



Gatan som förhandlingsyta

– en studie av cykelåtgärder inom stadsmiljöavtalen

The street as a space for negotiation – a study of cycling measures within the city environmental agreements

Emma Eklund

Självständigt arbete • 30 hp
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Landscape Architecture Master's Programme
Alnarp 2026



Gatan som förhandlingsyta – en studie av cykelåtgärder inom stadsmiljöavtalen

The street as a space for negotiation – a study of cycling measures within the city environmental agreements

Emma Eklund

Handledare: Anders Larsson, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Bitr. handledare: Kristoffer Levin, Trivector Mobility
Examinator: Gunilla Lindholm, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Bitr. examinator: Marie Larsson, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp
Nivå och fördjupning: A2E
Kurstitel: Independent Project in Landscape Architecture
Kurskod: EX0852
Program: Landscape Architecture Master's Programme
Kursansvarig inst.: Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Utgivningsort: Alnarp
Utgivningsår: 2026

Nyckelord: omdisponering, gaturum, stadsmiljöavtal, trafikverket, hållbar mobilitet, stadsplanering, landskapsarkitektur

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i **JA**, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i **NEJ**, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Fulltexten kommer dock i samband med att dokumentet laddas upp arkiveras digitalt.

Om ni är fler än en person som skrivit arbetet så gäller krysset för alla författare, ni behöver alltså vara överens. Läs om SLU:s publiceringsavtal här: <https://www.slu.se/site/bibliotek/publicera-och-analysera/registrera-och-publicera/avtal-for-publicering/>.

JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.

Förord

Tack till mina handledare, Anders Larsson på SLU och Kristoffer Levin på Trivector Mobility, för alla era kloka synpunkter. Tack till Julia Nyberg för input om jämställdhet inom transportsystemet. Tack till samtliga respondenter för att ni delade med er av er tid och er kunskap. Tack till Fanny och Anna för korrekturläsning. Tack till Viktor för att du tillbringade en förmiddag med mig i Lund för att mäta gatusektioner.

Till medarbetarna på Trivector Mobilitys kontor i Lund vill jag rikta ett varmt tack för att ni engagerat er i att vrida och vända på mina uppsatsfrågor under fikaraster och för att ni vid andra tillfällen erbjudit välkomna distraktioner från den långa och stundvis förvirrande resa som utgör uppsatsskrivandet.

Emma Eklund
Alnarp 18 maj 2026

Den här uppsatsen grundar sig i ett ämnesförslag som har formulerats av konsultfirman Trivector Mobility. Trivector har bistått med en handledare och erbjudit en kontorsplats under uppsatskursen. Samtliga slutsatser i uppsatsen är självständigt formulerade av författaren och speglar inte nödvändigtvis Trivectors åsikter.

Illustrationerna och tabellerna i arbetet är författarens egna om inget annat anges.

Sammanfattning

Den här uppsatsen undersöker vad som händer när cykelåtgärder implementeras i befintliga stadsmiljöer, genom att studera ett antal fall av omdisponerade gaturum i sydvästra Skåne. Samtliga omdisponeringar genomfördes inom ramen för de så kallade stadsmiljöavtalen, där kommuner och regioner kunde ansöka till Trafikverket om medel för kollektivtrafik- och cykelåtgärder som bedömdes kunna öka andelen hållbart resande. Syftet med uppsatsen är att undersöka på vilka sätt som omdisponeringar av gaturum kan förstås som ett verktyg för att främja hållbar mobilitet. Gaturummen har mätts genom en kombination av fjärranalys via geografiska informationssystem och kontrollmätningar på plats. Resultatet visar att omdisponeringarna ledde till att ytorna för bil- och gångtrafik blev mindre, medan ytorna för cykel- och kollektivtrafik blev större. Detta tyder på att det finns en utrymmeskonflikt mellan cykel- och gånginfrastruktur. Andelen resande med hållbara färdmedel, inklusive gång, ökade dock i samtliga fall, vilket indikerar att utrymmesfördelning inte är den enda faktorn som har inflytande över färdmedelsfördelning. Vidare belyser uppsatsen vikten av att gaturum utformas så att dess transportinfrastruktur tilldelas yteffektiva och klimatsmarta färdmedel, samt att infrastrukturens egenskaper och kvaliteter möter olika gruppers behov.

Abstract

This paper examines what happens when cycling measures are implemented in existing urban environments, by studying a number of cases of reallocated street space in south-west Skåne. All reallocations were carried out within the framework of the so-called city environmental agreements, under which local municipalities and regions could apply to the Swedish Transport Administration for funding for public transport and cycling measures deemed likely to increase the proportion of sustainable travel. The aim of this thesis is to investigate the ways in which street space reallocations can be understood as a tool for promoting sustainable mobility. The street spaces were measured using a combination of remote analysis via geographic information systems and on-site verification measurements. The results show that the reallocations led to a reduction in the space allocated to motor vehicle and pedestrian traffic, whilst the space allocated to cycling and public transport increased. This suggests that there is a conflict over space between cycling and pedestrian infrastructure. However, the proportion of journeys made using sustainable modes of transport, including walking, increased in all cases, indicating that the allocation of space is not the only factor influencing the mode of transport choice. Furthermore, the paper highlights the importance of designing street spaces so that their transport infrastructure is allocated to space-efficient and climate-smart modes of transport, and that the characteristics and qualities of the infrastructure meet the needs of different groups.

1. Inledning.....	4
1.1 Bakgrund.....	4
1.2 Syfte och frågeställningar.....	4
1.3 Avgränsningar.....	5
1.4 Disposition.....	5
2. Metod.....	6
2.1 Litteraturoversikt.....	6
2.2 Fallstudier.....	6
2.2.1 Val av fall.....	6
2.2.2 Dokumentstudie.....	9
2.2.3 Fjärranalys via geografiska informationssystem.....	9
2.2.3.1 Kategorisering.....	12
2.2.4 Intervjustudie.....	13
2.2.5 Platsbesök.....	13
2.3 Användning av AI.....	13
2.4 Metodkritik.....	14
3. Litteraturoversikt.....	16
3.1 Omfördelningens politik.....	16
3.2 Stadsmiljöavtalen.....	18
3.3 Gatans utformning.....	20
3.4 Omdistribuering som verktyg för hållbar mobilitet.....	24
4. Fallstudier.....	27
4.1 Davidshallsgatan i Malmö.....	27
4.1.1 Dokumentstudie.....	28
4.1.2 Platsbesök.....	31
4.1.3 Utrymmesfördelning.....	32
4.1.4 Intervjustudie.....	35
4.1.5 Sammanfattning av resultatet.....	36
4.2 Larmvägen, Helsingborg.....	38
4.2.1 Dokumentstudie.....	38
4.2.2 Platsbesök.....	40
4.2.3 Utrymmesfördelning.....	41
4.2.4 Intervjustudie.....	44
4.2.5 Sammanfattning av resultatet.....	45
4.3 Nordsydliga cykelstråket genom Lund, etapp 5 och 6.....	47
4.3.1 Dokumentstudie.....	47
4.3.2 Platsbesök.....	49
4.3.3 Utrymmesfördelning.....	51
4.3.4 Intervjustudie.....	53
4.3.5 Sammanfattning av resultatet.....	54
5. Diskussion.....	56
6. Framtida forskning och slutsatser.....	60
Referenser.....	61
Bilagor.....	71

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Gator utgör mellan 20-35 procent av städers yta (UN Habitat 2013). Gaturum har historiskt fungerat som både transportkorridorer och offentliga platser för vistelse, sociala interaktioner, ekonomiska transaktioner och fyllt ekologiska funktioner (Boverket 2019; Andersson et al. 2022). Från och med mitten av 1900-talet har dock trafikingenjörer, stadsplanerare och myndigheter planerat gators utformning främst utifrån bilens framkomlighetsbehov, där fokus har legat på att säkerställa effektiv genomströmning av fordon och en hög trafikkapacitet (Kenworthy & Laube 1996; Marshall 2005; Gullberg 2015; Hartman and Prytherch 2015). Att bilen har varit högt prioriterad på gatan har dock resulterat i ett flertal problem; trängsel, buller, passiv livsstil med påföljande hälsoproblem, risk för allvarliga skador, utsläpp av skadliga luftburna partiklar och påskyndad global uppvärmning (Hickman et al. 2013; Woodcock et al. 2009; Gössling 2016). Som en motreaktion mot bildominansen inom trafikplanering har insatser gjorts för att höja statusen hos de mer hållbara trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik (Appleyard 1980; Marshall 2005; Banister 2008; Newman & Kenworthy 2015). De senaste decennierna har det växt fram ett flertal rörelser som förespråkar att bilens utrymme på gatan behöver reduceras för att frigöra plats för andra användningsområden; *complete streets movement* arbetar för att samtliga gator i USA ska utformas så att de har dedikerade ytor för alla sorters färdmedel och användare (McCann 2013), *sunday streets* är ett initiativ för temporärt bilfria gator under helgdagar (Zieff et al. 2022) och *road diets* förespråkar att existerande gator omdisponeras så att ytan som använts som körfält får ett nytt användningsområde som exempelvis cykelbana (Knapp et al. 2014). Därtill har städer som Paris, London, Milano och Gent omdisponerat utrymme från biltrafik till hållbar mobilitet och grönytor (Iseborn et al. 2021). I Seoul har motorvägar omvandlas till såväl parkstråk som återställda vattendrag (MVRDV u.å; Seoul solution 2017). Omdisponeringar av gaturum bär dock på en inneboende konflikt; där utrymme är begränsat är kompromisser mellan olika intressen oundvikliga (Cairns et al. 2002; Balkmar 2014; Gössling et al. 2016; Boverket 2019). Den här uppsatsen undersöker vad som händer när cykelåtgärder implementeras i befintliga stadsmiljöer, genom att studera ett antal fall av omdisponerade gaturum i sydvästra Skåne. Samtliga omdisponeringar genomfördes inom ramen för de så kallade stadsmiljöavtalen, där kommuner och regioner kunde ansöka till Trafikverket om medel för kollektivtrafik- och cykelåtgärder som bedömdes kunna öka andelen hållbart resande.

1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med uppsatsen är att undersöka på vilka sätt omdisponeringar av gaturum kan förstås som ett verktyg för att främja hållbar mobilitet. Uppsatsen riktar sig till studenter och yrkesverksamma inom hållbar mobilitet, landskapsarkitektur och stadsplanering.

Uppsatsen utgår ifrån följande frågeställningar:

Hur har utrymmesfördelningen i gaturummen ändrats i samband med omdisponeringarna?

Har färdmedelsfördelningen i gaturummen ändrats i samband med omdisponeringarna?

Vilka avvägningar och prioriteringar har påverkat utrymmesfördelningen i gaturummen?

Har omdisponeringarna påverkats av att de delfinansierades av stadsmiljöavtalen?

1.3 Avgränsningar

Med hänsyn till den tid och de resurser som varit tillgängliga under arbetet med uppsatsen har endast ett mindre antal fall studerats, varav ett urval har behövt göras. Författaren förhåller sig ödmjuk inför möjligheten att andra omdisponeringar än de som studeras i uppsatsen hade kunnat vara mer relevanta att granska för att besvara vissa av uppsatsens frågeställningar, vare sig omdisponeringarna genomfördes inom eller utanför stadsmiljöavtalen. En avgränsning var att enbart studera cykelåtgärder alternativt kombinerade cykel- och kollektivtrafikåtgärder. För en mer detaljerad motivering till avgränsningen se avsnitt 2.2.1 Val av fall.

Uppsatsen berör endast rättviseaspekten av utrymmesfördelningen på ett yttligt plan, då rättvisa är ett subjektivt, filosofiskt begrepp vars definieringsprocess skulle kunna behandlas i en egen uppsats. Att rättvisebegreppet inte definieras i uppsatsen är däremot inte lika med att det skulle vara irrelevant; tvärt om så är rättvisa en grundläggande del av social hållbarhet och därigenom av det bredare hållbarhetsbegreppet (Harvey 2008; Dovey 2009; Fainstein 2010).

1.4 Disposition

Uppsatsen är disponerad på följande sätt:

Kapitel 1 ger en kort introduktion till uppsatsens ämne, syfte och frågeställningar.

Kapitel 2 redogör för de metoder som använts i uppsatsen. Kapitel avslutas med en metodkritik.

Kapitel 3 består av en litteraturoversikt med tidigare forskning samt en introduktion till stadsmiljöavtalen.

Kapitel 4 presenterar resultaten av fallstudierna.

Kapitel 5 diskuterar uppsatsens resultat utifrån resonemangen i kapitel 3.

Kapitel 6 ger förslag på vidare forskning och presenterar uppsatsens slutsatser.

2. Metod

2.1 Litteraturöversikt

Litteraturöversikten syftar till att kontextualisera ämnet som uppsatsen undersöker, bilda ett teoretiskt ramverk samt möjliggöra en diskussion om uppsatsens resultat. Litteraturen som använts består av både vetenskapligt förankrad litteratur och facklitteratur. Tre olika sökmotorer har använts för att identifiera lämplig litteratur: DiVA och Google Scholar och SLUs söktjänst Primo. De sökord som användes var: *street space distribution*, *street space allocation*, *spatial allocation*, *stadsmiljöavtal*, *gaturum*, *färmedelsfördelning*, *utrymmesfördelning* och *cykelinfrastruktur*. Utifrån den litteratur som framkom i sökningen har ytterligare relevant litteratur identifierats, vilket innebär att en stor del av litteraturinsamlingen har skett genom en så kallad iterativ process. Exempelvis är en stor del av litteraturen om utrymmesfördelning hämtad från kunskapsöversikten "Omprioritering av gaturummet" (Allansson & Cannon 2021). Litteraturen om mätmetoder för fjärranalys av gators ytor utgår till stor del från en strukturerad litteraturöversikt av Romm et al. (2025). Urvalet av litteratur har även grundats i rekommendationer från handledare på SLU och Trivector Mobility, samt från medarbetare på Trivector Mobility.

Tidigare studentuppsatser har undersökt utrymmesfördelning i samma geografiska kontext som uppsatsen rör sig i; Tengheden (2017) har undersökt hur gator i Helsingborg skulle kunna omdisponeras för att rymma öppen dagvattenhantering, Ahlström (2018) har analyserat utrymmesfördelning på gator i Malmö utifrån ett tillgänglighets- och rättviseperspektiv, Streijffert (2020) har följt upp om breddmåtten på omdisponerade trafikyor jämte spårvägen i Lund motsvarar officiella riktlinjer och Andersson (2024) har studerat potentialen för hållbar mobilitet i förtättningsprojekt i Malmö. Uppsatsens litteraturöversikt bygger till viss del på litteratur från deras referenslistor, men relaterar till litteraturen på ett självständigt sätt.

2.2 Fallstudier

Att genomföra en fallstudie är att djupdyka i ett eller flera enskilda fall och inhämta så mycket empiri om fallen som möjligt (Bryman 2018). Detta ställer höga krav på inhämtningsprocessen och på hur empirin presenteras. Att genomföra en heltäckande fallstudie är tidskrävande och resulterar vanligtvis i en stor mängd empiri. I uppsatsen redovisas endast den empiri om fallen som bedömts vara relevant med hänsyn till uppsatsen frågeställningar och omfång. Nedan presenteras hur fallen valdes ut och de metoder som användes för att samla empirin.

2.2.1 Val av fall

Uppsatsen undersöker ett antal exempel på omdisponeringar av gatuutrymmen som genomfördes inom ramen för stadsmiljöavtalen. Under perioden som det gick att ansöka om stadsmiljöavtal tecknades 144 avtal med kommuner och regioner över hela landet. När uppsatsen började skrivas i februari 2026 var 68 av de avtalen slutförda (Forseng et al. 2025; Trafikverket 2026). De slutförda avtalen innehåller tillsammans 140 cykelåtgärder, 18 kombinerade cykel- och kollektivtrafikåtgärder och 14 kollektivtrafikåtgärder (ibid). Med

hänsyn till den tid och de resurser som varit tillgängliga under arbetet med uppsatsen kunde dock endast ett mindre antal åtgärder studeras. I tabellen nedan beskrivs de initiala urvalskriterierna kortfattat.

Tabell 1. Initiala urvalskriterier till fallstudien.

Nr	Urvalskriterier	Metod
1	Åtgärden är inom en timmes restid från Malmö C, för att platsbesök ska vara möjligt	Uppskattad restid mellan Malmö C och den aktuella orten enligt Google Maps
2	Åtgärden är en cykelsatsning, alternativt en kombinerad cykel- och kollektivtrafiksatsning	Jämförelse mot <i>Bilaga 1. Sammanställning av beviljade stadsmiljöavtal 2018–2023 (ursprungliga beslut)</i> i Forseng et al. (2025)
3	Åtgärden är slutförd	Jämförelse mot muntlig kommunikation med Forseng (2026).
4	Det framgår tydligt på vilken gata, sträcka eller geografisk plats som åtgärden genomfördes	Jämförelse mot <i>Bilaga 1. Sammanställning av beviljade stadsmiljöavtal 2018–2023 (ursprungliga beslut)</i> i Forseng et al. (2025)
5	Åtgärden genomfördes i en urban miljö där det kan antas råda ytkonkurrens	Jämförelse mot ortofoton från Lantmäteriet och gatuvyer i Google Street View
6	Det framkommer tydligt att åtgärden innebär att utrymmen på gatan omfördelades	Jämförelse mot <i>Bilaga 1. Sammanställning av beviljade stadsmiljöavtal 2018–2023 (ursprungliga beslut)</i> i Forseng et al. (2025), ortofoton från Lantmäteriet och gatuvyer i Google Street View

En tidig avgränsning (urvalskriterium 2 i tabell 1) var att enbart studera cykelåtgärder alternativt kombinerade cykel- och kollektivtrafikåtgärder. Renodlade kollektivtrafikåtgärder valdes bort mot bakgrund av att de inte nödvändigtvis innehåller märkbara omDispositioner av gatans utrymmen. Kollektivtrafikåtgärder inom stadsmiljöavtalen tenderade snarare att bestå av upprustning av hållplatser och åtgärder för mer effektiv linjeföring. Kollektivtrafikprojekten tenderade även att sträcka sig över större geografiska områden. Sammanvägt innebär det att kollektivtrafikprojekten inte nödvändigtvis hade påtaglig påverkan på den byggda miljön inom specifika gaturum.

Efter den initiala urvalsprocessen stod det klart att 13 åtgärder uppfyllde samtliga urvalskriterier. Att studera samtliga av dessa hade varit för omfattande med hänsyn till uppsatsens förutsättningar, varpå ytterligare ett urval gjordes. Den initiala urvalsprocessen utgick ifrån att identifiera samtliga lämpliga potentiella fall, medan den sekundära urvalsprocessens mål var att identifiera fall som av olika anledningar var mer intressanta att studera. Den sekundära urvalsprocessen baserades på kriterierna i tabell 2.

Tabell 2. Sekundära urvalskriterier till fallstudien.

Nr	Urvalskriterium	Metod
1	Åtgärderna ingick i avtal som kom in till Trafikverket i olika utlysningssomgångar	Jämförelse mot <i>Bilaga 1. Sammanställning av beviljade stadsmiljöavtal 2018–2023 (ursprungliga beslut)</i> i Forseng et al. (2025)
2	Åtgärderna var lokaliserade i olika städer	Jämförelse mot <i>Bilaga 1. Sammanställning av beviljade stadsmiljöavtal 2018–2023 (ursprungliga beslut)</i> i Forseng et al. (2025)
3	Åtgärderna var genomförda i stadsmiljöer av olika karaktär	Jämförelse mot ortofoton från Lantmäteriet och gatuvyer i Google Street View
4	Åtgärderna hade varierande grader av komplexitet	Jämförelse mot <i>Bilaga 1. Sammanställning av beviljade stadsmiljöavtal 2018–2023 (ursprungliga beslut)</i> i Forseng et al. (2025), ortofoton från Lantmäteriet och gatuvyer i Google Street View

Vad som är intressant är en subjektiv bedömning; därför kommer resonemangen bakom bedömningen att utvecklas kortfattat i syfte att motivera kriterierna i det sekundära urvalet. Genom att välja fall som tillkommit under olika utlysningssomgångar fanns det möjlighet att följa stadsmiljöavtalen över tid och upptäcka potentiella förändringar i processen. Olika städer har olika tjänstepersonskulturer, ekonomiska ramar och politiska styren, vilket är faktorer som kan ha påverkat implementeringsprocessen och därmed resulterat i att omdisponeringar i olika städer sannolikt har gestaltats och genomförts på olika sätt. Genom att förfina urvalet till att dessutom välja åtgärder som genomförts i stadsmiljöer av olika karaktär blev det möjligt att studera gator med olika gaturumsbredder och olika fysiska förutsättningar, vilket potentiellt har haft inflytande över vilka slags åtgärder som varit möjliga eller önskvärda längs med gatan. För att diversifiera urvalet ytterligare valdes fall där åtgärderna varierade i omfattning och komplexitet, från enklare omdisponeringar till mer komplicerade åtgärder.

Slutgiltigt urval:

1. Davidshallsgatan i Malmö, en kombinerad cykel- och kollektivtrafiksåtgärd i tätbebyggd stadsmiljö från sekelskiftet 1800-1900.
2. Larmvägen i Helsingborg, en cykelåtgärd som kompletterades med gatuplanteringar i ett så kallat miljonprogramsområde.
3. Nordsydliga cykelstråket genom Lunds stadskärna, en cykelåtgärd i kulturhistoriskt viktig miljö i de medeltida delarna av Lund.

2.2.2 Dokumentstudie

Officiella myndighetshandlingar från Trafikverket och de berörda kommunerna har studerats för att samla in kvantitativa och kvalitativa data till uppsatsens undersökning. Att samla empiri genom studier av skriftliga handlingar benämns av Patel och Davidson (2019) som *dokumentstudier*. I samtliga fall har följande handlingar begärts ut från Trafikverket:

- Ansökningsformulär om statligt stöd för att främja hållbara stadsmiljöer (i fortsättningen benämnt som **ansökan**)
- Beslut om statligt stöd för att främja hållbara stadsmiljöer (i fortsättningen benämnt som **beslutet**)
- Uppföljningsplan för statligt stöd för att främja hållbara stadsmiljöer (i fortsättningen benämnt som **uppföljningsplanen**)
- Beslut om slutfört stadsmiljöavtal (i fortsättningen benämnt som **slutbeskedet**)

Efter en första genomläsning gjordes bedömningen att slutbeskeden inte innehöll någon empiri som var av vikt för uppsatsens frågeställningar, varpå slutbeskeden utgick ur dokumentstudien.

Det antal resor och färdmedelsandelar som presenteras i uppsatsens resultatdel (Kapitel 4. Fallstudier) är baserade på de siffror som kommunerna själva angett i uppföljningsplanerna. Samtliga kommuner har angett antal fotgängare och cyklister per dag, men det finns vissa skillnader i hur kommunerna har rapporterat in bil- och kollektivtrafikresenärerna. Malmö stad har mätt antalet bilar i årsmedeldygnstrafik (ÅDT) och antalet kollektivtrafikresenärer per månad utan att specificera om det gäller påstigande eller avstigande resenärer. Helsingborgs stad har räknat antalet bilar i vardagsmedeldygnstrafik (VaDT) och endast antalet påstigande kollektivtrafikresenärer per månad. Lunds kommun har räknat antalet bilar i ÅDT och både antalet avstigande och påstigande kollektivtrafikresenärer per månad. Att kommunerna rapporterat in siffrorna på olika sätt har ingen avgörande påverkan på uppsatsens resultat, då det inte görs någon kvantitativ jämförelse av antalet resor mellan de olika fallen. Det centrala är att kommunerna använt samma mätmetoder i både sina före- och eftermätningar, då det möjliggör jämförelser *inom* respektive fall. Då samtliga kommuner rapporterat in antalet bilar har siffran multiplicerats med 1.5, vilket motsvarar det antal personer som typiskt färdas i en bil (Trafikanalys 2026). Antalet kollektivtrafikresenärer har dividerats med 30,4 (genomsnittligt antal dagar per månad) och sedan har antalet avrundats till närmaste hela siffra för att få fram det genomsnittliga antalet kollektivtrafikresenärer per dag. Detta för att möjliggöra en beräkning av färdmedelsandelar på gatorna i fallstudien. Antal resor och färdmedelsandelar presenteras i uppsatsen då de illustrerar förändringar av gatans användning i relation till förändringar i transportinfrastrukturen, vilket kopplar an till uppsatsens syfte och frågeställningar.

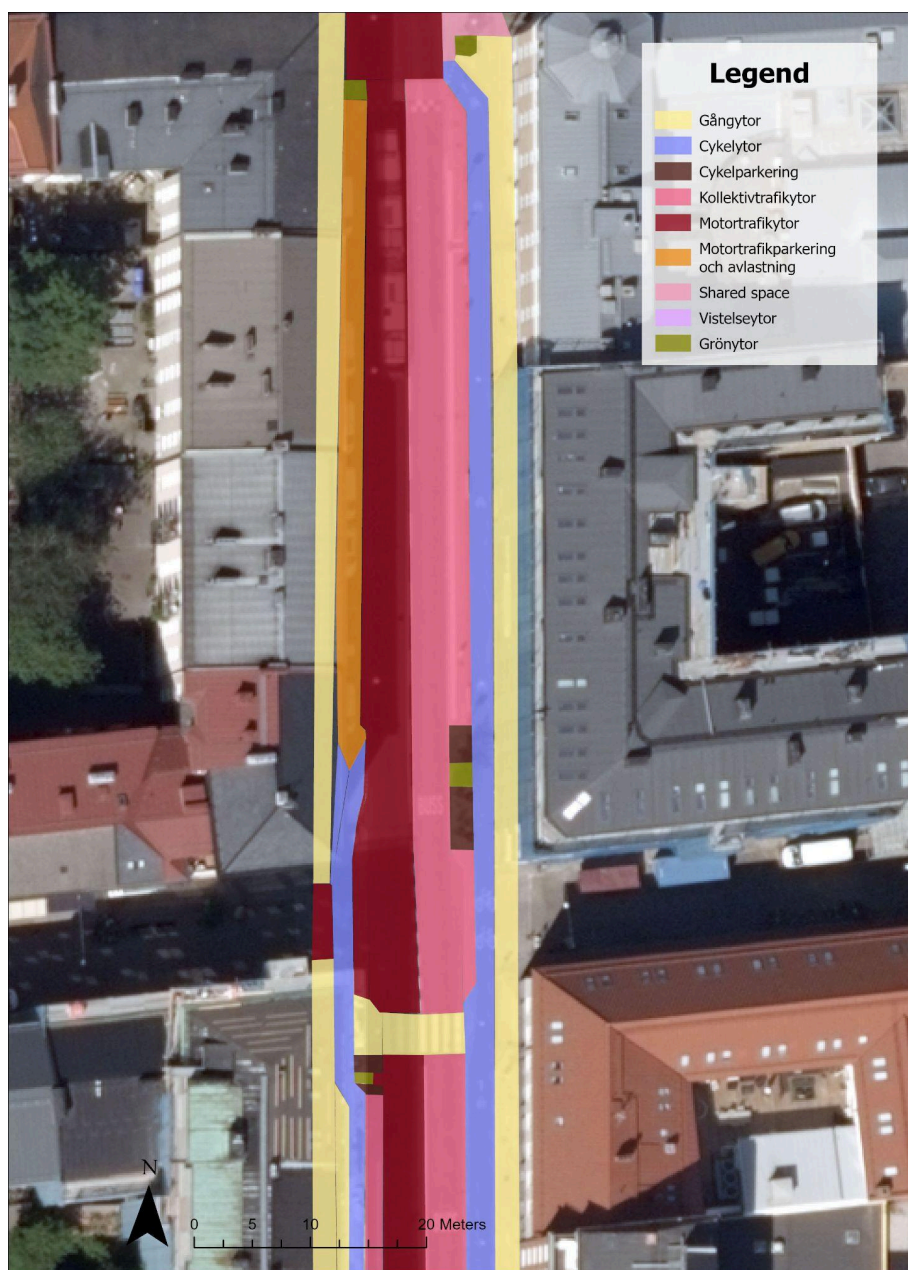
2.2.3 Fjärranalys via geografiska informationssystem

Uppsatsen undersöker både tidigare och samtida utrymmesfördelningar längs med gatorna i fallstudien. Då arbetet med uppsatsen påbörjades efter att samtliga åtgärder färdigställts, och det inte fanns tillgång till uppgifter om hur utrymmesfördelningen såg ut innan åtgärden påbörjades, behövde utrymmena mätas genom fjärranalys av historiska, och samtida, data. Det finns ingen standardiserad vetenskaplig metod för att via fjärranalys mäta utrymmesfördelning på gator; vilken metod som används är i regel en reflektion av vilka slags mått forskaren är ute efter, samt vilka data som finns tillgängliga (Romm et al. 2025). Om forskaren däremot har tillgång till högkvalitativ geodata från myndigheter eller open source så kan den datan användas för att beräkna utrymmesfördelningen i ett geografiskt informationssystem (GIS), beroende på vad datan innehåller och hur mycket den behöver bearbetas (Szell 2018; Nello-Deakin 2019; Romm et al. 2025). Ett alternativt tillvägagångssätt är att beräkna breddmått i gatusektioner (Lefebvre-Ropars et al. 2021). För att kunna använda breddmåten för att generalisera om utrymmesfördelningen på en hel gata krävs dock en stor mängd gatusektioner och metoden är inte särskilt utbredd (Romm et al. 2025). I de fall som studeras i uppsatsen saknades geodata som var likvärdig mellan fallen och breddmått bedömdes vara ett för trubbigt verktyg för att mäta utrymmesfördelning, varpå en annan metod fick användas. Mätmetoden, som beskrivs nedan, togs fram av Gösling et al. (2016) och har sedan dess använts av Attard et al. (2023).

