



”ATT GÖRA EN GENT”
Nya tag för attraktiva
städer med mindre biltrafik

KORT BESKRIVNING AV RAPPORTEN

Rapporten är framtagen av IVL Svenska Miljöinstitutet och beställd samt finansierad av WWF Sverige. Rapporten bygger på insamlat material samt intervjuer och dialog med representanter för Gent, Birmingham, Leuven och Bryssel.

Dessutom har intervjuer gjorts med handelskammaren i Birmingham samt ett par svenska städer.

Författare: Tobias Gustavsson Binder, Joanna Dickinson och Helena Lundström, IVL Svenska Miljöinstitutet.

Även WWF Sverige har fört dialog med Gent och andra svenska städer, vilket har använts som underlag i projektet. Vi vill tacka alla som ställt upp på intressanta intervjuer och tagit sig tid att dela information och perspektiv!

Kontakt hos WWF: Müge Apaydin-Jönsson

Rapporten har granskats och godkänts i enlighet med IVL:s ledningssystem.

IVL rapportnummer: C 793

ISBN: 978-91-7883-539-3

Produktionsstöd: Odelius+Fagerström # 23-1017
Tryckt version: Normalmstryckeriet 2023, FSC-certifierad



SÅ KAN STADENS UTRYMME ANVÄNDAS MER HÅLLBART

Ett växande antal svenska städer och kommuner sätter ambitiösa klimatmål. För att nå dessa är trafikens utsläpp en viktig pusselbit och utmaning. Elektrifiering och förnybara drivmedel bidrar till minskad klimatpåverkan men räcker inte till för att klimatmålen ska kunna nås, särskilt inte på kort sikt.

Det finns samtidigt drivkrafter att använda stadens utrymme mer hållbart och utveckla mer attraktiva stadsmiljöer. Exempelvis önskar sju av tio invånare bland annat i Eskilstuna, Linköping, Norrköping och Örebro en mindre bullrig och mer trafiksäker stadsmiljö med lägre hastigheter för bilar och mer utrymme för cyklar (Projekt Fossilfritt 2030).

Städer och kommuner har rådighet över många av de åtgärder och styrmedel som kan leda till sådan utveckling. Att omvandla staden för att göra det möjligt för fler att klara vardagen utan bil och istället främja mer hållbara färd sätt möter dock ofta högljutt motstånd.

Det finns idag många goda exempel på små och stora städer som

omvandlar sin stadsmiljö, minskar biltrafiken och dess klimatpåverkan och istället använder mer av stadens utrymme för stadsliv och hållbara färd sätt.

Denna rapport tittar närmare på några städer som arbetat och arbetar framgångsrikt med detta. Många av åtgärderna som nämns i rapporten känner vi igen från svenska städer och kommuner, både små och stora.

Det som sticker ut är bredden av åtgärder och att de införts tillsammans med ett upplägg där genomfartstrafik stoppas i innerstaden genom att stadskärnan delas upp i zoner (eller segment), ofta kallat cirkulationsplaner. Detta har visat sig vara effektivt för att gynna stadslivet där mindre yta tas i anspråk av bilar

och för att få fler att gå, cykla och resa med kollektivtrafiken istället för med bil. Samtidigt har det varit populärt där det införts.

Syftet med rapporten är att dra lärdomar och ge underlag för inspiration till svenska städer.

Hur har städerna planerat och utformat sina åtgärder?

Vilka svårigheter har de stött på?

Hur har acceptansen sett ut och hur har städerna arbetat för att stärka den?

Vilka resultat har åtgärderna gett för resande och transporter med olika trafikslag?

Vilka är effekterna för stadsmiljö, utsläpp, näringsliv, ekonomisk och socialt? Vilka har varit framgångsfaktorer?

HELT BILFRIA ELLER BILFRIARE STÄDER – LOW TRAFFIC NEIGHBOURHOODS

I debatter om omvandling av städernas trafikmiljöer blir fokus ofta på bilfrihet eller inte. I den här rapporten beskrivs åtgärder som haft eller kan få långtgående påverkan på trafiken och gatulivet i de undersökta städerna. Det har gjorts utan att arbeta för just bilfria städer, annat än i mindre zoner i städernas innersta kärna. Åtgärderna som beskrivs handlar

alltså inte om att skapa bilfria städer. Målet är snarare mer bilfria städer, på engelska ofta kallat low-traffic neighbourhoods. Med sådana åtgärder tar biltrafiken mindre plats och ger mindre negativ påverkan i form av buller, luftföroreningar och otrygghet, samtidigt som den faktiska tillgängligheten bevaras för den som behöver eller vill använda bil.

EUROPEISKA STÄDER SOM VÅGAT TÄNKA NYTT



GENT – cirkulationsplanernas okränkta mästare

Gent är en stad i belgiska Flandern med cirka 265 000 invånare. Gent är en växande stad med ökande konkurrens om utrymmet i staden. Staden har länge fokuserat på användningen av stadens gator och allmänna ytor för att göra staden mer socialt och miljömässigt hållbar.

Gent har en lång tradition av arbete med hållbar mobilitet. En viktig inriktning har varit att få fler att ställa bilen för att istället gå, cykla eller resa kollektivt. Inte minst har detta ansetts viktigt eftersom en stor andel av bilresorna tidigare varit mycket korta. Flera åtgärder har därför tidigare genomförts, exempelvis har cykelinfrastrukturen utökats och förbättrats både inne i staden och i regionen, fler gator har fått hastighetsbegränsning på 30 km/h och parkeringsavgifter har höjts. En

annan åtgärd är maxtid för parkering som är 3 timmar i centrum och 5 timmar inom zonerna. 7 000 parkeringsplatser har tagits bort under senare år för att ge plats för grönska, cykelparkeringar och för att umgås.

Vad gjorde Gent?

2016 antogs en ny mobilitetsplan, Mobility Plan 2030, som består av ett paket med samverkande åtgärder för att skapa mer attraktiva stadsmiljöer. En bärande åtgärd i paketet är att begränsa genomfartstrafiken inne

i staden och på så vis skapa attraktiva och trygga miljöer för vistelse, gång och cykling. Det här har gjorts genom införandet av en så kallad cirkulationsplan.

Genom cirkulationsplanen har innerstaden delats upp i totalt 7 zoner där genomfartstrafik stoppas. Innersta zonen i centrala stadskärnan är enbart för fotgängare. Runt omkring ligger de övriga zonerna i cirkulationsplanen. Dit har alla trafikslagen tillträde, men bilarna endast från ringleden. Det innebär att det inte

går att köra bil mellan zonerna utan istället måste man köra via en ringväg för att ta sig in i andra zoner. Övergångarna är antingen fysiskt avstängda med fasta eller rörliga hinder eller så övervakas de med kameror som läser av registreringsskyltar. Genomfartsgator finns för bussar och utryckningsfordon samt andra tillåtna fordon.

De 6 zonerna där genomfartstrafik stoppats har ca 85 000 invånare och många dagliga besökare. I zonerna har en rad åtgärder vidtagits. Vissa gator har blivit enkelriktade och andra har gjorts om till cykelfartsgator. När biltrafiken minskat har mer yta kunnat användas av gående och cyklister. Tidigare ytor för biltrafik och parkering har omvandlats till grönytor och sociala ytor utöver gång- och cykelbanor.

Vad var syftet?

Syftet med att införa cirkulationsplanen var att skapa en mer attraktiv stadsmiljö och en mer tillgänglig och mänsklig stad. Det var också en del i att nå stadens mål för ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik samt minskad biltrafik. Att det blev just en cirkulationsplan motiveras med att detta sågs som en genväg för att nå målen. Att nå målen genom ny infrastruktur

för att öka utrymmet för gående och cyklister skulle ha tagit 10–30 år och kostat betydligt mer enligt ansvarig politiker.

Hur har det gått?

Införandet av cirkulationsplanen tillsammans med övriga åtgärder har haft stor effekt på resorna i staden. På tre år ökade andelen cykelresor från 22 till 35 procent, och andelen bilresor minskade från 55 till 27 procent. Samtidigt ökade kollektivtrafikesandeten med 12 procent när kollektivtrafiken fick bättre framkomlighet och blev mer pålitlig.

Införandet skapade också en säkrare trafikmiljö då trafikolyckorna minskade med 35 procent redan efter ett år. Luftkvaliteten blev dessutom snabbt bättre, halten av kväveoxider minskade med 18 procent och trafikbullret har minskat märkbart. Redan efter ett år hade de mätbara målen för mobilitetsplanen uppnåtts. Restiden för bilar inom zonen minskade också eftersom framkomligheten förbättrades när antalet bilar minskade.

"Den bästa framkomlighetsplanen för biltrafik i en stad är en cykelplan. Att ge mer gatuutrymme till gående och cyklister, det gör inte bara så att fler går och cyklar, utan det ger också mer plats för den som

verkligen behöver använda sin bil."

