

Konsekvenser av traffic calming - Kunskapsöversikt och forskningsbehov

Tomas Svensson, fil.dr.

Statens Väg- och transportforskningsinstitut - VTI

SE-581 95 Linköping, Sverige

Tel: + 46 13 20 40 69, e-mail: tomas.svensson@vti.se

Inledning

I detta paper diskuteras en del av resultaten från projektet "Konsekvenser av restriktioner för biltrafik i städer". Projektet avrapporteras i en rapport med samma titel författad av Tomas Svensson och utgiven som "VTI notat 40-2001". Rapporten kan också laddas ned som pdf-fil via följande länk: <http://www.vti.se/pdf/reports/N40-2001.pdf>

I Sverige har "traffic calming" främst kommit att uppfattats som ett medel att förbättra säkerheten i transportsystemet. (Se t.ex. Spolander, 1999, Hagson, 2000 och den litteraturgenomgång som redovisas i Gustavsson, 2000). Litteraturen om den tekniska utformningen av de fysiska konstruktioner som kan användas i syfte att lugna ned biltrafiken, och konstruktionernas konsekvenser för hastighet och säkerhet är förhållandevis omfattande. Det förefaller som om kunskapsbehoven inom dessa fält bemöts av pågående forskning. Däremot är konsekvenserna för stadsmiljön i generell mening föga uppmärksammade, trots en framväxande internationell litteratur och debatt inom området. Ett konkret exempel är konsekvenser för innerstadsbaserad detaljhandel orsakad av restriktioner för biltrafik, t.ex. gånggator. I Sverige är utan tvekan den dominerande uppfattningen bland många aktörer att biltillgänglighet är en central förutsättning för detaljhandelns fortsatta överlevnad i innerstäder och stadsdelscentrum. (Se diskussionen i Svensson, 1998) Detta trots att det finns en internationell litteratur som vittnar om positiva konsekvenser av restriktioner för biltrafik för detaljhandelns omsättning.

Men detta gäller i en mer allmän omfattning: kunskapsläget vad gäller de konsekvenser som uppstår för stadsmiljön generellt när inslaget av privat biltrafik reduceras avsevärt i urbana transportsystem är begränsat. Problemet har fler dimensioner än konsekvenser för detaljhandelns lokaliseringsmönster. Det gäller för kollektivtrafikens utformning och förutsättningar för gång- och cykeltrafik och förmågan att ersätta biltrafiken. Det har relevans för bostadsområdets design och attraktionskraft, inklusive bostäder i centrala områden, och näringslivets lokaliseringsmönster med fokus på övergången från varuproducerande industri till tjänsteintensiv kunskapsproduktion samt offentlig tjänsteproduktion inom högskolor och universitet; var ska dessa verksamheter lokaliseras och hur ska transportbehoven tillgodoses?

I det första skedet gäller det att förmedla faktiska erfarenheter av "traffic calming" i städer. I studien sammanställs delar av den relevanta internationella litteraturen inom området. I förlängningen av studien föreslås att ett större forskningsprojekt genomförs som kan bidra till att planering, debatt och forskning utförs utifrån den plattform som kan genereras av det samlade kunskapsläget. Det är uppenbart att de svenska översiktliga "idékataloger" som finns

i dagsläget inte förmår att ge en djupare beskrivning av uppkomna konsekvenser. Åtgärder eller åtgärds kombinationer i syfte att förbättra städernas transportsystem behöver utsättas för en systematisk analys och utvärdering i ljuset av de fastställda nationella transportpolitiska målen för tillgänglighet, säkerhet, miljö, långsiktig hållbarhet och samhällsekonomisk effektivitet.

Syfte och metod

Syftet med kunskapsöversikten är att översiktligt sammanställa det internationella kunskapsläget inom området konsekvenser av restriktioner för biltrafik i städer, med betoning på s.k. traffic calming eller trafiklugnande åtgärder. I viss utsträckning kommenteras också svensk litteratur. Den konkreta innebörden av begreppet ”konsekvenser” hålls medvetet öppet i studien. Ett viktigt motiv för att genomföra projektet var att identifiera de konsekvenser som finns belysta i litteraturen, och inom vilka områden som kunskapsunderlaget behöver förbättras genom ytterligare forskning. Studien avslutas med ett förslag till hur ett större forskningsprojekt inom problemområdet kan utformas.

