

VTI  
Tomas Svensson

## Strategiska utvecklingsfrågor för trafikplanering i en attraktiv innerstad – Prioritet för olika färdmedel och konsekvenser för handel

PM 2009-04-30  
Tomas Svensson, VTI  
Thomas Johansson, TJ Kommunikation

## Innehållsförteckning

Konsekvenser för detaljhandel och innerstäders attraktivitet av minskad biltillgänglighet, fler gågator och bilfria torg.....	s. 3
Stadsinvånarnas inställning till trafikens utformning i innerstäder.....	s. 3
Gågator, bilfria torg och konsekvenser för handel och andra verksamheter i innerstäder....	s.6
Bilfria centrumgator – Ett svenskt forskningsprojekt.....	s. 9
Kollektivtrafik och handel i innerstäder – Konsekvenser och utvecklingstendenser.....	s.9
Attraktiva innerstäder.....	s. 12
Reducerad biltrafik i innerstäder ger ökad tillväxt.....	s. 13
Referenser.....	s.14

## **Konsekvenser för detaljhandel och innerstäders attraktivitet av minskad biltillgänglighet, fler gågator och bilfria torg**

Det finns en utbredd uppfattning om att biltillgänglighet är en förutsättning för en fungerande detaljhandel och att detta även gäller för handel i innerstäder (Svensson, 1998). Det är därför inte ovanligt att lokala köpmannaorganisationer, handlare och butiksinnehavare är motståndare till hastighetsdämpande åtgärder och reducerad biltillgänglighet i städer (se t.ex. Hass-Klau et al., 1992). Men det finns vetenskapliga studier som har analyserat konsekvenser för detaljhandel och annan lokal näringsverksamhet. Dessa studier har framförallt uppmärksammat effekter av utökade och fler gågator ("pedestrianization") i innerstäder, där detaljhandel sammanförs med pubar, caféer, restauranger och "folklivet" överhuvudtaget. Det allmänna intrycket som förmedlas av litteraturen är att åtgärder för att reducera inslaget av privat biltrafik i stadskärnor har haft en starkt positiv inverkan på den lokala handeln och innerstädernas attraktionskraft generellt.

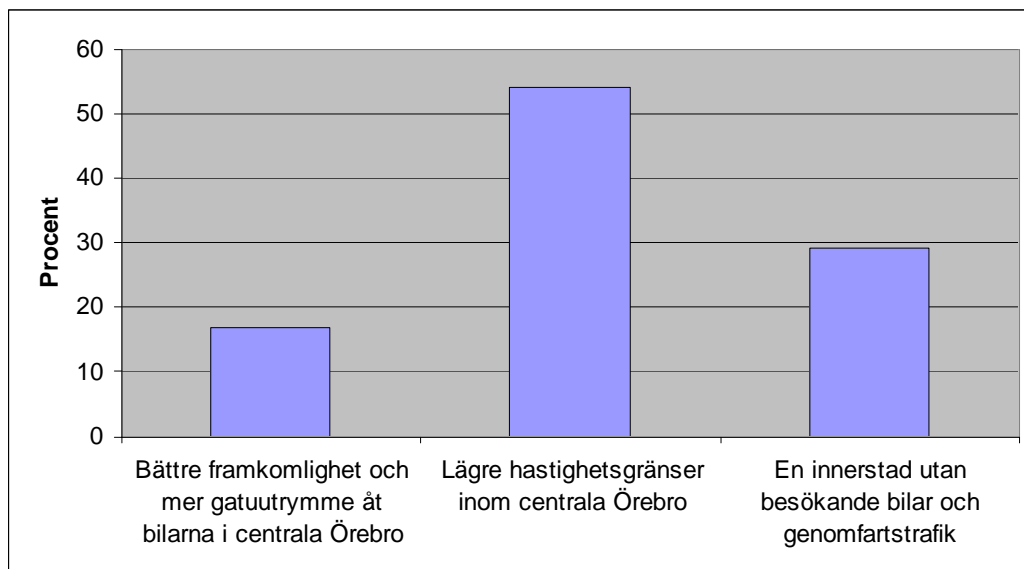
En sådan utveckling är en konsekvens av att förändringarna uppfattas som positiva av stadens invånare och besökare. Omsättningsökningarna inom handeln och inom andra innerstadsbaserade verksamheter beror ju på att fler invånare och besökare vistas i innerstaden, vilket i sin tur beror på den ökade attraktivitet och attraktionsförmåga som den förändrade utformningen av trafik- och stadsmiljön har åstadkommit. Den första delen av denna rapport kommer därför att behandla kunskapsläget kring stadsinvånarens inställning till trafikens utformning i innerstäder.

