

Bilfria centrumgator

- litteraturstudie och enkät i svenska kommuner



Dokumentinformation

Titel	Bilfria centrumgator – litteraturstudie och enkät i svenska kommuner
Serie nr	Trivector rapport 2003:42
Författare	Karin Neergaard, Trivector Traffic Liselott Bergman, Trivector Information
Framsida:	Helsingborgs gågata, Kullagatan. Foto: Tommy Persson, 2003.
Beställare	Vägverket Kontaktperson: Margareta Grandin

Dokumenthistorik

<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Förändring</i>	<i>Distribution</i>
----------------	--------------	-------------------	---------------------

Förord

Trivector Traffic, i samarbete med Trivector Information, fick hösten 2003 i uppdrag av Vägverkets huvudkontor i Borlänge att genomföra första delen i ett FoU-projekt om införande och effekter av bilfria centrumgator. Denna första del, som avrapporteras här, är en inventering och kartläggning av existerande kunskap och forskning samt pågående projekt. Förhoppningen är att senare få möjlighet att genomföra andra delen som syftar till att djupstudera ett urval tätorter med avseende på införandeprocessen och hur effekterna på trafikarbete, tillgänglighet, miljö och trafiksäkerhet kan mätas.

Utredningen har bedrivits av civ ing Karin Neergaard och fil mag Liselott Bergman. Tekn dr leif Linderholm har varit uppdragsansvarig.

Kontaktperson på Vägverket har varit Margareta Grandin.

Lund oktober 2003

Trivector Traffic AB, Trivector Information AB

Innehållsförteckning

Förord

1. Inledning	1
1.1 Bakgrund.....	1
1.2 Syfte	1
1.3 Genomförda studier	2
1.4 Definition	2
2. Litteraturinventering.....	3
2.1 Drivkrafter vid ombyggnad till gågator	3
2.2 Effekter av gågator.....	4
2.3 Attityder till bilfria centrumgator.....	11
2.4 Processen.....	13
3. Inventering i svenska kommuner	21
3.1 Metod	21
3.2 Genomförda ombyggnader	23
3.3 Motiv.....	25
3.4 Inställning till bilfria centrumgator	26
3.5 Planerings- och samrådsprocessen.....	27
3.6 Effekter av ombyggnaderna	30
4. Avslutning	36
4.1 Slutsatser	36
4.2 Behov av fortsatta studier	37
5. Referenser	38

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Att ha byggt om en bilgata i centrum till en bilfri gata enbart för gående och /eller cyklister, och ev. distributionstrafik, är inget ovanligt idag – varken i Sverige eller i övriga Europa. De flesta tyska och schweisiska städer har en bilfri gata i centrum. Ofta är de lokaliserade i en gammal stadsdel med caféer, restauranger och butiker. I de allra flesta fall har bilfrittåtgärden stött på hårt motstånd för att sedan bli en succé. Exempel på stora framgångsrika områden som är bilfria är Ströget i Köpenhamn, Grote Markt area i Groningen, Holland, större delen av centrum i Freiburg, Tyskland och nästan hela Zermatt i Schweiz.

Även om förändringar av den här typen har genomförts sedan 70-talet har tjänstemän som vill prova denna typ av förändring svårt att hitta argument och hantera den negativa opinion som ofta kommer. Det finns en utbredd uppfattning bland många aktörer att biltillgänglighet och parkeringsplatser i centrum/stadskärnan är en nödvändighet för ett centrums överlevnad. Ett exempel som kan illustrera detta är Eslövs kommun som nyligen efter kritik från köpmännen beslutade att dra tillbaka sina planer på ett helt bilfritt torg.

Samtidigt bör det från samhällets och kommunernas sida finnas ett intresse för att utveckla åtgärder som kan främja samhällets mål inom miljö, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Det är därför viktigt att dra nytta av de internationella studier som gjorts i detta ämne och ta tillvara den kunskap och erfarenhet som svenska kommuner har. Bilfria centrumgator kan vara ett exempel på åtgärd som främjar samhällets mål. Det visar europeiska studier. Avgörande för varje projekts framgång är dock även de olika lokala förutsättningarna och hur införandet sker. Därför krävs forskning och utveckling kring vilka effekter ombyggnad till bilfria centrumgator kan ge i svenska tätorter, dvs var det är genomförbart, vad som gör de framgångsrika och vad eventuella misslyckanden är förknippade med.

1.2 Syfte

Denna första del av projektet, som avrapporteras här, är en inventering och kartläggning av existerande kunskap och forskning kring bilfria centrumgator samt pågående projekt i svenska kommuner. Förhoppningen är att senare få möjlighet att genomföra den andra delen som syftar till att djupstudera ett urval tätorter med avseende på införandeprocessen och hur effekterna på trafikarbete, tillgänglighet, miljö och trafiksäkerhet kan följas upp.

1.3 Genomförda studier

Följande studier har gjorts som bildar underlag för rapporten:

Litteraturstudie för att kartlägga kunskapsläget avseende effekter, motiv för införande, hinder och framgångsfaktorer mm.

Enkätstudie till samtliga Sveriges kommuner för att kartlägga ombyggnader till bilfria centrumgator och eventuella studier av dessa, inställning till den typen av ombyggnader och planer, erfarenheter av planeringsprocessen och dokumenterade/upplevda effekter av ombyggnaden.

Intervjuer med ett antal av kommunerna i enkätstudien för kompletterande information och djupintervjuer. Bl a med syfte att förstå hinder och framgångsfaktorer i planeringsprocessen, samt frågor kring före- och efterstudier.

1.4 Definition

I denna rapport användes olika typer av benämningar som betecknar olika grad av ”bilfrihet”. En kort förklaring ges här:

En **gågata** är en gata där motorfordonstrafik inte är tillåtet förutom varuleveranser vid bestämda tider på dygnet. Gågator är ofta skyltade med förbud för motorfordonstrafik med undantag för behörig trafik på en skylt under. Det finns dock många varianter. En genomgång av regler och utmärkning finns i Thulin (1995).

En **gång- och cykelgata** är en gata med samma begränsningar för motorfordonstrafiken som för en gågata, men där cykling också är tillåten.

En **gång-, cykel- och kollektivtrafikgata** är en gata med samma begränsningar för motorfordonstrafik som en gågata, men där även kollektivtrafik är behörig liksom cykel.

2. Litteraturinventering

Vad vet vi om gågators betydelse för trafik och rörelsemönster? Hur påverkar en ombyggnad av bilgata till gågata trafikarbetet i centrum och tätorten? Hur förändras resmönstret? Hur påverkar åtgärden hur man tar sig till centrum? Vilka konsekvenser får det för verksamheterna i centrum och hur man använder centrum? Vilka framgångsfaktorer leder till en lyckad process och ett lyckat resultat? Vilka har motiven varit? I detta avsnitt redovisas resultatet från litteraturinventeringen där vi sökt svar ovanstående frågor.

Undersökningarna är från olika platser i Europa med olika förutsättningar och har omfattat alla tätortsstrukturer. De flesta undersökningar är dock från större tätorter utanför Sverige. Man bör därför vara försiktig med att överföra resultat från en stad till en annan. Komplexiteten är en annan osäkerhetsfaktor. Andra åtgärder som genomförts i tätorten eller dess omland kan påverka resultatet. Många städer har t ex samtidigt upplevt en framväxt av externa köpcentra eller infört restriktioner mot bilister, exempelvis parkeeringsrestriktioner, som är en annan påverkansfaktor. Det kan därför vara svårt att urskilja vilka konsekvenser just den bilfria gatan har haft.

Litteratursökningens huvudresultat är att:

- få studier behandlar trafikeffekter, förändringar i trafikarbete och resmönster
- få studier behandlar städer med mindre än 70 000 invånare, vilket är den vanligaste ortstorleken i Sverige
- det finns ett antal svenska studier, men merparten är från 70-talet och behandlar trafiksäkerhets effekter där gågator endast är en del i programmet
- de studier som finns behandlar i huvudsak påverkan på handel, men då mest för större tätorter
- studierna visar generellt en positiv effekt på handel och trafiksäkerhet som följd av ombyggnad till bilfria gator och
- att det behövs stora förändringar vid planering av centrumutveckling, t ex avseende samplanering med andra åtgärder och samverkan aktörer emellan.

Nedan sammanfattas slutsatser och resultat från de viktigaste studierna.

2.1 Drivkrafter vid ombyggnad till gågator

Flera av målen vid införande av gågator är gemensamma. Det finns bl a önskan om en försköning av centrummiljön, en renare stad, en lugnare

trafikmiljö, bättre livskvalitet för boende och besökare samt ekonomiska motiv. De främsta drivkrafterna vid införandet varierar dock. I Västra Tyskland, som förmodligen har haft den mest omfattande utvecklingen av gågator, uppges ekonomiska motiv vara avgörande för utvecklingen (Nielsen, 1997). Men minskning av biltrafiken var också ett viktigt motiv, eftersom flera tyska städer upplevde trafikproblem (TEST, 1987). Det primära motivet med utbyggnader av bilfria gator i Holland är att förbättra livskvaliteten, särskilt i städer med äldre stadskärnor (Nederveen, 1999). Detta uppmuntras även på nationell nivå.

I Sverige har gågator ofta varit en del i ett trafiksaneringsprogram där gågator införts för att minska biltrafiken, få en lugnare trafikmiljö och samtidigt göra något positivt för centrum. Visby, som i en första etapp endast införde bilbegränsningar i centrum under turistsäsongen, skriver bl a i sin information till besökarna att *"Vi reducerar trafiken för att få en renare, säkrare och vänligare stad..."*(Bilaga till Gunnarsson, 1992).

Medan det i Tyskland efter att de första gågatorna byggts blev vanligt att butiksinnehavare drev på planerna att bygga om gator till gågator (se bl a Nielsen 1997) har butiksinnehavare i Sverige ofta varit tveksamma. Ett av undantagen är dock Helsingborg. Där var det två handlare som var starka pådrivare för en gågata (Svensk handel och SHR, 2001). Ströget i Köpenhamn var en viktig förebild. Kullagatan blev Sveriges första renodlade gågata.

2.2 Effekter av gågator

Resmönster och trafikarbete

Det finns ganska få studier som har tittat på förändring av resmönstret till följd av gågator och ändring i trafikarbetet för centrum som helhet. De flesta studierna fokuserar enbart på den ombyggda gatan. Flera av de tidigaste tyska studierna innehåller räkningar av gående. Hass-Klau (1993) refererar till två tyska studier (Monheim, 1975;1980) som studerat gåendetrafiken före och efter gågators införande. Sju städer presenteras Achen, Bamberg, Darmstadt, Herford, Nürnberg, Osnabrück och Wiesbaden. I dessa städer ökade antalet gående efter ett år eller flera år med mellan 20% och 92%. Variationen är alltså stor, men de flesta upplevde en ökning runt 20-40%. Resultaten kan också jämföras med de studier som gjordes i Wien av åtta gågator. Det totala antalet gående på dessa gator ökade med 48% under en elvaårsperiod jämfört med 2,8% på icke-gågator under motsvarande period (TEST, 1987).

Senare studier av Hass-Klau (1999) i ett antal europeiska städer tyder på att gångtrafiken är störst i städer med stor andel gågateyta och att antalet gående verkar öka med andelen gåendeyta. Gehls studier (1996) bekräftar detta samband.

I en svensk studie om gågatan i Östersund konstaterades att gångtrafiken under dagen (09.00-18.00) ökade med 16%, och att den ökade mest under maxtimmen, med 31% (Lillienberg, 1971).

I en amerikansk studie (Weisbrod, 1982) om Bostons gågatunät - där man förbjöd biltrafik i ett område motsvarande sex gator och 12 kvarter, har man dock studerat effekterna på hela centrumområdet. Studien visade på en ökning av antalet gående och en minskning av biltrafiken i centrum. Projektet bidrog till att andelen gående ökade från 48 till 54%, andelen kollektivtrafikresenärer från 37 till 39% och biltrafiken minskade från 11 till 6%, dvs med nästan hälften. Längre gångavstånd till parkering var sannolikt ett starkt bidragande skäl till minskningen i biltrafik. Tvärtemot vad man förväntade sig blev det ingen ökning av trafiken på de omgivande gatorna, enligt trafikmätningar som gjordes under en 2-årsperiod. Projektet uppvisade även mätbara positiva förändringar för handeln. Weisbrod påpekar dock i slutsatserna att framgången troligtvis beror på samverkan med andra faktorer såsom att området har en bra kollektivtrafik och en hög grad av arbetande i centrum samt att man genomförde fysiska förskönande åtgärder och ett marknadsföringsprogram av centrum parallellt.

Studier om bilfria zoner i Holland visar att de bilfria gatorna blivit mycket attraktiva både för besökande och boende. Detta visar sig i ökade fastighetspriser, nöjda bostadsinnehavare och fler besökare. Däremot är de som bor utanför området missnöjda eftersom trafiken och parkeringsbelastningen ökat i dessa områden, vilket också bekräftas i andra studier (Nederveen, 1999). Tjänstemännen är dock fortsatt positiva och menar att problemen på närliggande gator kan lösas genom införande av särskilda parkeringstillstånd.

Miljöeffekter

De studier som finns kring miljöeffekter- buller och avgaser - är få och gamla. De visar sammantaget på en positiv effekt på buller- och avgasnivå vid gågatan, men en något negativ effekt på intilliggande gator. De studier som vi har kunnat hitta är en svensk studie av gågator i Östersund (Lillienberg, 1971) och en norsk med resultat från Odda (Frøysadal, 1979).

Båda studierna visar på bullerminskningar. I Östersund sänktes bullernivån med 6-9 dBA på gågatan (Prästgatan). Även uppmätta luftföroreningar i gaturummet minskade. I Odda noterade man en minskning med 4-8 dBA i gågateområdet, men en ökning med 3 dBA på de angränsande gatorna. En attitydundersökning i Odda (Frøysadal, 1979) visade att färre boende och näringsidkare var störda av buller efter gågatuombyggnaden.

Trafiksäkerhet

De studier som finns avseende trafiksäkerhet pekar på positiva effekter vid ombyggnad till gågata. Elvik (1997) har gjort en sammanställning av

följande undersökningar av trafiksäkerhetseffekten av gågator: Norge (Frøysadal et al, 1979), Sverige (Lillienberg, 1 och 2, 1971), Danmark (Vaerø, 1992), Finland (Kølster, 1992) och Storbritannien (Dalby, 1979). Resultatet är att personskadeolyckorna på själva gågatan minskar med 60%, vilket i första hand beror på minskning av biltrafiken. Statistiken visar dock att olyckorna ökar något på angränsande gator, men det är ganska osäkra resultat. Den totala effekten är dock positiv, ett minskat antal personskadeolyckor med ca 25%, se Tabell 2.1.

Tabell 2.1 Effekter av gågator på antal personskadeolyckor, källa: Elvik (1997).

