

Klimat 2030: Faktablad.

Planering och byggande som bidrar till transporteffektivt samhälle. (Klimatlöfte 12)

Vi utvecklar gaturum för ökad tillgång och attraktivitet. (Klimatlöfte 13)

Ett transporteffektivare samhälle är en viktig del i klimatomställningen av transporter. Det bidrar också till en mer hållbar stadsmiljö där gaturummet används effektivare och blir attraktivare. Detta faktablad redogör för varför transporteffektiv stadsutveckling är viktig, och hur det kan åstadkommas i praktiken.

Faktaruta: Klimatlöfte 12. Vi säkrar att planering och byggande bidrar till ett transporteffektivt samhälle.

Klimatlöfte 12 handlar om hur kommunen säkrar att planering och byggande bidrar till ett transporteffektivt samhälle.

Det innebär att: kommunens översiktsplan och alla program- och detaljplaner under perioden ska bidra till att andelen hållbara resor i kommunen ökar mätt som andel gång, cykel och kollektivtrafik av totalt antal utförda resor.

Faktaruta: Klimatlöfte 13, Vi utvecklar gaturum för ökad tillgång och attraktivitet

Klimatlöfte 13 handlar om hur stadens gaturum ska bidra till god tillgänglighet och till en attraktiv stadsmiljö som människor tycker om att vistas och röra sig i.

Det innebär att kommunen under perioden genomför åtgärder för ökad attraktivitet med minskad biltrafik, särskilt i centrala områden. Antingen genom att sänka hastigheten för fordonstrafiken till 30 och 40 km/h i minst en tätort, eller att kommunen anpassar minst ett gaturum till gång- och cykelfart där stadslivet har potential att utvecklas.

Räcker inte elektrifieringen för att minska trafikens klimatpåverkan?

Transporternas klimatpåverkan är en viktig pusselbit för att klimatmålen ska nås. Elektrifiering av bilar och förnybara bränslen räcker inte för att minska trafikens klimatpåverkan i linje med Sveriges klimatmål eller för att Sveriges åtaganden för att Parisavtalets mål om max 1,5 graders global uppvärmning ska kunna klaras¹. Forskning visar att bilinnehavet, antalet bilar, liksom det totala bilresandet i städer behöver minska för att klara klimatmålen². Även med ny teknik sker inte den

¹ OECD (2021) Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design. 0a20f779-en.pdf (oecd-ilibrary.org);

Berg Mårtensson, H., Höjer, M. & Åkerman, J. (2023) Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development, International Journal of Sustainable Transportation, DOI: 10.1080/15568318.2023.2248049.oecd

² T ex Kyriakopoulou, E, Lu.T & Hart, R. (2021) Towards zero emissions from Swedish urban transport. Report from the project 'To buy or not to buy'. Naturvårdsverket Report 7004. Naturvårdsverket, July 2021;

Berg Mårtensson, H., Höjer, M. & Åkerman, J. (2023) Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development, International Journal of Sustainable Transportation, DOI: 10.1080/15568318.2023.2248049;

omställning som krävs för att minska resursanvändningen i transportsystemet³. Att ersätta alla Sveriges fem miljoner personbilar med elbilar minskar klimatpåverkande utsläpp från driften av bilar, men skulle samtidigt ha en betydande klimatpåverkan för tillverkning och skrotning av bilarna som ofta glöms bort. Detsamma gäller för klimatpåverkan för den infrastruktur som bilar behöver för gator och parkering och som har en betydande klimatpåverkan⁴.

”... the key to achieving the 2030 climate target for the transport sector is at least as much about getting fossil cars off the road as it is about getting EVs onto the road.”

Kyriakopoulou, E, Lu, T & Hart, R. (2021) Towards zero emissions from Swedish urban transport. Report from the project 'To buy or not to buy'. Naturvårdsverket Report 7004. Naturvårdsverket, July 2021.

Varför är transporteffektivt samhälle viktigt?

Att öka andel gång-, cykel- och kollektivtrafikresor av det totala resandet bidrar till bättre energi- och resurseffektivitet. Då minskar energianvändningen, och klimatpåverkan, i ett livscykelperspektiv per transporterad personkilometer⁵. Det bidrar till bättre folkhälsa genom mer fysisk aktivitet i vardagen. Bullret minskar, luftkvaliteten och miljön blir bättre om biltrafiken minskar. T ex är bilars däck en betydande källa till hälsofarliga partikelutsläpp och till mikroplastföroreningar - upp till 78 % av mikroplasterna i världshaven kommer från syntetiskt gummi i däck⁶.

