



GÖTEBORGS UNIVERSITET  
HANDELSHÖGSKOLAN

# Den bilfria staden

Strategier för hållbar mobilitet  
i Oslo och Göteborg

---

**Författare**

Louise Lindén

Linda Svensson

**Handledare**

Bertil Vilhelmson

**Kandidatuppsats i Kulturgeografi**

VT 2017

Institutionen för ekonomi och samhälle  
Avdelningen för Kulturgeografi  
Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet

Examensarbete: Antal högskolepoäng: 15 hp.  
Nivå: Kandidat  
Kurs: KGG310 inom Samhällsvetenskapligt miljövetarprogram  
Termin/år: VT 2017  
Handledare: Bertil Vilhelmson  
Examinator: Eva Thulin  
Nyckelord: Hållbar mobilitet, hållbara städer, bilfri zon, Oslo, Göteborg, parkering, förtätning, mobility management

---

## **Förord**

Denna uppsats skrivs inom det Samhällsvetenskapliga miljövetarprogrammet, inriktning kulturgeografi under våren 2017. Idén till detta uppsatsämne grundar sig i vårt miljöintresse och vårt intresse för hållbara städer.

Ett stort tack till vår handledare Bertil Vilhelmson som delat med sig av sina kontakter och sin kunskap i ämnet och gett oss värdefull feedback. Vi vill även tacka de tjänstepersoner som har ställt upp på intervju och tagit sig tid för oss trots sina fullspäckade scheman. Vi vill även tacka Emelie Pettersson och Aron Dackerud som stöttat oss i både med- och motgångar. Vi vill slutligen tacka Eva Thulin samt övriga kurskamrater för givande samtal och feedback vid seminarier.

## Sammanfattning

Denna uppsats har som syfte att undersöka hållbar mobilitet i städer, i synnerhet bilfria zoner. Vår referenspunkt under arbetet har varit Oslo, då Oslo redan har färdiga planer på att införa bilfria zoner i sin innerstad. Denna fallstudie av Oslo har sedan jämförts med en fallstudie av Göteborg, där studien har fokuserat på Göteborgs strategier för hållbar mobilitet.

De frågeställningar vi utgått från är följande:

- *Vilka strategier för hållbar urban mobilitet används i Oslo respektive Göteborg?*
- *Vad är motiven för en bilfri zon i Oslo ur ett hållbarhetsperspektiv?*
- *Hur ser förutsättningarna ut för en bilfri zon i Göteborgs innerstad och är det ett mål för Göteborg?*
- *Hur resonerar planerare kring mobility management och den fysiska utformningen av staden i Göteborg?*

Vi har i vår uppsats redogjort för de olika städernas hållbarhetsstrategier och tankar kring bilfria zoner. Teorin har utgått från centrala kulturgeografiska begrepp som till exempel bilfria zoner, mobilitet, mobility management och förtätning. Vårt resultat kretsar till stor del kring de olika strategierna för hållbar mobilitet som finns, såsom minskad bilanvändning och ökad cyklism och kollektivtrafik. Vi tar upp olika aspekter när det kommer till de olika städernas förutsättningar för bilfria zoner, såsom sociala, ekologiska och politiska förutsättningar och hur de har påverkat de olika städernas riktning när det kommer till val av strategier.

# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>INTRODUKTION .....</b>	<b>1</b>
1.1	INLEDNING OCH PROBLEMFÖRMULERING.....	1
1.2	SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR .....	2
1.3	KULTURGEOGRAFISK RELEVANS.....	3
1.4	AVGRÄNSNING.....	3
1.5	DISPOSITION.....	4
<b>2</b>	<b>DEN BILFRIA STADEN OCH MOBILITY MANAGEMENT - EN TEORETISK BAKGRUND.....</b>	<b>5</b>
2.1	INLEDNING .....	5
2.2	BILFRIA ZONER .....	5
2.3	MOBILITET OCH ATT PÅVERKA DESS EFTERFRÅGAN.....	6
2.3.1	<i>Behovet av att resa .....</i>	<i>7</i>
2.3.2	<i>Hållbar mobilitet .....</i>	<i>8</i>
2.3.3	<i>Mobility management.....</i>	<i>8</i>
2.3.4	<i>Förtätning.....</i>	<i>9</i>
2.4	HÅLLBAR UTVECKLING.....	10
<b>3</b>	<b>METOD .....</b>	<b>12</b>
3.1	INLEDNING .....	12
3.2	KVALITATIV TEXTANALYS AV PLANDOKUMENT .....	12
3.2.1	<i>Val av dokument .....</i>	<i>13</i>
3.2.2	<i>Dokument om Oslo.....</i>	<i>13</i>
3.2.3	<i>Dokument om Göteborg.....</i>	<i>13</i>
3.2.4	<i>Tolkning av dokument.....</i>	<i>14</i>
3.3	INFORMANTINTERVJUER MED SAMHÄLLSPLANERARE .....	14
3.3.1	<i>Presentation av informanter .....</i>	<i>15</i>
3.3.2	<i>Intervjuguide och intervjufrågor .....</i>	<i>15</i>
3.3.3	<i>Urval av informanter och genomförande.....</i>	<i>16</i>
3.4	VALIDITET OCH RELIABILITET.....	17
3.5	KÄLLKRITIK .....	18
3.6	ALTERNATIVA METODER.....	19
<b>4</b>	<b>PRESENTATION AV FALLSTUDIEOMRÅDEN .....</b>	<b>20</b>
4.1	OSLO .....	20
4.2	GÖTEBORG.....	20
<b>5</b>	<b>RESULTAT .....</b>	<b>22</b>
5.1	INLEDNING .....	22
5.2	OSLOS PLANERING FÖR BILFRITT CENTRUM.....	22
5.2.1	<i>Det bilfria Oslo.....</i>	<i>22</i>
5.2.2	<i>Hur ser strategin för hållbar urban mobilitet ut i Oslo? .....</i>	<i>23</i>
5.2.3	<i>Vad är syftet ur ett hållbarhetsperspektiv?.....</i>	<i>23</i>
5.3	PLANERING FÖR HÅLLBAR MOBILITET I GÖTEBORG.....	24
5.3.1	<i>Det bilfria Göteborg?.....</i>	<i>24</i>
5.3.2	<i>Hur ser strategin ut för hållbar mobilitet i Göteborg? .....</i>	<i>26</i>
5.4	INFORMANTINTERVJUER - PLANERARES SYN PÅ GÖTEBORGS PLANERING FÖR HÅLLBAR MOBILITET OCH BILFRIHET .....	29
5.4.1	<i>Finns det tankar kring bilfria zoner i Göteborg i framtiden?.....</i>	<i>29</i>
5.4.2	<i>Hur planeras det i Göteborg för att mobiliteten ska bli hållbar? .....</i>	<i>31</i>

5.4.3	<i>Hur ser avvägningen ut mellan den sociala och den ekologiska hållbarheten inom hållbar mobilitet? Oslo har stort fokus på ett ökat stadsliv, hur ser man på detta i Göteborg?</i> .....	33
5.4.4	<i>I Oslo ses biltrafik som en barriär för gående och cyklister i staden, hur arbetar man i Göteborg för att det inte ska bli så?</i> .....	34
5.4.5	<i>Bromsklossar, motstånd, politisk passivitet, Göteborgsidentitet och konservativ media</i> .....	35
<b>6</b>	<b>ANALYS</b> .....	<b>37</b>
6.1	INLEDNING .....	37
6.2	JÄMFÖRELSE OSLO OCH GÖTEBORG - OLIKA INSTÄLLNINGAR TILL BILFRIA CENTRUM .....	37
6.3	VARFÖR GÖTEBORG INTE PRIORITERAR BILFRITT CENTRUM.....	38
6.4	SOCIALA OCH EKOLOGISKA HÅLLBARHETSASPEKTER PÅ BILFRITT CENTRUM .....	39
6.5	BILFRIA ZONER: HUR BRA ÄR DET EGENTLIGEN?.....	40
<b>7</b>	<b>HÅLLBAR MOBILITET - HUR SER STRATEGIERNA UT?</b> .....	<b>41</b>
7.1	SLUTSATS.....	41
7.2	AVSLUTANDE DISKUSSION.....	42
<b>8</b>	<b>KÄLLFÖRTECKNING</b> .....	<b>43</b>
8.1	PRIMÄRKÄLLOR .....	43
8.2	SEKUNDÄRKÄLLOR .....	43
8.3	FIGURER OCH KARTOR .....	45

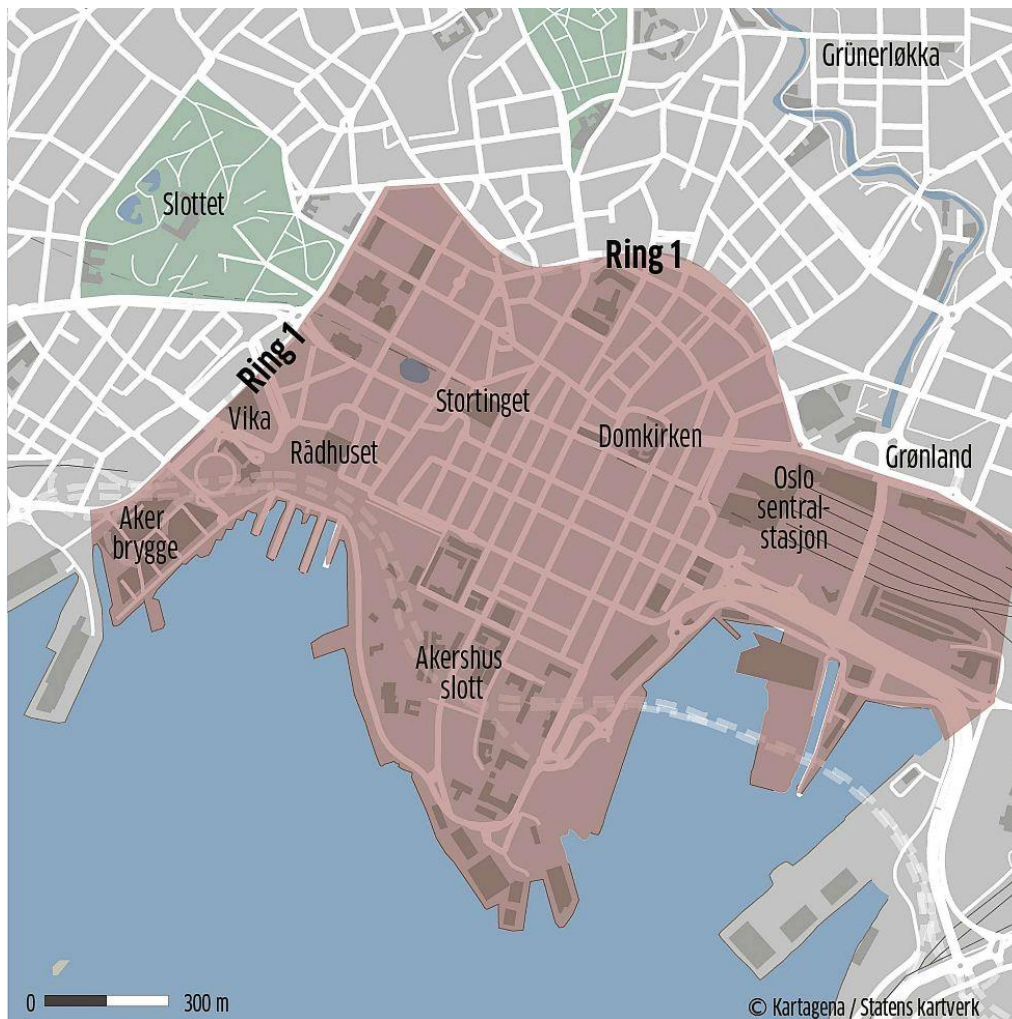
# 1 Introduktion

## 1.1 Inledning och problemformulering

Bilen är en av världshistoriens främsta innovationer som har revolutionerat människors liv och möjlighet att förflytta sig. De fördelar som bilen har medfört har dock även inneburit en hel del nackdelar. I dagens samhälle är problematiken kring klimatförändringar och koldioxidutsläpp ständigt närvarande, och bilen är en stor bidragande faktor till denna situation. Detta är inte det enda problemet med bilen då den även är ett fordon som tar upp mycket yta i jämförelse med exempelvis cykel och kollektivtrafik. I och med en ökad urbanisering och efterfrågan på yta i staden så blir bilen ett problem då den tar upp plats både när den används, och kanske framförallt när den inte används. Buller är en annan faktor som bidrar till en ohållbar stad och en negativ påverkan på människors hälsa, tillsammans med de farliga luftpartiklar som bilens avgaser ger upphov till. Trots dessa negativa effekter förväntas bilismen att öka i Sverige (Naturvårdsverket, 2016). Ett sätt att lösa problem med bilberoende och dess effekter är genom fysisk planering, då både problemen med den yta som bilen upptar samt dess utsläpp kan hanteras och åtgärdas.

Den fysiska planering som hittills präglat stadsbilden har satt bilen i centrum och har i stor utsträckning skapat ett bilberoende i städer. Ett exempel på detta är hur de trafikerade gatorna är utformade för att gynna och missgynna vissa trafikslag. Att stadens utformning i stor utsträckning präglats av privatbilism har lett till att bilister tar upp den största ytan i staden, medan cyklister och gångtrafikanter får dela på trottoarer och cykelbanor (Frändberg och Vilhelmsson, 2010:111). Genom att ändra på denna hierarki och ge bilen en lägre ställning i samhället kan denna yta omfördelas och till exempel ge kollektivtrafik och cyklister mer plats, att helt enkelt göra gatan till en plats för människor och inte bilar (Banister, 2008). Även mängden parkeringsplatser är något som kan ifrågasättas då det är yta som skulle kunna användas på andra sätt. Allt fler städer har dock börjat ändra sina strategier för stadsplanering och bilen står inte längre i centrum, utan planeringen försöker istället gynna andra transportslag såsom kollektivtrafik och cyklism (Banister 2008; Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016).

