annat infört gångzoner, sänkt hastigheten för bilar till 5 km/tim i dessa områden, infört en så kallad ”parking route” runtom stadskärnan som är planerad

<sup>35</sup> Trafikanalys. 2020. *Åtgärder för en grön nystart av transportsystemet*. PM 2020:8.

<sup>36</sup> Bryssel stad. 2020. *Project Pedestrian zone*. <https://www.brussels.be/project-pedestrian-zone> (Hämtad 2020-12-01)

<sup>37</sup> O'Sullivan, F. 2020. *Europe's Cities Are Making Less Room for Cars After Coronavirus*. Bloomberg CityLab. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-04-22/a-car-free-blueprint-for-city-life-after-lockdown> (Hämtad 2020-12-01)

<sup>38</sup> Transport and Environment. 2019. *Low-Emission Zones are a success - but they must now move to zero-emission mobility*. [https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2019\\_09\\_Briefing\\_LEZ-ZEZ\\_final.pdf](https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2019_09_Briefing_LEZ-ZEZ_final.pdf) (Hämtad 2020-12-01)

<sup>39</sup> The Coordination Committee for International Environmental Policy. 2019. *National Air Pollution Control Programme Belgium*. [https://ec.europa.eu/environment/air/pdf/reduction\\_napcp/BE%20final%20NAPCP%201Apr19%20annexed%20report%20EN.pdf](https://ec.europa.eu/environment/air/pdf/reduction_napcp/BE%20final%20NAPCP%201Apr19%20annexed%20report%20EN.pdf) (Hämtad 2020-12-05)

för att ge god tillgång till olika destinationer. Staden har även byggt parkering under jord istället för att ha parkering på gatorna.<sup>40</sup>

Gent är ett tydligt exempel där bilresornas andel har sjunkit efter att staden stängt genomfartsgator för biltrafik. Andelen bilresor har sedan stängning av genomfartsgator minskat från 55 till 27 procent, samtidigt som andelen cykelresor har ökat från 22 till 35 procent.<sup>41</sup> De åtgärder som genomförts i Gent har visat sig leda till en generell minskning av biltrafik i staden. Efter en kortare period av ökad köbildning anpassade sig trafikflödet och det förutspådda trafikkaoset uteblev. Viss biltrafik har förflyttats till andra områden, men kring de gågator som bildades har ökad trafik endast varit ett problem i rusningstid. Användning av kollektivtrafik har ökade med 3–5 procent de första två åren efter att mobilitetsplanen infördes, vilket innebär 3 000–5 000 fler användare per dag. Då spårvagnar och bussar till 80 procent har egna körfält i staden så är köbildning och parkerade bilar inte längre ett problem. Antalet cyklister har ökat, men antalet olyckor har minskat med ungefär 30 procent till följd av utbyggnad av cykelbanor.<sup>42</sup>

### **Milanos miljözon omfattar större delar av staden**

Milano har utökat sin miljözon till att omfatta större delar av staden.<sup>43</sup> Därtill har staden tagit fram gröna stadsutvecklingsplaner som omfattar bland annat planering av träd och anläggande av gröna ytor. Enligt planerna ska det fram till 2030 planteras 3 miljoner träd med motiveringen att det kommer förbättra luftkvaliteten i staden. Det finns också planer för att omvandla parkeringsplatser till parker.<sup>44</sup> Trots dessa påbörjade åtgärder utnämndes Milano 2019 till Italiens sjätte mest förorenade stad av Italiens miljömyndighet (ISPRA). Efter det, och i samband med de hårda restriktioner som coronapandemin har fört med sig, har Milano planer på att omvandla trafikfält till 35 km nya cykelbanor och bredda trottoarer till förmån för fotgängare. Staden ska också ta bort parkeringsplatser från gator i stadskärnan för att få bilister att undvika att köra i staden.<sup>45</sup> De bilar som fortfarande kör i staden måste anpassa sig till en ny hastighetsgräns på 30 km/tim. Målet med 2021 års åtgärder är att skapa ett bättre trafikflöde genom mindre trängsel och lägre

<sup>40</sup> EU-kommissionen. 2004. *Reclaiming city streets for people. Chaos or quality of life?* [https://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets\\_people.pdf](https://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets_people.pdf) (Hämtad 2020-12-05)

<sup>41</sup> Naturvårdsverket. 2020. *Omvandling av ohållbara trafikleder och stadsdelar.* <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Transporter-och-trafik/Omvandling-av-trafikleder-och-stadsdelar/> (Hämtad 2020-12-02)

<sup>42</sup> EU-kommissionen. 2004. *Reclaiming city streets for people. Chaos or quality of life?* [https://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets\\_people.pdf](https://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets_people.pdf) (Hämtad 2020-12-05)

<sup>43</sup> Transport and Environment. 2019. *Low-Emission Zones are a success - but they must now move to zero-emission mobility.* [https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2019\\_09\\_Briefing\\_LEZ-ZEZ\\_final.pdf](https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2019_09_Briefing_LEZ-ZEZ_final.pdf) (Hämtad 2020-12-01)

<sup>44</sup> Girardi, A. 2019. *Milan: The Grey City Is Going Green.* Forbes. 10 januari. <https://www.forbes.com/sites/annalisagirardi/2019/01/10/milan-the-gray-city-is-going-green/?sh=4b127c561d9f> (Hämtad 2020-12-06)

<sup>45</sup> Broom, D. 2020. *How the COVID-19 crisis inspired this major Italian city to transform its polluted streets – for good.* World Economic Forum COVID Action Platform. 24 april. <https://www.weforum.org/agenda/2020/04/milan-covid-19-coronavirus-lockdown-reducing-car-use/> (Hämtad 2020-12-06)

hastigheter, att ge mer utrymme till fotgängare, men framför allt att förbättra stadens dåliga luftkvalitet.<sup>46</sup> Effekterna av dessa åtgärder har inte utvärderats eftersom åtgärderna ännu inte har genomförts.

### **London har infört miljözoner och satsar på kollektivtrafik**

Londons miljözoner omfattar större delen av innerstaden. I stora delar av innerstaden används avgifter för vissa typer av fordon för att därigenom hindra biltrafik.<sup>47</sup> Staden har genom att satsa på skyltning och förbättring av tunnelbanenätet underlättat för gångtrafikanter att ta sig runt i staden. Även busstrafiken har fått ett lyft med ambitionen att göra den mer pålitlig. Detta har åstadkommit genom att utveckla så kallade ”strategic corridors” för bussar och genom att omvandla över 26 km vägbana till bussfiler. Alla övergångsställen har uppdaterats och gjorts mer tillgängliga och säkra för alla typer av gångtrafikanter (exempelvis funktionsnedsatta, barnvagnar och barn). Staden har också ökat säkerheten för utsatta trafikanter, dvs gångtrafikanter och cyklister. Detta har de gjort bland annat genom att bland annat bygga om större korsningar till förmån för utsatta trafikanter förbättra, modernisera och bygga ut cykelvägar samt förbättra vägbelysning genom exempelvis nedräkning för övergångsställen.<sup>48</sup>

I London har åtgärderna gett många goda effekter, som bättre luftkvalitet, färre partiklar i luften och färre bilar på vägarna. Koncentrationer av kvävedioxid gick mellan 2004–2009 ner med ca 1,4 procent per år, och partikelkoncentrationen (P10) gick ned med ca 3,7 procent. Mellan 2010 och 2016 gick koncentrationen av kvävedioxid ner med ca 2,1 procent och partikelkoncentrationen med ca 2,9 procent.<sup>49</sup>

Vad som är tydligt är att det skifte som London arbetat för, inte hade nåtts med endast en insats. Alla åtgärder sammantaget har lett till framgång. Kombinationen av omvandling av körfält till bussfiler, ökade cykelbanor och gångstråk, förbättrad kollektivtrafik samt avgifter för vissa typer av fordon i miljözoner har lett till de goda resultat som idag kan uppvisas.<sup>50</sup>

<sup>46</sup> O'Sullivan, F. 2020. *Europe's Cities Are Making Less Room for Cars After Coronavirus*. Bloomberg CityLab. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-04-22/a-car-free-blueprint-for-city-life-after-lockdown> (Hämtad 2020-12-01)

<sup>47</sup> Transport for London. 2020. *LEZ: Where and when*. <https://tfl.gov.uk/modes/driving/low-emission-zone/about-the-lez> (Hämtad 2020-12-01)

<sup>48</sup> Transport for London. 2014. *London's Road Modernisation Plan. The biggest road investment programme for a generation*.

<sup>49</sup> Font, A. et al. 2018. A tale of two cities: is air pollution improving in Paris and London?. *Environmental Pollution*. 249:1-12.

<sup>50</sup> Broaddus, A. 2014. Sustainable Transportation: Lessons from London. *Focus*. Oktober.



### **Birmingham planerar att införa miljözon och förbättra för cykling**

Birmingham har planer på att införa en miljözon under 2021 med tillhörande avgifter för vissa typer av fordon.<sup>51</sup> Miljözonen innebär inte bara förbud för vissa typer av fordon utan också en omvandling av stadens mobilitet vad gäller leveranser, färdstätt och möjligheter för kollektivtrafik. I Birmingham's översiktsplan för 2021 beskrivs hur miljözonen kommer innebära restriktioner för leveranser på dagarna och att det finns planer på att re-introducera pendelbussar mellan städer. Möjligheten för bilar att köra inne i staden kommer begränsas genom att genomfart genom staden förbjuds. Detta ska åstadkommas genom att bygga en ringled runt Birmingham.<sup>52</sup>

Birmingham har planer på att förbättra och utveckla cykelmöjligheter och infrastruktur för fotgängare i stadskärnan genom att koppla samman gångstråk mellan stadsdelar och till kollektivtrafiknoder. Det finns även planer på att omvandla bilparkeringar till förmån för bostadshus inne i staden. Staden vill också uppmuntra aktivt resande i och mellan områden genom att göra cykling och gång till det bästa färdstättet. Detta ska åstadkommas genom att införa hastighetsbegränsningar på 20 km/tim på alla mindre vägar och för bostadsområden samt genom att omvandla parkeringsplatser.<sup>53</sup>

### **Paris har infört miljözoner och prioriterar åtgärder för cykling**

Paris har miljözoner i stora delar av staden vilka förbjuder fordon med höga utsläpp att köra i staden.<sup>54</sup> 2007 blev Paris en av de första kommunerna i världen att fastställa en klimatplan med satta mål för att reducera utsläpp av växthusgaser mer än vad som krävs av EU. Vägar för biltrafik får enligt planen endast ta upp 12 procent av stadens yta och hastighetsbegränsningar för bilar prioriterar fotgängare framför biltrafikanter. För att ytterligare förbättra luftkvaliteten i staden får leveranser endast göras av elektroniska fordon.<sup>55</sup> Genomfartsleder i staden har omvandlats till rekreativstråk för gång- och cykeltrafik.<sup>56</sup> Paris planerar även att

<sup>51</sup> Birmingham City Council. 2020. A Clean Air Zone for Birmingham. [https://www.birmingham.gov.uk/info/20076/pollution/1763/a\\_clean\\_air\\_zone\\_for\\_birmingham](https://www.birmingham.gov.uk/info/20076/pollution/1763/a_clean_air_zone_for_birmingham) (Hämtad 2020-12-05)

<sup>52</sup> Birmingham City Council. 2020. *Birmingham Transport Plan*.

<sup>53</sup> Ibid.

<sup>54</sup> Paris stad. 2020. *The ZCR environmental zone of Paris*. <https://www.lez-france.fr/nc/en/french-environmental-zones-zcr/paris-zone-zcr.html> (Hämtad 2020-12-04)

<sup>55</sup> Shmurak, S. 2018. Here's how Paris is building the eco-community of the future. *GreenBiz*. 20 juni. <https://www.greenbiz.com/article/heres-how-paris-building-eco-community-future> (Hämtad 2020-12-04)

<sup>56</sup> Paris stad. 2020. *La carte Paris Respire*. <https://www.paris.fr/pages/paris-respire-2122> (Hämtad 2020-12-16); Willsher, K. 2016. Paris mayor heralds 'reconquest of Seine' as riverbank traffic banned. *The Guardian*. 26 september. <https://www.theguardian.com/cities/2016/sep/26/paris-council-approves-ban-vehicles-right-bank-seine-road> (Hämtad 2020-12-16); European Cyclists' Federation. 2018. *La Seine to remain a car-free haven for cyclists and pedestrians in Paris*. <https://ecf.com/news-and-events/news/la-seine-remain-car-free-haven-cyclists-and-pedestrians-paris> (Hämtad 2020-12-16)

omvandla sin ringled La Peripherique från motorled till stadsboulevard, och minska antalet körfält genom att omvandla körfält till bland annat grönytor.<sup>57</sup>

Paris prioriterar särskilt åtgärder för att främja cykling. Stadens borgmästare har bland annat avsatt 300 miljoner euro för att bygga ut stadens cykelbanenät med över 650 km. Många av cykelvägarna är tänkta att följa tunnelbanelinjerna för att erbjuda ett hållbart alternativ till att åka kollektivt. Dessutom erbjuder staden ersättning för cykelreparationer.<sup>58</sup> Paris planerar att bli en 15-minutersstad, vilket innebär att boenden, arbetsplatser, affärer, restauranger och andra nödvändigheter ansluts närmare varandra och att behovet av biltransport därigenom minskar. Boende ska istället enkelt kunna promenera, cykla eller åka kollektivt. Liknande koncept planeras även att antas av flera andra städer runt om i världen, exempelvis Barcelona, Portland och Detroit.<sup>59</sup>

Partikelhalten och kvävehalten i luften har minskat i Paris sedan 2010 då åtgärder för att begränsa dieselfordon i staden infördes. Kvävedioxidhalten gick mellan 2005–2009 ned med ca 1,4 procent. Partikelkoncentrationen (P10) gick samma period inte ned nämnvärt. Mellan 2010–2016 gick dock partikelkoncentrationen ned med ca 4,4 procent. Kvävedioxidhalten gick samma period ner ca 1,7 procent.<sup>60</sup> Sedan miljözonen infördes 2015 har utsläpp av växthusgaser minskat och utsläppen förväntas minska än mer då miljözonens restriktioner succesivt kommer bli hårdare och omfatta fler typer av fordon.<sup>61</sup>

### **Helsingfors uppmanar till kollektivt resande och omvandlar infartsleder**

I Helsingfors uppmanar staden de bilister som ska till centrala delar av staden att åka kollektivt eller eventuellt att parkera på så kallade ”park & ride” för att byta till att resa kollektivt i staden.<sup>62</sup> Helsingfors planerar även att omvandla fyra infartsleder till att bli stadsboulevarder vilka är tänkta att fungera som utvecklingskorridorer från centrala delar av staden till bostadsområden, arbetsplatsområden och andra typer av funktioner i staden.<sup>63</sup> En boulevard är en bred stadsgata som vanligtvis kantas av växtlighet och har gott om plats för

---

<sup>57</sup> Paris stad. 2019. *40 propositions pour transformer le périphérique*. <https://www.paris.fr/pages/40-propositions-pour-transformer-le-peripherique-6844> (Hämtad 2020-12-04)

<sup>58</sup> Trafikanalys. 2020. *Åtgärder för en grön nystart av transportsystemet*. PM 2020:8.