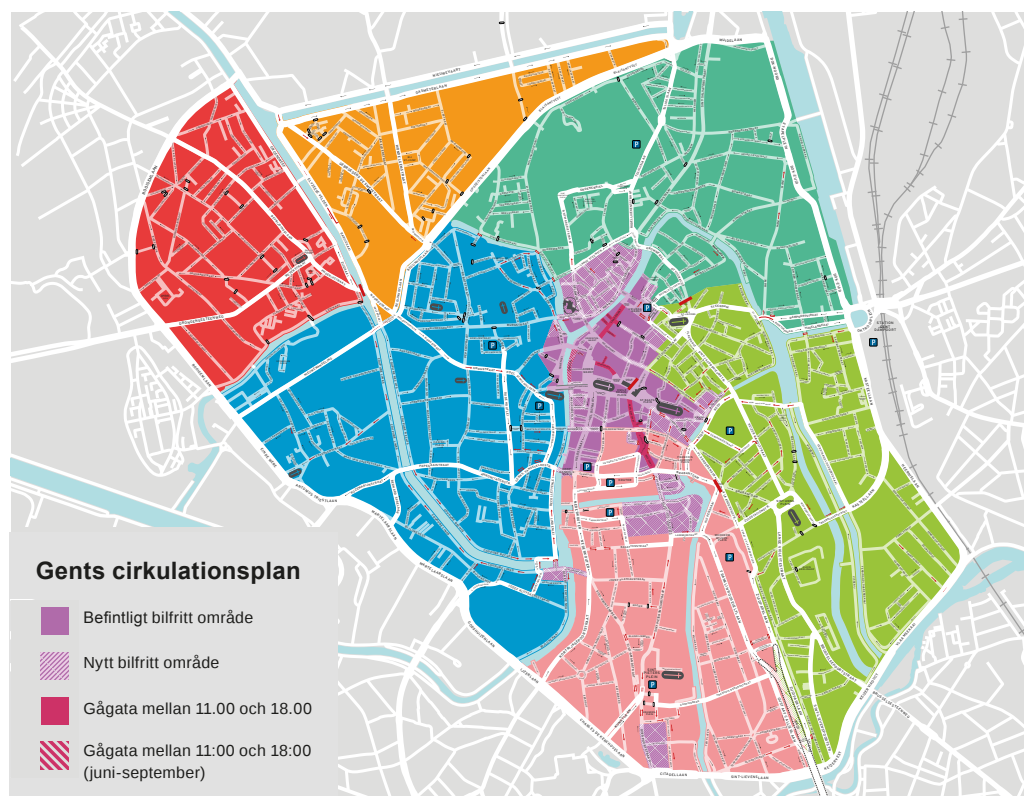
– Filip Watteeuw, kommunalråd med ansvar för trafik i Gent (The Guardian 2020-01-20)

Blev det verkligen mindre biltrafik? Flyttade den inte bara till andra gator?

Biltrafiken (antalet fordonsrörelser) ökade med 10 procent på ringvägen runt staden 2017, året efter genomförandet, men är nu den nere på samma nivåer som innan zonerna infördes. Mätningarna visar också att biltrafiken med start eller målpunkt i staden minskat med 17 procent under rusningstrafik. Även om inga av de här siffrorna visar den totala biltrafikmängden så är de en tydlig indikation på att en kraftig förändring skett.

Lång planering, snabbt genomförande

Cirkulationsplanen infördes mycket snabbt - över en natt skedde avstängningar genom utplacering av trafik hinder, blomplanteringslådor och skyltning. Planeringen och förberedelserna skedde dock under några års tid efter att det första förslaget om en cirkulationsplan presenterades 2014.



FIGUR 1. Karta över Gents cirkulationsplan, som använts för att hindra genomfartstrafik och göra stadens gator mer trygga, attraktiva samt att stimulera resande med gång, cykel och kollektivtrafik.

Den lila zonen är helt bilfri medan det inte är tillåtet att köra mellan övriga zoner. För att ta sig mellan zonerna med bil måste man istället köra via den ringväg som omger hela området.

Karta hämtad från Stad Gents hemsida och i dialog med Stad Gent: https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/20161024_CirculatieplanBinnenstadGent.pdf (Använd med tillstånd).

Till att börja med implementerades cirkulationsplanen med temporära hinder, och så småningom har gaturummet byggts om för att permanenta dessa åtgärder i den fysiska miljön.

"En helg för att göra ändringen, tre års förberedelse innan."

Filip Watteeuw, kommunalråd med ansvar för trafik i Gent (The Guardian 2020-01-20).

Hur har acceptansen sett ut?

Under tiden cirkulationsplanen planerades hördes till stor del upprörda röster särskilt från personer som reste mycket med bil. Efter att planen genomförts visade en opinionsundersökning att runt 65 procent var för förändringen, cirka 20 procent neutrala medan bara 15 procent var negativa. I kommunalvalet ett år efter planens genomförande fick den ansvarige politikern drygt 13 000 personröster, jämfört med 3 500 i valet innan planens införande. Acceptansen mättes både före och efter införandet.

"Mobilitet är känslor, människor är vana att använda bilen för att transportera sig och att ändra på en vana är ofta känsloladdat. Det glöms ofta bort att det finns en tyst majoritet som vill ha cirkulationsplan eller liknande lösningar för levande städer." (Presentation för WWF 2023-05-23).

Hur påverkades näringslivet?

Farhågor fanns hos näringslivet innan genomförandet för att till exempel handel och restauranger skulle förlora kunder samt att ekonomin skulle

påverkas negativt. Efter genomförandet har utvärderingar gjorts. Resultatet visar att fler restauranger öppnat i staden och att antalet tomma butiker i staden inte ökat. Dessutom hade antalet konkurser i staden minskat samtidigt som tillväxten fortsatte vara högre än i andra delar av Flandern och staden har störst antal start-up-företag av alla städer i Belgien.

Vad kostade det?

Exemplet Gent visar att en stor fördel med just cirkulationsplaner är att det går att få stor effekt på trafiken till en låg kostnad. De initiala kostnaderna för att införa planen var bara 5 miljoner euro. Dessa kostnader inkluderade den fysiska implementeringen av zonerna i cirkulationsplanen med planteringslådor, andra trafik hinder, kameror och skyltning.

Kommunalrådet Filip Watteeuw brukar påpeka att det hade kostat avsevärt mycket mer att uppnå samma effekter för trafikomställningen och för upplevelsen av stadens gator om de istället för cirkulationsplanen hade valt att fokusera på mer "konventionella" åtgärder, exempelvis ny och ombyggd infrastruktur. Dessutom hade det tagit längre tid givet begränsad kommunal budget.

Verktyg i planering och genomförande

I Gent har trafikmodelleringar använts som underlag för att starta dialogen kring åtgärderna i mobilitetsplanen men inte haft särskilt stort inflytande på beslutsfattandet om mobilitetsplanen.

Medborgardialog viktig

Den omfattande medborgardialogen som hållits för att förklara och förankra åtgärderna och lyssna på synpunkter beskrivs som viktig. Medborgarsamråd hölls under 2,5 års tid medan införandet planerades och förbereddes. Den ansvarige politikern deltog i debatter och möten nästan varje kväll för att höra vad folk tänkte och tyckte. Hans tips är att inte ge upp utan fortsätta. Vara närvarande, lyssna på synpunkter, ha dialog, och inte "tappa slaget" om berättelsen.

Snabbt genomförande

Det snabba genomförandet lyfts fram som en framgångsfaktor. Till att börja med implementerades cirkulationsplanen med snabbt genomförbara åtgärder som väghinder, planteringslådor och liknande, och så småningom har gaturummet byggts om för att permanenta dessa åtgärder i den fysiska miljön. Med dessa snabba förändringar kom påverkan på trafiken och gatulivet nästan omgående, vilket ses som bättre än att först invänta investeringar i fysiska åtgärder för att förbättra för cykel- och kollektivtrafiken.

Delaktighet en annan framgångsfaktor

En annan framgångsfaktor har varit att skapa delaktighet i genomförandet. En engagerad politiker tog ägandeskap för frågan och har varit aktiv i dialog och debatt med medborgare på många samråd med mera, vilket har varit en framgångsfaktor.

Samtidigt är politikerns intryck i efterhand att det hade varit bra om fler av politikerna bakom paketet hade varit ambassadörer utåt för åtgärderna. Både för att minska trycket på en enskild person och för att förtydliga att det handlar om en social, ekologisk och kulturell omvandling som berör alla politikområden och inte enbart är handlar om mobilitet.

"We had people complaining that a drive of 300 metres became a car journey of two kilometres," remembers Watteeuw. "We had to explain that we don't want people to use a car for 300 metres: they should walk." – Filip Watteeuw, kommunalråd med ansvar för trafik i Gent (The Guardian 2020-01-20).

FIGUR 2. Gents cirkulationsplan lagd över Uppsala i samma skala. Diametern på det berörda området är som mest cirka 3,5 km och som minst cirka 2,5 km.

Blåa linjer markerar Gents zonindelning, det grönmärkade Gents bilfria zon och den röda linjen en väg i Uppsala.

Jämförelsen ger en god uppskattning av hur stort område det rör sig om i medelstora svenska städer.

Bild: Torbjörn Albert på Cykel-främjandet i Uppsala.





BIRMINGHAM – motorstaden som blickar mot Gent

Birmingham är Storbritanniens näst största stad med sina 1,2 miljoner invånare. Det är också centralort och största stad i regionen West Midlands med nästan 3 miljoner invånare.

I bjärt kontrast till Gent har Birmingham länge varit en utpräglad bilstad, tidigare kallad Storbritanniens motorway city. Bilandelen har varit hög samtidigt som hela 25 procent av bilresorna varit kortare än 1,5 kilometer. Andelen resor som görs med cykel har också varit låg, ungefär en procent.

Sedan några år tillbaka har staden inlett en långtgående förändringsresa. Under pandemin antogs en nödtransportplan med ett tydligt mål att förändra hur stadens gator användes. Den huvudsakliga inriktningen var att förenkla för gång, cykel och kollektivtrafik genom att ge dessa färdmedel mer utrymme. En viktig del var att den som cyklar, går och använder kollektivtrafiken ska kunna göra det med bibehållen social distansering. Detta förutsatte att bilens yta minskade.

”Birmingham must build a future in which the car will no longer be king.” – Waseem Zaffar, tidigare kommunalråd med ansvar för trafik i Birmingham (The Guardian 2020-01-20).

Efter pandemin har samma inriktning fått prägla den nya transportplanen, som just nu är i genomförandefas. Planen är ambitiös med en bred palett av åtgärder som tillsammans kan leda till en transformativ förändring av trafiken i staden. Här finns mycket att lära för många andra städer, särskilt eftersom den visar på att en stad kan ha högt tempo i omställningen oavsett utgångsläge.

Trafiken ska först och främst bidra till att uppfylla stadens och regionens mål om nettonollutsläpp till 2030. Till 2023 är målet att 5 procent av alla resor i staden

ska utföras med cykel, till 2030 är motsvarande mål 10 procent. I jämförelse med flera svenska städer kan det framstå som ett lågt ställt mål, men givet kontexten i Birmingham är det en betydande förändring som förutsätter kraftfulla åtgärder.