Vad innebär en transporteffektiv fysisk planering?

Res- och transportmönster i en stad beror på flera faktorer som är kopplade till hur staden är utformad⁷ ⁸. En transporteffektiv fysisk planering handlar om att göra det möjligt för invånare i och omkring städer och tätorter att lösa vardagens tillgänglighet utan att vara beroende av bil. Fysisk utformning av bebyggelsestrukturen (kvartersstruktur, gatumiljö, tillgänglighet till målpunkter, avstånd till kollektivtrafik m m) och hur aktiviteter är lokaliserade i bebyggelsen påverkar valet av färdmedel⁹. I städer som utformas transporteffektivt så ökar täthet och funktionsblandning som minskar avstånd och ökar närhet mellan bostäder, service, arbete och skola, fritidsaktiviteter osv. Bilberoendet minskar för vardagens transporter, och mindre utrymme och mindre resurser behöver gå till biltrafik.

Hur påverkar färdmedelsval stadens markanvändning?

Bilresor är ofta ineffektiva när det gäller energi- och resursförbrukning, inklusive markanvändning. En stor del av städernas och tätorters yta används idag till biltrafik och bilparkering¹⁰. Varje person har i genomsnitt tillgång till cirka 80 m² golvyta i bostäder och lokaler, men för att transportera sig

Gidofalvi, G. et al. (2022) Towards a sustainable use of electric vehicles. Final report. Naturvårdsverket Report 7058. Naturvårdsverket, July 2022.

³ Innovationsföretagen. (2025) Hur planerar vi egentligen? En skrift om samhällsbyggande, förnyelse, resursmedvetenhet och klimat 2025. Innovationsföretagen, 2025. [Rapport](#)

⁴ Miliutenko, S. (2010) Assessment of energy use and greenhouse gas emissions generated by transport infrastructure. Literature review. KTH Royal Institute of Technology, Division of Environmental Strategies Research– fms Department of Urban Planning and Environment School of Architecture and the Built Environment, Stockholm 2010.;

Spacescape, Evidens, Trivector & TIP (2020) Framtiden för parkering och nya bostäder. Analyser av bostadsmarknad, markanvändning och miljökonsekvenser. Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen Oktober 2020.

⁵ Umweltbundesamt (2020) Ökologische Bewertung von Verkehrsarten Abschlussbericht. Texte 156/2020. Figure 1, sid 31. Ökologische Bewertung von Verkehrsarten (umweltbundesamt.de);

TNMT (2021) The environmental impact of today's transport types. Ranking all major urban transport modes based on their carbon-emission output. Infographic, May 11, 2021. [The environmental impact of today's transport types - TNMT](#) Hämtad 2023-12-20.

⁶ The PEW Charitable Trusts & SYSTEMIQ (2020) Breaking the Plastic Wave. A Comprehensive Assessment of Pathways Towards Stopping Ocean Plastic Pollution. Full report. [BreakingThePlasticWave_MainReport.pdf \(systemiq.earth\)](#)

⁷ United Nations Human Settlements Programme (2011). *Cities and Climate Change. Global Report on Human Settlements..* doi:10.1103/PhysRevB.82.205212

⁸ Boverket (2023) Klimatsmarta strukturer. [Klimatsmarta strukturer på tätorts- och stadsdelsnivå - PBL kunskapsbanken - Boverket](#) Hämtad 2024-02-04

⁹ Dickinson & Wretstrand (2015) Att styra mot ökad kollektivtrafikandel. K2 Rapport 2015:2.

¹⁰ <https://www.eiturbanmobility.eu/>

mellan dessa "golvytor" har var och en tillgång till omkring 440 m² vägområde. Varje bil har tillgång till hela 800 m² vägområde, åtta parkeringsplatser och står stilla 97 % av sin tid¹¹. I genomsnitt väger bilen 1,7 ton och transporterar 1,5 personer. Invånare med bil tar upp 3,5 gånger mer av stadens yta än invånare utan bil¹² ¹³. 80 procent av de resor som görs med bil i städer och tätorter är inte längre än 3–4 km, vilket är sträckor där det ofta fungerar att gå eller cykla. 9–19 gånger fler kan färdas per timme med gångtrafik eller spårvagn, 4–9 gånger fler med buss och 2–3 gånger fler med cykel jämfört med i personbil¹⁴ ¹⁵. Det bedöms finnas 15–25 miljoner parkeringsplatser för bilar i Sverige, vilket motsvarar en hårdgjord yta lika stor som hela Göteborg (500 kvadratkilometer)¹⁶. Parkeringskrav ökar byggnaders klimatpåverkan under hela livscykeln, i såväl byggskede, användningsskede som slutskede¹⁷.