<sup>59</sup> Se exempelvis O'Sullivan, F. & Bliss, L. 2020. *The 15-Minute City – No Cars Required – Is Urban Planning's New Utopia*. *Bloomberg Businessweek/New Economy*. 12 november. <https://www.bloomberg.com/news/features/2020-11-12/paris-s-15-minute-city-could-be-coming-to-an-urban-area-near-you> (Hämtad 2020-12-06)

<sup>60</sup> Font, A. et al. 2018. A tale of two cities: is air pollution improving in Paris and London?. *Environmental Pollution*. 249:1-12.

<sup>61</sup> Bernard, Y. et al. 2020. *Impacts of the Paris low-emission zone and implications for other cities*. The International Council on Clean Transportation.

<sup>62</sup> Boverket (2019) *Mångfunktionella gator*. Rapport 2019:7.

<sup>63</sup> Ibid.

gående.<sup>64</sup> Att omvandla infartsleder till stadsboulevarder skulle alltså göra mer plats för gångtrafikanter och anpassa infartslederna så att det blir säkert för gående. Ytterligare ett syfte och en nytta med att omvandla vägar till boulevarder är att man samlar funktioner i staden snarare än separerar dem. Det motverkar också en stadsutglesning och är därför ett viktigt verktyg i stadsplanering när befolkningen växer.<sup>65</sup>

Helsingfors har ännu inte genomfört planerade omvandlingar av infartslederna men hoppas på stora effekter. Förhoppningen är att omvandlingen ska hjälpa staden att bli ”koldioxidfri” och att omvandlingen av vägar till boulevarder ska bidra till att staden blir kostnadseffektiv och trivsamt för invånarna.<sup>66</sup> Det har också funnits planer på att omvandla ytterligare tre infartsleder i Helsingfors till boulevarder. Planerna stoppades dock av finska Förvaltningsdomstolen och Högsta förvaltningsdomstolen som menade att dessa boulevarder strider mot landskapsplanen för de aktuella områdena och att kulturmiljön inte hade beaktats tillräckligt.<sup>67</sup>

### **Seattle fokuserar på att underlätta för fotgängare och cyklister**

Seattle har stort fokus på att underlätta för fotgängare och cyklister i staden. 2019 sjösatte Seattle ”the Bicycle Master Plan”, som syftar till att fram till 2024 öka andelen och antalet cykelresor i staden, öka säkerheten för cyklister och förbättra det cykelnätverk som finns i staden så att cykling blir ett likvärdigt alternativ till bilresande.<sup>68</sup>

Seattle har även zoner i staden endast avsedda för fotgängare och cyklister.<sup>69</sup> Under 2020 har många fler gator, utöver zonerna, tillfälligt stängts för biltrafik på grund av coronapandemin. Syftet är delvis att hjälpa stadens invånare att hålla avstånd. Staden har nu planer på att permanent stänga dessa vägar för genomfartstrafik, undantaget utryckningsfordon och fordon kopplade till samhällsfunktioner och boende i områdena. Effekterna av dessa åtgärder har ännu inte utvärderats.<sup>70</sup>

---

<sup>64</sup> Boulevard, Cambridge dictionary

<sup>65</sup> Boverket (2019) *Mångfunktionella gator*. Rapport 2019:7.

<sup>66</sup> Ibid.

<sup>67</sup> Johansson, T. 2018. Helsingfors förvaltningsdomstol häver Helsingfors nya generalplan för Centralparkens västra delar. Samtidigt får flera stadsboulevarder nej av rätten. – Vi är otroligt glada, säger Maija Hakanen, Centralparksaktivist. *Hufvudstadsbladet*. 5 februari; Pohjola, T. 2018. Högsta förvaltningsdomstolen kritiserar omfattande delar i förslaget till ny generalplan. Fyra av sju stadsboulevarder får nej och Centralparken klarar sig. *Hufvudstadsbladet*. 8 november.

<sup>68</sup> Seattle Department of Transportation. 2019. *Bicycle Master Plan*.

<sup>69</sup> Trafikanalys. 2020. *Åtgärder för en grön nystart av transportsystemet*. PM 2020:8.

<sup>70</sup> Baruchman, M. 2020. Seattle will permanently close 20 miles of residential streets to most vehicle traffic. *The Seattle Times*. 7 maj. <https://www.seattletimes.com/seattle-news/transportation/seattle-will-permanently-close-20-miles-of-residential-streets-to-most-vehicle-traffic/> Hämtad 2020-12-08)

## Flertal utmaningar försvårar omvandling av ohållbara trafikleder

Det finns flertal utmaningar som hindrar eller försvårar omvandling av ohållbara trafikleder. I avsnitten nedan sammanfattas olika typer av utmaningar som framkommit i litteraturgenomgången. Vidare resonemang om dessa utmaningar finns i kapitlet ”Kartläggning bland svenska kommuner” och i ”Slutsatser”.

### Målkonflikter mellan lokal och nationell planeringsnivå

I en intervjustudie<sup>71</sup> med tjänstemän på kommuner och Trafikverket framgår att det finns flertal utmaningar i planeringsamverkan mellan lokal och nationell nivå, i synnerhet när kommuner och Trafikverket är inblandade i samma vägprojekt. Det finns en uppfattning bland både kommuner och Trafikverket att den enes mål motarbetar den andres, och där målkonflikterna blir som mest påtagliga i senare skeden av planeringsprocesserna.<sup>72</sup> Kommunala tjänstemän upplever att Trafikverkets mål i praktiken är framkomlighet för biltrafik, samtidigt som tjänstemän på Trafikverket framhåller att de inte alls ställer trafikslag mot varandra.<sup>73</sup> Myndigheten upplever, å sin sida, att kommunernas målsättningar i praktiken skjuter över ansvaret och kostnaderna på myndigheten.<sup>74</sup> Även Boverket och Naturvårdsverket lyfter att lokal och nationell nivå ofta kan ha olika utgångspunkter gällande krav på gators utformning och funktion vilket bromsar upp eller direkt hindrar omvandling i kommunerna.<sup>75</sup>

### Konflikter mellan nationellt riksintresse och kommunalt intresse

Trafikverket har möjlighet att bestämma att en väg utgör riksintresse för kommunikation enligt *Förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden mm.*<sup>76</sup> Det innebär att om en kommun vill genomföra åtgärder för omvandling i en trafikled som har utpekats som riksintresse, är det upp till kommunen att bevisa att vägens funktion inte kommer att påverkas av omvandlingen. Kommunala tjänstemän upplever att Trafikverket har tolkningsföreträde i frågorna, att bevisbördorna helt läggs på dem och att

<sup>71</sup> IVL Svenska Miljöinstitutet & Trivector Traffic. 2017. *Motsättningar mellan prognosstyrd och målstyrd planering av infrastruktur*. IVL 2017:45.

<sup>72</sup> Trivector Traffic. 2010. *Stafettbeskrivning för bättre målstyrning i planeringen – slutrapport*. Rapport 2010:57; IVL Svenska Miljöinstitutet & Trivector Traffic. 2017. *Motsättningar mellan prognosstyrd och målstyrd planering av infrastruktur*. IVL 2017:45.

<sup>73</sup> För kommuner är målet med stadsutveckling ofta att minska andelen trafikyta för bil till förmån för cykel, gång och kollektivtrafik, medan Trafikverkets mål är att främja framkomlighet och tillgänglighet på vägar.

<sup>74</sup> IVL Svenska Miljöinstitutet & Trivector Traffic. 2017. *Motsättningar mellan prognosstyrd och målstyrd planering av infrastruktur*. IVL 2017:45.

<sup>75</sup> Boverket. 2019. *Mångfunktionella gator*. Rapport 2019:7; Naturvårdsverket. 2020. *Miljömål i transportplaneringen: Hur miljömål hanteras på nationell, regional och lokal nivå vid planering av infrastruktur*. Rapport 6937.

<sup>76</sup> Bedömning sker i samråd med Länsstyrelser, Boverket och andra berörda myndigheter.

myndigheten därför enkelt kan hindra omvandling utan att konkret behöva visa hur kommunens förslag skulle kunna inverka på riksintresset<sup>77</sup>.

### **Olika tidshorisonter för fysisk planering**

Arbetet med omvandling av trafikleder innefattar ofta långa planeringsprocesser som ställer stora krav på långsiktighet och samordning hos de aktörer som deltar. Privata företag och medborgare har ofta kortare tidshorisonter och vill inte se utdragna ombyggnadsprocesser, vilket direkt påverkar kommunernas möjligheter att nyttja privat mark för omvandling. Även nationell och lokal nivå har olika tidshorisonter för fysisk planering som inverkar på kommuners och myndigheters logik och handlingsutrymmen för fysisk omvandling. Kommunernas planeringshorisont är generellt mer flexibel och kan ändras utifrån lokala behov och politiska prioriteringar, exempelvis kring bostadsutbyggnad eller cykelstrategier, medan myndigheter inte kan vara lika snabbfotade och föränderliga i planprocesserna, delvis till följd av nationella regler, mål och regleringsbrev som styr deras arbete.<sup>78</sup>

### **Rådigheten påverkar möjligheterna för åtgärder**

I många kommuner är Trafikverket väghållare för flera större leder och har direkt mandat att bestämma över dess utformning. Det innebär att myndigheten beslutar om eventuella åtgärder som ska genomföras i anslutning till deras leder. I flera kommuner upplevs det utgöra ett stort hinder för deras arbete med omvandling av ohållbara trafikleder, då kommunens möjligheter att påverka är kraftigt begränsade. Det finns även en uppfattning att nationell nivå bygger ut sina trafikleder i och runtomkring städer för att ge ökad tillgänglighet för bil, samtidigt som kommuner ser den ökade mängden trafik in i staden som ett direkt problem för lokala målsättningar om hållbar stadsutveckling.<sup>79</sup>

### **Politisk motvillighet att genomföra åtgärder**

Både internationella och svenska erfarenheter pekar på att det upplevs politiskt känsligt att genomföra åtgärder för att minska biltrafikens attraktivitet, exempelvis genom ökade parkeringsavgifter eller genom att minska trafikytorna.<sup>80</sup> Det gör att

---

<sup>77</sup> IVL Svenska Miljöinstitutet & Trivector Traffic. 2017. *Motsättningar mellan prognosstyrd och målstyrd planering av infrastruktur*. IVL 2017:45.

<sup>78</sup> Boverket. 2019. *Mångfunktionella gator*. Rapport 2019:7; IVL Svenska Miljöinstitutet & Trivector Traffic. 2017. *Motsättningar mellan prognosstyrd och målstyrd planering av infrastruktur*. IVL 2017:45.

<sup>79</sup> Se exempelvis Boverket. 2019. *Mångfunktionella gator*. Rapport 2019:7; IVL Svenska Miljöinstitutet & Trivector Traffic. 2017. *Motsättningar mellan prognosstyrd och målstyrd planering av infrastruktur*. IVL 2017:45; Naturvårdsverket. 2020. *Miljömål i transportplaneringen: Hur miljömål hanteras på nationell, regional och lokal nivå vid planering av infrastruktur*. Rapport 6937

<sup>80</sup> Se exempelvis Dickinson, J. & Wretstrand, A. 2016. *Plats, pengar och prioritet: Intervjustudie om hinder och möjligheter för styrning mot ökad kollektivtrafikandel*. Lunds universitet. Working paper 2016:7; Boverket. 2019. *Mångfunktionella gator*. Rapport 2019:7; Nossiter, A. 2019. *The greening of Paris make its mayor more than a few enemies*. *The New York Times*. 5 oktober.

politiker många gånger inte vågar ta beslut om omvandling av trafikleder med rädsla för vad den allmänna opinionen tycker om frågorna.

### Allmänhetens syn på frågorna

Nära kopplat till politikernas motvillighet att genomföra åtgärder finns således den allmänna opinionens syn på omvandling och begränsning av ytor för biltrafik. I en intervjustudie om hinder för ökad kollektivtrafikandel i städer framgår att tjänstemän generellt upplever att det är svårare att tala om *begränsningar* än *möjligheter* i stadsplaneringen. Bilen ses som normen för tillgänglighet och personlig frihet, och det blir direkt en politisk känslighet att begränsa den valfriheten.<sup>81</sup> Internationella erfarenheter visar att när det gäller större förändringar, som att omvandla stadskärnor till bilfria miljözoner, är det största hindret den opposition som ofta bildas gentemot planerna. Kritik kommer ofta från större grupper, exempelvis lobbyister och starka förespråkare för bilism, som ifrågasätter den vetenskapliga grunden för att miljözoner, omvandling av körfält eller utsläppsgränser ger goda effekter på folkhälsan och miljön<sup>82</sup>.