Flera städer runtom i världen planerar att införa bilfria zoner/gator där biltrafiken är mer eller mindre avstängd för privatbilar. Ett exempel på detta är Oslo som planerar att till 2019 stänga av ett område i centrum för privatbilism, så kallat "Ring 1", se figur 1.



Figur 1. Området i Oslo som planeras att bli bilfritt 2019. Källa: Statens kartverk, u.å.

Ytterligare ett sätt att minska bilism är genom att komplettera den fysiska utformningen och bilfria zoner med “mobility management”, ett koncept som fokuserar på beteende- och attitydförändringar, vilket är viktigt för att på riktigt ändra människors resvanor (Banister, 2008). Att enbart införa bilfria zoner behöver inte nödvändigtvis innebära att bilismen i helhet minskar, den kanske bara flyttas till en annan plats (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016). Med denna bakgrund finns det anledning att närmare undersöka hur fysisk planering kan vara ett redskap av många för att hantera den ökade bilismen som förutspåts.

## 1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med studien är att undersöka två nordiska städernas strategier för hållbar mobilitet. Studien har sin utgångspunkt i Oslo där vi gör en fallstudie kring stadens planer på bilfri zon. Dessa planer lägger grunden för en fallstudie av Göteborgs strategier kring hållbar mobilitet och möjligheterna med bilfria zoner i Göteborg. I ett större perspektiv är detta en fallstudie kring hur städer arbetar på olika sätt med hållbar mobilitet, med fokus på minskad bilism och bilfria zoner.



Vi har valt följande frågeställningar:

- *Vilka strategier för hållbar urban mobilitet används i Oslo respektive Göteborg?*
- *Vad är motiven för en bilfri zon i Oslo ur ett hållbarhetsperspektiv?*
- *Hur ser förutsättningarna ut för en bilfri zon i Göteborgs innerstad och är det ett mål för Göteborg?*
- *Hur resonerar planerare kring mobility management och den fysiska utformningen av staden i Göteborg?*

### **1.3 Kulturgeografisk relevans**

Denna kandidatuppsats är relevant ur ett kulturgeografiskt perspektiv då den har en tydlig koppling till trafik- och stadsplanering. Då vår studie vill belysa hållbar urban mobilitet blir även mobilitetsbegreppet en tydlig koppling till kulturgeografiämnet.

Denna uppsats är även relevant ur en miljövetenskaplig och social synvinkel då den betonar vikten av miljömässig och social hållbarhet i städer utifrån ett planeringsperspektiv.

### **1.4 Avgränsning**

Vi har valt att fokusera på Oslo och Göteborg eftersom städernas befolkningar är relativt lika varandra både till antal, kultur och livsstil och blir därför lämpliga att jämföra med varandra. Oslo är också intressant eftersom de redan har en utvecklad strategi för hur de ska göra sin innerstad bilfri. Vi har valt att fokusera på bilism och huruvida den kan påverkas genom bilfria zoner eller mobility management. Även andra transportslag som till exempel cykel och spårvagn kommer nämnas i studien då de indirekt ingår i strategier kopplade till mobility management och bilfria zoner.

I vår studie har vi även valt att avgränsa oss till att studera de två städernas plandokument samt intervjua planerare, och fokuserar alltså inte på allmänhetens uppfattningar om bilfria zoner. Vi anser att vi behöver informationen som olika planerare kan ge oss, vilket gör att ytterligare intervjuer eller enkätundersökningar med allmänheten skulle göra studien för stor för den tidsbegränsning vår studie har. För att få ett bra underlag kring attityd kring bilism bland allmänheten tror vi att det krävs mer omfattande djupintervjuer än vi har tid att utföra, då det antagligen kommer krävas en del förklarande kring syftet med studien samt förklaring av vilka för- och nackdelar det finns med bilfria zoner.

## **1.5 Disposition**

Uppsatsen har inletts med detta introducerande kapitel där vi presenterat syfte och frågeställningar, och följs av ett teorikapitel där relevanta teorier och begrepp presenteras. Kapitel tre innehåller vår metod där vi presenterar hur vi har gått tillväga i vår uppsats samt en kortare presentation av våra informanter och dokument till textanalysen. I kapitel fyra redogörs det kort för våra två fallstudieområden, Oslo och Göteborg. I kapitel fem redovisar vi vårt resultat, där vi inleder med genomgång av textanalysen för Oslo och Göteborg, och därefter följer en genomgång av våra informantintervjuer med planerare och experter i Göteborg, och i det sjätte kapitlet analyseras dessa resultat. I det sjunde och avslutande kapitlet redovisar vi våra slutsatser och för en avslutande diskussion.

## 2 Den bilfria staden och mobility management - en teoretisk bakgrund

### 2.1 Inledning

I detta kapitel redogör vi för viktiga begrepp och teorier som är relevanta för studiens syfte. Vi inleder med en kort genomgång av bilfria zoner som begrepp, samt ett försök till definition. Vi går sedan vidare till att presentera begreppet mobilitet samt människans behov av att resa. Därefter redovisar vi för hur denna efterfrågan på resor kan påverkas i mer hållbar riktning, genom till exempel mobility management och förtätning. Kapitlet avslutas med en redogörelse för hållbar utveckling och de hållbarhetsmål som är relevanta för vår uppsats.

### 2.2 Bilfria zoner

Ända sedan bilens inträde i människans liv har den urbana planeringen i de flesta europeiska städer i princip anpassats efter att göra mer plats åt bilen medan andra trafikslag länge fått stå åt sidan (Newman, 1998). År 1999 togs det första initiativet till en internationell bilfri dag och sedan år 2002 har "European mobility week" arrangerats för att uppmärksamma mer hållbara sätt att resa (Europeiska Unionen, 2011). År 2016 deltog 51 länder och 2427 städer under mobilitetsveckan, där 953 av dessa städer uppmärksammade den internationella bilfria dagen och stängde av sina gator för biltrafik (Europeiska Unionen, 2016). Allt fler städer har dock börjat införa permanenta bilfria zoner i sina innerstäder (TÖI, 2016).

I Europa finns en hel del städer med arv från medeltiden när det kommer till gatustrukturer i staden. Äldre städer som är uppbyggda efter medeltida struktur har större potential att bli bilfria än nyare städer, då de karaktäriseras av smala gator som från början inte var anpassade till biltrafik och som till stor del än idag kan vara svåråtkomliga med bil. De bilfria zoner som finns idag är oftast lokaliserade i sådana områden som redan är svåra att ta sig fram i med bil, och det är inte alltid att ett formellt förbud finns, utan det är helt enkelt för trångt för att köra bil. I Nordamerika, å andra sidan, finns inte alls samma potential för bilfria zoner, då stadsstrukturen där till stor del formats efter bilen. Äldre städer kan alltså på ett annat sätt dra nytta av historiska lämningar i form av smala gator då detta på ett naturligare sätt stänger ute biltrafik än vad nyare städer gör (Heath-Rawlings, 2009).

Två nordiska städer med bilfria zoner idag är Köpenhamn och Stockholm. Köpenhamn har sedan 60-talet utvecklat sin bilfria zon, som i dagsläget är 0,6 kvadratkilometer stort. Köpenhamns innerstad började byggas under medeltiden och än idag är en stor del av stadskärnan präglad av medeltidens gatustruktur, och det är också inom detta område den bilfria zonen återfinns. Utöver den bilfria zonen sker en stor satsning på cykelbanor och man har bland annat infört "motorvägar" för cyklister, vilket uppmuntrat till cyklism och gjort att cyklingen generellt ökat med 13 % mellan 2000-2010 (TÖI, 2016). Samtidigt har också satsningar gjorts på bilvägar vilket har lett till att privatbilismen ökat kraftigt, speciellt pendling in till staden, då en stor del av stadsutvecklingen har skett utanför stadskärnan

(Næss, Strand, Næss & Nicolaisen, 2011). Detta har inneburit att biltrafiken kanske inte minskat så mycket som man kunde ha förväntat sig med tanke på satsningarna på cyklism och bilfria zoner.

Stockholm har i dagsläget en bilfri zon på sammanlagt 0,2 kvadratkilometer i Gamla stan, samt gågator där biltrafiken är begränsad. Denna bilfria zon är, liksom exemplet med Köpenhamn, präglad av en medeltida struktur med smala gator och har därför alltid varit svår att nå med bil. Vissa av gatorna är gågator där biltrafik är helt förbjuden medan andra gator i Gamla stan kan nås med bil men där gångtrafikanter har företräde (TÖI, 2016).

Begreppet "bilfria zoner" och vad dessa innefattar och reglerar är svårdefinierat då det ser olika ut i olika städer. Bakgrunden till varför olika städer inför bilfria zoner skiljer sig åt, likaså vägen dit. Ett gemensamt drag för många städer är att bilfria zoner är en del av en överordnad strategi där syftet är att omvandla gator till fördel för gående, cyklande och kollektivtrafik (TÖI, 2016:V). När Oslo kommun letade underlag för att göra sitt centrum bilfritt undersökte de hur det såg ut i andra städer som redan har drivit igenom bilfria zoner. Det de var intresserade av var hur det såg ut i dessa städer när det kom till aspekter såsom hur stort området för bilfri zon är samt hur sammanhängande området är, möjligheter för gång-, cykel- och kollektivtrafik i den bilfria zonen, om utbredningen av den bilfria zonen har tenderat att öka eller minska, möjligheter för parkering utanför den bilfria zonen, hur gatunätet i centrum är utformat, hur det ser ut med parkeringsmöjligheter utanför den bilfria zonen samt hur denna zon regleras, alltså vem som har tillträde till zonen utifrån till exempel fysisk utformning och tider för varutransporter. Dessa områden är sällan helt bilfria, utan snarare strikt reglerade. Det finns till exempel ofta undantag för ambulans och varuleveranser till det bilfria området (TÖI, 2016:II).

Att definiera bilfria zoner är alltså svårt eftersom det beroende på definition finns i alla städer, då det i princip alltid finns någon form av bilfri gata i stadens centrala delar. En definition som TÖI (2016) föreslår är att det krävs mer än en gågata i centrum för att ett område ska kallas för en bilfri zon. Det måste alltså vara ett större område med sammanhängande bilfritt areal. Hur detta område i sin tur definieras är som sagt något som varierar från stad till stad (TÖI, 2016:3).

### **2.3 Mobilitet och att påverka dess efterfrågan**

Mobilitet är en grundläggande rumslig process som involverar flöden och förflyttningar av både människor, resurser och information på olika skalor, och innefattar bland annat begrepp som pendling och migration (Castree, Kitchin & Rogers, 2013). Vår uppsats fokuserar främst på mänsklig mobilitet, som står för en stor del av förflyttningarna i en storstad.

Globaliseringen samt utveckling av ny teknik och transportmedel har gjort att mobiliteten successivt ökat, samtidigt som restiden förblivit densamma. Med hjälp av snabbare transportmedel kan vi alltså resa längre sträckor utan att förlora någon tid. Detta får konsekvenser för markanvändning och rumsliga relationer mellan platser då privatbilismen har förändrat stadens utformning och möjliggjort glesare städer då de anpassats efter den allt

ökade mobiliteten (Parker & Doak, 2012). I dagsläget anses inte avstånd vara en barriär på samma sätt som tidigare, då mobiliteten och tillgången till snabba transportmedel var mer begränsad. De flesta avstånd kan överbryggas med hjälp av transportmedel eller informationsutbyte. Därmed blir markanvändningen inte lika beroende av geografisk närhet utan människor blir istället beroende av att använda bil eller andra snabba transportmedel (Woldeamanuel, 2016:14f). Den allt större tillgången till bil leder till nya resmönster och påverkar därför var man arbetar och bor, den ökade mobiliteten leder till nya möjligheter att till exempel bosätta sig längre bort från arbetsplatsen. Detta resulterar i uttänjda städer och regionförstoring.

Även om det ökade bilägandet ger upphov till större frihet för privatpersoner så gynnar det inte nödvändigtvis alla grupper i samhället. Den ökade bilismen och utbyggandet av bilvägar kan skapa sociala och ekonomiska barriärer för de grupper som inte har råd eller vill äga en bil (Parker & Doak, 2012: 133). Å andra sidan finns det människor som är beroende av bilen för att kunna röra sig och därför missgynnas av en minskad satsning på bilism. Mobiliteten blir i dessa två fall nära sammankopplad med ett annat kulturgeografiskt begrepp, tillgänglighet, som handlar om möjligheter till mobilitet och kan därför kopplas till social och rumslig rättvisa (Parker & Doak, 2012:133). Därför är det viktigt vid genomförande av olika mobilitetsåtgärder, som till exempel en bilfri zon, att ändå kunna tillgodose en god tillgänglighet för alla.

