

TRAFIKSTRATEGI FÖR GÖTEBORG

UNDERLAGSRAPPORT

ATTRAKTIV STADSMILJÖ



Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Rapport nr: 1:10:2013
ISSN: 1103-1530

2013-02-25
Trafikkontoret dnr 0894/11

ISSN 1103-1530
Rapportnummer 1:10:2013

Trafikkontorets projektledare Sofia Hellberg/Per Bergström Jonsson
Författare underlagsrapport Staffan Sandberg, Stephan Schumpp, Pia
Pettersson (Ramböll Sverige AB)

FÖRORD

Detta är en underlagsrapport till Trafikstrategi för Göteborg. Rapporten är en sammanställning av resultat från arbete under år 2012. Rapporten ingår i en serie av underlagsrapporter från samma tidsperiod.

Under år 2012 har flera delprojekt arbetat med Trafikstrategi för Göteborg på olika teman. Delprojekten har kallats Trafikanten, Attraktiv Stadsmiljö, Vägsystem, Kollektivtrafiksystem och Godssystem. Deltagare i de olika delprojekten har varit tjänstemän från Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret, Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Trafikverket samt expertstöd från flera konsultbolag. Delprojekten har bedrivit sitt arbete i grupp och med konsultstöd i olika utredningar. Resultatet av årets arbete har sammanställts och sammanfattats i ett antal underlagsrapporter, där denna utgör en.

INNEHÅLL

1	INLEDNING	6
1.1	Möten och arbetssätt i projektet	6
1.2	Från Attraktiv Stad till Attraktiv Stadsmiljö	8
2	ATTRAKTIVA STADSMILJÖER	10
2.1	Innebörd.....	10
2.2	Olika typer av gaturum.....	12
2.2.1	Kvartersgatan.....	13
2.2.2	Stadsdelsgatan (Stadsgata)	13
2.2.3	Boulevard	13
2.2.4	Aveny (boulevard öppet gaturum).....	14
2.3	Trafikanterna i gaturummet	14
3	DAGENS STADSMILJÖER I GÖTEBORG	16
3.1	Staden med flera ansikten	16
3.2	Barriärer och trafikflöden – en stor utmaning	18
3.2.1	Barriärerna i Göteborg.....	19
4	ÅTGÄRDER FÖR ATTRAKTIVARE GATUMILJÖER.....	24
4.1	Övergripande viljeriktning	24
4.1.1	Skapa bättre möjligheter för rörelser	24
4.1.2	Skapa bättre möjligheter för vistelse	25
4.1.3	Förbättra den sammanhängande stadsstrukturen	26
4.2	Konkreta trafikeringsprinciper i gaturummet.....	26
4.3	Åtgärdsverktyg – skapa boulevarder	28
4.3.1	Stadsmotorvägar med stora möjligheter att bli boulevarder	29
4.4	Åtgärdsverktyg – minska barriäreffekterna.....	30
4.5	Åtgärdsverktyg – skapa ett attraktivt kollektivtrafiksystem .	31
4.5.1	Ett attraktivt system som passar olika behov.....	32
4.5.2	Ett kollektivtrafiksystem för attraktiv upplevelse.....	32
4.5.3	Attraktivt medel för stadsförvandling.....	32
5	NYCKELFRÅGOR, PRINCIPER OCH ÅTGÄRDER.....	33
	BILAGA 1 – HYPOTESER FÖR ATTRAKTIV STADSMILJÖ	35
	BILAGA 2 – FÖRDJUPNING BOULEVARDER	37

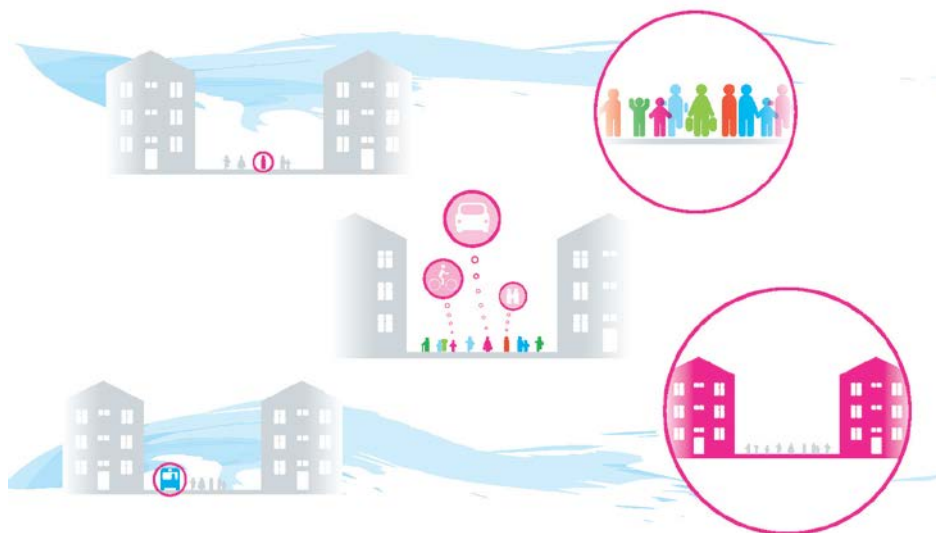
1 INLEDNING

Denna underlagsrapport syftar till att beskriva arbetet som utförts inom projekt Attraktiva Stadsmiljöer, ett delprojekt inom ramen för projektet Trafikstrategi för Göteborg.

Rapporten sammanfattar arbetet med begreppet attraktiva stadsmiljöer, konkreta delutredningar och redovisar slutsatser samt behov av fortsatt arbete. I denna inledning beskrivs delprojektets arbetsprocess och hur arbete bedrivits under 2012. Två utredningar inom delprojektet redovisas i egna fristående rapporter; *kollektivtrafik i olika plan-UPPÅNER* samt *Trafikeringsprinciper*.

Frågan om barriärer har varit viktig och har diskuterats vid flera möten under hösten, och redovisas i eget kapitel.

I avslutande kapitel om Nyckelfrågor, Principer och Åtgärder beskrivs en sammanfattning av viktiga strategiska frågor samt vilka principer och åtgärder som konkretiserar genomförandet.



1.1 Möten och arbetssätt i projektet

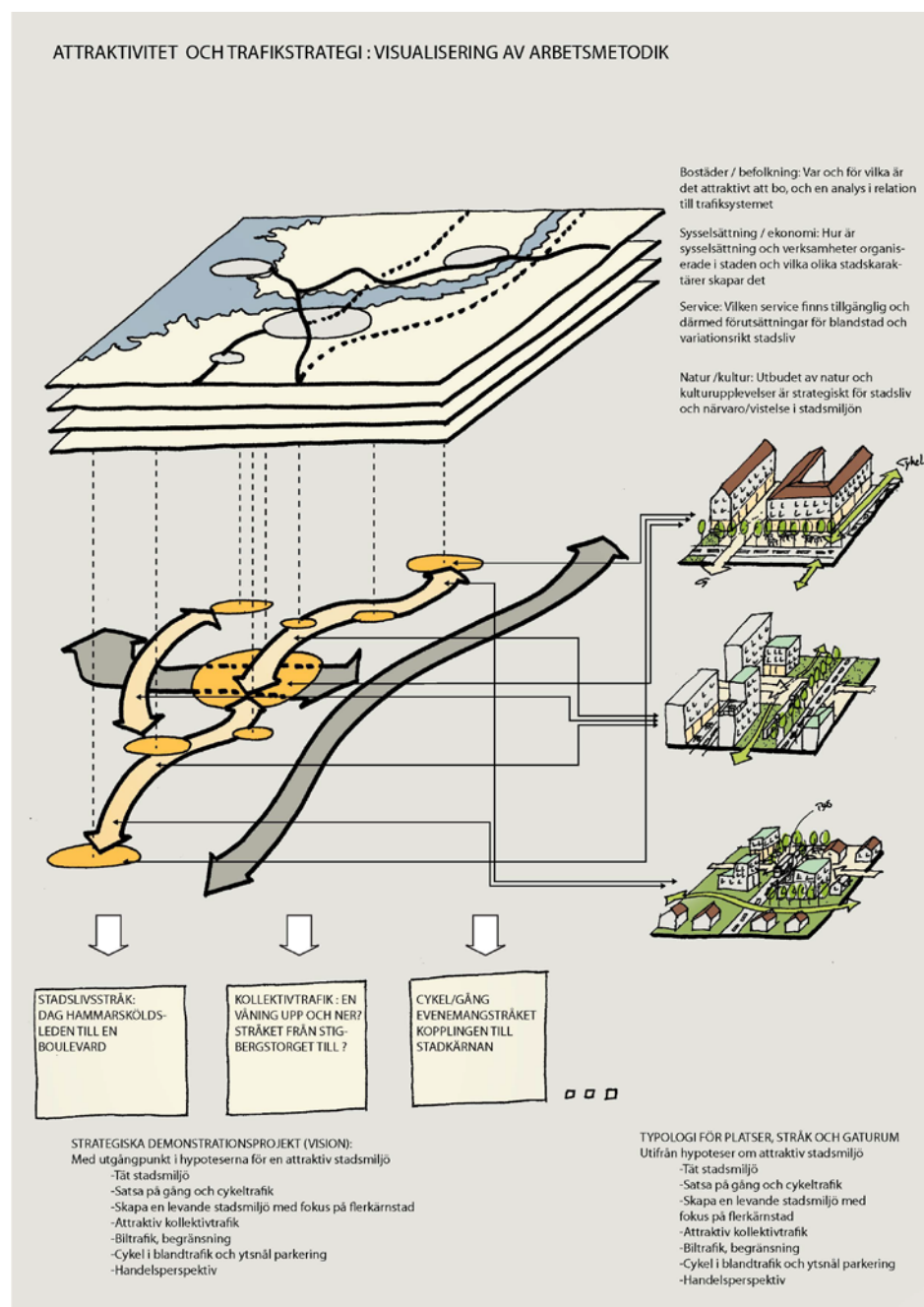
Arbetet med delprojektet Attraktiv Stad (kom senare att avgränsas till Attraktiva stadsmiljöer) startades i mars 2012. Under hela delprojektet har en arbetsgrupp genomfört arbetet under ledning av Per Bergström-Jonsson, Trafikkontoret. Arbetsgruppen har bestått av deltagare från flera förvaltningar, konsulter samt Trafikverket. Från Stadsbyggnadskontoret har stadsarkitekt Björn Siesjö medverkat, från Trafikkontoret Suzanne Andersson och Daniel Sjölund, från Fastighetskontoret Lukas Memborn och Lisa Häggdahl samt från Trafikverket Kerstin Boström.