## Åtgärderna leder till minskad klimatpåverkan och förbättrad luftkvalitet

Svenska och internationella studier visar att genomförda åtgärder för att omfördela och omvandla befintliga gatuutrymmen ofta leder till minskad klimatpåverkan och förbättrad luftkvalitet i städer och tätorter. Det finns exempelvis internationella fallstudier som visar att det totala antalet bilresor i respektive stad minskar med ungefär 10 procent när bilkörfält, gator, vägar och stadsdelar omvandlas. Bilresor omfördelas alltså inte till andra delar av vägnätet. När kollektivtrafiken får ta över körfält från biltrafik går resor med spårtrafik eller buss snabbare än för resor med bil. Det gör att det blir mer attraktivt att välja kollektivtrafik. Det är alltså tydligt att genom att öka framkomlighet för kollektivtrafik, och även för cykel och gång, ökar andelen resor med dessa färdssätt och biltrafiken i städer minskar.<sup>83</sup>

I Europa är omvandling av områden till grönområden en vanlig åtgärd förutom att omvandla ytor till bussfiler, cykelbanor och gångstråk. Detta har visat sig ge effekter som att förbättra luftkvaliteten genom att ta bort partiklar från luften. Partiklar fastnar i lövverk och gaser absorberas. Grönområden har också goda

---

<sup>81</sup> Dickinson, J. & Wretstrand, A. 2016. *Plats, pengar och prioritet: Intervjustudie om hinder och möjligheter för styrning mot ökad kollektivtrafikandel*. Lunds universitet. Working paper 2016:7

<sup>82</sup> Transport and Environment. 2019. *Low-Emission Zones are a success - but they must now move to zero-emission mobility*. [https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2019\\_09\\_Briefing\\_LEZ-ZEZ\\_final.pdf](https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2019_09_Briefing_LEZ-ZEZ_final.pdf) (Hämtad 2020-12-01)

<sup>83</sup> Naturvårdsverket. 2020. *Omvandling av ohållbara trafikleder och stadsdelar*. <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Transporter-och-trafik/Omvandling-av-trafikleder-och-stadsdelar/> (Hämtad 2020-12-02)

effekter på biodiversiteten och det är en bra preventiv åtgärd mot översvämningar, ett problem som förväntas bli allt större i framför allt kustnära städer.<sup>84</sup>

En jämförande studie mellan Paris och London visade att båda städerna har en generellt nedåtgående trend gällande utsläpp av kvävedioxid. Paris visade upp en tydligt nedåtgående trend av luftpartiklar mellan 2010–16 som följd av förbud av bensin- och dieseldrivna fordon som inte mötte specifika EU-standarder. Standarderna innebär gränser för utsläpp av kolmonoxid, kväveoxider, kolväten och partiklar och de skärps succesivt inom zonerna. London visade inte en lika starkt nedåtgående trend eftersom förbjudna fordon ersattes av motorcyklar vilka stod utanför förbudet. De tilltänkta fordonen minskade alltså som planerat men effekterna på kvävedioxid och partiklar blev inte så stor som förväntat.<sup>85</sup> I Paris har det totala bilägandet dock minskat från 60 till 35 procent sedan åtgärder infördes 2001 jämfört med idag och antalet cyklister har ökat.<sup>86</sup> Detta kan betyda att effekterna idag är större än när den jämförande studien gjordes 2018.

I större städer i Sverige har dubbdäcksförbud gett goda effekter på luftkvalitén. I Stockholm har mätningar visat nedåtgående trender för luftburna partiklar för de gator där dubbdäcksförbud införts.<sup>87</sup> Dubbdäcksförbud har även införts på liknande vis i Göteborg och Uppsala, men mätningar över tid i samband med dubbdäcksförbudet har inte gjorts för att mäta partikelhalter. Generellt har halterna av partiklar i Sverige minskat med ca 40 procent sedan 90-talet<sup>88</sup>. Införande av dubbdäcksförbud påverkar dock inte direkt omfördelningen av trafikyta i staden.

Många städer och tätorter i Sverige har genomfört åtgärder för att gynna mer hållbara färdmedel och för att skapa mer mångfunktionella stadsrum. Åtgärderna har rent praktiskt bland annat handlat om att öka framkomlighet för cyklister och gångtrafikanter, skapa separata körfält för buss eller spårvagn, skärpa hastighetsbegränsningar genom ombyggnad eller skyltning, eller förbjuda dubbdäck i vissa områden eller på vissa gator. Ofta sker åtgärderna i kombination. Detta har gett resultat som bättre lokalklimat, bättre luftkvalitet, ökad diversitet och mångfald vad gäller funktioner och service i städerna. Även mjuka värden, som ökad trygghet och känsla av säkerhet för gångtrafikanter och cyklister har ökat efter åtgärder för hållbara färdmedel.<sup>89</sup>

---

<sup>84</sup> Scott, C. et al. 2020. *A brief guide to the benefits of urban green spaces*. University of Leeds, <https://leaf.leeds.ac.uk/green-space/> (Hämtad 2020-12-16)

<sup>85</sup> Font, A. et al. 2018. A tale of two cities: is air pollution improving in Paris and London?. *Environmental Pollution*. 249:1-12.

<sup>86</sup> Nossiter, A. 2019. *The greening of Paris make its mayor more than a few enemies*. *The New York Times*. 5 oktober.

<sup>87</sup> Stockholms stad. *Miljöbarometern. PM10 – årsmedelvärden*. <http://miljobarometern.stockholm.se/luft/partiklar/pm10-arsmedelvarden/> (Hämtad 2020-12-10)

<sup>88</sup> Ramboll Sverige. 2019. *Problemet med partiklar. Rambolls luftkvalitetsrapport 2019*.

<sup>89</sup> Boverket (2019) *Mångfunktionella gator*. Rapport 2019:7.

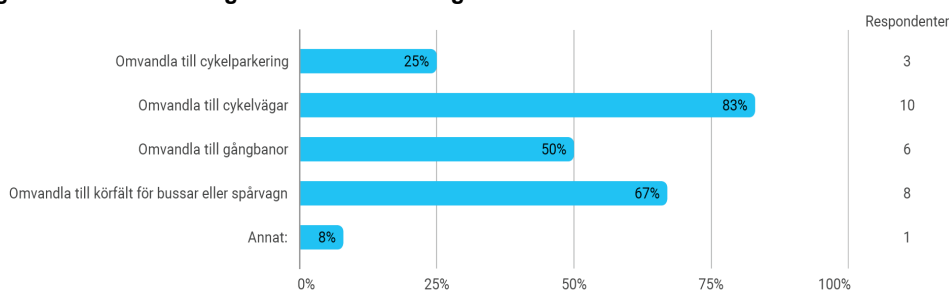
# Kartläggning bland svenska kommuner

I det här kapitlet redogör vi för kartläggningen bland tjänstemän i svenska kommuner. Först beskriver vi vilka typer av åtgärder som större svenska kommuner har genomfört, planerar för eller utreder för att omvandla ohållbara trafikleder. Därefter redovisar vi hur kommunerna ser på möjligheter och utmaningar kopplat till den här typen av åtgärder. Kartläggningen baseras på Rambolls intervjustudie med fem större kommuner samt enkätstudie där 17 större kommuner har deltagit.

## Merparten av kommunerna har genomfört åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder

Kartläggningen visar att en tydlig majoritet av svenska kommuner med minst 80 000 invånare har genomfört åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder. Merparten (71 procent) av kommunerna som svarat på Rambolls enkät uppger att de har genomfört åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter. De åtgärder som genomförts har i första hand handlat om omvandling av trafikytor till cykelvägar, kollektivtrafikkörfält och gångbanor. En kommun uppger att de även har genomfört åtgärder för att dämpa hastigheten i staden, exempelvis genom införande av farthinder.

Figur 1. Genomförda åtgärder för omvandling i kommunerna



Resultatet från enkäten stämmer väl överens med Rambolls intervjuer med fem större kommuner. Dessa kommuner har, i likhet med övriga kommuner, omvandlat ytor till för cykel, gång och kollektivtrafik.

Flera kommuner har också parallellt med omvandlingen arbetat med att öka andelen grönområden. Det har i första hand handlat om anläggning av ny parkmiljö, mer träd och annan växtlighet. Utöver det har flera kommuner också arbetat för att höja trafiksäkerheten längs med gatustråken,

”Vi omvandlar för att få en mer stadsmässig känsla utmed gaturummen. Vi har jobbat med att få ned sektioner, från dubbla körfält i båda riktningar till ett och minskade parkeringsytor, och därtill kompletterat med mer och trevligare bebyggelse på dessa platser.”



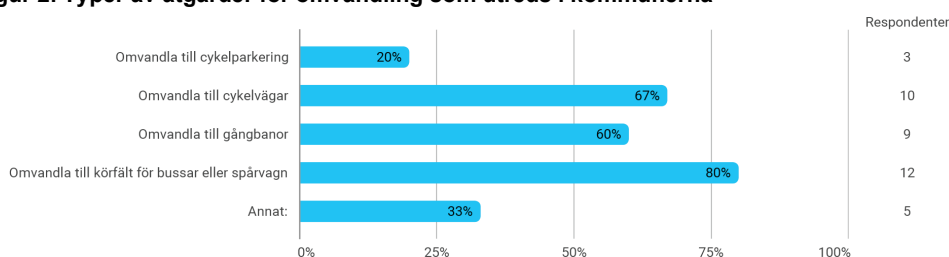
exempelvis genom hastighetssänkning och farthinder. Det framkommer i ett par av Rambolls intervjuer att minskad yta för körfält ofta är ett krav för att kommunen på lämpligt sätt ska kunna motivera och kommunicera hastighetssänkningar till medborgarna.

Av intervjuerna framgår att kommunerna genomför åtgärder i syfte att uppnå positiva effekter för människor och miljö, såsom minskad bullernivå, bättre närmiljö och minskade utsläpp. En viktig del i arbetet med omvandling är att möjliggöra för fler att lämna bilen hemma och att prioritera kollektiva färdmedel, cykel eller gång. Det handlar därför om att både försvåra för användning av bil i stad och tätort genom att minska trafikytan, samtidigt som andra mer hållbara färdmedel prioriteras i gaturummet.

## Nästan alla kommuner planerar åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder

Nästan alla kommuner som ingår i kartläggningen planerar och utreder åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder. Nästintill alla (94 procent) av kommunerna som svarat på Rambolls enkät uppger att de planerar eller utreder åtgärder för omvandling. Även här framgår att det i första hand är omvandling av bilkörfält till körfält för kollektivtrafik och omvandling till gång- och cykelbanor som planeras. Fem kommuner uppger i sina enkätsvar att de planerar eller utreder andra typer av åtgärder som ska förbättra gaturummen eller påverka individers val av trafikslag, exempelvis införande av bilfria gator, ökad grön infrastruktur och informationstavlor för kötider. En kommun genomför en förstudie om att införa zonstruktur för fordonstrafiken i staden, enligt den modell som belgiska Gent utvecklat.

Figur 2. Typer av åtgärder för omvandling som utreds i kommunerna



Gemensamt för de kommuner som Ramboll har intervjuat är att de ser omvandling som en viktig del i en hållbar stadsplanering och att det framåt både planeras och utreds för flertal omvandlingar. Det handlar om både stora och mindre projekt med fokus på att minska andelen yta för biltrafik till förmån för ökad yta för cykel, gång och kollektivtrafik. De fem större kommuner som Ramboll intervjuat är samtliga i planeringsskeden för omvandling men har kommit olika långt i planprocesserna.

I exempelvis Örebro pågår planering för omvandling av tre större stadsgator. Utöver de större gatorna finns även planer på att omvandla två gator som sträcker

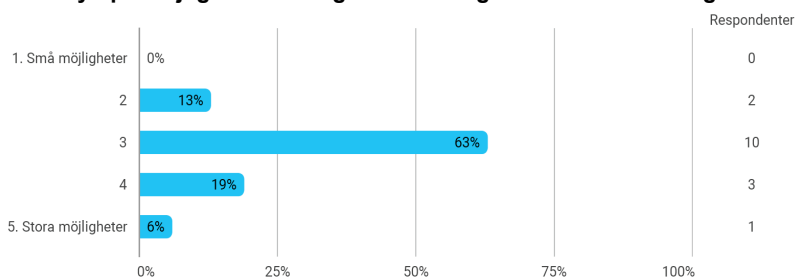
sig mellan universitetet och centrum. För båda typer av gator planeras minskade körfält för bilar och nya körfält för kollektivtrafik. Parallellt driver kommunen ett projekt för att testa och utveckla nya prioriteringssignaler för busstrafik för att optimera trafikflöden. En del av projektet undersöker hur prioriteringssignaler för kollektivtrafik kan nyttjas för att ta hänsyn till räddningstjänstens framkomlighet, vilket ofta utgör en svårighet vid minskade ytor för körfält.

I Göteborg finns ett exempel på en större typ av omvandling i tidigt planeringsskede. Kommunen vill bättre nyttja markytan runt om större trafikleder i Göteborg genom överdäckning av lederna i tunnlår, tråg eller miljölock<sup>90</sup>. Detta möjliggör för bättre marknyttjande och att gångbanor, cykelvägar, grönområden och kollektivtrafikfält kan placeras runtomkring och ovanpå de stora lederna. De stora trafiklederna genom Göteborg är viktiga för regional och nationell trafik och ägs i dag av Trafikverket, men kommunen ser stora möjligheter i att ”bygga in” lederna och på så vis kunna nyttja de nya markytorna för hållbar stadsutveckling.

## Kommunerna är positiva till möjligheterna att omvandla ohållbara trafikleder

Kartläggningen visar att kommunerna generellt är positiva till möjligheterna att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter. Av Rambolls enkätstudie framgår att majoriteten av respondenterna, 10 av 17, har skattat sina möjligheter till en trea eller högre på en femgradig skala. En kommun svarar att de har stora möjligheter (5), medan ingen uppger att de har små möjligheter (1).