	Bästa anslag	Osäkerhet
PS-olyckor i själva gågatan	- 60%	(-80;-20)
PS-olyckor i angränsande gator till gågatan	+ 5%	(-15;+30)
PS-olyckor i gågatan och angränsande gator	-25%	(-40;-10)

Det bör påpekas att studierna dels innehåller en del osäkerheter (se tabell), dels är gjorda på gator som före införandet av gågata hade ett ganska stort antal gåendeolyckor. På gator med få olyckor i utgångsläget kan man troligtvis inte förvänta sig samma procentuella nedgång.

I en studie av Göttingen, där ett relativt stort fotgängarområde tillskapades under 70-talet, konstateras en minskning av olycksanatalet med 27% (1970-1981), att jämföra med genomsnittet för Västtyskland där minskningen var 12% (NVF, 1992).

Tillgänglighet

Vi har inte funnit några studier som visar hur tillgängligheten för olika trafikantgrupper förändras vid införande av gågata. Inte heller några studier av hur framkomligheten på angränsande gator påverkas. (Detta konstaterar även flera andra litteraturstudier exempelvis Elvik, 1997).

Handel

Handeln är en av de största folksamlarna i centrum och därför viktig för centrumets attraktivitet. Men också tvärtom: *"A good physical environment is a good economic environment"* (John Roberts, citat hämtat från Tolley, 2001). Inom detta område finns en mängd studier, de flesta baseras dock på tyska städer. Bland europeiska studier kan nämnas Hass-Klau (1988, 1993, 1999), OECD (1979), Heinz (1977) och TEST (1987). Från Sverige, Krafft (1980), och från Norge, Frøysadal (1984).

Sammanfattningsvis visar undersökningarna generellt att omsättningen stiger i områden som byggs om till gågator. I en övergångsperiod, vanligtvis upp till ett år, kan effekten dock vara motsatt (Hass-Klau, 1999). Ju större sammanhängande gågatunät, desto bättre för handeln. Vid gatorna utanför gågatuområdet finns en risk för minskad omsättning. Sam-

tidigt finns en tendens till högre hyror i gågataområdet, vilket kan påverka butiksstrukturen. T ex har det visat sig att högre hyror medför en favorisering av kedjebutiker och snabbmatställen.

I en stor OECD-undersökning från slutet av 70-talet där **105 europeiska städer** ingick visades att hälften av gågataområdena fick en ökad omsättning och endast två en minskning (OECD, 1979, refererad i Nielsen 1997). I 14 av städerna gick omsättningen ned i andra områden än gågatuområdena. Undersökningen visade också att fastighetspriserna steg i en tredjedel av gågatuområdena.

De **tyska studierna** visar genomgående på mycket positiva effekter på handeln med införande av gågator. En stor undersökning i slutet av 70-talet av 11 tyska städer visade att 83% av butikerna i gågatuområdena hade upplevt en ökning av omsättningen, medan motsvarande andel för övriga var 20% (Haus-Klau, 1993). Även restauranger visade på en väsentligt högre omsättning i gågatuområden än andra. Hotell påverkades i mindre grad. En del av vinsten åts dock upp av fastighetsägarna som krävde högre hyror. Överskottet var dock fortfarande större för de i gågataområdet än de utanför: 47% av butikerna i gågataområdet hade ett överskott gentemot 32% av butikerna på andra gator.

München, Nürnberg, Freiburg, Köln, Erlangen och Bayreuth är exempel på tyska städer som satsat mycket på gågator och som uppvisar en stark omsättning för handeln. I München registrerades en ökning av omsättningen med 10-40% på gågatorna och i Köln med 30-40% (Heinz, 1977 refererat ur Frøysadal, 1984). En effekt som kan upplevas som en nackdel, och som även beskrevs i studien ovan, var att det blev en omstrukturering av handeln. Gågatorna ledde till att fastighetsägarna ansågs sig kunna ta ut högre hyror, vilket ledde till att en viss typ av handel blev kvar såsom stora kedjor och specialaffärer med hög omsättning per yta.

En undersökning i Freiburg från 1986 (TEST, 1987), som har ett stort sammanhängande gågatunät, visar att ca 75% av näringsidkarna anser att gågataområdena har en positiv påverkan på omsättningen. En klar attitydförändring har skett eftersom näringsidkarna i början var motståndare till gågatuplanerna. En senare enkätundersökning i tre medelstora tyska städer från slutet av 80-talet, Freiburg, Göttingen och Hameln, visar att 71- 85% av handlarna menade att gågataområdet har en positiv effekt på omsättningen (Hass-Klau, 1988). Handlarna var mycket nöjda med sin lokalisering vid gågatan. Gågatezoner var en av de 10 faktorer som butiksägarna värderade högst när det gällde betydelse för omsättning. Studien visade också att omflyttningen bland butiker var lägst vid gågatan. Vidare hade näringsidkarna på Freiburgs huvudgator önskemål om att även dessa gator skulle ändras till antingen gågata eller trafikdämpas. Analyser av omsättningen 1970-1986 visar också att butikerna vid gågatorna hade en högre omsättning än butikerna vid andra gator.

Flera studier (bl a Kraft, 1980 och OECD 1979, refererat ur Frøysadal, 1984) visar att **gågator där all bilkörning är förbjuden är mer populära än mellanlösningar** där biltrafik t ex är tillåtet vissa tider pådyg-

net. Kraft, menade t o m att den typen av lösningar kan vara negativ. Det kan bero på att besökarna är osäkra på reglerna och för att gatumiljön i dessa områden inte får samma omsorg som i gågateområdet. Gatuombyggnader bör därför göras permanenta med en gång.

Flera undersökningar som redovisas i Hass-Klau (1993) tyder på att ju större **sammanhängande gågatunät**, desto större positiv effekt på omsättningen.

Det finns även en del studier av gågators effekter från **Storbritannien**. Dessa studier visar också på omsättningsökningar vid gågator, men de är inte lika entydigt positiva som de tyska. Hass-Klau (1993) sammanfattning av resultaten från de engelska studierna är att det sker en omsättningsökning för butiker i gågatuområdet, samtidigt som hyrorna stiger kraftigt. I en brittisk rapport från 1994 (The Pedestrian Myth, som refereras i Nyvig 1995) har man studerat hur hyrorna förändrats i 431 tätortscentrum i Storbritannien mellan 1987 och 1994. Studien visar att hyreshöjningarna är i stort sett desamma vid gågator som vid huvudgator med biltrafik. Däremot hade hyrorna stigit mer i köpcentrumen. Samma undersökning visar hur köpstråken förflyttats mellan 1971 och 1994 och fördelar sig på olika typer av gator; 1971 låg 89% av huvudinköpsområdena vid en biltrafikgata, 3% i en gågata och 8% i ett köpcentrum. 1994 var motsvarande andel 40%, 37% respektive 23%. Det var dock stora lokala skillnader.

En engelsk studie från Leicester 1992 (refererad i Hass-Klau, 1993) visar antalet lediga lokaler är större ju mer biltrafik det är på gatan: i gågator var ledighetsgraden 3,1%, i gator med lite trafik 6,4%, i gator med medium trafik 10,4% och i gator med mycket trafik 15,1%.

I **Sverige** har Krafft (1980) studerat effekter på handel av trafiksaneringen i sex svenska tätorter: Linköping, Karlstad, Växjö, Trollhättan, Kalmar och Uppsala. Städer av varierande storlek som alla trafiksanerades under 60-70-talet. Studien, där samtliga butiker i centrum studerats, visar att omsättningen var större i butiker på gator som trafiksanerats än för övriga gator, detta gällde särskilt för åtgärder som gågator. Medan åtgärder där biltrafiken bara var begränsad en viss tid snarare kunde vara negativt. Butiker med skrymmande varor, typ möbler och köksmaskiner, drabbades inte mer negativt än någon annan butik, vilket ofta antas. Andra slutsatser från studien är att de positiva effekterna av trafiksanering hänger ofta ihop med en aktiv marknadsföring där man tar fasta på andra fördelar än parkering. De bästa resultat för handeln har uppnåtts där åtgärderna ingått i en helhetsplan. Kraft pekade även på att butikernas upplevda effekter inte alltid stämmer med de verkliga omsättnings-siffrorna. Undersökningar av näringsidkarnas inställning visar att det finns en tendens att övervärdera de negativa effekterna.

Svensson (2003) refererar till ytterligare en svensk studie från början av 70-talet som redovisar positiva effekter för handeln efter införandet av gågator (Greiff, 1971 refererad i Svensson, 2003).

En studie av cityutvecklingen i Helsingborg, Karlstad och Luleå under 1970-, 80- och 90-talet visar på positiva effekter efter ombyggnad av Storgatan i Luleå till gågata (Svensk handel och SHR, 2001). Köpmännen, som i planeringsstadiet var tveksamma, var några år efter eniga om att det varit en lyckad satsning. Även i Karlstad och Helsingborg var utvecklingen positiv, men där fanns inte den tveksamheten från början. I Helsingborg var det tvärtom två handlare som drev på, Kullagatan i Helsingborg blev Sveriges första renodlade gågata. Rapportskrivarna tar även upp strukturförändringar som ökat antalet kedjebutiker och ökat antal restauranger, men menar att det är en effekt av tiden snarare än gågatorna. Trenden att äta ute gynnades dock förmodligen av gågatorna.

Norska TØI gjorde i mitten på 80-talet en sammanställning av resultat om olika trafikregleringars effekter (Frøysadal, 1984). En av studierna refererade specifikt till en gågatuombyggnad: före- och efterstudier av en gågata i Odda där omsättningen ökade något, men inte så mycket som näringsidkarna hade hoppats.

De **amerikanska studierna** visar, trots en stor skillnad i bilanvändning, på liknande resultat som de europeiska. Studier av 100 städer i USA visade att det är vanligt att omsättningen stiger 10-15% året efter införande av gågata (Levinson, 1983, refererad i Nyvig 1995). Studien visar också att det finns skillnader mellan olika typer av butiker. I Boston ökade omsättningen och antalet kunder efter gågatans införande 1978. Medan 40% upplevde att tillväxten var positiv, upplevde däremot 15% att den var negativ. De största positiva förändringarna upplevde kedjebutikerna och snabbmatsställena. I de flesta fall har bilfritt blivit en succé, men det finns undantag (Crawford, 2000). Av 200 bilfria shoppingområden som genomfördes i USA 1970-1998 har 100 återöppnats för biltrafik. De flesta misslyckande uppges vara förknippade med dålig tillgänglighet till kollektivtrafik.

Bilburna kundernas betydelse för handeln överdrivs ofta från näringsidkarnas sida. Det finns ett flertal kundundersökningar som visar att bilisterna handlar för lite mer än övriga trafikanter, men att det inte är så stor skillnad. Nielsen (1997) redovisar ett flertal sådana undersökningar, bl a en undersökning som visar att bilister som parkerar på sidogator och p-platser i närheten spenderar 244 kr per person, bilister som parkerar på handelsgata 196 kr, kollektivtrafikanter 162 kr och cyklister och gående 199 kr. Eftersom gående och cyklist var vanligast i centrum räknade man fram att 63% av omsättningen kom från gående och cyklister, 17% från kollektivtrafikanter, 16% från bilister som parkerar utanför handelsgata och 4% från bilister som parkerar på handelsgata. Nielsen gör även ett förenklat teoretiskt räkneexempel som visar att ett fullständigt bortfall av omsättningen från bilisterna kan kompenseras genom att omsättningen från de som åker kollektivt, går eller cyklar ökar med bara 5%. En nyligen genomförd undersökning i Lund (Nordplan, 2002) visar att bilisterna handlar för något mer än övriga. En brist i denna undersökning som i den flera av de studier som Nielsen refererar (Nielsen, 1997)

är att det inte finns någon uppgift om hur ofta man handlar. En hypotes, som kunnat bekräftas av två studier i Tyskland respektive Danmark (Häcker m fl, 1992 resp Aalborg kommune 1981, som refereras i Nielsen, 1997) är att bilkunderna handlar mer sällan än de som använder andra transportmedel.

Stadsmiljöeffekter

En gåendemiljö ställer högre krav på omgivningen än andra trafikantmiljöer eftersom den gående förflyttar sig långsamt och hinner uppfatta mycket mer av omgivningen. Det handlar om estetiska krav och krav på variation, att det händer något i miljön. Gator där det finns mycket liv är de som är mest använda (Gehl, 1987). En livlig gata karaktäriseras av att det finns plats för olika aktiviteter, som ger möjligheter till möten.

Gehl (1996) och Hass-Klau (1999) har studerat gåendeaktiviteter i nordiska respektive europeiska städer. Gehl har framförallt studerat Köpenhamns innerstadsomvandling från en gågata 1962 (Strøget) till ett stort bilfritt nät omfattande 95.750 kvm 1996, vilket motsvarar 8% av innerstaden. Gehl har för att få ett mått på stadens attraktivitet förutom att räkna gående även räknat uppehållsaktiviteter. Han konstaterar att antalet uppehållsaktiviteter (antal personer som uppehåller sig på bänkar, caféer etc) har ökat proportionellt mot antalet kvm bilfri yta.

Hass-Klau (1999) kom till liknande slutsatser som Gehl i studien av brittiska och tyska städer, dvs att det finns ett samband mellan yta för gator och graden av social aktivitet.

I den norska staden Sandefjord visade ombyggnaden av en gata till gågata-Kongens Gata- att andelen som uppehöll sig i gatan ökade från 40% till 54% och antalet gående steg med 121% (NVF, 1992).

Framgångsfaktorer

De bästa resultaten fås när gågatorna ingår i en helhetsplan (Krafft, 1980). Samverkan med andra åtgärder verkar ha stor betydelse för framgången. T ex att man inte bara förbjuder biltrafik utan även arbetar med fysiska åtgärder som förskönar och gör det trevligare att vistas där. Flera studier visar att en attraktiv miljö är bland de viktigast faktorerna för val av inköpsställe. Att man driver ett marknadsföringsprogram av centrum parallellt. Tillgång till kollektivtrafik verkar vara en framgångsfaktor. De flesta misslyckanden har enligt Crawford (2000) varit förknippade med dålig kollektivtrafiktillgänglighet.

Ett flertal studier indikerar att parkering inte är det viktigaste för centrumbesökaren. (se bl a CROW 1991 resp Environ 1994 som refereras i Nyvig 1995). Det finns också flera studier som visar att de flesta företrar bilfritt framför god tillgänglighet till parkering (se bl a Gustavsson, 2000). Det betyder inte att parkering är oviktigt, men visar att det inte är det viktigaste utan att andra faktorer, såsom t ex miljön är viktigare.