De inledande mötena ägnades åt att diskutera attraktivitet som begrepp och Per B-J förde fram hypoteser (se bilaga 1) som syftade till att vara utgångspunkter för gruppens arbete. Staffan Sandberg från Ramböll samordnade konsultföretagets arbete med att förbereda underlag och förslag till arbetssätt till gruppens möten. I april förslog Ramböll en modell för arbetet med Attraktiva Stadsmiljöer, utifrån en helhetssyn på begreppet.

Arbetsmodellen tog utgångspunkt i att först dokumentera *varför* vi ska satsa på en attraktiv stad, vilka målgrupper adresserar vi. Arbetsmodellen syftade också till att svara på frågan *var* vi ska satsa, utifrån hypotesen att vi inte har resurser att satsa i hela Göteborg. Utifrån *varför* och *var* kom frågan till *vad* och *hur* detta ska genomföras. *Vad* innebar att utröna vilka delar som inte fungerade och *vad* som kunde förbättras, platser, samband eller gaturum. *Hur* utgick från hypoteserna som Per B-J initierat delprojektets arbete med. Ett schema för arbetet redovisas i figur 1.

Ett beslut togs av projektledningen att fokusera på *vad* och *hur*, samt att i fortsättningen koncentrera arbetet på teman, det första kollektivtrafik och dess lokalisering ett plan upp, i markplan eller ett plan ner. Utredningen kallas UPPÅNER och redovisas i en fristående rapport och syftar till att utreda påverkan av kollektivtrafikens lokalisering i höjdled för stadsmiljöers attraktivitet. Utredningen genomfördes under augusti-september 2012.

Vid möte med Attraktiv Stad gruppen i augusti diskuterades trafiksystemet i sin helhet och vilken inriktning kommande planering kommer att få, mer av samma eller en förändrad inriktning med mer blandtrafik och trafikintegrering. Diskussionen initierade en utredning om trafikeringsprinciper, som redovisas som fristående rapport och varav en del resultat redovisas i denna underlagsrapport.



Figur 1 Arbetsmodell för delprojektet under våren 2012

1.2 Från Attraktiv Stad till Attraktiv Stadsmiljö

Ansatsen i mars–april var att en attraktiv stad byggs upp och definieras av följande tre beståndsdelar (i ju högre grad beståndsdelarna är attraktiva – desto mer attraktiv är staden som helhet):

- **Motiv:** I vilken grad motiveras vi att bo, arbeta, besöka, leva i staden
- **Upplevelse:** Hur attraktiv upplever vi att stadsmiljön är? I bilaga 1 finns hypoteserna kring hur en attraktiv stadsmiljö kan byggas.
- **Tillgänglighet:** Hur bra är tillgängligheten via de olika trafiknäten? Graden av tillgänglighet, med olika färdmedel och på olika geografiska nivåer (Göteborg som målpunkt i regionen, målpunkter i Göteborg, tillgänglighet inom kvarter) är också avgörande för attraktivitet.



Figur 2 Beståndsdelar i begreppet Attraktiv Stad

Ansatsen var bred och fångade frågor som låg inom flera delprojekt. Projektledningen avgränsade uppgiften till att omfatta Attraktiva Stadsmiljöer, med fokus på upplevelse av stadsmiljöer, och frågan om vad och hur detta kan komma till stånd. Andra delprojekt fick uppgiften att utreda varför och var resurserna ska satsas. Detta kom under hösten visa sig vara så kallade tyngdpunkter som delprojekt Trafikanten tillsammans med Fastighetskontorets projekt Utbyggnadsplanering definierade.

2 ATTRAKTIVA STADSMILJÖER

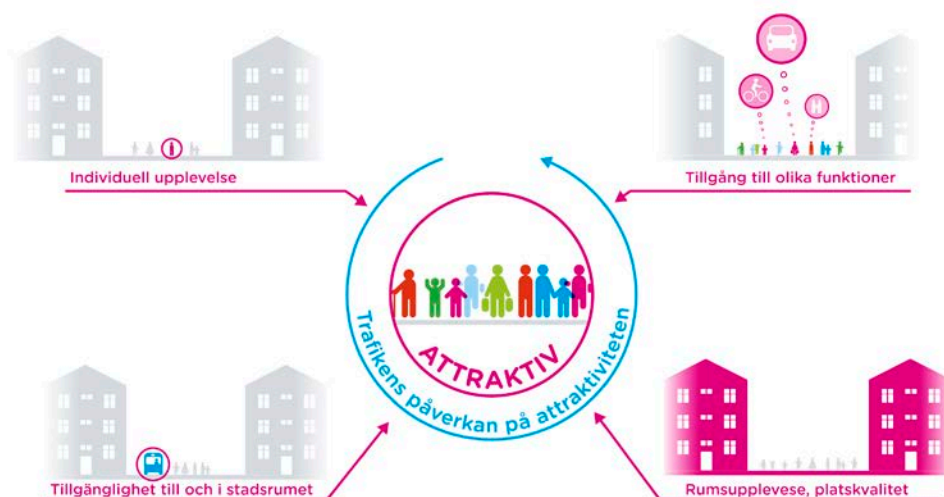
2.1 Innebörd

Att attrahera, vara tilldragande, är betydelsen av ordet attraktiv. Attraktiva stadsmiljöer innebär utifrån den lydelsen platser som verkar tilldragande och som attraherar människor. De skapar positiva känslor utifrån upplevelser.

Känslor är unika och upplevs av alla oss som rör sig i staden. Det innebär en begränsning i själva försöket att prata om attraktiva stadsmiljöer, när vi nu försöker hitta gemensamma nämnare för vad som upplevs attraktivt. Men det ger en riktning för fortsatt arbete. Den första utgångspunkten för detta arbete är alltså att attraktiviteten i stadsmiljöer varierar med människorna som befolkar dem, men vi har gemensamma grundläggande behov. Vi arbetar eller studerar, vi handlar mat och kläder, vi bor i en lägenhet eller villa och vi är ute och springer eller hänger på stan. Med olika behov följer olika krav och förväntningar på trafik och gaturum för när vi rör oss eller är stilla har vi ett syfte med det. Detta är den andra utgångspunkten för detta arbete.

Utgångspunkter:

- Upplevelsen av attraktiviteten i stadsmiljöer varierar med människorna som befolkar dem
- Människors grundläggande behov ger upphov till krav och förväntningar på gaturummet
- Tillgänglighet och platskvaliteter skapar en attraktiv upplevelse
- Trafik kan påverka både tillgängligheten och platskvaliteterna



Figur 3 Utgångspunkter för begreppet attraktiva stadsmiljöer

Attraktivitet i vår boendemiljö behöver inte vara densamma från en dag till den andra utan varierar med behov och humör. När det är riktigt dåligt väder är det attraktivt att busshållplatsen finns nära bostaden eller att det finns en parkeringsplats på ett rimligt avstånd. Andra dagar är blicken riktad utåt och människor runtomkring mig är intressanta. Jag söker mig dit andra tycks vilja vara och tar del av en upplevelse av gemensam puls eller större sammanhang.

Den tredje utgångspunkten är då att det i detta sammanhang – trafik och stadsmiljö – finns två sidor av attraktivitet: betydelsen av tillgänglighet och rumsupplevelse (platskvaliteter). Tillgänglighet beskrivs som den grad av lätthet varmed vi kan nå och utföra det vi vill. Rumsupplevelse är den samlade

bild vi får genom mängder av olika intryck; rörelser, ljud, ögonkontakter, volym, skuggor, tempo.

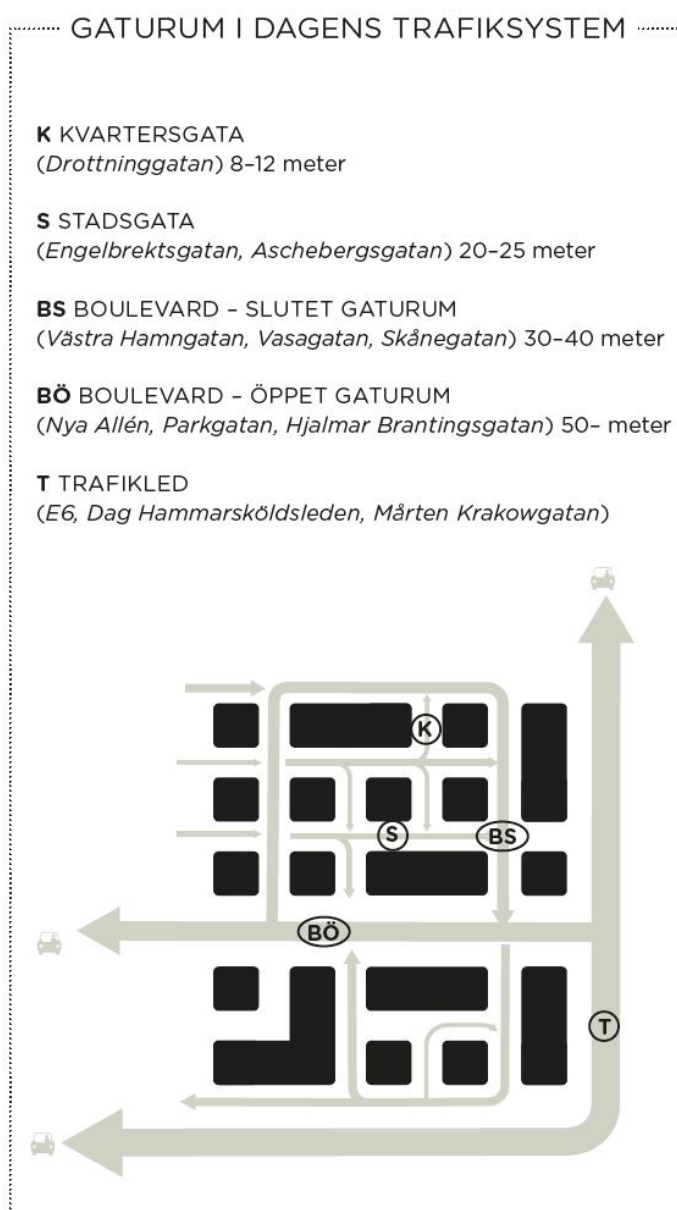
Den sista utgångspunkten är att trafik kan påverka båda dessa sidor av attraktivitet. Trafik har som syfte att skapa tillgänglighet i detta sammanhang, stadsmiljöer med fokus på gaturummet, och här avgränsat till inverkan av det utrymme olika trafikslag får och hur de prioriteras. Men trafik kan också påverka attraktiviteten i stadsmiljöer och bidra positivt till dessa, genom trafikslagets sammansättning, flöde och hastighet.