Projektet har bedrivits som en renodlad litteraturstudie. Litteraturen har i första hand sammanställts med hjälp av sökningar i databaser. Den databas som har använts för den största delen av sökningarna är TRANSPORT. TRANSPORT är en bibliografisk databas för transportrelaterad forskning och ekonomisk information. Den produceras i samarbete av OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development), TRB (United States' Transportation Research Board och ECMT (European Conference of Ministers of Transport). TRANSPORT innehåller i sin tur databaserna TRIS (Transportation Research Information Services) från TRB, IRRD (International Road Research Documentation) från OECD och TRANSDOC från ECMT. Sökningarna i TRANSPORT har begränsats till poster från och med 1988 och framåt. Utöver litteratur dokumenterad på svenska, danska eller norska baseras rapporten endast på engelskspråkig litteratur. I dessa databaser är litteratur från de nordiska länderna sällsynt förekommande vilket påverkar innehållet i slutrapporten. Rapporten innehåller inte någon samlad diskussion av det svenska och nordiska kunskapsläget inom området. Utöver databasen TRANSPORT har sökningar av begränsad omfattning gjorts i LIBRIS och med hjälp av sökmotorer via Internet. Information har också inhämtas genom kontakter med forskare och planerare i Sverige, Storbritannien, Frankrike och Danmark.

Vad är traffic calming?

Bearbetningen av den internationella litteraturen visade att begreppet ”traffic calming” har en bred innebörd, som kan vara förvirrande. Den s.k. Darwin-matrisen togs fram i Australien i slutet av 1980-talet i ett försök att systematisera och överblicka de olika innebörderna av begreppet som det användes i den då snabbt växande litteraturen inom området. Darwin-matrisen återges i omarbetad form i följande tabell:

Tabell 1 Olika former av *traffic calming*

	Åtgärdstyp	
Omfattning/nivå	Fysiska medel/ teknik	Sociala/kulturella faktorer
Mikro, lokal, gata eller bostadsområde, grannskap	Fysiska konstruktioner/ utformning av väg/gata Lokal trafikledning/ styrning i bostadsområden (inkl. parkeringspolitik)	Differentiering efter preferenser Lokala handlingsplaner/ "socialt tryck" Attitydförändring
Intermediär, korridor eller regional (del av stad)	Miljöanpassade genomfarter/korridorer Delad zon/ lågfart zon Gågatuområde (innerstad, stadsdelscentrum) Vägavgift typ tull/ innerstad Parkeringspolitik	Beteendeförändring (hastighet, färdmedelsval)
Makro, hela staden	Ledning/styrning av transportsystem Taxepolitik Vägavgifter Fysisk planering Parkeringspolitik	Kulturell förändring Ändrade aktivitetsmönster Värderingsförskjutningar

Källa: Egen bearbetning av Brindle (1992)

Av kunskapsöversikten framgår att vad som i dag kallas för "traffic calming" i praktisk trafikplanering till största delen återfinns i matrisens övre vänstra del, med inbrytningar i cellen nedanför. Traffic calming utgörs framförallt av fysiska konstruktioner för att lugna ned trafiken på utvalda gator/vägar samt gågatuområden i affärsdistrikt. De övriga cellerna med åtgärder som diskuteras i litteraturen är ännu så länge sparsamt omsatta i praktisk handling, särskilt de åtgärder som Brindle (1992) benämner som sociala och kulturella.

Konsekvenser av traffic calming

Det faktum att traffic calming i första hand utgörs av fysiska konstruktioner på avgränsade delar av vägar och gator påverkar givetvis inriktningen på de konsekvensanalyser som genomförs. Studierna berör framförallt "Hastighet och säkerhet", "Emissioner av buller och luftföroreningar", "Kollektivtrafik och utryckningsfordon" samt "Acceptans" (för avgränsade åtgärder som t.ex. vägbulor på en gata i ett bostadsområde), vilka är exempel på rubriker som används i Svensson (2001). En expansion av "traffic calming" till andra celler i Darwin-matrisen förutsätter dock ett bredare kunskapsunderlag som kan användas för tillämpningar som är mer av karaktären "area-wide" eller "city-wide" traffic calming. I studien behandlas två huvudgrupper av konsekvensbedömningar som kan vara av relevans i sammanhanget: studier av invånarnas acceptans och preferenser samt studier av konsekvenser för detaljhandel och innerstäder. I detta paper kommer dessa två grupper att kommenteras. För en diskussion

av de övriga områdena, hastighet och säkerhet etc., hänvisas till huvudrapporten Svensson (2001).