Figur 3. Kommunernas syn på möjligheterna att genomföra åtgärder för omvandling



Både i enkät och intervjuer lyfter kommunerna att hållbarhet är ett aktuellt område och att omvandling utgör en viktig del i arbetet med hållbar stadsutveckling. Möjligheterna att omvandla hänger nära samman med politiska prioriteringar och rådighetsfrågor. Överlag uppfattas möjligheter för omvandling vara goda i de fall där kommunen är huvudman för trafiklederna, och i de fall där behovet av omvandling har en god politisk förankring i kommunen. Flertal kommuner lyfter

<sup>90</sup> I Oslo kallas överdäckningen av E18 "Miljölocket", det innebär att ett "lock" har lagts ovanpå motorvägen. På miljölocket finns nu ett grönområde med anslutande gång- och cykelvägar där locket både döljer motorvägen och reducerar trafikbullret. Locket är 165 meter långt. Källa: Trafikverket. 2010. *Infrastrukturrelaterade skyddsavstånd. Den goda staden*. Rapport 2010:088.

att begränsning av biltrafik är en känslig politisk fråga och att det krävs att kommunen vågar genomföra åtgärder, och också lägger tid på att tydligt kommunicera behovet och syftet med omvandlingen till medborgare och övriga intressenter.

I kommunernas enkätsvar framkommer att flera kommuner menar att det finns stora planmässiga möjligheter att genomföra omvandling. Det finns flera stora breda genomfartsleder med potential att omvandlas till stadsgator med ökad yta för gång- och cykelväg. Det framgår även att det finns stark politisk vilja i flera kommuner att exempelvis arbeta cykelfrämjande och med hänsyn till Agenda 2030-målen, vilket i sin tur inverkar positivt på kommunernas praktiska möjligheter att omvandla ohållbara trafikleder.

Av enkätsvaren framgår också att kommunerna menar att deras möjligheter att genomföra omvandling begränsas av att kommunen saknar rådighet över viktiga trafikleder och att politisk vilja saknas. Dessa faktorer har direkt inverkan på kommunernas möjligheter att själva genomföra åtgärder för omvandling av ohållbara trafikleder.

”Där vi själva är väghållare och där vi själva har rådighet, där har vi mycket goda möjligheter. Däremot är det andra typer av överväganden som behöver göras så fort vi saknar rådighet och det kan handla om väldigt långa och utdragna diskussioner som inte landar i något.”

Rambolls intervjuer bekräftar bilden av att politisk vilja och rådighet utgör viktiga förutsättningar för att möjligheterna ska uppfattas som goda. Intervjuade kommuner menar att det planmässigt finns många intressanta sträckor att omvandla i städer och tätorter men att kommunerna i många fall saknar direkt rådighet över dem. I de fall kommunen har rådighet över trafiklederna uppfattas det som mycket viktigt att på ett bra sätt kommunicera till medborgare, företag och andra intressenter varför omvandlingen bör göras och vilka positiva effekter det kommer att ge närområdet.

Göteborgs stad har genomfört en större studie med syfte att undersöka mängden bussar, bilar och cyklar som måste få plats i rusningstid och hur mycket gatumark som krävs för att de ska få plats, med hänsyn taget till utrymmet mellan befintliga byggnader. Resultatet av studien visar att det i stora delar av stadskärnan är mindre fysisk plats än det trafikala anspråket, samtidigt som det i andra delar av staden finns större utrymmen än anspråket. I dessa delar av staden finns mycket goda förutsättningar att göra omvandling med syfte att få olika trafikslag att bete sig annorlunda.

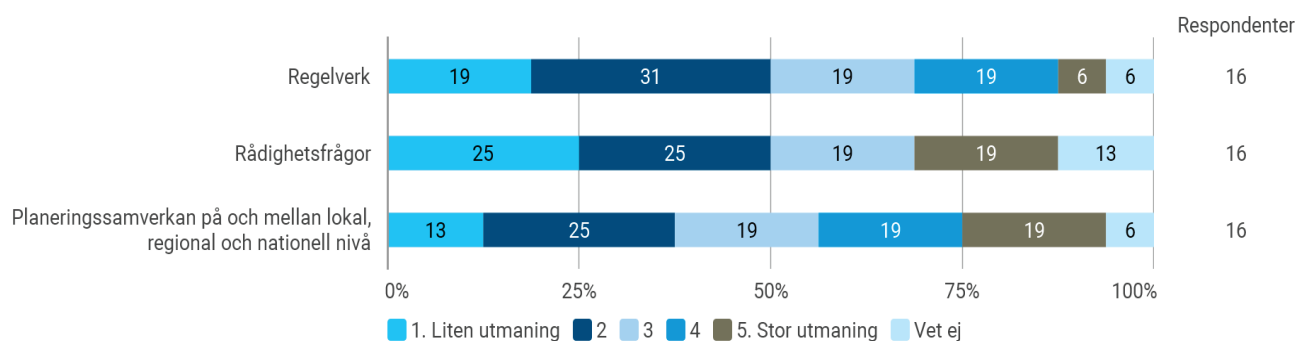
## Kommunerna ser flera utmaningar som hindrar omvandling av ohållbara trafikleder

Det finns flera utmaningar som hindrar kommuner från att genomföra åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter. Av enkätsvar och intervjuer framkommer att utmaningarna ser delvis olika ut mellan olika kommuner.

Det finns dock några typer av utmaningar som återkommer i många kommuner. Det handlar om utmaningar kopplat till regelverk, rådighetsfrågor, planeringssamverkan samt brist på vilja och kunskap på olika nivåer och hos olika aktörer. Några kommuner lyfter även utmaningar kopplat till finansiering.

I Rambolls enkät har kommunerna ombetts att skatta i vilken utsträckning som de uppfattar att planeringssamverkan, rådighetsfrågor respektive regelverk hindrar dem från att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter (se Figur 4). Av enkätsvaren framgår att det finns skillnader mellan kommunerna i hur de ser på utmaningarna. Det finns inget tydligt resultat som pekar ut en eller flera utmaningar som särskilt utmanade eftersom vissa kommuner har skattat utmaningarna högt medan andra har skattat dem relativt lågt. De flesta kommuner har dock skattat de tre utmaningarna ungefär lika högt eller lika lågt. Det tyder på att en del kommuner bedömer att varken planeringssamverkan, rådighetsfrågor eller regelverk är en så stor utmaning att den överskuggar andra utmaningar. Av kommunernas fritextsvar i enkäten framkommer att det snarare verkar handla om en kombination av utmaningar som försvårar i arbetet.

**Figur 4. Enkätsvar på frågan "Vilka utmaningar hindrar din kommun från att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter?"**



I följande avsnitt beskriver vi kommunernas främsta utmaningar som framkommit i enkät och intervjuer.

### Vissa regelverk hindrar åtgärder för omvandling

I varken intervjuer eller enkätsvar har kommunerna lyft fram regelverk som en stor utmaning i sammanhanget. De utmaningar kopplat till regelverk som kommunerna har nämnt i intervjuer och enkätsvar har i första hand berört mindre detaljer i lagstiftningen. De exempel som kommunerna pekar på har också ofta koppling till

annan typ av verksamhet som i längden påverkar möjligheter till omvandling av trafikleder. Ett sådant exempel är trafikreglering. Det finns en önskan att få större möjligheter att bestämma vilka typer av transporter som olika delar av trafiksystemet upplåts till för att på så vis kunna styra om trafiken och öka möjligheterna för omvandling av gatustråken. Ett konkret exempel som en av de intervjuade kommunerna lyfter är möjligheten att upplåta samåkningskörfält för att öka incitamenten att samåka i kommunen, något som i dag saknar stöd i lagstiftningen<sup>91</sup>.

Ytterligare exempel på utmaningar som lyfts fram i en intervju är hur olika typer av arbetsmiljölagstiftning påverkar kommunernas möjligheter att utforma gaturummen. Regelverken i sig uppfattas som viktiga, men det bedöms vara mycket svårt att hantera de många olika lagarna när omvandling ska ske och att det krävs en hög kunskapsnivå för att förstå regelverken. Ett konkret exempel som omnämns är arbetsmiljölagstiftning kring avfallshantering och hur detta på olika sätt behöver inkluderas i den fysiska planeringen<sup>92</sup>.

I ett par enkätsvar problematiseras också lokala krav på gatubredd för busstrafik som en utmaning som påverkar möjligheten att anlägga mer grön yta eller ökad gång- och cykelbana i gaturummet. En del kommuner uppger också att tillgänglighetslagstiftning<sup>93</sup> för bilparkering mindre än 25 meter från entréer direkt inverkar på möjligheterna att öka andelen yta för cykel, gång och kollektivtrafik längs med gatustråken. Tillgänglighetskrav i sig ses inte som negativt, men kommunerna menar att det för med sig krav på extra yta för parkering som direkt gör det svårt att få till smalare gaturum. Breda gaturum uppmanar i sin tur till högre hastigheter vilket direkt är dåligt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Två av de intervjuade kommunerna ser också utmaningar i *Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m.* I lagen finns skrivelser som hindrar kommunernas möjligheter att arbeta aktivt med parkering som styrmedel. Ett sådant exempel är möjligheten att höja avgiften för parkering längs med allmänna gator. Det finns dels en vilja hos kommuner att styra om parkering från gatorna till andra parkeringsmöjligheter såsom parkeringshus för

”Vårt kommunala bolag kämpar ekonomiskt och har ett stort parkeringshus centralt i staden som mycket sällan är fullbelagt. De behöver ta en taxa för att täcka byggnadens kostnad men folk är inte villiga att betala eftersom kommunen erbjuder betydligt billigare parkering precis på gatorna utanför. Det är vansinnigt.”

<sup>91</sup> Se exempelvis Trafikverket. 2016, reviderad 2020. *Samåkning i busskörfält på väg 158 Hovåsmotet-Brottkärrsmotet Göteborgs stad, Västra Götalands län Utredning*. Projektnummer: 144 444.

<sup>92</sup> Exempel som ges kring avfallshantering är hur långt en renhållningsarbetare får dra ett sopkärl, var avfallsbilar får parkera och hur sopkasuner får placeras i anslutning till gång- och cykelväg.

<sup>93</sup> Boverkets byggregler (2011:6) – föreskrifter och allmänna råd - avsnitt 3:122: ”En angöringsplats för bilar ska finnas och parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus.”

att kunna omvandla gatuytan, dels en vilja att generellt minska antalet bilar som parkerar i städerna. Ett styrmedel som skulle kunna nyttjas för att omfördela ytor är höjda parkeringstaxor.

I nämnda lag (1957:259) finns skrivelser om skäligen kostnader. Det försvarar för kommuner att motivera stora avgiftshöjningar för parkering på allmän plats. Av intervjuerna framgår också att användning av parkering som styrmedel är känsligt politiskt, och att det sällan används i större utsträckning. Det finns en stor osäkerhet i hur parkering får användas som styrmedel och att kommunernas mandat inte upplevs vara tydligt, vilket gör att tjänstemän kan välja att backa undan från frågorna istället för att lyfta dem till politiken.

Ett annat exempel på svårigheter kopplat till parkering som lyfts av ett par kommuner är att det enligt Plan- och bygglagen (PBL) måste finnas parkering anordnad för alla (ny- och ombyggda) bostäder och verksamheter. Det försvarar direkt för kommuners arbete med att minska attraktiviteten för att ta bilen eftersom bilparkering måste tillhandahållas enligt lagen.

### **Befintliga regelverk har utvecklats i en kontext som inte stämmer överens med aktuella behov och målsättningar**

De regelverk och riktlinjer som på olika sätt påverkar kommunernas arbete med stadsutveckling och omvandling av ohållbara trafikleder har utvecklats i en annan kontext än den som råder idag. Ett par kommuner uttrycker i enkät och intervjuer att föråldrade skrivelser och regler som inte följt med i utvecklingen har direkt inverkan på deras möjligheter eftersom att regelverken inte längre stämmer överens med aktuella behov och målsättningar med omvandlingen. En kommun lyfter i intervju att det framförallt påverkar möjligheten att arbeta med innovativa lösningar i omvandlingen av trafikleder, exempelvis vad gäller nya lösningar för grön infrastruktur. Behovet av ett helhetsperspektiv och bättre samordning mellan olika typer av lagstiftning för att underlätta byggandet av hållbara städer bekräftas även i en rapport framtagen av Trafikverket och Boverket.<sup>94</sup>

”Flera lagar, regelverk, riktlinjer och standarder har tagits fram i en kontext, som inte riktigt gäller längre. Vi kommuner vill ha en förändrad hållbar rese- och stadsstruktur men mycket av lagstiftningen återspeglar inte behoven.”

### **Kommunen saknar rådighet över viktiga trafikleder och markytor**

De flesta kommuner uttrycker att rådighet är en grundläggande förutsättning för att ha möjlighet att genomföra åtgärder för omvandling av ohållbara trafikleder i städer och tätorter. I enkätsvar och intervjuer framträder en bild av både utmaningar i ägandeskap av trafikleder och markytor i gaturummet.

<sup>94</sup> Trafikverket. 2010. *Infrastrukturrelaterade skyddsavstånd*, Den goda staden, Rapport 2010:088.

I många kommuner är Trafikverket väghållare för flera större trafikleder och har direkt mandat att bestämma över dess utformning och funktion, vilket direkt inverkar på kommunens möjligheter att genomföra åtgärder för omvandling av dessa leder. I intervjuerna framkommer exempel där kommunen tagit över väghållaransvar från Trafikverket för att kunna möjliggöra omvandling. Men det finns också exempel där omvandling inte alls kunnat ske på dessa vägsträckor eller där processerna har blivit väldigt utdragna och kostsamma. I en intervju lyfter en kommun att det är en utmaning att Trafikverket enkelt kan välja att avfärda kommuners önskan att omvandla trafikleder som av myndigheten utpekats som riksintresse för kommunikation.

Det är också vanligt att markägare (i form av både privatpersoner och fastighetsägare) behöver involveras för att det ska vara möjligt att genomföra olika typer av åtgärder, till exempel lägga till gång- och cykelbana. Enligt intervjuade kommuner kan det ta lång tid innan överenskommelser kan slutas för markanvändningen. Det är ett flertal intressen som behöver balanseras och det krävs att alla aktörer vill arbeta mot samma mål.