2.2 Olika typer av gaturum

Gaturummet påverkas av funktioner som finns i byggnader längs gatan (boende, kommers osv). En lokalgata har bättre förutsättningar för att bli en boendegata än en genomfartsled.

Relationen mellan gatusektion-/rum och användning leder till att det finns en hierarki i gatusystemet som är direkt kopplad till stadsstrukturen och som ofta korresponderar med trafikflödeshierarkin. Men en bred gata som ger tillgång till stadsdelen kan ha stora attraktiva värden (exempel Linnégatan och stadsdelen Linné) men lägre plats i trafikflödeshierarkin.

Det är alltså möjligt att sortera gaturum utifrån olika funktioner för stadsdelen och olika typer av attraktiva egenskaper. Detta behöver inte kopplas till trafikflödeshierarkin även om det finns ett starkt samband mellan gatubredden och antalet fordon som kan passera genom.



Figur 4: Gatornas hierarki

2.2.1 Kvartersgatan

Kvartersgatorna skapar tillgänglighet mellan olika delar av en stadsdel. De står för en stor del av en stadsdels identitet även om de inte är kommersiellt attraktiva. Linnégatan skulle inte fungera som identitetsskapande för Linnéstaden om det inte fanns ett sammanhängande nät av kvartersgator kring den.

Kvartersgatornas attraktivitet är viktig för att skapa helhet i en stadsdel. De präglas av de olika funktioner som finns representerade (bostad, kommers, kontor, verksamhet) och gatornas specificitet som består av den arkitektur som dominerar.



2.2.2 Stadsdelsgatan (Stadsgata)

En stadsdelsgata är en bredare gata som kopplar till kvartersgatorna. Den kopplar samman den inre stadsdelen med det övergripande gatunätet som binder samman stadsdelarna. Liksom kvartersgatorna bidrar de till stor del till en stadsdels identitet (Linnégatan).

Stadsdelsgatornas attraktivitet är viktig med funktioner oftare riktade mot verksamheter såsom kommers och kontor än bostäder. De skapar en övergång till det övergripande vägnätet men tillhör fortfarande stadsdelens gatunät och sammanhang beträffande arkitektur och utformning. På dem kan man inkludera de tyngre kollektivtrafiksystemen men i en gatuutformning kopplad till stadsdelen.



2.2.3 Boulevard

En boulevard kopplar samman stadsdelar med varandra. Den tillhör det övergripande vägnätet, men bildar ofta en stadsdels yttre gräns och blir då stadsdelens utåtriktade fasad. I princip är de inte tillräckligt nätgenomgripande för att koppla samman två avlägsna stadsdelar, men i praktiken skapar ofta ett sammanhängande system av boulevarder bra möjligheter att röra sig mellan olika stadsdelar även om de ligger långt från varandra.

Boulevardens attraktivitet är tätt kopplat till stadsdelens identitet. Men deras funktionella egenskaper är mer kopplade till stadens rörelsebehov: bil, kollektivtrafik, cykel och gång. Deras platskvaliteter är mindre kopplade till





stadsdelens arkitektoniska sammanhang (eftersom de länkar ihop stadsdelar med olika identitet) utan är mer kopplade till markutformningen.



2.2.4 Aveny (boulevard öppet gaturum)

En aveny och ett öppet stråk kan ha olika typer av funktioner, de är svåra att generalisera. De länkar samma olika stadsdelar och ligger ofta till grund för en stads struktur. Som paradgata kan de ligga till grund för en kommuns identitet. Deras funktion i staden är att länka samman olika stadsdelar och erbjuda en grund för boulevardssystemet. På så sätt kompletterar de boulevardssystemet genom att skapa en övergripande struktur som är oberoende av stadsdelarnas avgränsning (till skillnad från boulevarderna).

Avenyns attraktivitet är ofta tätt kopplad till ett kommunalt och regionalt intresse, med funktioner riktade mot kommers, kontor och offentlig representation (kommunal, nationell eller internationell t.ex. ambassad). De är till skillnad från boulevarderna tätt kopplade till det arkitektoniska sammanhanget och är på det sättet bortkopplade från stadsdelens identitet, men den beror också mycket på markanvändningen och gaturummets utseende (exempel Kungssportsavenyn i Göteborg).



2.3 Trafikanterna i gaturummet

I en stad finns i regel alla gaturumstyper representerade, om än i olika utsträckning. Beroende på vilken typ av gaturum som karaktäriserar en plats, befolkas rummet av olika sammansättningar av trafikanter. Efter decennier av trafikplanering där biltrafikanternas framkomlighet varit det överordnade syftet, har fokus under senare tid skiftat och riktas nu i större utsträckning mot kollektiv-, gång- och cykeltrafik. Detta har flera orsaker. En viktig orsak är att kollektiv-, gång- och cykeltrafik är hållbara transportsätt. När det blivit allt viktigare att främja en hållbar utveckling i samhällsplaneringen framträder dessa trafikslag som en naturlig del av trafiksystemet. Däri har det också blivit tydligt i vilken utsträckning som samhällsplaneringen har gynnat biltrafiken på dessa trafikslags bekostnad under mycket lång tid, vilket innebär att det finns en stor förbättringspotential gällande de hållbara transportsättens trafiksystem.

Det kan exempelvis handla om att öka tilldelningen av resurser till de hållbara transportsätten, ge dem samma status som biltrafiken i planeringen av nya bostads- och verksamhetsområden samt att, där det är lämpligt, prioritera kollektiv-, gång- och cykeltrafiken i korsningspunkter med biltrafiken.

Men vid sidan av att kollektiv-, gång- och cykeltrafik är hållbara transportsätt genererar de mer positiva effekter för upplevelsen av attraktiva stadsmiljöer, än vad biltrafiken gör. Detta är också en viktig anledning till det ökade intresset för dessa trafikslag. Framför allt gång- och cykeltrafik har en inneboende förmåga att tillföra en mänsklig skala i trafikplaneringen, då människor får möjlighet att uppleva gaturummen på ett mer nyanserat sätt än i biltrafiken. Genom att cykla eller gå aktiveras fler sinnen i människors platsupplevelser. Fler intryck innebär en möjlighet att upptäcka fler beståndsdelar i gatu- och stadsrummet, såsom husfasader, planteringar och inte minst andra människor. Mer nyanserade stadsrum blir ofta populära mötesplatser då det är trivsamt att vistas på sådana platser. Fler människor söker sig därför till dessa platser, vilket bidrar till att befolka dessa stadsrum och upprätthålla känslan av trivsamma platser. Detta har i sin tur stor betydelse för möjligheten att bedriva lönsamma verksamheter i gatuplan på de fastigheter som utgör gaturummets väggar. Just närvaron av gång- och cykeltrafikanter är ofta en mycket viktig aspekt för att få verksamheterna i blandstaden att fungera lönsamt. Det finns därmed flera viktiga anledningar till att låta gång- och cykeltrafik vara en viktig aspekt i stadsplaneringen och i lämpliga fall vara de prioriterade trafikslagen i ett gaturum.

Goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik leder dock inte per automatik till populära mötesplatser och befolkade stadsrum. Ofta är just kombinationen av en tät stadsstruktur, ett sammanhängande gatunät, ett rikt utbud av många olika aktiviteter och sinnesintryck, samt utrymme för vistelse, en förutsättning för folkliv i stadsrummet. Om någon beståndsdel saknas leder det ofta till att platsen inte upplevs som trivsam och folklivet uteblir. Utan kontakt med andra människor upplevs stadsrummet i sin tur ofta som otryggt, vilket leder till ödsliga platser. Man kan därför inte se goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik som ett självändamål. Kombinationen med de andra beståndsdelarna är en förutsättning för en framgångsrik stadsplanering. När man så vill omforma ett stadsrum genom att sänka hastigheten i trafikflödet och höja prioriteringen för gång- och cykeltrafiken, är en grundläggande åtgärd att samtidigt arbeta med en förtätning av stadsstrukturen. Detta är synnerligen viktigt då gång- och cykeltrafiken kräver en tätare stadsstruktur, med större närhet mellan målpunkterna än biltrafiken, för gaturummet ska upplevas som attraktivt och människor ska vilja söka sig dit. Att enbart satsa på trafikslagen, utan att samtidigt förtäta stadsstrukturen leder till för få aktiviteter och källor till sinnesintryck, vilket ger dåliga förutsättningar för att människor ska vilja vistas i stadsrummet.

3 DAGENS STADSMILJÖER I GÖTEBORG

I dagsläget är centrala Göteborg en stadsmiljö med tydliga skillnader; framför allt vad gäller människors användning av och vistelse i stadsrummen och gatustråken. Ett av de främsta karaktärsdragen för Göteborg är just spänningsfältet mellan oanvända och välanvända gatustråk; vissa centrala gaturum har ett myllrande gångflöde medan andra är i de närmaste öde.

3.1 Staden med flera ansikten

De platser i Göteborg som, i stadslivsanalysens undersökning, ansetts vara mest populära upplevs vara gångvänliga. Barnens tillgänglighet i staden begränsas i störst utsträckning av biltrafiken, vilket gör prioriterad gångtrafik till en central aspekt för attraktiva stadsrum för barn. Haga är idag en av de mest attraktiva stadsmiljöerna för barn i Göteborg.

"En attraktiv stad kännetecknas av komplexitet och en variation av funktioner, visuell mångfald och möjligheter till olika möten mellan människor"
ur Stadslivet i centrala Göteborg, Göteborg stad, 2012.