Acceptans och preferenser för traffic calming på strategisk nivå

En viktig drivkraft bakom den tilltagande användningen av trafiklugnande åtgärder på lokal nivå är den popularitet som åtgärderna bemöts av bland berörda individer. Att trafiklugnande åtgärder i sig är populära bland stadsbor är dokumenterat i litteraturen. Attraktionskraften stiger för bostadsområden där biltrafiken har lugnats ned. Lanseringen av woonerven i Nederländerna blev snabbt en opinionsmässig succé. Gågator och bilfria torg är ett viktigt medel för att slå vakt om innerstäderna som livaktiga och attraktiva stadsmiljöer, vilket gynnar detaljhandel, kultur och nöje. I jämförelse med den bristande acceptansen för ekonomiska styrmedel, t.ex. vägavgifter och parkeringsavgifter, är skillnaderna påtagliga. Åtgärderna tillhandahålls dock i regel ”gratis”, för t.ex. den enskilde invånaren i bostadsområdet, finansierade i typfallet genom lokal eller nationell skatt. Den efterfrågade omfattningen av trafiklugnande åtgärder kan inte vägas av i en marknadsprocess. Den enskilde individen kan inte köpa en enhet ”stadsmiljö” i önskad utformning. Ingen studie av den monetära betalningsviljan för trafiklugnande åtgärder har påträffats i litteraturen och cost-benefit analyser är sällsynta och bristfälliga.

Det finns tyvärr få studier som belyser preferenserna och acceptansen för traffic calming på strategisk nivå (city-wide traffic calming) där traffic calming ses som ett möjligt alternativ för hur städers transportsystem kan omformas. En sådan studie presenteras dock i Grudemo och Svensson (2000) samt Svensson (2000). Syftet med undersökningen var att kartlägga och analysera den avvägning som individer skulle göra mellan egen bilanvändning och total biltrafik när sambandet mellan dessa båda faktorer är fastställt. Om biltrafiken reduceras gynnas kollektiv- och gång/cykeltrafik samtidigt som stadsmiljön kan förbättras generellt genom gatumöbler, planteringar m.m. Forskningsfrågorna besvarades genom att låta intervjupersoner välja mellan olika alternativ, eller scenarion, för utformningen av innerstäder och bostadsområden där dessa centrala faktorer varierar. Totalt sett bestod urvalet i undersökningen av 3 600 individer.

Knappt hälften av de tillfrågade individerna föredrar innerstäder och bostadsområden där trafiken lugnas ned med hjälp av hastighetsgränser, fler och bredare gång- och cykelbanor och andra fysiska konstruktioner, d.v.s. traditionell traffic calming. I bostadsområden ska barnen kunna leka på allmänna ytor som gårdsgator utan att hotas av farlig trafik. I innerstäder bör en överflyttning från resande med bil till andra transportmedel ske. Den efterfrågade situationen kan beskrivas som en balanserad kompromiss, där olika trafikantgruppers intressen av att kunna använda vägar och gator under säkra förhållanden tillgodoses. I jämförelse med dagens situation i Sverige innebär detta en begränsning av utrymmet för biltrafik och bilparkering. Generellt efterfrågas en orientering bort från biltrafikens nuvarande roll i stadstrafiken.

Andelen av de tillfrågade individerna som i stället föredrar en utökad bilanpassning av innerstäder och bostadsområden utgör ca 10–15 % av det totala antalet. Alternativet med begränsningar av biltrafik i innerstaden med hjälp av bilavgifter föredras av ca 20 % av individerna. Vad gäller bostadsområden föredrar ca en femtedel områden där all parkering