### **2.3.1 Behovet av att resa**

Att kunna åka bil är för många en frihet som öppnar upp för möjligheter som kanske annars inte hade funnits. Utöver det är det ett bekvämt alternativ jämfört med andra transportsätt, då det innebär att man snabbt tar sig från dörr till dörr (van Wee, 2014: 69). Bilen för med sig fördelar som de flesta människor är beroende av i dagens samhälle för att få vardagen att fungera, då aktiviteter är utspridda både geografiskt och tidsmässigt på ett sätt som skapar ett beroende av snabb, bekväm och prisvärd transport (Gatersleben, 2014:85). Dessa aspekter är viktiga att ta hänsyn till för att förstå varför människor väljer att åka bil, samt hur människor upplever de fördelar och kostnader som är förknippade med bilåkning, då dessa inte alltid speglar verkligheten. Bilåkning är ett exempel på ett beteende som är starkt kopplat till sociala normer, då uppfattningen av vad andra människor tänker om ens val spelar stor roll när det kommer till att faktiskt ändra sitt beteende, då människor söker bekräftelse bland andra. Studier har visat att människor som uppvisar oenighet mellan vad de säger och vad de faktiskt gör, till exempel medger att bilpool är en bra idé men ändå kör bil ensam, oftast ändrar sin attityd kring bilpool istället för sitt beteende kring bilåkning eftersom förändringar i attityd är lättare än förändring i beteende (Gatersleben, 2014:86). En annan aspekt som är viktig för att förstå varför vi reser som vi gör är att våra resvanor är just en vana och sällan är planerade val, vilket ytterligare gör det svårt att ändra sitt beteende. Att informera för att ändra beteende anses också som ett föga effektivt medel om människor inte reflekterar över vilket val de gör. För att sådana åtgärder ska slå igenom krävs det helt enkelt att människor börjar reflektera över val som görs i vardagen, vilket typiskt sker när något stort är på väg att förändras i ens liv, till exempel en flytt (Gatersleben, 2014:87).

### **2.3.2 Hållbar mobilitet**

En hållbar mobilitet är liksom bilfria zoner ett begrepp som rymmer många definitioner. Banister (2008:73f) menar att hållbar mobilitet inte innebär att man ska förbjuda bilen helt, då detta skulle inkräkta på människors frihet och därmed vara svårt att genomföra. Istället ska städer utformas så att människor inte har behov av bilen i så stor utsträckning. Staden ska designas för maximalt användande av gång, cykel och kollektivtrafik. En annan viktig aspekt av den hållbara mobiliteten är att storstäder ska ha flera citykärnor (polycentric cities) för att på så sätt ge närhet till service, skola och arbete.

Vidare beskriver Banister (2008:75) att det är främst fyra åtgärder som krävs för att uppnå en hållbar mobilitet. Den första är att minska behovet av att resa och att ersätta det med andra sätt att kommunicera, till exempel genom e-handel eller kommunikation över internet. Den andra åtgärden är att införa transportpolicys som uppmuntrar till gång och cykel, och därmed bildar en ny hierarki där bilen är underordnad gång, cykel och kollektivtrafik. Exempel på åtgärder kan vara trängselskatter, parkeringsavgifter, sänkta hastigheter för biltrafik och att omfördela stadens yta till fördel för andra transportslag än bilen. Den tredje åtgärden som föreslås är att påverka markanvändningen, där man ska öka närheten i staden så att avstånden och därmed behovet av att resa kan minska. Den fjärde åtgärden som Banister (2008:75) föreslår är användandet av ny teknik, såsom förnybara energikällor, och att införa regleringar för motorer och utsläpp.

### **2.3.3 Mobility management**

Mobility management (MM) är ett arbetssätt som används av trafikplanerare för att påverka människors resbeteenden, till exempel val av färdväg och destination, i hållbar riktning genom att arbeta med mjuka styrmedel. Dessa mjuka styrmedel är till exempel information, dialog och bilpooler, och dessa ska effektivisera hur vi rör oss och använder vår infrastruktur, det vill säga effektiviserar redan existerande vägar, spårväg och cykelbanor till exempel (Trivector Traffic, u.å; Enoch 2012: 30). MM är ett koncept som används som ett komplement till konventionell trafikplanering och syftet med detta arbetssätt är att undvika onödiga infrastrukturprojekt (Trivector Traffic, u.å).

*“Mobility Management är mjuka åtgärder för att påverka resan innan den har börjat”  
(Trivector Traffic, u.å)*

Mobility management är ett koncept som är snabbt, billigt och effektivt att implementera samtidigt som det ofta är attraktivt ur en politisk synvinkel. De mer traditionella metoderna för att påverka mobilitet är ofta kostsamma och långsamma då de innebär infrastrukturförändringar, och traditionella politiska styrmedel såsom bilskatt är inte lika lätt för allmänheten att acceptera (Enoch 2012, preface).

Problemet med att reglera människors mobilitet är att de flesta inte märker av de negativa effekter som bilismen medför då det ofta inte påverkar dem direkt. Effekterna kanske inte syns förrän i framtiden, eller helt enkelt bara påverkar andra. De kortsiktiga fördelarna med

bilåkning är mycket tydligare för de flesta och det krävs ett kollektivt agerande för att människor ska ändra sitt beteende. Detta är en av de största svårigheterna när det kommer till transport och planering, och är därför ett område som inte är populärt bland politiker och inte prioriteras lika högt som till exempel utbildnings- och hälsofrågor (Enoch 2012, 11).

MM handlar om att tillgodose en efterfrågan på mobilitet utan att förse samhället med nya hårda värden. Att arbeta med MM innan man till exempel bygger nya vägar är ett vanligt arbetssätt i Sverige. Utbyggnad av infrastruktur kan dock förekomma i samband med MM-åtgärder, men de ses då som stödjande åtgärder och inte MM-åtgärder (Enoch 2012: 31). Det finns dock problem med mobility management då det inte tydligt passar in i någon del av det konventionella arbetssätt kring trafikplanering som finns, samt att fördelarna med MM är svåra att redovisa och räkna på (Enoch 2012: 56).

#### **2.3.4 Förtätning**

*”Förtätning är resurseffektiv eftersom fler människor kan dela på samma infrastruktur”*  
(Fredrik Holm & Gröna bilister, 2016:9).

Förtätning innebär att staden kompletteras med tätare bebyggelse och blir därmed mer funktionell och skapar ett inkluderande stadsrum. Städernas tillväxt har tidigare inneburit att städer expanderat utåt, vilket har ökat beroendet av bilen. Förtätning har därför blivit en planeringsmetod som prioriteras i många kommuner, eftersom mark som redan tagits i anspråk effektiviseras och orörd mark kan bevaras. Tätare städer innebär också att behovet av bilism kan minskas genom bättre utvecklad gång-, cykel- och kollektivtrafik, vilket bidrar till en mer hållbar stad både ur ett ekologiskt och socialt perspektiv då utsläpp minskar samtidigt som tillgängligheten ökar. Det är dock viktigt att förtätning sker med stor medvetenhet. Risken med förtätning är att det byggs tätt, men att funktionen trots detta blir dålig i staden. Om funktioner som människor nyttjar i vardagslivet, till exempel matbutiker, vårdcentral och skola inte placeras strategiskt sett till var människor bor, så skapas det ändå avstånd som går emot förtätningens målsättning med en nära stad och ett minskat resande. Detta blir ett problem eftersom denna upplevda närhet som nära samhällsfunktioner innebär är ett av de viktigaste kriterierna för att en stad ska upplevas som attraktiv (Boverket, 2016: 6f).

Förtätning är även viktigt när städer växer då resurser kan förvaltas mer effektivt än vad de kan i glesa städer. För att städer ska kunna vara resurseffektiva krävs det även att mobiliteten effektiviseras och att staden görs tillgänglig även för de som inte har bil. Exempel på dessa typer av effektiviseringar är bilpooler och satsningar på kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik, då det uppmuntrar till en ökad effektivisering i samhället, i motsats till vad ensamma bilister gör (Fredrik Holm & Gröna bilister, 2016).

## 2.4 Hållbar utveckling

Frågor rörande minskad bilism och bilfria zoner kan som tidigare nämnts kopplas till begreppet hållbar mobilitet. Hållbar mobilitet är dock bara en del av de mer övergripande hållbarhetsfrågorna som finns i samhället. Nedan följer en kort genomgång av begreppet “Hållbar utveckling” samt hur detta begrepp relaterar till hållbar mobilitet.

*”En hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov”. (FN, 2012: 1)*

Denna definition av hållbar utveckling lanserades 1987 av “Världskommissionen för miljö och utveckling” i rapporten “Vår gemensamma framtid”. Begreppet var inte nytt i sig men denna nya definition var den som skulle komma att bli den definition som fått mest genomslagskraft. I denna rapport beskrivs även hållbarhet ur tre perspektiv - ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. Anledningen till att denna definition blivit så pass spridd är antagligen för att den går att tolkas relativt fritt och än idag finns ingen tydligare definition av begreppet. Eftersom begreppet inkluderar både ekologiska, sociala och ekonomiska aspekter kan det därför bli problematiskt när dessa perspektiv krockar, exempelvis är det inte säkert att en ekonomisk utveckling samtidigt gynnar de ekologiska aspekterna. 2015 antogs “Agenda 2030” av FN, en utvecklingsagenda som innefattar 17 globala mål för hållbar utveckling (FN, u.å.).

Två av dessa 17 mål som är särskilt intressant för vår uppsats är mål nr 11 “Hållbara städer och samhällen” samt mål nr 13 “Bekämpa klimatförändringen”



Figur 2. Agenda 2030 – mål 11 och mål 13. Källa: Regeringskansliet, u.å.

Målet för “Hållbara städer och samhällen” innefattar flera relevanta delmål för hållbar mobilitet, bland annat följande två delmål:

- 11.2 - Senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla.
- 11.6 - Till 2030 minska städernas negativa miljöpåverkan per person, bland annat genom att ägna särskild uppmärksamhet åt luftkvalitet samt hantering av kommunalt och annat avfall (Regeringskansliet, 2017).

Dessa delmål tar hänsyn både till de ekonomiska, sociala och ekologiska aspekterna av hållbarhetsmålen, vilket även är centrala frågor inom hållbar mobilitet. Dessa delmål hör även



ihop med mål 13 - att Bekämpa klimatförändringarna, som även är relevant i frågan om bilfria zoner och minskad bilism i städer. Bilfria zoner och andra strategier för hållbar mobilitet är viktiga för att uppnå ytterligare ett delmål, delmål 13.2 - *Integrera klimatåtgärder i politik, strategier och planering på nationell nivå* (Regeringskansliet, 2015).

## 3 Metod

### 3.1 Inledning

Denna studie är en fallstudie över Oslo respektive Göteborgs strategier för hållbar mobilitet och minskad bilism. Utgångspunkten är Oslo som planerar för en bilfri innerstad, och vi jämför detta med Göteborgs strategier kring hållbar mobilitet. Vi undersöker om det finns några planer på en bilfri zon även i Göteborg eller om det är andra strategier som står i fokus för den hållbara mobiliteten. I denna uppsats har vi valt en kvalitativ ansats som består av två delar; textanalyser av plandokument och informantintervjuer med aktiva planerare i Göteborg. Textanalysen består av plandokument från både Oslo och Göteborg. Till våra informantintervjuer har vi valt att intervjua personer i Göteborg som arbetar med mobilitetsfrågor och/eller trafikplanering, för att på detta sätt få större insikt i hur de tänker kring dessa frågor.

Metoden inleds med en genomgång av den ena metoden vi valt, textanalys, samt en presentation av de plandokument vi använt oss av. Sedan följer en beskrivning av vår andra metod, informantintervju, samt en presentation av våra informanter och våra intervjufrågor. Kapitlet avslutas med en reflektion kring reliabilitet och validitet, källkritik samt alternativa metoder.

### 3.2 Kvalitativ textanalys av plandokument

Vi har valt att använda oss av kvalitativ textanalys som en del av vår metod. Denna metod används när man vill hitta det väsentliga i vissa utvalda texter. Dokumentanalysen syftar alltså till att leta efter svaren på de frågor man har ställt, utifrån vilken kontext texten hämtats ur och vem som skrivit den (Esaiasson et al, 2012: 210ff). Vi har valt texter som skrivits av de aktörer i både Oslo och Göteborg som har ansvar för den övergripande planeringen av staden, eftersom det är detta vårt syfte utgår ifrån, det vill säga hur dessa aktörer resonerar kring bilfria zoner.

Esaiasson et al (2012) beskriver två typer av undersökningar som kan göras vid en kvalitativ textanalys – systematiserande och kritiskt granskande undersökningar. Vår uppsats är en systematiserande undersökning då den syftar till att beskriva och organisera innehållet i texterna. Vi utgår från våra frågeställningar när vi analyserar texterna. Detta innebär att vi letar efter information om bilfria zoner (om detta överhuvudtaget nämns), vilka strategier som används för att minska bilismen i respektive stad och dessutom strategier och tankar kring ekologisk respektive social hållbarhet. Esaiasson et al (2012) beskriver hur förhållningssättet kring hur man hittar svaren på sina frågeställningar kan vara öppet eller fördefinierat. Vi använder oss av ett öppet förhållningssätt till hur vi angriper texterna, eftersom vi har öppna frågeställningar kring strategier och hållbarhet. Att ha ett öppet förhållningssätt till texterna öppnar dock upp för risken att hamna på sidospår och tappa fokus på det som verkligen ska besvaras.