### **Stadsinvånarnas inställning till trafikens utformning i innerstäder**

Trafikens utformning i städernas centrumområden bör baseras på en avvägning mellan tillgänglighet för enskilda bilister och biltrafikens konsekvenser för andra trafikantgrupper och stadsmiljön i övrigt. Det är viktigt att den avvägning som faktiskt görs motsvarar den som invånarna också efterfrågar. Men det är förenat med vissa problem att ta reda på hur invånarna vill att trafiken ska utformas. Det finns ingen marknad där varje individ kan köpa den "stadsmiljö" som man vill ha. Den enskilde individens användning av olika transportmedel och resvanor har heller ingen som helst effekt på situationen i stort. Så länge som det inte finns några garantier för att andra kommer att göra samma sak, finns det få anledningar för en enskild individ att försöka påverka stadsmiljön till det bättre genom att t.ex. köra mindre bil i innerstaden.

Detta innebär att kommunens trafik- och stadsplanering måste ta ansvaret för trafikens utformning i centrum. Frågan är vilket beslutsunderlag som kommunen ska använda? En möjlighet är att utforma enkäter med olika alternativa utformningar eller scenarier och den vägen ta reda på hur efterfrågan ser ut. Detta kan fungera eftersom trafikens utformning i innerstaden är förknippad med både fördelar och nackdelar för de flesta invånare i staden och dess omgivningar. Om tillgängligheten med bil minskar får jag längre att gå till olika butiker och måste bära varor en längre väg. Kanske brukar jag hjälpa en äldre släkting som bor mitt i staden med olika transporter som nu blir svårare att genomföra. Samtidigt kan utrymmet för gågator öka vilket ger en trevligare stadsmiljö som jag uppfattar som en förbättring. Fler och säkrare cykelbanor gör att jag börjar cykla mer. Den förbättrade trafikmiljön gör att jag blir mindre orolig för mina barns säkerhet när de vistas i centrum. På motsvarande sätt kan alla individer som får enkäten väga fördelar mot nackdelar och göra ett val, vilket kan vara högst olika mellan olika individer.

I Svensson och Haraldsson (2005) redovisas en undersökning som utfördes på uppdrag av Örebro kommun och som baseras på de perspektiv och metoder som beskrivs ovan. Den enkät som skickades till invånarna i Örebro innehåller tre olika framtidsbilder för trafikens utformning. Alternativens rubriker och utfallet av valfrågan framgår av följande figur:



Närmare 17 (16,8) procent av de tillfrågade ansåg att centrala Örebro i högre grad än idag bör anpassas till biltrafik enligt alternativet *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna i centrala Örebro*. I detta alternativ utformas gatumiljön först och främst med tanke på god tillgänglighet för bilar och goda parkeringsmöjligheter med låga avgifter. Vissa bilfria zoner som gågator behålls, men i huvudsak medför alternativet att biltrafiken ges större utrymme, vilket innebär ökad biltrafik i innerstaden. Framkomligheten för fotgängare och cyklister försämras av mindre utrymme och tätare biltrafik.

Alternativet *Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro* valdes av en absolut majoritet av intervjupersonerna. Exakt 54 (54,0) procent av dem som har svarat på frågan har valt detta alternativ. I scenariot är innerstadens gator fortfarande öppna för biltrafik, men den del av gatuutrymmet som bilar tillåts utnyttja är mindre än idag och antalet parkeringsplatser längs gatorna minskas. Hastighetsgränserna sänks generellt och är högst 30 km/tim i hela området. Bussarna får egna körfält genom centrala Örebro och på anslutande gator, vilket gynnar framkomligheten för kollektivtrafiken. Förutsättningarna för att cykla och gå i området förbättras med ökat utrymme och ökad framkomlighet för cyklister och fotgängare.

Det för biltrafiken ännu mer restriktiva alternativet *En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik* valdes av knappt 30 (29,2) procent av intervjupersonerna. Boende i området tillåts köra bil på vissa gator till och från parkeringsplatser för invånare i centrala Örebro. Dessutom tillåts servicefordon som bussar, färdtjänst, taxi, handikappfordon, varutransporter etc. Övriga hänvisas till parkeringsplatser utanför innerstaden. All biltrafik som tillåts inom centrala Örebro måste hålla gångfart. Trottoarer tas bort och hela gatuutrymmet öppnas för fotgängare och cyklister. Det blir fler gågator och antalet cykelbanor och utrymmen för cykelparkering ökar. Busstrafiken fortsätter trafikera samma gator som idag, men ges egna körfält.

Utifrån fördelningen på de olika svarsalternativen som redovisats ovan kan invånarnas inställning till utformningen av trafikmiljön i centrala Örebro sammanfattas på följande sätt: En minoritet anser att innerstaden i högre utsträckning bör öppnas upp för ytterligare biltrafik och att mer utrymme används för bilparkering. Två förhållandevis stora grupper av de tillfrågade som tillsammans utgör en klar majoritet, över 80 procent, är för en utformning av innerstadens gatumiljö som är mer restriktiv när det gäller biltrafik än vad som är fallet idag. Den ena gruppen stödjer långtgående förändringar där gatuutrymmet i princip helt tas över av fotgängare, cyklister och busstrafik och där privat biltrafik utgör ett undantag. Den andra gruppen, som ensam utgör en majoritet av intervjupersonerna, förespråkar något mer försiktiga åtgärder där bilar fortfarande tillåts trafikera ett antal av gatorna, men i lägre hastighet och på ett mer begränsat utrymme i jämförelse med dagens situation. Med utgångspunkt från resultaten bör därför centrala Örebro i ännu högre grad än vad som är fallet i dagsläget utformas för att förbättra förutsättningarna för cyklister, fotgängare och kollektivtrafikens resenärer.