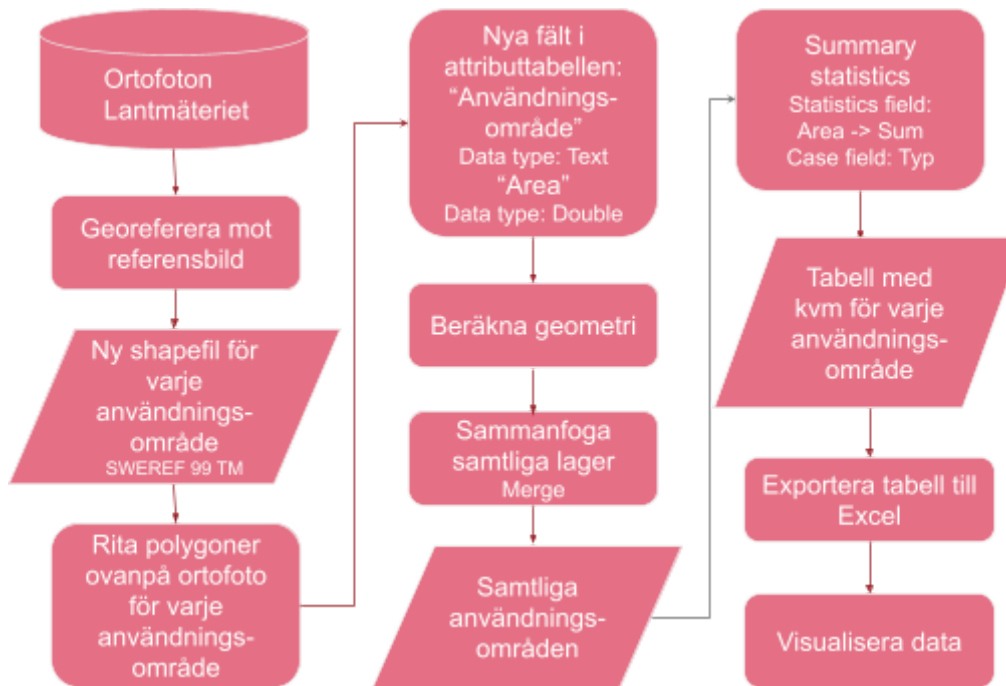
Mätmetoden innebär att utrymmesfördelningen mäts i kvadratmeter längs med hela den omdisponerade delen av gaturummet, genom att författaren ritat polygoner ovanpå högupplösta ortofoton i ArcGIS Pro. Samtliga ortofoton tillhör Lantmäteriet och har hämtats från webbtjänsten Geodata Extraction Tool (GET). Ortofotona är ortogonalprojicerade flygbilder som är skalriktiga i markytan. Upplösningen varierar mellan 0,25 m-0,5 m per pixel för foton tagna mellan 2006 och 2018 och 0,16 m-0,4 m per pixel för foton som är tagna mellan 2019 och 2025 (Lantmäteriet u.å). De ortofoton som var tillgängliga för nedladdning vid tidpunkten som undersökningen påbörjades var 2018 och 2024 års versioner. Samtliga ortofoton har justerats så att de har samma projicerade koordinatsystem, SWEREF 99™, och foton över samma gata har georefererats så att de ska överlappa varandra i den mån det var möjligt.

Polygonerna ritades ovanpå olika användningsområden (se 2.2.3.1 kategorisering) och utgick ifrån vägmarkeringar, synliga skillnader i markmaterial eller andra drag som gjorde det tydligt var ytorna sträckte sig (figur 1). I fall där skuggor, utstickande fasader eller vaga vägmarkeringar gjorde det svårt att utläsa ytans sträckning ritades polygonerna mellan synliga punkter, varpå de justerades efter jämförelser mot gatuvyn i Google Street View (Attard et al. 2023). Det har inte gjorts någon åtskillnad på om marken inom gaturummet är allmän platsmark eller förgårdsmark; alla ytor mellan fasaderna som kan uppfattas som offentliga har ingått i undersökningen. Vid platsbesöken (se avsnitt 2.2.5 Platsbesök) gjordes kontrollmätningar av ytor som var helt eller delvis skymda på ortofotona. Någon kontrollmätning mot historiska förhållanden gick av förklarliga skäl inte att göra. Sedan beräknades polygonernas ytor i ArcGIS Pro och statistiken visualiserades i Microsoft Excel (figur 2). I fallet Nordsydliga cykelstråket i Lund saknades dock ortofoton efter omdisponeringen, som påbörjades sent 2024 och avslutades i mitten av 2025. Lantmäteriet fotograferade gatan under våren 2026, men då ortofotot inte var publicerat vid tidpunkten som uppsatsen lämnades in beräknades ytorna i gaturummet med den metod som

förespråkas av Lefebvre-Ropars et al. (2021). Gatan mättes manuellt genom att åtta sektioner uppmättes med någorlunda jämna mellanrum längs med den ungefär 340 m långa sträckan. Den initiala avsikten var att uppmäta sektionerna med helt jämna mellanrum, men med det tillvägagångssättet hade vissa avgörande variationer i gaturummets utformning missats. Sedan digitaliserades sektionerna i ArcGIS och polygonerna ritades med sektionerna och yttre drag från 2024 års ortofoto, såsom huskroppar och gatukorsningar, som utgångspunkt. Utrymmena mellan sektionerna justerades i enlighet med de anteckningar och fotografier som togs vid platsbesöket.



Figur 1. Exempel på hur utrymmesfördelningen mäts ovanpå ett ortofoto.
Bakgrundsbild: Ortofoto, 0.25 m färg © Lantmäteriet (2024).



Figur 2. Flowchart över arbetsflödet i GIS och Excel.

2.2.3.1 Kategorisering

Gaturummens olika användningsområdena har kategoriserats för att möjliggöra sammanställningar av antal kvadratmeter och andelar av utrymmet. Vilka kategorier som används har stor påverkan på hur undersökningens resultat kommer att tolkas (Romm et al. 2025). I uppsatsen har kategorierna framtagits genom syntetisering av olika kategoriseringsmetoder (Trafikförordning 1998:1276; Gösling et al. 2016; Nello-Deakin 2019; Andersson et al. 2022). Nedan följer en kort beskrivning av samtliga kategorier och vilka användningsområden som ingår i respektive kategori.

- Gångtytor: trottoarer, gågator, övergångsställen.
- Cykelytor: cykelfält, cykelbanor, cykelpassager, buffertytor mellan cykel- och gångtrafiktytor.
- Cykelparkeringar: cykelparkeringar, mikromobilitetsparkeringar.
- Kollektivtrafiktytor: busskörfält, hållplatser, hastighetsdämpande objekt inom busskörfält, buffertytor mellan bussytor och oskyddade trafikanter.
- Motortrafiktytor: körfält för bilar, taxi och motorcyklar, hastighetsdämpande objekt, utfarter, korsningar utan hastighetsssäkring eller övergångsställe, buffertytor mellan cykelyta och motortrafikyta.
- Motorparkering och angöringsytor: bilparkeringar, motorcykel- och mopedparkeringar, tillfälliga parkeringar för avlastning av gods.
- Shared space: gångfartsområden med genomfartstrafik, cykelgator.
- Vistelseytor: bänkar, uteserveringar, kiosker, torg inom gaturummets gränser.
- Grönytor: träd, växtbäddar, buffertytor med planteringar.

I samband med kategoriseringsprocessen behövde ett antal ställningstaganden göras. Det togs tidigt ett beslut om att kategorisera buffertytor så att de tillhör det färdmedel som färdas snabbast och därmed kan orsaka störst skada. Det innebar att en buffertyta mellan bil och cykel i uppsatsen ansågs tillhöra bilens utrymme, medan en buffertyta mellan cykel och gång räknades tillhöra cykelns utrymme. Undantaget var buffertytor med planteringar, som istället räknades som grönytor. Syftet med att kategorisera buffertytor på det här sättet var att placera ansvaret på det färdmedel som ger upphov till skyddsbehovet, samt att ifrågasätta traditionella maktrelationer och normer inom trafikplanering (Koglin 2013). Ett annat ställningstagande var att placera motorfordonsparkering och angöringsytor i samma kategori, vilket bottnade i att det i flera av fallen rörde sig om samma fysiska utrymme som genom regleringar användes på olika sätt under olika delar av dygnet. Ytterligare ett ställningstagande gjordes kring kategoriseringen av trafikytor med flera användningsområden: på Davidshallsgatan fanns det innan omdisponeringen en trafikyta som reglerades som buss-, cykel- och taxi-yta, som i uppsatsen har delats upp i de tre kategorierna kollektivtrafik, cykelbana och motortrafik. På Nordsydliga cykelstråket ett körfält märkt med genomfartsförbud undantaget buss, cykel, taxi och behörig trafik, som även den har delats upp i de tre kategorierna kollektivtrafik, cykelbana och motortrafik. Ett sista ställningstagande gjordes kring mätningen av gatuträd. Träd tar upp utrymme både under mark, på marknivå och ovan mark, vilket innebär att det finns olika sätt att mäta deras storlek på. En vanlig metod är att mäta trädens krontäckning, men trädkronan är i regel större än den yta som trädet tar i anspråk på marknivå. Hade mätningen utgått från krontäckning hade den sannolikt gett ett missvisande resultat, då markytan under en trädkrona kan användas som exempelvis cykelparkering eller vistelseyta. Mätningen av träden utgick därmed från att markyta som inte kan avsättas till annat, med anledning av att trädet står där, klassas som grönyta.

2.2.4 Intervjustudie

För att identifiera vilka avvägningar som påverkar utrymmesfördelningen i gaturummen har semistrukturerade intervjuer genomförts med berörda tjänstepersoner. Syftet med intervjustudien var att den skulle utgöra ett komplement till dokumentstudien och belysa sådant som inte framkom i de officiella handlingarna.

Intervjuerna utgick ifrån en förberedd intervjuguide (se bilaga 1), men även spontana frågor ställdes under samtalets gång, i enlighet med metodvalet semistrukturerad intervjuteknik (Bryman 2018). Intervjuerna spelades in med respondenternas godkännande, för att därefter transkriberas och raderas. Respondenterna gavs möjlighet att godkänna citat och tolkningar innan publicering, samt att vara anonymiserade. Utdragen ur intervjuerna som intervjustudierna är baserade på är bifogade i slutet av uppsatsen (se bilaga 2, 3 och 4).

De tjänstepersoner som intervjuades var:

- Tjänsteperson A, anonymiserad anställd på Malmö stad
- Helene Nilsson, trafikplanerare och teamsamordnare på utformningsgruppen inom trafikenheten på Helsingborgs stad
- Victoria Johansson, projektledare på trafikenheten på Helsingborgs stad
- Anna Karlsson, f.d trafikmiljöingenjör på Lunds kommun

2.2.5 Platsbesök

Samtliga fall har undersökts genom platsbesök. Syftet med platsbesöken var att skapa en förståelse för den fysiska kontext som gatorna befinner sig i och för cykelåtgärdernas funktionalitet, samt att fastställa felmarginalen i fjärranalysen (se avsnitt 2.2.3 Fjärranalys via geografiska informationssystem). Vid platsbesöken dokumenterades omdisponeringarna genom fotografier och observationer, gatorna provcyklades och det genomfördes kontrollmätningar av ytor som var helt eller delvis skymda på ortofotona. Under det senare besöket på Nordsydliga cykelstråket genomfördes även sektionsmätningar av gatans breddmått.

2.3 Användning av AI

SLU har i skrivande stund inga officiella riktlinjer för hur generativ AI eller stora språkmodeller (LLM) får användas i studentarbeten, så länge studenten är transparent med hur innehållet har genererats (SLU-biblioteket 2026). I denna uppsats har språkmodellen ChatGPT används för att generera förslag på lämpliga uppsatstitlar, varpå förslagen har modifierats av författaren. ChatGPT har även använts för att räkna ut procentsatserna till tabellerna i Kapitel 4. Fallstudier. I övrigt har inga AI-verktyg använts.

2.4 Metodkritik

Uppsatsämnet har sitt ursprung ur ett ämnesförslag från konsult- och forskningsföretaget Trivector Mobility. Ämnesförslaget var publicerat på Trivectors hemsida och handlade om att undersöka konkurrens om utrymme vid hållbara trafiksatsningar i befintlig stadsmiljö, genom fallstudier av stadsmiljöavtalen. I min ansökan föreslog jag att uppsatsen skulle innehålla en bakgrundsdel som introducerar läsaren för stadsmiljöavtalen, samt fallstudier av ett antal cykelåtgärder inom stadsmiljöavtalen. Fallstudierna skulle, enligt mitt förslag, innehålla figurer och sektioner som visade på hur gaturummen förändrats och vilka intressen som givits mer eller mindre yta. Diskussionen var tänkt att handla om ifall cykelåtgärderna lett till ökad funktionalitet för cyklister, utifrån ett teoretiskt ramverk som definierar funktionalitet. Den var även tänkt att avhandla huruvida åtgärderna påverkat några andra intressen negativ, exempelvis tillgängligheten till handel eller säkerhet för gående. Diskussionen var även tänkt att beröra vilka avvägningar som gjorts mellan intressen på gatan och huruvida åtgärderna mött de mål som ställts inom stadsmiljöavtalen. Den färdiga uppsatsen motsvarar till stora del den ansökan som jag skickade in till Trivector, men den avviker på vissa punkter: fallstudierna illustrerar omdisponeringarna genom ortofoton istället för sektioner, diskussionen berör endast gatornas funktionalitet för cyklister på ett övergripande plan och den utvärderar inte åtgärdernas måluppfyllelse mot stadsmiljöavtalen. Anledningen till att funktionaliteten för cyklister inte avhandlas på ett mer djupgående plan är att uppsatsen har ett begränsat antal sidor att förhålla sig till och att andra faktorer bedömdes vara viktigare att diskutera för att uppfylla uppsatsens syfte: *att undersöka på vilka sätt som omdisponeringar av gaturum kan förstås som ett verktyg för att främja hållbar mobilitet*. Att uppsatsen inte granskar huruvida åtgärderna mötte stadsmiljöavtalens mål beror på att en sådan utvärdering redan har gjorts av Trafikverket i samband med att de godkände kommunernas ansökningar och slutrapporter. Förändringarna i uppsatsens inriktning har diskuterats med min handledare på Trivector. Utöver en handledare så har Trivector bistått med en kontorsplats under tiden som uppsatsen skrevs. Samtliga slutsatser har jag

formulerat självständigt och de speglar inte nödvändigtvis Trivectors åsikter. Min ingång i uppsatsämnet, och mitt sätt att hantera ämnet, har av naturliga skäl påverkats av min studiebakgrund: en kandidatexamen i stadsplanering och pågående studier i landskapsarkitektur på masternivå. Det är möjligt att vissa aspekter, framförallt rörande social hållbarhet och gaturumsintegrerad grönska, har fått större utrymme än om uppsatsen hade skrivits av exempelvis en trafikingenjör. Därtill så har mina tidigare kunskaper om trafikplanering och transportinfrastruktur behövt kompletteras med begrepp och teorier som traditionellt används av trafikingenjörer och jag reserverar mig inför möjligheten att de i uppsatsen tillämpas på en inkorrekt sätt.

Uppsatsens mätmetod (fjärranalys via geografiska informationssystem) går att tillämpa på andra fall och är ett relativt enkelt, om än något tidskrävande, sätt att få tillgång till någorlunda tillförlitliga data över utrymmesförändringar. Tidigare forskning har bedömt mätmetoden som tillförlitlig, med reservation för att man känt behovet av att kontrollera polygonerna med andra mätmetoder (Gössling et al. 2016; Attard et al. 2023). Även i uppsatsen har det behövts göras jämförelser mot fysiska mätningar på plats, då fjärranalysen ensamt inte hade varit tillräckligt tillförlitlig. En svårighet med fjärranalysen var att skuggor, utskjutande fasader och vinklar gjorde det svårt att se utrymmet närmast huskropparna på gatorna. Även parkeringsplatser har varit svåra att mäta ut, då gatumarkeringarna ibland har varit för vaga för att kunna uttydas. I de fallen har jag utgått ifrån en kombination av faktorer, såsom skyltning och hur bilar var parkerade på gatan. En möjlig felkälla var att bilarna kan ha varit felparkerade, samt att det kan ha funnits lediga parkeringsplatser som inte noterades. I fallet Nordsydliga cykelstråket i Lund behövde jag komplettera mätmetoden med manuellt uppmätta sektioner till följd av att 2026 års ortofoto inte var publicerat vid tidpunkten som uppsatsen lämnades in. Detta resulterade sannolikt i felkällor och avvikelser i eftermätningen av gatan, särskilt rörande utrymmena mellan sektionerna, vilket påverkar resultatets pålitlighet. Ett möjligt sätt att hantera problemet på hade varit att mäta upp fler sektioner och på så sätt täcka en större del av gatan. Dock så är Nordsydliga cykelstråket kraftigt trafikerat under en stor del av dygnets timmar och olycksrisken hade ökat ju längre tid jag spenderade på gatan. Hade jag varit medveten om att ortofotot inte skulle hinna publiceras innan inlämning så hade jag sannolikt valt att undersöka ett annat fall.

Samtliga åtgärder var färdigställda i samband med att uppsatsen började skrivas, därmed fanns inte möjligheten att göra platsbesök på gatorna innan omdisponeringarna. Det hade varit fördelaktigt om fallen hade kunnat följas från planerings- till genomförandestadiet, men då det i regel tar flera år att planera och genomföra omdisponerande åtgärder var det inte ett möjligt upplägg för uppsatsen. Initialt fanns därför en tanke om att använda verktyget Streetmeter för att kompensera för de uteblivna före-besöken. Streetmeter är ett webbaserat verktyg som tagits fram inom ramen för det Vinnova-finansierade forskningsprojektet Future Mobility och riktar sig till stads- och trafikplanerare, som genom att mata in olika mått i verktyget får kvantitativa uppskattningar av gatans kapacitet och förutsättningar för hållbar mobilitet, samt dess sociala, ekonomiska och miljömässiga funktion (Vinnova 2024; Streetmeter 2026). Syftet med att använda verktyget hade varit att utvärdera hur gaturummens kvaliteter ändrats i samband med åtgärderna. Det framkom dock tidigt att Streetmeter var ett för trubbigt verktyg i relation till uppsatsens frågeställningar, varpå jag bestämde mig för att utesluta det som metod. Empirin om hur gatorna var utformade innan

de omdisponerande åtgärderna hämtades istället från ortofoton, Google Street View och dokumentstudien.

Dokumentstudien byggde på de handlingar som kommunerna skickat in till Trafikverket i samband med ansökan och uppföljning, vilket innebar att varierande mängder information har kunnat hämtas ut. Exempelvis hade Malmö stad skrivit en längre och mer detaljerad ansökan än Helsingborgs stad och Lunds kommun, vilket resulterade i att andra iakttagelser kunde göras om Davidshallsgatan än om Larmvägen och Nordsydliga cykelstråket. Om uppsatsen hade haft ett större omfång och skrivits under längre tid så hade det varit möjligt att komplettera dokumentstudien med kommunala styrdokument, i syfte att bredda kunskapsunderlaget om de två senare gatorna.

Frågorna som ställdes under intervjustudien resulterade i svar som bekräftade en stor del av vad som framkom i dokumentstudien. Syftet med intervjustudien var dock att komplettera fallstudierna med sådant som *inte* framkom i dokumentstudien. Den här insikten kom till mig relativt sent i processen, varpå det inte fanns tid att genomföra kompletterande intervjuer. Hade tiden funnits så hade jag däremot ställt följande kompletterande frågor till respondenterna: *Vad påverkade de olika ytornas dimensioner?* och *Anser du att omdisponering kan främja hållbart resande?*

3. Litteraturoversikt

3.1 Omfördelningens politik

Den svenska transportpolitiken utgår från de, av riksdagen antagna, transportpolitiska målen (Regeringskansliet u.å.). Det övergripande målet för transportpolitiken är att den ska "säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet". I funktionsmålet specificeras att utformning, funktion och användning av transportsystemet ska skapa "en grundläggande tillgänglighet" i hela landet och att "transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov". Hänsynsmålet anger att transportsystemet ska vara utformat så att ingen dödas eller skadas allvarligt, samt att det ska bidra till en god miljö och ökad hälsa. Som etappmål under hänsynsmålet konkretiseras miljömålen genom en målsättning om att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, undantaget inrikes flygfart, ska minska med minst 70 % senast 2030 jämfört med 2010. Under 2024 kom 94 % av Sveriges växthusgasutsläpp från inrikes transporter från vägtrafiken, varav personbilstrafiken stod för merparten av utsläppen (Naturvårdsverket 2025). För att Sverige ska kunna nå de transportpolitiska utsläppsmålen för personbilstrafiken behövs en kombination av åtgärder: minskat bilkörande, ökad andel fossilfria bränslen och elektrifiering av fordonsflottan (Dickinson et al. 2024). Utsläppsminskningen bör ske skyndsamt om för att den globala uppvärmningen ska kunna begränsas till 1,5 grader (IPCC 2022).

Under 2018 antog Regeringen "Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling" (Skr. 2017/18:230), där hållbarhetsbegreppet uppges innefatta de miljömässiga, ekonomiska och sociala dimensionerna av hållbarhet. I det övergripande målet beskrivs att det ska vara enkelt att "ta sig fram med hållbara transporter, som t.ex. gång och cykel" (Skr. 2017/18:230:5) och i ett av etappmålen specificeras det som att "andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik" (Skr. 2017/18:230:6).

I uppsatsen används olika begrepp för att benämna samma fenomen: hållbara transporter, hållbara trafiksatningar, hållbart resande och hållbar mobilitet syftar i uppsatsen till samma sak. Definitionen av fenomenet utgår från hur hållbart resande omnämns i idéskriften *Hållbart resande i praktiken* (Forsell et al. 2010:9): "Transporter och resande som är effektiva och bra för såväl ekonomi och samhällsutveckling som hälsa och miljö". Utifrån den definitionen kan hållbart resande primärt förstås som resande med gång, cykel och kollektivtrafik, alternativt resor som inte genomförs (ibid). Sekundärt kan hållbart resande förstås som samåkning, resor utan fossila drivmedel och resor med bränslesnåla fordon (ibid). I uppsatsen används även hållbart resande på ett sätt som innefattar människors möjlighet att transportera sig till de platser där de behöver vara (Marshall 2005). På ett konkret plan innebär det att bilanvändande kan ingå i hållbart resande för de grupper som är beroende av bilen för att få vardagen att gå ihop, exempelvis äldre och funktionsnedsatta. För att nå etappmålet om minskade växthusgasutsläpp från persontransporter behöver det samlade resandet med bil minska (Dickinson et al. 2024), vilket i praktiken innebär att de som har möjlighet att välja bort bilen bör göra det för att möjliggöra fortsatt resande med bil för de som inte kan att välja (Boverket 2022). Hållbart resande bör även innefatta ett

ifrågasättande av manligt och kvinnligt könade normer, då transportsystemet tenderar att utgå från traditionellt manligt kodade tekniska normer (Dymén et al. 2021).

I Barnkonventionen, som är svensk lag sedan 2020, framgår det att barnets bästa alltid ska komma i första rummet, även i beslut som rör den fysiska miljön och gestaltning av barns livsmiljöer (SFS 2018:1197). Därmed ingår även barnperspektivet i uppsatsens definition av hållbart resande.

I strategin för levande städer finns ytterligare ett etappmål med relevans för uppsatsens ämnesområde: "en majoritet av kommunerna ska senast 2025 ta tillvara och integrera stadsgrönka och ekosystemtjänster i urbana miljöer vid planering, byggande och förvaltning i städer och tätorter" (Skr. 2017/18:230). För uppsatsen innebär det att utrymmesanspråken hos stadsgrönka och ekosystemtjänster i gaturummet undersöks i kommande avsnitt av litteraturstudien (3.3 Gatans utformning).

Tidigare studier har visat att det ofta finns en stor vilja från både politiker och tjänstepersoner att genomföra hållbara trafiksatsningar; Hansson et al. (2018) har exempelvis kunnat visa att många kommuner har mål om att öka det hållbara resandet. Kommunala tjänstepersoner anser dessutom ofta att det är nödvändigt att minska andelen bilresande med hänsyn till rättvisa, hälsa och klimat (Thoresson 2022). Även invånare kan vara positivt inställda till omdisponeringar; en majoritet av de som använder bil i centrala Malmö efterfrågar förbättringar i infrastrukturen för gång, cykel och kollektivtrafik (Henriksson & Svensson 2014). Men som Aretun och Robertson (2013) påpekar så finns det ofta en skillnad mellan de mål som kommunerna satt upp för hållbart resande och implementeringen av de åtgärder som krävs för att nå målen.