förläggs till områdets utkant och ca 10 % vill ha helt bilfria bostadsområden. Dessa andelar innebär givetvis att många individer/hushåll med tillgång till bil efterfrågar en reducering av biltillgängligheten i innerstäder och bostadsområden, i utbyte mot positiva konsekvenser för gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och stadsmiljön generellt. Mätt som andel av dem som besvarade huvudfrågan i den postenkät som användes i undersökningen, föredrar en klar majoritet traffic calming som ledande princip för hur städernas transportsystem ska utformas. I samband med arbetet med en "local transport strategy" för Edinburgh genomfördes en undersökning i syfte att utröna invånarnas preferenser vad gäller transportsystemets utformning. Resultaten visar att 82 % av invånarna anser att "ökningen av bilanvändningen i Edinburgh är ett allvarligt problem". Omkring 14 % av invånarna anser att kapaciteten för biltrafik bör byggas ut. (Hazel, 1998). I den svenska undersökningen som kommenteras ovan anser 10–15 % av invånarna att innerstäder och bostadsområden bör bilanpassas ytterligare genom kapacitetstillskott i väg- och gatunätet, d.v.s. i stort sett samma andel som i Edinburgh. (Grudemo och Svensson, 1998).

I Nilsson (1995), som är en del av en licentiatavhandling i miljöpsykologi, diskuteras individers beredskap att minska trafikens negativa miljöpåverkan. Resultaten baseras på en enkätundersökning med ett urval av 827 individer bosatta i två områden i staden Lund. Enkäten besvarades av 422 individer, d.v.s. svarsfrekvensen var ca 51 %. Individers vilja att begränsa den privata biltrafiken mättes med hjälp av en acceptansskala som finns beskriven i Küller och Laike (1993). Skalan tas fram genom att låta respondenterna ta ställning till 10 olika restriktioner för biltrafik och parkering i innerstaden, som i den nyare studien utgörs av Lunds innerstad. Sedan anges den genomsnittliga acceptansgraden bland de tillfrågade individerna i procent. I båda studierna, d.v.s. Nilsson (1995) och Küller och Laike (1993), är restriktionerna "antalet gågator i innerstaden utökas väsentligt", "bilfria zoner inrättas i särskilt tätbefolkade delar av innerstaden" samt "att åka kollektivt, cykla eller gå året runt för att daglighandla" de som kan uppvisa den högsta acceptansgraden, i intervallet 60–90 %. Restriktionerna "vägtullar med särskilda bilavgifter upprättas runt innerstaden", "höjda böter för felparkering av bilar i innerstaden", "ytterligare en kraftig höjning av skatten på bensin" och "all parkering förbjuds i innerstaden, även boendeparkering" erhöll den lägsta acceptansen, i intervallet 4–40 % av respondenterna.

Konsekvenser för detaljhandel och innerstäder

Det finns en utbredd uppfattning om att biltillgänglighet är en förutsättning för en fungerande detaljhandel och att detta även gäller för handel i innerstäder. (Svensson, 1998). Det är därför inte ovanligt att lokala köpmannaorganisationer, handlare och butiksinnehavare är motståndare till trafiklugnande åtgärder och reducerad biltillgänglighet i städer (Se t.ex. Hass-Klau et al. 1992). Men det finns förhållandevis få studier som har analyserat konsekvenser för detaljhandel och annan lokal näringsverksamhet. De studier som finns har framförallt uppmärksammat effekter av utökade och fler gågator ("pedestrianization") i innerstäder, där detaljhandel sammanförs med pubar, caféer, restauranger och "folklivet" överhuvudtaget. Det allmänna intrycket som förmedlas av litteraturen är att åtgärder för att reducera inslaget av

privat biltrafik i stadskärnor har haft en positiv inverkan på den lokala handeln och innerstädernas attraktionskraft generellt.

Dessa samband är delvis dokumenterade för svenska förhållanden där gågator och bilfria torg sedan flera decennier tillbaka är vanliga inslag i innerstäder och förortscentra. Den bristande biltillgängligheten i städernas centrum har kompenseras av parkeringshus och markparkering i innerstädernas utkanter. Gågator och bilfria innerstadsmiljöer har bidragit till att bevara innerstädernas attraktionskraft som kommersiella centra och naturlig hemvist för den s.k. ”arts-culture-entertainment” sektorn. (Se t.ex. Krafft, 1980). Detta har dock inträffat parallellt med att detaljhandelns branschvisa sammansättning har förändrats. Den ökande bilanvändningen har medfört att detaljhandel där bilen är ett ändamålsenligt transportmedel som underlättar hemtransporten av varorna, söker sig till mer bilanpassade lokaliseringar. Ett exempel är den svenska dagligvaruhandeln som vid 1970-talets början dominerades av kedjevaruhusens dagligvaruavdelningar i innerstäderna, men som idag framförallt återfinns i stadsdelscentra och externa lägen. (Svensson, 1998)