”Ska vi ta hänsyn till alla intressen – bil, gång, cykel, kollektivtrafik och grönområden – blir gaturummen väldigt breda. Ofta äger vi inte heller dessa markutrymmen vilket gör det mycket svårt att bredda gaturummen.”

### **Stort behov av planeringssamverkan på och mellan lokal, regional och nationell nivå försvårar och förlänger processen**

Omvandling kräver planeringssamverkan på och mellan olika nivåer. Av enkät och intervjuer framgår att det finns ett stort behov av samordning inom och mellan kommunala förvaltningar, mellan kommun och myndigheter (främst Trafikverket), mellan kommun och näringsliv, mellan kommun och fastighetsägare och mellan tjänstemän och politiker.

”Trafiken är ju ett system som ska fungera i sin helhet. Det är många olika delar att ta hänsyn till när man planerar om trafikmiljöer och offentlig plats.”

I intervjuerna framkommer att det kan uppstå målkonflikter mellan nationell och lokal nivå och att olika planeringssystem inte är synkade vad gäller omvandling av ohållbara trafikleder. Kommunerna vill arbeta med hållbar stadsutveckling och öka andelen hållbar trafik i staden, medan Trafikverket upplevs vill främja framkomlighet för framförallt biltrafik. Det finns en uppfattning att planering på nationell nivå inte understödjer lokala behov. Ett konkret exempel som lyfts i en av intervjuerna är att de beräkningsmodeller som används på nationell planeringsnivå inte överensstämmer med kommunernas bakomliggande syfte och mål med omvandlingen. Det upplevs finnas en syn från statligt håll att större omvandling i staden i första hand handlar om åtgärder för att öka bostadsbeståndet. Det gör att nationella beräkningar till stor del fokuserar på att undersöka hur mycket biltrafik som det nya bostadsbeståndet kommer att medföra och hur trafiklederna kan

behöva anpassas för att möta det ökade behovet, samtidigt som kommunernas faktiska syfte med omvandlingen är att minska andelen ohållbar trafik. Det finns således en påtaglig problematik i att de prognosmodeller som nyttjas nationellt inte överensstämmer med kommunernas verklighet. Denna bild bekräftas också i andra intervjustudier som genomförts med kommunala tjänstemän<sup>95</sup>.

### **Bristande vilja och mod hos kommunala politiker**

I intervjuer och enkät framkommer att bristande vilja och mod hos kommunala politiker upplevs som ett hinder för att omvandla ohållbara trafikleder i städer, i de fall kommunen har direkt rådighet över trafiklederna. Enligt intervjuade tjänstemän är det svårt att få stöd från kommunala politiker för förslag om omvandling. Tjänstemännen upplever att det ofta finns en osäkerhet och ovilja att testa nytt om man inte säkert vet att det kommer att fungera. Politikerna upplevs också vara rädda för att fatta beslut som kan uppfattas som kontroversiella av medborgare, näringsliv och andra lokala intressenter. En av de intervjuade kommunerna menar att det är en stor fördel att de har ett politiskt förankrat stadsutvecklingsprogram som pekar ut riktningen för bland annat planerade omvandlingar av trafikleder och stadsdelar i kommunen. Programmet lyfts fram som viktigt för att ge konkret och tydlig riktning för det framtida arbetet hos både politiker och tjänstemän. Programmet används också som grund för att kommunicera med till exempel fastighetsägare om kommunens intentioner.

”Det är den politiska viljan inom kommunen som är avgörande.”

### **Allmänna opinionen upplevs vara skeptisk till omvandling av bilkörfält**

Enkät och intervjuer med kommuner visar att tjänstemän upplever att medborgare, fastighetsägare, markägare, näringsliv och andra lokala intressenter ofta är skeptiska till omvandling av trafikleder och stadsdelar. Kommunerna menar att det är svårt att få med sig medborgarna och få acceptans för de åtgärder som genomförs. Många medborgare vill fortsätta att enkelt färdas i bil i städer och tätorter. Det är också många som är skeptiska till åtgärder som innebär att bilkörfält tas bort eftersom de befarar att det kommer skapa mer trängsel och köbildning.

”Den fortsatta önskan hos en stor grupp av medborgare om att enkelt färdas i bil runt om i samhället är det största hindret.”

Flera kommuner lyfter fram kommunikation som nyckeln till att få förståelse hos den breda allmänheten. Det handlar om att få både medborgare och berörda intressenter att förstå vad som är syftet och nyttan med åtgärderna. Enligt flera

<sup>95</sup> Se exempelvis *Infrastruktur, planering och miljömål – en analys av synen på ansvar, roller och möjligheter att använda transportplanering för att uppnå miljömålen*. (2020). IVL rapport C519, Trivector Rapport 2020:55 och Naturvårdsverket (2020) *Miljömål i transportplaneringen: Hur miljömål hanteras på nationell, regional och lokal nivå vid planering av infrastruktur* Rapport 6937.



intervjuade kommuner är det här ett långsiktigt arbete som behöver påbörjas långt innan enskilda åtgärder ska genomföras.

### **Brist på kunskap på olika nivåer och hos olika aktörer**

Flera av de intervjuade kommunerna menar att det råder brist på kunskap om omvandling av ohållbara trafikleder på olika nivåer och hos olika aktörer vilket försvårar för kommunen att genomföra åtgärder. Enligt intervjuade kommuner behövs det mer kunskap om möjliga åtgärder och vad som krävs för att realisera effekterna av åtgärderna.

Kunskapsbehovet finns på olika nivåer inom kommunen (till exempel politiker och tjänstemän), hos olika typer av funktioner och discipliner inom den kommunala förvaltningen samt hos andra aktörer till exempel markägare och nationella politiker. Olika aktörer agerar utifrån sina intressen och sina sakfrågor men saknar kunskap om hur de kan gynnas av den här typen av omvandling. Flera intervjuade kommuner menar att information, inspiration och lärande exempel från andra kommuner kan bidra till att fler förstår vad som behöver göras och vågar testa nytt.

”Vi har alla stadsfrågor i samma förvaltning men ändå misslyckas vi. Kunskapsläget är för lågt hos andra discipliner. Vi behöver ny kunskap och nya metoder som man vågar använda.”

### **Ekonomiska begränsningar hindrar kommuner från att göra omvandlingar**

Flera av de kommuner som har besvarat enkäten eller blivit intervjuade menar att finansiering är en ständigt återkommande utmaning när det gäller omvandling av ohållbara trafikleder, där väghållarskapet är starkt kopplat till ekonomiska möjligheterna. De ekonomiska begränsningarna gör att kommunerna upplever att de inte kan göra alla de åtgärder det som de vill, behöver och planerar att göra. Några kommuner pekar på att det är kostsamt att omvandla framför allt de stora och viktiga trafiklederna i städer och tätorter som i sig oftast är nycklar för att kunna fortsätta omvandla omkringliggande trafikleder och stadsdelar. Kommunerna betonar också vikten av statlig finansiering genom stadsmiljöavtal för att möjliggöra omvandling. Enligt flera kommuner är statlig medfinansiering avgörande för att politiker och tjänstemän ska våga prioritera den här typen av åtgärder.

”Den största problemet i arbetet är ekonomisk begränsning som gör att vi blir tvungen att välja bort några planerade åtgärder.”

# Utformning av befintliga och nya styrmedel

I det här kapitlet redogör vi för hur statliga styrmedel kan utformas för att stödja omvandling av ohållbara trafikleder i städer och tätorter. Det handlar om både befintliga och nya styrmedel. Analysen baseras på Rambolls intervjustudie med fem större kommuner samt enkätstudie där 17 större kommuner har deltagit.

## Kommunerna föreslår främst justeringar av befintliga statliga styrmedel

I Rambolls enkät och intervjuer med kommuner framkommer att kommunerna upplever att det framför allt behövs justeringar av befintliga statliga styrmedel för att stödja omvandling av ohållbara trafikleder i städer. Kommunerna menar att det finns flera befintliga styrmedel som behöver ses över och om möjligt justeras. Kommunerna vill i viss utsträckning även införa nya styrmedel, som exempelvis policypaketet kopplade till gaturummens funktion, men fokus är trots allt på att stärka eller justera redan befintliga styrmedel. I följande avsnitt beskriver vi hur kommunerna föreslår att befintliga och nya administrativa, ekonomiska och informativa styrmedel bör utformas.

### **Kommunerna vill ändra vissa lagar och att hela regelverket ses över**

Med administrativa styrmedel avses lagar, regleringar och normer. I intervjuer och enkät framkommer att det finns lagar som bör ändras för att ge kommunerna större möjligheter att genomföra åtgärder. Några kommuner menar även att det behövs en analys av hur olika regelverk samspelar och motverkar varandra. Dessa förslag beskrivs nedan.

#### ÖKAD MÖJLIGHET ATT NYTTJA PARKERING SOM STYRMEDEL

Några kommuner efterfrågar en justering av *Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m.* Kommunerna vill få större möjligheter att motivera högre avgifter för parkering på allmän plats. Flera kommuner uppger också att Plan- och bygglagen (PBL) bör justeras för att bättre stötta kommunerna i att minska attraktiviteten för att nyttja bilen i staden.

I dag är det vanligt att kommunerna anger lokala p-tal för att försöka hantera kraven för anordning av parkering för alla (ny- och ombyggda) bostäder och verksamheter.<sup>96</sup> I de flesta fall är p-talen utformade som en miniminorm vilket gör att byggherrarna även kan tillskapa fler platser än vad kommunen anger i p-talet. Några av de kommuner som intervjuats ser att det utgör ett problem att det inte anges ett maxtal för antalet p-platser som får anläggas lokalt, men att det också är ett känsligt politiskt ämne att öppet begränsa parkeringsmöjligheterna. Några

---

<sup>96</sup> P-tal är en kommunal riktlinje för byggherrar för hur många p-platser som måste anordnas inom fastigheten eftersom PBL inte anger något uttalat p-tal.

kommuner ser att en tydligare nationell styrning för parkeringsreglering skulle kunna understödja kommunernas möjlighet att bättre nyttja parkering som styrmedel för yteffektivisering. Därigenom vill kommunerna styra om parkering från gatorna till andra parkeringsmöjligheter och omvandla gatuytan. Det är också ett verktyg för att generellt minska antalet bilar som parkerar i städerna.

#### NATIONELLT REGELVERK KRING MÖJLIGHETERNA ATT TA UT TRÄNGSELAVGIFT

Ett par kommuner önskar också beslut om trängselavgift på decentraliserad nivå för att lokalt kunna styra trafiken bättre. Flera tjänstemän upplever att trängselavgift är en känslig politisk fråga på lokal nivå och att ett nationellt beslut skulle kunna stärka deras möjligheter att minska andelen biltrafik i staden.

#### ÖKAD MÖJLIGHET ATT TRAFIKREGLERA

Hos flera kommuner finns en önskan om att trafikregleringen justeras så att kommunerna får större möjligheter att bestämma vilka typer av transporter som olika delar av trafiksystemet upplåts till. Ett konkret exempel som en av de intervjuade kommunerna lyfter är möjligheten att upplåta samåkningskörfält för att öka incitamenten att samåka i kommunen, något som i dag saknar stöd i lagstiftningen.<sup>97</sup> Några kommuner ser också att reglering och prioritering av vilken typ av fordon som får vistas på lederna vid olika tidpunkter vore ett värdefullt styrmedel för att nyttja trafikytorna mer effektivt och därigenom minska behovet av utbyggnad. Ett konkret exempel som ges är att inte tillåta tyngre trafik att nyttja vägnätet vid rusningstrafik.

#### SÄNKT BASHASTIGHET I TÄTORT

Ett par av de intervjuade kommuner ser behov av sänkt bashastighet i tätort. Det kan öka trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafik, minska andelen biltrafik<sup>98</sup> samt möjliggöra för ökad omvandling eftersom sänkta hastigheter inte kräver lika breda körfält. Kommuner kan i dag ta fram lokala föreskrifter för att införa lägre hastighetsbegränsning (30 km/h) för enskilda gatusträckor, en process som dock ses som tidskrävande och kostnadsineffektiv. Flera kommuner uppger att sänkta hastigheter generellt skulle öka möjligheterna för omprioritering av ytor i staden till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik.

<sup>97</sup> Se exempelvis Trafikverket. 2016, reviderad 2020. *Samåkning i busskörfält på väg 158 Hovåsmotet-Brottkärrsmotet Göteborgs stad, Västra Götalands län Utredning*. Projektnummer: 144 444.

<sup>98</sup> Enligt Trafikanalys rapport *Sänkt bashastighet i tätorter* (2017:16) kan sänkt bashastighet tillsammans med andra åtgärder inom samhällsplaneringsområdet resultera i att andelen resande med gång och cykel ökar på bekostnad av motortrafik. Trafikanalys föreslår i *Sänkt bashastighet i tätort* 2017:16, ny bashastighet på 40 km/h, tillskillnad från nuvarande 50 km/h.

## BEHOV AV ATT ANALYSERA BEFINTLIGA REGELVERK SOM MOTVERKAR VARANDRA

Några kommuner pekar på att fysisk planering regleras av en mängd lagar, regler, riktlinjer och standarder. Enligt kommunerna finns det olika regler som drar åt olika håll och till viss del motverkar varandra. Det gör det svårt att utforma hållbara trafikleder som tar hänsyn till alla regler och relevanta aspekter för att

åstadkomma hållbar stadsutveckling.<sup>99</sup> Flera lagar och regler upplevs dessutom vara föråldrade och i behov av uppdatering. Av dessa anledningar behövs det en större samlad analys av hur olika regelverk samspelar och eventuellt motverkar varandra. Resultatet av en sådan heltäckande studie bör enligt kommunerna vara underlag för ytterligare justeringar av befintliga lagar och regler, bland annat så att gång, cykel och kollektivtrafik ges företräde i brist på plats i gaturummen.

”Vi måste ställa oss frågan: hur blir ett gaturum om man ska ta hänsyn till alla regler samtidigt? Och varför blir det ofta så fel? Jo, för det finns en massa olika lagstiftning att förhålla sig till och att göra avvägningar kan vara väldigt klurigt.”