2.3 Attityder till bilfria centrumgator

Den gängse uppfattningen är att attityden till bilfria centrumgator och liknande åtgärder är negativ. Litteraturen visar dock på en annan tendens. Dagens centrumanvändare värdesätter miljö kvalitet och trivsel i centrum och prioriterar detta framför tillgänglighet med bil (Vägverket, 2002). Brukarna av centrums utrymme ökar också i takt med bilfria utrymmen och antal trevliga sittplatser (Trivector Information 2001:3, Gehl, 1996, Hass-Klau 1999, Nielsen, 1997).

Kvinnor är generellt sett mer positiva än män till bilfria centrumgator, detta gäller i synnerhet de kvinnor som ansvarar för hushållets alla inköp. Äldre respondenter är mer positiva till begränsningar för biltrafik än yngre. Men unga människor uppskattar samtidigt den utveckling som går mot stadens ökade evenemangsutbud. I städer där det finns ett centralt stadsrum med bilfria utrymmen på gator och torg ges större möjlighet för evenemang. Utvecklingen går tydligt mot allt större folkmassor som samlas för att vara "publik" vid olika evenemang (Olsson, 2000).

Faktorer som körkort, tillgång till bil och bilanvändning ökar preferensen för stormarknadsinköp framför centrumhandel. Samtidigt är bilägarna i majoritet även bland dem som föredrar bostadsområdesbutiker (Svensson, 2001). Ett sätt att öka acceptansen gentemot trafiklugnande åtgärder är att planera för hög framkomlighet i vissa delar av gatunätet, så att trafiken flyter bra där den är tillåten (Hauss-Klau, 1990; Svensson, 2001). En stad ska ha allsidiga funktioner, centrumtrafikens begränsningar ska kombineras med fungerande transportlösningar (Nielsen, 1997; Christ, Loose, 2001; Åkerlind, 2000).

Vissa grupper kräver särskild hänsyn

Det finns grupper, till exempel vissa handikappade, som kan påverkas negativt av förändringar i stadsmiljön. Vissa bilbegränsande åtgärder kan påverka deras tillgång till centrum negativt. Det kan handla om att de får svårt att ta sig till affärerna om det inte finns parkeringsmöjligheter i närheten. För att bemöta dessa särskilda gruppers behov är det viktigt att de får komma till tals i ett tidigt skede så att planerna kan ta hänsyn till deras åsikter vid utformningen av ombyggnaden (Trivector Information, 2001).

EU

Det är uppenbart att många politiker felbedömer medborgarnas åsikter vad gäller inställningen till begränsningar för biltrafiken. Politiker tror generellt sett att allmänheten är mindre positiv än vad den är (Gunnarsson, 1994). Statistik visar att 71% av EU-medborgarna anser att begränsningar för biltrafiken innebär en förbättrad trafiksituation. Ännu fler (75%) är positiva till att inrätta gågator i stadscentrum. Inom EU är stödet för begränsningar av biltrafiken i stadscentrum starkast i Danmark, Tyskland, Italien och Sverige.

En majoritet av EU-medborgarna anser att cyklister och fotgängare ska prioriteras vid en planeringskonflikt, även om detta leder till nackdelar för bilister. Inställningen till parkeringsbegränsningar är dock inte lika positiv. I Sverige är endast 34% positiva till att begränsa antalet parkeringsplatser. Mest negativa till färre parkeringar och till att begränsa framkomligheten för bilisterna i centrum är näringsidkarna. De oroas vid förändringsprojekt av den här typen för nedsättningar i sin omsättning (Gunnarsson, 1994).

Ofta blir handlarnas negativa inställning också den dominerande och speglas som ett mått för en ”allmän attityd” gentemot bilfria centrumgator. En anledning till det är att handlarna är en stark och synlig påtryckningsgrupp i samhället. Näringslivet har medel och möjligheter att få ut sin åsikt och att påverka beslut (Falkemark, 1999, Christ, Loose, 2001; Åkerlind, 2000).

Studier och erfarenhet visar dock att handlarnas inställning förändras och blir mer positiv ju längre tid som går efter en ombyggnad (se bl a Trivector Information, 2001). En attitydundersökning i **Wien** (TEST, 1987) som genomfördes ett år efter ombyggnaden av en gata till gånggata, visade att 80% av näringsidkarna tyckte att affärsförhållandena hade påverkats positivt av gånggatan.

Litteratur som finns på området visar också att de bilburna kundernas betydelse för handeln överdrivs från näringsidkarnas sida (Nielsen 1997; Trivector Information, 2001:3; Vägverket, 2002). Tvärtom finns det, som redovisats i avsnittet om handeln, erfarenheter av att bilfria centrumgator och liknande åtgärder stärker handeln. Lösningar som prioriterar miljövänlig transport framför bil stärker handeln i det berörda centrumområdet. Anpassning för kunder som kommer med kollektivtrafik, cykel eller till fots, ger plats till fler kunder än platskrävande parkering på gatan. En miljöanpassad trafikpolitik skapar dessutom möjlighet för fler boende och därmed större kundunderlag för centrumhandel (ibid).

Det är tydligt att handelns folk ofta har för dålig kunskap om sina kunders behov och prioriteringar. De använder därför mycket kraft på att slåss mot offentliga tilltag som ändrar trafiklösningen i staden och som i verkligheten bidrar till att stärka centrumhandelns möjlighet att konkurrera med bland annat externa köpcentrum (Berggren, 2002). Bättre kunskap och ett starkare samarbete och kommunikation mellan de offentliga planläggarna, näringslivet och befolkningen är därför nödvändigt för att få större framgång i centrumutvecklingen.

Kristianstad – opinionen som vände

I Kristianstad påbörjades 1981 en diskussion om att göra stadens Storgata, med tvärgator bilfria. Förslaget bemöttes initialt av mycket negativ kritik – mest skeptiska var näringsidkarna och processen drog ut på tiden. Tre år senare, 1984 stod ombyggnaden trots allt klar. Relativt snart efter ombyggnaden förändrades även handlarnas inställning till centrums bilfria gator avsevärt. Näringsidkarna vittnar idag om de positiva effekter ett bilfritt centrum inneburit – såväl för handel som för stadsliv i övrigt. Drygt tio år senare 1997, utökades de delar av centrum som var bilfria. Denna gång fanns inga motsättningar och processen gick enkelt och smärtfritt.

Idag pågår en diskussion i stadens samverkansgrupp kring hur man bör hantera frågan om tillgång till parkering för bil i stadskärnan – då man ser detta som en central fråga bland annat för företagsetablering. (Intervju, september 2003)

Vad formar våra attityder

Flera faktorer avgör våra attityder till en faktor som bilfria centrumgator – inte minst vår bild av en allmän opinion i frågan. Medierna är – trots sjunkande tilltro – fortfarande en stark kraft i formandet av människors världsbild (Mediebarometern, 2002). Mediernas egenskaper gör att budskap får en snabb spridning och en hög påverkansgrad.

Personer i omgivningen påverkar också i hög utsträckning attityden hos en individ. Detta gäller särskilt när kunskapen om ämnet är liten. Personer som ofta påverkar andra, så kallade opinionsbildare, finns i alla samhällen och inom alla områden (Bl a Ajzen, Högström, A., Bark, M., Bernstrup, S., Heide, M., Skoog, A.1999; O'Keefe, D.J.,1990; Palm, L.,1994). Dessa opinionsbildare är viktiga att nå tidigt i en påverkansprocess, eftersom deras attityd sprider sig.

Andra kanaler, såsom informationsinsatser, i form av informationsblad, utställningar eller mässor kan, också om de utförs på ett lämpligt sätt vid rätt tillfälle vara avgörande för attityden gentemot bilfria centrumgator.

Attityder formas inte bara av kunskap utan också av beteende. När en attityd inte stämmer överens med beteendet är det enklare att ändra på sin attityd än på beteendet eller situationen. Detta kallas för kognitiv dissonans och kan vara förklaringen till varför attityden till en förändring i stadsmiljön kan bli mer positiv efter genomförandet.

2.4 Processen

Stadens kommunikationer är och har alltid varit en av de viktigaste utgångspunkterna för stadsplanering (Svensson, 2002). Under stora delar av 1900-talet var det bilismens framkomlighet som prioriterades. Trots dagens kunskaper om en hållbar utveckling är det än idag ofta bilismens intressen som styr stads- och samhällsplanering. Man kan ställa frågan

varför och vem som har inflytande över denna process. Politiker och tjänstemän fattar de formella besluten. Medierna, den s k allmänna opinionen och ett rådande samhällsklimat har stor betydelse för hur staden och samhället utvecklas. De lärde tvistar om vem och vad som påverkar vem (Falkemark, 1999; Davis, 2000; Dozier m fl 1995; 2001).

Förändringar i en stadsmiljö föder många känslor och innebär inte sällan motsättningar mellan olika intressen. Förslag om införande av bilfria centrumgator bemöts ofta av kritik – initialt. Många upplever det som en svår process – såväl på beslutsnivå som under planering och genomförande. Litteraturen visar att det behövs stora förändringar vid planering av centrumutveckling. Det behövs även mer kunskaper – såväl om effekter som om processen. En summering av de erfarenheter som finns idag visar på fyra framgångsfaktorer – som kan underlätta själva processen:

- 1. En tydlig vision för trafikarbetet**
- 2. Tydliga mål som följs upp och utvärderas.**
- 3. En god kommunikationsorganisation**
- 4. Utvärdering**

1. En tydlig vision för trafikarbetet

En uttalad och långsiktig strategi, en profil – t ex en miljö- eller hälso-profil – betyder oerhört mycket för en stads utveckling. Strategin blir ett gemensamt underlag för infrastrukturprioriteringar och kommunal fysisk planering. Den fungerar såväl som stöd och som påtryckning för politiker att fatta beslut i en viss riktning, och för tjänstemän att påverka och arbeta utifrån. Projekt som är en del i en långsiktig strategi har betydligt större förutsättningar att lyckas och genomförandeprocessen underlättas avsevärt (Christ, Loose, 2001; Trivector 1998:8).

Ett exempel på en stad som länge arbetat utifrån en övergripande målsättning – en vision – är Göteborg. Här finns en stor enighet hos stadens trafikplanerare, tjänstemän och politiker, om att utgångspunkten för all trafikplanering är Lugna Gatan-principen – som sätter miljön och den oskyddade trafikanten i fokus. Utvärderingar visar att man lyckats väl med att planera, besluta om samt genomföra kontroversiella trafiksaneringsprojekt, som stämmer överens med den övergripande visionen (se t ex Trivector, 2000:3; Trivector 1998:8). Ett annat exempel finns i Helsingborg, se nedan.

Helsingborg – vikten av en långsiktig strategi

Helsingborg införde Sveriges första renodlade gågata 1975. På handlarnas initiativ dessutom. (*Cityutveckling, SvenskHandel o SHR*). Sedan dessa har ett flertal beslut för GC-gator och bussgator tagits. Besluten har till stor del ingått i långsiktiga planeringsprojekt – som varit en viktig förutsättning för stadens utveckling i denna riktning. Till exempel finns i kommunen ett projekt som heter KollT MaTs och som syftar till att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Helsingborg har även en uttalad intention att stärka cykeltrafiken, vilket genererar större förutsättningar för positiva beslut i frågor som rör GC-gator och liknande insatser. Kommunen som sådan är positiv till gågator och kollektivtrafikgator och vill verka aktivt för fler kombinerade GC-gator. Den uttalade attityden verkar även ha fått genomslag i de beslut som tagits samt i den allmänna attityden hos stadens befolkning. En allmän uppfattning är att allmänhet och även näringsidkare ser positivt på bilfria centrumgator. (Intervju, september 2003).

2. Tydliga mål som följs upp och utvärderas.

En annan mycket viktig förutsättning för framgång är tydliga mätbara mål och delmål för det specifika projektet. Målen bör formuleras på så vis att flera intressenter upplever att de har något att vinna. Olika intressenter har ofta olika mål – det kan till exempel handla om trafiksäkerhet, trivsel, miljöhänsende, ekonomi och attraktivitet. Att man har olika huvudmål gör inget – så länge alla känner att de har något att vinna (Vägverket, Svenska kommunförbundet, 2002; Berggren, 2002).

Ett vanligt mål är att man vill bryta negativa trender. Förändringsbehovet är då en reaktion på en tydlig hotbild; yttre eller inre. En vanlig hotbild för medelstora och större städer har varit att stadskärnan fått konkurrens från ett eller flera externa köpcentra. Förfallen stadskärna eller många tomma affärslokaler är viktiga orsaker i mindre orter (10-50 000 invånare) (ibid).

Genom att målen tydligt sammanfattar olika anspråk får man också ett bra underlag till vilka konflikter som kan uppstå och även möjlighet att motverka dessa (ibid).

3. En god kommunikationsorganisation

God kommunikation – samverkan och dialog – mellan berörda aktörer är A och O. Med hjälp av en kommunikationsplan identifieras projektets *interna* och *externa* intressenter. Med *interna* intressenter avses här politiker och tjänstemän, *externa* intressenter är de som – på olika sätt – påverkas av projektets genomförande. Det är viktigt att de intressenter som kan påverka projektet identifieras och bemöts tidigt (Berggren, 2002; Ketola, 2000; Trivector 1998:8).

Interna intressenter

Interna intressenter – politiker och tjänstemän – bör tidigt formulera en gemensam avsiktsförklaring, för att säkerställa arbete mot ett gemensamt mål.

*Inblandade politiker och tjänstemän bör diskutera sig fram till en avsiktsförklaring – ett gemensamt perspektiv. Denna avsiktsförklaring måste inte nödvändigtvis vara juridiskt – men moraliskt bindande.*¹

Under hela processen krävs sedan ett sektorsövergripande samarbete mellan tjänstemän samt förankring hos beslutsfattare och politiska organ. På så vis skapas goda förutsättningar för en fungerande process där parterna arbetar mot ett gemensamt mål. Likaså är det viktigt att i ett tidigt skede av planeringsprocessen planera för de nya behov t ex av kollektivtrafik som begränsningar av biltrafiken medför (Christ, Loose, 2001; *Framtidens stad*). Det får inte uppstå situationer där ”den ena handen inte vet vad den andra handen gör”.

I ett tidigt skede av processen bör man dock inte fatta beslut på en hög detaljeringsnivå. Till exempel bör man inte ingående beskriva tekniska lösningar i detta skede. Det leder till onödiga lösningar, eftersom det då blir svårt att ta hänsyn till synpunkter från de intressenter som kommer in senare i processen (Nyhlén, Karl. Kravhantering. IVA. Opubl.). Det är också viktigt att skapa förutsättningar för att ta större hänsyn till grupper med särskilda behov, såsom t ex vissa handikappade (Trivector Information 2001:3).

Delaktighet är lönsamt

Delaktighet och dialog i ett tidigt skede är centralt. Det leder till bättre lösningar och är dessutom lönsamt – såväl ur social som demokratisk utgångspunkt. Medborgarinflytande i lokal samhällsplanering skapar engagemang för kommunala frågor, samhällsutveckling och lokalt ansvarstagande. Detta stärker medborgarandan, fördjupar demokratin och minskar politikerförakt. Man kan också se omedelbara ekonomiska och planeringsmässiga fördelar. Genom att medborgarna själva svarar för kunskapsuppbyggnad och löser intressekonflikter finns pengar att spara i genomförandet och det blir färre överklaganden i planeringsprocessens slutfaser (Boverket, 1998; Trivector, 1998:8; Sandberg, 1975).