Hur kan fysisk planering öka hållbart resande?

Den fysiska planeringen innefattar viktiga pusselbitar för att nå klimatmålen, inte minst ur transportsynpunkt. Det handlar om en tät markanvändning med god funktionsblandning av verksamheter i kollektivtrafiken nära lägen så att det blir attraktivare att välja kollektivtrafik, gång och cykel för personresor istället för egen bil i våra städer och tätorter¹⁸. Det handlar också om att prioritera och utforma gaturummet för kollektivtrafikens, cykeltrafikens och gångtrafikens behov av gena sträckningar och kapacitet.

En viktig faktor som särskilt pekas ut är täthet avseende befolkning, bostäder och arbetsplatser¹⁹. Ökad närhet, täthet och funktionsblandning gör att det blir kortare avstånd till målpunkter för handel, arbete, skola, fritidsaktiviteter och service. Det skapar förutsättningar för tillgänglighet som inte är bilberoende. Människors val att resa med kollektivtrafik, gång- eller cykeltrafik i städer och tätorter gynnas av en förtätad sammanhållen bebyggelsestruktur med hög befolkningstäthet, med funktionsblandning och med närhet till målpunkter som service, handel och arbetsplatser²⁰.

Motsatsen är utglesad bebyggelse utanför stadskärnor med utspridda externa målpunkter, där bilens framkomlighet prioriteras – sådan bebyggelsestruktur benämns urban sprawl²¹. Etableringar av verksamheter och exploateringar i perifera lägen utanför tätorter och stadskärnor gör att det känns mer naturligt att ta bilen för att komma dit.

Kan befintliga stadsdelar bli mer transporteffektiva?

Även i befintlig stadsbebyggelse är det möjligt att öka transporteffektiviteten. Det kan göras genom att förtäta och komplettera bebyggelsen, och genom att ändra hur gatuutrymmet används och omvandla en del av den yta som används av bilar till sociala ytor, grönska, cykel- och gångbanor och kollektivtrafik.

¹¹ Taxerade ytor för bostäder, arbetsplatser, skolor, service.

¹² Gullberg, A. (2015) Här finns den lediga kapaciteten i storstadstrafiken. KTH Centre for Sustainable Communications, KTH, Stockholm.

¹³ Creutzig, F. et al. (2020) Fair street space allocation: ethical principles and empirical insights. *Transport Reviews*, 40:6, 711–733, DOI: 10.1080/01441647.2020.1762795

¹⁴ Umweltbundesamt (2020) Ökologische Bewertung von Verkehrsarten Abschlussbericht. Texte 156/2020. Figure 1, sid 31. Ökologische Bewertung von Verkehrsarten (umweltbundesamt.de);

TNMT (2021) The environmental impact of today's transport types. Ranking all major urban transport modes based on their carbon-emission output. Infographic, May 11, 2021. [The environmental impact of today's transport types - TNMT](#) Hämtad 2023-12-20,

¹⁵ <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/designing-streets-people/comparing-street-users/>

¹⁶ Spacescape, Evidens, Trivector & TIP (2020) Framtiden för parkering och nya bostäder. Analyser av bostadsmarknad, markanvändning och miljökonsekvenser. Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen Oktober 2020.

¹⁷ Spacescape, Evidens, Trivector & TIP (2020) Framtiden för parkering och nya bostäder. Analyser av bostadsmarknad, markanvändning och miljökonsekvenser. Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen Oktober 2020.

¹⁸ Naturvårdsverket (2015) Styrning av bebyggelseutveckling - förtätning och utglesning. Naturvårdsverket Rapport 6670.

¹⁹ Boverket (2023) Funktionsblandning på rätt sätt. [Funktionsblandning på rätt sätt - PBL kunskapsbanken - Boverket](#) Hämtad 24/02/2024.