Omvandling av innerstaden

Det fokusområde som sticker ut allra mest är planen för utvecklingen av innerstaden. Målet är att den ska utvecklas kring offentliga ytor, gång- och cykelbanor samt knutpunkter för kollektivtrafiken. För att det ska kunna ske slår planen fast att bilen måste ta upp en mindre del av ytan. Därför har staden blickat mot Gent och planerar att införa en cirkulationsplan (som här kallas traffic cells och city centre segments) som ska hindra genomfartstrafiken i centrum.

Systemet innebär – precis som i Gent – att innerstaden delas upp i zoner som bilar kan köra in i men inte emellan. Det här ska göra innerstadens områden mer attraktiva att vistas i samtidigt som det gör det mer attraktivt att gå, cykla och åka med kollektivtrafiken jämfört med att ta bilen.

Mellan segmenten kommer fysiska barriärer sättas upp så att bilar inte kan passera. Där bussar och andra nyttofordon måste kunna passera kommer kameror med avläsning av registreringsskyltar att användas för att bevaka efterlevnad. Ägare till bilar som bryter mot reglerna kommer få böter.

De yttre gränserna av segmenten utgår från en ringväg. Här är det viktigt att nämna att detta inte är en motorväg, utan en större stadsgata.

Trots att det är sannolikt att det blir en viss ökning av trafiken på vägen är inga kapacitetshöjande åtgärder planerade. Diametern på området som omfattas är som mest cirka 3,7 km, alltså motsvarande en stor del av stads-kärnorna i de flesta svenska städer.

Parkeringskatt för att minska arbetspendling

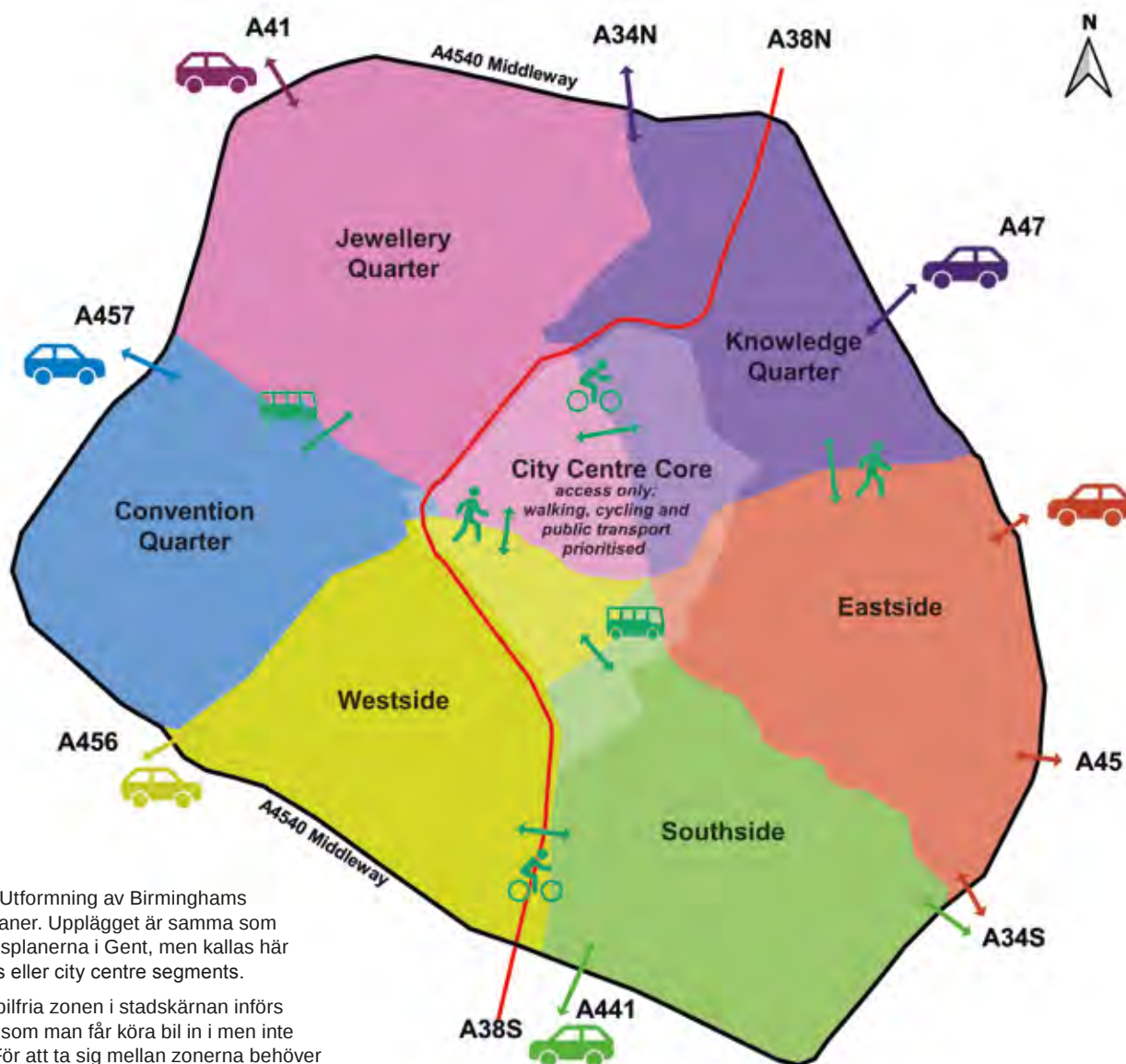
Ett annat område som sticker ut i planen är målet att använda parkering för att minska efterfrågan på bilresor i innerstaden. Planen är att en parkeringskatt ska införas, där arbetsgivare som tillhandahåller parkering åt sina anställda behöver betala en avgift för varje parkering de tillhandahåller. Detta ska göra att ingen har tillgång till en gratis arbetsplatsparkering centralt i sta-

den, vilket kan få stor påverkan på arbetspendling. Liknande skatt finns sedan tidigare i Nottingham.

Minskad bildominans i hela staden

Ett utpekat mål är också att gynna aktiva färdmedel i lokala områden. Bilens dominans i bostadsområden och runt skolor ska minska och parkeringar runt skolor ska begränsas. Dessutom blir 20 miles/h (motsvarande 32 km/h) standard på alla bostadsgator.

Utöver detta är planen väldigt tydlig med att det kommer bli förändringar i hur gaturummet används. Det ska byggas fler separerade cykelbanor och busstrafiken ska förbättras. För att detta ska kunna ske måste bilarnas utrymme i gaturummet minska, något som ska ske i hela staden.



FIGUR 3. Utformning av Birminghams centrumplaner. Upplägget är samma som cirkulationsplanerna i Gent, men kallas här traffic cells eller city centre segments.

Runt den bilfria zonen i stadskärnan införs sex zoner som man får köra bil in i men inte emellan. För att ta sig mellan zonerna behöver man först ta sig till ringvägen, A450 Middleway, och sedan in i nästa zon.

Karta hämtad från Birmingham Stads hemsida och i dialog med Birmingham Stad:
https://www.birmingham.gov.uk/info/50082/transport_improvement_schemes/2379/city_centre_segments (Använd med tillstånd).

Miljözon införd 2021

Sedan tidigare har Birmingham också en "Clean Air Zone" på plats. Till skillnad från i den svenska miljözonslagstiftningen så är det inte förbjudet att tillträda zonen med bilar som inte uppnår utsläppskraven utan innebär att sådana bilar måste betala en avgift. Likt svenska trängsel-skatter övervakas zonen med kameror som läser av registreringskyltar och avgifter skickas till ägaren av fordonen. Intäkterna går till staden och är öronmärkta för genomförande av transportplanen samt utbyggnad av metron.

Hälsa, trängsel och klimatomställning

Från stadens sida har de omfattande åtgärderna motiverats med ett tydligt budskap: Birmingham lider av trängsel, stillasittande och dålig luftkvalitet. Det påpekas att en genomsnittlig bilförare i Birmingham förlorar 134 timmar per år på köer, att trängsel kostar näringslivet miljontals pund varje år, samtidigt som dålig luftkvalitet – till stor del orsakad av trafiken – minskade den genomsnittliga förväntade livstiden med 6 månader. Dessutom betonas det att Birmingham är den stad i Storbritannien med högst andel överviktiga. Att få fler att använda aktiva färdmedel ses som en lösning på alla dessa problem.

Inte minst har det tidigare kommunalrådet Wassem Zaffar bidragit till att sprida budskapet genom att ta tydligt ägandeskap för hela planen – inklusive de mer omvälvande förslagen – och linda in det i en personlig berättelse. Zaffar, som själv tidigare varit taxichaufför, har i media berättat historien om sin pappa som också var taxichaufför och avled av åkommor relaterade till stillasittande. Med det beskrivs satsningar på aktiva färdmedel och minskad biltrafik som ett sätt att förbättra folkhälsan i alla samhällsgrupper och att skapa ett mer jämlikt samhälle. Han har också berättat om hur han själv tidigare tog bilen för alla resor, oavsett längd, men idag håller sig till aktiva färdmedel, inte minst cykel.

"I didn't come into politics to win popularity contests; I came into politics to change lives for the better. This is where my kids will grow up. For the future [we] must take some

radical, bold and brave steps – the transport plan is one of them." – Wassem Zaffar, tidigare kommunalråd med ansvar för trafik i Birmingham (The Guardian, 2021-10-03).



Systemet för Birmingham innebär – precis som i Gent – att innerstaden delas upp i zoner som bilar kan köra in i men inte emellan.

Trafiken pekas också ut som en stötesten för att staden ska kunna nå sitt klimatmål om nettonoll utsläpp till 2030. Stadens kommunfullmäktige antog också ett så kallat klimatnödläge 2019, som i det här fallet använts för att motivera införandet av nya, kraftfulla och genomgripande åtgärder som kommer göra det svårare att köra bil i staden. Ansvarig tjänsteman uppgav att kopplingen till klimatmålet gjort det enklare att få stöd och acceptans för planens övergripande vision.