Fördelningen och rangordningen av svaren på huvudfrågan gör att motsvarande bild framträder tydligt när respondenterna grupperas i kategorier och svaren på huvudfrågan jämförs mellan olika individer. Majoriteten för *Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro* är stabil för så gott som alla grupper och i de flesta fall är också rangordningen av alternativen densamma som för det totala utfallet. Av de 84 delgrupper som definieras i analysen, där en och samma respondent ingår i flera grupper, är det endast i två fall som en majoritet föredrar *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna i centrala Örebro* och i ett fall som en majoritet föredrar *En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik*.

När betydelsen av olika res- och parkeringsvanor relateras till individernas val framträder det förväntade mönstret. Använder man ofta bil i centrala Örebro och ställer höga krav på att kunna parkera i närheten av besöksmålet, ökar sannolikheten för att *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna i centrala Örebro väljs*. Bland dem som ställer de högsta kraven på tillgänglig gatuparkering är en majoritet av individerna anhängare av den framtidsbilden. Gruppen utgör omkring 5 procent av alla som har besvarat enkäten. Är det istället så att respondenten ofta går, cyklar eller åker buss i centrala Örebro ökar sannolikheten för att något av de två andra alternativen väljs.

I ännu högre grad än vid analysen av resvanor och val av framtidsbild, framgår hur stabil majoriteten är för *Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro* när de sociala och ekonomiska variabler som finns i materialet relateras till val av alternativ. De skillnader som finns återspeglar sig framförallt i varierande andelar för alternativen *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna i centrala Örebro* och *En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik*. Män är i större utsträckning anhängare av *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna...* än vad kvinnorna är. Med högre hushållsinkomst minskar benägenheten att välja *En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik*. Är respondenten bosatt utanför centrala Örebro, i synnerhet utanför stadsgränserna, framstår *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna...* som ett mer attraktivt alternativ för en större andel av individerna. Bor man i radhus, villa etc., och har parkeringsmöjligheter i närheten av bostaden ökar också sannolikheten för att *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna...* väljs.

Respondentens eventuella körkortsinnehav, tillgång till en eller flera bilar och hur mycket dessa bilar används påverkar valen av framtidsbilder i förväntad riktning. Andelen som föredrar *Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna...* ökar med körkortsinnehav,

antal bilar i hushållet och årlig körsträcka i bil. I nästan samtliga fall är emellertid en majoritet av individerna anhängare av *Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro*. I de flesta fall är också *En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik* det alternativ som väljs av den näst största andelen av respondenterna. Det kan därför konstateras att *Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro* är majoritetens val också bland de hushåll och individer som i stor utsträckning använder bilen i sitt dagliga liv.

Därför är det mest intressanta resultat som följer av analysen, och som på ett tydligt sätt signaleras av det totala utfallet för huvudfrågan, att en stor majoritet av dem som kör och parkerar bil i dagsläget i centrala Örebro föredrar en omläggning av trafiken i innerstaden till förmån för cykel-, gång- och kollektivtrafik. Denna förändring ska göras på bekostnad av tillgänglighet för trafik och parkering med bil. Av de örebroare som trafikerar gatunätet i centrala Örebro med bil en genomsnittlig dag är en stor majoritet anhängare av de två framtidsbilder där utrymmet för biltrafik och bilparkering minskas. Detta resultat är ett kraftfullt stöd för diskussionen i inledningen av avsnittet och visar på behovet av den typ av undersökningar som redovisas här. En stor majoritet av invånarna i Örebro är anhängare av mindre biltrafik och bilparkering i centrala Örebro under förutsättning att den minskande tillgängligheten med bil samtidigt ger direkta positiva konsekvenser för möjligheterna att gå, cykla och åka med buss i samma område. En sådan omläggning av trafiken uppfattas av de flesta invånare i Örebro stad och kommun som att Örebro får ett bättre och mer attraktivt stadscentrum.

Resultaten från undersökningen i Örebro är helt i linje med liknande undersökningar som har genomförts i andra svenska städer, t.ex. i Sundsvall, och stöds också av internationella resultat, även om den tillämpade innovativa scenariometodiken är unik för de svenska forskningsprojekten. (Gustavsson, 2000, Grudemo och Svensson, 2000, Svensson, 2000 och Svensson och Haraldsson, 2002).

Framställningen fortsätter nedan med en diskussion av kunskapsläget kring de konsekvenser som uppstår om trafiken i innerstäder utformas i linje med invånarnas vilja enligt de resultat som har redovisats i detta avsnitt.