Enligt Whitelegg (2020) hade cykeln kunna ha upp till 25 % av färdmedelsandelarna i stora delar av västvärlden, vilket är långt ifrån fallet idag. Anledningen till att cykeln i regel har betydligt lägre färdmedelsandelar än så beror, enligt Whitelegg, på politiska beslut som fortsatt prioriterar biltrafik framför cykeltrafik. Det har länge funnits kunskap om de organisatoriska och tekniska aspekterna bakom framgångsrik cykelinfrastruktur, men storskalig implementering av konkurrenskraftiga cykelåtgärder har ändå låtit vänta på sig (Banister 2008; Pucher & Buehler 2017; Alm & Koglin 2019). Alm & Koglin (2019) föreslår att svårigheterna kring att implementera åtgärder för cykling härrör från konkurrens om gatans utrymme och brist på politiskt mod. Enligt flertalet studier är det vanligt att politiker uppfattar det som svårt att genomföra åtgärder som förbättrar framkomligheten för cyklister, i de fall som cykelåtgärderna innebär försämrad framkomlighet för biltrafiken (Balkmar 2014, Alm & Koglin 2019; Lindkvist Scholten et al. 2018). Farhågan är ofta att försämrad framkomlighet för bilen ska leda till att biltrafiken förflyttas till närliggande gator och resulterar i trafikstockningar; Cairns et al. (2002) har dock visat att denna oro i regel är obefogad, då människor tenderar att anpassa sitt beteende och sitt resande till de nya förutsättningarna. Omdisponeringar som innebär minskad framkomlighet för bilar kan även mötas av oro från butiksinnehavare och politiker om negativa följder för den lokala handeln (Svensson 2001; Lindkvist Scholten et al. 2018; Aldred et al. 2021). Detta trots att studier upprepat visat att handel tvärtom gynnas av att gatan blir mer tillgänglig för fotgängare och cyklister (Transport for London u.å; Svensson 2001). Lindkvist Scholten et al. (2018) lyfter vikten av att tjänstepersoner, inom ramen för sina uppdrag, har mandat att omfördela trafikytor från bilen till cykeln. Politiker tenderar dock att uppfatta traditionella trafiklösningar, som prioriterar

bilen, som mer uppskattade av väljarkåren, vilket försvårar implementeringen av hållbara trafiksatsningar på organisatoriskt nivå (Pettersson et al. 2020).

Möjligheten till extern finansiering, eller del-finansiering, har i studier visat sig vara ett framgångsrikt sätt att få lokala politiker att driva igenom cykelåtgärder (Wilson & Mitra 2020). Ytterligare faktorer som visat sig vara viktiga i projekt för hållbart resande är hur kommunikationen kring projektet sett ut; att kommunen har lyckats visualisera för politiker och invånare hur deras framtida stad kan se ut och fungera (Hrelja & Rye 2022). Framgångsrik kommunikation kan därtill påverka resenärernas upplevelser av själva transporten (Gössling 2020). Det kan även vara gynnsamt att implementera kontroversiella trafikåtgärder stegvis, genom att bit för bit skapa acceptans, nya vanor och låta folk själva uppleva de positiva effekterna av åtgärderna (Banister 2008).

3.2 Stadsmiljöavtalen

Stadsmiljöavtalen som koncept introduceras först av den statliga utredningen Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84), med avsikten att kommuner och regioner skulle kunna ansöka om statlig medfinansiering för åtgärder som skulle leda till ökad andel hållbara transporter, som ett sätt att minska det motoriserade trafikarbetet i städer. Upplägget var inspirerat av de norska Bymiljöavtalen, med den viktiga skillnaden att det i Sverige inte rörde sig om några avtal i ordets rätta bemärkelse; ett avtal förhandlas fram mellan parterna, medan stadsmiljöavtalen bestod av ansökningar som beviljades av myndigheterna (Isaksson & Knaggård 2019). Genom Förordningen om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer (SFS 2015:579), hädanefter kallad *förordningen*, realiserades stadsmiljöavtalen och det blev möjligt att ansöka om stöd för åtgärder som skulle leda till "energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och (som) "bidra(r) till att miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö nås". Åtgärder som innehöll "innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar" skulle premieras (SFS 2015:579). Enligt Forseng et al. (2025) har stadsmiljöavtalen haft inflytande över samtliga transportpolitiska mål.

Vid första utlysningssomgången år 2015 var det endast möjligt att söka medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder (Forseng et al. 2025). Detta justerades till utlysningen 2017, då det även blev möjligt att ansöka för cykelåtgärder (Förordning 2017:9). Under 2017 förlängdes även satsningen på stadsmiljöavtalen (prop. 2017/18:01) och de ingick i *Strategi för Levande städer* (Skr. 2017/18:230) som en riktad insats för ökad andel hållbara transporter. Under 2019 breddades ansökningsmöjligheterna ytterligare, då det blev möjligt att ansöka om delfinansiering för hållbara godstransporter (Förordning 2019:199). Några avtal för godstransporter tecknades dock aldrig, då inga av ansökningarna som kom in uppfyllde förordningens krav (Forseng et al. 2025). Gångåtgärder var inte del av stadsmiljöavtalen, dock så förutsätter kollektivtrafiksatsningar att man kan gå till och från hållplatsen och gångytor existerar ofta parallellt med cykelytor, vilket i praktiken innebär att stadsmiljöavtalen i viss mån även finansierat gångåtgärder (Forseng et al. 2025).

För att kommunerna och regionerna skulle beviljas medfinansiering för kollektivtrafik-, cykel- och godstransportsåtgärder ställdes krav på motprestationer som skulle syfta till att bidra till en ökad andel hållbara transporter eller ökad bostadsbyggande (SFS 2015:579). Motprestationerna kunde bestå av exempelvis Mobility Management-åtgärder, utbyggnad av cykel- och gångvägar, utbyggnad av kollektivtrafik, parkeringsstrategier,

hastighetsanpassning av gator och detaljplaner för bostäder (Forseng et al. 2025). Motprestationerna bedömdes utifrån den uppskattade effekten på ökat hållbart resande eller ökad bostadsbyggande och skulle genomföras inom avtalens genomförandetid (ibid). Genomförandetiden för avtal tecknade fram till år 2022 var till år 2029, för avtal tecknade år 2023 skulle genomförandet vara klart till år 2027 (ibid). Mellan 2021-2022 gick det ut en riktad cykelutlysning, där genomförandetiden var kortare och kraven på motprestationer lägre, med förhoppningen att motprestationen skulle hinna genomföras inom den snävare tidsramen (ibid). Här räckte det med att motprestationerna bestod av Mobility Management-åtgärder eller att motprestationerna var nära kopplade mot åtgärderna; exempelvis kunde kommunerna ange minskad yta för bilar i samband med åtgärden som en motprestation, vilket premierade omfördelning av utrymmen i gaturummen framför utvidgning av gatan (ibid).

Kommunernas ansökningar bedömdes av Trafikverket, både utifrån den eller de åtgärder som man sökte medel för och utifrån kommunens angivna motprestationer. Bland de ansökningar som kom in mellan 2018 och 2023 innehöll 76 % åtgärder för cykeltrafik, 11 % kombinerade cykel- och kollektivtrafikåtgärder och 13 % kollektivtrafikåtgärder, vilket kan förstås mot bakgrund av att cykelåtgärder i regel är mindre kostsamma och omfattande att genomföra än kollektivtrafikåtgärder, samt mot införandet av de tillfälliga cykelutlysningarna (Forseng et al. 2025).

Senast 12 månader efter att den sista åtgärden var genomförd skulle kommunen skicka en slutrapport till Trafikverket, alternativt senast 6 månader efter att sista motprestationen är genomförd (förutsatt att samtliga motprestationer inte är genomförda vid samma tidpunkt som den sista åtgärden) (Forseng et al. 2025). För att ett stadsmiljöavtal skulle betraktas som slutfört skulle slutrapporten vara godkänd av Trafikverket, varpå stödet utbetalades (ibid). Slutrapporten skulle innehålla en ekonomisk slutrapport, revisorsintyg, före- och efterbilder, en redovisning över motprestationerna, uppföljningar av trafikflöden, redovisning av eventuella avvikelser från ansökan, samt uppskattade effekter på hållbart resande och koldioxidutsläpp (ibid).

Utvärderingar av stadsmiljöavtalen har skett i omgångar: *Effekter av stadsmiljöavtalet - Utvärdering av försöksperioden 2015-2018* (Larsson och Svensson 2021), *Effekter av stadsmiljöavtalen – En uppskattning ex ante* (Brundell Freij et al. 2022) och *Utvärdering av stadsmiljöavtalen: Avtal tecknade 2018–2023* (Forseng et al. 2025). Alla avtal är i skrivande stund inte slutförda, vilket innebär att Trafikverket planerar att göra en ny utvärdering efter 2027/2029, när genomförandetiden är slut (Forseng et al. 2025). En återkommande problematik som har lyfts i utvärderingsprocessen är kommunernas svårigheter med att rapportera in likvärdiga data i sina slutrapporter, vilket har försvårat möjligheterna att utvärdera vissa av avtalens effekter (Svensson och Larsson 2021:62; AFRY 2024). En effekt som var svår att uppmäta var i hur stor utsträckning som åtgärder och motprestationer resulterat i förändringar av gatans ytor och omfördelningar av bilytor till andra användningsområden, såsom cykelväg, gångväg, busshållplatser, vegetation och torg (Svensson och Larsson 2021). Någon undersökning av avtalens totala påverkan på utrymmesfördelning har därmed inte gjorts. Även förändringar i andelen hållbara persontransporter har varit svårt för kommunerna att rapportera in, vilket kan härledas från hur uppföljningskraven är formulerade i förordningen (Forseng et al. 2025). Förordningen ställer krav på att det är i förändringar i *andel resor i orten* som ska registreras och att mäta

andel resor för en hel stad är betydligt svårare än att mäta *antal resor längs med en specifik gata* (SFS 2015:579; Pyddoke 2023; Forseng et al. 2025).

Preliminära beräkningar och utvärderingar av stadsmiljöavtalen har dock visat att åtgärderna lett till minskade koldioxidutsläpp, minskat resande med bil och ett ökat resande med gång, cykel och kollektivtrafik på de berörda gatorna (Forseng et al. 2025; Brundell Freij et al. 2022; Larsson och Svensson 2021). Utvärderingarna visar även att kommunerna anser att deras arbete med hållbara transporter har gått fortare och blivit mer omfattande till följd av stadsmiljöavtalen (Forseng et al. 2025). Kommunerna har även angett att stadsmiljöavtalen har lett till att man kunnat skapa attraktivare gaturum, med exempelvis genomtänkta materialval och gaturumsintegrerad vegetation, trots att det inte var ett uttalat syfte med avtalen (ibid).

I samband med budgetpropositionen för 2024 beslutade regeringen att framöver inte finansiera några nya stadsmiljöavtal (Prop. 2023/24:1). I *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2023* (Trafikverket 2025a) åtar sig Trafikverket att fortsätta betala ut stöd för redan beviljade stadsmiljöavtal, förutsatt att avtalen slutförs inom den ursprungliga genomförandetiden. I januari 2026 inkom remissvaren till *Förslag till nationell plan transportinfrastrukturen 2026-2023*, där flertalet aktörer efterfrågade nya stadsmiljöavtalsomgångar, alternativt liknande satsningar med starkare fokus på landsbygden (se exempelvis 2030-sekretariatet 2025; IVL Svenska Miljöinstitutet 2025; Cykelfrämjandet 2025). Även s k. "regionala stadsmiljöavtal" har lyfts som ett sätt att öka det strategiska arbetet med cykling och kollektivtrafik (Hultén & Mjörnell 2025).

3.3 Gatans utformning

I Sverige finns det en uppsättning av regelverk, riktlinjer och rekommendationer som på olika sätt påverkar gaturummets utformning. Vägmarkeringar, trafiksignaler och parkering regleras av Trafikförordningen (1998:1276) och Plan- och bygglagen (2010:900) anger att den bebyggda miljön ska anpassad för alla, inklusive barn, äldre och individer med funktionsnedsättning. Boverkets allmänna råd och föreskrifter (2011) beskriver i detalj hur offentliga utrymmen ska utformas för att vara framkomliga för individer med nedsatt syn, hörsel och rörlighet. Trafikverket lyder under regelverket Vägar och Gators Utformning, vanligen förkortat som VGU (Trafikverket 2024), som anger utformningsprinciper och krav på dimensioner på statliga vägar. Det finns inget krav på att kommuner ska utforma sina gator enligt samma principer som i VGU, men Andersson et al. (2022) konstaterar att många kommuner använder sig av VGU som ett vägledande dokument.

Andersson et al. (2022) påstår dock att de dimensioner som rekommenderas i VGU är utformade för att upprätthålla ett bilanpassat samhälle och att VGU, tillsammans med andra statliga strategier, inte erbjuder tillräcklig vägledning för att uppnå en hållbar stadsutveckling. Inom ramen för ett Vinnova-finansierat forskningsprojekt har Andersson et al. därför tagit fram en alternativ gatupolicy, *Designguide för Smarta Gator*. Den version av VGU som kritiseras av Andersson et al. är 2020 års upplaga. VGU blev dock uppdaterad 2024, därmed framkommer inte hur Andersson et al. förhåller sig till de förändringar som gjorts i dokumentet. De breddmått som rekommenderas av Andersson et al. (2022) skiljer sig dock från 2024 års upplaga av VGU på ett antal punkter (se tabell 3). I *Designguide för smarta gator* rekommenderas exempelvis alltid enkelriktade cykelfält och cykelbanor, medan VGU

förespråkar både enkelriktade och dubbelriktade cykelbanor. De dubbelriktade cykelbanornas breddmått dimensioneras i VGU utefter cykelflöden, medan *Designguide för smarta gator* förespråkar samma breddmått för cykelbanor oavsett cyklistflöden. Designguiden tar däremot hänsyn till gångbanors dimensionering utifrån gångflöden; något som inte görs i VGU.

Två dokument som, tillsammans med VGU, har varit inflytelserika för de senaste decenniernas utformning av svenska gator är *Trafik för en Attraktiv Stad*-serien (TRAST) från Trafikverket och Sveriges Kommuner och Regioner (Wendle och Eriksson 2015) och *Gång-, Cykel- och Mopedhandboken* (GCM-handboken) från Trafikverket och Sveriges Kommuner och Regioner (Wallberg et al. 2010). TRAST har blivit ersatt av *Handbok för trafikstrategiskt arbete* (Trafikverket 2022), som skiljer sig från det tidigare dokumentet genom att det har bytt inriktning från att primärt fokusera på trafik till att ha ett större fokus på tillgänglighet, både i fysisk och digital form. GCM-handboken är ersatt av *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister* (Trafikverket & SKR 2022), som ger uppdaterade rekommendationer för utformning, underhåll och uppföljning av miljöer som används av gående, cyklister och mopedister.

Tätt sammankopplat med diskussionen om hur mycket utrymme olika färdmedel bör ha på gatan, är samtalet om utrymmesanspråken hos gatans övriga användningsområden. I täta stadsmiljöer efterfrågas nämligen även ytor för vistelse, handel, grönska och klimatanpassning (Andersson et al. 2022). Det finns, som tidigare nämnt, även statliga styrdokument som anger att gator ska innehålla grönytor och ekosystemtjänster (Skr. 2017/18:230). Tabell 4 anger rekommendationer för gatuträd, sittplatser och uteserveringar från VGU (Trafikverket 2024), *Designguide för smarta gator* (Andersson et al. 2022) och *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister* (Trafikverket & SKR 2022). I skrivande stund pågår dock ett forskningsprojekt i Malmö som ifrågasätter klassiska utrymmesanspråk hos träd och annan urban grönska, där man planterar träd i utrymmen som traditionellt ansetts vara för smala (IVL 2026).

Tabell 3. Rekommenderade breddmått för gång, cykel, kollektivtrafik och biltrafik (Andersson et al. 2022; Trafikverket 2024).

Yta	Vägar- och gators utformning	Designguide för Smarta Gator
Gångbana	> 2,0 m > 1,8 m om vändzoner placeras med jämna mellanrum	> 3,0 m > 5,0 m för gångbanor som har över 5 000 passerande per dygn
Zon mellan gång- och cykelyta	Vägmarkering (mått saknas) Skiljeremsa (mått saknas) Nivåskillnad (kantstöd 0,05-0,06 m högt)	Framgår ej
Cykelfält	> 1,5 m > 2,0 m utmed kantstöd	> 1,5 m i trafikens körriktning > 2,5 m i motsatt riktning
Enkelriktad cykelbana	> 1,2 m	> 2,5 m
Dubbelriktad cykelbana	> 2,0 m	Rekommenderar ej dubbelriktade cykelbanor
GCM-bana* för enkelriktad cykeltrafik	Cykeldel om minst 1,2 m	Rekommenderar ej GCM-banor
GCM-bana* för dubbelriktad cykeltrafik med < 200 cyklister/dygn	Cykeldel om minst 2,0 m	Rekommenderar ej GCM-banor
GCM-bana* för dubbelriktad cykeltrafik med 200-2000 cyklister/dygn	Cykeldel om minst 4,0 m	Rekommenderar ej GCM-banor
GCM-bana* för dubbelriktad cykeltrafik med > 2000 cyklister/dygn	Cykeldel om minst 5,0 m	Rekommenderar ej GCM-banor
Zon mellan cykelyta och körfält utan fordonsuppställning	> 0,4 m	> 1,0 m
Zon mellan cykelyta och körfält med fordonsuppställning	> 1,0 m	> 0,5 m
Körfält	> 3,25 m	3 m
Busškörfält	> 3,25 m	3,25 m

*gångdelen av en GCM-bana har samma dimensioner som en gångbana

Tabell 4. Utrymmesanspråk och placering av gatuträd, sittplatser och uteserveringar (Trafikverket & SKR 2022; Andersson et al 2022; Trafikverket 2024).

Användningsområde	Vägar- och gators utformning	Designguide för Smarta Gator	Mobilitet för gående, cyklister och mopedister
Gatuträd	<p>Det ska finnas utrymme för trädets rötter och krona.</p> <p>Trädrötter ska ha möjlighet att växa i minst två riktningar.</p> <p>Fullvuxna trädkronor ska inte skymma belysning.</p>	<p>1,2 m avstånd mellan trädets mitt och körbanan.</p> <p>10-15 m mellan träd eller grupper av träd.</p>	2 m avstånd mellan träd och cyklist på friliggande cykelbana.
Sittplatser	<p>Placeras minst 0,6 m från GCM-bana.</p> <p>Hårdgjord slät yta intill som är minst 1,0 m djup och 1,0 m bred.</p>	25 m mellanrum mellan bänkar i centrumområde med många gående.	1 m avstånd mellan bänk och cyklist på friliggande cykelbana.
Uteserveringar	Får inte placeras ovanpå taktila ledytor eller den släta gångytor avsedda för personer med funktionsnedsättningar.	<p>Minst 1 meter djupa.</p> <p>2-4 meter breda för att rymma bord och stolar.</p>	Framgår ej.

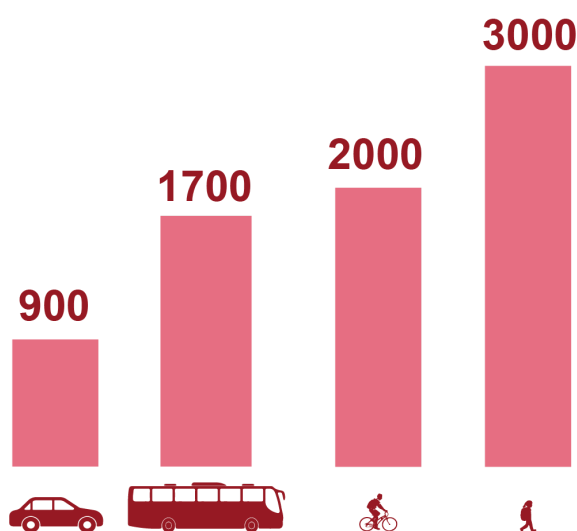
3.4 Omdistribuering som verktyg för hållbar mobilitet

I befintliga stadsmiljöer är det ofta begränsat med utrymme, vilket har lett till framväxten av ett forskningsfält som problematiserar utrymmesfördelning mellan olika färdmedel i gaturummet (Allansson & Cannon årtal; Romm et al. 2025). Merparten av de studier som finns om utrymmesfördelning i relation till färdmedelsfördelning använder sig av begreppet *transporträttvisa* (Romm 2025). Transporträttvisa är ett brett akademiskt område som bland annat avhandlar olika gruppers möjlighet och rätt att transportera sig. I litteraturöversikten diskuterar merparten av studierna transporträttvisa utifrån hur en rättvis fördelning av transportytor hade kunnat se ut (ibid).

En vanligt förekommande uppfattning är att gatans ytor är rättvist fördelade om ytornas storlek är proportionerliga mot hur de används (Gössling et al. 2016; Szell 2018; Creutzig et al. 2020; Guzman et al. 2021; Lefebvre-Ropars et al. 2021). Om exempelvis 20 % av alla

som använder gatan gör det genom att cykla på den så bör 20 % av gatans yta avsättas åt cykelinfrastruktur. Det här synsättet har fått visst genomslag i praktiken, då både Göteborgs stad (2012) och Stockholms stad (Spacescape 2012) har analyserat gatuutrymme efter den principen. I båda fallen har flödesmätningar genomförts, där man mätt flödet av fotgängare, cyklister och personbilar som passerar genom gaturummet under en viss tidsperiod. Genom att jämföra flödena mot breddmått på olika trafikytor på gatan har man fått fram den yta som varje färdmedel har "rätt" till. I både Göteborg och Stockholm fanns en skevhet mellan gatans utrymmesfördelning och dess färdmedelsfördelning. De som använde hållbara färdmedel hade inte lika mycket utrymme på gatan som de "borde" ha. Liknande resultat uppstod i de utrymmesstudier som använt sig av jämförelser mellan utrymmes- och färdmedelsfördelning (Romm et al. 2025). Ett problem med detta tillvägagångssätt är dock att fördelning av ytor efter färdmedelsandelar kan låsa fast rådande strukturer (Nello-Deakin 2019; Creutzig et al. 2020). Enligt detta sätt att argumentera bör transportytor endast omfördelas i fall där ytan är oproportionelig mot färdmedelsandelen, vilket inte nödvändigtvis gynnar hållbara transporter. I praktiken kan det nämligen innebära att gator som har höga flöden av personbilar och låg frekvens av cyklister bör omdisponeras så att yta tas från cyklisterna och ges till bilen (Nello-Deakin 2019). I förlängningen kan en sådan omfördelning resultera i att bilen framstår som ett mer attraktivt färdmedel och att biltrafiken ökar ännu mer, då ökad kapacitet tenderar att resultera i ökad trafik. Detta fenomen kallas *inducerad trafik* och syftar inte på trafik som omfördelats från andra gator, utan om resor som annars inte hade gjorts, alternativt hade gjorts över kortare avstånd eller med andra färdmedel (Smidfelt Rosqvist & Nordlund 2011).

Ett annat sätt att betrakta färdmedelsfördelning och ytfördelning vore att fördela utrymmen i enlighet med den färdmedelsfördelning som man önskar se eller som det finns politiskt antagna mål för. Men som Nello-Deakin (2019) lyfter så tar detta inte hänsyn till att olika färdmedel har olika utrymmesbehov; en cykel tar inte upp lika mycket utrymme som en bil, då den inte är lika stor och inte kräver lika stora säkerhetsmarginaler gentemot andra färdmedel. I städer, där ytkonkurrens ofta råder på gator, är det enligt Koglin et al. (2019) viktigt att ta hänsyn till just färdmedlens yteffektivitet (figur 3).



Figur 3. Kapacitet per timme på en 3 meter bred yta. Siffrorna bygger på antagandet att det passerar en bil var tredje sekund och att det är 1,5 passagerare per bil, respektive en buss var tredje minut med 100 passagerare per buss. Omarbetad efter Andersson et al. (2022).

Ytterligare en risk med att utgå ifrån förhållandet mellan färdmedels- och utrymmesfördelning är att kategoriseringen av utrymmen bygger på en förenkling av verkliga förhållanden (Nello-Deakin 2019). Bara för att ett utrymme på en gata blivit kategoriserat, av kommunen eller forskaren, som exempelvis gångyta betyder det inte att gång är den enda sortens aktivitet som förekommer där. Gångytor kan tvärtom även användas av olika former av mikromobilitet, som tillfällig parkering, för informell vistelse eller av lekande barn.

Som De Gruyter et al. (2022) påpekar så kan ett färdmedel därtill vara "underrepresenterat" därför att transportinfrastrukturen inte är utformad på ett säkert eller attraktivt sätt eller för att det finns andra faktorer som gör att trafikanter inte föredrar att använda det färdmedlet på just den här gatan (exempelvis brister i cykelvägnätet). Färdmedelsandelar bör därför inte, enligt De Gruyter et al, tolkas som en spegling av människors preferenser och önskemål, utan snarare som en spegling av faktiska förhållanden. Gössling et al. (2016) har visat att det i den tyska staden Freiburg finns mer utrymme för fotgängare än vad som "behövs" med hänsyn till fotgängarnas färdmedelsfördelning, vilket de tolkar som att det är andra faktorer än utrymme som styr hur stor del av transportererna som sker med gång. För att öka andelarna hållbart resande är det därmed relevant att planera efter människors färdmedelspreferenser. Fotgängare efterfrågar i regel korta avstånd till målpunkter, en finmaskig gatustruktur, en visuellt omväxlande och stimulerande omgivning och att omgivande fordon framförs med mycket låga hastigheter (Gehl 2010; Andersson et al. 2022; Trafikverket & SKR 2022). Cyklister kan å andra sidan förflytta sig relativt snabbt över stora avstånd och de tenderar att föredra raka sträckor där de kan hålla hög hastighet, vilket underlättas av en visuellt okomplicerad omgivning och av att cyklisten har tillräckligt med utrymme för att göra omkörningar (Balkmar 2014; Pucher & Buehler 2017). Aldred et al. (2021) har visat att åtgärder som implementerats i syfte att främja cykling inom ett bostadsområde i Storbritannien framförallt ökade frekvensen av fotgängare i området. Åtgärderna bestod av hastighetssänkande åtgärder för biltrafiken och separerade cykelbanor längs med områdets huvudgator. Forskarna bakom studien föreslår att resultaten ska tolkas som att nedsatt biltrafik främst ska förstås som en gångåtgärd. Det är även viktigt hur ytor är utformade och hur de förhåller sig till andra trafiktyper (Gehl 2010; Ståhle 2016; Trafikverket & SKR 2022). Exempelvis kan den faktiska och upplevda säkerheten runt en cykelyta variera beroende på om ytan delas med en gångyta eller om cyklisterna separeras från fotgängarna genom markmaterial, nivåskillnader, vegetation eller parkerade bilar (ibid). Detta har i sin tur påverkan på hur mycket som ryms i gaturummet, då buffertytor och grönytor har sina egna utrymmesanspråk (se avsnitt 3.2 Gatans utformning). Kollektivtrafikens attraktivitet härrör framförallt från faktorer som är orelaterade till dess fysiska utrymme på gatan, som frekvent turtäthet, kort restid och pålitliga avgångar (Holmberg 2008; Smidfelt Rosqvist & Nordlund 2011). Det innebär däremot inte att kollektivtrafiken inte hyser utrymmesanspråk, tvärtom kan dedikerade kollektivtrafikkörfält bidra till att öka kollektivtrafikens framkomlighet i gaturummet och dess pålitlighet (Borg et al. 2025).