I stadslivsanalysen har även framkommit ett antal aspekter som bidrar till att göra stadsmiljöer mindre attraktiva. En av de mest centrala aspekterna är bildominansen, framför allt i kombination med underdimensionerade trottoarer och bristande utrymme för vistelseaktiviteter framför exempelvis affärer och caféer längs gatan. En hög prioritering av biltrafiken har exempelvis bidragit till att evenemangsstråkets förutsättningar för stadsliv inte utnyttjats till fullo, samt att det uppstått en barriäreffekt mellan stråkets båda sidor. Även gles bebyggelse, slutna fasader och låg användningsgrad trots central lokalisering, bidrar till oattraktiva stadsmiljöer.

Slutsatserna av stadslivsanalysen visar att det inte endast finns en sann bild av Göteborg, utan flera. Alla representerar de olika sidor av det varierade stadsliv som finns och verkar i centrala staden idag:

- **Den koncentrerade staden.** Stadslivet i Göteborg är i hög grad samlat i ett litet avgränsat område av centrala staden – kring Nordstan och Centralstationen – vilket fungerar som ett kluster för vitala stadsfunktioner såsom kollektivtrafik, handel och arbetsplatser.
- **Den sammanhängande staden.** Göteborgs stadsdelar flätas samman av ett gatunät som är uppbyggt av långa stråk, vilka ofta upplevs vara de mest gena och självklara vägvalen för gångtrafikanterna. Detta tack vare att de har anpassats för gångtrafikanter, både vad gäller gatuutrymme och trafikprioritering. De långa stråken används därför i hög grad av både närboende och besökare. Gatunätet kompletteras därutöver av

mötesplatser i centrala Göteborg som bidrar till ytterligare användning av gatunätet.

- **Den frånvarande staden.** Trots de sammanflätande gatustråken separeras Göteborgs stadsdelar i stor utsträckning av fysiska barriärer som exempelvis kraftiga höjdskillnader, verksamhetstomter och trafikbarriärer. Detta leder till en avskildhet mellan stadsdelar och en ineffektiv användning av ytor i stadsnära lägen. Avskildheten är särskilt påtaglig för stadsdelarna på Hisingen.
- **Den bildominerade staden.** För tillgängligheten är barriärerna från biltrafiken de största hindren i centrala Göteborg idag. Både tillgängligheten till älven och andra rekreationsområden, samt barns allmänna tillgänglighet i staden har stora brister på grund av biltrafiken. Även kollektivtrafiken bidrar till barriäreffekter, vilket är särskilt tydligt i Brunnsparken. På denna plats tydliggörs även hur osäkerheten mellan den generella utformningen av en plats och sedermera dess användning kan leda till osäkerhet och otrygghet för vissa trafikantgrupper, ofta gångtrafikanter.
- **De lokala torgens stad.** Göteborg är en stad med ett stort antal stadsdelstorg vilka fyller en viktig funktion som lokala mötes- och -handelsplatser.



Figur 5 Utpekade favoritplatser från webbenkäten "Bästa platsen", redovisad i Stadslivet i centrala Göteborg



Figur 6 Sämre platser med utvecklingspotential från webbenkäten "Bästa platsen", redovisad i Stadslivet i centrala Göteborg

3.2 Barriärer och trafikflöden – en stor utmaning

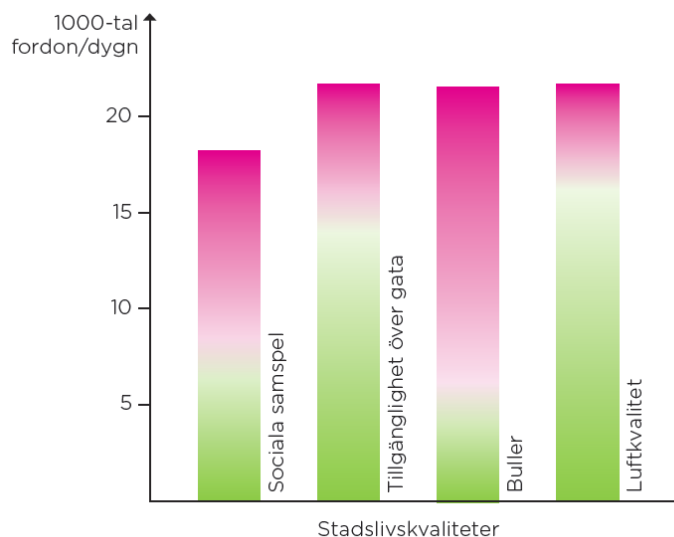
En barriär är enligt ordboken ett (långsträckt) föremål som spärrar, hindrar eller begränsar något. Huruvida en barriär antingen är något negativt, såsom ett hinder eller ett problem, eller något positivt, såsom ett skydd mot något man vill skärma sig ifrån, avgörs av sammanhanget. Fokus i detta sammanhang är när en barriär utgör något negativt, som ett hinder för en fysisk rörelse, social integration eller stadsutveckling. Barriärerna som vi fokuserar på i detta arbete är av fysisk karaktär och har orsakats av stora trafikflöden. Exempel på sådana typer av barriärer är trafikleder och järnvägar. Dessa typer av barriärer orsakar framför allt gränsdragningar i stadsrummet och bryter därmed den kontakt som annars hade kunnat finnas mellan olika stadsdelar och stadsrum på vardera sidan om eller utmed trafikleden. Detta skapar oattraktiva stadsmiljöer där människor inte vill vistas, samtidigt som det försvårar möjligheterna till kontaktytor och rörelser hos både människor och olika djur- och växtarter. Trafiklederna bidrar dessutom till höga utsläppsnivåer med anledning av att de tillåtna hastigheterna för fordonstrafiken ofta är höga. Sammantaget motverkar detta både samhällets ekonomiska, sociala och ekologiska hållbarhet.

Tabell 1 Stadslivskvaliteter

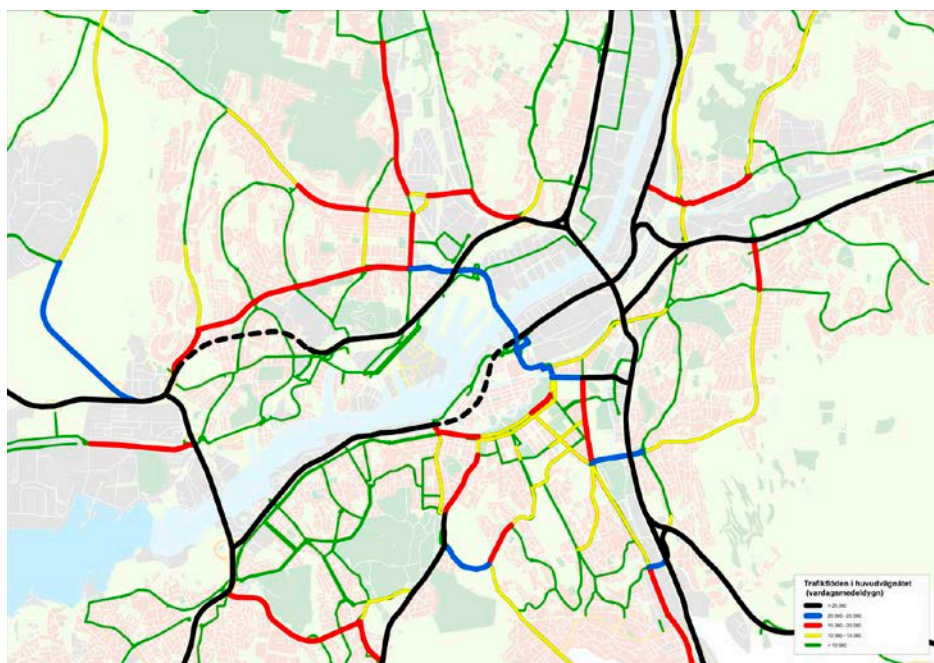
Stadslivskvalitet	
Socialt samspel	Över 8000 fordon/dygn är det svårt att upprätthålla sociala kontaktytor tvärs trafikflödet och gaturummet (Appleyard, 1981)
Tillgänglighet över gata	Barriäreffekt uppkommer vid 5000-15 000 fordon/dygn (utan respektive med refug)
Buller	På en normalbred stadsgata uppkommer störande bullernivåer utomhus vid 5000-6000 fordon/dygn
Luftkvalitet	Svårt att ange, men vid cirka 15 000–20 000 bilar äventyras miljökvalitetsnorm
Trafiksäkerhet	Höga hastigheter och stora biltrafikflöden ökar riskerna

3.2.1 Barriärerna i Göteborg

För stadskvaliteter såsom sociala samspel, tillgänglighet över gata, låg bullernivå och god luftkvalitet uppstår barriäreffekter vid olika intensiteter i trafikflödet, se tabellen ovan. Låg bullernivå är den kvalitet med lägst tolerans för trafikflöden och gränsen för när trafiken börjar utgöra en barriär går vid cirka 5000 fordon per dygn. För sociala samspel går gränsen vid cirka 8000 fordon per dygn och förenklat uttryckt kan grönmarkerade gator i Göteborgskartan på nästa sida sägas erbjuda förutsättningar för sociala samspel tvärs gatan i tillräcklig omfattning. För kvaliteten tillgänglighet över gata börjar trafikflödet utgöra en barriär mellan 5000 och 15 000 fordon per dygn, vilket därför kan ske på både de grön- och gulmarkerade vägarna. Vid 15-20 000 fordon per dygn äventyras miljökvalitetsnormen för god luftkvalitet, vilket sker på de röd-, blå- och svartmarkerade vägarna. Av kartan framgår att trafikleder med mycket höga trafikflöden leds genom centrala delar av Göteborg, vilket innebär att barriäreffekter från trafiken är ett högst påtagligt problem i Göteborgs stadsmiljö. För dessa stadskvaliteter kan barriäreffekter ha uppstått på samtliga av Göteborgs vägar som är grönmarkerade i figur 8, där trafikflödena kan uppgå till 10 000 fordon per dygn.



Figur 7 Samband mellan trafikflöde och stadslivskvaliteter.



Figur 8 Trafikflöden i Göteborg år 2012.