I större projekt är viss organiserad samverkan med *externa* intressenter – såsom näringsliv, fastighetsförvaltare och boende – lagstadgad. 1996 infördes förändringar i plan- och bygglagen i syfte att öka medborgarnas möjlighet att delta i planeringen tillsammans med politiker och planerare. Men ofta krävs en mer ambitiös samverkan än lagen fordrar. Idag arbetar man därför för att hitta bra former för planering med inriktning på medborgarinflytande och samordning. Utvecklingen mot samordnad planering och ökat medborgarinflytande får stöd i ett flertal strategidokument, arbeten och projekt, t ex FN-initiativ, Brundtlandkommisionen,

¹ Bo Grönwall, IVA intervju augusti 2003

Agenda21, Habitatagendan (SOU 1997:7:105). Dagens demokratiska utveckling på väg mot ökad tonvikt på individ och lokalsamhälle. (Blom & Olsson, 1997; SOU 1975:41; SOU 1993:90; SOU 1996:162 m fl). Dagens samhällsplanering har enligt många mycket att vinna på att ta vara på lokal kunskap genom medborgarnas delaktighet. (se t ex *Små samhällena*, Boverket Rapport 1993:3; *Den måttfulla staden*, Boverket Rapport 1995:7; Boverket, Rapport 1994:3; Svenska Kommunförbundet, 1993).

Men medborgarinflytande upplevs många gånger svårt. Oftast är det de missnöjdas röster som hörs (Landstingsförbundet, 2000). Det kan synas omöjligt att ta hänsyn till "allas" förväntningar. Därför är det viktigt att fokusera, inte bara på själva uppfyllandet av förväntningar – utan också på förväntningarna i sig. Man bör skapa en sådan informationsprocess och dialog att de olika grupperna utvecklar och uttrycker sig mer balanserat, bl a genom att bli mer medvetna om varandras förväntningar. Då ökar insikten och olika förväntningsbilder kan närma sig varandra (ibid).

Bromölla – reell samverkan

Centrum i Bromölla var i dåligt skick och de flesta var eniga om att det fanns behov av att åtgärda Storgatan och stadens torg. Ombyggnaden av Storgatan var färdig vid midsommar år 2003 och är nu kraftigt avsmalnad, vilket omöjliggör hastigheter över 30 km/h. Näst i tur för ombyggnation står torget.

Bygg- och planeringsprocessen för ombyggnaden av Storgatan gick mycket enkelt. I Bromölla är kommunikationen mellan kommun och allmänhet god. Något formellt samråd var i detta fall inte nödvändigt, då ombyggnaden inte krävde förändring av detaljplanen. Kommunen bjöd dock in näringsidkare och vissa större fastighetsägare till möten och luncher. Här diskuterades ombyggnaden utifrån de berördas olika perspektiv och synpunkter.

Att kommunikationen mellan aktörer i projekt i Bromölla normalt fungerar bra kan bero på att kommunen är liten och många känner till varandra. Kommunen strävar dessutom efter verklig samsyn. Även i de fall inga formella samråd krävs enligt lag arrangerar kommunen möten med dem som berörs av ett projekt. Detta sker i ett tidigt i processen för att de berörda och allmänhet skall få reell möjlighet att påverka projektet. (Intervju Bromölla, september 2003).

Spelregler behövs

Men det är inte lätt att balansera medborgarnas inflytande och det representativa systemet. Det är en balansgång mellan att skapa realistiska förväntningar och engagemang och önskelistor. För att samverkan skall fungera krävs tydliga spelregler – för alla parter. Otydliga ramar och riktlinjer öppnar för orealistiska förväntningar och besvikelser. Det krävs ett arbetssätt och en organisation som samlar och förvaltar det lokala engagemanget. Här har politiker och tjänstemän en viktig roll som kommunens företrädare, som samordnare och resursfördelare. Dagens

politiker måste i högre utsträckning närvara i lokala utvecklingsarbeten – som företrädare för kommunen och som medborgarnas kontaktperson.

Medborgarinflytande i kommunal planering, såsom vid införandet av bilfria centrumgator, behöver också stöd i lag. Idag finns inga hinder för ointresserade kommuner att avstå från de minimala inflytandekrav (Boverket, 1998).

Samverkan med berörda får inte bli ett spel för galleriet. Berörda parter måste få komma in tidigt i processen och planerarna måste vara uppriktigt flexibla när det gäller möjliga anpassningar till olika intressenters önskemål

(Thor, 2003).

En samverkansmodell

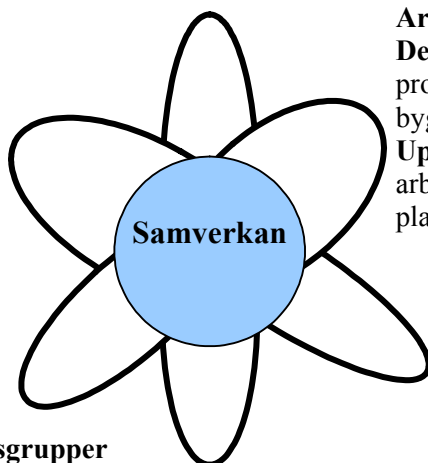
Stadskärneutveckling har pågått lika länge som det funnits städer. På senare tid har vi sett exempel på hur kommunen, företagare och fastighetsägare går in i djupare samverkan för att med gemensamma medel stärka stadens centrum. Det finns mycket att vinna på samverkan. Det finns dock inget givet facit på hur en lyckosam samverkan bör gå till. Litteraturen visar dock att en viktig framgångsfaktor för en fungerande samverkansmodell är att man utgår från lokala förutsättningar.

Det finns som sagt inget precist framgångsrecept, men det finns många goda exempel att lära av. Att bilda olika grupper med specifika mål och syften inom ramen för projektet har visat sig vara ett effektivt sätt att arbeta – vid införandet av bilfria centrumgator och liknande projekt. Lämpliga grupper kan vara en styrgrupp, en arbetsgrupp och en eller flera referensgrupper. Dessa grupper bör ha tydligt definierade roller, såsom illustreras i figur 2.1 (Grönwall, Thor, Lindahl, Gustavsson, 2003; Trivector Information, 1998:8).

Styrgrupp

Deltagare: Politiker och höga tjänstemän.

Uppgift: Att fatta beslut. För att styrgruppen ska fungera måste här finnas befogenhet att fatta de beslut som krävs.



Arbetsgrupp

Deltagare: Representanter från kommun, projektörer, inblandade konsulter och byggföretag.

Uppgift: Att arbeta fram och fungera som arbetsledare för en fungerande process – från planering till genomförande.

Referensgrupper

Deltagare: Näringsliv, fastighetsägare, experter, politiker, fackförbund, intresseorganisationer och boende.

Uppgift: Att belysa viktiga faktorer utifrån det egna perspektivet, samt diskutera och skapa förståelse för övriga gruppers synsätt och intressen. I större projekt är det lämpligt att ha flera referensgrupper.

Figur 2.1 Förslag på samverkansmodell för processen bilfria centrumgator.

Att informera mera

Många gånger är det viktigt att nå ut till en större grupp än samverkansgruppen. Det gör man t ex genom möten och informationsmaterial (Trivector Information, 1998:8). Det är också bra med en projekthemsida med utförlig dokumentation kring projektet.

All information utåt skall vara utformad så att det blir enkelt för mottagaren att skilja på objektiva basfakta, värderande analyser och prioriteringar. Värderingar bör inte undvikas, utan bör istället synliggöras på så vis att mottagaren tydligt ser vilka fakta de bygger på och hur avsändaren har tolkat dessa fakta (Hylmö, Skärbäck, 2003; Trivector Information 1998:8).

Tidsaspekten

Tidsaspekten är viktig (Hylmö, Skärbäck, 2003; Trivector Information, 1998:8). Det krävs ofta viss tid för tillvänjning. Det får inte gå för fort. Ofta kan det vara bra att jobba etappvis. Men det får heller inte gå för långsamt. Avsaknad på beslut leder lätt till att medverkande aktörer upplever ”en död hand”.

Halmstad – opinionen som vände

I Halmstad pågick ombyggnaden av Storgatan till en 450 meter lång GC-gata under 1980-talet. Ombyggnaden var en del i en större förändring av ett alltför trafikerat centrum – som behövde en rejäl ”ansiktslyftning”. Ombyggnaden genomfördes etappvis, på grund av omläggningar av ledningar och fornminnesundersökningar. Före ombyggnaden var näringsidkarna mycket negativa, men efterhand som gatan blev färdig vände opinionen helt. Näringsidkarna märkte att förändringen fick en positiv effekt på handeln – tvärtom vad man befarat. Allmänheten, som inte varit lika starkt negativ som handeln från början, blev också positiv till ombyggnaden när första etappen genomförts. (Intervju, september 2003).

4. Utvärdering

En utvärdering – en före- och efterstudie – är en viktig del av processen. På så vis tillvaratas de viktiga erfarenhet som är en förutsättning för ständig förbättring.

Projektet bör inledas med en nulägesbeskrivning, inklusive konsekvensanalys. Här dokumenteras nuläget och en förväntad utveckling efter planerad ombyggnad jämförs med status quo. Det är viktigt att titta på konsekvenser utifrån flera faktorer, såsom:

- *Karaktär – Hur fungerar det sociala livet i staden, hurdan är kulturmiljön, hur attraktiv är staden?*
- *Mobilitet – Vilka rörelsemönster finns i staden, hur ser gångcykel- och biltrafiken ut?*
- *Miljö – Hur kan den fysiska miljön i staden gynnas, hur ska en miljömässigt vettig trafik se ut?*
- *Säkerhet/trygghet – Hur ska säkerheten för de som rör sig i staden säkerställas, både vad gäller trafik och annat?*
- *Mönster – Vad gör man för att ta tillvara de rörelsemönster som finns i staden?*

Faktorerna ska kartläggas och värderas samt användas på ett sådant sätt att deras inverkan på stadsplaneringen framgår (Rapport, T1193). Efter genomförd ombyggnad följs analysen upp.

Det är också viktigt att göra en processanalys. Processanalysen visar hur själva processen förlöpt och ger viktiga erfarenheter för framtiden. Analysen kan vara mycket enkel – t ex i form av en projektdagbok där för processen viktiga händelser dokumenteras (Trivector, 2000:3).

3. Inventering i svenska kommuner

3.1 Metod

Utskick

Inom ramen för detta projekt har en enkät skickats ut till Sveriges alla kommuner, 290 st. Enkäten var uppdelad i två delar där den ena behandlade bilfria centrumgator och den andra externa och halvexterna affärs-etableringar (vilket var ett annat forskningsprojekt för Vägverket).

Enkäten skickades med post i februari till trafikansvarig på stadsbyggnadskontor eller motsvarande. Till dem som inte svarat inom utsatt tid skickades en skriftlig påminnelse och efter det gjordes påminnelser per telefon (vissa svar togs även via telefon).

Frågeställningar

Frågorna i enkäten var indelade i en allmän del som alla kommuner besvarade med frågor om:

- Genomförda ombyggnader till bilfria gator i centrum: gågator/GC-gator respektive GC-gata med kollektivtrafik.
- Ev utbyggnadsplaner och beslut.
- Inställning till gågator, GC-gator respektive, GC-gata med kollektivtrafik.
- Kommunala program kopplade till trafik.

Samt en del med specifika frågor för de kommuner som infört gågator/GC-gator i centrum:

- Gågatusystemets omfattning.
- Motiv för ombyggnad.
- Om man utfört före- eller efterstudier, resultatet av dessa eller upplevda effekter.
- Hur processen fungerat, om det funnits en opinion, vilket planinstrument som använts.

Svar

Svarsfrekvensen uppgick efter ett antal påminnelser till 223 st kommuner 77 %. Svarsfrekvensen är ungefär densamma för stora, mellanstora och små kommuner, se tabell 3.1.

Tabell 3.1 Svarefrekvens.

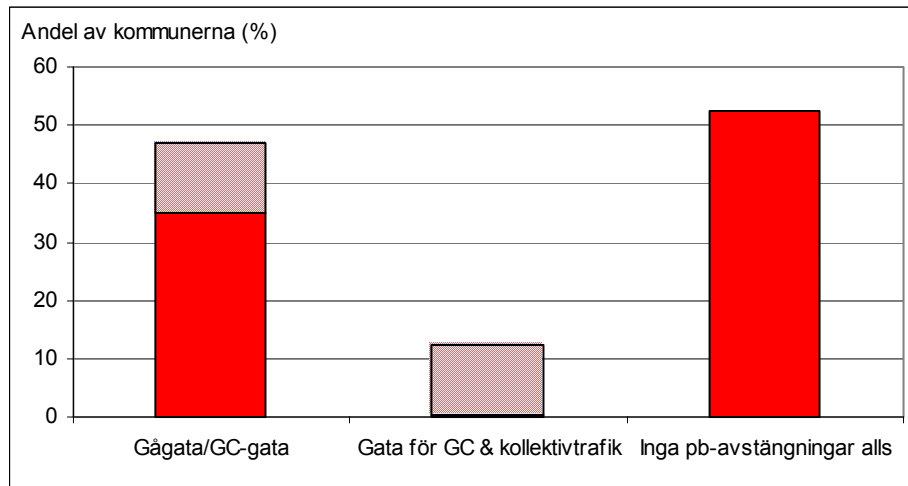
	Antal kommuner	Antal enkätsvar	Andel %
Små kommuner (<25')	192	146	76%
Mellanstora kommuner (25-100')	86	69	80%
Stora kommuner (>100')	12	8	67%
Total	290	223	77%

Enkäten var omfattande och det är därför förståeligt att det finns ett visst bortfall. Om bortfallet kan sägas att 11 kommuner lämnat besked om att de inte har möjlighet att svara och 12 har vid telefonpåminnelse lämnat besked att de kommer att svara. Att de trots allt inte svarat kan bero på att flera personer inom förvaltningen varit delaktiga och att enkäten därför fastnat någonstans. Övriga har inte lämnat något specifikt besked.