### **3.2.1 Val av dokument**

Vid val av dokument som ska analyseras finns det två alternativ – att välja smalt eller brett, det vill säga att välja en typ av dokument eller en samling olika dokument (Esaïasson et al, 2012: 221). I vårt fall blir det naturligt att välja ett mer snävt angreppssätt i våra val av dokument eftersom vi försöker hitta svar på vad aktörerna (planerarna) tänker kring bilfria zoner, minskad bilism och hållbarhet, och letar därmed specifikt efter de dokument där detta redovisas. Dokumenten har sedan valts ut genom sökning på Google och genom tips från vår handledare Bertil Vilhelmson. Vi har även sökt i databasen hos Transportökonomisk institutt (TÖI) respektive Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). Utöver detta så har vi använt Göteborgs Universitetsbiblioteks sökmotor och Google Scholar för att hitta vetenskapliga källor.

### **3.2.2 Dokument om Oslo**

#### ***Kommuneplan for Oslo, Høringsutkast april 2017 - publicerad av Oslo kommun (Oslo kommun, 2017b):***

Det överordnade styrdokumentet för Oslo kommun (likt den svenska *Översiktsplanen*) som ska ange den långsiktiga utvecklingen av Oslo. Här anges de övergripande målen för Oslos kommun fram till år 2040. Den senaste versionen kom år 2015 men under våren 2017 har ett utkast till en ny kommuneplan publicerats, vilket är den som analyseras här.

#### ***Pilotområder Bilfritt byliv 2017 - publicerad av Oslo kommun (Oslo kommun, 2017c):***

En kortare genomgång av vilka åtgärder kring bilfrihet som kommer införas år 2017 i och med att processen till en bilfri zon inleds.

#### ***Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum - publicerad av Oslo kommun (Oslo kommun, 2017d):***

Ett dokument publicerat av Oslo kommun som beskriver hur Oslo ska öka stadslivet i centrum. Dokumentet består inledningsvis av en generell beskrivning av strategier för ett ökat stadsliv, vilket bland annat innefattar bilfrihet, för att sedan mer detaljerat beskriva vilka åtgärder som ska införas område för område.

### **3.2.3 Dokument om Göteborg**

#### ***Parkeringspolicy för Göteborgs Stad - publicerad av Göteborgs Stad (Göteborgs Stad, 2009)***

Detta dokument är publicerat av Göteborgs Stad och har som målsättning att medverka till ökad kollektivtrafik och ökad cyklism, samt ett minskat användande av bilen. Policyn ska vara ett hjälpmedel för berörda aktörer och verka för en hållbar stadsutveckling.

#### ***Trafikstrategi för en nära storstad - publicerad av Göteborgs Stad (Göteborgs Stad, 2014)***

Trafikstrategin styr i vilken riktning Göteborgs Stads trafiksituation och gator ska gå mot för att uppnå de satta mål som finns kring resor, stadsrum och godstransporter. Dessa tre mål

anser staden vara viktiga för att främja en hållbar utveckling, en attraktiv stad samt förutsättningar för god handel.

### ***Riktlinjer för mobilitets- och parkeringsplanering i Göteborg - publicerad av Göteborgs Stad (Göteborgs Stad, 2016c)***

Detta dokument innehåller förslag för hur riktlinjerna ska se ut kring parkering- och mobilitetsfrågor i detaljplaner och vid ny- och ombyggnation.

### ***Storgatan som tillfällig gågata sommaren 2017 - nämndhandlingar - publicerad av Göteborgs Stad (Göteborgs Stad, 2017)***

Detta dokument är en nämndhandling från Trafiknämndens sammanträde 2017-03-23. Det består av ett tjänsteutlåtande från trafikkontoret där man föreslår att Storgatan blir en tillfällig gågata sommaren 2017. Tjänsteutlåtandet är intressant för vår uppsats då den beskriver arbetet med tillfälliga bilfria gator i Göteborg.

### ***Utvärdering av Tredje Långgatan som gågata - publicerad av Göteborgs Stad (Göteborgs Stad, u.å. c)***

Tredje Långgatan har under sommaren 2015 och 2016 varit bilfri, vilket gör denna gata intressant för vår uppsats då den är ett exempel på Göteborgs Stads arbete med tillfälligt bilfria gator. Detta dokument är en utvärdering från Trafikkontoret och beskriver vad boende, besökare och verksamhetsägare i området anser om försöket att göra Tredje Långgatan bilfri.

#### **3.2.4 Tolkning av dokument**

När man gör en kvalitativ textanalys krävs det att texterna förstås utifrån sitt sammanhang, och vad som ska förmedlas i just den kontexten. Är det, som i vårt fall, ett dokument från Oslo kommun som handlar om hur man får ett ökat stadsliv genom ett bilfritt centrum, ska man vara medveten om att de negativa aspekterna inte tas upp på i samma utsträckning. Ett ökat stadsliv kan ur ett kommunperspektiv framställas som främst positivt, fastän det i verkligheten till exempel kan innebära ökad bullernivå för boende och därmed även ha negativa effekter. Vårt syfte är dock inte att kritiskt granska plandokumentet på detta sätt, men vi vill ändå uppmärksamma denna problematik. Man ska också vara medveten om att tidigare kunskaper och erfarenheter kan spela roll för hur man tolkar texten. Ett annat problem som kan uppstå är att olika texter har olika definitioner för samma ord, men att läsaren tolkar detta som samma sak (Esaiasson et al, 2012: 223). I vår uppsats kan detta exempelvis vara ”bilfri zon”, som egentligen inte har någon allmängiltig definition utan kan tolkas på flera sätt. Därmed gäller det att vara extra uppmärksam vid användandet av detta begrepp i litteraturen.

### **3.3 Informantintervjuer med samhällsplanerare**

För vår studie har vi valt att genomföra semistrukturerade informantintervjuer. Vi valde denna metod då vi vill ha ingående information kring hur planeringsarbetet för hållbar mobilitet ser ut i Göteborg, för att sedan ställa den information vi får i relation till hur planeringen ser ut i

Oslo. Den information vi får från våra intervjuer kompletteras med att vi även studerar relevanta dokument och rapporter för att få svar på våra frågeställningar (Esaiasson et al, 2012:227f).

### **3.3.1 Presentation av informanter**

Här följer en kort presentation av våra tre informanter. Vi valde att ge informanterna anonymitet och deras namn har ersatts med fingerade namn. Samtliga informanter har koppling till planeringsarbetet i Göteborg.

- Daniel, arbetar med hållbar mobilitet på Trafikkontoret Göteborg.
- Axel, arbetar med mobilitetsforskning, har tidigare arbetat på Trafikkontoret i Göteborg och arbetar idag med hållbarhetsfrågor på ett konsultföretag.
- Sophia, arbetar som samhällsplanerare vid Stadsbyggnadskontoret Göteborg.

### **3.3.2 Intervjuguide och intervjufrågor**

I vår intervjuguide har vi utgått från tre teman, bilfria zoner, hållbarhet samt alternativa strategier för hållbar mobilitet. När vi formulerade intervjufrågorna utgick vi från våra tidigare formulerade frågeställningar och försökte formulera dem på ett kortfattat och lättförståeligt sätt. Enligt Esaiasson et al (2012: 264) ska en bra intervju bestå av korta frågor och långa svar, vilket vi upplevde att våra frågor gjorde under första intervjun. Därför utgick vi från samma frågor när vi förberedde de övriga intervjuerna, samt formulerade nyuppkomna frågor på liknande sätt.

Innan intervjuerna genomfördes gjorde vi som Esaiasson et al (2012:264–267) föreslår en intervjuguide med utgångspunkt i våra frågeställningar. Frågorna var i stort sett likadana men anpassades till viss del efter de olika intervjupersonerna. Vi inledde intervjun med enklare frågor om hur informanternas dagliga arbete ser ut för att sedan fortsätta med våra frågor kring bilfria zoner och hållbar mobilitet.

Vår ambition med intervjuerna var att uppnå teoretisk mättnad, vi vill alltså se till att vi får så heltäckande information som möjligt utifrån de frågor vi ställer (Esaiasson et al, 2012:275). Det är dock svårt att svara på ifall vi har uppnått teoretisk mättnad då vi under tidsramen för vår kandidatuppsats inte hade möjlighet att utföra det större antalet intervjuer som krävs för att kunna avgöra ifall detta har uppnåtts. Vi genomförde även intervjuer med två informanter från Stadsdelsförvaltningen som vi ansåg inte gav oss någon ny relevant information för vår studie och har därför valt att inte redovisa för dessa två intervjuer i resultatkapitlet. Detta kan ses som ett argument som bekräftar att vi till viss del uppnått teoretisk mättnad. Dock är Stadsdelsförvaltningen inte en huvudsaklig aktör i frågan om stadens planering, vilket kan vara en förklaring till varför intervjuerna inte gav någon ny användbar information.

Följande frågor har vi utgått ifrån under våra intervjuer, dock har inte alla frågor ställts till alla informanter utan anpassats efter deras kunskap.

- Hur planeras det i Göteborg för att mobiliteten ska bli hållbar? Mobility management? Den fysiska utformningen? Bilfria zoner?
- Hur ser förutsättningarna ut för bilfria zoner i Göteborg i framtiden? Finns det tankar kring detta?
- Oslo har stort fokus på ett ökat stadsliv, hur ser man på detta i Göteborg? Möjligheter med att låta människor ta mer plats i staden?
- Hur ser avvägningen ut mellan den sociala och den ekologiska hållbarheten inom hållbar mobilitet? Finns det tendenser åt det ena eller andra hållet?
- I Oslo ses biltrafik som en barriär för gående och cyklister i staden, hur arbetar man i Göteborg för att det inte ska bli så?
- Kommer det att gå att uppnå en hållbar mobilitet i staden i framtiden? Vilka är de största svårigheterna med att uppnå detta?
- Hur effektiva är bilfria zoner som ett verktyg för att minska bilism? Finns det några nackdelar med bilfria zoner?
- Hur definierar ni begreppet "bilfri zon"?

### **3.3.3 Urval av informanter och genomförande**

När man väljer ut intervjupersoner till en informantintervju är centralitet ett viktigt begrepp, vi vill alltså hitta "centralt placerade källor" (Esaiasson et al, 2012: 258). Vi ansåg att det var viktigt att intervjua personer från centrala aktörer i Göteborg, som till exempel Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret.

Vi valde att genomföra så kallade semistrukturerade informantintervjuer med våra utvalda informanter, alltså en interaktiv djupintervju mellan oss och våra informanter. Denna intervjuform möjliggjorde för oss att ställa följdfrågor, undvika att bli för bundna i våra frågor, ta del av information som informanten tycker är relevant men som vi inte funderat över tidigare. Detta obundna arbetssätt ökade alltså vår möjlighet att interagera med informanten (Esaiasson et al, 2012: 251, 229). Att intervjun är semistrukturerad innebär att vi utgår från vår intervjuguide men att vi under intervjuens gång vid behov kan omformulera, ta bort eller ställa nya frågor. En annan anledning till att vi valde denna form av intervju är att den lämpar sig väl när problemformuleringen är av en "synliggörande" karaktär, vilket vår studie är till skillnad från studier som intresserar sig för frekvens (Esaiasson et al, 2012: 228, 252).

Vi tog kontakt med våra intervjupersoner via mejl, bland annat efter rekommendationer från vår handledare, Bertil Vilhelmson, och vi tog även på eget initiativ kontakt med andra relevanta aktörer. För att intervjupersonen skulle känna sig så bekväm som möjligt lät vi val av plats bestämmas av personen i fråga, och varje intervju höll på i 45-60 minuter. Vi valde att utföra intervjuerna tillsammans så att vi kunde ta hjälp av varandra. Efter förfrågan så valde vi att spela in intervjuerna för att underlätta det fortsatta arbetet. Det finns både för- och nackdelar med att använda sig av ljudinspelningar, då vi som intervjuare kan fokusera mer på frågorna istället för att anteckna och behöver därför inte oroa oss för att missa något svar

(Trost, 2010: 74). En nackdel är att det tar tid att lyssna igenom intervjuer, men då vi genomförde ett såpass litet antal intervjuer ansåg vi inte att detta var ett problem. En annan nackdel med ljudupptagning är att intervjupersonen kan känna sig obekvämd (Trost, 2010:75), men detta var inget problem som vi upplevde under intervjuerna. Kombinerat med ljudupptagning tog vi anteckningar under intervjun, dels för att försäkra oss om att ha material ifall tekniken skulle krångla men också för att undvika att intervjun gick för fort och riskera att det inte fanns tillräckligt utrymme för reflektion. Efter intervjuerna påbörjades avlyssning och sammanfattning av materialet. Metoden för att sammanfatta materialet var främst koncentrerad, alltså att det viktigaste och mest relevanta i intervjuaren plockas ut genom omformulering av svaren (Esaiasson et al, 2012:271). Utifrån detta valde vi sedan ut de svar som var mest relevanta för vår studie och använde som underlag i vårt resultat.

Något vi som forskare måste vara medvetna om när vi utför våra intervjuer är vilken effekt vi har på personen vi intervjuar, alltså vilken intervjuareffekt vi har (Esaiasson et al, 2012:267). Då vi i den mån det är möjligt har undvikit att ställa ledande frågor tror vi inte att vi har haft någon större intervjuareffekt inom det avseendet, trots att vi har haft en känsla kring svaren på vissa frågor. Vi har försökt ställa så öppna frågor som möjligt och varit noga med att ge utrymme för reflektion. Då vi var två intervjuare menar Trost (2010:67) att den intervjuade lätt kan hamna i underläge, men då våra intervjufrågor berörde människor som länge arbetat med detta yrke, och det inte var känsliga eller personliga frågor anser vi ändå att intervjupersonerna inte borde påverkas av att vi var två intervjuare. I vår roll som intervjuare har vi även försökt vara så objektiva som möjligt när vi gått in i intervjusituationen för att undvika att våra tidigare erfarenheter, kunskaper och åsikter ska speglas i våra frågor och därmed intervjuarens svar.