Lyckad dialog med näringslivet

Budskapet har också fångats upp och spridits av företrädare för näringslivet. Birmingham's Handelskammare – som intervjuats i projektet – har haft en omfattande dialogprocess både med staden och sina medlemmar. Övergripande är deras hållning till planen positiv, även till centrumplanerna med kraftiga begränsningar av biltrafik. För detta ses dialogen med staden som viktig, där staden varit flexibel och tillgodosett farhågor och synpunkter för att det ska funka för näringslivet. Specifikt om innerstadsplanerna med Gent-inspirerade upplägget har staden utlovat en

konsekvensbedömning som svar på handelskammarens önskemål.

Internt har handelskammarens budskap till sina medlemsföretag varit att ohälsa drabbar företagen ekonomiskt, exempelvis genom högre sjukfrånvaro. Dessutom har de gjort en undersökning som visat att två tredjedelar av företagen drabbas av trafikköer, och de ser därför att flera av åtgärderna som finns med i planen är positiva för att skapa goda förutsättningar för näringslivet.

Genomförande bygger på vilja, inte datasimulering

Beslutet att anta och genomföra planen grundar sig i att staden vill förändra hur gator och andra allmänna ytor används och att utformningen av trafiksystemet i staden ska bidra till att klimatmålen kan nås och att bilens negativa påverkan på hälsa och ekonomin kan minska.

Grunden är inte, förklarade ansvarig tjänsteperson, "resultatet av trafiksimuleringar. Skälet är att verktygen för sådana simuleringar inte kan hantera en åtgärd som cirkulationsplaner. Sätter man upp ett hinder för biltrafik kommer bilarna ta en annan väg i modellerna varpå körsträckan ökar. I praktiken, påpekades det, vet vi att det inte är fallet eftersom många istället väljer ett annat färdmedel när sådana åtgärder implementeras. Alltså är trafiksimuleringar inte ett tillförlitligt verktyg för den typen av åtgärder.

Det påpekades också i intervjun att de generellt strävar mot att minska betydelsen av trafiksimuleringar i sina beslut. Det tidigare sättet att arbeta på beskrevs som "predict and provide", vilket sades nästan alltid gynna biltrafik. Istället vill de arbeta efter "decide and provide", alltså att snarare utgå från vilka mål staden antagit och anpassa trafiksystemet därefter.

"We're moving away from a predict and provide approach as this results in additional capacity for cars. Instead we are applying a decide and provide approach, where we first decide, through road space reallocation, what the active travel and public transport network should be with private car trips using the remaining road space." – Mel Jones, Head of Transport Planning.



Målet med mobilitetsplanen är att garantera tillgängligheten i staden, höja upplevelsevärde i staden och öka livskvalitet i stadsmiljön.

LEUVEN – en mobilitetsplan med invånarna i fokus

Leuven är en universitetsstad utanför Bryssel med en befolkning på cirka 100 000 personer plus 65 000 studenter. Staden huserar dessutom ett flertal industrier vilket bidrar till arbetspendling från närliggande områden. Leuven är den snabbast växande staden i Belgien.

Leuven har haft en snabb befolkningstillväxt och ökade problem med trafik, trängsel och framkomlighet. Mätningar har visat att 3 av 4 bilresor i staden var mycket korta, och att 9 av 10 arbetspendlingsresor in till Leuven skedde med bil, samtidigt som kollektivtrafikens andel av resandet var liten. I stadskärnan skedde hälften av resandet med gång och cykel.

I arbetet med en ny mobilitetsplan blev en utgångspunkt att svara på hur stadens allmänna yta skulle användas. Målet var att garantera tillgängligheten i staden, öka livskvalitet i staden och höja upp-

levelsevärde i stadsmiljön. Dessutom fattades målet att biltrafiken skulle minska med 20 procent till 2030 och att resande med kollektivtrafik och cykel skulle fördubblas.

Vad gjorde Leuven?

Som en del i stadens mobilitetsplan delades Leuvens innerstad 2016 in i sex zoner där biltrafik mellan zonerna stoppades. Istället koncentrerades biltrafiken till en ringväg som bilförare alltså måste använda för att ta sig mellan zonerna, alltså samma upplägg med en cirkulationsplan som i Gent. Som fotgängare, cyklist och till viss mån kollektivtrafik kan du

däremot enkelt röra dig mellan de olika zonerna. Zonen innefattar den största delen av stadens innerstad och har en diameter på upp till ca 2,5 km.

Förutom indelningen av staden i zoner har ett omfattande åtgärds paket införts.

Centrala stadskärnan är nu en zon med gångata och kraftiga begränsningar för biltrafik. Tidsfönster för godsleveranser har införts. Cyklister har fått stor prioritet och 75 procent av stadskärnan är nu cykelfartsgator, det vill säga att vissa gator har blivit enkelriktade, hastighetsgränserna anpassas efter cyklar och bilar måste ge cyklar företräde.

Satsningar har genomförts på investeringar i ett nätverk av kapacitetsstarka cykelvägar och annan cykelinfrastruktur för att ytterligare främja cykel som transportmedel. Bashastigheten i området har sänkts till 30 km/h.

Dessutom har gatuparkeringar tagits bort samtidigt som mycket gatuparkering finns kvar i övrigt. För besökare finns ett utökat utbud av infartsparkeringar i stadens utkanter med möjligheter till park-and-ride, det vill säga fortsätta in i staden med kollektivtrafik. En satsning på mobilitetstjänster, Mobility as a

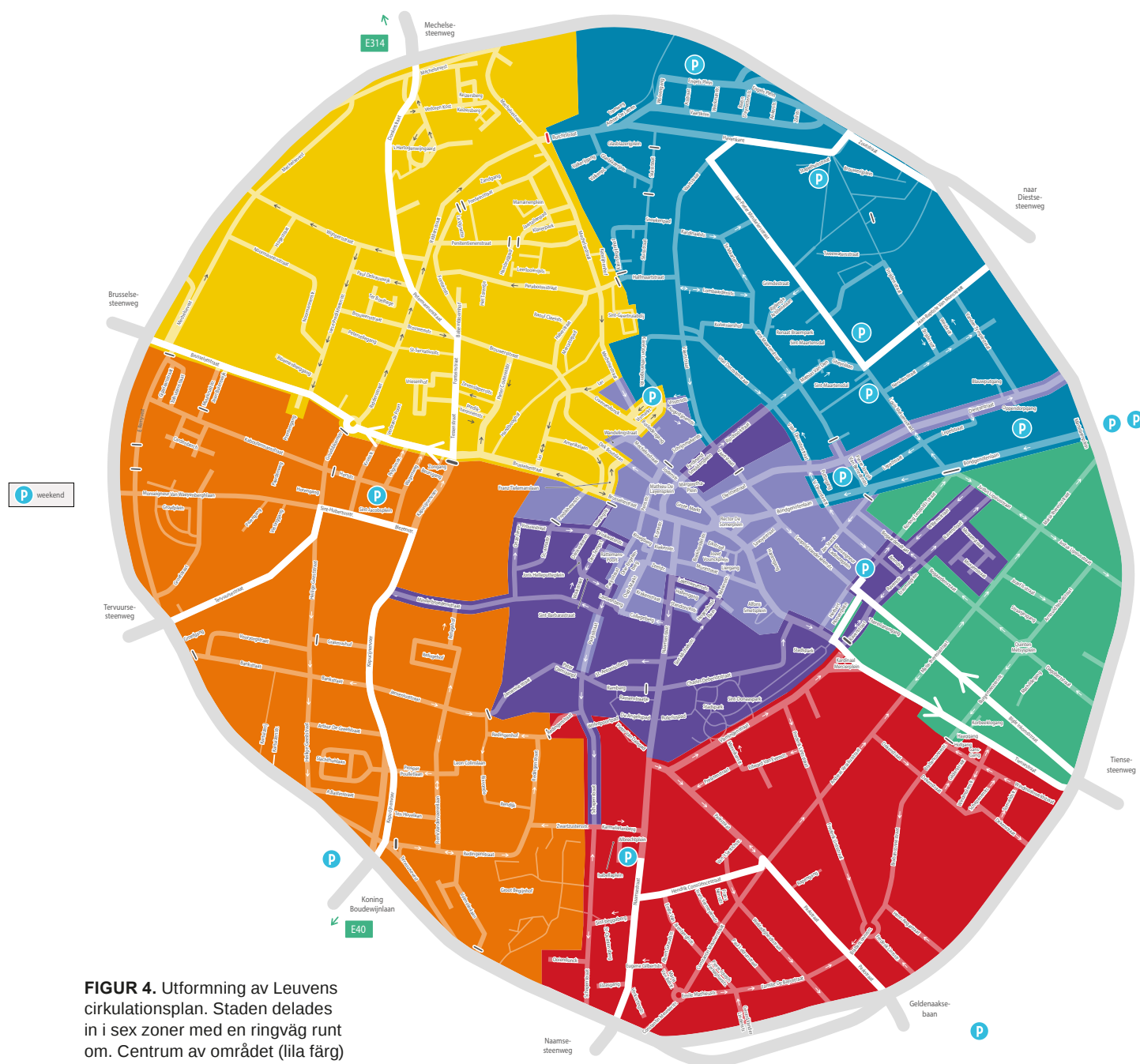
Service, kopplat till dessa bilparkeringar ingår också. Bildelning ingår som komponent i mobilitetsplanen, Leuven kallar sig "bildelningens främsta stad i Belgien" då 4 av 100 invånare använder sig av bildelning vilket är den högsta siffran i Belgien, och bildelning ökar med 20 procent årligen.

Hur gick det?

Efter införandet av cirkulationsplanen visade utvärderingar att andelen resor med cykel ökat från 33 procent till 41 procent och resor med bil minskat från 63 procent till 54 procent och att andelen som reser

med buss har ökat med 11,7 procent. Antalet människor som vistas i området, mätt som antal fotgängare, har legat kvar på en stabil nivå.