## **Gågator, bilfria torg och konsekvenser för handel och andra verksamheter i innerstäder**

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

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

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

Det finns tydliga indikationer på att det i många fall inträffar en viss omställningsperiod, med fallande omsättning i ett par år, innan de positiva effekterna kan identifieras. Detta beror till stor del på den omstrukturering av butiksutbudet som orsakas av den reducerade biltillgängligheten. Stora varuhus, specialbutiker med höga marginaler, snabbmatkedjor, kiosker etc., gynnas av omvandlingen samtidigt som dagligvarubutiker, mindre restauranger utan tillhörighet i något större företag och icke-kommersiella verksamheter inte kunde tåla de stigande hyresnivåerna (Nielsen, 1997). De registrerade omsättningsökningarna beror också på att fler kunder besöker affärsdistriktet när inslaget av gågator har ökat. Studierna visar att antalet gående besökare ökade med 20–40 % redan under det första året.

Hass-Klau (1993) konstaterar att det verkar vara en naturlag att företrädare för den lokala detaljhandeln protesterar mot hastighetsdämpande åtgärder och initiativ för att minska tillgängligheten för bilburna kunder. Detta förklaras delvis av bristande information om de positiva erfarenheter som har vunnits i andra städer och länder. Det finns därför väldigt få exempel där detaljhandlare och närstående intressegrupper/organisationer fortsätter att bedriva kampanjer mot åtgärderna när de väl har genomförts. Det vanliga är det motsatta scenariot där detaljhandelns företrädare verkar för en utbyggnad och/eller tidsmässig förlängning av åtgärdsprogrammen. I de tyska undersökningarna kunde en kraftig ökning av investeringsverksamheten i nya och befintliga butiker i de aktuella områdena konstateras. I flera av städerna fördubblades investeringarna inom detaljhandeln som ett resultat av trafiksaneringen (Nielsen, 1997). I den holländska staden Groningen protesterade köpmän och köpmannaorganisationer våldsamt mot de omfattande åtgärdsprogram med hastighetsdämpande åtgärder som staden ville införa vid mitten av 1970-talet. Mot slutet av 1980-talet verkade samma intressegrupper för att stadens nät med gågator skulle utökas

kraftigt (Bratzel, 1999). Men det bör återigen påpekas att i de flesta fall som har dokumenterats finns det både vinnare och förlorare inom den lokala detaljhandeln och inom andra branscher.

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

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

I en undersökning i Sundsvall som genomfördes av VTI (Svensson och Haraldsson, 2002) analyserades hur många individer som kan acceptera olika gångavstånd från parkeringsplats respektive busshållsplats till den plats i innerstaden som ska besökas. I båda fallen har den största andelen, omkring 45 %, svarat att de kan acceptera en gångtid på 4–6 minuter. På sex minuter kommer man rätt så långt i innerstaden. För tillgänglighet med buss ställer invånarna högre krav än på tillgänglighet med bil. Omkring 30 % uppger att den högsta gångtid de kan acceptera från en busshållsplats är 0–3 minuter, motsvarande andel för gångtid från parkeringsplats är 15 %. Hela 30 % säger sig kunna acceptera en gångtid på 7–10 minuter från parkeringsplats till den plats i centrala Sundsvall som ska besökas.

Den bild som förmedlas av undersökningen i Ingolstadt, och andra studier som kommenteras i bl.a. Nielsen (1997), är att butiksinnehavare och kunder/besökare initialt har vitt skilda uppfattningar om hur en attraktiv och kommersiellt stark innerstad ska vara utformad. Handelns företrädare vill prioritera biltillgänglighet och parkeringsmöjligheter, samtidigt som kunderna föredrar bilfrihet och folkvimmel. Den ideala innerstaden för kunder/besökare motsvaras av en klassisk bild av hur täta och mer ”småskaliga” innerstäder såg ut före bilismens genombrott. Kunderna och besökarna utgör efterfrågesidan på den lokala avsättningsmarknaden, och när åtgärderna har genomförts och omsättningen stiger, ansluter

sig aktörerna inom handeln till kundernas synsätt av ekonomiska skäl. Det finns dock gott om exempel från framförallt USA, Australien och Japan att det är ytterst svårt och kostnadskrävande att nyuppföra en vital stadskärna av kontinentaleuropeisk modell, eller att försöka återskapa en tidigare attraktiv innerstad som har sanerats hårt och bilanpassats i hög utsträckning. De negativa konsekvenser för miljö och attraktivitet som kan registreras i bilanpassade städer visar att det finns mycket att vinna på att aktivt bevara fungerande innerstäder, inte minst för att gynna den lokala och regionala ekonomiska utvecklingen. En attraktiv och fungerande stadskärna är en mycket viktig tillgång för både den lokala och regionala ekonomin (Nielsen, 1997).