De utförligaste studier som finns beskrivna i litteraturen om konsekvenser för detaljhandeln av trafiklugnande åtgärder härstammar från de stora fältförsök med områdesövergripande traffic calming som genomfördes i Tyskland på 1980-talet i städerna Berlin (Moabit), Borgentreich, Buxtehude, Esslingen, Ingolstadt och Mainz. Undersökningarna av konsekvenserna för detaljhandeln var omfattande p.g.a. den motvilja och kritik mot åtgärderna som inledningsvis framfördes av handelsorganisationer, företag och enskilda handlare. Därför gjordes djupgående för- och efterstudier med relevanta kontrollområden som jämförelsealternativ och med många olika metoder. Bredden i undersökningarna och jämförelsemöjligheterna garanterades av att det var sex områden med olika förutsättningar som var studieobjekt, samtidigt som ett flertal åtgärder genomfördes parallellt i de aktuella städerna. (Nielsen, 1997).

Tillsammans med ytterligare tyska och, ett fåtal, engelska studier sammanfattas resultaten i Hass-Klau (1993). Resultaten diskuteras också i Nielsen (1997) där ett flertal andra erfarenheter från i första hand europeiska städer redovisas. I de flesta fall ökar omsättningen inom detaljhandeln i de områden där trafiken har lugnats ned i jämförelse med relevanta kontrollområden. De trafiklugnande effekterna har i de tyska fallen främst åstadkommit genom att transformera gator som tidigare varit öppna för biltrafik till helt bilfria gågator. Attraktivare butikslägen p.g.a. den högre omsättningen har också medfört stigande lokalhyror och högre inkomster för fastighetsägare. Ju mer omfattande och genomgripande reduktion av biltrafik, desto större positiva effekter för detaljhandel och fastighetsägare. Ekonomiska motiv inom handelsnäringen och bland fastighetsägare anges i själva verket som den drivande kraften bakom den snabba utbredningen av gågator och bilfria innerstäder i Västtyskland under 1970-talet. (Nielsen, 1997).

Det finns dock tydliga indikationer på att det i många fall inträffar en viss omställningsperiod, med fallande omsättning i ett par år, innan de positiva effekterna kan identifieras. Detta beror till stor del på den omstrukturering av butiksutbudet som orsakas av den reducerade biltillgängligheten. Stora varuhus, specialbutiker med höga marginaler, snabbmatkedjor, kiosker etc., gynnades av omvandlingen samtidigt som dagligvarubutiker, mindre

restauranger, utan tillhörighet i någon större företagsbildning, och icke-kommersiella verksamheter inte kunde tåla de stigande hyresnivåerna. (Nielsen, 1997) De registrerade omsättningsökningarna beror också på att fler kunder besöker affärsdistriktet när inslaget av gågator har ökat. Studierna visar att antalet gående besökare ökade med 20–40 % redan under det första året.

Hass-Klau (1993) konstaterar att det verkar vara något av en naturlag att företrädare för den lokala detaljhandeln motsätter sig initiativ för utökade gågator och andra trafiklugnande åtgärder. Detta förklaras delvis av bristande information om de positiva erfarenheter som har vunnits i andra städer och länder. Det finns dock väldigt få exempel där detaljhandlare och närstående intressegrupper/organisationer fortsätter att bedriva kampanjer mot åtgärderna när de väl har genomförts. Det vanliga är det motsatta scenariot där detaljhandelns företrädare verkar för en utbyggnad och/eller tidsmässig förlängning av åtgärdsprogrammen. I de tyska undersökningarna kunde en kraftig ökning av investeringsverksamheten i nya och befintliga butiker i de aktuella områdena konstateras. I flera av städerna fördubblades investeringarna inom detaljhandeln som ett resultat av trafiksaneringen. (Nielsen, 1997) Det bör dock återigen påpekas att i de flesta fall som har dokumenterats finns det både vinnare och förlorare inom den lokala detaljhandeln.