Staden anser att mobilitetsplanen bidrar till syftet att omvandla Leuven till en stad med bättre livsmiljö och tillgänglighet. Staden ämnar därför behålla huvudinriktningen i planen och ser framför sig endast mindre justeringar när det gäller detaljer i cirkulationsplanen och i de fysiska åtgärderna i gaturummet och stadsmiljön.



FIGUR 4. Utformning av Leuens cirkulationsplan. Staden delades in i sex zoner med en ringväg runt om. Centrum av området (lila färg) utgörs av en bilfri zon.

Karta erhållen i dialog med Leuens stad. Använd med tillstånd.

Flyttade biltrafiken någon annanstans?

På ringleden runt Leuven ökade biltrafiken med 9 procent året efter mobilitetsplanens införande, och denna omfördelade trafik inryms i befintlig kapacitet på ringleden.

Cykelandelen på ringleden ökade samtidigt från 7 till 9 procent medan andelen biltrafik minskade från 86 till 85 procent. Hur det totala trafikarbetet påverkades, alltså hur många resor med bil som genomförs i staden som helhet, framgår inte av utvärderingarna. Men siffrorna ger en tydlig indikation på att fler ställt bilen och istället valt andra färdmedel.

Genomförande

Processen kring utvecklingen av mobilitetsplanen kännetecknades av en omfattande dialog med stadens invånare. Staden genomförde stora undersökningar för att fråga invånarna om deras åsikter kring mobilitet, gröna områden och mötesplatser.

Flertalet invånare deltog i så kallade inspirationspromenader för att uppleva gator med stor mängd grönska och gator med endast betong och asfalt för att uppleva skillnaden. Åsikterna i dialogerna togs om hand och kokade ner till en mobilitetsplan där prioritet skulle ges till fotgängare, biltrafiken minska och utveckling av kollektivtrafik och cykelbanor uppmuntras.

I kommunikationen fokuserades på målen för stadsmiljön, inte på de enskilda trafikåtgärderna. Planen beskrevs i termer av "uppgradering

av stadsmiljön" istället för att benämnas som "cirkulationsplan". Tanken bakom denna kommunikationsstrategi är att sätta fokus på vad inriktningen är, vad som ska uppnås, och därmed lyfta blicken bortom de inskränkningar som enskilda delar i planen kan innebära i framkomlighet för bilister.

I planeringen och genomförandet har de sociala aspekterna varit bärande. Planen har bidragit till skapandet av nya offentliga mötesplatser i stadsrummet. Här har ett "bottom up"-perspektiv använts, som samarbete med skolor och i lokala projekt för att förändra gatumiljön tillsammans med bostadsområden och där konstnärer varit en resurs i utformningen av miljön.

Trafiksimuleringar har inte använts

En intressant aspekt är att trafiksimuleringar inte använts som underlag för införande av cirkulationsplanen. Trafikmodeller beskrivs som kontraproduktiva för den typen av åtgärder då de gör att politikerna enbart tittar på resultaten och avfärdar andra underlag som bättre fångar nyttor. Kraft har däremot lagts på uppföljning med före- och eftermätningar, som inkluderar räkningar av passager med bil och cykel, gångtrafikmätningar och parkeringsbeläggning.

Acceptans

Negativa röster höjdes inför implementeringen och protesterna var högljudda också det första halv-

året efter införandet. Farhågor från handlare och andra näringsidkare kretsade kring vilken inverkan som restriktioner av bilars framkomlighet skulle ha på affärsverksamhet.

I uppföljande undersökningar efter implementeringen har opinionen svängt, och invånare som till en början varit emot åtgärderna har ändrat uppfattning och ser nu positivt på det som införts. Handeln säger att de inte trodde på planen och åtgärderna i början, men att det är bra nu och de vill inte tillbaka.

Framgångsfaktorer

Staden och dess politiska ledning höll fast vid planen trots det inledande motståndet. Engagemanget och dialogen med medborgare lyfts fram som en nyckelfaktor, liksom att de åtgärder som införts sätter invånarna i främsta rummet. I kommunikationen lades stort fokus på att förklara effekterna som planen kommer att ge för en förbättrad stadsmiljö. Det är viktigt att hjälpa aktörerna genom att kommunicera och förklara varför åtgärderna genomförs, och hur resultatet kommer att bli.

"Don't go to the public without a plan". Tim Aperges, trafikplanerare i Leuven. (Intervju 2023-09-06).

Det fanns ett starkt driv från både politiker och tjänstesidan, och de höll fast vid den utstakade kursen trots protester. Borgmästaren stod bakom åtgärderna, stöttade dem fullt ut och "pekade med hela handen", men har låtit andra politiker och tjänstemän vara ansiktet utåt för planen.



Centrala stadskärnan är nu en zon med gågata och med kraftiga begränsningar för biltrafik. Tidsfönster för godsleveranser har införts. Cyklister har fått stor prioritet och 75 procent av stadskärnan är nu cykelfartsgator.



BRYSSEL – var fjärde bil borta på två år

Bryssel är Belgiens huvudstad med cirka 1,2 miljoner invånare. Staden har mer än dubbelt så hög befolknings-täthet som Stockholm.

2022 infördes i Bryssels centrala delar, området "Pentagon", en cirkulationsplan ("Good Move Plan Pentagon") för att minska genomfartstrafik med bil. Åtgärden innebär att ett stort antal gator som tidigare varit dubbelriktade blev enkelriktade för biltrafik, och en del gator stängdes av helt för biltrafik.

Tekniska lösningar som pollare med mera släpper igenom vissa behöriga biltrafikanter men stänger ute övriga. Gatuskyltar, planteringslådor för växter, betongblock och målarfärg är andra viktiga delar.

Nya cykelbanor infördes på en del av gatorna. Samtidigt har parkeringsregleringar genomförts. Gatuutrymmet som frigjorts från biltrafik har omvandlats till ytor för gående. Stadsdelen Pentagon har nu ett av Europas största gångtrafikområden. Samtidigt byggdes kollektivtrafikens kapacitet ut med 30 procent fler säten för att kunna ta emot ökat resande. Kollektivtrafikens restider

minskade när gatorna i Pentagon blev mer framkomliga som följd av cirkulationsplanen.

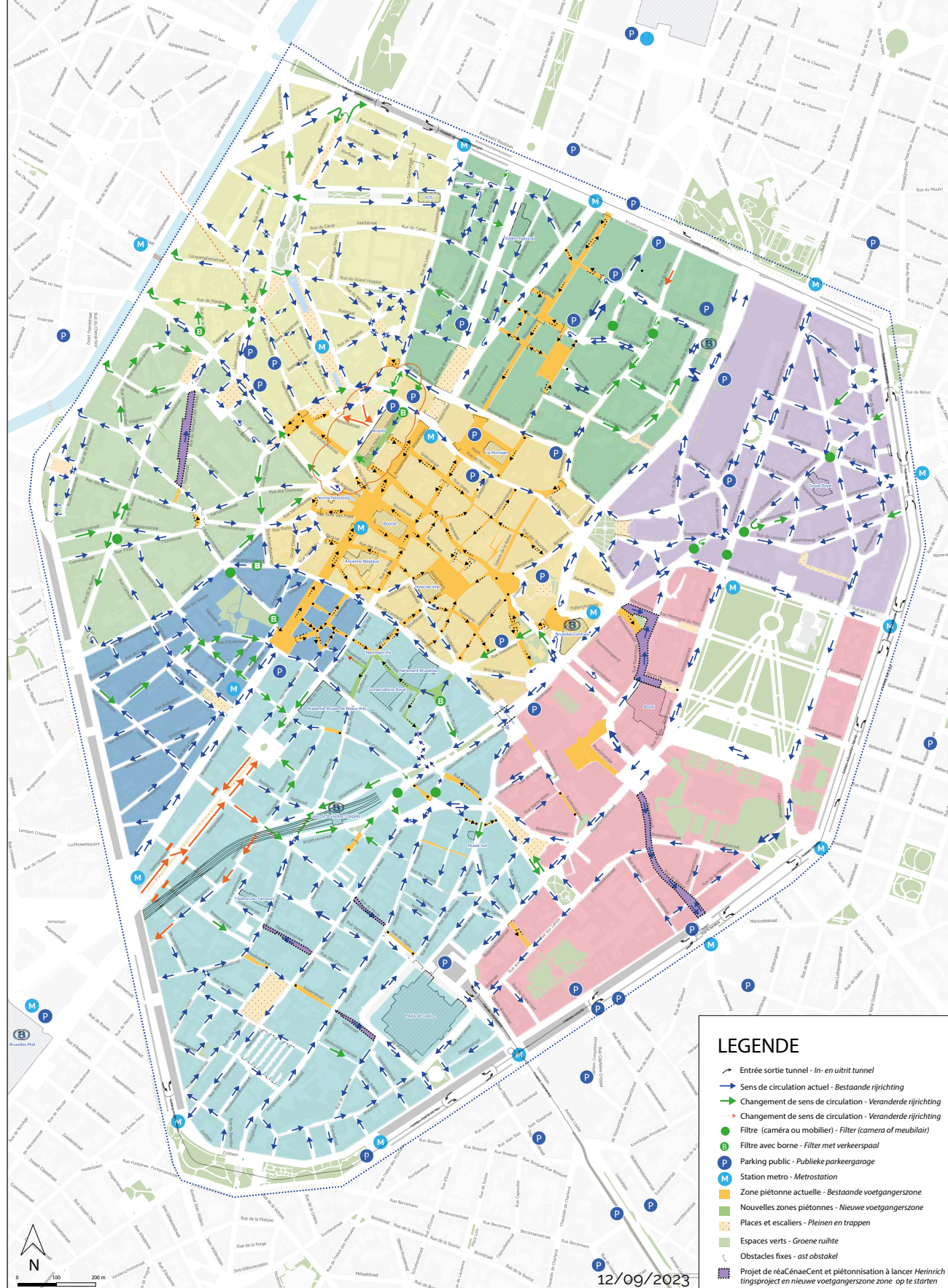
Good Move Pentagon med cirkulationsplanen som bärande del i ett samverkande paket av åtgärder är en lokal version av "Good Move Plan", den regionala mobilitetsplanen för hela Brysselregionen.