### **Bilfria centrumgator – Ett svenskt forskningsprojekt**

År 2004 avrapporterade Trivector Traffic AB forskningsprojektet ”Bilfria centrumgator” som hade genomförts på uppdrag av Vägverket. Trivector gjorde en stor kartläggning av förekomsten av gånggator i svenska kommuner och fann att gånggator är en vanlig och växande företeelse. Det finns dock brister i kommunernas uppföljningar av de effekter som uppstår. Alla kommuner förde emellertid fram den subjektiva uppfattningen att effekterna är positiva och stämmer väl överens med de resultat som diskuteras ovan från europeiska studier.

Men i samband med ombyggnadsprocessen upplevde de flesta kommuner en negativ opinion från näringsidkare baserad på en farhåga om att den reducerade tillgängligheten med bil skulle medföra en minskad omsättning. I samtliga fall omvändes dock opinionen till en positiv inställning när effekterna började märkas med fler kunder, ett ökat folkliv och högre omsättning/försäljning. Kunskapen om gånggatornas positiva effekter är förhållandevis kända bland kommunala planerare och större fastighetsägare samtidigt som lokala handlare och mindre fastighetsägare ofta felaktigt utgår från att minskad biltillgänglighet alltid måste vara negativt för omsättningen i handeln.

### **Kollektivtrafik och handel i innerstäder – Konsekvenser och utvecklingstendenser**

Vad händer med cityhandeln om man flyttar kollektivtrafikens knutpunkter några kvarter bort? Just den frågan har det inte varit möjligt att finna några internationella studier som behandlar. Frågan tycks överhuvudtaget inte vara aktuell i de städer som har etablerat ny spårväg, eller är i färd med detta. Anledningen är sannolikt att strävan tvärtom är att leda kollektivtrafiken så centralt som möjligt i städerna, där många medborgare bor och verkar. Däremot finns förhållandevis många studier som generellt behandlar förändringar av handel och andra verksamheter i samband med den omvälvande process som etablering av en spårväg centralt i en stadskärna innebär. Av dessa kan man dra några slutsatser som kan leda till att frågan delvis besvaras, eller åtminstone belyses. Sådana studier görs främst i Frankrike där sedan 1985 17 helt nya spårvägssystem anlagts i större och medelstora städer. (CERTU, 2005 och 2007).

En intressant fråga är städernas storlek och invånarantal. Man kan anta att i större städer, med exempelvis tunnelbanetrafik, är acceptansen större att gå till fots längre sträckor, dels eftersom stationerna ligger glesare än vad som är vanligt vid buss- eller spårvägstrafik, dels att långa underjordiska gångvägar är nödvändiga. Dyliga frågor uppmärksammas obetydligt i de franska studierna; de är våra egna reflektioner. Möjligen kan man anta att i en fransk

mindre stad – motsvarande en svensk i mellanstorlek – är det känsligare att tvinga till långa gångvägar än i en större. Man kan notera att det endast finns några få nya franska spårvägsstäder med invånarantal i centralare delar på 100.000 invånare och däromkring. De flesta nya spårvägsstäder har ett invånarantal mellan 150.000 och 250.000 och är därmed något större än de svenska städer som diskuterar att införa spårväg. Ett undantag är Valenciennes i norra Frankrike som endast har ca 40.000 invånare. När samtliga kommuner som betjänas av den nya spårvägslinjen (invigd i juni 2006) räknas med uppgår invånarantalet till knappt 60.000. Ett annat undantag i Valenciennes är att spårvägslinjen inte passerar rakt igenom det kommersiella centrumet, utan ett kvarter därifrån, ett avstånd på kanske 50–100 meter. Där finns en stor hållplats med en tydlig gångväg i en nyanlagd galleria till torget som utgör kommersiellt centrum. Vid hållplatsen finns gott om mindre butiker och matserveringar som sannolikt öppnats i anslutning till spårvägens etablering.

Några viktiga principer är värda att notera i samband med spårvägsetablering i de franska städerna. De nya spårvägslinjernas dras så centralt som möjligt så att viktiga målpunkter angörs. Stadens centrum undviks normalt inte. Tvärtom, spårvägen trafikerar ”fina torget”, centralstationen, katedralen, för att i förorterna också betjäna viktiga målpunkter som sjukhus och universitetsområden. Samtidigt med spårvägsetablering omstruktureras det tidigare busstrafiknätet till matarfunktion. Tvärförbindelser med busstrafik är vanliga. Genom att spårvägen blir ryggrad i det nya kollektivtrafiksystemet krävs omstigningspunkter mellan spårvagn och buss, särskilt i förorter. Dessa knutpunkter utformas nästan alltid så att byte över samma plattform är möjlig. Hissar, rulltrappor eller trappor behövs då inte. Man kan anta att genom att bytespunkterna utformas på detta sätt upplevs själva bytet inte lika negativt som vid byte mellan tyngre spårtrafik och buss (pendeltåg, tunnelbana och buss), där så gott som alltid ”lyftpaket” av nämnt slag krävs, gångavstånden är väsentligt längre och bytestiden blir mer utdragen.