3.2 Genomförda ombyggnader

Antal kommuner med bilfria centrumgator

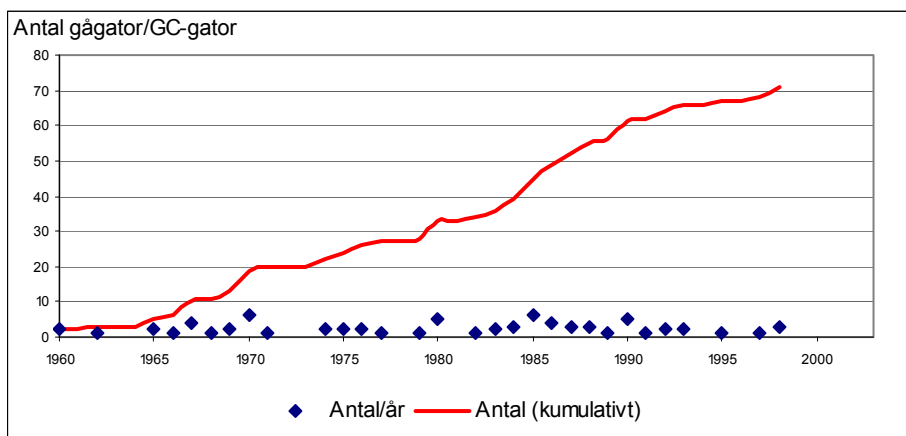
Bilfria centrumgator är relativt vanligt i svenska kommuner idag. Ungefär hälften av de kommuner som svarat (106 av 223 st) har infört begränsning av personbilstrafik på någon gata i stads kärnan i centralorten, se figur 3.1. Det vanligaste är gågator/GC-gator, men flera tätorter har både gågator/GC-gator och GC-gator som även tillåter kollektivtrafik.



Figur 3.1 Andel av kommunerna som i centrum har gågator/GC-gator resp Gata för GC & kollektivtrafik. Streckad markering betyder att det i kommunen förekommer båda alternativen, med och utan kollektivtrafik. N=223 kommuner.

Av de kommuner som har gågata/GC-gata i centrum har nästan hälften byggt om en sträcka på minst 500 m (i en eller flera etapper). En av de längsta gatusträckorna som är ombyggd till GC-gata finns i Gävle med 1900 m. En av de längsta gågatusträcka finns i Växjö med 1500 m.

De första gågatorna/GC-gatorna slutfördes kring 1960. Den första renodlade gågatan finns i Helsingborg, Kullagatan, som byggdes 1962. Umeå och Västerås var också tidiga och slutförde sina första etapper kring 1960. Därefter har antalet kommuner som genomfört ombyggnader ökat varje år och följer en relativt rak utvecklingslinje, se figur 3.2. Norrköping, Vara och Ystad tillhör de kommuner som hakat på trenden relativt sent; 1998 slutförde de sina första gågator/GC-gator. De senaste gågatorna/GC-gatorna, eller etapper av dessa, genomfördes under 2003 i Norrköping och Västervik.

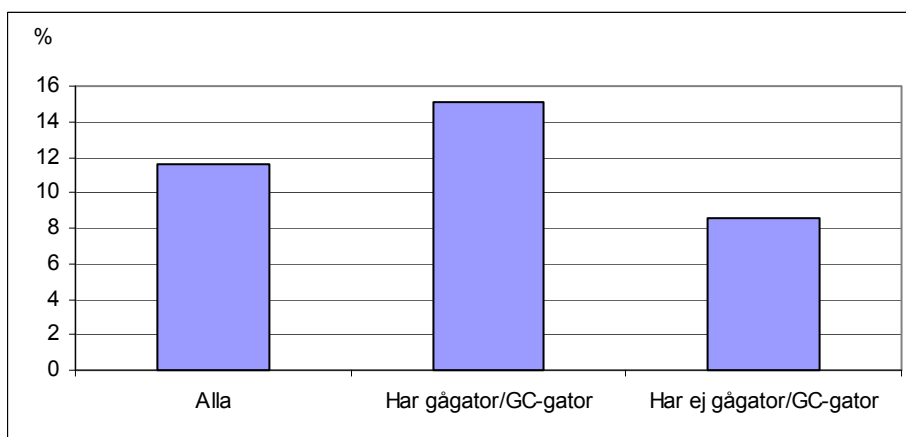


Figur 3.2 Utvecklingen av antalet genomförda gågator/GC-gator i stadskärnor i 71 st svenska kommuner.

I bilaga 1 finns en sammanställning med uppgifter för respektive kommun som svarat om gågatusystemets sammanlagda längd, längsta sammanhängande gågata/GC-gata, årtal för första respektive senaste ombyggnaden samt förekomst av GC- och kollektivtrafikgata.

Konkreta planer på utbyggnad

Det pågår även planer på bilfria centrumgator i flera kommuner. Det är 12% av kommunerna som har konkreta planer på utbyggnad av gågator/GC-gator i centrum inom de närmaste 3 åren. Dessa planer är något vanligare bland de som redan har genomfört den typen av förändringar än bland de som tidigare inte genomfört några avstängningar för personbilar i centrum.



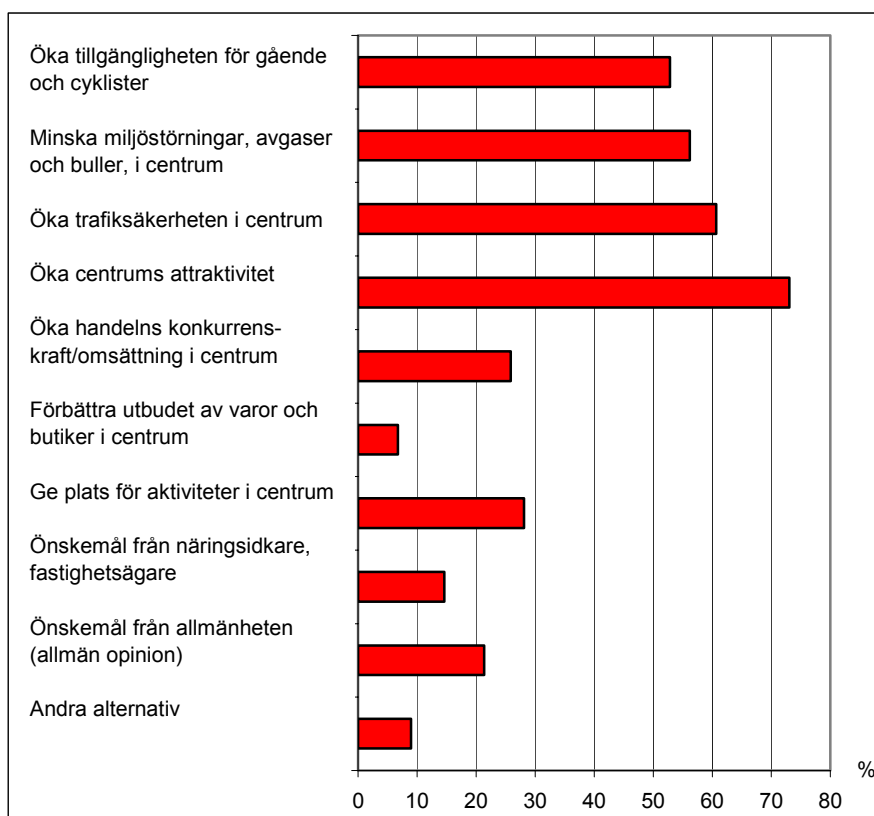
Figur 3.3 Andel kommuner som har konkreta planer på utbyggnad av gågator/GC-gator i centrum inom de närmaste 3 åren. N=223, 106 resp 117.

3.3 Motiv

Vilka kommuner är det som har gågator? Om man ser till redovisningarna i litteraturstudien bör det vara vanligast med gågator i större tätorter med en väl fungerande kollektivtrafik. Detta förhållande stämmer även med denna studie; samtliga stora kommuner har bilfria centrumgator och 82% av de mellanstora, medan endast 26% av de små..

Analys med hänsyn till resmönster och fördelning på färdmedel inom en tätort, har inte kunnat studeras eftersom det saknas bra statistik på det området. Däremot har en jämförelse av biltätheten visat att det inte finns någon signifikant skillnad i biltätheten mellan tätorter som har bilfria centrumgator och inte.

Vad har kommunerna då uppgett som främsta motiv för ombyggnaderna till gågata/GC-gata? I figur 3.4 visas de främsta motiven till ombyggnaderna, många kommuner har angett flera alternativ. Som framgår av figuren framhålls motivet att öka centrumets attraktivitet mest. Men även att öka tillgängligheten för gående och cyklister, minska miljöstörningar och öka trafiksäkerheten ligger högt på listan av motiven.



Figur 3.4 Kommunernas främsta motiv till den senaste större ombyggnaden till gågata/GC-gata i stadskärnan. N=89 kommuner. Flera alternativ har angetts.

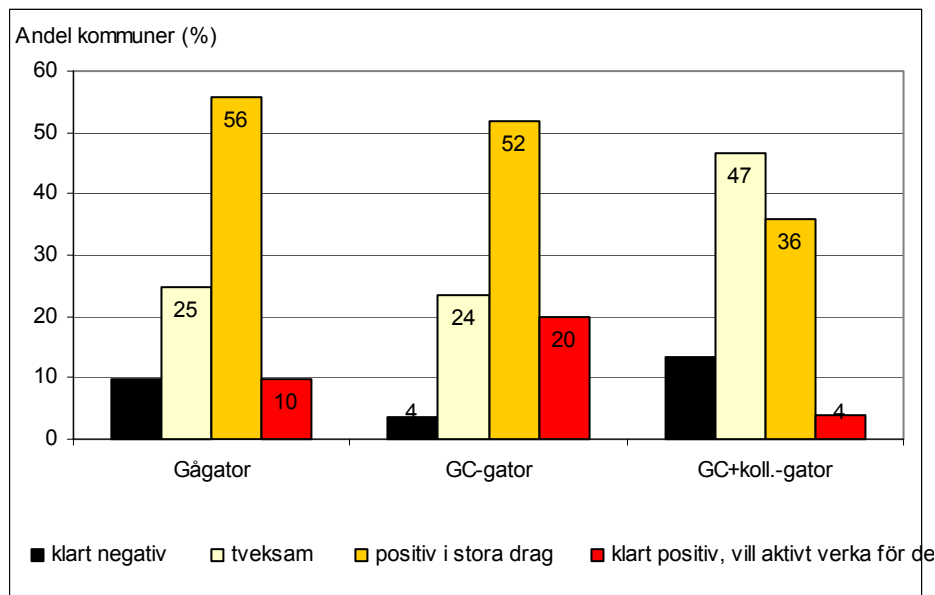
3.4 Inställning till bilfria centrumgator

Diskussioner i kommunerna

En stor andel av kommunerna, nästan hälften, har diskuterat frågan om utbyggnad av bilfria centrumgator i stadskärnan de senaste fem åren. Störst intresse för frågan har de kommuner som redan har genomfört bilfria centrumgator. Av de som redan har bilfria centrumgator har 56% diskuterat frågan om utbyggnad, motsvarande andel för de som inte har är 36%.

Kommunens inställning

De kommuner som diskuterat frågan om bilfria centrumgator de senaste fem åren har fått svara på vilken inställning kommunen har i frågan. Svaren visas i figur 3.5.



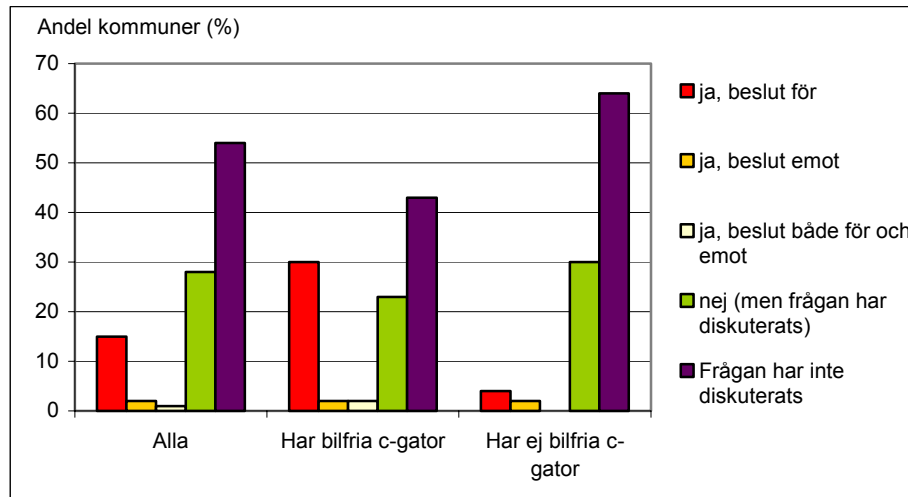
Figur 3.5 Kommunernas inställning i frågan om utbyggnad av gånggator, GC-gator resp GC+koll.-gator i centrum. N=75-93 st av de 100 kommuner som diskuterat frågan.

Som framgår av figuren är majoriteten av kommunerna som diskuterat frågan positiva till ombyggnad till gånggator och GC-gator. Mest positiva är man till GC-gator där 52% är positiva i stora drag och 20% aktivt vill verka för detta. Däremot är det endast 40% som är positiva till GC-gator som även tillåter kollektivtrafik.

Beslut

Det är 15% av kommunerna som under de senaste 5 åren fattat beslut för ett förslag till genomförande av gånggata, GC-gata eller GC- och kollektivtrafikgata i centrum. Endast 2% har fattat beslut mot den typen av förslag. De som redan har bilfria centrumgator har diskuterat frågan i be-

tydligt högre grad än de som inte har och har följaktligen naturligt fattat fler beslut i frågan. Dessa har också i högre grad fattat beslut till förmån för förslagen, se Figur 3.6.



Figur 3.6 Andel av kommunerna som fattat beslut för eller emot något förslag till gånggata, GC-gata eller GC+koll.-gata i centrum de senaste 5 åren. N=113 kommuner.

3.5 Planerings- och samrådsprocessen

I vilken mån behandlas bilfria centrumgator i en övergripande plan, typ översiktsplan? Vilket planinstrumnet har använts vid ombyggnaden? Hur har processen drivits, har det funnits någon opinion för eller emot projektet? Dessa frågor tas upp nedan.

Behandlas frågan i en övergripande plan

Av de kommuner som har genomfört gånggator/GC-gator är det ca 40% som behandlar frågan i något av kommunens övergripande program, vanligast i den fördjupade översiktsplanen för stadskärnan eller motsvarande. I några fall behandlas frågan även i en strategisk trafikplan motsvarande MaTs-program eller i en traditionell trafikplan. Endast två kommuner har angett att frågan behandlas i handelspolicyn.

I litteraturstudien har helhetssynen, dvs vikten av att enskilda åtgärder ingår i ett långsiktigt program, poängterats. Detta har även framhållits av tre kommuner, Helsingborg, Bromölla och Gävle, som intervjuats i samband med enkätstudien.