Gator kan därtill ha olika primära funktioner. Marshall och Jones (2004) beskriver att gator som har höga flöden av trafik domineras av en länkstatus. Dessa gator är i regel en strategisk nod i ett gatunätverk och har kapaciteten och bredden för att hantera trafik som framförs i relativt höga hastigheter. Gator som istället definieras av den byggda miljöns karaktär och har yta för sittplatser, grönska och småskalig handel anser de har en

platsstatus. Rodriguez-Valencia (2014) har kompletterat ramverket för länk- och platsstatus genom att introducera en miljöstatus, vilken syftar till gator med ekosystemtjänster och grön infrastruktur. Lefebvre-Ropars et al. (2021) använder sig av länk, plats och miljö i en undersökning om utbudet och efterfrågan för olika sorters gatuutrymmen. Till skillnad från Marshall och Jones använder Lefebvre-Ropars et al. funktionerna för att argumentera för att gator bör balanseras så att de har "rätt" andel av vardera funktion. Gator som har en stark länkfunktion bör därmed, enligt Lefebvre-Ropars et al., omfördelas så att de får starkare inslag av plats- och miljöfunktioner. Förhållandet mellan de olika funktionerna räknar Lefebvre-Ropars et al. ut genom en matematisk formel.

Att låta gatan disponeras uteslutande utifrån tekniska faktorer riskerar dock resultera i att gatan betraktas som ett enbart tekniskt utrymme (de Vasconcellos 2004). Genom att bara ta hänsyn till kvantitativa aspekter "underskattas eller ignoreras helt de sociala och politiska aspekterna av stadstrafiken" (de Vasconcellos 2004:3). Det är därför motiverat att även ta hänsyn till "mjuka värden" i utformningen av gaturum, vilket man kan göra genom att utforma gator så att de är attraktiva med avseende på materialval, vegetationsval och rumslighet (Andersson et al. 2022). Det är även viktigt att säkerställa användarnas delaktighet i planeringen och att jobba med beteendepåverkande åtgärder (Trafikverket 2022). Beteendepåverkande åtgärder kan bland annat innefatta informationskampanjer, prova-på-kampanjer, samarbete mellan organisationer och mobilitetsplaner för arbetsgivare och offentliga verksamheter (Forsell et al. 2010). I kombination med infrastrukturåtgärder kan beteendepåverkande åtgärder förstärka de positiva effekterna på hållbart resande (ibid). Ett annat sätt att ta hänsyn till sociala aspekter inom trafikplanering är att lyfta de sociala konsekvenserna av omdisponeringar. Omdisponeringar utjämnar inte bara skillnader mellan olika färdmedels framkomlighet utan även mellan olika trafikanters framkomlighet, vilket Guzman et al. (2021) menar bör förstås som en rättvisehandling. Detta blir exempelvis tydligt i förhållande till män och kvinnors olika resvanor. Kvinnor reser i regel mer med cykel och kollektivtrafik än vad män gör (Dymén et al. 2021). Satsningar på hållbara transporter kan därmed ha en positiv inverkan på jämställdhet inom transportsystemet (Holmberg 2008), vilket är i linje med de transportpolitiska målens funktionsmål om att kvinnors respektive mäns transportbehov ska tillgodoses inom transportsystemet (Regeringskansliet u.å).

4. Fallstudier

4.1 Davidshallsgatan i Malmö

Davidshallsgatan löper i nordsydlig riktning genom området Davidshall i centrala Malmö. Bebyggelsen inom området anlades mellan slutet av 1800-talet och 1930-talet och har en klassisk, stängd kvartersstruktur (Malmö stad 2025). Längs med Davidshallsgatan finns bostäder, handel och restauranger. Nästliggande gata till öster är Södra Förstadsgatan, en gågata med uteserveringar och gatuplanteringar. Väster om Davidshallsgatan ligger Davidshallstorg, som även den har flertalet uteserveringar och gatuplanteringar.

Det är endast cykelåtgärderna på Davidshallsgatan som finansierats genom stadsmiljöavtalen. Kollektivtrafikåtgärderna på gatan finansierades genom Sverigeförhandlingens Ramavtal 8 mellan Malmö stad, Region Skåne och staten (Trafikverket 2025b).



Figur 4. Davidshallsgatan i sydlig riktning vid platsbesöket den 16 april 2026.

4.1.1 Dokumentstudie

Ansökan

I Malmö stads ansökan om stadsmiljöavtal från februari 2019 sökte kommunen medfinansiering för åtgärder längs med Davidshallsgatan. Vid tidpunkten som ansökan skrevs framfördes cykeltrafik, kollektivtrafik och taxitrafik på samma trafikyta i gaturummet och åtgärden som man sökte medel för avsåg att förbättra gatans transportinfrastruktur genom att separera cykel- och kollektivtrafiken.

Cykelåtgärden på Davidshallsgatan avsåg en sträcka på 600 m och omdisponeringen av gatan skulle innebära att körfältsbredden om ca 11 m till minskade till ungefär 6,5-7,5 m och att samtlig kantstensparkering skulle tas bort. De ytor som tidigare tagits i anspråk av bilar skulle ersättas av enkelriktade cykelbanor på båda sidor om gaturummet. Detta motiverades i ansökan med att cykelbanor är "mer utrymmeseffektiva och kapacitetsstarka än körbanor för biltrafik" och genom att utforma cykelbanorna som enkelriktades skulle cyklister kunna hålla högre hastigheter och slippa mötande trafik och mötande omkörningar från andra cyklister. Cykelbanorna skulle, enligt Malmö stad, hålla "högsta möjliga standard beträffande framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet". Den nordliga delen av gatan bedömdes dock vara för smal för att rymma cykelbanor, varpå den istället skulle utformas som en cykelfartsgata.



Figur 5. Cykelbanan på västra sidan upphör och cyklister leds in i korsningen Davidshallsgatan/Storgatan.



Figur 6. Cykelfartsgata med bussar i linjetrafik på norra delen av Davidshallsgatan.

Malmö stad skriver i sin ansökan att "den enskilt viktigaste indikatorn på ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart trafiksystem" är färdmedelsfördelningen för persontransporter och att färdmedelsandelarna för cykeltrafik och kollektivtrafik behöver öka på bekostnad av biltrafiken. Malmö stads mål var, vid tidpunkten som ansökan skickades in, att biltrafikens färdmedelsandelar skulle minska från 40 % till 30 % till år 2030, samt att cykeltrafikens andel skulle öka från 22 % till 30 % och kollektivtrafikens andel från 21 % till 25 % under samma period. Målet för gångtrafikens andel (15 %) var att den skulle vara oförändrad till år 2030.

Malmö stad motiverar åtgärderna i sin ansökan genom att hänvisa till rättvisaspekten av utrymmesfördelning av gaturummet och skriver att de åtgärder, och motprestationer, som beskrivs i ansökan kommer att bidra till en mer rättvis fördelning av gatans utrymmen, genom att de prioriterar kapacitetsstarka, långsiktigt gångbara och hållbara transportslag.

Möjligheten till statlig medfinansiering genom stadsmiljöavtalen angavs i ansökan som nödvändig för att Malmö stad skulle kunna genomföra cykel- och kollektivtrafikåtgärder i närtid, då kommunens "ansträngd(a) budget" annars riskerade att fördröja satsningar på hållbar transportinfrastruktur.

Beslutet

Trafikverket beviljade i juni 2019 ett stöd om 1 925 tkr för åtgärden längs med Davidshallsgatan, med villkoret att Malmö stad skulle genomföra de motprestationer som Trafikverket bedömt uppfyller de syften som anges i förordningen (2015:579).

Motprestationerna i fråga avser införandet av så kallade *sommargator*, hastighetsdämpande åtgärder vid överfarter och korsningar, nya cykelöverfarter och en dialogkampanj för förbättrad trafiksituation vid skolor.

Uppföljningsplanen

Anläggningsarbetet på Davidshallsgatan påbörjades i mars 2021 och slutfördes i oktober 2022.

I uppföljningsplanen noterades två avvikelser från innehållet i Malmö stads ansökan, där den första avvikelser härrör från ett politiskt beslut om att behålla samtliga kantstensparkeringar på gatan. Detta innebär att den sydligaste delen av Davidshallsgatan saknar cykelbanor och att cyklar där fortsatt framförs i blandtrafik med bilar och kollektivtrafik. Den andra avvikelser var att Malmö stad inte planterat lika många gatuträd som ursprungligen angavs i ansökan.

Omdisponeringen av Davidshallsgatan bedöms ha resulterat i förändrade resmönster, enligt de flödesmätningar som Malmö stad genomförde innan (2021) och efter (2023) åtgärden (tabell 5). Fotgängare per dag uppges ha ökat från 1 100 till 1 200, cyklister per dag från 860 till 1 100, kollektivtrafikresenärer per dag från 428 till 628 och bilister per dag minskat från 3 450 till 2 850. Malmö stad bedömer att resandet under 2021 var påverkat av den vid tidpunkten pågående covid-19-pandemin.

Tabell 5. Antal resor och färdmedelsfördelning längs med Davidshallsgatan innan och efter omdisponeringen. Datakälla: Trafikverket och Malmö stad 2023.

Färdmedel	Antal resenärer 2021	Antal resenärer 2023	Skillnad antal	Andel resenärer 2021	Andel resenärer 2023	Skillnad p.e*
Gång	1 100	1 200	+200	18,84 %	20,77 %	+1,93
Cykel	860	1 100	+240	14,73 %	19,04 %	+4,31
Kollektivtrafik	428	628	+200	7,33 %	10,87 %	+3,54
Bil	3 450	2 850	-600	59,10 %	49,32 %	-9,78
Totalt	5 838	5 778	+40	100,00 %	100,00 %	0,00

*procentenheter

4.1.2 Platsbesök

Davidshallsgatan besöktes den 16 april kl 9.00. Tidpunkten valdes av trafiksäkerhetsskäl: vid 9-tiden hade morgonens rusningstrafik passerat och det var säkrare att röra sig på gatan som oskyddad trafikant. Vid besökstillfället observerades att merparten av cyklisterna använde cykelbanorna i högertrafik. Några enstaka cyklisterna valde dock att cykla i körfältet på gatans västra sida istället för att använda cykelbanan. Detta kan tolkas som att cyklisterna tog en sorts genväg; istället för att omväxlande vika upp och ner från cykelbanan valde dessa cyklisterna att konstant cykla på körfältet (figur 7).

Min egen subjektiva upplevelse av att färdas som cyklist på gatan var att cykelbanorna hade god komfort och att det fanns en tydlighet i hur ytorna är avsedda att användas (figur 7), men att de var för smala för att jag skulle välja att göra en omkörning. Det fanns ett visst obehag förknippat med att cykla på körbanan på gatans västra sida i samband med att bilar och bussar passerade. Som fotgängare upplevde jag att den östra sidan kändes säkrare att färdas på än den västra sidan. På östra sidan är gångbanan och cykelbanan nämligen åtskilda genom nivåskillnader, vilket inte förekommer på västra sidan (figur 8).



Figur 7. Cykelbanan på västra sidan av Davidshallsgatan upphör i höjd med Holmgatan, varpå cyklister leds ut i körfältet.



Figur 8. Davidshallsgatan sedd i nordlig riktning. Vägmarkeringar leder cyklister in på den enkelriktade cykelbanan på östra sidan av gatan.

4.1.3 Utrymmesfördelning

I figuren nedan presenteras utrymmesfördelningen längs med Davidshallsgatan, såsom den var innan (2018) och efter (2024) omdisponeringen (tabell 6).

I samband med omdisponeringen togs yta från en liten del av Triangelorget och ombildades till cykelbana och gångområde. Det innebar att en mindre mängd vistelseytor försvann till följd av omdisponeringen. Dock behöver det inte innebära att möjligheterna till vistelse på Triangelorget försämrades nämnvärt, i och med att den berörda torgytan bestod av en smal remsa som var lokaliserad mellan en fontän och en stor väg (Östra Rönneholmsvägen).

På Davidshallsgatan fanns det, innan omdisponeringen, en sträckning på gatan som var avsatt till buss, cykel och taxi. Istället för att placera denna sträckning i en egen kategori delades ytan upp i tre lika stora delar, det vill säga att en tredjedel av ytan räknades som bussyta, en tredjedel som cykelyta och en tredjedel som bilyta (taxi.) Efter omdisponeringen var de olika trafikslagets anspråk tydligare reglerade på gatan och någon justering av kategorierna behövde inte göras.

Vistelseytor förekommer på gatan i form av en fast uteservering. Det förekommer även att butiker och restauranger ställt ut stolar och bänkar, vilket utgör en slags informella vistelseytor. Enbart användningsområden som genom sitt anspråk tydligt påverkar

utformningen av gatans utrymmen ingår dock i utrymmesfördelningen, därmed utesluts tillfälliga, icke-fasta installationer från vistelsekategorin.

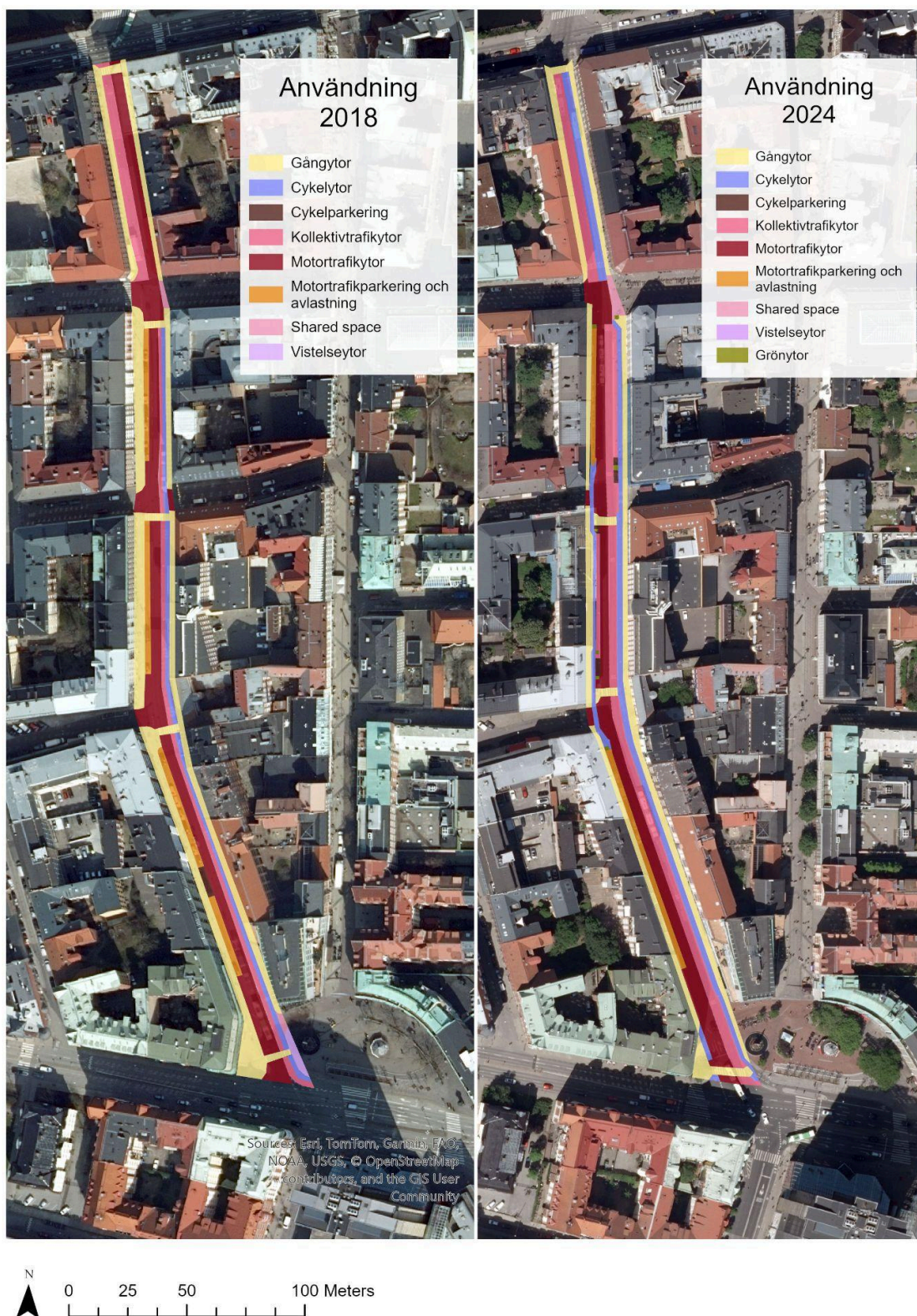
Den sammanlagda mängden yta skiljer sig med 24 kvadratmeter mellan de olika mätningarna, vilket sannolikt beror på små skillnader i polygonernas utsträckning. Det motsvarar en felmarginal om ca 0,33 %, varpå resultatet ändå anses vara pålitligt.

Tabell 6. Utrymmesfördelning på Davidshallsgatan innan och efter omdisponeringen.

Användningsområde	m ² 2018	m ² 2024	Skillnad m ²	% 2018	% 2024	Skillnad p.e
Gångytor	2 685	2 049	-636	37,41 %	28,63 %	-8,78
Cykelytor	568	1 256	+688	7,92 %	17,56 %	+9,64
Cykelparkeringar	35	39	+4	0,49 %	0,55 %	+0,06
Kollektivtrafikytor	952	1 717	+765	13,26 %	23,99 %	+10,73
Motortrafikytor	2 311	1 685	-626	32,19 %	23,56 %	-8,63
Motorparkeringar och angöringsytor	520	336	-184	7,24 %	4,70 %	-2,54
Shared space	46	91	+45	0,64 %	1,26 %	+0,62
Vistelseytor	61	5	-56	0,85 %	0,07 %	-0,78
Grönytor	0	20	+20	0,0 %	0,28 %	+0,28
Totalt	7 178	7 154	+15	100,00 %	100,00 %	+0,6**

*procentenheter

**summan beror på avrundningar i de enskilda värdena



Figur 9. Utrymmesfördelning på Davidshallsgatan. Bakgrundsbild: Ortofoto, 0.25 m färg och 0.16 m färg © Lantmäteriet (2018; 2024).

4.1.4 Intervjustudie

Tjänsteperson A är en i uppsatsen anonymiserad anställd på Malmö stad som var delaktig i planeringen av Davidshallsgatan. Hen intervjuades på sin arbetsplats i mars 2026.

Enligt Tjänsteperson A var de tyngst vägande faktorerna vid omdisponeringen av Davidshallsgatan att öka trafiksäkerheten för cyklister, framkomligheten för busstrafiken och att skapa en mer attraktiv trafikmiljö. I förstudien gjorde tjänstepersonerna på Malmö stad bedömningen att tillgången till parkering hade begränsad påverkan på centrumhandeln och att parkeringsbehovet i området kunde täckas genom åtgärder på anslutande sidogator. I ett senare skede av processen ändrades utformningsförslaget för gatan, då tekniska nämnden inte ansåg att förstudiens förslag mötte behovet av angöring till gatans verksamheter på ett tillfredsställande sätt. Utfallet av nämndens beslut blev att samtliga parkeringsplatser och angöringsytor behölls samt att cykelbanorna bitvis upphör på gatan; på dessa sträckor delar cyklister yta med bussar och bilar. Tjänsteperson A om hur det påverkar trafiksäkerheten på gatan:

“Det saknas cykelbanor längs med ett par kvarter och hade vi haft det så hade vi fått prioritera bort parkering, vilket inte tilläts. Trots det så förstår man som cyklist hur cykelbanorna ska användas hyfsat väl. Vi har gjort uppföljningar som visar på hög efterlevnad av trafikförelaggen bland cyklister i gatan. Sen är det inte tryggt och säkert att cykla utanför parkeringar med bussar som kör förbi en, det kanske bidrar till att vissa väljer att cykla där man ändå är bort från trafiken.”

Att det slutgiltiga resultatet hade färre träd än planerat var, enligt Tjänsteperson A, ett resultat av att det gjordes en mer noggrann ledningskontroll i detaljprojekteringen och att kontrollen visade att vissa av de planerade träden skulle hamna för nära fjärrvärmeledningar. Andra träd utgick därför att de bedömdes vara siktskymmande.

Breddmått på cykelbanorna på Davidshallsgatan har sitt ursprung i Malmö stads tekniska handbok, som har liknande utrymmesstandarder som VGU. Vid tidpunkten som gatan planerades hade Malmö stad inga riktlinjer för flödesrelaterade bredder på cykelbanor; i skrivande stund har detta nyligen införlivats i den tekniska handboken, i syfte att “bättre möta det tilltagande cyklandet”.

Tjänsteperson A kan inte minnas om omdisponeringen av Davidshallsgatan påverkades av att den delfinansierades genom stadsmiljöavtalen, men kommer däremot ihåg att det var “lite knöligt med uppföljning och utvärdering av åtaganden”. Ombyggnaden av gatan tog lång tid, vilket möttes av kritik från media som menade att tillgängligheten till bostadsentréer och butikslägen försämrades under ombyggnadsperioden.

Hen säger att jämställdhetsperspektivet berördes i förstudien, men att det vid tidpunkten var relativt nytt med jämställdhetsanalyser i den här sortens projekt och att det inte hade betydande påverkan på gatans utformning. Gällande barnperspektivet så har Malmö stad genom åren jobbat mycket med barns skolvägar och hur barn påverkas av trafikmiljön, men då Davidshallsgatan bedömdes vara mer av ett “vuxencykelstråk” har inte barnperspektivet påverkat utformningen.

För att fler ska välja att cykla, alternativt för att de som redan cyklar ska välja att cykla mer, anser Tjänsteperson A att det "grundläggande är att det finns en cykelinfrastruktur som håller en rimlig standard". Hen utvecklar:

"I vissa lokalgator och uppsamlingsgator kan en delad körbana vara tillräcklig, men är motortrafikflöden höga eller det förekommer tung trafik, behövs separerade cykelbanor. Ska vi öka cyklandet behöver vi också höja standarden på infrastrukturen; bredder som kan hantera större cykelflöden, medger omcyklingar, ökad komfort, högre upplevd trafiktrygghet, etc. Som cyklist vill man gärna ta sig till sin målpunkt så snabbt och effektivt som möjligt. Nya cykelbanor bidrar till att öka genheten i cykelvägnätet, och därmed minska reslängder och restider. Ju finmaskigare nät av cykelinfrastruktur, desto närmre till målpunkten för dig som cyklist. Nya korridorer i cykelvägnätet kan också bidra till att avlasta andra cykelvägar, vilket ökar kapacitet, höjer trafiksäkerhet, och så vidare."

4.1.5 Sammanfattning av resultatet

Hur har utrymmesfördelningen i gaturummen ändrats i samband med omdisponeringarna?

Samtliga användningsområden har genomgått en förändring med avseende på andelen utrymme de är tilldelade i gaturummet (figur 10). Utrymmena för gång och bil har minskat, medan utrymmena för cykel- och mikromobilitet, shared space respektive kollektivtrafik har ökat. Utrymmet för vistelse har minskat och det har tillkommit utrymme för grönytor.

Har färdmedelsfördelningen i gaturummen ändrats i samband med omdisponeringarna?

Omdisponeringen av Davidshallsgatan resulterade i förändrade resmönster för samtliga färdmedel (figur 10). Antalet fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer har ökat, medan antalet bilister har minskat.

Vilka avvägningar och prioriteringar har påverkat utrymmesfördelningen i gaturummen?

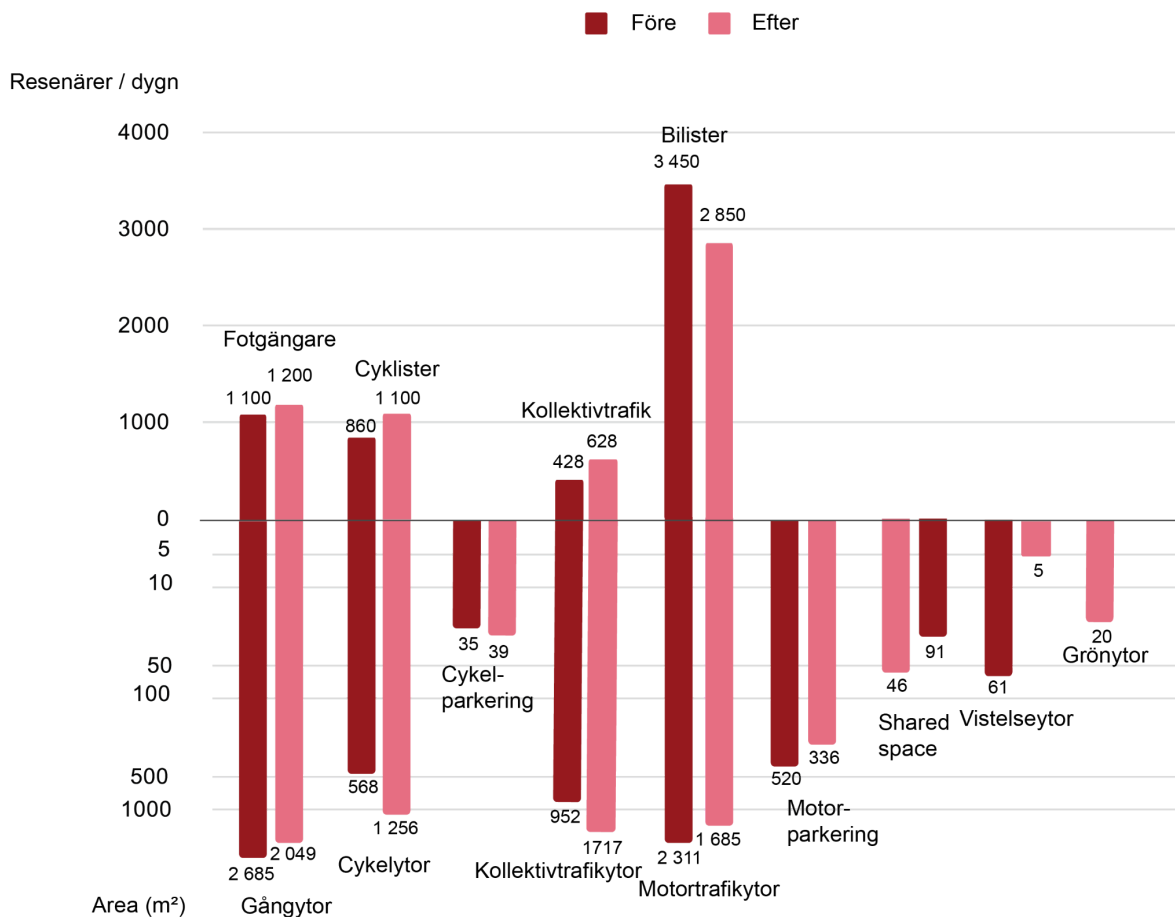
Utrymmesfördelningen var initialt påverkad av mål om ökad trafiksäkerhet för cyklister och ökad framkomlighet för busstrafiken. Senare i processen uppstod politiska önskemål om att prioritera bibehållen yta gatuparkering och angöring. Övriga avväganden som påverkat gatans utrymmesfördelning var den tekniska infrastrukturen, som i kombination med önskemål om fri sikt i korsningar, resulterade i färre träd än planerat.