Gemensamt för samtliga dessa franska städer är att före spårvägsetableringen dominerade individuell biltrafik stort i de lokala och regionala transporterna. Städernas centrala delar var i regel öppna för biltrafik, med förhållandevis få restriktioner. Handeln centralt var lätt att nå med bil. Ett franskt begrepp för den bilanpassade staden är ”tout auto”. Förhållandevis väl utbyggda busstrafiktrafiksystem fanns som alternativ, men marknadsandelen var låg, i regel 6–7 procent, dvs. under den nivå som normalt sett gäller i svenska medelstora och större städer. I mindre städer spelade gång- och cykeltrafik en viss roll. Som en följd av flera lagar som stadfästas i etapper med start 1982 finns nu ett regelverk som föreskriver bland annat utarbetande av övergripande trafikplaner (Plan de déplacements urbains, PDU) vars främsta mål är att minska biltrafik, särskilt i städernas centrala delar. Etablering av kollektivtrafiksystem på reserverat utrymme (Transport en Commun en Site Propre, TCSP) underlättas av regelverkens och finansieringens utformning. Över tid har den statliga medfinansieringen vid investering i just TCSP-system varierat mellan 0 och 30 procent. Eftersom städernas centrala delar tidigare haft god tillgänglighet med bil, vilken med spårvägsetableringen minskar drastiskt, finns även av denna anledning motiv att förlägga spårvägen centralt så att tillgängligheten består, nu dock med kollektivtrafik.

Historien visar att när de första spårvägsplanerna för en stad offentliggörs, möts dessa ibland av protester från handlarföreningar (lokala industri- och handelskammare), billobbygrupper och medborgare som med oro ser på de skisserade förändringarna. Handlare är rädda att förlora bilburna kunder som en följd av delvis kraftiga restriktioner mot biltrafik som anas bli följden av det nya trafiksystemet. Förändrad parkeringspolicy är en del av trafiklösningen med den nya spårvägen. Ett mål är att få snabbare omsättning av de bilar som parkerar

centralt. Viktigt är också kombinationen ny kollektivtrafik och infartsparkeringar. I bilden finns också frågan om hur distributionstrafik till butiker och restauranger ska arrangeras när den nya spårvägen etableras. Viss distributionstrafik tillåts i regel på de trafikbegränsade gatorna, varvid plats för uppställning i samband med leverans av varor är en viktig fråga.

Det finns många studier som visar hur handeln förändras utmed de gator som börjat trafikeras med spårvagnar. Sammanfattningsvis kan man inte påstå att en ny spårväg generellt främjar handeln på kort sikt. Bilden är emellertid långt ifrån entydig. Inledningsvis är byggprocessen smärtsam för alla som bor eller verkar invid en blivande spårvägssträcka. Det finns dock väl etablerade principer för att ersätta handlare som förlorar kunder under en byggnadstid, som oftast uppgår till minst ett år. Tidigare bilburna kunder uteblir, vilket medför att handlare med den typ av varor som kräver bil för transporter snart flyttar bort. Städer som redovisar förhållandevis snabb positiv utveckling av handel utmed nya spårvägsgator är exempelvis Strasbourg och Bordeaux. Med positiv utveckling avses ökning i antalet affärer och minskning av antalet tomma lokaler. I exempelvis Lyon beskrivs däremot att utmed en smal stadsgata (rue de Marseille) med relativt små enkla affärer, några enklare hotell och restauranger, skadades handeln under längre tid av den nya spårvägen. Flera små butiker fick stänga och nya kunde öppnas först efter ett par år. Utredarna noterar dock att redan före spårvägsetableringen var omsättningen dålig. Denna trend förstärktes således av de stora förändringarna. En annan, stor gata i Lyon (Franklin Roosevelt) som också fick spårväg, uppvisar en helt annan utveckling. Här etablerades snart bankkontor och restauranger. Den nya spårvägen innebar här ett uppsving för affärsverksamheten.

Frågan är om det finns någon fundamental skillnad vad gäller handel, dess etablering och förändring mellan ett spårvägssystem och ett busstrafiksystem som trafikerar de centrala delarna i en stad, med stort inslag av gågator. Här kan man exempelvis jämföra principer i tyska och franska städer. I Tyskland är det väsentligt vanligare att bussar och spårvagnar framförs i samma körfält, också på gågator. I Frankrike är detta absolut undantag. Det har inte varit möjligt att finna studier som undersöker detta närmare, däremot är ett allmänt intryck att det är mer ovanligt med exempelvis uteserveringar alldeles intill stråk som trafikerar av bussar och spårvagnar, jämfört med stråk med enbart spårvägstrafik. En slutsats kan vara att busstrafik tillåts i städernas centrala delar, också på gågator, trots att sådan trafik ibland av miljöskäl anses vara mindre lämplig än exempelvis spårvägstrafik.