²⁰ Dickinson & Wretstrand (2015) Att styra mot ökad kollektivtrafikandel. K2 Rapport 2015:2.; United Nations Human Settlements Programme (2011). *Cities and Climate Change. Global Report on Human Settlements*. doi:10.1103/PhysRevB.82.205212

²¹ Naturvårdsverket (2015) Styrning av bebyggelseutveckling - förtätning och utglesning. Naturvårdsverket Rapport 6670.

Omfördelning av gatuutrymme från biltrafik ger mer hållbart resande

En viktig aspekt är hur befintlig infrastruktur och markyta kan användas mer transporteffektivt, genom omfördelning av utrymme från bilar till mer hållbara färdssätt eller till annan användning. Befintlig väg- och gatuinfrastruktur kan omvandlas så att t ex bilkörfält på motorleder i städer blir körfält för busstrafik, och att bilkörfält och parkeringsplatser på gatu- respektive kvartermark i stadsdelar och stadskärnor omvandlas till gång- och cykelstråk, sociala ytor, gröna ytor osv. Åtgärden genomförs ofta tillsammans med andra åtgärder för en mer hållbar stadsmiljö, ökad gång och cykling med mera.

Bilfria stadskärnor, cirkulationsplaner och miljözoner är andra sätt att omfördela utrymme i städernas gaturum från biltrafik till annan användning, som har tillämpats på många håll i Europa och i andra delar av världen. Under pandemin gjorde många städer en snabb omvandling där trottoarer gjordes bredare och gator gjordes om till gångbanor och pop-up-cykelbanor. Efter pandemin har förändringarna ofta permanentats och bidragit till minskat biltrafik och mer hållbart resande, och till genomförande av fler åtgärder med samma inriktning²². Utvärderingar visar på effekter för minskad total biltrafik och därmed minskad energianvändning redan på kort sikt av att omfördela gatuutrymme²³. Biltrafik minskar med 15-28 % (om åtgärden omfattar större områden), 25-69 % (om åtgärden genomförs i stadskärnor) och 4-52 % (enstaka gator). Utvärderingar visar också att endast en liten del av bilresorna leds om till andra gator och vägar. Istället väljer bilisterna andra mer närliggande målpunkter (så att avståndet och trafikarbetet minskar), eller väljer andra färdssätt, eller i enstaka fall att inte göra resan alls²⁴.

Parkering påverkar transporteffektivitet

Hur mycket bilparkering det finns och vad det kostar att parkera har stor betydelse för resmönstret i en stad²⁵ och detta behöver beaktas i den fysiska planeringen. Alltför god tillgång på bilparkering och om den är subventionerad motverkar överflyttning av bilresor till gång, cykel, kollektivtrafik²⁶. Att anlägga markparkering, parkeringshus och garage medför i sig själv en betydande klimatpåverkan. Parkeringskrav kan öka ett byggprojekts koldioxidutsläpp med hela 50 procent²⁷.

Minskat utbud av parkeringsplatser i bostadsområden kan å andra sidan minska biltrafikens klimatpåverkande utsläpp med upp till 13 %²⁸. Med marknadsmässiga avgifter på all gatuparkering i en stadsdel så minskar biltrafikens klimatpåverkan med upp till 30 % i området²⁹.

Mobilitetstjänster och så kallade gröna parkeringsköp är verktyg som kan användas här. Gröna parkeringsköp innebär att fastighetsägare slipper krav på att tillhandahålla bilparkering om de tillhandahåller delade mobilitetstjänster av olika slag så att bilberoendet kan minska till och från den aktuella fastigheten.

²² Rode, P. et al (2023) Better Access to Urban Opportunities. Accessibility Policy for Cities in the 2020s. Coalition for Urban Transition, London School of Economics Cities, OECD. [CitiesRecovery_paper_3.11.pdf\(urbantransitions.global\)](#)

²³ OECD (2021) Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design. 0a20f779-en.pdf (oecd-ilibrary.org)

²⁴ Bauer, U., Bettge, S. & Stein, T. (2023) Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps! Maßnahmen und ihre Wirkungen in deutschen und europäischen Städten. Deutsches Institut für Urbanistik (Difu). Difu Policy Papers 2023:2. Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps! (difu.de) Hämtad 2023-11-09

²⁵ Shergold, I. et al. (2016a) The Economic Benefits of Sustainable Urban Mobility Measures. Independent Review of Evidence: In-depth Reviews of Measures.