I Nielsen (1997), som refererar till de tyska undersökningarna, konstateras vidare att den kritik som fördes fram av aktörer inom handeln mot förändringarna av trafiken visade sig vara obefogad på så gott som alla punkter. Kritiken riktade in sig mot konsekvenser av parkeringspolitiken, tillgängligheten för distributionsfordon och trafiksaneringar med miljöförbättringar och ökad säkerhet som huvudmål. I flera undersökningsområden medförde motståndet från handeln att projekten försenades och att ambitionsnivån sänktes. Analyserna visade dock att det var betydligt fler vinnande butiker som kunde öka omsättningen p.g.a. åtgärderna än det fanns förlorande butiker med fallande omsättning. Totalsiffrorna i undersökningsområdena uppvisade tydliga omsättningsökningar. Både kundernas parkeringsmöjligheter och förutsättningar för levererande fordon förbättrades beroende på att korttidsparkeringar prioriterades på långtidsparkeringarnas bekostnad. Mätningar av invånarnas aktivitetsmönster påvisade en ökning av förflyttningar, inköp, fritidsaktiviteter, besök i restauranger, caféer etc., i samtliga områden. Resultaten gjorde att argumenten om att åtgärderna skulle försämra individers mobilitet och förutsättningar för att delta i olika aktiviteter kunde tillbakavisas.

En specialundersökning av besökare och kunder i Ingolstadt, där ett större sammanhängande och bilfritt gågatuområde byggdes upp, kom fram till att så gott som alla av de tillfrågade var mycket positiva till trafikomläggningen och parkeringsmöjligheterna. Tre fjärdedelar av de tillfrågade ville att gågatuområdet skulle utvidgas. Handelns organisationer i Ingolstadt menade att utbudet av centralt belägna parkeringsplatser var undermåligt, men det var bara 13 % av kunderna som höll med om detta påstående. Av de tillfrågade ansåg 31 % att utbudet var acceptabelt och 56 % att det var mycket bra. Samtidigt som butiksinnehavarna menade att parkeringsplatserna måste ligga i direkt anslutning till butikerna, ansåg kunderna att 600 till 700 meter var ett acceptabelt gångavstånd. På lördagarna, när de intervjuade uppgav att de

hade mer tid för att handla, var gångavstånd på upp till en kilometer mellan parkeringsplats och butiker inget hinder.

Den bild som förmedlas av undersökningen i Ingolstadt och andra studier som kommenteras i bl.a. Nielsen (1997) är att butiksinnehavare och kunder/besökare initialt har vitt skilda uppfattningar om hur en attraktiv och kommersiellt stark innerstad ska vara utformad. Handelns företrädare vill prioritera biltillgänglighet och parkeringsmöjligheter samtidigt som kunderna föredrar bilfrihet och folkvimmel. Den ideala innerstaden för kunder/besökare motsvaras av en, måhända idealiserad, bild av hur täta och mer ”småskaliga” innerstäder såg ut före bilismens genombrott. Kunderna och besökarna utgör dock efterfrågesidan på den lokala avsättningsmarknaden, och när åtgärderna har genomförts ansluter sig aktörerna inom handeln till kundernas synsätt av ekonomiska skäl. Det finns dock gott om exempel från t.ex. USA och Japan att det är ytterst svårt och kostnadskrävande att nyuppföra en vital stadskärna av kontinentaleuropeisk modell, eller att försöka återskapa en tidigare attraktiv innerstad som har sanerats hårt och bilanpassats i hög utsträckning. De negativa konsekvenser för miljö och attraktivitet som kan registreras i bilanpassade städer visar att det finns mycket att vinna på att aktivt bevara fungerande innerstäder, inte minst för att gynna den lokala och regionala ekonomiska utvecklingen. (Nielsen, 1997).