## Sammanfattning

För att återknyta till den inledande frågan tycks det internationellt inte vara aktuellt att etablera kollektivtrafiken, eller dess knutpunkter, utanför centrum. Tvärtom, kollektivtrafiken leds centralt, gärna på gågator i cityområden. Med spårväg ses detta som en god möjlighet, inte som ett problem. Spårvägen och spårvagnarna är inte bara ett transportmedel utan också en viktig faktor bakom innerstädernas ökade attraktivitet. Spårvagnar trafikerar innerstädernas allra mest centrala delar vilket innebär att transportförsörjningen till innerstaden är mycket god pga. spårvagnarnas höga kapacitet. Att genomföra motsvarande med busstrafik är mycket ovanligt i Frankrike, men vanligare exempelvis i Tyskland och Schweiz. En intressant möjlighet finns här för trådbusstrafik, som erbjuder tysta och lokalt helt emissionsfria bussar, som lättare borde kunna accepteras på gågator. Ett tidigt exempel på detta finns i Lyon, som etablerade trådbusstrafik redan 1978.

Vid spårvägsetablering förändras alltid handelns förutsättningar och omfattning. Omvandlingsprocessen måste studeras över rätt många år för att det ska vara möjligt att

bedöma utfallet. Särskilt byggnation av en ny spårväg är omvälvande och komplicerad att hantera under uppförandefasen. Spårväg innebär inte med automatik ett uppsving för handeln på kort sikt utmed de nya linjerna. Bilden är dock mycket varierande. Franska studier visar att pågående trender förstärks av spårvägsetablering. Det noteras att andra omvärldsfaktorer, som exempelvis konjunkturen, också har betydelse, sett över en längre tidsperiod. Viktiga frågor är även hur man löser frågor om parkering centralt och hur distributionstrafikens krav tillgodoses. Det behövs därför en sammanhållen trafik- och stadsplanering som tar tillvara de utvecklingsmöjligheter som investeringarna möjliggör i ett utvecklingsperspektiv. I franska städer är det mycket tydligt att spårvägsinvesteringarna är en del av mer omfattande stadsutvecklingsprogram med många komponenter. I många av de franska städerna är skillnaden påtaglig mellan den tidigare bildominerade innerstaden och dagens betydligt mer attraktiva innerstad, en utveckling som har möjliggjorts av kollektivtrafikinvesteringar.

Sammanfattningsvis, trenden är att låta kollektivtrafiken gå centralt, också på gågator. De befintliga större knutpunkter som är aktuella, exempelvis järnvägsstationen, ligger oftast inte mitt i ett äldre centrum, utan några kvarter därifrån. Där finns en naturlig plats för den tyngre knutpunkten för byten mellan lokal och regional kollektivtrafik. Att flytta en befintlig, central kollektivtrafikknutpunkt till ett mer ocentralt läge, däremot, är inte i linje med europeiska utvecklingstendenser.

## **Attraktiva innerstäder**

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

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

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

## **Reducerad biltrafik i innerstäder ger ökad tillväxt**

Det kan konstateras att utökade restriktioner för biltrafik i innerstäder har varit ett viktigt konkurrensmedel för att bevara innerstädernas allmänna konkurrenskraft i flera decennier. Gågator, bilfria torg och hastighetsdämpande åtgärder har använts för att skapa attraktiva stadsmiljöer att vistas i. Detta har inneburit att omsättningen i detaljhandeln och andra innerstadsbaserade ekonomiska verksamheter har ökat. Butiksutbudet har graderats upp i den meningen att butiker, inklusive restauranger, caféer etc., som kan ta ut högre marginaler har ersatt butiker med lägre marginaler. Butiker med högre marginaler har en bättre förmåga att betala högre hyror och avkastningen på investeringar i fastighetskapital i innerstäder har ökat. I dag kan en tydlig trend registreras där det är fastighetsägare och andra grupper med liknande ekonomiska intressen som driver på införandet av ytterligare åtgärder för att reducera biltrafiken och öka stadsmiljöns attraktivitet i innerstäder.

Av allt att döma kan vi förvänta oss att styrkan i denna trend kommer att växa. Det tidigare ganska så ensidiga motståndet mot restriktioner för biltrafik och minskad biltillgänglighet från köpmannaorganisationer och andra intresseorganisationer, har idag delvis ersatts av en annan syn. En förutsättning är att tillgängligheten kan bevaras och förbättras genom satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel som, i jämförelse med bilen, är betydligt mer kapacitetsstarka transportmedel och med betydligt mindre anspråk på yta. En sådan omprioritering krävs för att kunna genomföra de förändringar som eftersträvas, ytor frigörs och kan användas till andra ändamål och innerstadens transportförsörjning förbättras. Innerstaden kan därmed utvecklas enligt principerna för den ”goda cirkeln”.