²⁶ Shoup, D. (2017) The high cost of free parking: Updated edition. Routledge, 2017.

²⁷ Spacescape, Evidens, Trivector & TIP (2020) Framtiden för parkering och nya bostäder. Analyser av bostadsmarknad, markanvändning och miljökonsekvenser. Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen Oktober 2020.

²⁸ California Air Pollution Control Officers Association (2021) Handbook for Analyzing GHG Emission Reductions, Assessing Climate Vulnerabilities, and Advancing Health and Equity. Designed for Local Governments, Communities, and Project Developers. Final Draft December 2021. [Handbook for Analyzing Greenhouse Gas Emission Reductions, Assessing Climate Vulnerabilities, and Advancing Health and Equity \(calemod.com\)](#)

²⁹ California Air Pollution Control Officers Association (2021) Handbook for Analyzing GHG Emission Reductions, Assessing Climate Vulnerabilities, and Advancing Health and Equity. Designed for Local Governments, Communities, and Project Developers. Final Draft December 2021. [Handbook for Analyzing Greenhouse Gas Emission Reductions, Assessing Climate Vulnerabilities, and Advancing Health and Equity \(calemod.com\)](#)

Åtgärder för sänkt hastighet främjar hållbart resande

Sänkt bashastighet i tätort är en åtgärd som i ett sammansatt paket ger förbättrad trafikmiljö och trafiksäkerhet för gående och cyklister och därmed ökar attraktiviteten för att välja dessa färdssätt³⁰. Ett antal andra länder och städer har infört en bashastighet på ca 30 km/h, ofta med huvudsakligt syfte att öka trafiksäkerheten och då med gång- och cykeltrafikanter i fokus. Staden Seattle i USA har sedan 2015 infört 20 mph som hastighetsbegränsning på stadens gator och 25 mph på de flesta genomfartsvägar. Utöver märkbara positiva effekter för ökad trafiksäkerhet har det också blivit lättare, säkrare och mer attraktivt att gå och cykla i staden och kollektivtrafiken har också blivit mer tillförlitlig. Resultatet är att biltrafikvolymerna legat på oförändrad nivå under det senaste decenniet samtidigt som befolkningen ökat med 20 %³¹.

Hastighetsgränser på vägar regleras i Trafikförordningen (1998:1276), Trafikverkets föreskrifter, Transportstyrelsen föreskrifter och i lokala trafikföreskrifter³². I dag är bashastigheten 50 km/h i tätort och 70 km/h utanför tätbebyggt område vilket regleras i Trafikförordningens 3 kap 17 §. En kommun har rätt att meddela lokala trafikföreskrifter om hastighet gäller på samtliga vägar inom tätbebyggda områden (10 kap. 3 § p.1c Trafikförordningen), och kan genom lokala trafikföreskrifter också bestämma vilka områden som utgör tätbebyggt område (10 kap. 1 § p.3 och 3 § p.1a Trafikförordningen). Kommuner kan genom föreskrifter om hastighetsbegränsning sänka hastigheten till 30 eller 40 km/h när det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön (3 kap. 17 § 2 st Trafikförordningen)³³.

Minskad yta för trafik möjliggör ökad klimatanpassning

En minskning av utrymmeskrävande biltrafik innebär att städers och tätorters ytor kan användas mer effektivt. Mer utrymme kan användas för vatten och grönska som bidrar till klimatanpassning på flera sätt. Mer grönska ger bättre mikroklimat³⁴. En grönyta tar hand om åtta gånger mer dagvatten än en hårdgjord parkeringsyta. I takt med klimatförändringarna blir möjligheten att ta hand om dagvatten en allt viktigare fråga, samtidigt som hårdgjord yta har begränsad kapacitet att hantera dagvatten vid kraftig nederbörd. En grön eller planterad yta tar hand om och bromsar åtta gånger så mycket dagvatten. Med en yta på ca 200 km² skulle markparkeringen under ett 10-årsregn belasta dagvattennätet i svenska städer med 4,5 miljoner liter per sekund. Ytan för gatuparkering skulle som grönyta minska belastningen på svenskt dagvattennät till en åttondel, alltså 560 000 liter per sekund³⁵.

Är transporteffektiv planering bra för ekonomi och näringsliv?