Den politiska viljan om att behålla yta för gatuparkering och angöring innebar en avvägning mellan parkeringens och angöringens utrymmesanspråk respektive cykelbanornas utrymmesanspråk, där parkeringens och angöringens anspråk prioriterades högre. Omdisponeringen av Davidshallsgatan innebar således en kompromiss mellan standarden på cykelinfrastrukturen och bibehållandet av parkerings- och angöringsplatserna, vilket i förlängningen påverkade trafiksäkerheten för cyklister och framkomlighet för både cyklister och bussar i linjetrafik.

Har omdisponeringarna påverkats av att de delfinansierades av stadsmiljöavtalen?

Ja. Enligt Malmö stads ansökan var extern finansiering nödvändig för att åtgärder för hållbar mobilitet skulle kunna genomföras i närtid. Utformningen har dock inte påverkats av stadsmiljöavtalen.

Förändringar i resande och utrymme på Davidshallsgatan



Figur 10. Förändringar i resande och utrymme på Davidshallsgatan. Den nedre delen av y-axeln har en logaritmisk skala för att även de små summorna ska vara synliga. Datakälla: Trafikverket och Malmö stad (2023).

4.2 Larmvägen, Helsingborg

Larmvägen ligger i området Fredriksdal i Helsingborg och den del av gatan som undersöks i uppsatsen har nordsydlig sträckning. Området byggdes under 1960- och 1970-talen och har kompletterats med ny byggnation kring millennieskiftet och under 2020-talet (Trafikverket och Helsingborgs stad 2021). Byggnaderna består i regel av höga lägenhetshus, som är omgivna av öppna, gröna ytor och parkering på kvartersmark. Närliggande gator utgörs av mindre kvartersgator och större trafikleder.



Figur 11. Norra delen av Larmvägen, sedd i sydlig riktning.

4.2.1 Dokumentstudie

Ansökan (Trafikverket och Helsingborgs stad 2021)

Helsingborg stad ansökte om stadsmiljöavtal för cykelåtgärder längs med Larmvägen i samband med den riktade cykelutlysningen under hösten 2021. Vid tidpunkten som ansökan gjordes hade Larmvägen ytor för gångtrafik, biltrafik och gatuparkering, samt två enklare busshållplatser. Under 2019 öppnades en gatukoppling från Larmvägen till den större Vasatorpsvägen, vilket dels resulterade i ökad genomfartstrafik och dels skapade en "gen och attraktiv koppling" mot centrala Helsingborg. Kommunen bedömde att Larmvägen hade hög potential för att utgöra ett "naturligt" cykelstråk med året-runt-pendling.

Åtgärden som man sökte medfinansiering för var en separerad gång- och cykelbana om 680 m, längs med den sydvästra delen av Larmvägen från Trängsgatan till Lägervägen. Utrymmet som behövdes för gång- och cykelbanan skulle omfördelas från den 10 m breda

körbana. Vid tvärgator och infarter skulle gång- och cykelbanan höjas upp, i syfte att ge företräde till fotgängare och cyklister. Utöver gång- och cykelytor anges det i ansökan att busshållplatserna skulle byggas om till timglasformade hållplatser och att en skiljeremsa med planteringar skulle anläggas mellan körfältet och gång- och cykelbanan. Syftet med planteringarna anges vara att hantera dagvatten, samt att skapa en attraktivare och trivsammare miljö för fotgängare och cyklister. Hastighetsdämpande åtgärder omnämns som ett sätt att minska risken för genomfartstrafik på gatan.

Helsingborgs stads förhoppningar för åtgärden var att "dagens bilister ska välja att cykla eller gå istället" och att antalet cyklister skulle öka med 50% ett år efter färdigställandet. För Helsingborgs stad som helhet anges målen för färdmedelsandelar gällande cykeln att dess andel ska vara 21% till år 2022 och 27% till 2035.

I ansökan framkommer det inte på något uttryckligt sätt att åtgärden påverkats genom möjligheten till statlig medfinansiering genom stadsmiljöavtalen.

Beslutet (Trafikverket 2021)

Trafikverket beviljade i oktober 2021 ett stöd om 10 550 tkr för åtgärden på Larmvägen, med villkoret att Helsingborgs stad skulle genomföra de motprestationer som Trafikverket bedömt uppfylla de syften som anges i förordningen (2015:579).

Motprestationerna i fråga avser en avsmalning av körbanan på Larmvägen och marknadsföring och invigning av cykelbanan.

Uppföljningsplanen (Trafikverket och Helsingborgs stad 2023)

Anläggningsarbetet Larmvägen påbörjades under 2021 och slutfördes 2022.

I uppföljningsplanen noterar Helsingborgs stad att man byggt samma åtgärd som man angett i sin ansökan. Man anger även att ca 40 parkeringsplatser har försvunnit från gatan.

Omdisponeringen av Larmvägen bedöms ha resulterat i förändrade resmönster, enligt de flödesmätningar som Helsingborgs stad genomförde innan (2019) och efter (2023) åtgärden. Fotgängare per dag uppges ha ökat från 383 till 760, cyklister per dag från 234 till 923, kollektivtrafikresenärer från 122 till 322 och vardagsdygnstrafiken för bilar har minskat från 2 400 till 2 000.

4.2.2 Platsbesök

Larmvägen besöktes den 9 april kl 12.00. Vid besökstillfället var aktiviteten låg på gatan, vilket var att förvänta sig då de allra flesta runt lunchtid en vardag befinner sig på andra platser. Det passerade ändå ett antal cyklister, fotgängare, bussar och bilar under tiden besöket pågick. Vid timglashållplatserna kunde individer med olika nivåer av rörlighet ta sig fram självständigt i sitt eget tempo, i och med att det inte är möjligt för bilar att köra om bussen vid hållplatsen.

Tabell 7. Antal resor och färdmedelsfördelning längs med Larmvägen innan och efter omdisponeringen. Datakälla: Helsingborgs stad och Trafikverket 2023.

Färdmedel	Antal resenärer 2019	Antal resenärer 2023	Skillnad antal	Andel resenärer 2019	Andel resenärer 2023	Skillnad p.e*
Gång	383	760	+377	12,20 %	19,02 %	+6,82
Cykel	234	923	+689	7,45 %	23,10 %	+15,65
Kollektivtrafik	122	322	+200	3,89 %	8,07 %	+4,18
Bil	2 400	2 000	-400	76,43 %	50,06 %	-26,37
Totalt	3 139	3 995	+856	100,00 %	100,00 %	0,00

*procentenheter

Min egen subjektiva upplevelse av att färdas som cyklist på Larmvägen var att framkomligheten var god, även om gc-banan byter sida av gatan. Sidbytet kommuniceras med tydligt med skyltning och ett byte av markmaterial, från asfalterad cykelbana till grusbelagd gångbana. Gatans skala upplevdes som enhetlig mot omgivningen och gatuträden skapade en rumslighet när man färdades längs med den östra sidan av gatan. Planteringarna bidrog även till att separera motortrafiken från gc-banan, vilket gjorde resandet mer behagligt för mig som oskyddad trafikant. Som fotgängare på gc-banan kände jag mig däremot något exponerad för cykeltrafiken. Vid tillfället som jag besökte gatan var cykelflödet så pass lågt att det inte hade någon större inverkan på min upplevelse, men jag kan föreställa mig att man som fotgängare känner sig mer utsatt under rusningstid.

4.2.3 Utrymmesfördelning

I figuren nedan presenteras utrymmesfördelningen längs med Larmvägen, såsom den var innan (2018) och efter (2024) omdisponeringen (tabell 8).

Biltrafiken och busstrafiken delar på körbanan på Larmvägen, men då det inte finns några lokala föreskrifter eller regleringar över hur körbanan är tänkt att användas så har den betraktats som ett traditionellt bilkörfält med inslag av busstrafik, vilket innebar att körbanan kategoriserats som "Motortrafik". Timglashållplatserna är däremot kategoriserade som tillhörande bussens utrymmesanspråk.

Utrymmesmätningen för 2024 innehåller 444 kvadratmeter mer än mätningen för 2018, men gatan har också breddats något på den nordöstra sidan, där det under 2018 var en byggarbetsplats. Skillnaden kan även bero på skillnader i polygonernas utsträckning. 444 kvadratmeters skillnad motsvarar en felmarginal om ca 4,48 %, varpå resultatet ändå anses vara pålitligt.

Tabell 8. Utrymmesfördelning på Larmvägen innan och efter omdisponeringen.

Användningsområde	m ² 2018	m ² 2024	Skillnad m ²	% 2018	% 2024	Skillnad p.e*
Gångytor	3196	2 883	-313	32,23 %	27,83 %	-4,40
Cykelytor	0	1222	+1222	0,00 %	11,79 %	+11,79
Cykelparkeringar	0	0	0	0,00 %	0,00 %	0,00 %
Kollektivtrafikytor	23	298	+275	0,23 %	2,88 %	+2,65
Motortrafikytor	6 175	4 615	-1 560	62,27 %	44,54 %	-17,73
Motorparkeringar och angöringsytor	523	224	-299	5,27 %	2,16 %	-3,11
Shared space	0	0	0	0,00 %	0,00 %	0,00 %
Vistelseytor	0	0	0	0,00 %	0,00 %	0,00 %
Grönytor	0	1119	+1119	0,00 %	10,80 %	+10,80
Totalt	9917	10 361	+444	10,00 %	100,00 %	0,00

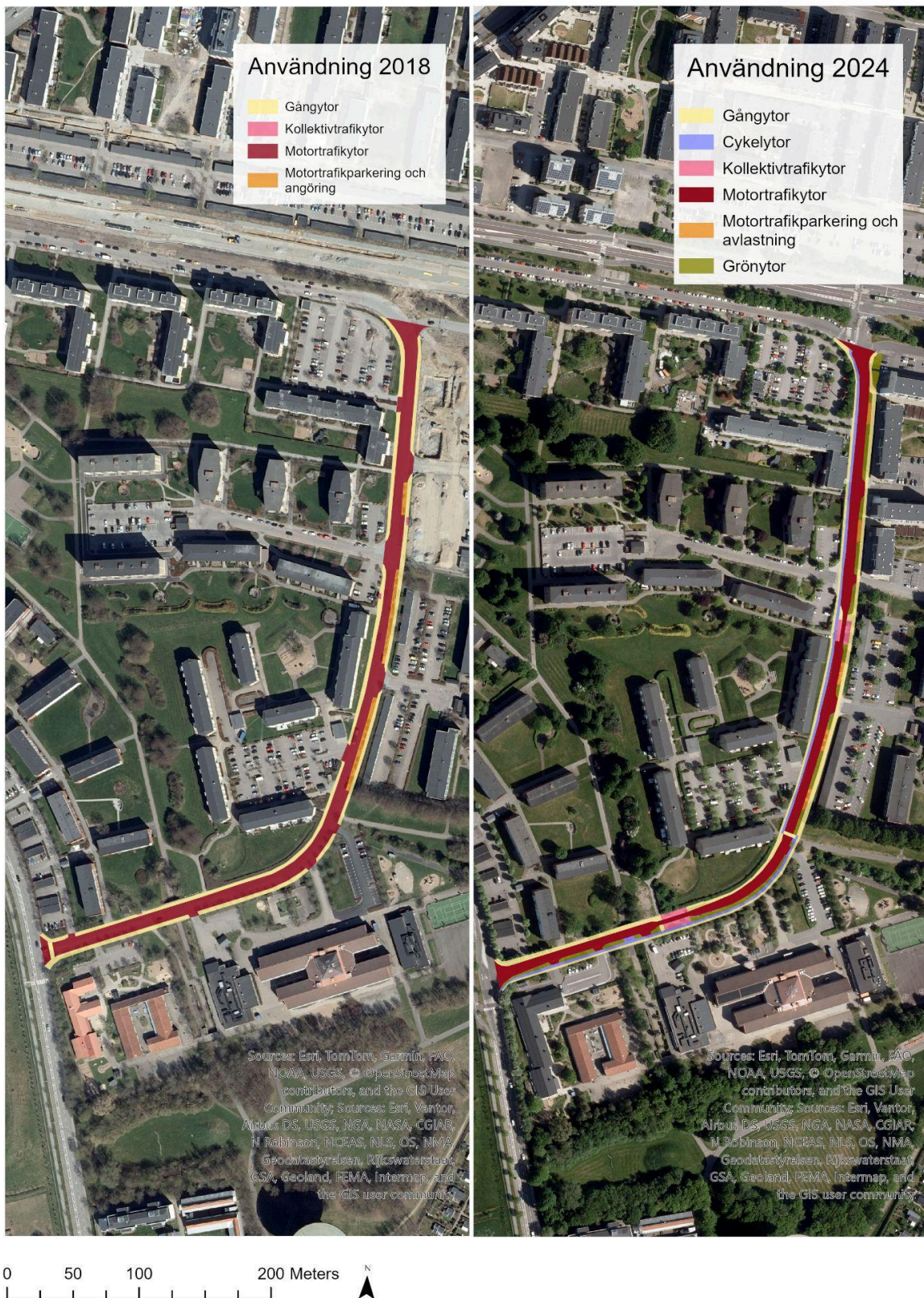
*procentenheter



Figur 12. Hastighetssäkrad överfart där gc-banan byter sida av vägen. I samband med att ytan byter användningsområde så ändras underlaget från grus till asfalt.



Figur 13. GCM-banan på östra sidan av Larmvägen. Grusad gångbana på västra sidan.



Figur 14. Utrymmesfördelning på Larmvägen. Bakgrundsbild: Ortofoto, 0.25 m färg och 0.16 m färg © Lantmäteriet (2018; 2024).

4.2.4 Intervjustudie

Heléne Nilsson och Victoria Johansson intervjuades i egenskap av tjänstepersoner på Helsingborgs stad. Intervjun skedde via länk i april 2026.

Enligt Heléne Nilsson spelade flertalet faktorer in vid omdisponeringen av Larmvägen: minskad barriäreffekt inom området, sammankoppling med staden övriga cykelnät, ökad trafiksäkerhet, minskad risk för genomfartstrafik, förbättrad framkomlighet för busstrafiken, hantering av dagvatten och minskade bullernivåer vid skolområdena på södra delen av gatan.

Tjänstepersonerna inom projektet föreslog initialt att samtlig gatuparkering skulle upphöra, vilket hade frigjort mer utrymme för grönytor på gatan. Från politiskt håll fanns det däremot önskemål om att behålla en del av parkeringsplatserna, varav den nuvarande lösningen med parkeringsfickor inbäddade mellan planteringarna uppstod. Heléne Nilsson utvecklar resonemanget:

“(…) vi tänkte inte ha (parkeringar) längs med gatan för det finns väldigt gott om parkeringsplatser på kvartersmark i de här områdena. Samtidigt så är det en viktig fråga för vår politik att säkerställa att bilen har sin yta, och vi tog inte ytterligare yta från körbanan, utan vi la (parkeringarna) i planteringsytan, så breddmässigt så blev det ju ingen skillnad. Vi har ändå säkerställt god framkomlighet för bilen på gatan, bortsett från timglashållplatserna.”

Timglashållplatserna diskuterades i projektet, enligt Victoria Johansson, eftersom de innebär ett hinder för biltrafiken och busschaufförerna blir stressade av köbildningen som kan uppstå när bilar behöver vänta bakom bussen vid hållplatserna. Samtidigt så drog man slutsatsen att timglashållplatserna minskade gatans attraktivitet som genomfartsled, vilket var ett av målen i projektet.

I Helsingborgs stad finns det politiska beslut om att tjänstepersonerna ska jobba för minskad klimatpåverkan. På Larmvägen innebar det i första hand att man prioriterade att integrera multifunktionella blågröna ytor i form av planteringar med öppen dagvattenhantering, så kallade regnbäddar. Ombyggnationen av gatan samordnades med ledningsarbeten och Heléne Nilsson berättar att vattenledningarnas placering påverkade hur mycket utrymme som var möjligt att avsätta för växtlighet och var den växtligheten kunde placeras. Detta påverkade i sin tur cykelbanans placering på gatan och resulterade i att cykelbanan byter sida på gatan (vid ett av övergångsställena min anm.). Man tog även hänsyn till materialvalens klimatpåverkan, exempelvis är gångbanan belagd med grus istället för betong för att minska projektets koldioxidavtryck.

Stadsmiljöavtalens största påverkan på projektet var de motprestationer som gjordes: minskad yta för bilen till förmån för gående och cyklister, samt en beteendepåverkande kampanj i samband med invigningen av GC-stråket. Projektet följdes även av en gedigen uppföljning, enligt Victoria Johansson och Heléne Nilsson. Den senare lyfter vikten av beteendepåverkande kampanjer för att främja cyklandet i samband med infrastrukturåtgärder:

“(…) Till syvende och sist så är det folks inställning, man gör det som är lättast och bekvämast för stunden och (inställning) är jättesvårt att komma åt.

Övriga aspekter som är viktiga för att få fler att cykla är bra vägvisning, säkra korsningspunkter och bra parkeringsplatser för cyklar. Gällande barn- och jämställdhetsperspektiven så är de, enligt Heléne Nilsson, ständigt närvarande även om de sällan är uttalade:

“(Barnperspektivet) genomsyrar alltid det vi gör och försöker åstadkomma och det uppdraget som vi har. (...) När vi skapar bra förutsättningar för att man ska kunna ta sig själv oavsett vem man är och vilka villkor man har så har vi med oss jämställdhetsperspektivet.”

4.2.5 Sammanfattning av resultatet

Hur har utrymmesfördelningen i gaturymmen ändrats i samband med omdisponeringarna?

Samtliga användningsområden har genomgått en förändring med avseende på andelen utrymme de är tilldelade i gaturummet (figur 15). Utrymmena för gång och bil har minskat, medan utrymmena för cykel- och mikromobilitet respektive kollektivtrafik har ökat. Det har tillkommit utrymme för grönytor.

Har färdmedelsfördelningen i gaturummen ändrats i samband med omdisponeringarna?

Omdisponeringen av Larmvägen resulterade i förändrade resmönster för samtliga färdmedel (figur 15). Antalet fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer har ökat, medan antalet bilister har minskat.

Vilka avvägningar och prioriteringar har påverkat utrymmesfördelningen i gaturummen?

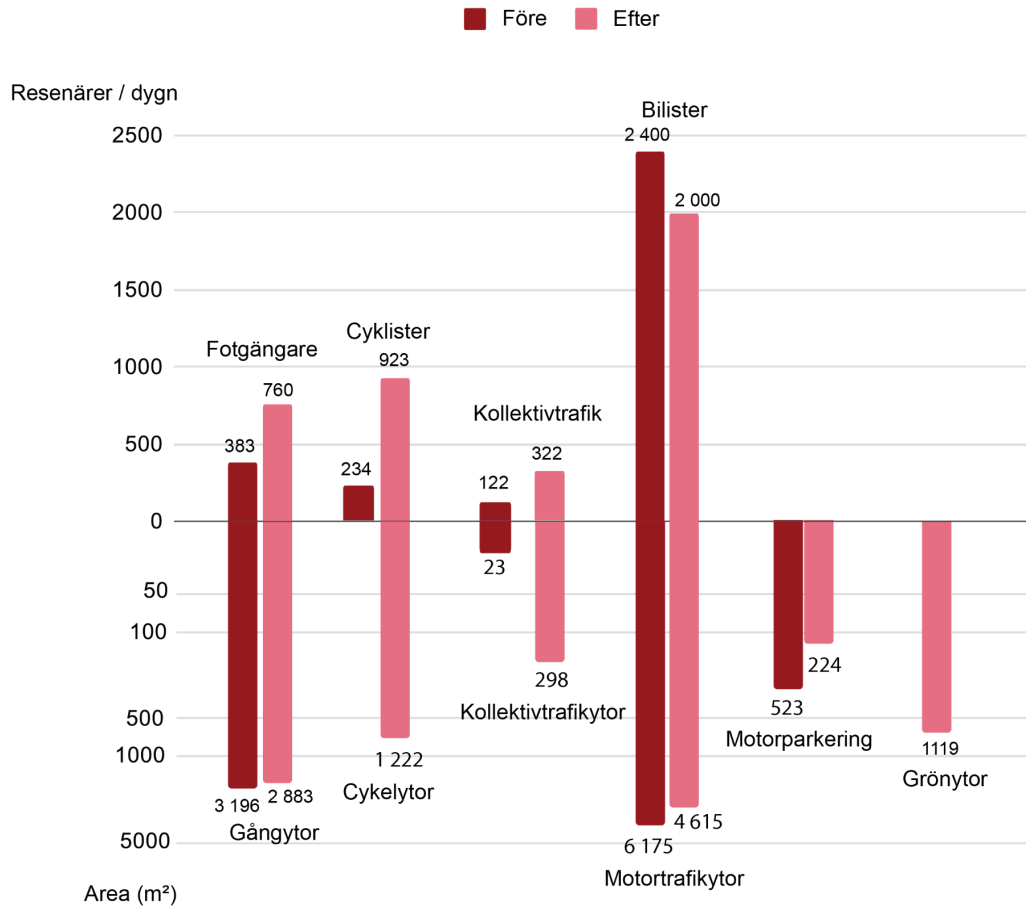
Utrymmesfördelningen på Larmvägen härstammar från mål om minskad barriäreffekt, sammankoppling med stadens övriga cykelnät, ökad trafiksäkerhet, minskad risk för genomfartstrafik, förbättrad framkomlighet för busstrafiken, dagvattenhantering och minskade bullernivåer. Den tekniska infrastrukturen, med underjordiska ledningar, har styrt lokalisering och mängd utrymme för planteringarna. Beslutet att implementera planteringar har påverkat mängden yta för cykelinfrastruktur och hur cykelinfrastrukturen förhåller sig till övriga ytor på gatan.

Genom omdisponeringen fick Larmvägen blågröna buffertytor med varierande och estetiskt tilltalande växtval. Ytorna tillkom primärt som ett resultat av att man behövde hantera dagvatten, sekundärt som ett sätt att skapa trivsel och rumslighet. De hastighetsreglerande åtgärderna gjorde gatan mindre attraktiv som genomfartsled, medan gc-banan förstärkte gatans stråkkvaliteter för gående och cyklister.

Har omdisponeringarna påverkats av att de delfinansierades av stadsmiljöavtalen?

Ja. Enligt tjänstepersonerna i intervjustudien blev avtalens uppmuntran om minskat utrymme för bilen och ökat utrymme för hållbar mobilitet vägledande tidigt i processen.

Förändringar i resande och utrymme på Larmvägen



Figur 15. Förändringar i resande och utrymme på Larmvägen. Den nedre delen av y-axeln har en logaritmisk skala för att även de små summorna ska vara synliga. Källa: Helsingborgs stad och Trafikverket (2023).

4.3 Nordsydliga cykelstråket genom Lund, etapp 5 och 6

Nordsydliga cykelstråket går genom Lunds medeltida stadskärna, mellan Mejeriet i söder och Allhelgonakyrkan i norr. Endast en del av stråket har finansierats genom stadsmiljöavtalen, etapp 5 och 6 på Kyrkogatan/Stora Södergatan mellan Klostergatan och Lilla Tvärgatan. Gatan rymmer bostäder, handel, restauranger och kulturverksamheter. Längre upp på gatan, strax norr om sträckan som studeras i uppsatsen, ligger parkområdet Lundagård. Omgivande gator är småskaliga och rymmer mestadels handel och restauranger.



Figur 16. Nordsydliga cykelstråket sett i nordlig riktning.

4.3.1 Dokumentstudie

Ansökan (Trafikverket och Lunds kommun 2023)

Lunds kommun beskriver i ansökan det nordsydliga cykelstråket som vältrafikerat och anger att stråket kopplar ihop Lund både ur ett lokalt och regionalt perspektiv. Stråket beskrivs vidare som en "mycket viktig och gen länk i cykelnätet". Potentialen för ökad cykeltrafik längst med stråket beskrivs som god, förutsatt att komforten och trafiksäkerheten längs med etapp 5 och 6 ökar.

Åtgärden avser en sträcka på 345 m, där det vid tidpunkten för ansökan fanns två körfält och två cykelfält på sammanlagt 10 m bredd, samt gångbanor med en sammanlagt bredd på 5 m. Omdisponeringen beskrivs resultera i att körbanan smalnas av till 5 m bredd. Cykelfälten

skulle få ett slätare material för att öka cyklisternas komfort och möjliggöra högre hastigheter. Gångbanorna skulle utvidgas för att minska trängsel bland fotgängare och cykelparkeringarna skulle bli fler. I korsningspunkter skulle hastighetssäkrade gcm-passager införas. Omdisponeringen anges även resultera i att gatumarksparkering upphör på sträckan, undantaget handikapparkering som fortsatt kommer att finnas på gatan.

I *LundaMaTS III: Strateg för ett hållbart transportsystem i Lunds kommun* (2014) finns mål om att färdmedelsfördelningen för alla resor inom Lunds kommun till 70 % ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik till år 2020 och 75% till år 2030, vilket kommunen refererar till i sin ansökan. I *LundaMaTS III* anges även att all resandeökning i Lunds kommun ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik.

Åtgärden längs med Nordsydliga cykelstråket och motprestationerna i avtalen anses av Lunds kommun bidra till att fler kommer att välja att gå, cykla eller kombinera bil eller cykel med kollektivtrafik, vilket är i linje med målen om färdmedelsfördelning i kommunen.

I ansökan framkommer det inte på något uttryckligt sätt att åtgärden påverkats genom möjligheten till statlig medfinansiering genom stadsmiljöavtalen.

Beslutet (Trafikverket 2023)

Trafikverket beviljade i maj 2023 ett stöd om 7 000 tkr för åtgärden längs med Kyrkogatan/Stora Södergatan, med villkoret att Lunds kommun skulle genomföra de motprestationer som Trafikverket bedömt uppfylla de syften som anges i förordningen (2015:579).

Motprestationerna i fråga avser kampanjen "Pendla med cykel", införandet av två cykelöverfarter i anslutning till Nordsydliga cykelstråkets södra del och smalare körbanor på Kyrkogata, Stortorget och del av Stora Södergatan.

Uppföljningsplanen (Trafikverket och Lunds kommun 2025)

Anläggningsarbetet på Nordsydliga cykelstråket etapp 5 och 6 påbörjades 2024 och slutfördes 2025.

I uppföljningsplanen noterades två avvikelser från Lunds kommuns ansökan. Den första avvikelsen var att de två till tre upphöjda GCM-passagerna som var planerade ersattes av en upphöjning mellan Klostergatan och Botulfsgatan. Den andra avvikelsen var att ett tillfälligt hållplatsläge tillkommit på Stortorget, vilket innebar att antalet cykelparkeringar temporärt har minskat från 224 stycken till 132 stycken.