Några av de mest påtagliga trafikbarriärerna genom Göteborgs city är E6/E20, Skånegatan, E45 och Nya Allén. Samtliga av dessa stråk har höga trafikflöden och skär tvärs igenom tätbebyggda och centrala delar av Göteborg.



Figur 9 Trafikled E6, cirka 100 000 fordon/dygn.



Figur 10 Skånegatan, trafikflöde över 15 000 fordon/dygn.



Figur 11 Övre Husargatan, tidigare gata med trafikflöde över 15 000 fordon/dygn. Nu ombyggd och med bättre möjligheter för tillgänglighet och socialt samband.



Figur 12 Nya Allén och Parkgatan, stora trafikflöden och bred gatusektion.

När barriärer uppstår på grund av intensiva motortrafikflöden är det framför allt gåendes och cyklisters rörelser i trafikrummet som hindras. Barriären från motortrafiken kan då ge både direkta och indirekta effekter för gång- och cykeltrafikanternas rörelser:

- Direkta: upplevd och faktisk risk att korsa trafikflödet, långa avstånd mellan bebyggelseenheter längs med trafikleden, otrivsamhet, fördröjning/ökad väntetid i förflyttningen och buller
- Indirekta: förändrade förflyttningssvanor och kontaktmönster

Dessa effekter kan i sin tur leda till att människor förändrar sina rörelsemönster och planerade färdvägar. Oviljan att vistas i trafiken kan leda till ett minskat

socialt umgänge och barn får en lägre grad av fysisk aktivitet och vistelse i trafikrummet om deras föräldrar väljer att skjutsa dem i större utsträckning. Vid sidan av minskad fysisk aktivitet kan barriäreffekter resultera i ytterligare negativa hälsoeffekter, däribland sömnproblem på grund av buller.

4 ÅTGÄRDER FÖR ATTRAKTIVARE GATUMILJÖER

Med en historisk utveckling där bilen har tagit stor plats i det offentliga rummet och dominerar många gaturum har det nu under en längre tid pågått arbete med att få trafiksystemet mer i balans i Göteborg. En viktig del är att gatumiljön anpassas till ett trafiksystem där oskyddade trafikanter och kollektivtrafik har tagit tillbaka utrymme från bilen. Barriärerna som stora trafikflöden skapar behöver reduceras och staden byggs samman där det är möjligt. Hastigheten i trafiken är avgörande för under vilka förutsättningar oskyddade trafikanter kan vistas säkert och röra sig i förhållande till annan trafik. För att skapa attraktiva gatumiljöer krävs således rörelser och närvaro av människor, höga vistelsekvaliteter och en sammanhängande stad med gator och stråk som knyter ihop.

4.1 Övergripande viljeriktning

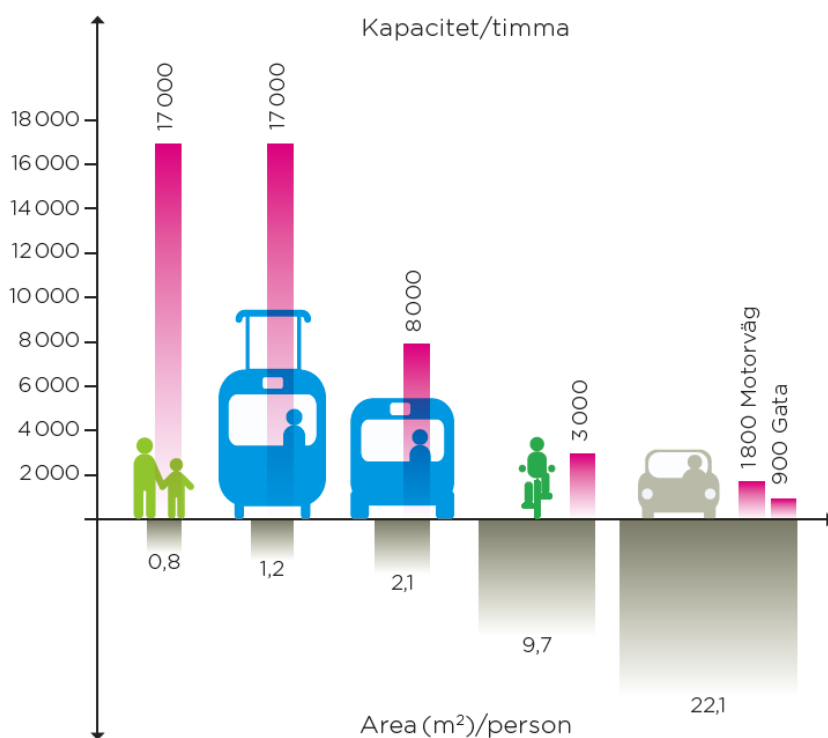
I trafikstrategin för Göteborg diskuteras inom ramen för strategi för stadsrum ett antal åtgärdsinriktningar som också är relevanta i diskussionen om attraktivare gatumiljöer. Dessa handlar i huvudsak om människors rörelse och vistelse i gaturummet och gatunätets struktur.

4.1.1 Skapa bättre möjligheter för rörelser

- **Förändra prioriteringen av trafikslag.** Fotgängare och cykel bör oftare än idag ges högre prioritet gentemot biltrafik. Det innebär fler gator med reglering för gågata, gångfartsområde eller cykelfartsgata. Det innebär också att fotgängare och cyklister får mer plats i gaturummet, på en del platser på bekostnad av biltrafikens framkomlighet och möjligheter till angöring.
- **Knutpunkter och hållplatser för kollektivtrafiken planeras med helhetsfokus på tillgängligheten för oskyddade trafikanter.** För att kopplingen mellan kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik ska bli bra behöver detta prioriteras högst gentemot andra trafikslag. Stora, väl bevakade och trygga parkeringar för cykel vid Centralstationen med flera knutpunkter är ett sätt att prioritera detta högt.
- **Sänk den reglerade hastigheten för biltrafik.** Fler gator med 50 km/h kan sänkas till 40 eller 30 km/h. Utformningen av gatan och omgivningen måste hänga med omregleringen och den skyltade hastigheten ska upplevas som den naturliga för den aktuella gatan.
- **Använd nya lösningar för kollektivtrafik.** Satsa på lokalisering av kollektivtrafik som i större utsträckning frigör ytor i markplan och bidrar till oskyddade trafikanters friare rörelser. Kollektivtrafik under eller ovan markplan kan bidra både till ökad framkomlighet för alla och rörligare gatuliv.

4.1.2 Skapa bättre möjligheter för vistelse

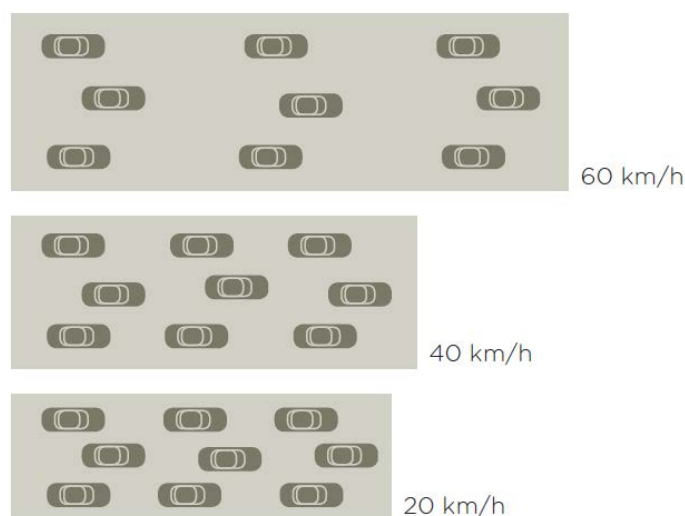
- **Prioritera satsning på gatumiljön i tyngdpunkterna.** I tyngdpunkterna fås mest för flest och där finns ett sammanhang som är lämpat för satsning på stadsliv.
- **Effektivisera gaturummet.** Använd ytorna som är avdelade för olika trafikslag på ett sätt som frigör mer ytor för vistelse och närvaro. Antalet kantstensparkeringar kan minska och flyttas till parkeringsanläggningar.
- **Förbättra utformning av gatumiljön.** Fler sittmöjligheter, mer grönska och medvetet användande av ytmaterial som främjar låga hastigheter och minskat buller från vägtrafik.
- **Skapa en trygg gatumiljö med variation.** Där det finns närvaro av människor finns det större anledning att känna sig trygg över hela dygnet. Tryggare gator är också gator där det finns bil- eller kollektivtrafik som med passagerare och förare bidrar med känslan av att det finns människor som ser och kan agera. Längs gatorna är korsningar viktiga platser för vistelse och aktivitet. Tempot och aktivitetsnivån varierar tillsammans med innehållet i utbud av kommers och verksamheter.



Figur 13 Transportkapacitet för olika trafikslag i en typisk stadsgata. (diagrammet från Vägverket publikation 2007:3, reviderad illustration av Ramböll Sverige AB)

4.1.3 Förbättra den sammanhängande stadsstrukturen

- **Koppla samman stadsdelar med bättre förbindelser.** Ett attraktivt gaturum är beroende av känslan av sammanhang och möjligheten till rörelse utan att hindras av barriärer i en utsträckning som förhindrar gång- eller cykelresan.
- **Försök reducera effekterna av trafikleder som kommer finnas kvar på lång sikt.** Trafiklederna är nödvändiga med dagens bebyggelsestruktur och bilanvändning men har brutit upp gamla stadssamband och förhindrar att stadsdelar kan byggas samman. Förbättrade möjligheter att röra sig över trafiklederna eller att de i avsnitt förläggs i tunnel är sätt att minska barriäreffekterna och bygga samman där det är intressant.
- **Bygg gator och vägar med en mänsklig skala i framtida kvarter och stadsdelar.** Med ändrade rörelsebehov och färdmedel finns inte behovet av flerfiliga gator för mycket stora biltrafikflöden.
- **Öka tillgänglighet till mark i befintliga miljöer med effektivisering av trafiksystem.** När biltrafikflöden minskar och kollektivtrafiken ökar finns förutsättningar för att minska framförallt de stora gatornas och trafikledningarnas markanvändning. Gatusektionen kan smaltas av till förmån för annan användning av mark.