## POLICYPAKET SOM UTGÅR FRÅN GATURUMMENS FUNKTION

En av de intervjuade kommunerna framhåller att en möjlig väg framåt för att skapa en tydlighet i vilka regelverk som är relevanta för olika typer av omvandling är att ta fram lagstiftning som kopplas till den funktion som gatuutrymmet kräver. Rent konkret föreslås olika policypaket som utgår från de olika ”rum” i staden som definieras i livsrummodellen<sup>100</sup>. Det kan vara en uppsättning av lagstiftning som nära hänger samman med den typ av funktion som stadsrummet kräver (enligt livsrummodellen). Det skulle enligt kommunen skapa en större tydlighet och möjliggöra för olika aktörer att luta sig mot samma dokument, standarder och lagstiftning. Det i sin tur skulle kunna minska friktionen mellan lokal, regional och nationell nivå i planeringsprocessen.

”Lagstiftning som bättre utgår från gatuutrymmens funktionsbehov vore väldigt bra. Många av konflikterna mellan aktörer handlar om markytor och vem som har rådighet, men egentligen är det funktioner alla vill säkerställa från sina olika perspektiv – lokalt, regionalt och nationellt. Lagstiftningen kan bli bättre på att stötta i att säkerställa rimliga och hållbara funktioner.”

## ÖKAD RÅDIGHET ÖVER TRAFIKLEDER FÖR KOMMUNER

Flera kommuner lyfter utmaningarna kopplat till rådighetsfrågorna när det gäller omvandling av ohållbara trafikleder i städer. Som tidigare nämnts är det svårt för kommuner som har många statliga trafikleder att vidta åtgärder för att begränsa trafikflödena. Några av kommunerna vill därför att gränserna mellan det kommunala, regionala och nationella ansvaret för trafikleder

<sup>99</sup> Några exempel som ges är risklagstiftning kopplat till markyta runt trafikleder, arbetsmiljölagstiftning, räddningstjänstens framkomlighet, riksintressen, tillgänghetslagstiftning etc.

<sup>100</sup> I livsrummodellen delas staden in i tre olika ”rum” och två ”mellanrum” med olika funktion; frirum, integrerat frirum, mjuktrafikrum, integrerat transportrum och transportrum. Se exempelvis Trafikanalys (2017:16) *Sänkt bashastighet i tätort* för närmare beskrivning av de olika ”rummen”.

ses över. Kommunerna vill ha större befogenheter att förmå Trafikverket att vidta åtgärder och i vissa fall göra det enklare för kommuner att ta över ägarskapet för viktiga trafikleder.

#### NYA NATIONELLA PROGNOSS- OCH BERÄKNINGSMODELLER SOM TAR BÄTTRE HÄNSYN TILL KLIMAT- OCH MILJÖMÅL

Flera kommuner lyfter i enkät och intervjuer att det finns behov av nya och uppdaterade prognos- och beräkningsmodeller på nationell nivå som bättre främjar omvandling för hållbara och mer yteffektiva gator. Ett konkret exempel är Trafikverkets basprognos<sup>101</sup> som bygger på antaganden om en ständig trafikillväxt. I modellen värderas resenärernas tid olika efter vilket trafikslag som resenärer väljer i modellen, vilket för med sig att väginvesteringar ger större samhällsnytta i Trafikverkets modeller än satsningar på kollektivtrafik, gång- och cykelinfrastruktur. Detta antagande menar flera kommuner utgör stort föremål för målkonflikter vid planeringssamverkan med Trafikverket och att modellerna måste ta bättre hänsyn till klimat- och miljömål. Denna bild bekräftas även i andra intervjustudier.<sup>102</sup>

#### TYDLIGARE UTPEKAT ATT CYKEL- OCH GÅNGVÄG UTGÖR EN DEL AV TRAFIKVERKETS UPPDRAG

Några kommuner uppger att det finns ett behov av att justera så att Trafikverkets uppdrag tydligt inkluderar gång- och cykelvägar för att på så vis kunna ge dessa högre prioriterat i myndighetens arbete. I dag innefattar inte förordningen<sup>103</sup> skrivelser om att myndighetens uppdrag också innefattar gång- och cykelväg. Det grundas dels i en problematik med Vägslag (1971:948) där det saknas definition av cykelvägar och att de istället definieras som "attribut" till en väg.<sup>104</sup>

### **Kommunerna vill få större möjligheter till statlig medfinansiering för omvandling av ohållbara trafikleder**

Med ekonomiska styrmedel avses avgifter, skatter, bidrag och subventioner. I intervjuer och enkät framkommer att kommunerna efterfrågar större möjligheter att få statlig medfinansiering för omvandling av trafikleder. Detta bör enligt flera kommuner ske genom justering av regelverket kring stadsmiljöavtal och att

<sup>101</sup> En viktig förutsättning för möjlig omvandling av trafikleder är de trafiksimuleringar som används för att bedöma hur många körfält en befintlig eller ny väg ska ha. Data för detta hämtas från Trafikverkets basprognoser, som anger trafikutvecklingen för det nationella stamvägnätet och utgör underlag till i princip alla trafiksimuleringar som görs vilket. Dessa beräkningar påverkar direkt möjligheten att minska ner antalet körfält.

<sup>102</sup> Se exempelvis. Naturvårdsverket (2020) *Miljömål i transportplaneringen: Hur miljömål hanteras på nationell, regional och lokal nivå vid planering av infrastruktur* Rapport 6937

<sup>103</sup> Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket §1. Trafikverket ska med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket får även, efter överenskommelse med Sjöfartsverket, ansvara för genomförandet av infrastrukturprojekt i farleder, slussar och kanaler.

<sup>104</sup> Se exempelvis Trafikverket. *Utredning av allmänna cykelvägar*. PM 2016-09-21. Ärendenummer TRV 2014/54842.

Trafikverket ges större möjligheter att finansiera steg 1–2 åtgärder enligt Trafikverkets fyrstegsprincip. Dessa förslag beskrivs nedan.

#### UTÖKA STADSMILJÖAVTALEN I TERMER AV ÅTGÄRDER OCH FINANSIERING

Flera kommuner efterfrågar större möjligheter till statlig medfinansiering genom stadsmiljöavtal. I dagsläget ger stadsmiljöavtal stöd till åtgärder för kollektivtrafik och cykel. Kommunerna föreslår att stadsmiljöavtalen ska gälla åtgärder som mer generellt syftar till att stödja ett hållbart resande, och att en motprestation skulle kunna kopplas till minskad biltrafik liksom motprestationer som finns i bymiljöavtal i Norge<sup>105</sup>. Det finns även önskemål om att andelen statlig medfinansiering ska höjas från nuvarande 50 procent.

”I stadsmiljöavtal är motprestationen främst kopplad till hållbara resor generellt och ökat bostadsbyggande. Det finns inte uttalat på det sättet att en motprestation kan vara minskad biltrafik, vilket är vad vi vill uppnå.”

#### STÖRRE MÖJLIGHETER ATT FINANSIERA STEG 1–2 ÅTGÄRDER OCH TYDLIGARE NATIONELL STYRNING AV TRAFIKVERKET

Flera kommuner efterfrågar större möjligheter att få medfinansiering för åtgärder enligt steg 1–2 i Trafikverkets fyrstegsprincip<sup>106</sup>. I Rambolls enkätstudie och intervjusvar framträder en bild av att fyrstegsprincipen är bra ur ett hållbarhetsperspektiv – om principen i praktiken följdes. Det upplevs vara direkt hindrande för omvandling att principen ofta frånges och att ett stort ansvar för att genomföra steg 1–2 åtgärder läggs över på kommunerna, eftersom Trafikverket sällan, eller inte alls, finansierar steg 1–2 åtgärder. Flera önskar att nationell nivå tar ett större ansvar för att även dessa åtgärder prioriteras bland olika aktörer i den fysiska planeringen, exempelvis genom att Trafikverket får tydligare instruktioner.

Behovsbilden bekräftas i Riksrevisionens genomgång av 150 åtgärdsvalsstudier<sup>107</sup>. I myndighetens granskning framgår att Trafikverket prövade alla fyra stegen i ungefär hälften av åtgärdsvalsstudierna och att åtgärderna inte alltid sker stegvis. Det vill säga att Trafikverket först prövar om en mindre kostsam åtgärd kan tillgodose behovet, innan dyrare åtgärder prövas. Slutsatsen i rapporten är att steg 1 åtgärder saknas och när de finns med är de alltid ett komplement till dyrare åtgärder, istället för ett alternativ till att lösa problemet. Flera regionala och

<sup>105</sup> Se exempelvis Trafikverket. 2015. *Regeringsuppdrag om stadsmiljöavtal. Slutredovisning*. Rapport 2015:078.

<sup>106</sup> Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Den betyder att i första hand ska åtgärder väljas som kan minska efterfrågan på transporter eller påverka valet av transportsätt så att det transportsystem som redan finns kan utnyttjas mer effektivt. Först i tredje hand ska ombyggnader av vägar och järnvägar övervägas, och som sista steg byggande av ny infrastruktur.

<sup>107</sup> Riksrevisionen. 2018. *Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur – tillämpas den på avsett sätt?* Rapport 2018:30.

nationella aktörer har fortsatt lyfta frågan om utökade möjligheter till finansiering av steg 1–2 åtgärder i olika rapporter och forum.<sup>108</sup>

### **Kommunerna vill ha information om omvandling och goda exempel**

Med informativa styrmedel avses information, utbildning och rådgivning. I intervjuer och enkät framkommer att kommunerna efterfrågar mer information och kunskap om möjligheter och nyttan med omvandling av ohållbara trafikleder och stadsdelar. Kommunerna vill även ha fler lärande exempel från vad andra kommuner gör inom det här området för att kunna använda dessa som inspiration och underlag för beslut om åtgärder. Dessa förslag beskrivs nedan.

”Det ligger som en död hand över Trafikverkets trafikleder. Vi får och kan inte röra, ändra eller på något sätt påverka dessa leder, exempelvis för att öka cykel- och gångytan. I många kommuner utgör all mark runt dessa centrala trafikleder en död yta, samtidigt som vi har platsbrist i flera städer.”

#### LÄRANDE EXEMPEL PÅ VAD ANDRA KOMMUNER GÖR INOM OMRÅDET

Flera kommuner önskar fler konkreta exempel på vad andra kommuner gör för att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter. Kommunerna menar att det finns behov av goda exempel som kan fungera som inspiration för andra kommuner. Enligt intervjuade kommuner kan dessa exempel få andra kommuner mer benägna att våga genomföra egna åtgärder. Om det finns tydliga exempel och mätbara effekter från exempelvis en grannkommun är det enklare för både tjänstemän och politiker att motivera liknande åtgärder i den egna kommunen.

Kommunerna menar att nationella aktörer, som Naturvårdsverket, Trafikverket samt Sveriges Kommuner och Regioner har en viktig roll att spela när det gäller att sprida goda exempel och skapa forum för erfarenhetsdelning. Flera kommuner uppger att det vore värdefullt att kunna dela erfarenheter och lärdomar vid omvandling, exempelvis utmaningar i regelverk eller i planeringssamverkan, för att på så vis kunna lyfta frågan på ett tydligare sätt till nationell nivå.

”Vi skulle behöva mer exempel kring hur man skulle kunna arbeta med detta i täta städer. Det saknas bra forum och arenor för utbyten av dessa typer av frågor - där tror jag Naturvårdsverket skulle kunna spela en roll.”

En intervjuad kommun föreslår dessutom att det bör ställas högre krav på kommuner som mottar statlig medfinansiering genom stadsmiljöavtal att sprida kunskap vidare till andra kommuner. Det handlar alltså om att ställa krav på kunskapsspridning som ett villkor för att få medfinansiering genom stadsmiljöavtal.

<sup>108</sup> Se exempelvis 2030-sekretariatet. *Webbinarium 21 oktober 2020: När ska Trafikverket finansiera hållbara trafiklösningar enligt fyrstegsprincipen?*. <https://www.2030sekretariatet.se/webbinarium-21-oktober-2020-nar-ska-trafikverket-finansiera-hallbara-trafiklosningar-enligt-fyrstegsprincipen/> (Hämtad 2020-12-08); Naturvårdsverket. 2020. *Miljömål i transportplaneringen: Hur miljömål hanteras på nationell, regional och lokal nivå vid planering av infrastruktur*. Rapport 6937

## INFORMATION OCH UTBILDNING FÖR KOMMUNALA TJÄNSTEMÄN OCH POLITIKER

Flera kommuner upplever att det saknas kunskap om omvandling av ohållbara trafikleder hos både kommunala tjänstemän och politiker. De efterfrågar därför mer information och utbildning för tjänstemän och politiker på både lokal, regional och nationell nivå. Enligt intervjuade kommuner är kunskap avgörande för att kommunerna ska våga och vilja genomföra åtgärder som i många fall kan vara obekväma och gå emot den allmänna opinionen.

”I stadsmiljöavtal är motprestationen främst kopplad till hållbara resor generellt och ökat bostadsbyggande. Det finns inte uttalat på det sättet att en motprestation kan vara minskad biltrafik, vilket är vad vi vill uppnå.”

Det handlar framför allt om kunskapshöjande information och utbildning om hur kommuner enkelt kan göra omvandling utan att skapa stora negativa konsekvenser för trafiken. Det kan även vara mer specifika utbildningar inom till exempelvis markanvändning och optimering av detsamma. Dessa informations- och utbildningsinsatser bör enligt intervjuade kommuner vara riktade till såväl berörda tjänstemän som politiker.

## INFORMATION OCH KUNSKAP TILL MEDBORGARE OCH ANDRA INTRESSENTER

För att nå framgång med omvandling av ohållbara trafikleder behövs det även information och kunskap till medborgare och andra intressenter. Flera kommuner pekar på utmaningarna kopplat till att den breda allmänheten och berörda intressenter oftast är skeptiska till åtgärder som hotar bilresande i staden. I enkät och intervjuer framkommer att det behövs breda kommunikationsinsatser för att skapa en mer positiv inställning till den här typen av åtgärder. Kommunerna menar att statliga myndigheter, liksom Naturvårdsverket och Trafikverket, också har en viktig roll att spela i det här arbetet. Enligt kommunen handlar det bland annat om att kommunicera en vision om vad det hållbara samhället innebär – hur den ser ut och vilka värden som erbjuds. I slutändan handlar det om att kunna motivera och få stöd för de åtgärder som kommunerna vill genomföra.