Gävle – vikten av samplanering

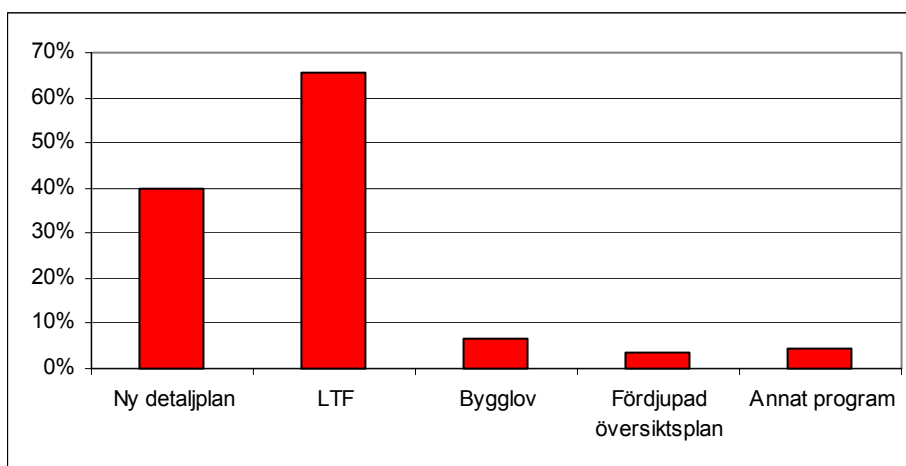
I Gävle byggdes Drottninggatan om till GC-gata etappvis, första etappen genomfördes 1970 och sista slutfördes 1996. Handlarna var till en början tveksamma men är nöjda med resultatet. Den kritik som finns idag kommer från allmänheten och handlar om att gångtrafikanter och cyklister har svårigheter att samsas.

Under de senaste åren har det pågått en diskussion kring fler liknande ombyggnader av centrungator. Den drivande kraften har varit bussbolagen som anser att trafiksituationen i centrum är dålig. Efter en långt gången process med kostsamma utredningar visade en miljökonsekvensbeskrivning att den först planerade förändringen inte var genomförbar. Ett nytt förslag som bestod i att göra separata bussfiler på den aktuella gatan togs då fram. Även detta förslag föll – denna gång på grund av bristande ekonomi. Därför har ännu ingen förändring skett i Gävle. Exemplet visar på vikten av samplanering mellan flera aktörer där man i ett tidigt skede av processen diskuterar sig fram till ett gemensamt mål.

(Intervju, september 2003).

Planinstrument för ombyggnaden

Kommunen kan använda sig av olika planinstrument för att genomföra ombyggnaden till gågata/GC-gata. Det som varit vanligast är, som framgår av Figur 3.7, att använda sig av LTF (Lokala Trafikföreskrifter) vid genomförandet av ombyggnaden. Det är 66% av kommunerna som genomfört ändringar i LTF och knappt 50% som enbart använt detta planinstrument. I 40% av kommunerna har man gjort en ny detaljplan.

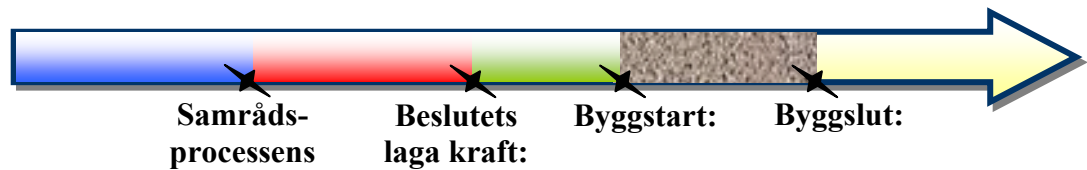


Figur 3.7 Planinstrument som använts i kommunerna (N=90) vid ombyggnad till gågata/GC-gata.. Flera alternativ kan anges.

Processen

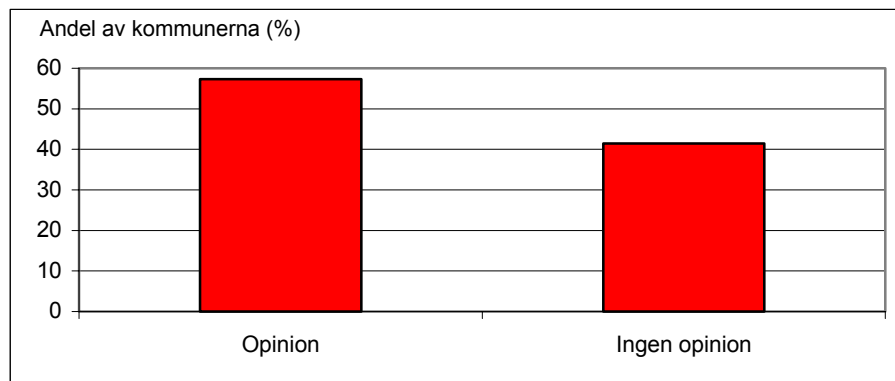
Endast 25 av kommunerna har kunnat svara på frågor om tider för processens gång. De som har kunnat svara är till största delen de som haft nyare projekt under 90-talet och slutet av 80-talet. Processen från sam-

rådets start till byggslut varierar mellan kommunerna, från mindre än ett år till åtta år. Samrådstiden från start till projektet vinner laga kraft tar normalt några månader, men i vissa av fallen har det tagit betydligt längre tid, upptill 3-5 år.



Opinion

I över hälften av kommunerna har projektet föregåtts av en opinion – såväl positiva som negativa, ibland både och från främst näringsidkare och allmänhet.



Figur 3.8 Svar på frågan om det fanns en opinion innan projektets genomförande (under samrådsprocessen/innan bygglov). N=82 kommuner.

Det vanligaste som opinionen har handlat om är att näringsidkarna eller vissa av dem varit tveksamma på grund av rädsla för att tillgängligheten ska försämrats för bilister och att detta då ska påverka handeln negativt. I de kommuner där näringsidkarna varit tveksamma har attityden i nästan alla fall blivit mer positiv efter ombyggnaden. I Halmstad, Hudiksvall, Växjö (se exempel nedan) och Kristianstad är det tydligt att opinion från näringsidkarna svängt helt - från att ha varit negativ till positiv. I Gällivare däremot var näringsidkarna negativa från början och blev ännu mer negativa efter att gatan var ombyggd 1995.

Växjö – opinionen som vände

Den 1900 meter långa Storgatan i Växjö byggdes om till GC-gata i två etapper. Den första delen var färdig 1986 och den andra delen 2001. I Växjö arbetade man aktivt med en samrådsprocess. Representanter för berörda grupper fanns med i en arbetsgrupp för att föra fram sin grupps intressen och förankra ny information i sin grupp. Samrådsprocessen var likartad vid båda etapperna. Trots det skilde sig opinionen väsentligt åt. Den första ombyggnaden genomfördes på grund av stora problem med avgaser i staden. Hot om vite från miljöförvaltningen förelåg. Näringsidkarna var mycket negativt inställda men ombyggnaden ansågs helt nödvändig och genomfördes trots negativ opinion. Resultatet blev mycket lyckat och opinionen vände helt. Näringsidkarna var så positiva att det var dem som tog initiativet till ombygganden av den andra etappen av Storgatan. Näringsidkarna och kommunen finansierade gemensamt invigningen.

För näringsidkarna har ombyggnaden – utöver positiva effekter för handeln – även medfört att handlarna i centrum funnit varandra genom samrådet med kommunen. Detta har lett till att handlarna i centrum bildat egna små föreningar, där man planerar gemensamma begivenheter för sin del av Storgatan.

(Intervju, september 2003).

3.6 Effekter av ombyggnaderna

Studier av effekter av ombyggnader till bilfria centrumgator är relativt ovanligt. En tredjedel av kommunerna som genomfört ombyggnader uppger att de har gjort någon form av förestudier. Det vanligaste är att man gjort trafikmätningar. Handelsutredning eller centrumutredning är också relativt vanligt bland dessa studier. Endast en sjättedel har gjort efterstudier. Dessa behandlar handeln eller enstaka trafikmätningar. Attitydundersökningar, t ex avseende hur gatan förändrat ens resbeteende är mycket ovanligt. Samtidigt påpekas betydelsen av att göra konsekvensanalyser som en viktig del i processen i litteraturstudien. Detta framkommer även i intervju med Uppsala, se exempel nedan.

Uppsala – betydelsen av konsekvensanalys

I Uppsala började en ombyggnad till GC-gata i Svartbergsgränd planeras redan 1943. Orsaken till att man ville bygga om gatan var dålig framkomligheten – för all trafik. Gränden var för trång. Beslutet togs först ett halvt decennium senare, 1997, och ombyggnaden slutfördes 1998. Att det tog 54 år från idé till genomförande berodde på att det fanns en stark opinion mot förslaget. I gränden ligger det så kallade prinshuset, som fått sitt namn av att det under senare hälften av 1800-talet bodde åtta svenska prinsar i huset under sin studietid. Prinshuset skulle vid ombyggnaden till GC-gatan flyttas, vilket inte var populärt vare sig hos politiker eller allmänhet. För att berättiga flytten av ”prinshuset” utvecklades en konsekvensanalys som visade på vinster som att busstrafiken kunde minskas kraftigt vid torget samt naturområdet vid ån. På så vis fick förslaget slutligen majoritet i fullmäktige. Den negativa opinionen har efter ombyggnaden minskats markant, men inte tystnat helt.

(Intervju, september 2003).

Genomförda studier

Kiruna har genomfört trafikräkningar och luftmätningar av kvävedioxid före och efter ombyggnad till gågata i början på 90-talet. Man konstaterar att trafikomläggningen haft en positiv effekt på värdena och att Kiruna är den ort i Sverige som lyckats minska luftföroreningarna mest under 1995-1996, vilket man tror är till stor del tack vare trafikomläggningen.

I Boden gör man en enkätundersökningen ungefär vart tredje år, där man frågar vad besökare och näringsidkare tycker om centrum. Enligt resultat var alla näringsidkare positiva och man kunde uttyda en ökad omsättning efter att gågatan genomförts. Besökarna var också positiva.

Borlänge har gjort en uppföljning av ombyggnaden till kombinerad GC- och kollektivtrafikgata i centrum. Eftersom det förekommer kollektivtrafik på gatan behandlas resultaten dock inte här. Borlänge har också gjort undersökningar av näringsidkares attityder. Dessa visar på motsatt resultat, näringsidkarna är mycket negativa, däremot är besökarna positiva.

Upplevda effekter

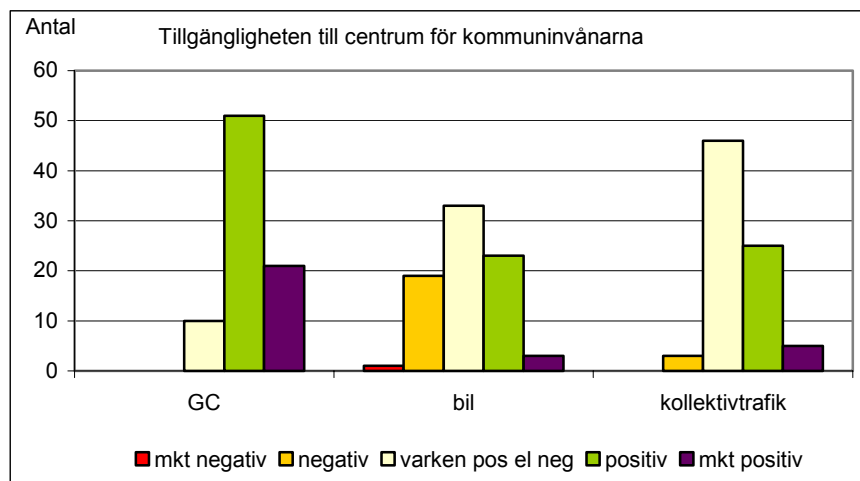
Kommunerna har fått svara på frågor om hur ombyggnaden påverkat olika aspekter i centrum såsom tillgänglighet, miljö, trafiksäkerhet, handel. Eftersom det endast är ett fåtal kommuner som genomfört någon form av före- eller efterstudier är de flesta bedömningarna subjektiva, och refereras här till som upplevda effekter.

Sammanfattningsvis har mer än hälften av kommunerna bedömt att följande påverkats i positiv riktning av ombyggnaden till gågata: tillgängligheten till centrum för gående och cyklister, trafiksäkerheten samt buller och avgaser i centrum, centrumets attraktivitet och attityderna bland såväl besökare som näringsidkare. Tillgängligheten för bilister är det

område där kommunerna bedömer att åtgärden haft mest negativ påverkan. Vad gäller handel är det en stor andel som bedömer att det inte varit någon skillnad, men det är betydligt fler som upplever att det gått i en positiv riktning än negativ. Det finns inga signifikanta skillnader mellan olika tätortsstorlekar vad gäller bedömningen av effekter. Men det finns en tendens att tätorter med mer än 40 000 invånare upplever en större positiv förändring vad gäller effekten på kollektivtrafik, attityder bland besökare och näringsidkare samt på handeln.

Upplevda effekter på tillgänglighet

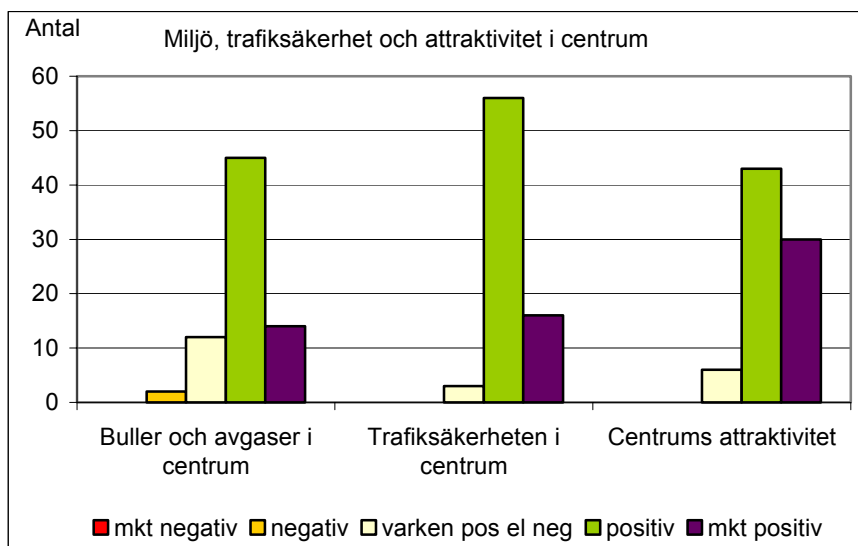
I figur 3.7 visas hur man bedömer att tillgänglighet har förändrats för olika trafikantgrupper. Som framgår av figuren har tillgängligheten för gående och cyklister varit positiv eller mycket positiv i över 70% av fallen. Tillgängligheten har endast förändrats i negativ riktning för bil (20%) och i något enstaka fall för kollektivtrafiken.



Figur 3.9 Kommunernas subjektiva bedömning av effekterna på tillgänglighet. N=59-82.

Miljö, trafiksäkerhet, attraktivitet

Förändringen av buller och avgaser, trafiksäkerheten och centrums attraktivitet bedöms av nästan samtliga som positiv eller mycket positiv, se figur 3.8. Endast två har bedömt att buller och avgaser i centrum har ökat som följd av ombyggnaden. En av de är Karlshamns kommun som upplever att utsläppen ökat pga trafik på andra gator. 30% bedömer att centrums attraktivitet har förändrats mycket positivt efter ombyggnaden.