Flera studier visar på positiva effekter för näringslivet, exempelvis fastighetsägare och handel, när biltrafik i städer minskar med transporteffektiv planering^{36 37 38}. När personbilstrafiken minskar så minskar restiderna för näringslivets transporter, eftersom framkomligheten ökar för näringslivets

³⁰ Roth, A. & Romson, Å. (2021) Transporteffektivitet – i lagens namn. På uppdrag av Klimatråtsutredningen. IVL Svenska Miljöinstitutet, juni 2021.

³¹ Wesseler, S. (2023) In a win for the climate, urban speed limits are dropping. Slower traffic speeds protect pedestrians and cyclists, helping more people access climate-friendly transportation. Yale Climate Connections, 20 December 2023. [In a win for the climate, urban speed limits are dropping » Yale Climate Connections](#) Hämtad 2023-12-22.

³² Trafikanalys (2017) Sänkt bashastighet i tätort. Rapport 2017:16.

³³ Trafikanalys (2017) Sänkt bashastighet i tätort. Rapport 2017:16.

³⁴ Boverket (2023) Funktionsblandning på rätt sätt. [Funktionsblandning på rätt sätt - PBL kunskapsbanken - Boverket](#) Hämtad 2024.02-04.

³⁵ Spacescape, Evidens, Trivector & TIP (2020) Framtiden för parkering och nya bostäder. Analyser av bostadsmarknad, markanvändning och miljökonsekvenser. Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen Oktober 2020.

³⁶ Transport for London () Walking and cycling: The economic benefits. [Walking and cycling: the economic benefits \(tfl.gov.uk\)](#) Hämtad 2023-11-04; The New York City Department of Transportation () The Economic Benefits of Sustainable Streets. [nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/dot-economic-benefits-of-sustainable-streets.pdf](#).

³⁷ Herbert, G. (2023) What are the economic benefits of car-free cities? EuroNews.next, Published on 21/09/2023. Updated 10/10/2023. [https://www.euronews.com/next/2023/09/21/what-are-the-economic-benefits-of-car-free-cities](#) Hämtad 2023-12-15.

³⁸ Soni, N. & Soni, N. (2016). Benefits of pedestrianization and warrants to pedestrianize an area. Land Use Policy. 57. 139-150. 10.1016/j.landusepol.2016.05.009.

transporter i gatunätet. En effektivare användning av befintlig infrastruktur minskar behov av investeringar i ny infrastruktur. Kommunens kostnader för att exempelvis tillhandahålla och underhålla parkeringsplatser för bilar på allmän plats minskar³⁹.

Åtgärder för att omfördela gatuutrymme i städer från biltrafik till gång- och cykeltrafik möter vanligen oro från delar av näringslivet i berörda områden som till exempel handeln, men har efter implementering ofta neutral eller positiv effekt för handel och restaurangnäring⁴⁰. Flera studier visar på positiva ekonomiska effekter för näringslivet, till exempel fastighetsägare och handel, när biltrafik i städer minskar genom omvandling av gatuutrymme för bilar till t ex gång- och cykelbanor^{41 42 43}. Minskad personbilstrafik minskar också restider för näringslivets vägtransporter.

Är minskad biltrafik i städer samhällsekonomiskt effektivt?

Världsbanken pekar på att bilberoende transportsystem är mycket kostnadsdrivande, och att de orsakar 50% större utgifter såväl för det offentliga som för individer jämfört med ett transportsystem baserat på att gå, cykla och resa kollektivt⁴⁴. Den samhällsekonomiska kostnaden för varje kilometer som körs med bil i Köpenhamn beräknas vara 6 gånger högre (0,50 euro/km) än kostnaden för att färdas med cykel (0,08 euro/km)⁴⁵.

Behöver alla program- och detaljplaner bidra till transporteffektivare samhälle?

Om 95 procent av planerad/byggd BTA i kommunen bidrar till ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafikresor av det totala resandet, så är det möjligt att ändå inrymma enstaka nya villaområden som kan vara mer bilberoende.

Att beräkna en översiktsplans klimatpåverkan är ett omfattande arbete. Inga beräkningar behöver göras för översiktsplaner.

Men mål och tydliga strategier för markanvändningen behöver sättas i översiktsplanen, så att den ökar närhet och tillgänglighet till service och samhällsfunktioner samt kapacitetsstark och frekvent kollektivtrafik.