Omdisponeringen av Kyrkogatan/Stora Södergatan bedöms ha resulterat i förändrade resmönster, enligt de flödesmätningar som Lunds kommun genomförde innan (2023) och efter (2025) åtgärden (tabell 9). Antalet fotgängare ökade något, från 14 000 till 14 700. Antalet cyklister var däremot snarlikt mellan båda mätningarna, från 4 300 till 4 400, vilket kommunen tror beror på att Botulfsgatan var avstängd för genomfartstrafik vid tillfället för eftermätningen. Antalet bilar minskade från 3 400 till 1 900, vilket kommunen härleder till avstängningen av Botulfsgatan.

Tabell 9. Antal resor och färdmedelsfördelning längs med Nordsydliga cykelstråket under 2023 respektive 2025. Datakälla: Trafikverket och Lunds kommun 2025.

Färdmedel	Antal resenärer 2023	Antal resenärer 2025	Skillnad antal	Andel resenärer 2023	Andel resenärer 2025	Skillnad p.e*
Gång	14000	14700	+700	58,33 %	60,29 %	+1,96
Cykel	4300	4400	+100	17,92 %	18,04 %	+0,12
Kollektivtrafik	2352	3414	+1 062	9,80 %	14,00 %	+4,20
Bil	3400	1900	-1 500	14,17 %	7,79 %	-6,38
Totalt	24 052	24 414	+362	100,00 %	100,00 %	0,00

*procentenheter

4.3.2 Platsbesök

Nordsydliga cykelstråket besöktes första gången den 8 april kl 14.20. Vid det tillfället var gatan vältrafikerad av både fotgängare, cyklister, bussar, bilar och lastbilar som packade upp varor. Därför bedömde jag att det inte var säkert att göra sektionsmätningarna vid det här tillfället, det hade varit associerat med för hög olycksrisk. Ett återbesök gjordes den 16 april kl 10.30, då trafiken var glesare.

Min egen subjektiva upplevelse av att färdas som cyklist på Kyrkogatan/Stora Södergatan var att cykelfältet gav god framkomlighet, att underlaget var bekvämt och att bilarna respekterade cykelfältet. Jag upplevde att gatan var utformad på ett sätt som verkade möta olika gruppers behov, då jag observerade att folk obehindrat kunde röra sig självständigt med rullator, rullstol, barnvagn och blindkäpp. Stundvis var gångytan för smal för att man skulle kunna gå flera personer på bredden och långsamtgående fotgängare saktade ned flödet vid smalare passager där det fanns hinder, exempelvis cykelparkeringar eller uteserveringar, som gjorde det svårt att gå om de andra fotgängarna. Överlag fanns det en tydlighet i hur ytorna var avsedda att användas, genom taktila markeringar i marken och skyltning. Det fanns gott om yta för vistelse, både uteserveringar och bänkar.

4.3.3 Utrymmesfördelning

I figuren nedan presenteras utrymmesfördelningen längs med Nordsydliga cykelstråket etapp 5 och 6 på Kyrkogatan/Stora Södergatan, såsom den var innan (2024) och efter (2026) omdisponeringen (tabell 10).

På Nordsydliga cykelstråket fanns det, innan omdisponeringen, ett körfält på gatan som var märkt med genomfartsförbud, undantaget buss, cykel, taxi och behörig trafik. Utrymmet delades i fjärranalysen upp i tre lika stora delar och placerades i kategorierna kollektivtrafik, cykelyta och motortrafik. Efter omdisponeringen hade cyklisterna fått ett eget utrymme på gatan, som till ytan var mindre än den tredjedel av körfältet som de tilldelades i fjärranalysens första steg. Därmed visar tabell 10 att cykelns utrymme på gatan minskade efter omdisponeringen.



Figur 17. Vistelseyta på offentlig plats.



Figur 18. Markunderlaget på en del av Nordsydliga cykelstråket.

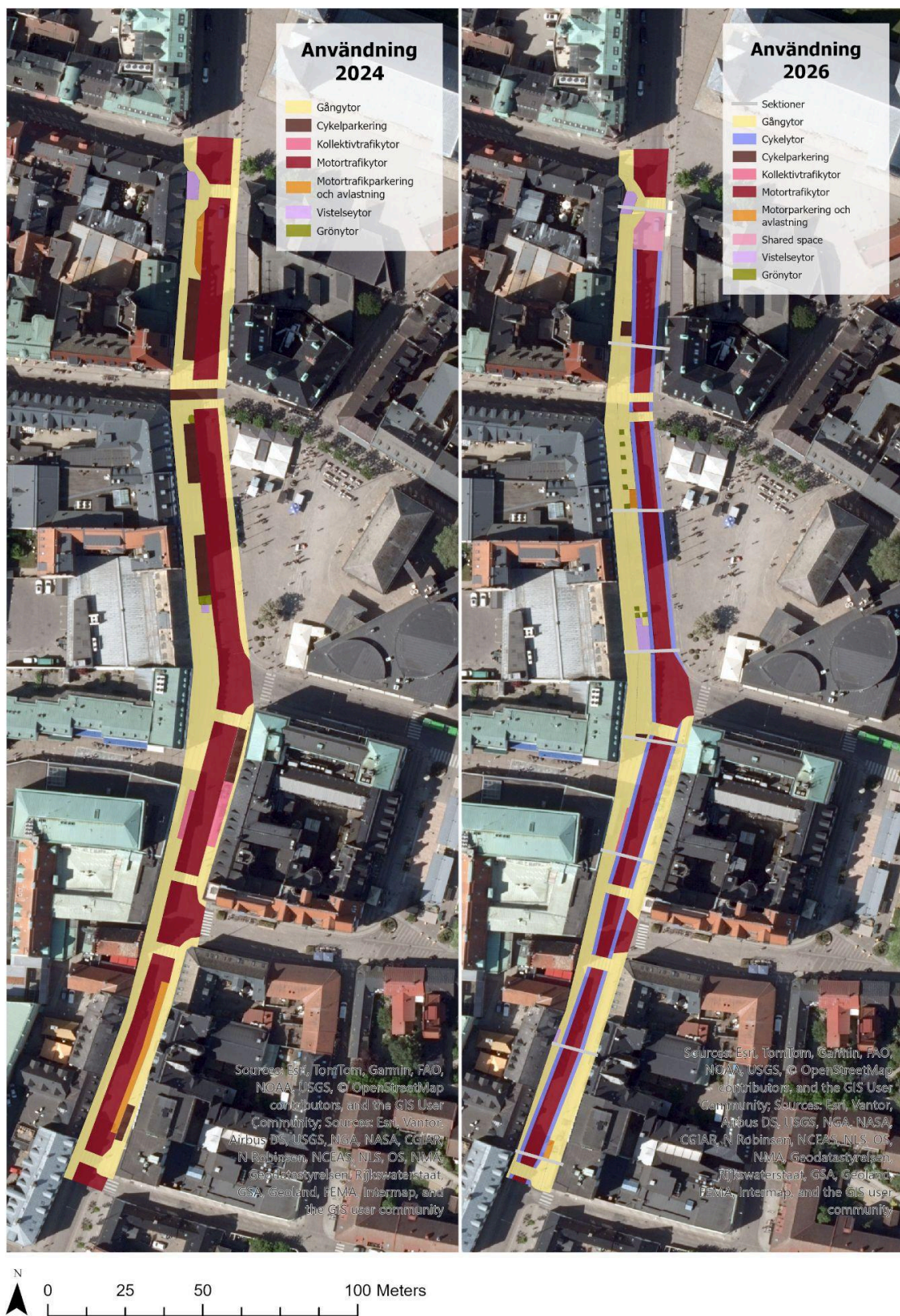
Då mätmetoderna skiljde sig åt mellan de olika årtalen (se 2.2.3 Fjärranalys via geografiska informationssystem) är resultatet osäkert för flera av användningsområdena. Det är framförallt mätningen för 2026 som är osäker med avseende på de användningsområden som befinner sig mellan sektionerna som togs vid platsbesöket. Mer specifikt är det ytorna för cykelparkering, motorparkering och avlastning samt vistelse som påverkats.

Den sammanlagda mängden yta skiljer sig med 323 kvadratmeter mellan de olika mätningarna, vilket sannolikt beror på att mätningarna skett med olika metoder och följaktliga skillnader i polygonernas utsträckning. Det motsvarar en felmarginal om ca 5,62 %, varpå resultatet bör tolkas med försiktighet.

Tabell 10. Utrymmesfördelning på Nordsydliga cykelstråket innan och efter omdisponeringen.

Användningsområde	m ² 2024	m ² 2026	Skillnad m ²	% 2024	% 2026	Skillnad p.e
Gångytor	2517	2594	+77	43,78 %	47,81 %	+4,03
Cykelytor	850	714	-136	14,78 %	13,16 %	-1,62
Cykelparkeringar	383	27	-356	6,66 %	0,50 %	-6,16
Kollektivtrafikytor	945	934	-11	16,44 %	17,21 %	+0,77
Motortrafikytor	850	923	+73	14,78 %	17,01 %	+2,23
Motorparkeringar och angöringsytor	148	27	-121	2,57 %	0,50 %	-2,07
Shared space	0	113	+113	0,00 %	2,08 %	+2,08
Vistelseytor	40	70	+30	0,70 %	1,29 %	+0,59
Grönytor	16	24	+8	0,28 %	0,44 %	+0,16
Totalt	5 749	5 426	-323	100,00 %	100,00 %	0,00

*procentenheter



Figur 19. Utrymmesfördelning på Nordsydliga cykelstråket. Bakgrundsbild: Ortofoto, 0.16 m färg © Lantmäteriet (2024).

4.3.4 Intervjustudie

Anna Karlsson intervjuades i egenskap av före detta tjänsteperson på Lunds kommun. Intervjun skedde på Lunds stadsbibliotek i mars 2026.

Enligt Anna Karlsson, f.d. trafikmiljöingenjör på Lunds kommun, var syftet med ombyggnaden av Kyrkogatan/Stora Södergatan framförallt att förbättra underlaget, som vid den här tidpunkten inte hade bytts ut sedan 90-talet och började vara slitet och gropigt. I samband med att underlaget byttes ut förbättrade man komforten för cyklister och gav dem en mer tydlig plats, genom att man markerade cykelfält längst ut på körbanorna. I Lund har det länge varit politiskt etablerat att yta kan omfördelas från biltrafiken till fotgängare och cyklister. Om det säger Anna Karlsson:

“Det hade vi jättestor nytta av, att ha ett sånt politiskt beslut med oss. Det tyckte jag var jättebra som tjänsteperson.”

Hon anser att det förmodligen hade varit möjligt att minska körbanans bredd ännu mer, om det inte hade gått busstrafik på gatan. Någon diskussion om utrymmesfördelningens förhållande mot gatans färdmedelsfördelning skedde inte inom projektet. Om utrymmesfördelningen i gaturummet säger Anna Karlsson:

“Jag vet att man tyckte att det var en svår uppgift att lösa, för det tog anspråk i gaturummet och då hur man skulle fördela ytor och då blev det den här modellen, där man har den lilla cykelytan då jämte den lilla körytan och sen får man använda sig av varandras ytor för att kunna lösa vissa trafiksituationer”.

Hon framför även ett resonemang om gatuträd kopplat mot gaturummets utrymmesbegränsningar:

“Det är jättevärdefullt att ha fått in (träd). Det var inte så lätt, för det är massa ledningar i gatan. Men ifall det hade funnits mer plats så hade man säkert fått in ännu fler träd, det är värdefullt för staden, för stadsmiljön och värmen.”

Övriga aspekter som spelade in i omfördelningen var att ordna mer yta till fotgängare och uteserveringar. I efterhand anser Anna Karlsson att serveringarna tar upp för mycket utrymme i relation till gångytornas bredd, vilket enligt henne resulterar i att det blir lite för smalt för fotgängarna. Om gaturummet hade varit bredare så hade man dock prioriterat att anlägga cykelbanor istället för cykelfält.

En annan aspekt som påverkade gatans utformning var kulturmiljön; i de medeltida, centrala delarna av Lund, där etapp 5 och 6 är belägna, har gatorna slät smågatsten istället för asfalt.

Man genomförde även trafiksäkerhetsanpassningar, såsom upphöjda korsningspunkter, taktil information och släta gångbanor. Det primära syftet med anpassningarna var att göra gaturummet mer lättläst för individer med nedsatt syn, hörsel och rörelseförmåga, men Anna Karlsson anser att även barn gynnas av åtgärderna. Några anpassningar mot bakgrund av ett jämställdhets- eller genusperspektiv gjordes inte, utan man resonerade “inte kvinna-man så mycket utan mer människor i stort”.

För att kunna ansöka om stadsmiljöavtal uppfattade Anna Karlsson det som att kommunen behövde ha kommit långt i processen. På frågan om stadsmiljöavtalens påverkan på projektet svarar hon: "Jag har tänkt på det som att man växlar upp farten på omställningen. Lund hade ju gjort det ändå, men man hade börjat med etapp fem och sen hade man vilat lite innan man tagit etapp sex. Jag ser det mer som att man kunde ha en högre hastighet i sin omdaning." Hon utvecklar sina tankar om avtalens påverkan på andelen hållbart resande i Lund:

"Vi har haft andra projekt som vi har utvärderat enligt stadsmiljöavtalens principer och i samtliga så har vi sett att stora byggprojekt påverkar biltrafikflödet så att det nästan försvinner. Man tänker att biltrafiken ska komma tillbaka sen, men den kommer inte tillbaka. Man brukar prata om dunstning, folk hittar andra vägar under tiden och så stannar de på dem eller så får de nya resvanor."

För att fler resenärer ska välja att cykla anser Anna Karlsson att det viktigaste är cykelsystemets genhet och att cyklisten ska känna sig säker och trygg. Upplevelsen av trygghet behöver inte, enligt henne, betyda att cykeltrafiken ska vara separerad; istället är det ett sammanhängande cykelsystem som bör prioriteras.

4.3.5 Sammanfattning av resultatet

Hur har utrymmesfördelningen i gaturummen ändrats i samband med omdisponeringarna?

Samtliga användningsområden har genomgått en förändring med avseende på andelen utrymme de är tilldelade i gaturummet (figur 20). Resultatet av fjärranalysen bör dock tolkas med försiktighet, då mätmetoden i det här fallet resulterade i ett antal felkällor. Bilens utrymme har ökat och cykelns har minskat enligt fjärranalysen, men det är sannolikt ett resultat av hur utrymmena har kategoriserats och av att olika mätmetoder användes till före- och eftermätningen. Dokumentstudien och intervjustudien visar istället att bilens utrymme har minskat, att cykelns utrymmesanspråk blivit tydligare och att utrymmena för vistelse och grönska blivit större. Gångbanorna har blivit bredare, men då de innehåller fler hinder, i form av uteserveringar, bänkar, träd och hållplatser, är utrymme för fotgängare näst intill oförändrat.

Har färdmedelsfördelningen i gaturummen ändrats i samband med omdisponeringarna?

Omdisponeringen av Nordsydliga cykelstråket resulterade i förändrade resmönster för samtliga färdmedel (figur 20). Antalet fotgängare och kollektivtrafikresenärer ökade tydligt, medan antalet cyklister endast ökade marginellt. Antalet bilister minskade.

Vilka avvägningar och prioriteringar har påverkat utrymmesfördelningen i gaturummen?

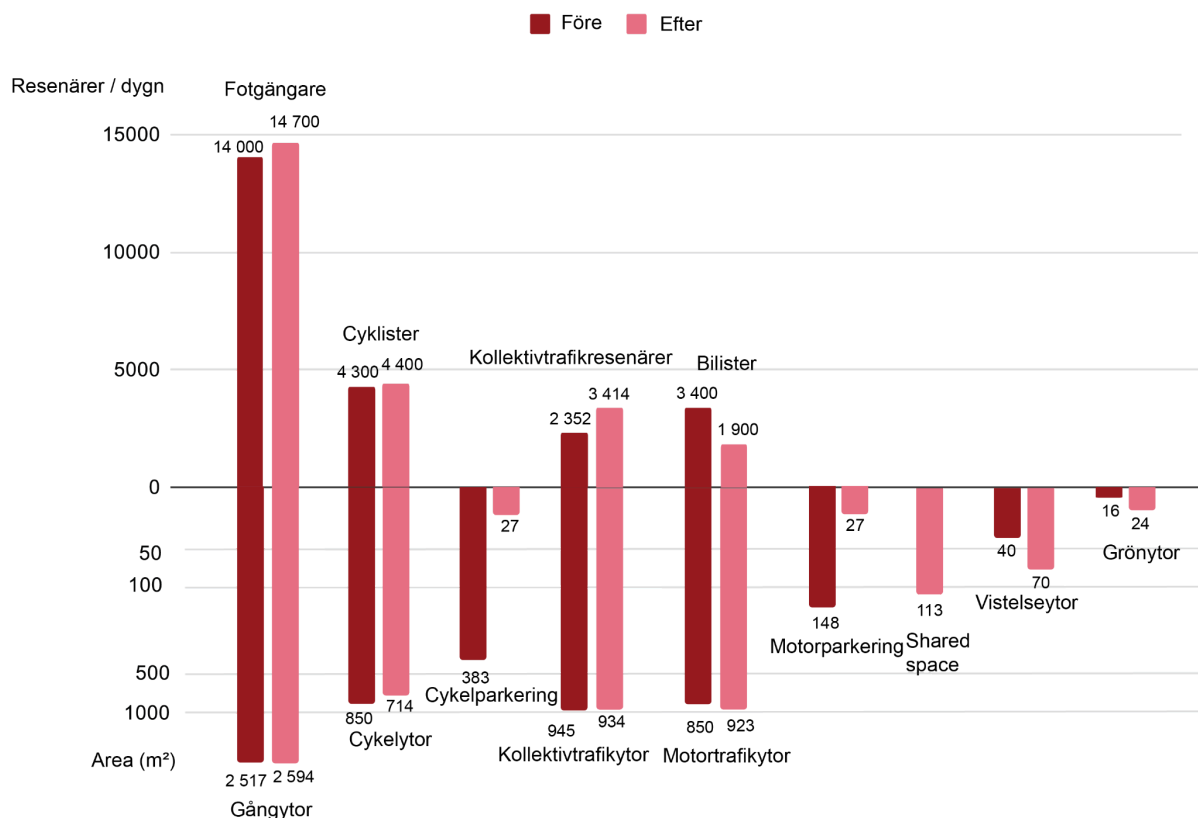
Utrymmesfördelningen på Nordsydliga cykelstråket vägledades av mål om ökad komfort och säkerhet för cyklister, samt större vistelseytor i anslutning till de verksamheter som finns på gatan. Körbanans bredd är dimensionerad efter bussar i linjetrafik. Om man hade tagit mer

yta från bilen hade man kanske kunnat rymma en bredare trottoar, men detta hade inneburit att man inte rymt bussar och då hade tillgängligheten till kollektivtrafik varit sämre.

Har omdisponeringarna påverkats av att de delfinansierades av stadsmiljöavtalen?

Ja. Lunds kommun kunde slutföra projektet i snabbare tempo, tack vare den externa finansieringen. Utformningen har dock inte påverkats av stadsmiljöavtalen.

Förändringar i resande och utrymme på Nordsydliga cykelstråket



Figur 20. Förändringar i resande och utrymme på Nordsydliga cykelstråket. Den nedre delen av y-axeln har en logaritmisk skala för att även de små summorna ska vara synliga. Datakälla: Lunds kommun och Trafikverket (2025).

5. Diskussion

I samtliga fall som undersökts i fallstudien hade den sammanlagda andelen utrymme för hållbar mobilitet ökat, ett resultat som är föga förvånande mot bakgrund av stadsmiljöavtalens syfte och mål. Parallellt visade kommunernas egna flödesmätningar att samtliga gator efter omdisponeringarna hade högre andel hållbart resande. Värt att notera är dock att gångytornas andelar minskade på både Davidshallsgatan och Larmvägen, samt förblev nästintill oförändrade på Nordsydliga cykelstråket. Trots det har samtliga gator sett ökad andel fotgängare, vilket tyder på att gatorna trots det minskade utrymmet blivit mer attraktiva för fotgängare. Resultatet kan förstås mot bakgrund av att andelen bilar minskat på samtliga gator, samt att hastighetssänkande åtgärder införts, och att fotgängare generellt har en preferens för att vistas på gator där den övriga trafiken framförs med låga hastigheter (Aldred et al. 2021; Trafikverket & SKR 2022).

I litteraturöversikten argumenterar flertalet av författarna för att en gata kan ha "rätt" andel utrymme för olika färdmedel och de använder en jargong om att specifika färdmedel skulle vara "underrepresenterade" eller "överrepresenterade" i relation till de andelar av gatans utrymme som de är tilldelade (Creutzig et al. 2020; De Gruyter et al. 2022; Lefebvre Ropas 2021). Det finns dock anledning att vara kritisk mot det här förhållningssättet. Inget av fallen i fallstudien har uppvisat likadana procentsatser mellan utrymmesandelar och färdmedelsandelar, varken innan eller efter omdisponeringarna. Detta belyser det problematiska i att förespråka likställande av utrymmesandelar och färdmedelsandelar (Nello-Deakin 2019). Relationen mellan utrymmes- och färdmedelsfördelning kan visserligen användas som ett pedagogiskt verktyg för att belysa hur rådande strukturer missgynnar transportinfrastruktur för hållbar mobilitet, men som Nello-Deakin (2019) framför så ignorerar den att olika färdmedel till sin natur har olika yteffektivitet och att kategoriseringen av utrymmen ofta är godtycklig. Utrymmesfördelningen bör därmed inte vara procentuellt fördelad utefter gatans eller stadens färdmedelsfördelning, då detta inte har något egenvärde om syftet är att öka det hållbara resandet. Ett strikt fokus på utrymmesfördelning riskerar därtill att osynliggöra andra aspekter som påverkar resande, såsom ihopkopplingar mot stadens övriga cykelvägnät, nya målpunkter, kollektivtrafikens tidtabeller, bränslepriser, resultat av beteendepåverkande kampanjer eller attitydförändringar i samhället. Det riskerar dessutom att bidra till teknokratiseringen av gaturummet, trots att det i många avseenden är ett socialt utrymme (de Vasconcellos 2004). Gatans begränsade utrymme bör istället fördelas så att fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärers framkomlighet, komfort och säkerhet prioriteras (Andersson et al. 2022; Trafikverket 2024).

Olika gator har olika bredd och av naturliga orsaker så rymmer de därmed olika inslag. Lefebvre-Ropars et al. (2021) anser att varje gata bör rymma länk-, plats- och miljöfunktioner (Marshall & Jones 2004; Rodriguez-Valencia 2014). Men genom att betrakta staden som en helhet, där olika gator kompletterar varandra, går det istället att argumentera för att alla inslag och funktioner inte behöver vara närvarande på samtliga gator i staden. Exempelvis fyller Davidshallsgatan främst en länkfunktion och tillgodoser därmed en stor del av närområdets transportbehov, vilket frigör utrymme för plats- och miljöfunktioner på närliggande gator. Larmvägen, å andra sidan, är belägen i ett klassiskt miljonprogramsområde, vilka ofta är planerade efter bilens skala. Gatan befinner sig i ett gatunätverk av större trafikleder vars primära syfte är att transportera människor till andra

platser i staden. Genom omdisponeringen blev gatan mindre attraktiv för genomfartstrafik, samtidigt som grönytorna introducerade en mer mänsklig skala. På så sätt användes gatans utrymmen för att skapa en miljöfunktion som kompletterade länkfunktionen. På Nordsydliga cykelstråket blev gångytorna bredare efter omdisponeringen, men syftet med breddade gångytor var primärt att möjliggöra mer yta till uteservering, inte att öka kapaciteten för fotgängare. På så vis blev länkfunktionen implicit underordnad platsfunktionen. På daglig basis passerar ungefär 14 000 fotgängare på gatan och under platsbesöket noterades stundvis platsbrist på gångytorna, vilket talar för att det hade varit befogat med mer utrymme för fotgängare på gatan, särskilt i relation till Nordsydliga cykelstråket är en gen länk i ett annars komplicerat nätverk av medeltida gator. Å andra sidan ökade antalet fotgängare på stråket efter omdisponeringen, vilket talar för att platsfunktioner kan attrahera fotgängare även om det sker på bekostnad av deras framkomlighet.

Tjänstepersonerna i fallstudien verkar ha haft olika handlingsutrymme i förhållande till sina politiska styren (Lindkvist Scholten et al. 2018). I Lunds kommun var det politiskt förankrat att bilens utrymmen fick minskas eller tas bort. I Malmö stad och Helsingborg stad mötte däremot tjänstepersonerna svårigheter med att ta bort ytor för kantstensparkering och angöring, trots att det var ett initialt mål i båda projekten. Kantstensparkeringar är istället fortsatt närvarande på Davidshallsgatan och Larmvägen, vilket säger något om hur djupt förankrat parkeringens utrymmesanspråk var hos politikerna i Malmö och Helsingborg. Politiken har dock godkänt att omdisponeringarna tagit yta från bilarnas körfält, vilket kan ses som att det trots allt finns en vilja till att öka det hållbara resandet och göra förändringar av transportinfrastrukturen (Hansson et al. 2018; Aretun & Robertson 2013). Åtgärderna som studeras i fallstudien har inte lett till några större klagomål från allmänheten, vilket kan förstås som att det finns ett folkligt stöd för transportinfrastruktur för hållbar mobilitet (Henriksson & Svensson 2014). Klagomålen mot projekten har snarare handlat om ombyggnadsprocessen, som i fallet Davidshallsgatan, eller att de hållbara mobilitetsytorna inte blivit tillräckligt breda, som i fallet Larmvägen.

Samtliga tjänstepersoner angav i intervjustudien att man inte planerade gatorna med ett uttalat jämställdhets- eller barnperspektiv i åtanke. Istället menade samtliga att man planerar "för alla" och därmed inkluderar män, kvinnor och barn lika mycket i planeringen. Transportsystemet har dock traditionellt utformats efter manligt kodade erfarenheter (Dymén et al. 2021) och "alla" riskerar att bli ett sätt att göra resenärer till en homogen grupp där kvinnors och barns erfarenheter riskerar att osynliggöras. Genom att hållbara färdmedel prioriteras så stärks dock kvinnors och barns transportmöjligheter, vilket är positivt utifrån ett jämställdhetsperspektiv (Holmberg 2008; Guzman et al. 2021; Dymén et al. 2021). Omfördelning av transportytor kan därmed förstås som en rättvisehandling (Guzman et al. 2021). Rättvisa syftar, i det här sammanhanget, på att transportsystemet ska möta behoven som de grupper som färdas i det. Fysiska åtgärder som underlättar för resenärer att välja hållbara färdmedel kan även förstås utifrån ett solidaritetsperspektiv; om de som kan avstå från att köra bil får förbättrade möjligheter att färdas på annat sätt så frigörs utrymme på gatan för de resenärer som inte har möjlighet att välja bort bilen (Boverket 2022). På så sätt har omdisponeringarna bidragit till att uppfylla de transportpolitiska målens funktionsmål om att kvinnors respektive mäns transportbehov ska tillgodoses inom transportsystemet, samt barnkonventionens formulering om att barnets bästa ska komma i första rummet (Regeringskansliet u.å; SFS 2018:1197). Till framtida omdisponeringar är det dock önskvärt

att kvinnor och barns erfarenheter tydligare integreras i den fysiska planeringen, för att det ska vara möjligt att följa upp vilken påverkan gatans utformning har på deras vardagsliv.