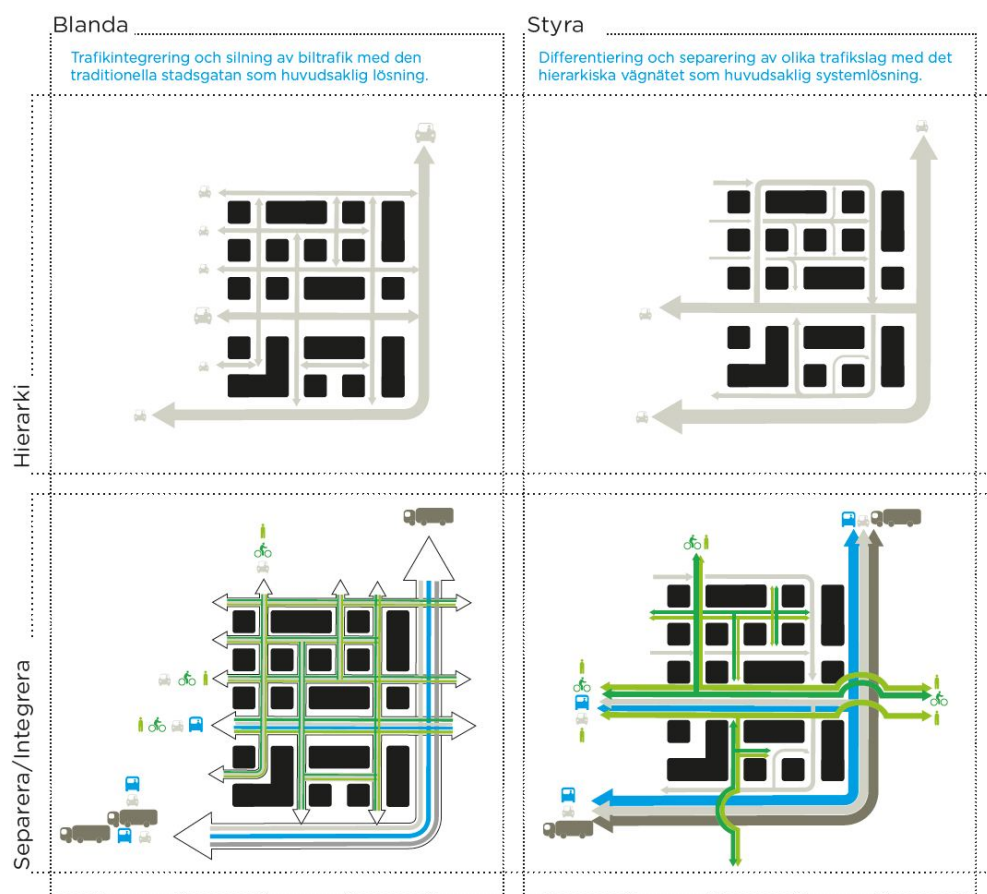
Figur 14 Långsam trafik kräver mindre utrymme (diagrammet från Vägverket publikation 2007:3, reviderad illustration av Ramböll Sverige AB)

4.2 Åtgärd – förändrade trafikeringsprinciper

Trafiksystemet i en stor stad som Göteborg behöver uppfylla många olika funktioner. Flera av dessa funktioner är motstridiga såsom hög hastighet för bil- och kollektivtrafik kontra hög säkerhet för oskyddade trafikanter samt god luft- och ljudmiljö. Stadens attraktivitet påverkas framförallt av biltrafikens hastighet och flöde i kombination med gaturummens funktion och utformning.

För att skapa attraktiva stadsmiljöer i Göteborg behöver man använda både principen **styra** och principen **blanda**. Genomfartstrafik och stora trafikflöden inom staden behöver styras. Ett övergripande vägsystem med större gator och

trafikleder där framkomligheten är god och omgivningen är mindre känsligt för störningar. Särskilt den tunga trafiken behöver styras till detta övergripande vägsystem. I övriga delar av gatunätet kan de vara en fördel att blanda olika trafikslag för att åstadkomma liv och rörelse i staden.



Figur 15 Trafikeringsprinciperna Styra och Blanda från utredningen Trafikeringsprinciper

När olika trafikslag blandas måste biltrafikens hastighet vara låg för att säkerställa säkerheten för de oskyddade trafikanterna. Hastigheten påverkar både säkerheten och tillgängligheten för fotgängare och cyklister i betydligt större utsträckning än mängden fordon som trafikerar gatan. Hastighet kan dock inte säkerställas genom regler och kontroll utan i stället måste gatans utformning anpassas till den önskvärda hastigheten.

Stadens gator måste också bilda ett sammanhängande system så att hela staden och framför allt stadens tyngdpunkter blir tillgängliga för alla trafikslag. Följande principer för trafikering och gatuutformning kan bidra till attraktiva stadsmiljöer:

- **Stadens trafiksystem** byggs upp av ett sammanhängande gatunät bestående av kvartersgator, stadsgator, boulevarder och trafikleder. En gatas utformning bestäms av dess funktion i gatunätet och den omgivande stadsbebyggelsens form och innehåll.
- **Kvartersgator** ska utformas så att biltrafikens hastighet blir låg (upp till 30km/h) och trafikslagen kan blandas. God tillgänglighet och miljö prioriteras.

- **Stadsgator** utformas så att tillgänglighet för fotgängare och cyklister blir god. Bil- och kollektivtrafikens hastighet anpassas till gatans utformning och graden av separering. Både blandtrafik och separering är tänkbar.
- **Boulevarder** utformas med hög tillgänglighet för alla trafikslag. Vid begränsat utrymme prioriteras gång-, cykel- och kollektivtrafik. Separering av oskyddade trafikanter och motorfordon eftersträvas.
- **Genomfarts- och infartstrafik** samt tung trafik styrs till trafikleder där hastigheten kan vara högre och där trafikslagen är helt separerade.

4.3 Åtgärd – skapa fler boulevarder

Boulevarden är ett bra verktyg för stadsutveckling, då den i stor utsträckning klarar att möta kraven på både mänsklig skala och en del av stadens trafikeringsbehov. Att förvandla en stadsmotorväg till boulevard är inte ett mål i sig utan behöver ses i ett bredare perspektiv än att endast fokusera på den potential som finns.

Det finns dock flera fällor som behöver tänkas genom innan man generaliserar begreppet boulevarder som den ”bästa lösning” för att klara av dagens stadsutmaningar.

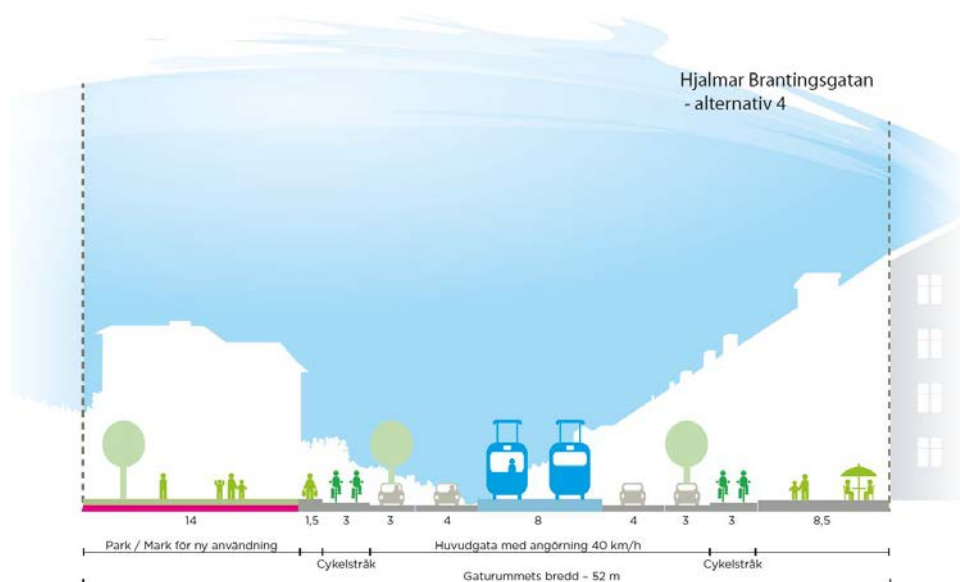
- Boulevarden kan inte ta emot och lösa upp det behov av rörelse som krävs i den moderna staden. För att vara attraktiv måste staden vara ”flytande” och erbjuda olika sidor/facetter som kopplas samman av användare snarare än stadsdelar. Den ideella stad där man kan leva i sitt kvarter utan att behöva gå utanför detta finns inte längre. Det är därför det är helt avgörande att inte förhindra rörelsemöjligheter i staden. Boulevarderna kan inte ta emot hela behovet av rörelse i staden utan måste kopplas till ett effektivt kollektivtrafiksystem för att till fullo nå målet om ett effektivt trafiksystem och en attraktiv gatumiljö.
- Boulevarderna kan inte generaliseras till sin karaktär eller användning och appliceras på samma sätt över hela staden. Risken finns att det skapas liknande miljöer som i USA om man bara tänker boulevard som en möjlig potential för att ”bygga mer” vilket skiljer sig avsevärt mot ambitionen att ”förtäta staden”. Ett enkelt sätt att förhålla sig till boulevardens potential är att utgå ifrån stadsutvecklingstrenden där staden växer inifrån. Detta kan medföra att entréerna till stadens centrum flyttas längre ut från kärnan. Stadsmotorvägar som ligger i detta område kan inte erbjuda den stadsmässighet som utmärker den attraktiva miljö som krävs av en modern stadskärna. Det är i dessa områden som boulevarder i första hand kommer vara tillämpliga och erbjuda en lösning som passar trafikbehov och stadens behov av attraktivitet.
- Boulevard och utformning är begrepp som är tätt kopplade med varandra. När man pratar om boulevard kommer ofta bilden av en levande gata med aktiviteter och trafik som hittar en balans med varandra och medför säkerhet, variation, vistelsemöjligheter och så

vidare. Detta kan förekomma i täta miljöer men hela staden består inte av sådana miljöer. Det är därför viktigt att planera boulevarder i nära samverkan med framtida exploateringsmöjligheter så boulevarderna ges förutsättningar för att utföra denna roll. Om detta inte görs kommer boulevard att fungera som en stadsmotorväg men utan säkerhetsaspekter och utan attraktivitet.