Så säkras klimatlöftet

Klimatlöfte 12 omfattar program enligt 5 kap. 10 § PBL. Det innebär att kommunens översiktsplan och alla program- och detaljplaner under perioden ska bidra till att andelen hållbara resor i kommunen ökar mätt som andel gång, cykel och kollektivtrafik av totalt antal utförda resor. Utgångspunkten är att främja god tillgänglighet som inte förutsätter bil. Det är viktigt att ny bebyggelse, som bostäder, arbetsplatser, service, handel och andra målpunkter placeras nära

³⁹ Örebro kommun (2023) Förutsättningar för parkering i södra delarna av Örebro. En utredning för en samlad hantering av parkeringsfrågan i Sörby/Eklunda, Sörbyängen och Ladugårdsängen. Örebro kommun Moe 356/2023. 2023-02-24.

[Förutsättningar för parkering i södra delarna av Örebro \(orebro.se\)](#)

⁴⁰ Timmons, S., Andersson, Y., McGowan, F. P., & Lunn, P. D. (2024). Active travel infrastructure design and implementation: Insights from behavioral science. WIREs Climate Change, e878. <https://doi.org/10.1002/wcc.878> ;

Transport for London () Walking and cycling: The economic benefits. [Walking and cycling: the economic benefits \(tfl.gov.uk\)](#) Hämtad 2023-11-04

⁴¹ Transport for London () Walking and cycling: The economic benefits. [Walking and cycling: the economic benefits \(tfl.gov.uk\)](#) Hämtad 2023-11-04; The New York City Department of Transportation () The Economic Benefits of Sustainable Streets. [nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/dot-economic-benefits-of-sustainable-streets.pdf](#).

⁴² Herbert, G. (2023) What are the economic benefits of car-free cities? EuroNews.next, Published on 21/09/2023. Updated 10/10/2023. <https://www.euronews.com/next/2023/09/21/what-are-the-economic-benefits-of-car-free-cities> Hämtad 2023-12-15.

⁴³ Soni, N. & Soni, N. (2016). Benefits of pedestrianization and warrants to pedestrianize an area. Land Use Policy. 57. 139-150. 10.1016/j.landusepol.2016.05.009.

⁴⁴ World Bank (2023) The Path Less Travelled : Scaling Up Active Mobility to Capture Economic and Climate Benefits (English). Mobility and Transport Connectivity Series Washington, D.C.: World Bank Group. <http://documents.worldbank.org/curated/en/099112923115517791/P500661086fdc80740ad42070ad301d0b66World Bank Document> Hämtat 2024-02-16.

⁴⁵ Gössling, S. & Choi, A.S. (2015) Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles. Ecological Economics, Volume 113, 2015, pages 106-113, ISSN 0921-8009, <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2015.03.006>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0921800915000907>)

hållplatser och utformas på ett tillgängligt och attraktivt sätt så att gång-, cykel- och kollektivtrafik blir ett fullgott alternativ till bilen.

Grunden är att beräkna planernas klimatpåverkan och jämföra alternativ, exempelvis med Hållbarhetsverktyget eller liknande verktyg. Planer som ger betydande trafikflöden kan då identifieras på ett tidigt stadium. Alternativa lösningar för lokalisering, markanvändning och tillgänglighet kan tas fram.

Klimatlöfte 13 innebär att kommunen under perioden genomför åtgärder för ökad attraktivitet med minskad biltrafik, särskilt i centrala områden. Antingen genom att sänka hastigheten för fordonstrafiken till 30 och 40 km/h i minst en tätort, eller att kommunen anpassar minst ett gaturum till gång- och cykelfart där stadslivet har potential att utvecklas.

Stödverktyg för transporteffektiv stadsplanering

Var nya verksamheter och ny bebyggelse lokaliseras är viktigt för att undvika utglesning och utveckla staden med kortare avstånd och tätare bebyggelse som främjar hållbart resande.