# Slutsatser

I det här kapitlet presenterar vi våra slutsatser utifrån vad som framkommit i studien.

## **Kommunerna ser positivt på möjligheterna att påverka de egna trafiklederna**

Studien visar att kommunala tjänstemän som arbetar med strategisk planering har en överlag positiv syn på möjligheterna att omvandla ohållbara trafikleder. Denna slutsats baseras på de 22 större svenska kommuner som besvarat Rambolls enkät eller deltagit i intervjuer. Enligt kommunerna finns det flertal trafikleder i städer och tätorter med stor potential för omvandling för att främja mer yteffektivt och hållbart användande av gaturummen. Åtgärder för ökad hållbar stadsutveckling och fysisk planering av trafikytor har även fått mer utrymme i de politiska prioriteringarna under de senaste åren. Samtidigt begränsas kommunernas möjligheter av en rad faktorer och utmaningar. Potentialen för omvandling ses som god för de trafikleder där kommunerna själva har rådighet och i de fall där åtgärder kan göras utan större motstånd från medborgare eller politiker. I många fall är kommunerna också beroende av statlig medfinansiering för att kunna genomföra åtgärderna.

## **Rådighet utgör en stor utmaning för kommunernas arbete**

Kommunernas arbete med att omvandla trafikleder och stadsdelar till mer hållbara och yteffektiva alternativ påverkas i mycket stor utsträckning av rådigheten att kunna genomföra åtgärder. Det framkommer i såväl litteraturgenomgången som i intervjuer och enkät att kommunerna saknar rådighet över många viktiga ytor i det egna närområdet. I vissa fall handlar det om att privata aktörer har rådighet över den mark som kommunen ser potential i att omvandla, men i majoriteten av fallen är det Trafikverkets rådighet över trafikleder som bedöms utgöra det största hindret. Flera kommuner menar att Trafikverket mycket enkelt kan avfärda kommunens förslag om åtgärder, samt att Trafikverket har tolkningsföreträde i frågor om exempelvis riksintresse för kommunikation och att tunga bevisbördor och ansvar helt läggs på kommunerna.

## **Målkonflikter mellan nivåer bidrar till otydlighet och långdragna processer**

Bilden av Rambolls kartläggning, och som även bekräftats i andra intervjustudier<sup>109</sup>, är att flera kommuner ser att Trafikverket främst arbetar för att främja biltrafikens framkomlighet. Det gör att det uppstår flera målkonflikter mellan lokal och nationell nivå i planeringsprocesserna som både skapar långdragna processer och en stor frustration bland aktörer. Kommunerna ser att

---

<sup>109</sup> Se exempelvis IVL Svenska Miljöinstitutet & Trivector Traffic. 2017. *Motsättningar mellan prognosstyrd och målstyrd planering av infrastruktur*. IVL 2017:45.

målkonflikterna direkt motverkar deras arbete med hållbar stadsutveckling och minskade utsläpp och luftföroreningar, att omvandling av ohållbara trafikleder hindras eller helt uteblir och att biltrafiken in i städerna snarare kan öka genom Trafikverkets arbete och de nationella prioriteringarna.

### **Kommunernas utmaningar samspelar och hänger ihop**

Studien visar att kommunernas utmaningar när det gäller omvandling av ohållbara trafikleder i många fall samspelar och hänger ihop. Av enkäter och intervjuer framkommer att det ofta är kombinationen av flera utmaningar som gör att kommunen upplever att det är svårt att komma framåt och genomföra åtgärder. De utmaningar som lyfts i den här kartläggningen överensstämmer i stora drag med vad som framkommit i tidigare studier.<sup>110</sup> Det handlar främst om målkonflikter, olika tidshorisonter i fysisk planering, rådighetsfrågor, politisk motvillighet och allmänhetens syn på den här typen av åtgärder. Studien kompletterar tidigare studier genom att fördjupa analysen och visa att utmaningarna hänger samman. Det är därmed ett komplext område som kräver helhetsperspektiv och samordnade förändringar av statliga styrmedel.

### **Kommunerna efterfrågar i första hand justering av befintliga styrmedel**

Det finns stora möjligheter för nationell nivå att bättre stödja omvandlingen av ohållbara trafikleder genom att framför allt justera befintliga statliga styrmedel. Kartläggningen visar att det finns potential att förändra och vissa fall förstärka administrativa, ekonomiska och informativa styrmedel. Kartläggningen visar att det i dagsläget finns målkonflikter samt olika intressen och perspektiv som inte är enkla att förena. Det krävs därför en fördjupad analys av hur olika styrmedel inom fysisk infrastrukturplanering och hållbar stadsutveckling samspelar och i vissa fall motverkar varandra. En sådan analys kan ge en mer heltäckande bild av hur framför allt administrativa styrmedel påverkar möjligheterna att omvandla samt kombinationen av styrmedel påverkar möjligheterna att nå goda resultaten. För att åstadkomma förändringar krävs sannolikt ett större helhetsperspektiv och samsyn kring vilka mål och perspektiv som ska prioriteras. För att ta nästa steg krävs också stärkt samordning mellan statliga myndigheter samt mellan lokal och nationell nivå där berörda aktörer arbetar i samma riktning och utifrån gemensamma prioriteringar.

---

<sup>110</sup> Se avsnitt "Flertal utmaningar försvårar omvandling av ohållbara trafikleder" i den här rapporten.

## Källförteckning

- Bartle, C et al. 2016. *The Economic Benefits of Sustainable Urban Mobility Measures – Independent Review of Evidence: Reviews*. European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans.
- Baruchman, M. 2020. Seattle will permanently close 20 miles of residential streets to most vehicle traffic. *The Seattle Times*. 7 maj.  
<https://www.seattletimes.com/seattle-news/transportation/seattle-will-permanently-close-20-miles-of-residential-streets-to-most-vehicle-traffic/> Hämtad 2020-12-08)
- Bernard, Y. et al. 2020. *Impacts of the Paris low-emission zone and implications for other cities*. The International Council on Clean Transportation.
- Birmingham City Council. 2020. A Clean Air Zone for Birmingham.  
[https://www.birmingham.gov.uk/info/20076/pollution/1763/a\\_clean\\_air\\_zone\\_for\\_birmingham](https://www.birmingham.gov.uk/info/20076/pollution/1763/a_clean_air_zone_for_birmingham) (Hämtad 2020-12-05)
- Birmingham City Council. 2020. *Birmingham Transport Plan*.
- Boverket. 2019. *Mångfunktionella gator*. Rapport 2019:7
- Broadbuss, A. 2014. Sustainable Transportation: Lessons from London. *Focus*. Oktober.
- Broom, D. 2020. *How the COVID-19 crisis inspired this major Italian city to transform its polluted streets – for good*. World Economic Forum COVID Action Platform. 24 april. <https://www.weforum.org/agenda/2020/04/milan-covid-19-coronavirus-lockdown-reducing-car-use/> (Hämtad 2020-12-06)
- Bryssel stad. 2020. *Project Pedestrian zone*. <https://www.brussels.be/project-pedestrian-zone> (Hämtad 2020-12-01)
- Cairns, S. et al. 2002. Disappearing traffic? The story so far. *Municipal Engineer*. 151 (1): 13-22 [https://nacto.org/docs/usdg/disappearing\\_traffic\\_cairns.pdf](https://nacto.org/docs/usdg/disappearing_traffic_cairns.pdf) (Hämtad 2020-12-04)
- Carmona, M. et al. 2017. *Street Appeal. The value of street improvements. Summary Report*. Rapport framtagen av UCL på uppdrag av Transport for London.
- The Coordination Committee for International Environmental Policy. 2019. *National Air Pollution Control Programme Belgium*.  
[https://ec.europa.eu/environment/air/pdf/reduction\\_napcp/BE%20final%20NAPCP%201Apr19%20annexed%20report%20EN.pdf](https://ec.europa.eu/environment/air/pdf/reduction_napcp/BE%20final%20NAPCP%201Apr19%20annexed%20report%20EN.pdf) (Hämtad 2020-12-05)
- Dickinson, J. & Wretstrand, A. 2016. *Plats, pengar och prioritet: Intervjustudie om hinder och möjligheter för styrning mot ökad kollektivtrafikandel*. Lunds universitet. Working paper 2016:7
- Eliasson, J. 2014 *The Stockholm congestion charges: an overview*. Centre For Transport Studies Stockholm. CTS Working Paper 2014:7.
- Energimyndigheten. 2017. *Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet*. Rapport 2017:07
- EU-kommissionen. 2004. *Reclaiming city streets for people. Chaos or quality of life?* [https://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets\\_people.pdf](https://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets_people.pdf) (Hämtad 2020-12-05)

- EU-kommissionen. 2019. *Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities: Main Findings*
- European Cyclists' Federation. 2018. *La Seine to remain a car-free haven for cyclists and pedestrians in Paris*. <https://ecf.com/news-and-events/news/la-seine-remain-car-free-haven-cyclists-and-pedestrians-paris> (Hämtad 2020-12-16)
- Evidens BLW och Spacescape. 2011. *Värdering av stadskvaliteter. Stadsbyggnadsstudier i Stockholmsregionen*. Studie beställd av Regionplanekontoret SLL och framtagen av Spacescape i samarbete med Evidens.
- Font, A. et al. 2018. A tale of two cities: is air pollution improving in Paris and London?. *Environmental Pollution*. 249:1-12.
- Girardi, A. 2019. *Milan: The Grey City Is Going Green*. Forbes. 10 januari. <https://www.forbes.com/sites/annalisagirardi/2019/01/10/milan-the-gray-city-is-going-green/?sh=4b127c561d9f> (Hämtad 2020-12-06)
- IVL Svenska Miljöinstitutet & Trivector Traffic. 2017. *Motsättningar mellan prognosstyrd och målstyrd planering av infrastruktur*. IVL 2017:45.
- Johansson, T. 2018. Helsingfors förvaltningsdomstol häver Helsingfors nya generalplan för Centralparkens västra delar. Samtidigt får flera stadsboulevarder nej av rätten. – Vi är otroligt glada, säger Maija Hakanen, Centralparksaktivist. *Hufvudstadsbladet*. 5 februari.
- Jones, P. & Lucas, K. 2012. The social consequences of transport decision-making: Clarifying concepts, synthesising knowledge and assessing implications. *Journal of Transport Geography*. 21, 4–16
- Litman, T. 2009. *Transportation Cost and Benefit Analysis - Techniques, Estimates and Implications*. Second Edition. Victoria Transport Policy Institute.
- London School of Economics and Political Science. 2020. *What is the polluter pays principle?* <https://www.lse.ac.uk/granthaminstitute/explainers/what-is-the-polluter-pays-principle/> (Hämtad 2020-12-02)
- New York City Department of Transportation. 2014. *Protected Bicycle Lanes in New York City*.
- Naturvårdsverket. 2020. *Miljömål i transportplaneringen: Hur miljömål hanteras på nationell, regional och lokal nivå vid planering av infrastruktur*. Rapport 6937.
- Naturvårdsverket. 2020. *Omvandling av ohållbara trafikleder och stadsdelar*. <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Transporter-och-trafik/Omvandling-av-trafikleder-och-stadsdelar/> (Hämtad 2020-12-02)
- Nossiter, A. 2019. *The greening of Paris make its mayor more than a few enemies*. *The New York Times*. 5 oktober.
- Näringsdepartementet. "Förordningsändringar om miljözoner" Pressmeddelande publicerat den 30 augusti 2018. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2018/08/forordningsandringar-om-miljozoner/> (Hämtad 2020-12-01)
- O'Sullivan, F. 2020. *Europe's Cities Are Making Less Room for Cars After Coronavirus*. Blomberg CityLab.

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-04-22/a-car-free-blueprint-for-city-life-after-lockdown> (Hämtad 2020-12-01)

O'Sullivan, F. & Bliss, L. 2020. *The 15-Minute City – No Cars Required – Is Urban Planning's New Utopia. Bloomberg Businessweek/New Economy*. 12 november. <https://www.bloomberg.com/news/features/2020-11-12/paris-s-15-minute-city-could-be-coming-to-an-urban-area-near-you> (Hämtad 2020-12-06)

Paris stad. 2019. *40 propositions pour transformer le périphérique*. <https://www.paris.fr/pages/40-propositions-pour-transformer-le-peripherique-6844> (Hämtad 2020-12-04)

Paris stad. 2020. *La carte Paris Respire*. <https://www.paris.fr/pages/paris-respire-2122> (Hämtad 2020-12-16)

Paris stad. 2020. The ZCR environmental zone of Paris. <https://www.lezfrance.fr/nc/en/frenchenvironmental-zones-zcr/paris-zone-zcr.html> (Hämtad 2020-12-04)

Pohjola, T. 2018. Högsta förvaltningsdomstolen kritiserar omfattande delar i förslaget till ny generalplan. Fyra av sju stadsbulevarder får nej och Centralparken klarar sig. *Hufvudstadsbladet*. 8 november.

Rachele, J. N. et al. 2018. Automobile dependence: A contributing factor to poorer health among lower-income households. *Journal of Transport & Health*. 8, 123–128

Ramboll Sverige. 2019. *Problemet med partiklar. Rambolls luftkvalitetsrapport 2019*.

Rye, T. & Hrelja, R. 2020. *Policies for Reducing Car Traffic and Their Problematisation. Lessons from the Mobility Strategies of British, Dutch, German and Swedish Cities*.

Scott, C. et al. 2020. *A brief guide to the benefits of urban green spaces*. University of Leeds, <https://leaf.leeds.ac.uk/green-space/> (Hämtad 2020-12-16)

Seattle Department of Transportation. 2019. *Bicycle Master Plan*.