Stadsmiljöavtalen påverkade fallen Davidshallsgatan och Nordsydliga cykelstråket etapp 5 och 6 genom att delfinansieringen innebar att man kunde färdigställa åtgärderna snabbare än om kommunen ensam burit kostnaden. Detta överensstämmer med litteraturöversikten, där det framkommer att möjligheten till extern finansiering kan snabba på implementeringen av hållbar transportinfrastruktur (Wilson & Mitra 2020). Det överensstämmer även med det som framkommit i de tidigare utvärderingar som gjorts av stadsmiljöavtalen (Forseng et al. 2025; Brundell Freij et al. 2022; Larsson och Svensson 2021). I intervjustudien framkommer även att avtalen påverkade fallen Davidshallsgatan och Larmvägen genom att man gjorde mer noggranna uppföljningar av projekten. I fallet Larmvägen lyfter tjänstepersonerna att man gjort extra beteendepåverkande åtgärder som följd av avtalen. Beteendepåverkande åtgärder kan ses som ett sätt att kommunicera nyttan med åtgärderna, vilket kan ha minskat allmänhetens motstånd mot förändringar i transportinfrastrukturen (Gössling 2020; Thoresson 2022; Hrelja & Rye 2022). Stadsmiljöavtalen bidrog till att en högre andel av resorna på gatorna gjordes med hållbara färdmedel, vilket är centralt för att Sverige ska nå sina transportpolitiska utsläppsmål (Regeringskansliet u.å; Dickinson et al. 2024). Stadsmiljöavtalen har därmed visat att det inte bara är möjligt, utan även önskvärt, att utforma gator som i högre utsträckning är utformade efter människans behov än bilens.

6. Framtida forskning och slutsatser

Stadsmiljöavtalen har stöttat kommunerna i sitt arbete med hållbart resande och hjälpt dem att snabbare nå de transportpolitiska målen om minskade utsläpp för persontransporter. När samtliga stadsmiljöavtal är slutförda, senast år 2029, kan det vara relevant att sammanställa den totala omfördelningen av ytor inom avtalen. Tidigare utvärderingar av mängden omfördelad yta till följd av avtalen har lutat sig mot de siffror som kommunerna själva rapporterat in; en ny utvärdering hade gynnats av att istället mäta ytorna med fjärranalys via GIS för att få mer enhetliga mått. En sådan sammanställning hade även kunnat gynna framtida forskning om utrymmesfördelning och dess samband med andelen hållbara resor.

Cykelåtgärderna i fallstudien resulterade i att gatornas gångytor minskade, vilket tyder på att det finns en utrymmeskonflikt mellan cykel- och gånginfrastruktur. Trots det ökade andelen fotgängare på gatorna, vilket indikerar att mängden gånginfrastruktur inte är avgörande när fotgängare väljer vilken gata de ska färdas på. Hur detta ska förstås är något som med fördel kan undersökas i framtida forskning.

Omdisponeringar kan skapa förutsättningar för ökad andel hållbart resande, om gatans transportinfrastruktur i första hand tilldelas yteffektiva och klimatsmarta färdmedel, såsom gång, cykel och kollektivtrafik. Transportinfrastrukturen bör utformas så att dess egenskaper och kvaliteter möter olika gruppers behov, vilket underlättas av ett uttalat fokus på underrepresenterade gruppers livserfarenheter. Fokus bör även ligga på resenärernas möjligheter att göra aktiva val kring sitt resande.

Referenser

- 2030-sekretariatet. (2025). *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 LI2025/01587 – Remissvar från 2030-sekretariatet*. Regeringskansliet.
<https://www.regeringen.se/contentassets/126d927630804376b0f1068ed7677d87/2030-sekretariatet.pdf> [2026-01-30]
- AFRY. (2024). *Utvärdering av stadsmiljöavtal 2018-2023*. [Opublicerat material]. Trafikverket.
- Ahlström, K. (2018). *En rättvis fördelning av gatuutrymmet*. Lunds universitet. Institutionen för Teknik och samhälle.
<https://lup.lub.lu.se/luur/download?fileId=8963386&func=downloadFile&recordId=8963383>
- Aldred, R., Woodcock, J., & Goodman, A. (2021). Major investment in active travel in Outer London: Impacts on travel behaviour, physical activity, and health. *Journal of Transport & Health*. 20, 100958. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100958>
- Allansson, J. & Cannon, R. (2021) *Omprioritering av gaturummet – En kunskapsöversikt*. K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.
https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/kunskapsoversikt_-_omprioritering_av_gatuutrymmet.pdf [2026-02-12]
- Alm, J. & Koglin, T. (2022). (In)capacity to implement measures for increased cycling? Experiences and perspectives from cycling planners in Sweden. *Journal of Urban Mobility*. 2, 100029. <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2022.100029>
- Andersson, A., Blissing, B., Carlsson, H., Erlingsson, S., Hellman, F., Hjort, M., Ihs, A., Kuttah, D., Nåbo, A. & Thorslund, B. (2022). *Designguide för Smarta gator*. Kungliga Tekniska Högskolan, Chalmers, VTI, Spacescape, Sweco & White Arkitekter.
<https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-19080>
- Andersson, M. (2024). *Förtätning genom mobilitet - En studie om hur vi skapar täta och hållbara städer*. Sveriges Lantbruksuniversitet. Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning. <https://stud.epsilon.slu.se/20338/1/andersson-m-20240725.pdf>
- Appleyard, D. (1980). *Livable Streets*. University of California Press.
- Aretun, A. & Robertson, K. (2013). *Ökad cykling: Professionella utmaningar och hinder i den lokala transportplaneringen*. (Rapport 781). VTI Statens väg- och transportforskningsinstitut.
<https://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:670672/FULLTEXT01.pdf> [2026-04-11]
- Attard, M., Guzman, L. A., & Oviedo, D. (2023). Urban space distribution: The case for a more equitable mobility system. *Case Studies on Transport Policy*. 14, 101096.
<https://doi.org/10.1016/j.cstp.2023.101096>

Balkmark, D. (2014). Våld i trafiken: om cyklisters utsatthet för kränkningar, hot och våld i massbilismens tidevarv. *Tidskrift för Genusvetenskap*. 35(2-3) 31-54.

<https://oru.diva-portal.org/smash/get/diva2:759463/FULLTEXT01.pdf>

Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*. 15(2), 73–80.

<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>

Borg, K., Molnar, S., Haugen, K., Korsell, N., Stähle, A., Esaiasson, V. & Karlsson, L. (2025) *Guide till gatans värden*. RISE och Spacescape.

https://www.dropbox.com/scl/fi/kcv9bm1cjdxclel74iyka/250423_Guide-till-gatans-v-rden.pdf?rlkey=bo1p7sz0hekf7xz2q7msk7vkc&st=ktrok665&dl=0 [2026-04-11]

Boverket. (2011) *Boverkets byggregler (2011:6) – föreskrifter och allmänna råd, BBR*.

https://rinfo.boverket.se/BFS2011-6/dok/BFS2020-4_Konsolidering.pdf [2026-05-10]

Boverket. (2019). *Mångfunktionella gator*. (Rapport 2019:7).

<https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2019/mangfunktionella-gator.pdf>

Boverket. (13 maj 2022). *Aktiv mobilitet*.

<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/halsa-forst/aktiv-mobilitet/> [2026-02-05]

Brundell Freij, K., Håkansson, N. & Vuorenmaa Berdica, K. (2022). *Effekter av stadsmiljöavtalen - En uppskattning ex ante*. K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/k2_wp_2022_10_tillganglighetsgranskad.pdf [2026-03-10]

Bryman, A. (2018). *Samhällsvetenskapliga metoder*. 3 uppl., Liber.

Cairns, S., Atkins, S. & Goodwin, P. (2002). Disappearing traffic? The story so far.

Proceedings of the Institution of Civil Engineers - Municipal Engineer. 151(1), 13–22.

<https://doi.org/10.1680/muen.2002.151.1.13>

Creutzig, F., Javid, A., Soomauroo, Z., Lohrey, S., Milojevic-Dupont, N., Ramakrishnan, A., Sethi, M., Liu, L., Niamir, L., Bren d'Amour, C., Weddige, U., Lenzi, D., Kowarsch, M., Arndt, L., Baumann, L., Betzien, J., Fonkwa, L., Huber, B., Mendez, E., Misiou, A., Pearce, C., Radman, P., Skaloud, P., & Zausch, J. M. (2020). Fair street space allocation: ethical principles and empirical insights. *Transport Reviews*. 40(6), 711-733.

<https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1762795>

Cykelfrämjandet. (2025). *Cykelfrämjandets yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037, LI2025/01587*. Regeringskansliet.

<https://www.regeringen.se/contentassets/126d927630804376b0f1068ed7677d87/cykelframjandet.pdf> [2026-01-30]

De Gruyter, C., Zahraee, S. M., & Young, W. (2022). Understanding the allocation and use of street space in areas of high people activity. *Journal of Transport Geography*. 101, 103339. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103339>

de Vasconcellos, E. A. (2004). The Use of Streets: A Reassessment and Tribute to Donald Appleyard. *Journal of Urban Design*. 9(1), pp. 3-22. <https://doi.org/10.1080/1357480042000187686>

Dickinson, J., Hult, C., Lundström, H & Roth, A. (2024). *Snabb omställning av vägtrafiken för minskad klimatpåverkan: En internationell litteraturöversikt av åtgärder för att minska trafikarbetet i större städer*. (Rapportnummer C820). IVL Svenska Miljöinstitutet och Naturvårdsverket. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1840739/FULLTEXT01.pdf> [2026-04-17]

Dovey, K. (2009). *Becoming Places: Urbanism / Architecture / Identity / Power*. Routledge.

Dymén, C., Kronsell, A., Smidfelt Rosqvist, L., Stepanova, O. & Winslott Hiselius, L. (2021). Könade normers betydelse för en jämställd och hållbar transportpolitik och planering. I: Eriksson, L., Isaksson, K. & Witzell, J. (red). *På väg mot hållbar omställning? Kunskap, makt och mening i nationell transportplanering*. Linneförlag. 77-85. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1603164/FULLTEXT01.pdf> [2026-05-13]

Fainstein, S. (2010). *The Just City*. Cornell University Press.

Forsell, L., Grahn, K., Gustafsson, N., Håkansson, M., Ljungberg, C., Neergaard, K., Rosenlind, H., Schelin, J., Schnabel, C., Wall, K. & Wendle, B. (2010). *Hållbart resande i praktiken*. Sveriges kommuner och Regioner & Trafikverket. https://trivectormobility.se/wp-content/uploads/2019/09/hallbart_resande_i_praktiken.pdf [2026-05-14]

Forseng, A., Klauninger, C. & Sandberg, E. (2025). *Utvärdering av stadsmiljöavtalen. Avtal tecknade 2018–2023*. (Publikationsnummer 2025:048). Trafikverket. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1967314/FULLTEXT01.pdf> [2026-02-13]

Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Island Press.

Gössling, S. (2016). Urban transport justice. *Journal of Transport Geography*. 54, 1-9. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.05.002>

Gössling, S. (2020). Why cities need to take road space from cars - and how this could be done. *Journal of Urban Design*. 25(4), 443–448. <https://doi.org/10.1080/13574809.2020.1727318>

Gössling, S., Schröder, M., Späth, P. & Freytag, T. (2016). Urban Space Distribution and Sustainable Transport. *Transport Reviews*. Volym 36(5), 659-679. <https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1147101>

- Göteborgs stad. (2012). *Stadslivet i centrala Göteborg*.
<http://goteborg.se/wps/wcm/connect/71f2744b-fa19-4546-8959-00178310c2d1/Stadslivsanalyt+centrala+G%C3%B6teborg-> [2026-05-13]
- Gullberg, A. (2015). *Här finns den lediga kapaciteten i storstadstrafiken*. (TRITA-SUS-2015:1). KTH Centre for Sustainable Communications.
<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:805252/fulltext02.pdf>
- Guzman, L. A., Oviedo, D., Arellana, J., & Cantillo-García, V. (2021). Buying a car and the street: Transport justice and urban space distribution. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. 95, 102860. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.102860>
- Hansson, P., Pettersson, F., Khan, J. & Hrelja, R. (2018). *Kommunerna och kollektivtrafiken: En enkätundersökning om Sveriges kommuners arbete för att stödja kollektivtrafiken*. K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik. DOI:[10.13140/RG.2.2.19237.35042](https://doi.org/10.13140/RG.2.2.19237.35042)
- Hartman, L. M. & Prytherch, D. (2015). Streets to Live In: Justice, Space, and Sharing the Road. *Environmental Ethics*. 37(1), 21-44. DOI:[10.5840/enviroethics20153713](https://doi.org/10.5840/enviroethics20153713)
- Harvey, D. (2008). The Right to the City. *New Left Review*. 53. doi.org/10.64590/fmh
- Henriksson, P., & Svensson, T. (2014). *Invånarnas syn på den framtida trafiken i Malmös innerstad - resultat från en enkätundersökning*. (Notat 17-2014). VTI Statens väg- och transportforskningsinstitut.
<https://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:725962/FULLTEXT01.pdf>
- Hickman, R., Hall, P. & Banister, D. (2013). *Planning more for sustainable mobility*. *Journal of Transport Geography*. 33, 210-219. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.07.004>
- Holmberg, B. (2008). Kollektivtrafik. I: Hydén, C. (red.) (2008). *Trafiken i den hållbara staden*. Studentlitteratur.
- Hrelja, R. & Rye, T. (2022). Decreasing the share of travel by car. Strategies for implementing 'push' or 'pull' measures in a traditionally car-centric transport and land use planning. *International Journal of Sustainable Transportation*. 17(5).
<https://doi.org/10.1080/15568318.2022.2051098>
- Hultén, J. & Mjörnell, K. (2025). *En integrerad fyrstegsprincip för ett resurseffektivt samhälle: 16 synergier mellan samhällsbyggnad och mobilitet*. (2025:5). ShiftSweden.
<https://shiftsweden.se/Media/40wpo5dv/insiktsrapport-en-integrerad-fyrstegsprincip-for-ett-resurseffektivt-samhalle.pdf> [2026-03-24]
- IPCC. (2022). *Climate Change 2022 - Mitigation of Climate Change*. World Meteorological Organization and United Nations Environment Programme.
https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/downloads/report/IPCC_AR6_WGIII_FullReport.pdf [2026-03-24]

Isaksson, E. & Knaggård, Å. (2019). *Kunskapsöversikt: Stadsmiljöavtalets politiska process*. K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/wp_2019_10.pdf [2026-01-30]

Iseborn, E., Eldh, E., Sävje, U., Frodlund, E. & Larsson Vierth, M. (2021). *Kartläggning av styrmedel som främjar omvandling av trafikleder i städer*. (Rapport 6978). Naturvårdsverket.

<urn:nbn:se:naturvardsverket:diva-8831>

IVL Svenska Miljöinstitutet. (2025). *IVL Svenska Miljöinstitutets remissvar avseende Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037*. Regeringskansliet.

<https://www.regeringen.se/contentassets/126d927630804376b0f1068ed7677d87/ivl-svenska-miljoinstitutet.pdf> [2026-01-30]

IVL Svenska Miljöinstitutet. (2026). *Mer grönska i den tätta staden – en guide med utgångspunkt i 3-30-300*.

<https://www.ivl.se/download/18.9ea4e0e19c47c9d0a88dd8/1770916572197/Mer-gronska-i-d-en-tata-staden.pdf> [2026-05-13]

Kenworthy, J. R. & Laube, F. B. (1996) Automobile dependence in cities: An international comparison of urban transport and land use patterns with implications for sustainability. *Environmental Impact Assessment Review*. 16(4-6), 279-308.

[https://doi.org/10.1016/S0195-9255\(96\)00023-6](https://doi.org/10.1016/S0195-9255(96)00023-6)

Knapp, K., Chandler, B., Atkinson, J., Welch, T., Rigdon, H., Retting, R., Meekins, S., Widstrand, E. & Porter, R. J. (2014). *Road diet informational guide*. (FHWA-SA-14-028). United States. Department of Transportation. Federal Highway Administration. Office of Safety. <https://rosap.nhtl.gov/view/dot/28626> [2026-05-10]

Koglin, T. (2013). *Vélobility - A critical analysis of planning and space*. Diss. Lunds Universitet. DOI:10.13140/2.1.1004.6240

Koglin, T., & Rye, T. (2014). The marginalisation of bicycling in Modernist urban transport planning. *Journal of Transport & Health*. 1(4), 214-222.

<https://doi.org/10.1016/j.jth.2014.09.006>

Koglin, T., Vogel, N., Perander, S., Larsson, A., & Marcheschi, E. (2019). *Implementering av bilfria distrikt: En dokumentstudie från ett internationellt, nationellt, regionalt och lokalt perspektiv*. K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

https://lucris.lub.lu.se/ws/portalfiles/portal/70226360/Koglin_et_al_2019_Implementering_av_bilfria_distrikt.pdf [2026-03-30]

Lantmäteriet. (u.å). Ortofoto Visning Årsvisa.

<https://www.lantmateriet.se/sv/geodata/vara-produkter/produktlista/ortofoto-visning-arsvisa/> [2026-02-09]

Larsson, M. och Svensson, H. (2021). *Effekter av stadsmiljöavtalet - Utvärdering av försöksperioden 2015-2018*. K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik. <https://lup.lub.lu.se/record/af044538-00c4-4ae9-a7ae-b26819c13873> [2026-02-09]

Lefebvre-Ropars, G., Morency, C., & Negron-Poblete, P. (2021). A needs-gap analysis of street space allocation. *Journal of Transport and Land Use*. 14(1), 151-170. <https://doi.org/10.5198/jtlu.2021.1808>

Lindkvist Scholten, C., Koglin, T., Hult, H. & Tengheden, N. (2018). *Cyklens plats i den kommunala planeringen - En fråga om status och hierarki*. K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.26711.16804>

Lunds kommun. (2014). *LundaMaTs III - Strategi för ett hållbart transportsystem i Lunds kommun*. <https://lund.se/download/18.32d3406a188bdc568be3ba9c/1689586261090/Lundamats%20II%20strategi%20f%C3%B6r%20ett%20h%C3%A5llbart%20transportsystem%20i%20Lunds%20kommun.pdf> [2026-05-15]

Malmö stad. (29 januari 2025). *Davidshall*. <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Arkitektur-och-kulturarv/Malmos-historia/Platser-och-byggnader/Stadsdelar-och-omraden/Davidshall.html> [2026-03-09]

Marshall, S. (2005). *Streets & patterns*. Routledge.

Marshall, S. & Jones, P. (2004) Bilaga A. I: Svensson, Å., Marshall, S., Jones, P., Hydén, C., Draskoczy, M., Papaioannou, P., Thomsen, H., & Boujenko, N. (2004). *ARTISTS - huvudgator för alla: Vägledning för planerare och beslutsfattare vid utformning och ombyggnad av huvudgator*. Lunds universitet. <https://lup.lub.lu.se/record/1038972> [2026-03-09]

McCann, B. (2013). *Completing Our Streets*. Island Press.

MVRDV. (u.å). *Seoullo 7017 Skygarden*. <https://www.mvrdv.com/projects/208/seoullo-7017-skygarden> [2026-05-06]

Naturvårdsverket. (16 december 2025). *Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser*. <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter> [2026-02-02]

Nello-Deakin, S. (2019). Is there such a thing as a 'fair' distribution of road space?. *Journal of Urban Design*. 24(5), 698-714. <https://doi.org/10.1080/13574809.2019.1592664>

Newman, P.W.G. & Kenworthy, J.R. (2015). *The end of automobile dependence : how cities are moving beyond car-based planning*. Island Press.

Patel, R. & Davidson, B. (2019). *Forskningsmetodikens grunder att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Studentlitteratur.

- Pettersson, F., Lund, E., Dymén, C., Hult, Å. & Sanne, J. M. (2020). *Infrastruktur, planering och miljömål – en analys av synen på ansvar, roller och möjligheter att använda transportplanering för att uppnå miljömålen*. IVL Svenska Miljöinstitutet.
<https://lup.lub.lu.se/record/17c6fee6-f8be-46b4-af5d-13aacc886b7a> [2026-02-02]
- Pucher, J., & Buehler, R. (2017). Cycling towards a more sustainable transport future. *Transport Reviews*. 37(6), 689–694. <https://doi.org/10.1080/01441647.2017.1340234>
- Pyddoke, R. (2023). *Comparison of policies for increasing sustainable transport mode shares in Swedish cities*. VTI Statens väg- och transportforskningsinstitut.
<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1768527/FULLTEXT01.pdf> [2026-05-08]
- Regeringens proposition 2008/09:93. *Mål för framtidens resor och transporter*.
- Regeringens proposition 2017/18:01. *Budgetpropositionen för 2018*.
- Regeringens proposition 2023/24:1. *Budgetpropositionen för 2024*.
- Regeringskansliet. (u.å). Mål för transportpolitiken.
<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/> [2026-02-02]
- Regeringskansliet. (2017). *Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling*. (Regeringens skrivelse 2017/18:230).
https://www.regeringen.se/contentassets/b5640fd317d04929990610e1a20a5383/171823000_webb.pdf [2026-02-02]
- Rodriguez-Valencia, A. (2014). The Urban Right-of-Way Allocation Problem: Considering All Demands. *Transportation Research Board 93rd Annual Meeting*.
<https://trid.trb.org/view/1288973> [2026-05-08]
- Romm, D., Kinman, L., Manaugh, K. & McKenzie, G. (2025) Measuring and moving on the street: A scoping review of street space allocation studies. *International Journal of Sustainable Transportation*. 20(2), 223-238. <https://doi.org/10.1080/15568318.2025.2570322>
- SFS 1998:1276. *Trafikförordning*.
- SFS 2010:900. *Plan- och bygglag*.
- SFS 2015:579. *Förordning om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer*.
- SFS 2017:9. *Förordning om ändring i förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer*.
- SFS 2018:1197. *Lag (2018:1197) om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter*.
- SFS 2019:199. *Förordning om ändring i förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer*.

SLU-biblioteket. (2025). *Undvik fusk och plagiat*.

<https://www.slu.se/bibliotek/skriva--referera/skriva/undvik-fusk-och-plagiat> [2026-02-06]

Seoul solution. (2017). *Seoul Urban Regeneration: Cheonggyecheon Restoration and Downtown Revitalization*.

<https://www.seoulsolution.kr/en/content/seoul-urban-regeneration-cheonggyecheon-restoration-and-downtown-revitalization> [2026-05-06]

Smidfelt Rosqvist, L. & Nordlund, J. (2011). *Inducerad trafikefterfrågan – hjälp att hantera fenomenet i planering av trafiksystemet*. Trivector Traffic.

<https://trivectormobility.se/wp-content/uploads/2019/09/inducerad-trafikefterfragan-slutrappo-rt-version-1-0-110221-skickad.pdf> [2026-05-06]

SOU 2013:84. *Fossilfrihet på väg*.

Spacescape. (2012). *Cityanalys - faktaunderlag till vision för cityförnyelse 2030*.

https://www.dropbox.com/scl/fi/1102o9jvh61d4snqxef9b/Cityanalys_Spacescape_16jan2012.pdf?rlkey=sh3gsfxatzi37alld2f0r76mo&e=1&dl=0 [2026-05-08]

Streetmeter. (2026). *Welcome to Streetmeter! Analyze street performance and optimize your street design*. <https://streetmeter.net> [2026-02-26]

Streijffert, P. (2020). *Prioritering av gatuutrymmet från planering till implementering*. Lunds universitet. Institutionen för Teknik och samhälle.

<https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=9003953&fileId=9003955> [2026-03-06]

Stähle, A. (2016). *Alla behöver närhet*. Dokument Press.

Svensson, T. (2001). *Konsekvenser av restriktioner för biltrafik i städer: En förstudie*. (VTI notat 40-2001). VTI Väg- och Transportforskningsinstitutet.

<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:670021/FULLTEXT01.pdf> [2026-02-06]

Szell, M. (2018) Crowdsourced Quantification and Visualization of Urban Mobility Space Inequality. *Urban Planning*. 3(1), 1-20.

<https://doi.org/10.17645/up.v3i1.1209>(<https://doi.org/10.17645/up.v3i1.1209>) [2026-02-06]

Tengheden, N. (2017). *Nya vägar för trafik och vatten - sänkta hastigheter ger plats för klimatanpassning*. Sveriges Lantbruksuniversitet. Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning.

https://stud.epsilon.slu.se/10588/7/tengheden_n_170817.pdf [2026-02-06]

Thoresson, K. (2022). *Minskad biltrafik mellan mål och medel : en intervjustudie med politiker och tjänstemän i två större svenska städer*. (VTI Rapport 1113). VTI Statens väg- och transportforskningsinstitut.

<https://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1646622/FULLTEXT01.pdf> [2026-02-26]

- Trafikanalys. (2026). *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2025*. (Rapport: 2026:3).
<https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2026/rapport-2026-3-transportsektorns-samhalls-ekonomiska-kostnader-for-2025.pdf> [2026-05-12]
- Trafikverket & Malmö stad. (2019). *Ansökningsformulär om statligt stöd för att främja hållbara stadsmiljöer*. (TRV 2019/27796). [Internt material].
- Trafikverket & SKR. (2022). *Mobilitet för gående, cyklister, mopedister: En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning*. (Trafikverkets publikationer; 2022:020).
<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1679156&dswid=463> [2026-05-12]
- Trafikverket och Helsingborgs stad. (2021). *Ansökningsformulär om statligt stöd för att främja hållbara stadsmiljöer*. (TRV 2021/62870). [Internt material].
- Trafikverket och Helsingborgs stad. (2023). *Uppföljningsplan för statligt stöd för att främja hållbara stadsmiljöer*. (TRV 2021/62870). [Internt material].
- Trafikverket och Lunds kommun. (2023). *Ansökningsformulär om statligt stöd för att främja hållbara stadsmiljöer*. (TRV 2023/13438). [Internt material].
- Trafikverket och Lunds kommun. (2025). *Uppföljningsplan för statligt stöd för att främja hållbara stadsmiljöer*. (TRV 2023/13438). [Internt material].
- Trafikverket och Malmö stad. (2023). *Uppföljningsplan för statligt stöd för att främja hållbara stadsmiljöer*. (TRV 2019/27796). [Internt material].
- Trafikverket. (2019). *Beslut om statligt stöd för att främja hållbara stadsmiljöer*. (TRV 2019/27796). [Internt material].
- Trafikverket. (2021). *Beslut om statligt stöd för att främja hållbara stadsmiljöer*. (TRV 2021/62870). [Internt material].
- Trafikverket. (2022). *Handbok för trafikstrategiskt arbete: Tillgänglighet i ett hållbart samhälle*. (Trafikverkets publikationer 2022:164).
<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1720212/FULLTEXT02.pdf> [2026-01-21]
- Trafikverket. (2023). *Beslut om statligt stöd för att främja hållbara stadsmiljöer*. (TRV 2023/13438). [Internt material].
- Trafikverket. (2024). *Vägars och gators utformning: Krav*. (TRVINFRA-00396)
urn:nbn:se:trafikverket:diva-17979
- Trafikverket. (u.å). *Beviljade åtgärder inom stadsmiljöavtalet*. (Tabell).
<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/ed9961329a9b45c79df2825cb32778d5/samma-nstallning-till-webben-stadsmiljoavtal-2015-2023.pdf>(<https://bransch.trafikverket.se/contenta>

[ssets/ed9961329a9b45c79df2825cb32778d5/sammanstallning-till-webben-stadsmiljoavtal-2015-2023.pdf](#) [2026-01-21]

Trafikverket. (2025a). *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037*. (TRV 2025/37255) (2025:111).