I Hass-Klau et al. (1999) redovisas en studie av 21 europeiska innerstäder. Syftet med studien är att förmedla kunskap om vilka faktorer som bestämmer innerstädernas attraktionskraft i vid mening. Attraktionskraften mäts som förekomsten av ett antal mänskliga aktiviteter som inköp, restaurangbesök, promenader, träffa bekanta m.m., för att avgöra hur ”sociable” och ”liveable” respektive innerstad egentligen är. I rapporten drivs tesen att ju fler människor som rör sig i och vistas i innerstaden, desto högre är omsättningen i butiker och andra kommersiella inrättningar. En framgångsrik och uthållig planering för innerstaden ska alltså inte primärt fokusera på att skapa gynnsamma förhållanden för detaljhandeln i sig, utan ska vara inriktad på att skapa stadsmiljöer som uppfattas som trevliga och attraktiva av besökande och boende människor. I denna planering är bilfria torg och gator en central ingrediens. I städer som Freiburg och Nuremberg, med vardera ca en halv miljon invånare, är gågatunätet i innerstäderna i dag ca 8 km. Med undantag för de sparsamt förekommande boulevarderna à la Paris, finns det inga möjligheter att kombinera ett attraktivt folkliv med intensiv biltrafik. I alla framgångsrika städer över en viss storlek, från ca 400–500 000 invånare, spelar den spårbundna kollektivtrafiken en central roll för innerstädernas transportförsörjning. I de flesta fall som nya eller upprustade spårvägssystem, ibland understödda av förortståg, och i några fall som tunnelbanor.

Exempel på andra faktorer som bör uppmärksammas är att utnyttja de förutsättningar som ges av det rådande klimatet. När vädret tillåter ska det finnas möjlighet för kunder och besökare att sitta ute på caféer och restauranger, men också att kunna vistas på allmänna platser vilket förutsätter sittplatser och välskötta bekvämlighetsinrättningar. Det är viktigt att försöka åstadkomma ett tillflöde av besökare som är utsträckt i tiden och som består av många olika kategorier av individer för att inte utestänga någon grupp, t.ex. äldre, under delar av dygnet. En sådan aktivitetsnivå kan inte uppnås genom att enbart uppföra bostäder i området. Bostäder är dock en central komponent i en livaktig innerstad. Marknader som genererar

positiva syn- och luktintryck är viktiga för attraktionskraften, i synnerhet gäller detta för mat och drycker. Gatuunderhållning, inslag av vattenspeglar och strömmande vatten, fontäner, konstnärlig och arkitektonisk gestaltning och monument är andra viktiga faktorer att beakta. Materialval för beläggning av gågator och torg har visat sig vara betydelsefullt för hur innerstäderna uppfattas av besökare. Dimensionering av torg och öppna platser är en annan viktig faktor. Ett torg som upplevs som för stort riskerar att reducera innerstadens attraktionskraft avsevärt. Det finns också forskningsresultat som visar att många människor avskyr att gå i tunnlar under gator eller att behöva vistas under marknivån i andra syften. Företeelser som torg eller gågator nedsänkta under gatuplanet upplevs av de flesta som mindre trevliga inslag i stadsmiljön. (Hass-Klau et.al. 1999).

Sammanfattning av studiens resultat

I detta paper kommenteras en del av resultaten från projektet "Konsekvenser av restriktioner för biltrafik i städer". Syftet med studien är att översiktligt sammanställa det internationella kunskapsläget vad gäller konsekvenser av restriktioner för biltrafik i städer, med betoning på s.k. traffic calming eller trafiklugnande åtgärder. Projektets slutrapport, Svensson (2001) inleds med en diskussion av vad som egentligen avses med "traffic calming" och hur trafiklugnande åtgärder har använts i olika sammanhang. Litteraturen om konsekvenser av traffic calming domineras av effekter för hastighet och säkerhet med fokus på cyklister och fotgängare. Det finns också litteratur som beskriver konsekvenser för buller och luftföroreningar, där kunskapsläget förefaller att vara betydligt osäkrare än för hastighet och säkerhet. Den potentiella konflikten mellan olika typer av yrkestrafik och trafiklugnande åtgärder behandlas i litteraturen. Det har också genomförts ett antal undersökningar som har studerat vad individer i berörda stadsdelar och bostadsområden anser om olika varianter av trafiklugnande åtgärder.

Trafiklugnande åtgärder utgörs i de flesta fall av fysiska konstruktioner som farthinder och avsmalningar av körbanor, vilket påverkar inriktning och omfattning av konsekvensbeskrivningar och utvärderingar. I litteraturen poängteras att framgångsrik traffic calming förutsätter att lokala åtgärdsprogram genomförs. Program som avser hela områden eller som genomförs i ett stadsövergripande perspektiv, s.k. area-wide eller city-wide traffic calming. Detta medför att den relevanta medelsarsenalen omfattar fler åtgärder än de traditionella fysiska konstruktionerna, exempelvis vägavgifter, kollektivtrafiksystem, bilfria bostadsområden och innerstäder samt gågatuprogram. Design och utformning utgör fortfarande viktiga komponenter.