### **3.4 Validitet och reliabilitet**

Frågan vi som forskare måste ställa oss är om vi faktiskt undersöker det som vi i syfte och frågeställningar sagt att vi ska undersöka. Validitet kan delas upp i två grupper, dels intern validitet, alltså beskrivande slutsatser om det som studeras, ofta utifrån en begränsad mängd analysenheter. Begreppet kan också innebära extern validitet, alltså möjligheterna att generalisera resultatet utifrån de analysenheter man studerat (Esaiasson et al, 2012:58). Utifrån vår studie är den interna validiteten lättare att uppnå då vi endast har två analysenheter, alltså Oslo och Göteborg. Att generalisera utifrån vår studie till en större population är svårare då analysenheterna, det vill säga de undersökta urvalen, är begränsade.

Då vi inte lyckats intervju någon i Oslo kan detta anses vara en faktor som sänker validiteten. Dock anser vi att vi ändå kan behålla en god validitet eftersom bilfria zoner redan är en etablerad strategi för att minska bilism och det därför finns dokument som styrker detta. För att få veta mer om varför man valde just denna strategi framför andra hade det dock varit intressant att utföra en informantintervju med stadsplanerare i Oslo, men utifrån den tidsram vi måste följa hanns detta helt enkelt inte med.

Problemet med validitet står i relation till hur långt det är mellan teoretisk definition och genomförandet, ju längre bort de står från varandra, ju sämre blir validiteten (Esaiasson et al, 2012:59). I vår studie får den teoretiska definitionen sin operationalisering genom textanalys av plandokument och intervjuer av tjänstemän främst inom kommunen. Det som studeras är inte abstrakt på samma sätt som till exempel studier av begreppet demokrati (Esaiasson et al, 2012:59), vilket stärker validiteten.

För att undvika att reliabiliteten brister på grund av att vi inte varit uppmärksamma (Esaiasson et al, 2012:63) har vi varit noga med att spela in våra intervjuer för att kunna lyssna på den flera gånger och på så sätt sammanfatta, korrigera och sammanfoga intervju svaren med de anteckningar som togs under intervjun. Vi såg även till att vi båda hade möjlighet att närvara vid alla intervjuer för att öka chanserna till bra följdfrågor samt för att minimera risken för missförstånd under intervjun. De tillvägagångssätt vi använder för att inte skapa systematiska fel, alltså begreppsvaliditet, måste i operationaliseringen göras med försiktighet och uppmärksamhet för att uppnå en hög reliabilitet. Endast om båda dessa uppnåts kan en hög resultatvaliditet uppnås (Esaiasson et al, 2012:63). För att mäta reliabiliteten ställde vi även i viss mån samma frågor till de olika planerarna vi intervjuade, och jämförde dessa med vår bearbetning av texterna för att se till att inga avvikelser förekom då vi främst arbetat med objektiv information, och inte respondenters subjektiva åsikter.

### **3.5 Källkritik**

I Esaiasson (2012:283) tas vikten av oberoende upp, och när det kommer till oberoende, alltså om den informationen vi tagit till oss är tillförlitlig, anser vi att informationen till stor del lever upp till satta kriterier. Informationen i resultatet har bekräftats flera gånger av våra olika informanter, vilket styrker att det faktiskt är så planeringen i staden ser ut. Detta gäller dock endast fallstudien av Göteborg då vi inte haft någon intervju med planerare i Oslo och därför inte kan bekräfta informationen vi tagit del av genom textanalys. Våra källor i Göteborg har alla arbetat med det som studien undersöker och kan alltså ses som primärkällor, och är därmed mer tillförlitliga än om vi hade intervjuat sekundärkällor. Centraliteten är alltså god, då personerna är nära processen. När det kommer till hur pass oberoende informanterna har varit av andra personer eller händelser, så kan det finnas en risk att våra informanter kan vara påverkade under intervjun då det är deras arbetsplats de pratar om, och därmed kan det tänkas att de vill få informationen de ger ut att spegla sin arbetsplats på ett bra sätt. Tendens är ett begrepp som alltså blir relevant då frågan är huruvida det som sägs verkligen avspeglar verkligheten (Esaiasson, 2012:285). Här finns det ett problem när det kommer till informantintervjuer, då informanten precis som tidigare nämnts ofta är central i processen och det är svårt att avgöra huruvida informanten uppvisar tendens. Vi blir beroende av expertkunskapen, det vill säga kunskap som är svår att inhämta och bekräfta på annat sätt, som informanten erbjuder tack vare sin centralt placerade position. Men som vi tidigare diskuterat finns det en risk att informantens lojalitet till sin arbetsplats påverkar intervjun och därför har vi valt att tala med flera aktörer som besitter liknande kunskap men inom olika organisationer för att på detta sätt öka trovärdigheten hos källorna (Esaiasson, 2012:286).



### **3.6 Alternativa metoder**

Det hade varit en god idé att intervjua planerare från Oslo kommun som är involverade i projektet kring bilfria zoner för att få information utöver plandokument och för att ge mer djup till studien. Då vi valt att endast intervjua en viss yrkesgrupp, det vill säga planerare och experter inom mobilitet, innebär detta att ett kritiskt perspektiv kan saknas, både från de som är helt för respektive emot bilfria zoner och minskad bilism. Man kan tänka sig att till exempel en miljöorganisation eller en bilistförening hade gett annorlunda svar än de som arbetar med hållbar mobilitet inom kommunen. Vårt syfte var dock att se hur planerare resonerar kring dessa frågor, men för framtida eller mer fördjupade studier inom detta område kan det vara intressant att ta in flera perspektiv, inklusive allmänhetens åsikter i frågan.

## 4 Presentation av fallstudieområden

### 4.1 Oslo

Oslo har en befolkning på 667 000 invånare (Oslo Kommun, 2017a). Oslo räknar med en stor tillväxt i sin befolkning med 200 000 nya invånare år 2040 och har redan växt med cirka 10 000 invånare per år de senaste åren (Oslo kommun, 2017b). Även resten av regionen växer vilket gör att pendlingen in till Oslo förväntas öka. Staden har sedan i mitten på 1980-talet arbetat för att förhindra att ny mark tas i anspråk för bebyggelse och satsar istället på att förtäta staden, vilket har lett till att befolkningstätheten ökat med 11 %, medan utglesning endast ökat med 1,05% per år mellan 2000 och 2008. Staden är starkt de-industrialiserad och handel och näringsliv består till största delen av service och företag. Oslo centrum har många arbetsplatser och många administrativa funktioner men i relation till detta få bostäder. Detta är en av anledningarna till varför centrum måste förtätas och bli försett med fler bostäder (TÖI, 2016: 9f).

I Oslo centrum finns både buss, spårvagn, järnväg och tunnelbana, och fler tunnelbanelinjer och spårvagnslinjer är planerade att byggas fram till 2020. Kommunen satsar även på att öka andelen cyklande i staden, vilket innebär att en längre cykelled ska etableras som sträcker sig tvärs genom staden samt täcker in de viktiga vägarna in och ut ur centrum (TÖI, 2016:9).

Oslo har som ambition att stärka centrum som ett handelscentrum, och har utifrån undersökningar sett att endast 7 % av de som tar sig till Oslo centrum för att handla tar sig dit med bil. Gående står för hela 39 %, cyklande för 6 % och andelen som reser till centrum med kollektivtrafik är 46 %.

Oslo har redan i dagsläget en hel del bilfria gator i centrumområdet och att utöka detta område var ett beslut som undertecknades av Arbeiderpartiet, Miljøpartiet De Grønne och Sosialistisk Venstreparti. Beslutet att göra Oslo bilfritt togs med argumenten att det gör staden trevligare och mer tillgängligt när gatorna prioriteras för gång-, cykel- och kollektivtrafik på bekostnad av privatbilismen (TÖI, 2016: 11f). 2012 leddes trafiken från E18 om från centrum till ett tunnelsystem förbi centrum vilket reducerade en stor del av trafiken till stadens centrala delar samt möjliggjorde för stadsutveckling i områden nära centrum. Detta var ett avgörande steg för att kunna föra en dialog om ett bilfritt centrum i Oslo (TÖI, 2016: 9).

### 4.2 Göteborg

2016 hade Göteborgs kommun 556 640 invånare. Populationen i Göteborgs kommun har vuxit med i genomsnitt 7000 personer per år sedan 2008 (Göteborgs Stad, 2016a). Sedan 1970-talet har många göteborgare flyttat från stadskärnan ut till småhusområden i utkanten av staden, vilket gjort att Göteborg idag är en gles stad (NE, 2017). Staden räknar med att få 150 000 nya invånare till 2035 och öka antalet arbetstillfällen med 80 000. En del av denna stadsutveckling består av "Vision Älvstaden" som innebär att man vill bygga bostäder och

arbetsplatser längs älven och på så sätt stärka kärnan genom förtätning (Göteborgs Stad, 2014).

Göteborg har i dagsläget ett rödgrönt styre och är Sveriges näst största industristad, med bland annat Volvo som en stor arbetsgivare. Göteborg har också Sveriges största hamn och andra viktiga näringar är handel, transporter, finansverksamhet och utbildning (Göteborgs Stad, u.å. a, NE, 2017).

Göteborgs kollektivtrafik består idag främst av spårvagn och buss, men även båt ingår i kollektivtrafiknätet. Sett till fördelningen av på de olika trafikslagen är det bilismen som dominerar bland privatpersoner. 2016 skedde 46 % av resorna i Göteborg med bil, 28 % med kollektivtrafik, 6 % med cykel och 20 % till fots (Göteborgs Stad, 2016b). Utöver existerande kollektivtrafik planeras även för en linbana över Göta Älv även om detta inte är helt fastställt ännu (Göteborgs Stad, u.å. b). Ett stort projekt som pågår i Västra Götalandsregionen är byggandet av Västlänken som ska underlätta regionpendlingen med tåg in till Göteborg med tre hållplatser i centrala staden (Göteborgs Stad, 2014).

## 5 Resultat

### 5.1 Inledning

Detta kapitel inleds med en presentation av Oslo och dess planer på bilfri zon samt andra hållbarhetsstrategier utifrån de plandokument vi tagit del av. Vi går sedan vidare med en liknande redogörelse för Göteborg, där hållbarhetsstrategier redovisas utifrån plandokument. Kapitlet avslutas med en presentation av våra djupintervjuer.

### 5.2 Oslos planering för bilfritt centrum

Oslo kommuneplan är den svenska motsvarigheten till kommunernas översiktsplan, det vill säga det överordnade styrande dokumentet för stadens utveckling. En kommuneplan för Oslo var klar 2015 men redan 2017 har ett nytt utkast skrivits, vilket vi har valt att analysera i vår uppsats (Oslo Kommun, 2017b).

#### 5.2.1 *Det bilfria Oslo*

Oslo kommun har beslutat att införa en bilfri zon i centrum. I kommuneplanen för Oslo framkommer det dock att alla inte kan använda cykel eller ta sig fram till fots, och att behovet för dessa individer ska tillgodoses. Samtidigt måste kommunen ta hänsyn till de negativa effekterna bilåkning ger upphov till; att bilen tar stor plats, förorenar och bidrar till dålig hälsa. Kommunen menar att ett bilfritt stadsliv bidrar till en mer attraktiv stadskärna samtidigt som luftkvaliteten blir bättre. Därför vill Oslo kommun gradvis, under en treårsperiod, begränsa bilen i centrum - för att istället ge rum åt "koselige ting" såsom människor, träd, cykeltaxi, caféer, kultur, lekplatser och sittbänkar samt att stadens rum ska vara öppna och inkluderande för alla (Oslo kommun, 2017b:20).

Arbetet med den bilfria zonen kommer att pågå i tre faser under 2017-2019. I projektets första fas inleds år 2017 och kommer att innebära förändringar för sex stycken pilotområden i centrum. Det blir en stor satsning på att ta areal från gatuparkering och ge mer plats åt människorna i staden istället. Staden kommer till exempel låna ut denna areal till uteserveringar, handel, olika arrangemang och aktiviteter samt utöka grönområdena. Det satsas även stort på utökade cykelgator, cykelparkeringar och hyrcyklar. Det ska även göras mer plats åt gående och färgmarkerade trottoarer ska underlätta separeringen av olika färdssätt (Oslo kommun, 2017c).

Mobilitetsåtgärderna ser lite olika ut inom olika områden av staden. Området Aker brygge/Tjuvholmen ligger inom Ring 1 (se Figur 1), det vill säga det område som planeras att bli bilfritt, men redan idag är biltrafiken begränsad i området. Det är många människor som rör sig i området, då det är en populär plats för både turister och lokalbefolkning, men den upplevs som både monokulturell och till viss del privatiserad. I detta område blir därmed strategin att öka tillgängligheten i området, speciellt ner till vattnet, och öka utbudet av kulturella aktiviteter (Oslo kommun, 2017d).