<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:2002088/FULLTEXT01.pdf> [2026-01-30]

Trafikverket. (2025b). *Malmö - Ramavtal 8*.

<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/finansiering/storstadsavtalen/malmo---ramavtal-8/> [2026-03-13]

Trafikverket. (2026). *Stadsmiljöavtal avslutade fr o m våren 2024*. [Internt material].

Transport for London. (u.å). *Economic benefits of walking and cycling*.

<https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/economic-benefits-of-walking-and-cycling> [2026-02-27]

UN Habitat. (2013). *Streets as public spaces and drivers of urban prosperity*. (HS/060/13E) United Nations Human Settlements Programme.

<https://unhabitat.org/streets-as-public-spaces-and-drivers-of-urban-prosperity> [2026-02-27]

Vinnova. (24 september 2024). *The Street Value Tool*.

<https://www.vinnova.se/en/p/the-street-value-tool/> [2026-02-26]

Wallberg, S., Grönvall, O., Johansson, R., Hermansson, M., Linderholm, L., Nilsson, A., Söderström, L., Öberg, G. & Niska, A. (2010). *Gång-, Cykel- och Mopedhandbok. Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus*. Sveriges kommuner och regioner och Trafikverket.

https://bransch.trafikverket.se/contentassets/d4a35097e19b4dd7afe673c8c637ad95/gcm_handbok_.pdf [2026-05-13]

Wendle, B. & Eriksson, U. (2015). *Trafik för en attraktiv stad - introduktion till Trast*. Sveriges kommuner och regioner och Trafikverket.

https://bransch.trafikverket.se/contentassets/d4a35097e19b4dd7afe673c8c637ad95/trast_introduktion_.pdf [2026-05-13]

Whitelegg, J. (2020). Safety, Risk and Road Traffic Danger: Towards a Transformational Approach to the Dominant Ideology. I: Cox, P. & Koglin, T. (Red.) *The Politics of Cycling Infrastructure: Spaces and (In)Equality*. Bristol University Press. 95–112.

Wilson, A., & Mitra, R. (2020). Implementing cycling infrastructure in a politicized space: Lessons from Toronto, Canada. *Journal of Transport Geography*. 86, 102760.

<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102760>

Woodcock, J., Edwards, P., Tonne, C., Armstrong, B. G., Ashiru, O., Banister, D., Beevers, S., Chalabi, Z., Chowdhury, Z., Cohen, A., Franco, O. H., Haines, A., Hickman, R., Lindsay, G., Mittal, I., Mohan, D., Tiwari, G., Woodward, A. & Roberts, I. (2009). Public health benefits

of strategies to reduce greenhouse-gas emissions: urban land transport. *The Lancet*. 374(9705), 1930-1934. [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(09\)61714-1](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(09)61714-1)

Zieff, S. G., Musselman, E., Guedes, C., Chin, D., Ferrey, A., Overton, C., Rivera, N., Sundararaman, A. & Walesch, O. (2022). Neighborhood social environment at an open streets initiative. *Journal of Community Practice*. 30(1), 20–33. <https://doi.org/10.1080/10705422.2022.2026852>

Bilagor

Bilaga 1. Intervjuguide.

Bilaga 2. Utdrag från intervjun med Tjänsteperson A på Malmö stad.

Bilaga 3. Utdrag från intervjun med Helene Nilsson och Victoria Johansson på Helsingborgs stad.

Bilaga 4. Utdrag från intervjun med Anna Karlsson, tidigare anställd på Lunds kommun.

Bilaga 1

Intervjuguide

Skulle du kunna börja med att berätta om din delaktighet i projektet?

Vilka var de tyngst vägande faktorerna vid omdisponeringen?

Hur har ni diskuterat utrymmesfördelning i förhållande till förmedelsfördelning?

Har ni behövt prioritera bort något med anledning av gaturummets bredd?

Påverkades projektets inriktning av att det delfinansierades genom stadsmiljöavtalen?
(Förtydligande: att avtalen ställde krav på att åtgärderna skulle leda till minskat bilanvändande och ökad andel hållbart resande)

Hur stor skillnad är det mellan den målbild som ni hade när ni skickade in ansökan och det faktiska utfallet? Vad beror de skillnaderna på?

Hade det funnits möjlighet att minska bilarnas utrymme ytterligare?

Stötte ni på något motstånd från exempelvis politiker, butiksinnehavare, närboende eller allmänhet?

Vad tycker du är viktigt för att få fler att cykla, alternativt få folk som redan cyklar att cykla mer? Varför?

Har du några andra reflektioner kring att planera för cykling?

Hur har ni diskuterat något av följande inom projektet:

- genusperspektiv?
- barnperspektiv?
- tillgänglighet (förtydligande: äldre och funktionsnedsatta)?
- socioekonomi?
- grönska?

Bilaga 2

Utdrag från intervjun med Tjänsteperson A på Malmö Stad.

Vilka var de tyngst vägande faktorerna när man gjorde den här omdisponeringen?

Syftet var att skapa en ökad trafiktrygghet för oskyddade trafikanter, cyklister. (...) Och vi ville helt enkelt separera buss från cykel, vilket skulle kunna innebära en ökad framkomlighet för busstrafiken, att inte ha långsamtgående cyklister och behöva hålla ut från dem. Så det var ökad trafiksäkerhet, ökad trafiktrygghet och en totalt sett attraktivare trafikmiljö också, senare.

I förstudien gjordes ingående studier av parkeringens användning, beläggningsgrad vid olika tidpunkter och bedömningar av vilket bidrag parkeringen väntas ha till centrumhandelns omsättning i relation till de hållbara färdmedlen. I förstudien konstateras att en liten andel (14 %) av centrumhandelns besökare är bilburna (utredning av Citysamverkan) och att biltrafikens andel av centrumhandelns omsättning endast uppgår till en fjärdedel (konsumentundersökning i Malmö 2014). Förslaget från förvaltningen som det presenterades till tekniska nämnden innebar att ersätta gatans 22 kantstensparkeringar genom att bl.a. sänka tillåten parkeringstid på anslutande sidogator. I övrigt bedömdes det finnas utrymme nog i parkeringsbeståndet (boendeparkering) i området att ta bort kantstensparkeringen. I förankringen hos tekniska nämnden kunde vi dock inte lösa ut frågan om angöring (leveranser) till verksamheter, varför förslaget stöptes om.

Finns det något som ni har behövt prioritera bort med anledning av gaturummets bredd?

(...) det saknas cykelbanor längs med ett par kvarter och hade vi haft det så hade vi ju fått prioritera bort parkering, vilket inte tilläts. (...) men trots (det) så förstår man som cyklist hur cykelbanorna ska användas hyfsat väl. Vi har gjort uppföljningar som visar på hög efterlevnad av trafikföringen bland cyklister i gatan. Sen är det inte tryggt och säkert att cykla utanför parkeringar med bussar som kör förbi en, men ja, det kanske bidrar till att vissa väljer att cykla där man ändå är bort från trafiken.

Har projektets inriktning påverkats av att det delfinansierades genom stadsmiljöavtalen?

(Det var) lite knöligt med uppföljning och utvärdering av åtaganden.

Hade det gått att minska bilens utrymme ytterligare?

Ja, det rekommenderade förstudien till en början. (...) De ungefär tjugo platser som det handlade om längs med Davidshallsgatan hade ganska lätt kunnat ersättas eller sugas upp av anslutande gator och Davidshalls torg. Så ja, jag tror att man hade kunnat minska bilens utrymme i gatan.

Var det något i projektet som stötte på motstånd från politiker, närboende, allmänhet?

Det var en lite besvärlig utbyggnadstid, det tog lång tid. Vi fick ganska svidande kritik i media och så, hur lång tid det tog, att det var svårt att ta sig till sina entréer, bostadsentréer kanske och butikslägen, vi försökte hålla öppet längs med fasaden för gående och såhär, men det var ju en, det var en ganska jobbig process, entreprenaden.

Vad tycker du är viktigt för att få fler att cykla?

Det grundläggande är att det finns en cykelinfrastruktur som håller en rimlig standard. I vissa lokalgator och uppsamlingsgator kan en delad körbana vara tillräckligt, men är (motor-)trafikflöden höga eller det förekommer tung trafik, behövs separerade cykelbanor. Ska vi öka cyklandet behöver vi också höja standarden på infrastrukturen; bredder som kan hantera större cykelflöden, medger omcyklingar, ökad komfort, högre upplevd trafiktrygghet, etc. Som cyklist vill man gärna ta sig till sin målpunkt så snabbt och effektivt som möjligt. Nya cykelbanor bidrar till att öka genheten i cykelvägnätet, och därmed minska reslängder och restider. Ju finmaskigare nät av cykelinfrastruktur, desto närmre till målpunkten för dig som cyklist. Nya korridorer i cykelvägnätet kan också bidra till att avlasta andra cykelvägar, vilket ökar kapacitet, höjer trafiksäkerhet, osv.

Om att gatan har färre träd än vad som var tänkt: (...) i förstudien så hade vi nog inte tagit höjd för ledningarna exakta läge. I detaljprojekteringen gjordes en noggrannare ledningskoll, varefter ett antal träd fick utgå då de hamnade för nära fjärrvärmeledningarna eller inte bedömdes få plats av andra skäl. Exempelvis vid Storgatan fick ett träd utgå som vi bedömde vara siktskymmande. Just i denna korsning är sikten redan begränsad av husfasader som kommer väldigt nära gatan, vilket är en anledning till att vi valde att hastighetssäkra korsningen men ändå behålla stopplikten på Storgatan. Vi ville inte riskera att försämra sikten ytterligare.

Teknisk handbok säger 2,5 m och det är ju, jag tror att det är rimmar ganska väl med det utrymmesstandarder i VGU, det är möjligt att VGU har ytterligare någon decimeter hit eller dit, i utrymmesstandarder. Jag tror även att i CROW designmanual så är det omkring 2,5 m som man räknar som en separerad cykelbana, minsta mått dubbelriktad, för att möjliggöra möten, men den kan inte hantera större volymer av cykeltrafik innan den blir underdimensionerad, trafiksäkerheten påverkas eller framkomligheten. Vi har nyligen infört flödesrelaterade bredder på cykelbanor i vår tekniska handbok, för att bättre möta det tilltagande cyklandet. Kapacitet i cykelvägnätet har uppmärksamats alltmer på senare tid, vilket bland annat lett till att vi börjat arbeta med trimningsåtgärder i korsningar och på sträckor, samt tagit fram en cykelmodell (makromodell) kopplat till en resandematrix (exempelvis resande 2040). Med denna cykelmodell avser vi kunna prognosticera efterfrågan på cykelresor i olika relationer, och uppskatta ungefärlig flödesstorlek på länkar. På så vis kan vi förutspå flaskhalsar i cykelvägnätet avseende högst belastade sträckor och korsningspunkter.

Har ni diskuterat utformningen av gatan utifrån ett jämställdhetsperspektiv?

Jo, men det gjorde vi nog, men det var ganska nytt tror jag att vi skulle ha en del i förstudien som innehåller, kanske inte genus, jämställdhetsperspektiv eller jämställdhetsanalys, sen...ja, så det var nog en del i det, vad jag minns.

Har ni diskuterat barnperspektivet i utformningen av gatan?

Jo, men det har vi gjort. Barns skolvägar, barns trafikmiljö har vi jobbat mycket med genom åren. Men sen är kanske inte det här en typ av gatan som är, det måste alltid kunna finnas alternativ, till stråk som kanske inte lämpar sig för, det här är kanske mer ett vuxencykelstråk.

Bilaga 3

Utdrag från intervjun med Helene Nilsson och Victoria Johansson på Helsingborgs stad

Vilka var de tyngst vägande faktorerna när man gjorde den här omdisponeringen?

Vi ville minska barriäreffekterna genom området när vi öppnade Larmvägen med en ny koppling upp till Vasatorpsvägen. Det nya flödet genom området gjorde att vi såg ett behov av att göra det säkrare och tryggare för gående och cyklister. Samtidigt ville vi knyta samman cykelnätet med det som fanns på norra sidan av Vasatorpsvägen och vidare in mot stan.

Vi såg också en risk för ökad trafik på gatan när anslutningen öppnade och därför ville vi införa hastighetsdämpande åtgärder. Främst handlade det om att förbättra trafiksäkerheten, men vi ville också undvika att gatan blev alltför attraktiv för genomfartstrafik.

Samtidigt så var det viktigt för oss att anlägga nya busshållplatser och förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken. Dagvattenhantering var en annan central del i projektet, där vi ville leda bort vatten via regnbäddar och planteringar längs gatan.

I södra delen av området ligger en skola och förskola. Innan projektet startade hade vi sett att det fanns en bullerproblematik och utredningar visade att en omdisponering skulle kunna minska bullret för skolområdet genom att flytta trafiken längre bort från byggnaderna. Det var en positiv effekt för bullersituationen som vi ville ta vara på.

Sammanfattningsvis vägde vi in flera olika aspekter för att skapa ett samlat och välfungerande paket.

Har ni diskuterat utrymmesfördelning i förhållande till färdmedelsfördelning?

När vi sökte finansiering i den tillfälliga utlysningen 2021/2022 var det möjligt att ange minskad yta för bilen och ökad yta för cykeln som motprestation i sin ansökan, vilket vi gjorde. Därmed visste vi redan i ett tidigt skede att vi skulle omdisponera trafikytor på gatan.

Initialt tänkte vi att vi inte skulle ha kvar parkering längs med gatan för att kunna ge utrymme åt ännu fler grönytor och vegetation. Vi fick dock ett önskemål från våra politiker om att inte ta bort alla parkeringsplatser. Vi behöll några parkeringsplatser, som vi placerade i fickor mellan planteringarna. Det blev en kompromiss.

Utifrån de ytor som vi hade att disponera så hade vi inte tillräckligt med plats för både en separerad gångbana och en separerad cykelbana. Det blev istället en gångbana på ena sidan av gatan och en kombinerad gång- och cykelbana på andra sidan. Utifrån det förväntade antalet cyklister bedömde vi att det här var en fungerande lösning.

Finns det något som ni har behövt prioritera bort med anledning av gaturummets bredd?

Vi hade helst sett att vi hade kunnat separera gång- och cykeltrafiken, med tydliga delar för vardera färdmedel.

Det här projektet samordnades med ledningsarbeten och vi tog hänsyn till vattenledningarnas placering när vi bestämde var vi skulle anlägga planteringarna. Det påverkade i sin tur hur vi kunde dra cykelbanan, som gör ett sidbyte en bit upp på gatan. Vi ville helst inte byta sida på cyklisterna, men vi ville heller inte göra avkall på planteringarna. Vi förde en diskussion om för- och nackdelarna innan vi landade i den här lösningen.

Kan ni berätta mer om hur ni resonerade kring själva planteringarna?

Vi vill gärna använda oss av träd, för det skapar en rumslighet på gatan.

Planteringarna fungerar även som regnbäddar och kan hantera stora mängder vatten. Vår gestaltare har valt växterna utifrån hur de trivs i den här sortens miljö.

Regnbäddar är ett sympatiskt sätt för att hantera regnvatten och samtidigt få in gröna element och biologisk mångfald. De blir multifunktionella ytor på det sättet.

Det här projektet genomfördes innan vi hade krontäckningskrav. Numera har vi politiska beslut om att vi ska öka krontäckningen i staden och en handlingsplan för hur vi ska gå tillväga. Vi har överlag hårda krav på oss om att jobba för minskad klimatpåverkan.

Har projektets inriktning påverkats av att det delfinansierades genom stadsmiljöavtalen?

Vi gjorde en ordentlig och gedigen uppföljning, där vi registrerade hur gatan var innan och efter åtgärden. Det är inte alltid man har möjlighet att göra det i andra fall. Uppföljningen blev en positiv följd av projektet, där helheten blev tydlig och de mjuka värdena synliggjordes.

Vi lovade även att göra vissa åtgärder som motprestation, som att smala av vägbanan och inviga gatan i samband med att den öppnade igen efter ombyggnationen.

Larmvägen blev färdigställd i samma period som H22 och i samband med det skulle vi göra en livscykelanalys av projektet. Vi valde material utifrån klimatavtryck, exempelvis valde vi att ha en grusad gångbana på ena sidan av gatan istället för betong. I det här projektet har vi jobbat väldigt brett med avseende till avtal och uppföljning, men även med regnbäddar och klimatavtryck.

Var det något i projektet som stötte på motstånd från politiker, närboende, allmänhet?

Timglashållplatserna stoppar upp bilarnas trafikflöde, men de mötte inte så mycket motstånd som vi först trodde att de skulle göra. Det är inte så många bilar som kör där och timglashållplatserna gör att bilister inte är lika lockade att använda Larmvägen som genomfartsväg.

Vi hade inte tänkt ha parkeringsplatser på gatan, eftersom det finns gott om parkeringar på kvarteretsmark i det här området. Samtidigt är det en viktig fråga för våra politiker att säkerställa att bilen har sin yta. Vi tog inte ytterligare yta från körbanan i och med att vi

placerade parkeringarna i planteringarna. Breddmässigt blev det ingen skillnad och vi har säkerställt god framkomlighet för bilen på gatan, bortsett från timglashållplatserna.

Vad tycker ni är viktigt för att få fler att cykla?

De traditionella sakerna: bra infrastruktur, bra vägvisning, säkra korsningspunkter och bra parkeringar så att man kan lita på att cykeln står kvar där man lämnat den.

I andra projekt har vi sett att beteendepåverkande kampanjer i samband med infrastrukturåtgärder brukar vara uppskattat.

Det är även viktigt att jobba med barnen och deras föräldrar för att skapa goda vanor där föräldrarna låter barnen gå och cykla själva till skolan.

Till syvende och sist handlar det om folks inställning, de gör det som är lättast och bekvämast i stunden. Inställning är jättesvårt att komma åt.

Det ligger ju en skola på gatan, har ni diskuterat barnperspektivet i utformningen av gatan?

Vi har alltid med oss de perspektiven, även om vi inte alltid uttalat säger det. Det genomsyrar allting vi gör och försöker åstadkomma. Det är en viktig del av det uppdrag som vi har. Till exempel så jobbar vi med förhöjda korsningspunkter för att få ner hastigheterna, vi gör åtgärder för att öka synligheten och säkerställa bra trafikseparering.

Har ni diskuterat utformningen av gatan utifrån ett jämställdhetsperspektiv?

Att jobba med jämställdhet är en del av vårt uppdrag. När vi skapar bra förutsättningar för att människor ska kunna resa självständigt, oavsett vilka de är och vilka villkor de har, så jobbar vi för ett jämställdhetsperspektiv.

I det här projektet innebar det bland annat att busshållplatserna blev tillgänglighetsanpassade, men även att vi införde ny belysning och kapade buskage för att öka tryggheten på gatan.

Bilaga 4

Utdrag från intervjun med Anna Karlsson, tidigare anställd på Lunds kommun.

Vilka var de tyngst vägande faktorerna vid omdisponeringen?

(Vi hade) alltid det här stråket genom stadskärnan, det var ett sånt stråk där "här behöver vi göra nånting", "vad ska vi göra" och sådär. Sen tror jag att det var kanske tjugotio, elva, eller tolv kanske, så tog vi fram ett förslag på principer på hur vi kunde jobba. O så var det andra värden som var viktiga än bara biltrafiken, för det är huvudvägen genom Lund, den gamla. Och då var det väl mycket att vi skulle ha fokus på att göra det bättre för cykeltrafiken, fast då var det mera så att det skulle bli mer komfortabelt, man hade jättemycket klagomål på att det var asså gropigt och så i smågatsstenen. Sen ville man ha mer yta för fotgängare, mer yta till typ serveringar. Det var väl utgångspunkten. Och skulle det ju vara smågatssten och det är ett signum för Lund och gatorna.

Dels var det väl att gaturummet var slitet liksom, det var utdaterat kan man säga, allt var ju gropigt och dant, men sen så behövde man göra nånting som stärkte just cykeltrafiken och med det så kom det andra också. Det var väl mest så att det var så himla guppigt så. Vi kollade ju på trafiksäkerhet och Lund följde ju upp det noga så (...) men det var inte så att man blev påkörd av biltrafik. Nä det var nog egentligen att man ville göra något, sen vet jag att man tyckte att det var en svår uppgick att lösa för det tog anspråk från gaturummet och hur man skulle fördela ytor och då blev det ju den här modellen, att man har den lilla cykelytan då jämte den lilla körytan och sen får man liksom använda sig av varandras ytor för att kunna lösa vissa trafiksituationer. Sen tanken var också att man ska kunna ha en utformning så att man sen ska kunna sätta upp cykelgata för den typen av reglering, det har man inte gjort än i alla fall (...) Så det var väl ökad komfort och så egentligen för cyklarna, göra det lite bättre. Sen kanske att man gav dom en mer tydlig plats, för den förra...då var ju i och för sig körbanorna bredare, jag tror kanske att man körde lite fortare och sådär, men nu har man cyklisterna, nu är dom ju på en där lill ytan, som jag tycker då, men dom flesta säger att det funkar, dom flesta använder den för att cykla på och bilarna tar hänsyn, modellerar sina möten, det var väl ungefär så kanske.

Hur har ni diskuterat utrymmesfördelning i förhållande till förmedelsfördelning?

Nej, det gjorde vi inte. Det var mer liksom att man skulle få in allt annat också, att man skulle ha mer yta till gång och ja...det kanske är nån form av den, men inte medvetet så utan det var mer att man ville att det skulle bli så mer rejäla gångytor sådär det fanns möjlighet till lite mer servering och så. Och dom har ju tagit plats, alltså på gångbanan så ibland kan jag tycka att det är lite smalt för de gående ändå.

Har ni behövt prioritera bort något med anledning av gaturummets bredd?

Ja, om det hade varit lite bredare så hade man nog haft cykelbanor, det tror jag.

Har ni diskuterat kulturmiljöperspektivet i projektet?

(...) försöka följa den gamla gatumitten (...) det var mycket där här med smågatssten (...) Jag kommer ihåg skrivelser om att folk önskar sig asfalt och att cykla på det istället för den här släta smågatsstenen, men nä, det var ju liksom en kulturmiljögrej att försöka bevara det (...) Men sen gjorde man ju arkeologiska undersökningar, men det är ju inget som man ser ovanifrån direkt.

Har ni diskuterat jämställdhetsperspektivet i projektet?

Jag vet inte riktigt, kanske inte specifikt för det projektet så. (...) Men sen finns det ju andra grupper, de som har svårt att gå och sådär. På något vis, det tog man ju med sig när man byggde om, det var ju pluseffekter, det blev taktill information, upphöjda korsningspunkter och allting sånt där och det underlättar för dom som ser dåligt och nya släta gångbanor, så det är det perspektivet också, men det är kanske inte kvinna-man så mycket utan mer människor i stort.

Har ni diskuterat barnperspektivet inom projektet?

Man skulle skriva barnkonsekvensanalyser. Jag vet inte om vi gjorde det så utpräglat direkt. Men...jag vet inte, vi brukade mer föra något resonemang som "nu gör vi dom här upphöjda åtgärderna på alla gångbanor och cykelbanor", vilket gör kanske att barn och unga har lättare, underlättar deras rörelse i staden, men vi involverade aldrig några barn.

Stötte ni på något motstånd från exempelvis politiker, butiksinnehavare, närboende eller allmänhet?

I Lund hade politikerna bestämt att man fick ta yta från biltrafiken och för fotgängare och cyklister, göra det bättre för dom. Det hade vi jättestor nytta av, att ha ett sånt politiskt beslut med oss. Det var, tyckte jag, jättebra som tjänsteperson. På något vis så har det varit så etablerat, det är liksom ett etablerat sätt i Lund under många många många år. Så att det var liksom ingen fråga, asså att det blev någon sån kontrovers.

Hade det funnits möjlighet att minska bilarnas utrymme ytterligare?

Ja, kanske om det inte hade gått buss. Jag tror att jag brukade använda dom måtten som var i VGU, där man själv får räkna ihop sin sektion. Sen om det är på ett ställe där det inte går någon busstrafik, då ja...då funkar lite smalare.

Vad tycker du är viktigt för att få fler att cykla, alternativt få folk som redan cyklar att cykla mer?

Jag tänker att cykelsystemet ska vara bra, det ska vara gent. Sen att man känner att man är säker och trygg, det behöver inte för den sakens skull vara cykelbana för det kan vara en lokalgata eller en gata där man cyklar i låg fart i blandtrafik (...) men just det att systemet hänger ihop och att man har liksom en genhet i det tror jag på.

Påverkades projektets inriktning av att det delfinansierades genom stadsmiljöavtalen?

Det var väl det att man ville med hög svansföring hålla hög standard och kvalitet. Jag har ju tänkt på det som att man växlar upp farten på omställningen och Lund hade ju gjort det ändå, men man hade tagit etapp fem och sen hade man vilat lite och sen tagit etapp sex. Jag ser det mer som att man kunde ha en högre hastighet i sin omdaning. (...) Sen var det ju också det här (att) man måste ändå ha kommit rätt så långt i sitt projekt för att kunna söka

de där pengarna, man kunde inte ha en idé sådär och säga "jag tror det blir en cykelbana här", för då tog, det var en för lång process ofta, för man skulle hinna i mål.

Om ombyggnadstiden och ändrade resvanor

Vi har haft andra projekt också som vi har utvärderat enligt den här stadsmiljöavtalsprinciper och egentligen i samtliga så har vi ju sett (...) att stora byggprojekt påverkar biltrafikflödet så det försvinner nästan, även om man tänker "sen kommer dom tillbaka", nä men det...biltrafiken kommer inte tillbaka. Nämen det är väl det, dunstning pratar man om, så det påverkar, antingen att man kör andra vägar under tiden och så stannar man på dom eller så att man får en ny resvana. Så det är jätteintressant, trafiken i Lund har minskat väldigt mycket om man tittar på de centrala delarna, jag tror det var trettio procent. Så det är ju jättemycket och mycket beror på att man byggde spårvagn och man byggde om här och på andra ställen, så det är bra. Om man ska påverka det så är ett rejält vägbygge eller gatuombyggnad över något år eller två, sen är det fixat, det hållbara resandet. Lite så. Inte för att vara raljant, men det påverkar mycket.

Om teknisk handbok och mått för trafikytorna

Det är andra projekt där man tyckte att "nu har jag tagit i, eller tvärt om då, tryckt ihop det" och sen när det väl är byggt tänkt "fasen, jag skulle ha tagit lite till". Jag vet inte, man sitter där med sina mått och tabellen och mått a b c och sen tänker man "kan man minska, äh jag skulle kunna ta lite till". Det är alltid min erfarenhet, att man kan ta lite mer än vad man vågar, fast det är läskigt tycker jag då. (...) Nä men det är ju på något vis att man har ett ansvar också på något sätt, att det ska ändå få plats.