Innovativ cirkulationsplan

Cirkulationsplanen beskrivs som innovativ genom hur den planerats och genomförts. Det har varit ett brett deltagande från allmänheten, både när det gäller att beskriva utgångsläget och i planeringen. Det har skett i flera faser med samråd och scenarier som underlag för beslut om inriktningen. Det som också utmärker planen är den storskaliga förändring som gjorts i trafiksystemet – inte bara en enstaka mindre åtgärd, utan hela åtgärds paket i hela stadsdelar. Det har inte gjorts i Bryssel tidigare.

Den regionala mobilitetsplanen i sin tur innefattar en kombination av 50 åtgärder inom 6 områden. Exempel är 50 så kallade "lågtrafikområden" runt om i staden, planerade eller införda. Gator stängs av för biltrafik och hastighetsgränsen sänks till 30 km/h. Områdena införs i hela regionen med undantag för motorleder samt bostadsområden där hastighetsgränsen är 20 km/h. Dessutom innefattas omvandling av ytor för biltrafik till andra färdssätt och till sociala ytor och grönytor, utbyggnad av kollektivtrafik och gång- och cykelinfrastruktur liksom utbyggnad av mobilitetstjänster i stadsdelarna som delning av fordon och effektivisering av näringslivets transporter av varor för att minska godsflödena.

Andra åtgärder handlar om att stärka regelverk som minskar transporternas fotavtryck i stadens ytor, informationskampanjer och samverkan av olika slag.



Figur 5. Karta över Pentagonområdet i Bryssel med cirkulationsplanen.

Fler cyklar och färre bilar

Initiala trafikmätningar efter genomförandet skedde baserat på GPS-data från TomTom. Vid senare mätningar har bilpassager räknats.

Biltrafiken i zonen minskade det första halvåret efter införandet av

cirkulationsplanen med en femtedel i det berörda området. Antalet cykelresor ökade samtidigt med 18 procent, och 23 procent i morgonens rusningstid. Andelen som pendlar med cykel tredubblades och andelen gångtrafik ökade med 12

procent, från första kvartalet 2019 till motsvarande period 2022. Mätt i trafikarbete stod bilar för 64 procent av det totala antalet resta kilometer i Brysselregionen 2017, och 2022 hade denna andel minskat till 49 procent.

Ett år efter införandet har genomfartstrafiken med bil minskat med 27 procent och cykelresorna har ökat med 36 procent.

Initialt ökade biltrafiken på ringleden runt centrala Bryssel. Biltrafiken har minskat såväl i centrum som totalt. Som följd av detta har kollektivtrafikens hastighet ökat i området med upp till 25 procent.

Blev det mer trafik någon annanstans?

Ett argument som varit återkommande mot cirkulationsplanen var att det skulle bli mer trängsel på ringvägen runt centrala Bryssel istället. Men restiderna på ringvägen har inte ökat utan är desamma som innan cirkulationsplanen infördes, trots att det som tidigare skulle ha varit genomfartstrafik nu leds till den.



Cirkulationsplanen och de andra åtgärderna i centrala Bryssel bygger på den regionala mobilitetsplanen, som i sin tur bygger på goda exempel från andra städer.

Vad var syftet?

Syftet är att förbättra livsmiljön för stadens invånare genom att uppmuntra dem att ändra sina transportvanor, samtidigt som stadens ekonomiska utveckling och befolkningsutveckling främjas. Staden ska bli "mer mänsklig, grönare och vänligare".

Stadens mobilitetsplan har följande mål som är i linje med den regionala mobilitetsplanens vision: att minska trafikens klimatpåverkande utsläpp i regionen 2005–2030 med 40 procent. Dessutom ska Bryssels invånare få lättare att ta sig fram effektivt, använda tillgängliga resurser optimalt och få bättre livskvalitet och hälsa genom främjat, aktivt resande, minskad bilanvändning och

den stress den orsakar. Öka livskvaliteten i stadsdelarna genom att dämpa trafik och erbjuda ökade sociala ytor för människor. Öka tillgängligheten och säkerheten för alla trafikslag.

Säkerställa optimal tillgänglighet för nuvarande och framtida funktioner i staden när det gäller ekonomi, turism och kommersiell verksamhet.

Främja utvecklingen av en lokal, tät, funktionsblandad och flerkärnig stad och en förtätningsstrategi kopplad till god tillgänglighet till kollektivtrafiknätet.

Planering och genomförande

Staden samarbetade med regionen, kollektivtrafikoperatören och polismyndigheten i planeringen och genomförandet av mobilitetsplanen för stadskärnan Pentagon.

Omvandlingen planerades i flera faser. I fas 1 (diagnos) gjordes en lägesanalys där befolkningen kunde bidra till att kartlägga problem med mobilitet och tillgänglighet i sina bostadsområden.

Verktyg som användes var online-undersökningar och digitala dialogmöten för de olika bostadsområdena. I fas 2 tog en arbetsgrupp fram olika scenarier som grund för beslutsfattande och genomförande. Stadsfullmäktige valde ett av scenarierna. Flera samrådsmöten hölls i olika bostadsområden, både digitala och fysiska möten, för att informera om den beslutade kommande cirkulationsplanen och vad den innebär. Medborgarna kunde ringa ett särskilt telefonnummer för att ställa frågor och få information under de tidiga skedena av cirkulationsplanens införandena.

Den tredje fasen är uppföljning och utvärdering. Detta pågår fortfarande.

Efter införandet har veckovisa möten hållits för att följa upp hur genomförandet av åtgärderna fungerar och effekterna av dem.

Acceptans

Delar av befolkningen, främst bilister och företagare, har varit negativa till enskilda delar i paketet. Cirkulationsplanen upplevs som en kontroversiell åtgärd och har kallats "Bad Move Plan" av kritiker. Minskat antal bilparkeringsplatser och att bilar inte längre kan färdas raka vägen utan

behöver ta en omväg är de delar i åtgärds paketet som varit mest impopulära. Ansvariga beslutsfattare i Bryssel anför att det inte går att invänta konsensus i alla lägen när det handlar om mobilitet och minskat utrymme för biltrafik, eftersom det inte är möjligt att kunna övertyga alla. Istället är det viktigt att faktiskt genomföra åtgärderna. Då kan medborgarna själva bilda sig en uppfattning i praktiken. Acceptansen har ökat efter införandet av åtgärderna.

"Don't try to find this consensus for everything, especially on things on mobility, because you will not convince everybody. All the projects we did faced opposition, but in the end, most of them were accepted because they were good projects."
– Pascal Smet, dåvarande minister med ansvar för mobilitet i Bryssel (Bloomberg, 2023-05-01).

Framgångsfaktorer

En god planering och en god kommunikation lyfts fram som nyckelfaktorer. Det har hela tiden funnits en tydlig idé och inriktning kring genomförandet och vilka som är målen. Tid och kraft lades på att skapa en bred politisk enighet bakom planen, och det har lett till att den har en stark politisk förankring över partigränserna idag.

Cirkulationsplanen och de andra åtgärderna i centrala Bryssel bygger på den regionala mobilitetsplanen, som i sin tur bygger på goda exempel från andra städer.

Under arbetet med den regionala mobilitetsplanen gjordes en benchmarking-studie av sex städers åtgärder för mer hållbar stadsmiljö och hållbar mobilitet:

Barcelona med sina lågtrafikområden, "superblocks";

Bordeaux för sin höga kvalitet på allmänna platser;

Köpenhamns planeringsprocesser och styrning;

Genève med multimodala nätverk och hur dessa samordnas;

Helsingfors som är föregångare inom mobilitetstjänster och

Münchens vision för stadsliv och mobilitet.

Därigenom kunde bästa möjliga teknik och spetskompetens ligga till grund för planens framtagande när det gäller kunskap och erfarenheter.



Photo: Shooting Wild Photography / Shutterstock

Uppsala har två gånger utsetts till Årets globala klimatstad av WWF i tävlingen WWF Global City Challenge.

SJU LÄRDOMAR FÖR SVENSKA STÄDER

Vad har tjänstemännen och beslutsfattarna i Gent, Birmingham, Leuven och Bryssel för medskick till svenska regionala och lokala planerare och beslutsfattare? Här sammanfattas de viktigaste lärdomarna och erfarenheterna.

1. ARBETA FRAM EN BRED ACCEPTANS

Erfarenheterna i de studerade städerna visar att många är "tyst positiva" till mer hållbar stadsmiljö men hörs inte på samrådsmöten och insändarsidor. Lyssna på dem som är positiva också.

Medborgarnas motstånd överskattas ofta av politiker och det har visat sig att det ofta finns en majoritet som är positiva till denna typ av omvandling av stadsmiljö men att de inte blir hörda i debatten i lika hög grad som dem som är skeptiska. Ett viktigt budskap är att det är viktigt att sondera den breda opinionen.

Erfarenheterna i de studerade städerna visar att många är "tyst positiva" till mer hållbar stadsmiljö men hörs inte på samrådsmöten och insändarsidor. Lyssna på dem som är positiva också.

Denna erfarenhet har återkommit i flera av städerna men är också ett budskap från forskaren Stefaan Walgrave som gjort flera studier där ett återkommande mönster är att politiker uppfattar att väljare är mer konservativa än de egentligen är. Fenomenet, kallat conservative bias, får ofta effekten att den förda politiken blir mer konservativ än vad som egentligen önskas från medborgare.

Fler medskick från städerna är att vara uthållig under den första vågen av protester och inte glömma att de som hörs mest är inte alltid majoritet.

Andra råd handlar om att vara öppen för anpassningar, att göra små justeringar för att tillmötesgå synpunkter, men hålla fast vid huvudriktningen.

Gör allmänheten och olika aktörer delaktiga i processen på ett organiserat sätt med en tydlig process för deltagandet, som behöver planeras noggrant och inte går att improvisera fram.