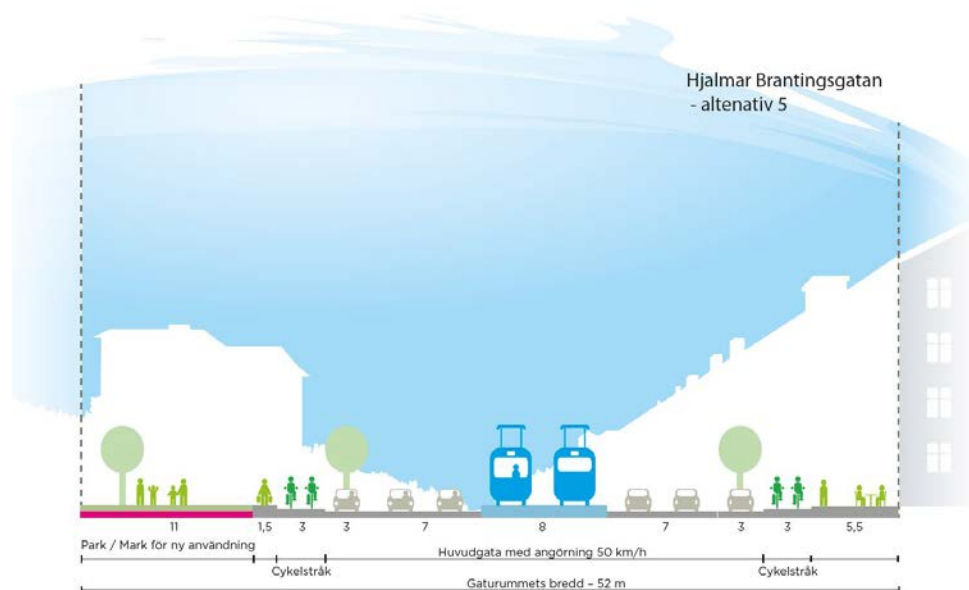
4.3.1 Stadsmotorvägar med stora möjligheter att bli boulevarder

Hjalmar Brantingsgatan, Dag Hammarsköldsleden, E45 vid mynningen av Götatunneln, Friggagatan och Redbergsvägen erbjuder bra förutsättningar för att förvandlas till en boulevard.

- De är direkt kopplade till stadskärnan.
- Gatorna ligger i områden med extremt hög förtätningspotential.
- Blandar flera färdmedel som spårvagn, buss och bil.
- Ligger i anslutning till och på gränsen av flera satsdelar.



Figur 16 Förändrad gatusektion för Hjalmar Brantingsgatan, huvudgata med ett körfält per riktning



Figur 17 Förändrad gatusektion för Hjalmar Brantingsgatan, huvudgata med två körfält per riktning

4.4 Åtgärd – minska barriäreffekterna

Trafikbarriärernas antal och effekter för stadsrummet i Göteborg har förändrats över tid; från en mycket hög tilltro till biltrafiken och ett starkt främjande av trafikleder, till en trafikplanering som inkluderar samtliga trafikslag i större utsträckning. Även medvetenheten om trafikbarriärernas negativa effekter har förändrats allt sedan satsningen på miljonprogrammet avslutades.

Den ökade medvetenheten har under de senaste decennierna gett tydliga resultat i stadsbilden. Trafikleder som på 1960-talet skapade barriärer genom centrum, med endast Göta Älvbron som passage över Göta Älv, finns därför inte längre i samma utsträckning. Genom åren har Tingstadstunneln och Älvsborgsbron, tillsammans med ett antal kringgående trafikleder, lett om trafiken och avlastat centrum. Samtidigt har de varit förutsättningar för en kraftigt ökad biltrafik i Göteborgsregionen. Götaleden som tidigare passerade framför Skeppsbron leder sedan år 2006 trafiken under centrala Göteborg i en tunnel. Under år 2012 har Övre Husargatan omformats till en stadsboulevard i större utsträckning, med en reducering av antalet körfält för biltrafik, komplettering av nya kollektivtrafikkörfält, samt mer plats för fotgängare och tillgänglighet över gatan.

Dessa åtgärder kan sägas representera tre olika huvudriktningar bland åtgärdsvalen som tillämpas idag för att minska barriäreffekterna från trafiken: leda om, leda under och omforma. Tanken med att leda om trafiken eller leda den under staden handlar främst om att omlokalisera trafikflödet, antingen på marknivå eller i höjdlid. Med en ombyggnad som den på Övre Husargatan är den tongivande tanken istället att omforma en centralt belägen trafikled med ett intensivt trafikflöde, till ett kommunikationsstråk för samtliga trafikanter. Ett sådant kommunikationsstråk ska dessutom fungera som en koppling mellan de omkringliggande stadsdelarna, samt kunna attrahera både verksamheter och människor. I figuren nedan ges exempel på några av dagens trafikbarriärer i Göteborg som kan vara möjliga att åtgärda.



Figur 18 Barriär och tänkbara åtgärder

Trots sina negativa effekter kommer dock inte alla trafikbarriärer i staden att kunna ledas om eller omformas till stadsboulevarder. Flera leder fyller en viktig samhällsfunktion som snabba transportstråk för både gods och människor. Samhällets specialisering vad gäller både produktion och konsumtion av varor och tjänster innebär att en viss del av detta snabba trafikflöde måste tillåtas och fungera i centrala lägen. Detta är viktigt för både för samhällets ekonomiska och sociala hållbarhet. Det handlar därför om att hitta ett förhållningssätt till trafiklederna där man försöker finna en balans mellan trafikledningens transportfunktion, de barriäreffekter de orsakar och möjligheten att skapa attraktiva stadsrum.

4.5 Åtgärd – skapa ett attraktivt kollektivtrafiksystem

Att skapa ett attraktivt kollektivtrafiksystem är minst lika viktigt i arbetet för attraktiva gatumiljöer, som anläggandet av stadsboulevarder och minskade barriäreffekter. Den mest krävande utmaningen för ett attraktivt kollektivtrafiksystem är att erbjuda en attraktiv resa genom staden. Men vad innebär en attraktiv resa och vad är det som står för ett attraktivt kollektivtrafiksystem? Det är olika parametrar som styr över kollektivtrafikens attraktivitet:

- Den första är att skapa en attraktiv funktion, vilket innebär att man bör erbjuda olika typer av resor (dagspendling, utflykt, osv).
- Den andra är att själva systemet bör vara attraktivt genom att ge resenärerna trygghet, känsla av att vara i en modern stad och delta i stadens utveckling genom att färdas kollektivt.

- Den tredje är att skapa händelser i staden genom att kollektivtrafiken blir ett stadsutvecklingsverktyg som förändrar områden där det passerar genom.

4.5.1 Ett attraktivt system som passar olika behov

Kollektivtrafiksystemet kan inte vara homogent över hela kommunen. Ett attraktivt kollektivtrafiksystem bör i första hand koppla samman stadsdelarna med varandra så snabbt som möjligt och erbjuda kortare resor mellan tyngdpunkter för att matcha dagens resbehov, vilket också är ett mål i trafikstrategin.

Ett kollektivtrafiksystem behöver också anpassas till olika typer av stadsmiljöer och ge möjlighet att resa på olika sätt. Att erbjuda en resa i låg hastighet genom stadskärnan kan vara ett sätt att utöka vistelsemöjligheterna i de stadsdelar där vistelse är viktigt. Det finns inga behov av att röra sig snabbt kollektivt där man bara vill gå långsamt. En kollektivtrafik i hög hastighet måste få en plats i anslutning till dessa områden för att bidra till en bättre attraktionskraft av stadsdelarna som grunder sina attraktivitet kring vistelse som affär-, turist-, restaurang- och nattlivsområde.

4.5.2 Ett kollektivtrafiksystem för attraktiv upplevelse

Det finns ett stort behov av att skapa en känsla hos resenärer av att de deltar i stadens framtida utveckling. Ett modernt kollektivtrafiksystem bör i samma takt som nya vägval, också erbjuda moderna intryck som gör så att man känner sig delaktig i framtidsutvecklingen. Detta gör att fordon bör fungera som en sort utav säljande medel för Göteborgs Stad. Erbjuder trygghet och moderna intryck i de olika färdmedel som kan uppkomma oavsett om det handlar om buss, metro, tåg, linjebana eller spårvagn.

4.5.3 Attraktivt medel för stadsförvandling

Kollektivtrafiksystem tar stor plats i stadsrummet och påverkar upplevelsen av gaturummet i stor utsträckning. Betydelsen av kollektivtrafiksystemen i gaturummet kommer vara mer i fokus jämfört med tidigare när man kunde skälla på bilens utrymmesbehov och påverkan på stadsmiljön. Kvaliteter i stadsrummet kommer att vara direkt beroende på kvaliteten i miljöer som skapas av ett modernt kollektivtrafiksystem.

Spårvagnar och busskörfält kommer att bidra till stadsrummets stämning i större utsträckning. I anslutning till linjerna finns en stor potential för att öka gaturummets attraktivitet och på det sättet ge mer acceptans för nedprioriteringar av andra färdmedel. En spårvagn är inte längre ett låghastighetståg i stadsmiljö utan ett mycket viktigt kommunalt marknadsföringsmedel.

Hållplatserna kommer att ge gatumiljön nya små knutpunkter och platser där man ökar vistelsemöjligheter. I en traditionell stadsstruktur är korsningarna viktiga för kommers och synlighet. Längs ett prioriterat kollektivtrafikstråk kommer hållplatserna att ha en roll av små torg och bör hanteras gestaltningssmässig utifrån det. Platserna utformas utifrån den omgivande lokala stadsmiljön och identitet.



5 NYCKELFRÅGOR, PRINCIPER OCH ÅTGÄRDER

Arbetet med Attraktiv Stad projektet sätter ljuset på frågan vad stadsbyggande är och vilket som kom först, trafiken eller staden. En attraktiv stadsmiljö är resultatet av allt på den platsen, aktiviteterna, byggnaderna, människorna och trafiken. Det behöver inte vara snyggt, vackert, omsorgsfullt eller välplanerat - för att vara attraktivt. Men på de flesta platser underlättar det om flera av dessa kvaliteter finns. En attraktiv stadsmiljö skapas inte i en trafikstrategi, men den bidrar och är en förutsättning för att det ska bli möjligt att få rätt förutsättningar på plats för dessa miljöer.