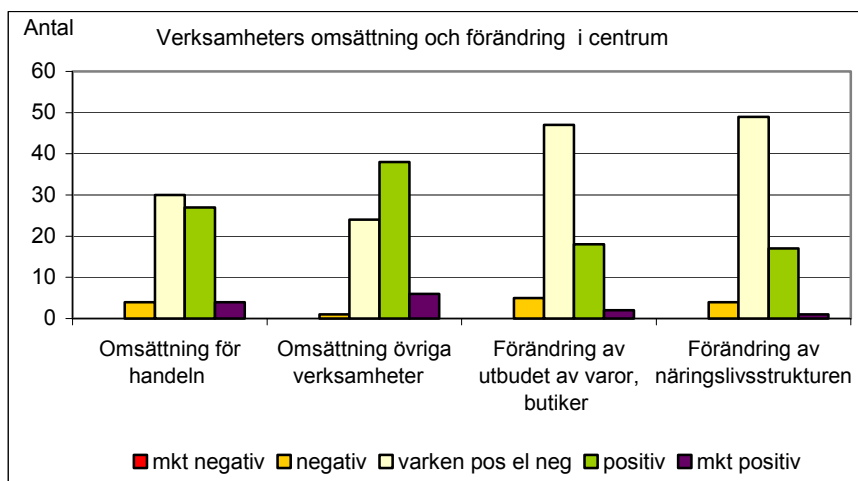


Figur 3.10 Kommunernas subjektiva bedömning av effekterna på miljö och trafiksäkerhet i centrum. N=71-79.

Verksamheters omsättning och förändring

När det gäller omsättning för handel och andra verksamheter i centrum bedömer en stor andel att omsättningen har ökat (påverkats i positiv riktning); drygt 30% bedömer att handeln påverkats positivt eller mycket positivt och drygt 40% bedömer att övriga verksamheter såsom caféer, restauranger mm påverkats positivt, se figur 3.9. Enstaka kommuner upplever dock att omsättningen påverkats negativt (Gällivare, Svedala, Ystad, Vänersborg).

Flera kommuner upplever att det har skett en förändring av utbudet av varor och butiker samt också en förändring av näringslivsstrukturen. Detta behöver dock inte enbart höra ihop med ombyggnaden utan är en allmän trend enligt experter på handelsutveckling. Många har haft svårt att säga om förändringen är positiv eller negativ, men de flesta upplever att förändringen är positiv.



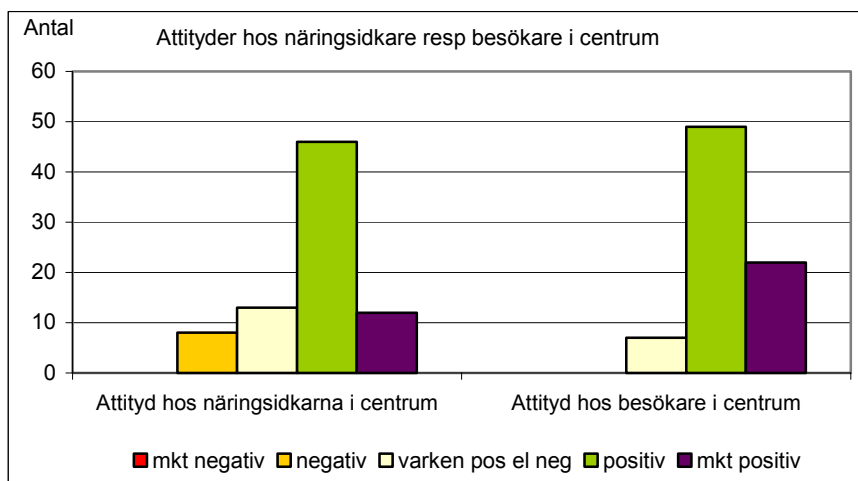
Figur 3.11 Kommunernas subjektiva bedömning av effekter på verksamheters omsättning och förändring i centrum. N=61-68.

Köptrohetsindex

En jämförelse av handelns köptrohetsindex mellan kommuner som har respektive inte har gågata/GC-gata i centralorten visar att 30% av de kommuner som har gågata/GC-gata har ett köptrohetsindex över 100. Motsvarande siffra för kommuner som inte har är 5%. Kommuner med köptrohetsindex under 100 har ett utflöde av köpkraft. Tyvärr går det ej att skilja ut centrum från externa och halvexterna köpcenter vilket gör att det höga köptrohetsindexet inte går att direkt härleda till ett attraktivt centrum, utan även kan bero på externhandelsområden inom kommunen. Borlänge har t ex ett högt köptrohetsindex trots att kommunen upplever att omsättningen är låg i centrum. I detta fall påverkas indexet även av att Borlänge har en extern affärsetablering.

Attityder hos näringsidkare och besökare

I figur 3.10 visas hur attityderna hos näringsidkare resp besökare i centrum har påverkats av ombyggnaderna. Majoriteten av besökarna och merparten av näringsidkarna är positiva eller mycket positiva. De kommuner där man upplever att näringsidkarna är mycket nöjda är Avesta, Boden, Borgholm, Hultsfred, Hässleholm, Trossö, Kramfors, Kristianstad, Rättvik, Sala, Sundsvall, Ulricehamn, Värnamo. Åtta kommuner uppger att näringsidkarna är negativa till förändringen (Borlänge, Falkenberg, Gällivare, Lund, Svalöv, Svedala, Uddevalla, Vadstena, Ystad). I Borlänge upplever man att näringsidkarna är mycket negativa. Ingen av kommunerna upplever att besökarna är negativa.



Figur 3.12 Kommunernas subjektiva bedömning av attityder till förändringen hos näringsidkare resp besökare i centrum. N=71-79.

I Boden gör man en enkätundersökningen ungefär vart tredje år, där man frågar vad besökare och näringsidkare tycker om centrum. Enligt resultat efter att gågatan genomförts var alla näringsidkare positiva och man kunde uttyda en ökad omsättning. Besökarna var också positiva.

Borlänge har också gjort undersökningar av näringsidkares attityder. Dessa visar på motsatt resultat, näringsidkarna är mycket negativa, däremot är besökarna positiva.

Jämförelse av motiv och effekter samt oväntade effekter

Avslutningsvis kan man konstatera att kommunerna verkar till stor del ha uppnått de effekter de önskat och haft som motiv för ombyggnaden. Det var att öka centrumets attraktivitet ett viktigt motiv för över 70% av kommunerna och över 70% anser också att de utvecklats positivt eller mycket positivt. Många hade även trafiksäkerheten som ett viktigt motiv vilket utvecklades över förväntningarna för flera. Under oväntade effekter nämner bl a Borlänge att trafiksäkerheten ökat mer än förväntat.

Andra oväntade effekter som kommunerna inte räknat med eller inte i den utsträckningen är;

- Fler restauranger och uteserveringar i centrum (Karlstad)
- Fler uteserveringar, mer nattliv och även "busliv" i centrum (Halmstad)
- Ökade utsläpp pga trafik på andra gator (Karlshamn)
- Ökat antal handikappstillstånd (Sala)
- Bristfällig hänsyn från bilisterna och svårigheter att hålla gågatan bilfri (Sollentuna, Trollhättan)
- Stadens mittpunkt har flyttat från torget till gågatukorsningen (Vänersborg)

4. Avslutning

4.1 Slutsatser

Kartläggningen har visat att gågator är mycket vanliga i svenska kommuner, men framförallt i de större och medelstora kommunerna. Frågan är också aktuell eftersom mer än hälften av kommunerna har fört diskussioner om en utbyggnad under de senaste fem åren. Det viktigaste motivet vid ombyggnaderna är att **öka centrums attraktivitet**. Men även trafiksäkerheten, miljön i centrum (avgaser och buller) samt tillgängligheten för gående och cyklister är viktiga områden man vill förbättra.

Majoriteten av kommunerna har i samband med ombyggnadsprocessen upplevt någon form av **opinion, oftast negativ**. Det har handlat om näringsidkare som varit tveksamma på grund av rädsla för att minskad biltillgänglighet ska ge minskad omsättning i verksamheten. I nästan samtliga fall har dock opinionen vänt till det positiva. Kartläggningen i denna studie visar också att de flesta kommuner idag har en positiv inställning till gågator och GC-gator.

Vad gäller effekter visar litteraturstudien på **positiva effekter för handeln**. En mängd europeiska studier visar på ökad omsättning och ökad gåendeandel i centrum efter ombyggnaderna. Detta bekräftas även av de bedömningar som svenska kommuner gjort av effekten av ombyggnader. Flera studier som presenteras i litteraturstudien visar också på att miljön värderas högre än tillgängligheten till parkering, något som ofta övervärderas av handlare.

När det gäller trafikeffekter, förändringar i resmönster och trafikarbete finns det idag **mycket få studier**. De studier som finns visar dock på högre trafiksäkerhet och en attraktivare och renare miljö i centrum, vilket bekräftas av den bedömning som kommunerna gjort i denna kartläggning. En brist är också att det är svårt att överföra resultaten från europeiska studier till svenska förhållanden. Flera av studierna är gjorda i betydligt större städer än en genomsnittlig svensk tätort. Bl a har kollektivtrafikens betydelse för resultatet diskuterats. De flesta misslyckandena har enligt Crawford (2000) varit förknippade med dålig kollektivtrafiktillgänglighet. Det pekar på större svårigheter för små tätorter med lite kollektivtrafik att lyckas med ombyggnader till gågator i centrum.

De **bästa resultaten fås när gågatorna ingår i en helhetsplan**. Samverkan med andra åtgärder verkar ha stor betydelse för framgången. Till exempel att man inte bara förbjuder biltrafik utan även arbetar med fysiska åtgärder som förskönar och gör det trevligare att vistas där, att man förbättrar kollektivtrafiken samt att man driver ett marknadsföringsprogram av centrum parallellt. Litteraturstudien visar även på följande viktiga framgångsfaktorer, som bekräftas i intervjuer med några kommuner: en tydlig vision för trafikarbetet, tydliga mål som följs upp och utvärderas,

en god kommunikationsorganisation och utvärdering. Litteraturstudien visar också att det behövs stora förändringar i arbetet med centrumutvecklingen. Det behövs alltså inte bara mer kunskaper om effekter utan även om processen.

4.2 Behov av fortsatta studier

Som framgår av slutsatserna **behövs det mer kunskap** om effekter på tillgänglighet, miljö och trafiksäkerhet av ombyggnader till gångator. Det behövs även mer kunskap om hur svenska förhållanden i mellanstora men framförallt små tätorter påverkas av en ombyggnad. Liksom kunskap om hur processen kan utformas.

För att få ny, viktig kunskap som är tillämpbar på svenska förhållanden, bör därför ett antal tätorter, i små och mellanstora kommuner, väljas ut och studeras. På så vis kan man få tydliga exempel på framgångsfaktorer och problem i en vanlig svensk tätort; vilka effekterna varit samt hur processen bedrivits. Fallstudier av denna typ gör det möjligt att ta med sådana faktorer som är svåra att analysera i en övergripande studie– såsom samverkan med andra åtgärder, överensstämmelse med strategiska planer, graden av tillgänglighet med olika transportmedel och befolkningstätheten i området. En sådan fallstudie ger viktig kunskap för framtida ombyggnadsprocesser och kan leda till en handbok om hur genomförandet bör gå till, vilka faktorer som bör studeras och följas upp samt på vilket sätt det lämpligen görs.

5. Referenser

Ajzen, I. (1988) *Attitudes, Personality and Behavior*. Milton Keynes: Open University Press.

Berggren, J (2002). *Samverkan – En yttlig överblicksbild över samverkansformer inom stadskärneutveckling i Sverige*. Örebro: Svenska Stads-kärnor.

Blom P Agneta & Olsson Jan (1997) *Demokrati i förändring – en introduktion* i Agneta P Blom & Jan Olsson (red) (1997) *Demokrati i en ny tid*. Inrikesdepartementet Ds 1997:35

Boverket (1998). *Vem bestämmer. Om medborgarinflytande och kommunal planering*. Boverket, Stadsmiljöavdelningen. Lenanders Tryckeri AB, Kalmar.

Boverket, Rapport 1993:3. *Små samhällen*. Karlskrona: Boverket.

Boverket, Rapport 1994:3. *Samverkan i Lokalsamhället*. Karlskrona: Boverket.

Boverket, Rapport 1995:14. *Lokalt utvecklingsarbete och samhällsplanering*. Karlskrona: Boverket.

Boverket, Rapport 1995:7. *Den måttfulla staden*. Karlskrona: Boverket.

Christ, W, Loose, W (2001). *Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere*. Tyskland: Bauhaus-Universität Weimar.

Crawford, J H (2000). *Carfree cities*

CROW (1991). *Parking and Mobility* 3.

Dalby, E (1979). *Area-wide measures in urban road safety. A background to current research*. Transport and Road Research Laboratory, TRRL Supplementary Report 517

Davis, A. (2000). *Public relations, news production and changing patterns of source access in the British national media*. *Media, Culture and Society*, vol 22, no 1. Sage.

Dozier, David M., Grunig, Larissa A., Grunig, James E. (1995) *Managers' Guide to Excellence in Public Relations and Communication Management*. Mahwah, NJ: Lawrence Erlbaum Associates.

Dozier, David M., Grunig, Larissa A., Grunig, James E. (2001). *Public Relations as Communication Campaigns* (tredje upplagan). Thousand Oaks. Sage Publ. Inc.

Falkemark, G (1999). *Politik, lobbyism och manipulation*. Falun: Nya Doxa.
Framtidens stad

Frøysadal, Edvin og Haakenaasen, Bjørn (1984). *Næringsliv og trafikkreguleringer*. En litteraturstudie. Oslo, Transportøkonomisk institutt. (Notat 690)

Frøysadal, Edvin et al (1979). *Virkninger av trafikkløsninger. Korttidsvirkninger av Gågaterregulering i Odda setrum*. Oslo, Transportøkonomisk institutt.

Gehl, Jan (1980). *Livet mellem husene*. Arkitektens forlag. København.

Gehl, Jan et al (1991). *Bedre byrum. Idékatalog og eksempelsamling*. København, Dansk Byplanlaboratorium (Skrift nr 40)

Gehl, Jan og Gemzøe, Lars (1996). *Byens rum, byens liv*. Arkitektens forlag og Kunstakademiets forlag. København. (ISBN 87-7407-185-8)

Gunnarsson, S Olof (1994) *Begränsning av biltrafik i stadskärnor Exempel från Europeiska städer*. Kommunikationsforskningsberedningen. KFB-rapport. 1994:19.