Det finns betydligt färre faktiska tillämpningar av "city-wide traffic calming" beskrivna i litteraturen, i jämförelse med fysiska konstruktioner på en bostadsområdesgata. Detta beror givetvis på att det är den sistnämnda varianten av traffic calming som dominerar i praktisk tillämpning. I rapporten behandlas några studier som analyserar individers preferenser vad gäller traffic calming som ett av flera alternativ för att på strategisk, stadsövergripande nivå, påverka transportsystemens funktion och utformning. Den internationella litteraturen om innerstäder och bilbegränsningar är förhållandevis omfattande. De europeiska innerstäderna

har vanligtvis blivit föremål för omfattande trafiklugnande åtgärder i ett områdesövergripande perspektiv med t.ex. gångator och bilfria torg. I USA diskuteras hur attraktiva innerstäder ska kunna nyuppföras eller återskapas i städer där en långt driven bilanpassning har omöjliggjort innerstäder av kontinentaleuropeisk modell.

Rapporten avslutas med ett förslag till fortsatt forskning. Förslaget tar sin utgångspunkt i vad som har framkommit i rapporten och i den problembeskrivning som förmedlas av de sektorsansvariga myndigheterna i Sverige. Forskningen ska utgöra ett stöd till den kommunala översiktsplaneringen och fokuseras därför på trafiklugnande åtgärder i form av lokala transportstrategier. Traffic calming i en typisk svensk stad består i regel av en förhållandevis splittrad och projektfokuserad verksamhet, dominerad av ombyggnationer och omregleringar av avgränsade gatuavsnitt. Detta samtidigt som resultaten från studien visar att traffic calming kan effektivisera transportsystemet i en betydande grad, och också medverka till att städers allmänna attraktivitet och attraktionskraft förbättras väsentligt. Det finns därför ett politiskt, ekonomiskt och praktiskt behov av att lyfta diskussionen om hur lokala urbana transportsystem ska vara utformade till ett stadsövergripande perspektiv med hjälp av en mer ambitiös lokal översiktsplanering där traffic calming bör vara en central komponent. Även transportsystemet påverkas negativt av det rådande avståndet mellan den finmaskiga områdesorienterade detaljplaneringen och den alltför luftiga och tunna översiktsplaneringen. Forskningen bör kunna bidra till konstruktionen av en helhetsorienterad evalueringsmodell som kan användas för att systematiskt utvärdera olika lokala åtgärders potential att uppfylla fastställda mål för transportsystemet. Detta kan göras genom att utarbeta och sammanställa metoder för hur faktiska åtgärder och åtgärdscombinationer ska kunna bedömas vad gäller graden av måluppfyllelse, vilket baseras på metoder för mätning och analys av effektsamband. Ambitionen är att med utgångspunkt från samhällets mål för transportsystemet fastställa vilka konkreta metoder som ska användas i utvärderingssyfte. För att kunna fungera som ett stöd för den lokala översiktsplaneringen måste helheten prioriteras. Detta innebär att den precision och detaljeringsgrad som följer av den traditionella sektors- och disciplinindelning som normalt kännetecknar forskningen till viss del måste överges. I Sverige finns det få lokala initiativ som är av samma omfattning, och som har den höga ambitionsnivå, som kännetecknar en del av de internationella exemplen. Men det finns flera initiativ och åtgärdsprogram som kan användas för att analysera konsekvenser ur ett helhetsperspektiv med hjälp av fallstudier, där det är staden i sig som definierar analysramen, inte en snävt definierad endimensionell problembeskrivning.

Referenser

I studien utnyttjades ett stort antal referenser som av utrymmesskäl inte kan återges i detta paper i form av en separat och fullständig referenslista. För utförligare referensförteckning hänvisas till projektrapporten:

"Konsekvenser av restriktioner för biltrafik i städer" av Tomas Svensson (Svensson, 2001). Rapporten finns utgiven som "VTI notat 40-2001" och kan också laddas ned som pdf-fil via följande länk: <http://www.vti.se/pdf/reports/N40-2001.pdf>

Referensförteckningen kan också erhållas genom författaren.