Handeln och andra delar av näringsliv och fastighetsägare i och kring områden som särskilt kan beröras av åtgärder är särskilt viktiga att identifiera och inkludera i detta. Handelns villkor och förutsättningar är en viktig aspekt när man förstärker stadens tillgänglighet för

människor. Involvera tidigt berörda näringsidkare i samråd och referensgrupper.

Adressera frågor som handlar om affärsägarnas perspektiv och hur attraktivitet och upplevelsen kan förändras för besökare och kunder i samråd och kommunikation, liksom i utformning och utvärdering av åtgärderna.

Mobilitet är också mer än en miljöfråga, det är också social hållbarhet. Sociala mötesplatser och lekparkar är alla en del av stadens upplevelser. Att stärka dessa aspekter i planeringen skapar högre acceptans och möjliggör att staden når flera mål inom hållbarhet och klimat samtidigt.

Mobilitet är också mer än en miljöfråga, det är också social hållbarhet. Sociala mötesplatser och lekparkar är alla en del av stadens upplevelser.

2. EN TYDLIG KOMMUNIKATION ÄR A OCH O

Tydlig kommunikation lyfts fram som avgörande: Berätta och förklara för alla medborgare i staden! Kommunicera mycket under förberedelserna och fortsatt kommunikationen också efter genomförandet.

I kommunikationen ska visionen för staden och dess invånare och besökare lyftas snarare än enskilda åtgärder. Det hjälper att lyfta perspektivet från bilar och trafik för att bredda diskussionen till att handla om hållbarhet, livskvalitet och även ekonomi. Det är ett sätt att förebygga ryktesspridning, fake news och desinformation.

Ett medskick från städerna är att en åtgärd som en cirkulationsplan inte säljer sig själv. Det framstår som trafiktekniskt och det är sannolikt att om stort fokus läggs på just cirkulationsplaner som åtgärd så kommer diskussionen också fokusera mest på hur trafiken påverkas. Viktiga perspektiv att lyfta fram är att invånare vill bo i en stad för upplevelsen, hur man kan göra så att staden blir en positiv upplevelse som är till för alla som bor i den och hur människors utrymme ska prioriteras i stadsmiljön.

Det är dessutom enkelt att bygga politiskt motstånd mot en sådan åtgärd.

Att fastna i debatten om enskilda åtgärder gör att vinsterna med attraktiva och hållbara städer som de flesta svenska städer strävar efter riskerar att tappas bort.

I Birminghams kommunikation ingår inte cirkulationsplanerna – eller stadssegmenten som de kallas – alls, utan de nämns bara som en åtgärd för att nå transportplanens vision om ett mer levande centrum med plats för stadsliv, gång och cykling med färre bilar. Birmingham är också ett bra exempel på hur åtgärderna bakas in i ett säljbart narrativ om en omställning till en miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbar stad.

Det ska också påpekas: narrativet måste bygga på lokala förutsättningar. Birmingham kan prata hälsa och trängsel eftersom det är verkliga problem för dem som medborgarna är medvetna om. För andra städer finns andra frågor, exempelvis trygghet, klimatomställningen och attraktiva stadsmiljöer.

Tydlig kommunikation lyfts fram som avgörande: Berätta och förklara för alla medborgare i staden! Kommunicera mycket under förberedelserna och fortsatt kommunikationen också efter genomförandet.

3. NOGGRANN PLANERING, SNABBT GENOMFÖRANDE

I de undersökta städerna som förändrat sin innerstad med cirkulationsplaner är det tydligt att ett framgångsrecept varit lång och noggrann planering samt ett snabbt genomför-

ande. I Gent förbereddes förändringen i tre år och infördes på en helg, då bland annat vägar stängdes av, nya skyltar sattes upp och blomsterlådor ställdes ut.



Fördelen med ett snabbt genomförande, vilket exemplet Gent pekar på, är att positiva effekter från förändringen snabbt syns när bilarnas dominans på gatorna minskar – luftkvaliteten känns snabbt bättre, bullret minskar omgående, och cyklister och gående får genast en bättre och tryggare trafikmiljö och framkomlighet.

Fördelen med ett snabbt genomförande, vilket exemplet Gent pekar på, är att positiva effekter från förändringen snabbt syns när bilarnas dominans på gatorna minskar – luftkvaliteten känns snabbt bättre, bullret minskar omgående, och cyklister och gående får genast en bättre och tryggare trafikmiljö och framkomlighet. Därefter blir det enklare att fortsätta arbetet med fler och mer permanenta åtgärder. Med ett stegvist införande finns istället risken att motståndet mot förändringen växer innan den stora nyttan förverkligats. Det kan förstås vara så att det är svårt att genomföra en sådan här förändring över en natt, särskilt om det inte finns tillräckligt politiskt stöd för åtgärden.

I en svensk stad diskuteras ett stegvis införande av ett system som liknar cirkulationsplaner. I det föreslagna (ej ännu politiskt förankrade) upplägget utvidgas och permanentas antalet sommargator, där biltrafiken är begränsad eller förbjuden, så att de i slutänden innebär att genomfartstrafiken hindras i hela innerstaden.

Ett sådant stegvis införande kan vara ett sätt att genomföra en liknande åtgärd som i Gent i städer där det politiska stödet saknas inledningsvis för mer genomgripande åtgärder. Den snabba effekten på stadens gator och trafikvanor som setts i de undersökta städerna har dock varit kopplade till ett snabbt genomförande, vilket är att föredra.

4. INFÖR ETT PAKET AV ÅTGÄRDER SOM SAMVERKAR OCH STÖDjer VARANDRA

Efter införandet behöver fortsatt arbete ske med att kontinuerligt genomföra förbättringar för att fortsätta öka attraktiviteten för de färdssätt man vill öka resandet med, det vill säga gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Det behövs en mix av samverkande åtgärder för att kunna förändra invanda resmönster. Det handlar om att förändra hur stadens ytor används, att ta bort utrymme för biltrafik men också att ge utrymme till de aktiviteter som man vill främja. Ett medskick från person som intervjuats är att fokusera på några åtgärder i taget, inte hela paketet på en gång. Gärna en eller några större åtgärder som är viktiga för att nå målen tillsammans med ett par åtgärder som är mindre viktiga, även om det skulle finnas fler möjliga större viktiga åtgärder. När det gått en tid kan dessa andra större åtgärder implementeras, när allmänheten har hunnit se att de första åtgärderna fungerade och inte orsakade kaos. Exempelvis startade Gent med

cirkulationsplanen för att invånarna snabbt skulle kunna få uppleva effekterna för stadsmiljön.

Efter införandet behöver fortsatt arbete ske med att kontinuerligt genomföra förbättringar för att fortsätta öka attraktiviteten för de färdssätt man vill öka resandet med, det vill säga gång-, cykel- och kollektivtrafik. Var noggrann med mätningar av relevanta parametrar, före och efter.

Mellan genomförandet av mobilitetsåtgärderna som ska förbättra för aktiva resor och kollektivtrafiken och att de permanenta fysiska åtgärderna (som att bygga om gaturummet) kommer på plats är det bäst att inte vänta för länge, eftersom det är viktigt att medborgarna snabbt kan uppleva resultaten för ökad tillgänglighet med de hållbara resesätten.

5. UNDVIK ÖVERTRO PÅ TRAFIKSIMULERINGAR

I Sverige finns en stark tradition av att se trafiksimuleringar som ett viktigt beslutsunderlag och det finns därför skäl att se hur andra städer förhåller sig till det.

En återkommande uppfattning i städerna är att trafiksimuleringar inte ger ett bra underlag för att utvärdera huruvida en cirkulationsplan är lämplig att införa eller inte. Det här motiveras med att trafikmodeller inte fångar upp all överflyttning till

andra färdmedel från bilresor, eller "vanished trips" det vill säga de resor som helt väljs bort. Simuleras effekter av en föreslagen cirkulationsplan kommer resultatet visa att det blir trafikstockning på de gator som trafiken koncentreras till.

Detta trots att erfarenheten från städer som infört sådana åtgärder med all tydlighet pekar på att mycket av trafiken inte tar andra vägar utan försvinner eller övergår till andra färdmedel.

I Sverige finns en stark tradition av att se trafiksimuleringar som ett viktigt beslutsunderlag och det finns därför skäl att se hur andra städer förhåller sig till det.

6. VIKTIGT MED POLITISKT ÄGANDESKAP

Förankring i politik och tjänstemannaorganisation av de förändringar som ska göras är grunden för en framgångsrik planering och implementering. Utan att politikerna är med på banan kommer genomgripande förändringar att ha svårt att genomföras och lyckas. Stödet behöver vara uthålligt, under planering och genomförande, för att ge tid till reformerna. Mod och uthållighet krävs för att stå fast vid inriktningen, och inte vika ner sig efter de första arga insändarna med kritik, utan ge förändringen den tid som behövs för att effekterna för stadsmiljön ska bli tydliga. I såväl Leuven som Gent och Bryssel har det funnits ett stabilt politiskt stöd bakom åtgärderna.

Förankra därför arbetet brett i politiken. Se till att avsätta god tid för att låta politikerna diskutera

igenom åtgärderna ordentligt i förväg för att säkerställa politiskt stöd fullt ut för planen. En aspekt som har framkommit är att det är viktigt att ha inte bara en tjänsteman eller politiker som är en tydlig ambassadör utåt för arbetet, utan att det finns flera företrädare som talar för projektet.

God bemanning i organisationen med motiverad personal behövs. Även tjänstemännen behöver få känna sig delaktiga och stolta över vad de åstadkommer. Skapa team-känsla, "vi"-känsla. Ett sätt att skapa denna delaktighet och lagkänsla är att uppmärksamma tjänstemännens insatser i planering och genomförande, till exempel uppmärksammades i Gent insatserna av de kommunanställda som satte upp skyltar vid införandet av zonerna.