### **5.2.2 Hur ser strategin för hållbar urban mobilitet ut i Oslo?**

I Oslos kommuneplan beskrivs hur stadsutvecklingen ska ske “inifrån och ut”, man vill alltså satsa på förtätning och kompakta stadsdelar med en blandning av bostäder, näringsliv och sociala funktioner, med närhet till kollektivtrafiknätet. Genom att ha en nära och tät stad ska man minska bilberoendet och underlätta för gång, cykel och kollektivtrafik. Kommunen har ett “nollväxtmål” för personbilstransport, och för att nå dit behövs bland annat ökad kapacitet i kollektivtrafiken, både lokalt och regionalt, för att kunna möta den ökade pendlingen som förutspås. För att öka kapaciteten för kollektivtrafiken ska det byggas en ny centrumtunnel till tunnelbanan, utöka antalet avgångar samt utveckla nätverket för bussar, tåg, tunnelbana och spårvagn. Det sker även en stor satsning på att bygga ut tågnätverken, och att hitta lösningar för att öka godstransporter på järnväg. En annan strategi som det satsas stort på är cykeln. Oslo är i dagsläget inte en typisk cykelstad och planerar därför att bli en bättre cykelstad med fler och tryggare cykelbanor, cykelparkeringar vid strategiska knutpunkter och fler servicestationer, samt att cykeln ska kunna användas året runt. Man har planer på att bygga ut cykelvägnätet med 280 km fram till 2025 (Oslo kommun, 2017b).

### **5.2.3 Vad är syftet ur ett hållbarhetsperspektiv?**

#### *En grönare stad*

Oslo har idag stora problem med luftföroreningar orsakade av utsläpp från transportsektorn och i kommuneplanen menar man att staden har stor potential att minska sin klimatpåverkan genom att framförallt begränsa bilanvändningen. Transporterna står för 65 % av koldioxidutsläppen i staden och därför menar man att det är just här som ändringarna måste göras. Oslos ambition är att halvera sina koldioxidutsläpp till 2020 och att bli en så kallad “nollutsläppsstad” till år 2030 och därmed vara en förebild i klimat- och miljöpolitiken. Detta mål innebär att staden ska vara fossilfri 2030, och kollektivtrafiken fossilfri 2020. För att nå dessa mål måste personbilstrafiken minska. Som tidigare nämnts kommer en stor del av innerstaden stängas av för biltrafik och samtidigt ska andelen blå- och grönområden i staden utökas. Även digitala lösningar inom arbetslivet är något som ska förespråkas för att minska resandet (Oslo kommun, 2017b).

Förutom att införa ett bilfritt centrum planerar Oslos kommun att ändra parkeringsnormen, bygga ett tryggare och säkrare cykelvägnät, införa lågutsläpps zoner samt bygga om stadens större vägar (hovedveianlegg) till attraktiva stadsgator med lägre hastigheter, bredare trottoarer, cykelgator, och planteringar för att på så sätt ge mindre kapacitet till privatbilar. Även parkeringsplatser för cykel, elbil och bilpooler ska prioriteras högt utanför den bilfria zonen. (Oslo kommun, 2017b). Detta är alltså ett exempel på att man även arbetar med andra strategier för hållbar mobilitet än enbart bilfri zon i centrum.

#### *Bilfritt stadsliv*

I ett särskilt plandokument för bilfritt byliv (Oslo kommun, 2017d) har man genomfört en undersökning bland invånarna i och utanför Oslo om vad de tycker om Oslo som stad och detta ligger sedan till grund för förslaget om det bilfria stadslivet. 50 % av invånarna anser att

Oslo är en mindre attraktiv stad än de andra huvudstäderna i Norden, vilket kan bero på att staden erbjuder för lite aktiviteter som är icke-kommersiella. 62 % anser till exempel att det är för lite grönområden och mindre är en tredjedel anser att staden är attraktiv för barnfamiljer. Kvällstid erbjuder staden få aktiviteter och upplevs som otrygg. Medborgarna tycker att Oslo är en stad lämplig för fotgängare, men sämre för cyklister. Centrum har väl utbyggd kollektivtrafik men hållplatserna anses ha låg kvalitet. Biltrafiken beskrivs som ett "kraftigt störande element" och skapar barriärer för både cyklister och fotgängare, och man anser att stadsrummen saknar förbindelser med varandra. Oslo centrum har också stor konkurrens från köpcentrum utanför stadskärnan, vilket också är ett argument för att göra innerstaden mer attraktiv med färre bilar.

I Handlingsprogrammet för bilfritt byliv beskrivs mobilitet som en av faktorerna för att öka stadslivet i Oslo.

Inom mobilitetsfrågan finns det flera mål:

- förbättra stadslivet vid kollektivtrafiksknutpunkter och hållplatser
- överkomma barriären mellan bil och andra trafikslag
- omfördela stadens till fördel för gångare och cyklister istället för bil
- förbättra anslutningar mellan olika stadsdelar

Dessa mobilitetsmål syftar till att förbättra stadslivet genom att öka tillgängligheten till de olika stadsrummen för fler människor. Områden i staden, som i dagsläget inte planeras att bli bilfria, ska byggas om till fördel för människor. Ett exempel på detta är genom att bygga trottoarer och cykelbanor i områden där biltrafiken idag upplevs som en barriär, för att öka tryggheten för fotgängare och cyklister.

Man ska även arbeta med utformning av gator, där designen ska utgå från de främsta behoven och funktionen på gatan i fråga. Exempel på detta är "Kollektivtrafikgata" - där kollektivtrafik såsom spårvagn och buss ska vara huvudsakligt transportmedel men samtidigt ge plats åt andra mjuka trafikslag. "Gågata" är en annan typ av utformning där istället gångtrafikanter prioriteras.

## **5.3 Planering för hållbar mobilitet i Göteborg**

### **5.3.1 Det bilfria Göteborg?**

I vår textanalys av plandokument från Göteborgs Stad framkom det inte någon information som beskriver uttalade strategier för bilfria zoner i Göteborgs innerstad. Dokumenten domineras av andra strategier för att minska bilism, men inte att i något område förbjuda den helt. Dock har det framkommit planer kring tillfälligt bilfria gågator i Göteborg, dels genom ett utlåtande kring Storgatan som eventuell bilfri gata sommaren 2017, samt en utvärdering av den årligt återkommande tillfälliga gågatan på Tredje Långgatan.

#### *Tjänsteutlåtande Storgatan som tillfällig gågata sommaren 2017*

Göteborg har som tidigare nämnts ingen större strategi för att göra zoner och gator permanent bilfria men man ser istället potential i tillfälliga gågator med begränsad framkomlighet för

personbilstrafik. 2016 genomfördes en utredning av fyra gators potential att bli bilfria under sommaren 2017 i Göteborg och resultatet blev att Storgatan (mellan Kungsporsavenyn och Teatergatan) nu föreslås att bli en gågata sommaren 2017 (Göteborgs Stad, 2017). Man anser att det främjar både barn- och jämställdhetsperspektivet då fler får möjlighet att röra sig ute på gatorna vilket också gör gatumiljön tryggare. Även miljöperspektivet gynnas då lägre hastigheter och färre bilar leder till minskade utsläpp på denna gata. Denna gata kan dock endast vara bilfri 2017 då den senare behövs vid byggandet av Västlänken, men man ser ändå att gatan i framtiden har potential att bli en permanent gågata. I dagsläget finns det främst parkeringsplatser på gatan men det finns flertalet verksamheter som skulle kunna nyttja denna yta till exempelvis uteserveringar. Tillgängligheten på denna del av Storgatan kommer att öka för gångtrafikanter, medan den blir något sämre för cyklister eftersom de måste hålla gångfart. Genomfartstrafik för motorfordon är dock förbjuden, endast fordon med specifika ärenden på gatan får köra där. Det kommer att finnas en speciellt utformad möblering på gatan för att förhindra biltrafik men räddningstjänsten ska ändå kunna ta sig fram.

*“Trafikkontoret ser Storgatan som en del av metodutvecklingen kring tillfälliga gågator. De andra gatorna som ingick i utredningen inför säsongen 2016, är av olika anledningar inte möjliga att genomföra som tillfällig gågata. Gatorna ingår dock i ett vidare arbete med syfte att hitta ett strukturerat arbetssätt för tillfälliga gågator, som på nämndens begäran är initierat på trafikkontoret.”* (Göteborgs Stad, 2017:5). Här uttrycks hur trafikkontoret vill fortsätta arbetet med tillfälligt gågator och att det kommer vara en strategi man vill fortsätta att använda sig av.

#### *Utvärdering av Tredje långgatan som tillfällig gågata*

Nedan följer en kort sammanfattning av Trafikkontorets utvärdering av Tredje Långgatan som tillfällig bilfri gågata. Vi ser denna utvärdering som relevant då den ger olika perspektiv på social hållbarhet i staden, och åtgärder som införs för att öka den sociala hållbarheten inom ett område kan istället minska den på ett annat område. Främst ser vi dock att Tredje Långgatan är betydelsefull för vår uppsats då den är ett av få exempel på bilfrihet i Göteborg, och denna utvärdering är viktig då den kan tänkas ligga till grund för det fortsatta arbetet med tillfälliga gågator i Göteborg.

Sommaren 2015 och 2016 genomfördes ett projekt där Tredje långgatan stängdes av för biltrafik och gjordes om till gågata. Trafikkontoret har gjort en sammanställning av en utvärdering som gjorts med boende, besökare och verksamheter vid Tredje långgatan och Linnégatan, och resultaten skiljer sig en del mellan dessa tre grupper men i stort sett är många positiva till försöket (Göteborgs Stad, u.å.c). Innan försöket var de flesta boende positiva till att bo i området - cirka 80 %. Efter försöket hade dock andelen positiva minskat och även andelen negativa ökat. Besökarna var däremot mer positiva än de boende både innan och efter försöket, och de som var negativt inställda minskade efter projektet. De flesta verksamheter (restauranger, barer) har en positiv inställning till försöket. Det är alltså framförallt många boende i området som är negativa till restaurangverksamheten. De upplever gatan som ostadad och stökig med störande ljud från restaurangverksamheter. De är istället mer positiva att behålla gatan som gågata med bänkar, blommor och planteringar.

### *Bilens roll i staden*

Bilen ska alltså inte förbjudas i staden, vilket beskrivs i Göteborgs stads Trafikstrategi där bilens roll i staden betonas. Strategin menar att den fyller en viktig funktion när det kommer till att skapa tillgänglighet i staden. Det är inte alltid en möjlighet att utöka kollektivtrafiken och avstånd kan bli för långa för att ta sig fram med cykel eller till fots, och då är bilen det bästa alternativet, speciellt för människor med särskilda behov och för servicenäringar i staden som är beroende av transporter. För att bilen ska ha denna funktion för de som verkligen behöver den måste dock övriga i en större utsträckning använda sig av andra transportmedel. Dock ska bilens närvaro i innerstaden ske på cyklandes och gåendes villkor, och det kommer finnas färre parkeringsmöjligheter, samt att dessa kommer vara dyrare än i dagsläget (Göteborgs Stad, 2014:40).

### **5.3.2 Hur ser strategin ut för hållbar mobilitet i Göteborg?**

Att planera för en hållbar urban mobilitet är viktigt både ur lokala, regionala, nationella och globala perspektiv. På den lokala nivån identifierar Trafikstrategin (Göteborgs Stad, 2014: 23) ett flertal utmaningar som staden står inför för att uppnå en hållbar mobilitet. Dessa är bland annat problem med stadens utformning, då bilens popularitet inneburit en utglesning av staden och därmed ett ökat beroende av bilen. Att Göteborg förväntas öka med 150 000 invånare de närmaste 20 åren innebär att det ökade resebehovet måste hanteras, samt hur stadens mark används. För att komma till bukt med denna utveckling är förtätning en viktig strategi, det vill säga att staden i framtiden ska byggas tätare med startpunkt i stadens mitt i första hand, för att successivt arbeta sig utåt i och alltså inte ta ny mark i anspråk i stadens ytterkanter för nybyggnation. En sådan här utveckling innebär att människor hamnar närmare stadens olika funktioner och alltså minskar sitt bilberoende, samt att det blir en minskad miljöpåverkan. En annan lokal utmaning för en hållbar mobilitet är de barriärer som finns i staden, och hur dessa ska övervinnas, både naturliga såsom vatten och berg men även väg- kollektiv- och cykeltrafik som bidrar till dessa barriärer (Göteborgs Stad, 2014:23).

På en regional nivå är det viktigt att arbeta med hållbar mobilitet då det varje dag pendlar över 100 000 personer in till Göteborg och inom de närmaste 20 åren väntas det öka med 80 000 nya arbetstillfällen.. Detta för även med sig fler pendlare, vilket innebär att staden måste möta detta ökade resebehov utan att öka biltrafiken. Även på nationell nivå är utmaningen att minska det fossildrivna resandet då andelen resande med personbil förväntas växa med 35 % fram till 2030. För att nå uppsatt klimatmål måste resor med personbil tvärtom minska med 20 % till 2030. Att Göteborg vill dra nytta av sin position som är strategiskt positiv sett till handel och godstransport är också en utmaning då detta ska göras utan att den lokala miljön påverkas (Göteborgs Stad, 2014: 21f)

Globalt sett är arbetet mot en hållbar mobilitet viktigt då transportsektorn står för ca en tredjedel av koldioxidutsläppen (år 2011). Strategier som blir viktiga för Göteborg ur detta perspektiv är att minska utsläpp från transportsektorn, samt att introducera nya typer av fordon, även om denna åtgärd inte väntas ha tillräckligt stor inverkan på de klimatmål som finns. Målet till 2035 är att resor till fots eller med cykel ska stå för minst 35 % till skillnad från i dagsläget där andelen resor till fots eller med cykel står för 26 %. Kollektivtrafiken ska



stå för 55 % av alla resor som är motoriserade till skillnad från dagens 34 % (Göteborgs Stad, 2014: 21, 41).