Det är uppenbart att en del av dessa förändringar kan beskrivas som konsekvenser av att externa köpcentra har blivit ett reellt alternativ för handelsföretagens butikslokaliseringar och för fastighetsägarnas investeringar. Detta har drivit fram en tydligare uppdelning mellan innerstäder och externa köpcentra av marknadssegment och konkurrensstrategier. Vad som för några år sedan i Sverige beskrevs som en bitter konkurrensstrid mellan två likvärdiga alternativ och som en ”ödesfråga för våra städer” avser i dag mera en anpassning till delvis olika marknadssegment. Den befarade ”butiksdöd” som många varnade för som konsekvens av stormarknader och externa köpcentra, har i medelstora och större städer inneburit en forcerad förändring av innerstäderna i riktning mot attraktiva utformning, högre ambitioner för den arkitektoniska designen, fler gågator och bilfria innerstadsmiljöer och uppkomsten av ett butiks- och serviceutbud som kompletterar det externa utbudet. De faktorer som innerstäder kan använda för att attrahera invånare, besökare och verksamheter har i ett

internationellt perspektiv visat sig vara fortsatt framgångsrika. Det är dock ingen tvekan om att fortsatta handelsetableringar i externa lägen begränsar innerstäderna utvecklingsförmåga.

I Sverige, och i stora delar av övriga Europa, har innerstädernas starka historiska traditioner medfört att cityområdena har en betydligt bättre position än innerstäderna i USA. Den amerikanska situationen med förslummade "Downtowns" har få motsvarigheter i Europas medelstora och större städer. Det finns en tydlig efterfrågan bland städers invånare och besökare efter en klassisk europeisk innerstad med en hög arkitektonisk kvalitet med historisk förankring och identitet, och en utformning av gator och torg som kan leva upp till klassiska urbana krav. Sådana miljöer attraherar boende, besökare och verksamheter vilket är entydigt positivt för den lokala och regionala ekonomiska utvecklingen. Många europeiska städer med ambitionen att fungera som regionala centra lägger ned stora resurser på att utforma och utveckla en attraktiv innerstad med höga kvaliteter. Trafikplaneringen används som ett verktyg i denna strävan med fokus på att minska utrymmet för biltrafik och bilparkering och samtidigt öka utrymmet för kollektivtrafik, gång och cykel.

## Referenser

Bratzel, S: Conditions of success in sustainable urban transport policy – Policy change in "realitively successful" European cities. *Transport Reviews* 19(2), pp. 177–190, 1999.

CERTU: Déplacements et commerces. Évaluation des évolutions de l'impact du tramway de Lyon sur le commerce. Lyon 2005.

CERTU: Dossier 192: Trois vecteurs de performance pour le commerce de proximité: transport en site propre, stationnement, livraisons. Lyon 2007.

Gustavsson, E: God biltillgänglighet eller god miljö I centrum?, VTI meddelande 894, VTI, Linköping, 2000.

Grudemo, S. och Svensson, T: Balans i avvägningen mellan biltillgänglighet och god miljö – slutrapport, VTI rapport 455, VTI, Linköping, 2000.

Hass-Klau, C. et al.: *Civilised streets: A guide to traffic calming*, Environmental and Transport Planning. Brighton, 1992.

Hass-Klau, C: Impact of pedestrianization and traffic calming on retailing. A review of the evidence from Germany and the U.K. *Transport Policy* 1993(1), pp. 21–31, 1993.

Hass-Klau, C. et al.: *Streets as living space-Helping public places play their proper role*. Environmental and Transport Planning, Brighton, 1999.

Johansson, T: Konkurrensegenskaper hos kollektivtrafiksystem baserade på spårvagnar respektive bussar, VTI meddelande 948, VTI, Linköping, 2004.

Krafft, O: *Trafikaneringarnas inverkan på detaljhandeln. En studie av sex svenska städer. Företagsekonomiska institutionen, Göteborgs universitet, 1980.*

Nielsen, G: Handel, tilgjengelighet og bymiljø-fakta og inspill til en sentrumspolitikk. Rapport T-1193. Miljøverndepartementet, Oslo, 1997.

Svensson, T. och M. Haraldsson: Invånarna i Sundsvall och trafiken i innerstaden – Resultat från en enkätundersökning, VTI notat 20-2002, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping, 2002.

Svensson, T. och M. Haraldsson: Invånarna i Örebro och trafiken i innerstaden – Resultat från en enkätundersökning, VTI notat 15-2005, VTI, Linköping, 2005.

Svensson, T. och Hedström, R: Hastighetsdämpande åtgärder och integrerad stadsplanering – En litteraturstudie, VTI meddelande 946, VTI, Linköping, 2003.

Svensson, T. och Nilsson, J: Integrerad planering och kollektivtrafik – Ny spårvägslinje i Norrköping, VTI meddelande 964, VTI, Linköping, 2004.

Svensson, T: Dagligvarudistributionens strukturomvandling – drivkrafter och konsekvenser för städers utformning och miljö. Diss. tema Teknik och social förändring, Linköpings universitet, 1998.

Svensson, T: Biltillgänglighet och bilbegränsningar i innerstäder och bostadsområden, VTI meddelande 893, VTI, Linköping, 2000.

Trivector Traffic AB: Vad krävs för att lyckas med bilfria centrumgator? Trivector Nytt 1/04, 2004.