Det finns flera verktyg som kan vara stöd i detta. Boverkets Kunskapsbanken med underlag för en fysisk planering som minskar avstånd, utglesning och bilberoende:

[Klimatsmarta strukturer - PBL kunskapsbanken - Boverket](#)

Boverkets Kunskapsbanken med underlag för en fysisk planering som främjar hållbart resande:

[Minska transportsystemets klimatpåverkan - PBL kunskapsbanken - Boverket](#)

Trafikalstringsverktyget är ett planeringsstöd utformat för att underlätta skattning av trafikalstring i samband med planering av nya eller befintliga områden. Trafikalstring med bil, kollektivtrafik, gång och cykel är inkluderat. [Trafikalstringsverktyget - Bransch](#)

Göteborgsregionens Hållbarhetsverktyget kan användas för analyser av hur mycket trafik som en plan kommer att alstra, och för att bedöma transporteffektiviteten⁴⁶. Länk: [Hållbarhetsverktyget | Göteborgsregionen \(GR\) \(goteborgsregionen.se\)](#) Verktöget ger ett diskussionsunderlag och kan visualisera hur klimatpåverkan skiljer sig beroende på vilken lokalisering som väljs. Verktöget kan också visa vilken klimatpåverkan det skulle bli med större eller mindre antal nya bostäder och/eller verksamheter i ett område.

I forskningsprojektet Smarta Gator har ett designverktyg för hur gatu- och stadsutformning kan främja mer hållbart resande utvecklats. Länk:

<https://www.dropbox.com/s/ce944an1v9ziagn/Designguide%20of%C3%B6r%20Smarta%20gator.pdf?dl=0>

Ett annat stöd är fyrstegsprincipen, en stegvis ansats för mer resurseffektiv trafikplanering. Den går ut på att prioritera åtgärder som kan påverka val av transportsätt och hur befintlig infrastruktur kan användas mer effektivt. Syftet är att minska behov av att bygga ny infrastruktur eftersom det är kostsamt för ekonomi och miljö. Klimatkommunernas verktyg TOP (Tänk Om, Optimera, Planera) är ett stöd för tillämpning av detta tankesätt. Länk:

<https://klimatkommunerna.se/kunskapsbank/top/>

För att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska vara attraktiva alternativ behöver framkomligheten för dessa färdssätt vara prioriterad i gaturummet. Stödverktyg här är GCM-handboken, framtagen av SKR och Trafikverket:

<https://skr.se/skr/tjanster/rapporterochskrifter/publikationer/mobilitetforgaendecyklisterochmopedister.66199.html>

Och KolTrast, Trafikverkets handbok för planering av attraktiv och effektiv kollektivtrafik i städer och tätorter:

⁴⁶ Hållbarhetsverktyget är ett digitalt kartverktyg som kan användas vid planering av nya bostäder och verksamheter. Det har tagits fram av GR tillsammans med IVL Svenska miljöinstitutet och är en del av Göteborgsregionens karttjänst.

https://bransch.trafikverket.se/contentassets/4455944109084c3a9271d17f2b4c43fe/kol_trast.pdf

Stödverktyg för omvandling av befintliga gator och stadsdelar

Gatuutvecklingsplanen är en metod och verktygslåda för att analysera brister i gatumiljön samt ta fram åtgärder och nya utformningar bland annat för ökad cykelbarhet och sänkta hastigheter.

Metoden har i Örebro kommun tillämpats på några representativa gatutyper. Länk till metoden:

[Gröna och levande gator med ny gatuutvecklingsplan - Trivector \(trivectortraffic.se\)](#)

”Rikare grannskap” är ett stöd för att förtäta och utveckla befintliga bildominerade bostadsområden, genom mobilitetslösningar som minskar bilanvändning och förbättrar boendemiljön. Omvandling av parkeringsytor frigör ytor för fler bostäder, mer grönska och bättre livsmiljö i bildominerade bostadsområden, och därigenom sparas både klimat och ekonomi. Länk:

[PO275505-1 Omslag och pärm till tryck 2022-11-13.indd \(ri.se\)](#)

I projektet ”Från P-plats till samlingsplats” har tre större allmännyttiga fastighetsägare (Familjebostäder i Göteborg, Uppsalahem och Örebrobostäder) undersökt och testat hur tomma parkeringsplatser med enkla medel kan omvandlas till attraktiva samlingsplatser för boende.

Arbetet inspirerades av metoder inom platsledd utveckling och har fokus på hur boende och andra kan involveras i utformningen av gemensamma utemiljöer. Länk till folder: [Från p-plats till samlingsplats \(ivl.se\)](#)

För fördelning och omfördelning av gatuutrymme för biltrafik i städer och tätorter finns guidelines och rekommendationer sammanställda av kanadensiska Victoria Transport Policy Institute. [Online TDM Encyclopedia - Reallocating Road Space \(vtpi.org\)](#)