#### *Hållbar mobilitet och tillgänglighet*

Tillgänglighet är ett annat viktigt begrepp som det krävs strategier kring i arbetet med hållbar mobilitet. Olika grupper i samhället har olika behov och det är viktigt att lösningar för att uppnå god tillgänglighet för en grupp inte skapar nya problem för någon annan grupp. Att hitta en medelväg och ha en förmåga att kompromissa är därför grundläggande för att alla i samhället, oavsett förutsättningar, ska få god tillgänglighet i staden. Tidigare har problemet med barriärer i staden tagits upp, och ur ett barnperspektiv krävs det till exempel att kollektivtrafiken är trygg och att gång- och cykelstråk inte är fulla av barriärer för att deras tillgänglighet till olika platser i staden ska öka utan sällskap av förälder (Göteborgs Stad, 2014: 24).

#### *Prioritera cyklism*

Som tidigare nämnts är cykeln ett trafikslag som behöver ta mer plats i staden för att möjligheterna till god tillgänglighet och rörlighet ska kunna uppnås då det avlastar både kollektivtrafik- och vägnätet. I dagsläget finns det goda möjligheter att cykla i Göteborg tack vare cykelnätet, men även om möjligheten finns är det inte alltid att det är det mest attraktiva valet. För att människor ska cykla krävs det att cykelnätet prioriteras och tydligt separeras från övrig trafik, både vägtrafik och gående. I de situationer där väg- och cykeltrafik trots allt måste samexistera ska detta ske på den cyklandes villkor, vilket innebär att hastigheten för vägtrafik ska vara i cykelfart. För att människor ska arbetspendla med cykel måste det vara ett enkelt alternativ, och därför ska ett pendelcykelnät utvecklas, som hänger samman med övriga cykelnätet men som till skillnad från detta har så få möten med andra typer av trafikanter som möjligt. Detta leder till en god framkomlighet, samt att det blir snabbt och säkert att pendla med cykel. Vid all infrastrukturförändring i staden ska cyklistens perspektiv tas hänsyn till för att se till att deras behov och förutsättningar inte försämras (Göteborgs Stad, 2014:33).

#### *Prioritera kollektivtrafik*

För att kollektivtrafiken ska kunna försäkra en god tillgänglighet och vara ett attraktivt val måste det göras satsningar som gör att den går snabbare, kan ta emot fler människor samt är mer pålitlig. Liksom att cykelnätet ska utökas med ett pendelcykelnät behöver kollektivtrafiken utökas med ett snabbnät mellan de viktigaste punkterna i staden med god koppling till den övriga kollektivtrafiken. För att detta snabbnät inom staden ska kunna uppnås måste dilemmat mellan en synlig kollektivtrafik och en attraktiv stadsmiljö lösas. Vi återkommer här till problematiken kring barriärer i staden, då en ökad kollektivtrafik både i turer och i mängd bidrar till dessa samt minskar säkerheten för andra färdssätt. Ett av målen med att satsa på kollektivtrafik är att restiden ska minska och att det ska vara möjligt att ta sig mellan två betydande platser i staden på 30 minuter eller mindre, vilket i dagsläget är fullt möjligt med bil och därför ofta gör det till ett attraktivare val (Göteborgs Stad, 2014: 34, 42).

### *Den nära staden*

Ytterligare en strategi som finns för att göra mobiliteten i staden mer hållbar är att minska på resebehovet. Detta görs bland annat genom att förtäta staden, alltså se till att arbetsplatser, service, mötesplatser och andra funktioner ligger i människors närmiljö. Tidigare har en god tillgänglighet inneburit en ökad rörlighet, vilket har inneburit att avstånd inte har varit ett problem och staden har på grund av detta synsätt blivit för gles. Om en förtätning av staden tar hänsyn till alla viktiga funktioner som människor måste ha tillgång till kan behovet av att resa långt minska, och dessa resor kan istället göras till fots eller med cykel. Att förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafik medför även att stadsrummet blir mer levande och därmed mer attraktivt att röra sig i. Staden ska även se till att mängden bilresor minskar genom att göra det lättare att handla sina dagligvaror via internet. För att staden ska bli nära behöver alltså möjligheterna till nära service och tillgång till viktiga vardagsfunktioner finnas i närområdet, och alla dessa strategier minskar behovet av att äga bil. Att satsa på alternativ till bilism såsom gång- och cykeltrafik kan även ha stor effekt på framtidens resande då säkra och trygga cykelstråk till exempel innebär att barn på egen hand kan ta sig runt i sin närmiljö och därmed uppmuntras till alternativa färsätt redan i tidig ålder vilket är viktigt för val av transportmedel i vuxen ålder (Göteborgs Stad, 2014:37).

### *Effektivisering*

För att ytterligare säkra en hållbar mobilitet är det viktigt att befintliga vägar och gator effektiviseras. Detta görs dels genom mobility management, alltså att påverka efterfrågan och på så sätt påverka biltrafiken. Det kan även göras genom transportinformatik, alltså påverka var och hur fordon rör sig genom att till exempel styra och leda om trafik för att fler ska kunna komma fram. All reseökning som förväntas ske i staden måste ske med andra färsätt än bilen, vilket belyser hur viktigt det är att åtgärder tas för att övriga färsätt ska bli attraktiva val. Vårt resande måste bli mer flexibelt och det måste planeras på ett sätt som gör att människor inte känner ett behov av att äga bil genom att hållbara färsätt får större prioritet såsom bilpooler och lånecyklar. Styrmedel är ett annat viktigt verktyg för att uppnå en hållbar mobilitet och ökad framkomlighet i staden då vägarna används mer effektivt. Ett ekonomiskt styrmedel som lett till minskad bilism och effektivisering i Göteborg är införandet av trängselskatten (Göteborgs Stad, 2014:38).

### *Parkeringsstrategier*

Göteborgs stad har utöver sin trafikstrategi även en parkeringspolicy som är utformad för att verka för en hållbar utveckling och arbeta för att öka andelen resor med kollektivtrafik och cykel (Göteborgs Stad, 2009). Enligt policyn ska antalet parkeringar som fanns i staden 2009 behållas, men eventuellt omfördelas till andra transportslag och även minskas i och med att kollektivtrafiken på sikt byggs ut. Antalet cykelparkeringar borde bli fler och de bör förläggas vid strategiska platser såsom pendelparkeringar, större hållplatser samt i närheten av viktiga funktioner i staden. Eftersom Göteborgsregionen har vuxit ökar även andelen pendlare till regionen, och många reser med bil vilket har befäst synen på Göteborg som en stad där bilen dominerar.

Ett begrepp som är viktigt även när det kommer till parkeringsfrågan är tillgänglighet. I samband med att Göteborgsregionen växer ska en god tillgänglighet uppnås för att försäkra att staden fortsatt är attraktiv för besökare. Alla trafikslag ska tas hänsyn till när transportbehovet ses över, både cykel- kollektiv- och biltrafik. Hur frågan kring parkering ska bemötas kan göras efter transportbehovet analyserats, men tillgängligheten med bil måste ur ett hållbarhetsperspektiv åsidosättas till förmån för andra transportslag. För att staden ska bli attraktiv krävs det dock att allmänna utrymmen såsom torg, grönområden, gårdar, gator och liknande utrymmen inte används som bilparkeringar utan i första hand är till för människor. Bilparkering ska förläggas på så kallad kvartermark, alltså mark avsedd för till exempel bostäder och industrier.

Göteborgs stad (2016c) arbetar med att utforma förslag på riktlinjer kring hur det ska planeras för mobilitet och planering i staden vid ny- och ombyggnation, och det innebär bland annat att staden vill införa flexibla parkeringstal, vilket är en beräkning på antalet parkeringsplatser som krävs utifrån platsens specifika egenskaper och andra åtgärder som görs, till exempel mobilitetsåtgärder. För att parkeringstalen, alltså antalet parkeringsplatser som ska anläggas vid ny bebyggelse, ska bli flexibla är det viktigt att se bortom enbart parkering som en egen fråga. Parkering är en del av resandet, men det är mobiliteten som är grunden i denna fråga. Staden vill alltså minska parkeringstalet genom att använda sig av flexibla parkeringstal genom olika mobilitetstjänster, alltså åtgärder som ökar möjligheten att resa men minskar bilberoendet, såsom bil- och lastcykelpool, satsningar på kollektivtrafik samt rabatt på kollektivtrafik för att minska behovet av parkering vid nybygge. Detta är ett alternativ för byggherrar vid nyproduktion, då det finns krav på möjlighet till mobilitet för de boende. Detta krav behöver alltså inte enbart innebära dyra bilparkeringar om byggherrarna kan hitta alternativa lösningar på mobilitetskravet, som leder till ett minskat beroende av bilen. Att kommunen har haft dessa krav har lett till att den faktiska kostnaden på parkering vid till exempel en fastighet inte enbart har varit finansierad av personen som faktiskt använder parkeringsplatsen, utan av alla boende i huset då kostnaderna annars varit för höga (Göteborgs Stad, 2016c:9, 26).

#### **5.4 Informantintervjuer - Planerares syn på Göteborgs planering för hållbar mobilitet och bilfrihet**

I denna del presenteras de resultat vi har fått från våra informantintervjuer med tjänstepersoner. Vi har intervjuat tre personer vid tre intervjutillfällen. Alla personer har varit överens om att en strategi för bilfria zoner i dagsläget inte är aktuellt för Göteborgs stad, men också att det finns andra strategier för hållbar mobilitet i staden.

##### **5.4.1 Finns det tankar kring bilfria zoner i Göteborg i framtiden?**

*“Planeringen utgår inte från att bli bilfri, men den går mot att skapa en ny miljö som är annorlunda mot den vi är vana vid, där människor får ta mer plats i staden och bilen mindre” - Daniel*

Daniel arbetar som trafikplanerare vid Trafikkontoret och säger att det på ett sätt finns tankar kring bilfria zoner, då det finns mycket gångfartsområden i den befintliga staden, alltså områden där bilen inte får köra fortare än gångfart, samt har väjningsplikt för gående. Det finns även miljözoner vilket ger restriktioner för vissa fordon. I vissa centrala delar är det redan är svårt att ta sig fram med bil, och där vill man inte heller att bilismen ska öka. Samtidigt är näringslivet beroende av varutransporter vilket gör att biltrafik inte helt kan uteslutas. Detta är en utmaning när det kommer till bilfria zoner. När det planeras för nya områden utgår det inte heller från att staden ska bli bilfri. Det ska vara möjligt att ha bil, men det ska inte vara för mycket bilar i staden. Det arbetas istället med den fysiska utformningen, till exempel var parkeringsanläggningar läggs. För att minska flödet av bilar försöker man i planeringen minska tillgängligheten till dessa, och undvika att driva på trafik genom att inte ha parkeringsmöjlighet i anslutning till varje ny byggnad som byggs.

Sophia, som är stadsplanerare vid Stadsbyggnadskontoret, säger även hon att det handlar om att minska bilanvändningen, och alltså inte om att göra innerstaden bilfri. Hon tror dock att det är möjligt med bilfria zoner i Göteborg. Hon föreslår till exempel att området innanför vallgraven skulle kunna vara bilfritt några veckor på sommaren, eller att tillgången för varutransporter regleras hårdare. Hon menar att det redan är ganska lite trafik i detta område och regleringar kring varuleveranser då staden redan har jobbat hårt för att få ner antalet stora bilar.

Vi diskuterade även avstängningen av Storgatan sommaren 2017, och hur begränsad den i så fall kommer vara. Sophia säger då att hon tror att *“det kommer vara smått ett tag, och sen kommer det att explodera”*.

Sophia säger även att det handlar om politisk vilja och mod hos politikerna att stå emot de som är negativt inställda till åtgärder för att minska bilism. De måste ta risken att förlora några väljare och hoppas att de vinner några andra. Det finns trots allt politiska beslut som handlar om att minska bilparkering. Hon säger att det däremot kan bli intressant att se hur det blir efter nästa val, om vi får en borgerlig styrning, vad händer då?

*“Då kanske det inte blir så bråttom med de här frågorna, som till exempel bilfri zon och flexibla parkeringstal i planeringen. De tycker inte det är viktigt att Göteborg är en förebild inom de områdena”- Sophia*

Axel arbetar som miljökonsult och har stor erfarenhet av hållbara transporter. I likhet med Daniel och Sophia säger Axel att bilfria zoner inte är något som det i dagsläget planeras för. Det har funnits tankar fram och tillbaka, men han tror inte att det är en större strategi i dagsläget, det pågår snarare en planering där bilen ska underordnas cykel-, gång- och kollektivtrafik men den ska inte förbjudas. Det har tidigare funnits försök under den Europeiska mobilitetsveckan med bilfria dagar, ofta på en helgdag. Det fanns dock inget större mål med det, så att istället för att förbjuda bilen vill man att den ska prioriteras ner, en nedprioritering som dock går ganska långsamt.

*“Politikerna vill satsa på cykel i Göteborg men man kan fundera på hur det egentligen byggs för ökad cyklism. De satsningar som görs i majoritet är kanske inte de man behöver. Man har inte klarat av den prioriteringen mellan bil och cykel.” -Axel*

Vi frågade även Axel hur han ser på bilfria zoner som en strategi för minskad bilism. Axel menar att bilfria zoner kan ha en viktig signaleffekt men att det totalt sett är bättre med planering i stort av en stad och prissättning av till exempel parkering, än att ha en bilfri kärna. Om en stad har fem externa köpcentrum och mycket trafik kring staden, men samtidigt har en bilfri stadskärna så har man inte löst problemen med bilism egentligen. Det måste hänga ihop med andra policys också, han betonar att det viktiga är hur helheten ser ut.