Gunnarsson, S Olof och Hagson, Anders (1992) *Visby innerstad: Bakgrund och effekter av biltrafikbegränsning 1988-91*. Transportforskningsberedningen. TFB rapport 1992-30. Stockholm

Göteborgs universitet, (Nr1, 2003). *Nordicom-Sveriges Mediebarometer, 2002*.

Hass-Klau, Carmen et al (1999). *Streets as living space: Helping public places play their proper role*. Landor Publishing. London

Hass-Klau (1993). *Impact of Pedestrianization and Traffic Calming on Retailing*. A Review of Evidence from Germany and the UK. Transport Policy, vol 1, no 1.

Hass-Klau, C. (1990) *The theory and practice of traffic calming: Can Britain learn from the German experience*. Environmental and Transport Planning, Brighton.
Hushållens inköpsmönster VTI

Hass-Klau, Carmen og Crampton, Graham (1988). *Effects of Pedestrianisation and Traffic Calming on Retailing*. Examples from West Germany. Seminar Traffic in Towns. PTRC, vol P311.

Hylmö, K, Skärbäck, E (2003). *Acceptansprocessen*. Delstudie inom IVA's DEMO-projekt "Tillåtlighetsprocessen". SLU, Institutionen för landskapsplanering Alnarp. Rapport 03:3

Högström, A., Bark, M., Bernstrup, S., Heide, M., Skoog, A.(1999) *Kommunikativt ledarskap – en bok om organisationskommunikation*. Stockholm: Industrilitteratur AB.

Lillienberg, S (1971) *Studier av gånggators införande. 3. Prästgatan i Östersund*. Chalmers tekniska högskola, institutionen för stadsbyggnad, meddelande 35-1971.

Nederveen, AAJ et al (1999) *Importance of public involvement: A look at car-free city policy in the Netherlands*. Transportation Research Record 1999, nr 1685, s 128-34.

Nordplan (2002) *Förslag till handelspolicy för Lunds kommun*

Nordqvist, S (1984). *Gåtgatu-epoken*. Nordiska Institutet för Samhällsplanering. Meddelande 1984:05. Stockholm.

Nyhlén, Karl. *Kravhantering*. IVA. Opubl.

Nyvig, Anders AS (1995). *Bymidters attraktivitet. Delprojekt: Trafikændringers betydning for erhvervsforholdene - foreliggende viden, data og analysemetoder*. Maj 1995. Hørsholm.

Olander, S (2003). *External Stakeholder Management in the Construction Process*. Lund, Lunds University.

Rapport, *Handel, tilgjengelighet og bymiljø - fakta och innspill til en sentrumpolitikk*. Miljøverndepartementet, T1193

Olsson, S (2000). *Stadens attraktivitet och det offentliga statslivet*. Cerum working paper nr 24. Umeå, Cerum.

O'Keefe, D.J. (1990) *Persuasion. Thory and Research*. Newbury Park:SAGE Publ.

Palm, L.(1994) *Övertalningsstrategier. Att välja budskap efter utgångsläge*. Lund: Studentlitteratur.

Sandberg Åke, 1975. *En fråga om metod*, Prisma

SOU 1975:41 *Kommunal demokrati*. Huvudbetänkande. Utredningen om den kommunala demokratin. Stockholm.

SOU 1993:90 *Lokal demokrati i utveckling*. Slutbetänkande av Lokaldemokratikommittén.

- SOU 1996:162 *På medborgarnas villkor – en demokratisk infrastruktur.*
- SOU 1997:7:105 *Agenda 21 i Sverige. Fem år efter Rio-resultat och framtid.*
- Svensk handel och SHR (2001) *Cityutvecklingen i Helsingborg, Karlstad och Luleå under 1970-,80- och 90-talet*
- Svensson, T (2001). *Konsekvenser av restriktioner för biltrafik i städer. En förstudie.* VTI notat 40-2001.
- Svensson, T & Haraldsson, M (2002). *Invånarna i Sundsvall och trafiken i innerstaden. Resultat från en enkätundersökning.* VTI notat 20-2002.
- TEST (1987). *Quality Streets. How Traditional Urban Centres Benefit from Traffic Calming.*
- Thulin, Hans (1995). *Gågator.* Statens väg- och transportforskningsinstitut. VTI notat 46-1995. Linköping
- Tolley (2001) *Walking – The bottom abstract, Line, Walking the 21 st Century-20-22 februari 2002, Perth, Austartlienm)*
- Trivector Information (1998:8) Rapport, *LundaMaTs – ett helhetsgrepp för miljöanpassat transportsystem i Lund.* Sammanfattning.
- Trivector Information (2001:3) Rapport, *Regementsgatan i Malmö. En studie om affärsinnehavarnas inställning före- samt efter ombyggnad.*
- Trivector, 2000:3 *Modell för kommunikation i ett ombyggnadsprojekt. Nollvisionens tillämpning i Bräcke, Göteborg.*
- Vägverket, Svenska Kommunförbundet (2002). *Diskussionsunderlag. Trafik för en attraktiv stad.*
- Nielsen, G (1997) *Handel, tilgjenglighet og bymiljø - fakta og innspill til en sentrumspolitik.* Miljøverndepartementet, Rapport T1193
- Svensson, T & Haraldsson, M (2001). *Hushållens inköpsmönster och val av dagligvarubutiker i Trollhättan, Västerås och Östersund.* VTI notat 62-2001.
- Weisbrod, Glen (1982). *Business and travel impacts of Boston's downtown crossing automobile-restricted zone,* artikel
- Åkerlind, Hans (2000). *Framtidens stad: försök till form för en fungerande stad utan bilar.* Umeå universitet, CERUM, Centrum för regionalvetenskap. Working paper 20

Intervjuer genomförda under augusti-september 2003 med följande personer:

Tomas Theander, Kristianstads kommun
Kjell Lindahl, Vägverket
Stig Gustavsson, Lunds kommun
Bo Grönwall, IVA
Tomas Malmer, IVA
Olle Thor, Malmö kommun
Lars Anshelm, Eslövs kommun
Sofia Andersson, Eslöv kommun
Håkan Lindström, Helsingborgs stad
Margareta Comstedt-Paulsson, Bromölla kommun
Ulf Agermark, Växjö kommun
Lars Lundmark, Gävle kommun
Stefan Nilsson, Uppsala kommun
Evert Winnberg, Halmstad kommun

Bilaga 1

Tabell 1: Sammanställning av uppgifter för respektive kommun som svarat om gågator/GC-gator resp GC- och kollektivtrafikgator.

	Gågata (G)/GC-gata (GC) och sammanlängd längd	Längsta sammanhängande G-/GC-gata	Första ombyggnaden	Senaste ombyggnaden	GC-och koll.-gata
Arvika	GC 400m	400m	1993	2002	
Avesta	G 500m	500m	1974	2002	
Boden	G 200m	200m	1980	1983	
Bollmora	?	?	1995	?	
Bollnäs	GC 900m	500m	1983	1985	
Borgholm	G 560m	560m	?	?	
Borlänge	G 200m + GC 550m	250m	?	1993	
Borås	G 600m	360m	1965	2002	X
Bromölla	?	?	?	?	
Dorotea	GC 100m	100m	1990	?	
Ekerö	?	?	?	?	
Eksjö	G 250m	250m	1967	?	
Enköping	G 50m + GC 130m	80m	1980	1995	X
Eskilstuna	G 500m + GC 1200m	500m	1967	2000	X
Eslöv	G 200m	150m	1990	?	X
Fagersta	G 150m + GC 150m	150m	1965	1973	
Falkenberg	GC 500m	150m	1986	2000	
Falköping	G 30m	30m	?	?	
Falun	G 600m + GC 300m	400m	1970	1985	X
Gislaved	GC 300m	200m	?	?	
Gällivare	GC 650m	200m	1990	1995	
Gävle	GC 1900m	1900m	1970	1996	
Göteborg	?	?	?	?	X
Hallsberg	GC 300m	300m	1990	?	
Hallstahammar	GC 350m	350m	1980	2001	
Halmstad	GC 1000m	450m	1979	?	X
Handen	GC 200m	100m	1985	?	
Helsingborg	GC 1000m	1000m	1962	1985	X
Henån	?	?	?	?	
Huddinge	?	?	?	?	
Hudiksvall	G 130m	130m	1986	?	
Hultsfred	G 200m + GC 50m	200m	?	2002	
Hyltebruk	GC 1800m	800m	?	2000	
Härnösand	G 150m + GC 250m	150m	1991	1996	
Härryda	?	?	?	?	
Hässleholm	G 250m + GC 150m	150m	1985	1988	
Kalmar	G 900m + GC 300m	500m	?	1998	

Bilaga 1

	Gågata (G)/GC-gata (GC) och sammanlängd	Längsta sammanhängande G-/GC-gata	Första ombyggnaden	Senaste ombyggnaden	GC-och koll-gata
Karlshamn	G 400m	400m	?	1995	
Karlskoga	?	200m	1968	1994	
Karlstad	G 650m + GC 550m	400m	?	1995	X
Kiruna	G 100m + GC 140m	140m	1992	1994	
Kramfors	GC 200m	250m	1989	1993	
Kristianstad	GC 1250m	1250m	1984	1997	
Kristinehamn	?	?	?	?	
Kumla	G 80m + GC 180m	100m	1988	1990	
Kävlinge	GC 100m	100m	1970	?	
Köping	GC 670m	500m	1975	1978	X
Landskrona	GC 750m	750m	?	2002	
Lidingö	?	?	?	?	X
Lidköping	G 610m + GC 440m	210m	1969	1988	X
Linköping	G 570m + GC 890m	330m	1966	1998	X
Lomma	?	?	?	?	
Luleå	GC 920m	250m	1984	1985	X
Lund	?	300m	1986	?	X
Lycksele	GC 150m	150m	1993	?	
Malmö	?	?	?	?	
Mölnadal	G 500m + GC 150m	300m	1976	1982	X
Nora	?	?	?	?	
Norrköping	GC 1800m	850m	1998	2003	X
Norrtälje	GC 300m	116m	1976	1993	
Nyköping	?	350m	1985	1987	
Nässjö	G 250m	135m	1987	1987	
Rättvik	GC 250m	250m	?	?	
Sala	G 500m + GC 400m	270m	1970	2002	X
Sandviken	GC 600m	300m	1982	1982	X
Skara	G 100m + GC 50m	150m	?	?	
Skellefteå	G 100m + GC 620m	530m	1971	1997	
Skogshall	GC 300m	300m	1980	?	
Skurup	G 100m	100m	1987	?	
Skövde	?	?	?	?	
Sollefteå	G 600m	600m	?	?	
Sollentuna	?	100m	1988	2000	
Sundbyberg	?	200m	?	?	
Sundsvall	GC 1020m	500m	1970	1990	
Surahammar	GC 200m	200m	1980	2002	
Svalöv	G 100m + GC 300m	?	1974	1979	

Bilaga 1

	Gågata (G)/GC-gata (GC) och sammanlängd	Längsta sammanhängande G-/GC-gata	Första ombyggnaden	Senaste ombyggnaden	GC-och koll-gata
Svedala	GC 350m	350m	1997	1997	
Säter	GC 100m	100m	?	?	
Söderhamn	?	?	?	?	
Söderköping	?	200m	?	?	
Södertälje	G 200m + GC 100m	300m	?	?	X
Trelleborg	G 190m + GC 200m	390m	1987	1996	
Trollhättan	GC 475m	425m	1975	1985	
Trossö	G 250m	250m	1988	1988	
Uddevalla	G 100m + GC 930m	600m	1977	2000	
Ulricehamn	GC 350m	350m	?	?	
Umeå	G 360m + GC 730m	200m	1960	1998	X
Uppsala	G 550m + GC 50m	550m	1967	1998	X
Vadstena	G 270m	270m	?	?	
Vallentuna	?	200m	?	?	
Vara	GC 150m	150m	1998	1998	
Varberg	G 340m + GC 480m	250m	1985	?	
Vetlanda	GC 150m	100m	?	?	
Vimmerby	?	?	?	?	
Visby	?	?	?	?	
Vänersborg	GC 500m	200m	1983	1986	X
Värnamo	GC 400m	250m	1984	1985	
Västervik	G 300m + GC 100m	200m	1992	2003	
Västerås	G 450m + GC 300m	350m	1960	1980	
Växjö	G 1500m	?	1986	2001	
Ystad	GC 1000m	600m	1998	?	X
Ödeshög	GC 200m	200m	1985	?	
Örebro	GC 604m + G 271m	271m	1967	1988	
Örnsköldsvik	GC 600m	300m	1970	1992	X
Östersund-Frösön	G 825m + GC 225m	525m	1969	2000	X
Östhammar	G 150m	150m	1985	?	

Bilaga 2

Bilaga 2. Före- och efterstudier i kommunerna

Kommun	Förestudier	Efterstudier
Arvika	Trafik- och miljömätningar	
Boden	Handelsutredning, trafikledsplan vid ombyggnad 1997-1998	
Borlänge	Bifogas	Bifogas
Eksjö		Handelsutredning
Enköping	Trafikmätningar även andel genomfartstrafik som ej har ärende i centrum	Trafikmätningar
Eskilstuna	I fördjupade ÖP för centrum	Inga efterstudier
Hallsberg	Inom ramen för ett programarbete "Cityprojektet"	
Hultsfred		Tillgänglighet
Hylte	Trafikmätningar, hastigheter, p-behov	Ej slutförda
Härryda	Programarbete för Mölnlycke C	
Karlshamn		Handelspolicy
Karlskoga	studiebesök, tävling mm	
Karlskrona	Detaljhandelsutredning	Allmänhet och näringsidkare är positiva. Omsättningen har ökat markant i centrum
Karlstad	Handelsutredning, Luftmiljömätningar	Luftmiljömätningar
Kiruna	Trafikmätningar och Avgasmätningar	Trafikmätningar och avgasmätningar
Kramfors	Miljöprogram från 1988	
Kristianstad	En centrumplan	
Lund	ja, centrumutredningen 1985	ja, men ej angett vilka!
Möln dal	Handelsutredning, tillgänglighet, trafik-säkerhet, trafikmätningar	Trafiksäkerhet, trafikmängder, handelsutredningar och miljö
Norrköping	Generella tillgänglighetsriktlinjer, trafikmätningar, kontakt med näringsidkare/fastighetsägare, trafiksimuleringar	Inga efterstudier
Norrtälje	Förenklad attitydundersökning bland affärsmän med temporär avstängning för biltrafik	
Nyköping	Biltrafikmätningar (V Storg var tidigare riksettan, E4:an föregångare)	
Sala	Utredningar	Inga efterstudier
Sollefteå	Centrumutredning	
Säter	Diskussion med berörda näringsidkare	
Värnamo		Löpande uppföljning av handel
Västervik	Trafikmätningar	
Östersund	1968-1969 rörande Prästgatan av SCAFT-gruppen. 97-98 enkäter ang Storgatan	1969-1970 av SCAFT-gruppen