Sherwood, H. 2020. Brighton, Bristol, York ... city centres signal the end of the road for cars. *The Guardian*. 26 januari. <https://www.theguardian.com/uk-news/2020/jan/26/city-entres-end-of-road-for-cars-brighton-bristol-york> (Hämtad 2020-12-04)

Shmurak, S. 2018. Here's how Paris is building the eco-community of the future. *GreenBiz*. 20 juni. <https://www.greenbiz.com/article/heres-how-paris-building-eco-community-future> (Hämtad 2020-12-04)

SOU 2013:084 del 1. Utredningen om fossilfri fordonstrafik. *Fossilfrihet på väg*.

SOU 2016:47 del 1. Miljömålsberedningen. *En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige*.

Stockholms stad. *Miljöbarometern. PM10 – årsmedelvärden*.

<http://miljobarometern.stockholm.se/luft/partiklar/pm10-arsmedelvarden/> (Hämtad 2020-12-10)

Sveriges Kommuner och Landsting. 2013. *Parkering för Hållbar Stadsutveckling*.

Trafikanalys. 2017. *Sänkt bashastighet i tätorter*. Rapport 2017:16

Trafikanalys. 2020. *Åtgärder för en grön nystart av transportsystemet*. PM 2020:8.

Trafikverket. 2010. *Infrastrukturelaterade skyddsavstånd, Den goda staden*, Rapport 2010:088.

Trafikverket. 2016. *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser - med fokus på transportinfrastrukturen*. Rapport 2016:043

Trafikverket. 2016, reviderad 2020. *Samåkning i busskörfält på väg 158 Hovåsmotet-Brottkärrsmotet Göteborgs stad, Västra Götalands län Utredning*. Projektnummer: 144 444.

Trafikverket. *Utredning av allmänna cykelvägar*. PM 2016-09-21. Ärendenummer TRV 2014/54842.

Transport and Environment. 2019. *Low-Emission Zones are a success - but they must now move to zero-emission mobility*.  
[https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2019\\_09\\_Briefing\\_LEZ-ZEZ\\_final.pdf](https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2019_09_Briefing_LEZ-ZEZ_final.pdf) (Hämtad 2020-12-01)

Transport for London. 2014. *London's Road Modernisation Plan. The biggest road investment programme for a generation*.

Transport for London. 2020. *LEZ: Where and when*.  
<https://tfl.gov.uk/modes/driving/low-emission-zone/about-the-lez> (Hämtad 2020-12-01)

Trivector Traffic. 2010. *Stafettbeskrivning för bättre målstyrning i planeringen – slutrapport*. Rapport 2010:57;

Willsher, K. 2016. Paris mayor heralds 'reconquest of Seine' as riverbank traffic banned. *The Guardian*. 26 september.  
<https://www.theguardian.com/cities/2016/sep/26/paris-council-approves-ban-vehicles-right-bank-seine-road> (Hämtad 2020-12-16)

Yu, C. Y. et al. 2018. Assessing the economic benefits and resilience of complete streets in Orlando, FL: A natural experimental design approach. *Journal of Transport & Health*. 8, 169–178.

## Bilaga 1. Intervjustudie

Tema	Analysfråga	Intervjufråga
Genomförda och planerade åtgärder	Vilka åtgärder har större svenska kommuner genomfört för att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter?	Vilka åtgärder har ni genomfört i din kommun för att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter? <i>Diskutera frågan utifrån olika typer av åtgärder till exempel cykelparkering, cykelvägar, gångbanor, körfält för bussar eller spårvagn, annan typ av användning.</i>
	Vilka åtgärder planerar större kommuner att genomföra för att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter?	Planerar ni att göra några åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter? Om ja, vilka åtgärder?
	Vilka åtgärder utreder större kommuner för att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter?	Utreder ni just nu några åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter? Om ja, vilka åtgärder? Syftet med åtgärden? Vilka effekter önskar ni få av åtgärden? Har ni redan sett effekt av den här typen av insats?
Möjligheter	Hur ser större svenska kommuner på möjligheterna att genomföra åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter?	Hur ser du på era möjligheter att genomföra åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter i din kommun?
Utmaningar	Vilka utmaningar hindrar kommuner från att genomföra åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter? Utmaningar kopplat till regelverk, rådighetsfrågor, planeringssamverkan på och mellan lokal, regional och nationell nivå.	Vilka är de främsta utmaningarna som hindrar er från att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter i din kommun? Ser du till exempel några utmaningar kopplat till - regelverk - rådighetsfrågor - planeringssamverkan på och mellan lokal, regional och nationell nivå
Justering av styrmedel	Hur kan befintliga administrativa, ekonomiska och informativa styrmedel som kan justeras för att stödja omvandling av gatu- och vägkapacitet så att biltrafik och bilberoende kan minska i större svenska städer?	Hur bör befintliga styrmedel justeras för att stödja omvandlingen av ohållbara trafikleder i städer och tätorter? - Administrativa styrmedel - Ekonomiska styrmedel - Informativa styrmedel <i>Särskilt fokus på nationella styrmedel som staten har rådighet över.</i>
	Vilka nya administrativa, ekonomiska och informativa styrmedel kan stödja omvandling av gatu- och vägkapacitet så att biltrafik och bilberoende kan minska i större svenska städer?	Har du förslag på nya styrmedel som kan stödja omvandlingen av ohållbara trafikleder i städer och tätorter? - Administrativa styrmedel - Ekonomiska styrmedel - Informativa styrmedel <i>Särskilt fokus på nationella styrmedel som staten har rådighet över.</i>
Övrigt		Är det något som du vill lägga till eller förtydliga?

## Bilaga 2. Enkätstudie

### Kommuner som fått enkäten

- Borås
- Botkyrka
- Gävle
- Halmstad
- Haninge
- Helsingborg
- Huddinge
- Jönköping
- Karlstad
- Kristianstad
- Kungsbacka
- Linköping
- Lund
- Malmö
- Nacka
- Norrköping
- Solna
- Stockholm
- Sundsvall
- Södertälje
- Västerås
- Växjö

### Enkätfrågor

#### GENOMFÖRDA OCH PLANERADE ÅTGÄRDER

1a) Har din kommun genomfört några åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter?

Med begreppet ”omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter” avses *göra om befintliga bilkörfält och bilparkeringsplatser till exempel cykelparkering, cykelvägar, gångbanor, körfält för bussar eller spårvagn.*

Ja/nej

**Vid ja:** 1b) Vilka typer av åtgärder har din kommun genomfört?

Det är möjligt att välja flera svarsalternativ.

- Omvandlat till cykelparkering
- Omvandlat till cykelvägar
- Omvandlat till gångbanor
- Omvandlat till körfält för bussar eller spårvagn
- Annat: FRITEXTSVAR



2a) Planerar din kommun att genomföra några åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter?

Ja/nej

**Vid ja:** 2b) Vilka typer av åtgärder planerar din kommun att genomföra?

Det är möjligt att välja flera svarsalternativ.

- Omvandlat till cykelparkering
- Omvandlat till cykelvägar
- Omvandlat till gångbanor
- Omvandlat till körfält för bussar eller spårvagn
- Annat: FRITEXTSVAR

3a) Utreder din kommun några åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter?

Ja/nej

**Vid ja:** 2b) Vilka typer av åtgärder utreds av din kommun?

Det är möjligt att välja flera svarsalternativ.

- Omvandlat till cykelparkering
- Omvandlat till cykelvägar
- Omvandlat till gångbanor
- Omvandlat till körfält för bussar eller spårvagn
- Annat: FRITEXTSVAR

#### MÖJLIGHETER

4a) Hur ser du på möjligheterna att genomföra åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter i din kommun?

Skatta era möjligheter från 1 till 5.

*Fem skattningsalternativ och det är bara möjligt att välja ett alternativ. 1 = små möjligheter. 5 = stora möjligheter*

*"Vet ej" som sista svarsalternativ.*

4b) Motivera gärna ditt svar.

FRITEXTSVAR (*ej obligatoriskt att lämna kommentar*)

#### UTMANINGAR

5a) Vilka utmaningar hindrar din kommun från att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter?

Skatta varje potentiell utmaning från 1 till 5.

*Fem skattningsalternativ för varje potentiell utmaning och det är bara möjligt att kryssa i en ruta för varje utmaning. 1 = små möjligheter. 5 = stora möjligheter.*

*”Vet ej” som sista svarsalternativ.*

- Regelverk
- Rådighetsfrågor
- Planeringssamverkan på och mellan lokal, regional och nationell nivå

5b) Motivera gärna ditt svar.

FRITEXTSVAR (ej obligatoriskt att lämna kommentar)

5c) Andra utmaningar som hindrar din kommun från att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter:

*FRITEXTSVAR (ej obligatoriskt att lämna kommentar)*

JUSTERING AV STYRMEDEL

6) Hur bör **befintliga** styrmedel justeras för att stödja omvandlingen av ohållbara trafikleder i städer och tätorter?

Ge gärna förslag på hur **befintliga** administrativa, ekonomiska respektive informativa bör justeras.

Administrativa styrmedel, dvs. lagar, regleringar och normer:

FRITEXTSVAR

Ekonomiska styrmedel, dvs. avgifter, skatter, bidrag och subventioner:

FRITEXTSVAR

Informativa styrmedel, dvs. information, utbildning och rådgivning:

FRITEXTSVAR

6) Hur bör **nya** styrmedel utformas för att stödja omvandlingen av ohållbara trafikleder i städer och tätorter?

Ge gärna förslag på hur **nya** administrativa, ekonomiska respektive informativa bör utformas.

Administrativa styrmedel, dvs. lagar, regleringar och normer:

FRITEXTSVAR

Ekonomiska styrmedel, dvs. avgifter, skatter, bidrag och subventioner:

FRITEXTSVAR

Informativa styrmedel, dvs. information, utbildning och rådgivning:

FRITEXTSVAR

7) Har du några övriga kommentarer eller medskick till Naturvårdsverket inför det fortsatta arbetet med att stödja omvandlingen av ohållbara trafikleder i städer och tätorter?

FRITEXTSVAR

## Svarsfördelning för envals- och flervalsfrågor i enkäten

Fråga	Svarsalternativ	Svarsfördelning (antal)	Svarsfördelning (andel)	Antal svar
Har din kommun genomfört några åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter? (envalsfråga)	Ja	12	71 %	17
	Nej	5	29 %	
Vilka typer av åtgärder har din kommun genomfört? (flervalsfråga)	Omvandla till cykelparkering	3	25 %	28
	Omvandla till cykelväg	10	83 %	
	Omvandla till gångbanor	6	50 %	
	Omvandla till körfält för bussar eller spårvagnar	8	67 %	
	Annat	1	8 %	
Utredes din kommun några åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter? (envalsfråga)	Ja	16	94 %	17
	Nej	1	6 %	
Vilka typer av åtgärder utredes din kommun? (flervalsfråga)	Omvandla till cykelparkering	3	20 %	39
	Omvandla till cykelväg	10	67 %	
	Omvandla till gångbanor	9	60 %	
	Omvandla till körfält för bussar eller spårvagnar	12	80 %	
	Annat	5	33 %	
Hur ser du på möjligheterna att genomföra åtgärder för att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter i din kommun? (envalsfråga)	1. Små möjligheter	0	0 %	16
	2.	2	13 %	
	3.	10	63 %	
	4.	3	19 %	
	5. Stora möjligheter	1	6 %	
Vilka utmaningar hindrar din kommun från att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter? - <b>Regelverk</b> (envalsfråga)	1. Liten utmaning	3	19 %	16
	2.	5	31 %	
	3.	3	19 %	
	4.	3	19 %	
	5. Stor utmaning	1	6 %	
	Vet ej	1	6 %	
Vilka utmaningar hindrar din kommun från att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter? - <b>Rådighetsfrågor</b> (envalsfråga)	1. Liten utmaning	4	25 %	16
	2.	4	25 %	
	3.	3	19 %	
	4.	0	0 %	
	5. Stor utmaning	3	19 %	
	Vet ej	2	13 %	
Vilka utmaningar hindrar din kommun från att omvandla ohållbara trafikleder i städer och tätorter? - <b>Planeringssamverkan</b> (envalsfråga)	1. Liten utmaning	2	13 %	16
	2.	4	25 %	
	3.	3	19 %	
	4.	3	19 %	
	5. Stor utmaning	3	19 %	
	Vet ej	1	6 %	

# Kartläggning av styrmedel som främjar omvandling av trafikleder i städer

RAPPORT 6978

NATURVÅRDSVERKET  
ISBN 978-91-620-6978-0  
ISSN 0282-7298

Rapporten uttrycker nödvändigtvis inte Naturvårdsverkets ställningstagande. Författaren svarar själv för innehållet och anges vid referens till rapporten.

ERICA ISEBORN, EMILIA ELDH, ULRIKA SÄVJE,  
EMIL FRODLUND OCH MIRA LARSSON VIERTH

Utsläppen från bil- och lastbilstrafiken i våra städer och tätorter behöver minska för att transportsektorns klimatmål ska nås. En åtgärd som kan bidra till detta är att befintliga bilkörfält och bilparkeringsplatser görs om för att ge plats till mindre energiintensiva färdstätt som cykel, gång och kollektivtrafik.

Ramboll Management Consulting har på uppdrag av Naturvårdsverket genomfört en kartläggning av styrmedel som främjar omvandling av befintliga trafikleder i städer och tätorter. Syftet är att identifiera eventuella problem med dagens system och bidra till utformningen av relevanta statliga styrmedel. Studien baseras på litteraturstudier samt enkät- och intervjustudie bland större svenska kommuner.

Studien visar bland annat att kommunala tjänstemän som arbetar med strategisk planering generellt har en positiv syn på möjligheterna att omvandla ohållbara trafikleder. Det framkommer också att kommunernas möjligheter begränsas av en rad utmaningar, som målkonflikter, rådighetsfrågor, brist på medfinansiering, politisk motvillighet och allmänhetens syn på den här typen av åtgärder.