Förankra arbetet brett i politiken. Se till att avsätta god tid för att låta politikerna diskutera igenom åtgärderna ordentligt i förväg för att säkerställa politiskt stöd fullt ut för planen.

7. VÅGA TÄNKA NYTT

Städerna som beskrivs i rapporten pekar på att det går att jobba med innovativa åtgärder oavsett bakgrund och kontext, och att också genomföra förändringar på kort tid. Det är ofta lätt att måla upp att det är något självklart och givet att just de städer som gått före har gjort som de gjort. Exempelvis att det är väntat att en stad som Leuven, med en kompakt medeltidsstadskärna och många studenter, infört cirkulationsplaner tillsammans med en lång rad andra åtgärder. En tillbakablick på stadens politik motbevisar det. Det var inte "naturligt" för den dåvarande konservativa borgmästaren och kommunfullmäktigemajoriteten att öka tempot i omvandlingen av staden.

Exemplet Birmingham visar också att det går att genomföra och få acceptans för en långtgående förändring av stadens stadsmiljöer, med många åtgärder som kommer göra det svårare att köra bil, trots att

en stad saknar tradition av att arbeta med hållbar mobilitet.

Det här pekar på att det är viktigt att våga tänka nytt. Ofta hörs det från städer att "vi är inte Gent", "vi är inte Amsterdam", eller liknande. Men Gent på 1970-talet var heller inte vad Gent är idag. Det går alltså att göra stora förändringar i en stad, och för det kan vi lära oss av vad andra städer har gjort.

Samtidigt handlar det här inte om en one size fit all, där koncept måste kopieras från en stad till en annan. Det går att lära sig och inspireras av vad andra städer gjort utan att strikt kopiera. Cirkulationsplaner exempelvis handlar om att utveckla stadskärnor genom att få bort genomfartstrafik och möjliggöra omfördelning av gaturum. De principerna kan införas utan att införa en cirkulationsplan i exakt samma utformning som Gent.

Samtidigt handlar det här inte om en one size fit all, där koncept måste kopieras från en stad till en annan. Det går att lära sig och inspireras av vad andra städer gjort utan att strikt kopiera.



Bilden visar hur Stockholms första cykelgata är tänkt att se ut. I augusti 2023 startade arbetet med att skapa bättre förutsättningar för cyklister på Surbrunnsgatan. Här kommer cyklister att ha företräde framför bilar. Projektet kommer också att bygga genomgående gångbanor och bredda en av stadens befintliga cykelbanor som är för smal. Bild: Stockholms stad

NYA TAG FÖR ATTRAKTIVA STÄDER MED FÄRRE BILAR

Ska klimatmålen till 2030 och senare nås kommer nya tag för städernas trafik behövas. Med den här rapporten vill vi visa att det finns städer som tagit stora kliv för att förändra trafiken så att klimatpåverkan kraftigt kan minska samtidigt som upplevelsen av och livet i staden stärks.

De fyra städerna har alla infört eller planerar att införa en bred palett med åtgärder där en kraftig begränsning – men inte förbud – för biltrafiken i innerstaden är en bärande del. Städerna visar att det går att förändra hur gator upplevs och hur folk reser i staden på kort tid genom att våga göra genomgripande åtgärder. Vi anser att det finns betydande skäl för svenska städer att titta på hur de här städerna arbetat och vad de i praktiken har gjort för att hämta inspiration.

REFERENSER

GENT

Kapitlet om Gent bygger till stor del på webinarier med Filip Watteuw, kommunalråd med ansvar för trafik i Gent. Han deltog på WWFs kommun-dialogmöte i maj 2023, och en tidigare presentation för Naturvårdsverket finns tillgänglig på följande länk: <https://www.youtube.com/watch?v=ZEVfjffTN4s>. En intervju gjordes också av WWF i juni 2023.

Andra referenser som använts:

Cities as places of hope: Ghent, Oikos. December 2020. https://gef.eu/wp-content/uploads/2020/02/GEF_Oikos_Article_Ghent-2.pdf (hämtad 2023-10-19).

Evaluatie Circulatieplan Gent – Transport & Mobility Leuven (2019). (på Nederländska). <https://www.tmleuven.be/en/project/circulatie-plangent>

Sammanställning av Cykelframjandets Uppsalakrets (baserat på ovanstående utvärdering) <https://cykelframjandet.se/upsalakretsen/2020/11/14/zoner-gav-battere-luft-och-framkomlighet-i-inner-staden/>

How a Belgian port city inspired Birminghams car free ambitions – The Guardian 2020-01-20. <https://www.theguardian.com/environment/2020/jan/20/how-a-belgian-port-city-inspired-birminghams-car-free-ambitions>

Information på Gents hemsida: Mobility Ghent <https://stad.gent/en/mobility-ghent/mobility-plan> ; Reasons implementation of circulation plan <https://stad.gent/en/mobility-ghent/circulation-plan/reasons-implementation-circulation-plan> ; Pedestrian streets <https://stad.gent/en/mobility-ghent/circulation-plan/pedestrian-streets>

Klimaträttsutredning, SOU 2022:21. Avsnitt om åtgärder i Gent på sida 393-394. <https://www.regeringen.se/contentassets/85bdcec13afb4c22af18a0058ab7b61a/ratt-for-klimatet-sou-202221/>

BIRMINGHAM

Kapitlet om Birmingham bygger till stor del på intervjuer med Ian Braddock, trafikplanerare på Birminghams stad samt Rajdep Kandoola, ansvarig för director of external affairs på Birminghams handelskam-

mare (bägge genomförda sommaren 2023). Dessutom är mycket information hämtat från stadens transportplan från 2021 samt tillhörande dokument, som hittas på https://www.birmingham.gov.uk/info/20013/roads_travel_and_parking/2032/birmingham_transport_plan

Andra referenser som använts:

Birmingham to become a super-sized low-traffic neighbourhood, The Guardian 3-okt-2021. <https://www.theguardian.com/uk-news/2021/oct/04/birmingham-to-become-a-super-sized-low-traffic-neighbourhood>

Birmingham presses ahead with "transformative" plan to curb through-traffic - Headington Liveable Streets 12-okt-2021. <https://www.headingtonliveablestreets.org.uk/bham-transport-plan/>

How a Belgian port city inspired Birminghams car free ambitions, The Guardian 20-jan-2020. <https://www.theguardian.com/environment/2020/jan/20/how-a-belgian-port-city-inspired-birminghams-car-free-ambitions>

LEUVEN

Kapitlet om Leuven bygger huvudsakligen på en intervju med samt presentation av Tim Asperges, som är mobilitetsrådgivare på Leuven stad. Dessutom har uppgifter om utvärdering hämtats från Polisnetwork, som hittas på <https://www.polisnetwork.eu/news/promising-results-of-leuvens-new-circulation-plan/>

BRYSSSEL

Kapitlet om Bryssel bygger till stor del på information från material från Bryssels stad samt en intervju med Hélène Ziane, mobilitetsrådgivare på Bryssel stad. Dessutom har kompletterande omvärldsbekvakning gjorts. Följande referenser har använts:

A Belgian Lesson in Taming the Automobile, Bloomberg 2023-05-16. <https://www.bloomberg.com/news/features/2023-05-16/from-traffic-choked-brussels-a-model-for-driving-less> (hämtad 2023-10-19).

Good Move Pentagon: all about the new circulation plan, City of Brussels. <https://www.brussels.be/goodmove> (hämtad 2023-10-06).

GOOD MOVE Pentagone. Le plan de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale <https://fairebruxelles->

samens.be/processes/goodmove/steps (hämtad 2023-10-06).

Good Move. The Regional Mobility Plan 2020-2030. Brussels Mobility, Brussels Regional Public Service. <https://mobilitate-mobilitate.brussels/en/good-move> (hämtad 2023-10-06).

En sammanfattning av planen finns i dokumentet "Summary of be good move". https://mobilitate-mobilitate.brussels/sites/default/files/2021-03/GOODMOVE_summary.pdf (hämtad 2023-10-06).

La part de kilomètres parcourus en voiture au plus bas à Bruxelles: le vélo et la marche progressent, Medias de Bruxelles. <https://bx1.be/categories/news/la-part-de-kilometres-parcoursus-en-voiture-au-plus-bas-a-bruxelles-le-velo-et-la-marche-progressent/> (hämtad 2023-10-19).

One year of Good Move: Brussels sees car traffic drop by over 25%, Brussels Times, 2023-08-16. <https://www.brusselstimes.com/647239/one-year-of-good-move-brussels-sees-car-traffic-drop-by-over-25> (hämtad 2023-10-06).

One year Good Move in Brussels city: 25% less car-traffic and 36% more bicycle, Eltis 2023-09-05. <https://www.eltis.org/in-brief/news/one-year-good-move-brussels-city-25-less-car-traffic-and-36-more-bicycles> (hämtad 2023-10-10).

Övrigt

Do Politicians Outside the United States Also Think Voters Are More Conservative than They Really Are? - Pilet, J. B., Sheffer, L., Helfer, L., VARONE, F., Vliegert-Hart, R., & Walgrave, S. (2023). American Political Science Review, 1-9. Dialog har också förts med en av författarna, Stefaan Walgrave.

How to talk about car free cities – Possible. Inspiring climate action. Augusti 2022. Hämtad på <https://www.carfreemegacities.org/latest-news/lets-talk-car-free-cities> (hämtad 2023-10-10).

Så vill invånare ha trafikmiljön i framtiden. Fossilfritt 2030. Hämtad på <https://projektetfossilfritt2030.se/enkat-trafikmiljo/> hämtad 2023-10-09).

Gent, Birmingham, Leuven och Bryssel är fyra exempel på europeiska städer som är på god väg mot en mer klok och framtidsanpassad stadsmiljö.



WWF ARBETAR FÖR ATT HEJDA FÖRSTÖRELSEN AV JORDENS NATURLIGA LIVSMILJÖER OCH BYGGA EN FRAMTID DÄR MÄNNISKOR LEVER I HARMONI MED NATUREN



Arbetar för att bevara naturen
för både människor och djur.

together possible™

wwf.se