Planeringen av trafiksystemet skapar förutsättningar, och fotgängare och cyklister bidrar aktivt till attraktiva gatumiljöer genom att skapa närvaro och intresse. Kollektivtrafik och biltrafik skapar tillgänglighet i första hand och är nödvändiga färdmedel.

Balansen mellan trafik och stadskaraktär är en nyckelfråga i ambitioner att skapa mer attraktiva stadsmiljöer. Alla gator har inte potentialen för ett rikt stadsliv men de kan vara attraktiva ur andra aspekter - till exempel att de är lugna med lite trafik och en möjlighet att få gå i ensamhet. I arbetet med denna rapport har ett antal nyckelfrågor för framtiden kunnat utrönas:

- Behov finns av en medveten diskussion om vilket trafiksystem som skapas i sin helhet och i vilken riktning det ska förändras. Hur fördelas åtgärder mellan Styra och Blanda i den planering som nu sker? Här ska trafikstrategin vara det verktyget som sammanfogar den planering som ofta sker per trafikslag; med cykelplan, kollektivtrafikstrategi och fotgängarprogram för att nämna några.
- De stora trafiklederna genom centrum är nödvändiga, men en omfattande trafikomfördelning krävs för att nå minskade barriäreffekter. Det finns huvudgator som skapar barriärer idag men där åtgärderna som krävs för märkbara positiva effekter är mindre. Dessa bör man satsa på i första hand.
- Boulevarder är ett viktigt verktyg för att gå från stadsmotorvägar till gaturum i mer mänsklig skala.
- Kollektivtrafikens betydelse som det mest dominanta trafikslaget i gaturummet, när bilen på många gator nu får stå tillbaka och kollektivtrafiken kraftigt ökas, innebär att dess påverkan på attraktiviteten i staden kommer mer i fokus än tidigare.

Inför framtiden är även ett förstärkt samarbete med Stadsbyggnadskontoret en nyckelfråga, där man arbetar vidare med arbetsgrupper och projekt som skapar samsyn kring frågor som rör gränssnittet mellan förvaltningarnas ansvarsområden. Som handbok i arbetet bör TRAST användas då det är ett väl underbyggt inriktningsunderlag och har ett fokus som är grundförutsättning för

attraktiva stadsmiljöer – ett trafiksystem i balans med staden. Det kan vara ett verktyg i samverkan mellan förvaltningarna.

BILAGA 1 – HYPOTESER FÖR ATTRAKTIV STADSMILJÖ

Per B-J har beskrivit hypoteser om vad som bidrar till en attraktiv stadsmiljö. Hypoteserna berör hur stadsmiljön kan förändras för att bli mer attraktiv, givet att vi vet var och vad vi arbetar med. Nedan har hypoteserna till viss del tolkats samt kompletterats med en fördjupande text.

- **Hypotes 1: Tät stadsmiljö:** Ökad täthet i stadsmiljön har som konsekvens att bidra till liv och rörelse i staden. Utökad befolkningstäthet skapar förutsättningar för flera och mer stabila verksamheter.
- **Hypotes 2: Satsa på gång- och cykelstråk.** Prioritera gång- och cykeltrafik i staden och förbättra möjligheterna till socialt utbyte genom att ändra sättet att röra sig i staden. Detta bör kopplas till mindre avstånd från dagens målpunkter d v s en högre täthet i stadsmiljön som erbjuder mer tjänster.
- **Hypotes 3: Levande stadsmiljö med fokus på flerkärnstad.** Utökad täthet i stadsmiljön görs inte homogent. Att arbeta för en flerkärnig stad erbjuder bättre förutsättningar till att minska rörelsebehov och att favorisera gång- och cykelanvändning. Att dessutom göra fler platser värda att vistas på ökar stadsdelarnas attraktivitet och minskar segregation mellan stadsdelarna.
- **Hypotes 4: Attraktiv kollektivtrafik:** Kollektivtrafik är mycket mer attraktivt när systemet är integrerat i en sammanhängande stadsfunktion. Integrerade knyt- och bytespunkter samt annorlunda system kan förvandla en otrevlig hållplats till ett attraktivt torg. Kollektivtrafikens plats (en våning upp/ned) i stadsmiljön har också betydelse för stadsrummets attraktivitet och för kollektivtrafikantens upplevelse av staden.
- **Hypotes 5: Det finns gränser för hur mycket trafik olika stadsrum tål:** När staden växer inifrån genom att förtätas ändras förutsättningar för trafikstråk. Skapa flera boulevarder i stadsmiljö, arbeta med entréerna i staden, peka på stråk där trafikförutsättningarna behöver förändras för att stadsrummet ska kunna bidra till en mer attraktiv stadsmiljö.
- **Hypotes 6-7: Cykling i blandtrafik och ytsnål parkering kan vara ett sätt att ge plats för gångtrafik och stadsliv:** I stadskärnan och stadsdelscentrum bör cykling kunna ske i blandtrafik i större utsträckning jämfört med idag, i samband med att utformning stödjer lägre hastigheter för fordonstrafik. Parkeringen på gatumark bör kunna minskas till förmån för ett tätare stadsrum eller andra aktiviteter i dess ställe. Parkeringen kan ordnas i andra lägen eller på annan yta än

gatumark. Detta medger sammantaget bättre förutsättningar för att utforma stadsrummet mer attraktivt och öka stadslivet.

- **Hypotes 8: Handelsperspektiven är viktiga.**

Handel är en av de absolut viktigaste förutsättningarna för stadslivet. Om ökad täthet i staden blir verklighet påverkar det förutsättningarna för handel och tillgänglighet med bil. Det är viktigt att ha med detta perspektiv och att citydistributionen har en roll att fylla även i framtiden.

BILAGA 2 – FÖRDJUPNING BOULEVARDER

Definition och historia

Boulevard i allmän mening är en bred gata med minst fyra körfält som medför stadskvaliteter med trädplantering, breda trottoarer och så vidare. Boulevarden användes först under 1800-talet när stadens fortifikationsstruktur inte behövdes längre, för att öka stadens kommunikation och erbjuda en väg förbi stadskärnan (som ofta bestod av gamla och medeltida kvarter). Parallellt med detta skapades nya boulevarder i gamla nedgångna stadsdelar genom rivning av byggnader och med samtidig satsning på nya system för vatten och avlopp, grönska och öppenhet för att stå mot smittspridning. Framväxten av boulevarder i Europa är direkt kopplad till industrialisering och används över hela Europa för städer som växte kraftigt (Stockholm tredubblade sin befolkning under denna hundraårsperiod).

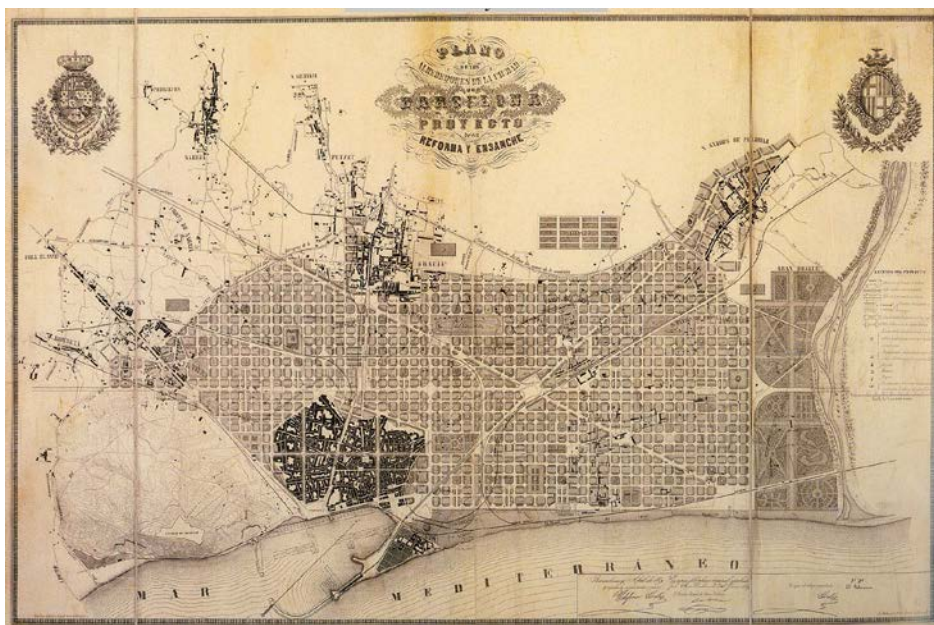
Boulevarder förekommer inte bara i de gamla städerna som behövde klara av de nya behov som industrialisering ställde på staden, de används också som konkret utformningsverktyg i de nya stadsutvecklingsplaner som karakteriserar städer med extremt starka utvecklingsbehov såsom Barcelona (Cerdà plan) eller New York (Manhattan). Radiella och militärbundna stadsplaner har ersatts av rutnätsplaner.



Boulevarden och stadsplanering

Tre olika typer av boulevarder har olika typer av attraktiva egenskaper.

- I Haussmans strategi öppnar boulevarderna upp i en befintlig tätt bebyggd miljö. Här medförde boulevard utöver trafikfunktion att befintliga stadsmiljöer blev mer tillgängliga och rena. Detta har ökat attraktivitet av nedgångda stadsdelar.
- I Cerdas rutnätstrategi utgör boulevarderna länken i en tät och homogen stad. Resultat är ganska likt de gamla städerna på grund av den täthet som följer av denna rutnätstrategi. Stadsdelarnas aktivitet behålls genom att stadsdelen är tätt befolkad. Boulevarderna attraktivitet är kopplad till stadsdelens identitet.



- I den rutnätstrategi som använts i USA utgör boulevarderna den attraktiva länken i de homogena och otäta stadsdelar som planeras. Idag är dessa axlar fortfarande aktuella som Hollywoods boulevard eller The Strip i Las Vegas. Men Boulevarderna är inte kopplade till stadsdelarna identitet som i Europa. De utgör den attraktiva delen av staden medan resten av staden är glest befolkad och består av villamattor.