*“Det Oslo gör är intressant, då man först har supersubventionerat elbilar med världens mest generösa ekonomiska system som då triggar bilanvändning och bilägande, men det är det få som pratar om. De får köra i bussfält vilket gör att det blir svårare för bussar att ta sig fram och då minskar man attraktiviteten för kollektivtrafiken. Så då har de pendeln jättekraftigt åt det hållet, sedan säger de att “vi ska ha bilförbud i centrala Oslo” - då drar de till åt andra hållet. I januari i år lade de förbud mot alla dieselbilar, de bara gör det. I Sverige har vi ju snackat om sånt där i 25 år men vi har inte gjort något.” - Axel*

#### **5.4.2 Hur planeras det i Göteborg för att mobiliteten ska bli hållbar?**

I sin roll som trafikplanerare arbetar Daniel bland annat med mobility management (MM) i planeringen av ny infrastruktur och han menar att det är svårt att arbeta med MM i redan befintlig miljö, då infrastrukturen redan är utformad på ett visst sätt. Daniel menar att det är viktigt att uppmuntra det beteende som främjar hållbar mobilitet, det vill säga minskad bilism i staden. Finns det till exempel en existerande parkeringsplats i anslutning till en arbetsplats är det svårt att ändra på beteendet hos de som använder den. Finns det däremot inte någon parkeringsplats i direkt anslutning till arbetsplatsen eller om det finns en hållplats för kollektivtrafik som ligger närmare uppmuntras ett byte av färdmedel. Det är lättare att arbeta med MM i planeringen av ny infrastruktur då det redan från början går att planera för en hållbar mobilitet, men planerare måste även arbeta med MM i den befintliga miljön. Det arbetas till exempel med cykelkampanjer, uppmuntran till alternativa färdmedel, barns väg till skola och MM i byggnadsskeden - alltså att ta till vara på att det för tillfället är krångligt att ta sig fram och på så sätt skapa en långsiktig beteendeförändring.

Daniel diskuterar även förtätning som en strategi för att minska bilism. Vid utbyggnad ska förtätningen ske där det redan finns god kollektivtrafik, för att undvika att staden blir glesare. Trafikstrategin ska då vägleda kring hur denna förtätning ska gå till. Detta är centralt för Älvstadsprojektet för att skapa en blandstad då det innefattar områden som ligger centralt men som tidigare haft annan verksamhet. Att bygga inne i staden är mer komplext än att bygga nytt, men att bygga centralt ger goda förutsättningar till närhet till bland annat service och arbetsplatser.

Axel menar att det pågår ett arbete med hållbar mobilitet men att vi samtidigt är fast i gamla vanor, då det finns lagstiftning, normer och en planeringskultur kring bilen. Detta leder till att personer som jobbar med planeringsfrågor inte vill göra för stora förändringar eftersom det gör att människor blir missnöjda.

*“Vi har börjat göra de bra sakerna nu men att sluta göra de dåliga sakerna, det tar emot lite för mycket och insikten finns nog inte riktigt där heller.” - Axel*

Axel nämner att det finns tydliga politiska mål, men målen är svåra att bryta ner och därmed är det svårt för den enskilda tjänstemannen eller handläggaren som ska rita en gata att veta vad målen innebär i praktiken. De stora investeringarna går inte alltid åt rätt håll, då Göteborg investerar i Västlänken bland annat. Det är en investering som inte gör så mycket åt trafiken i Göteborg utan gör mer för regionpendlingen. Samtidigt bygger man en motorvägstunnel som kommer underlätta bilåkande och minska restiden för bil. Axel anser därför att man har svårt att se hur transportslag konkurrerar och vad som händer om man ökar kapaciteten på biltrafik om man samtidigt säger att man vill minska den.

Axel menar att en av de största svårigheterna för att uppnå hållbar mobilitet just nu är att Trafikkontoret, Trafikverket och andra aktörer är upptagna med bostadsbyggande och att bygga Västlänken och att de därmed inte hinner med några andra åtgärder kring den hållbara mobiliteten.

*“När de vaknar upp ur det här 2027 så har de inte hunnit med något annat och det är det tidsfönstret vi har för att fixa den ekologiska hållbarheten. Det är det största hindret enligt mig. De måste orka göra flera saker samtidigt. När vi vaknar upp ur västsvenska paketet och byggt fler bostäder så har vi förhoppningsvis skapat förutsättningar för lite tätare stad, med mer kollektivtrafik. Men om man ser till var vi startade, så kan man krasst säga att vi kommer vara en ordinarie europeisk stad som är lite tätare med bättre kollektivtrafik. Men där är ju redan andra idag, vad är det då som gör att vi är mer hållbara? Inte så mycket.” - Axel*

Axel diskuterar även parkering och betonar hur det är ett av de viktigaste styrmedlen för hållbar mobilitet. Den parkeringspolicy som finns har dock visat sig vara svår att genomföra, till exempel har parkeringsavgifterna höjts lite men inte tillräckligt. För att få parkeringspolicyn att fungera krävs en dyrare boendeparkering eftersom det annars är svårt att bygga dyrare parkeringshus, men det är inte populärt att höja kostnaden för parkering.

*“Det är inte lätt att få folk att flytta sina bilar till ett dyrare parkeringshus om boendeparkeringen är billigare. Om det kostar 1500 kr att stå i ett garage medan det kostar 500 kr att stå på gatan så står man hellre på gatan” - Axel*

En annan fråga som behöver arbetas med enligt Axel är den subventionering av parkering som vi har idag. Det är inte den som parkerar som betalar den fulla kostnaden, ofta slås den ut på alla som bor i bostadshuset, alternativt är det skattebetalarna i Göteborg som är med och finansierar parkering. Forskning visar att om parkering kostar lite mer så påverkar det bilinnehavet på sikt. Även arbetsplatsparkering är en viktig fråga ur parkeringsperspektivet då

pris och tillgång på parkering har stor påverkan på hur man tar sig till och från sin arbetsplats. Finns det en bra kollektivtrafik åker människor ändå mer bil om det samtidigt finns bra och billig parkering.

Även Sophia anser att parkering är ett kraftfullt verktyg om man använder det rätt. Det går dock inte att bara stänga av parkering och tro att folk ska börja cykla, utan det måste åstadkommas andra strukturer som gör att det finns goda alternativ till bilism, alltså mobilitetsåtgärder såsom cykelpool och bilpool till exempel. Stadsbyggnadskontoret arbetar just nu med att se över stadens vägledning för parkeringstal på uppdrag av Göteborgs politiker.

*“För många, men inte för alla, blir det ett hinder att vi alltid kräver parkering vid nybyggnation och då ville de att vi skulle göra en översyn med mer flexibla parkeringstal, att vi skulle se till att parkeringstalen driver bilanvändningen nedåt.” - Sophia.*

För att genomföra detta pågår ett arbete med en remissrapport som ska fungera som handledning för tjänstemän i denna process. Den skiljer sig från tidigare arbete med parkering då den även fokuserar på mobilitet och inte enbart parkering, då parkering är en del i en större resandebild. Sophia nämner att den stora skillnaden mot tidigare är att det numera kan tillåtas noll i parkeringstal vid nybyggnation, vilket vi även beskriver i vår dokumentanalys. Vid dessa nybyggnationer krävs dock andra mobilitetslösningar, och inte bara kollektivtrafik. Dessa lösningar ska komma från de som bygger, vilket ska främja innovation och nya lösningar som vi idag inte känner till.

#### **5.4.3 Hur ser avvägningen ut mellan den sociala och den ekologiska hållbarheten inom hållbar mobilitet? Oslo har stort fokus på ett ökat stadsliv, hur ser man på detta i Göteborg?**

Axel diskuterar hur social hållbarhet har vuxit fram som en allmän trend och att Göteborg inte är undantagen den trenden, men att det kanske handlar mer om bostadsbyggande än trafikfrågor.

*“Ska man se till social hållbarhet så är det ju rätt att satsa på de mjuka transportslagen, de billigare transportslagen. Det snackas ibland om att en miljözon för personbilar slår hårt mot folk som har gamla bilar, ja men vi vet att människor med äldre bilar åker nästan aldrig i de centrala delarna av Göteborg. Utan de som en miljözon främst skulle drabba är de som bor inne i stan, inte de som kanske bor i nordost, de åker mest kollektivt redan idag inne i stan, i den mån de är inne i stan” - Axel*

Axel menar alltså att genom att satsa på gång-, cykel- och kollektivtrafik så skapar man mer utrymme och gör staden mer socialt jämlik. Sedan får man tänka igenom hur detta ska genomföras då satsningar på kollektivtrafik inte alltid är bra för den sociala hållbarheten genom att till exempel skapa nya barriärer. Fortfarande är det den miljömässiga hållbarheten, sett till klimatfrågan, som är styrande för målet med 25 procent minskad biltrafik.

Daniel och Sophia nämnde också bostadsfrågan som central för den sociala hållbarheten, och även vikten av närhet i sin vardag. Daniel pratar om att staden ska vara till för människor och inte fordon. Därför försöker man skapa en blandstad där både bostäder, arbetsplatser, handel och caféer får plats för att skapa liv och aktivitet i staden, samt skapa trygghet genom att planera för exempelvis trygga vägar i parker och kring skolor.

*“Planeringen måste ta hänsyn till alla grupper av människor, även de som inte rör sig självklart i staden. Den måste ta hänsyn till barn, gamla och människor med funktionshinder, för att alla ska känna att de är trygga i staden. Det har funnits en brist i dessa perspektiv. Motorleder till exempel upplevs ofta som obehagliga barriärer för de flesta om man inte färdas i bil. Staden ska bli inkluderande och inte främja endast ett transportslag. Närhet till funktioner är viktigt för en socialt hållbar stad, då det minskar behovet av bil och sparar tid i vardagen.” - Daniel*

#### **5.4.4 I Oslo ses biltrafik som en barriär för gående och cyklister i staden, hur arbetar man i Göteborg för att det inte ska bli så?**

Både Daniel och Axel menar att hastighet är en viktig faktor för att minska barriärer som bilen annars ger upphov till. Daniel förklarar hur en trafikerad gata där hastigheten går sakta minskar barriärer, medan man aldrig går över en motorväg, oavsett hur mycket eller lite trafik det är.

*“Om en bil kör i 30 så vet man från forskningen att den väjer nästan alltid automatiskt för gångtrafikanter/cykel utan att man har regler för det, den blir underordnad. Men om bilen kör i 50 säger den “jag är kungen, flytta på dig!”. Så fart och utrymme är två viktiga faktorer för att minska dominansen av bilen och även att det inte ska finnas parkeringsplatser överallt.” - Axel*

Daniel nämner att andra åtgärder för att minska barriärer är att ta bort ett körfält för bil och ha kollektivtrafik där istället, och att undvika konflikt mellan fotgängare och cyklister genom att skapa cykelgata. Att ta bort bilen som barriär innebär dock att man riskerar att skapa nya barriärer med de mjukare trafikslagen. När många till exempel cyklar kan det också gå fort, ur en gåendes perspektiv. Det är viktigt med utformningen när en cykelbana byggs för att undvika att konflikt uppstår genom att vara tydlig med vem som får färdas var. Det måste finnas ett samspel mellan gående och cyklister. Det får inte bli för mycket barriärer för de hållbara alternativen, om en cykelgata utformas på ett sätt som blir för tidskrävande för cyklisten blir cykeln inte längre ett lika attraktivt färdmedel.

Axel menar att finns en stor diskussion i staden om restider i kollektivtrafiken, då det i Göteborg tar relativt lång tid att resa kollektivt. För att få upp resandet behöver vi göra kollektivtrafiken snabbare, och därmed minska restidskvoten mellan bil och kollektivtrafik. Samtidigt måste det finnas en avvägning i hur snabb och hur mycket kollektivtrafik vi ska tillåta, och hur mycket den därmed ska få påverka stadsbilden.



#### 5.4.5 *Bromsklossar, motstånd, politisk passivitet, Göteborgsidentitet och konservativ media*

Både Axel och Sophia diskuterar politikens betydelse och hur allmänhetens åsikter påverkar vilka strategier planerare i staden använder sig av. Detta var ingenting som ingick i våra frågor, men båda tog upp detta som viktiga aspekter av hållbar mobilitetsplanering. Axel nämner att han tror att det är möjligt att uppnå en hållbar mobilitet, men att det krävs beslutsamhet hos våra tjänstemän och politiker, samt medborgare som står upp för detta. När det genomförs förändringar är det ofta de som är negativt inställda som hörs och inte de positiva. Detta påverkar politiker och tjänstemän i vad de orkar göra, då det behövs ett stöd för det som ska genomföras.

*“En slags ojämlikhet i debatten, det finns inte så många föreningar som heter “Vi kollektivtrafikresenärer” eller “Vi gångtrafikanter”.” - Axel*

Både Sophia och Axel poängterar att många människor har byggt upp sina liv kring bilen samt att det finns en Göteborgsidentitet kopplat till bilen i och med Volvo som kan ha inverkan på den politiska debatten. Axel menar att många *“följer minsta motståndets lag”*, har man byggt upp sitt liv kring bilen är det inte så populärt att ändra på det. Sophia pratar om att dessa frågor väcker mycket känslor.

*“De som har det som sin livsstil nästan, att man kör bil, det är väldigt många som har det, jag tror att Göteborg har en stark identitet som bilstad, särskilt bland äldre generationer. Två kommentarer kommer alltid: “det är ju orättvist att vi ska behandla bilisterna sämre, varför ska vi prioritera de som åker buss och cyklar högre? det är taskigt liksom mot oss”. Då brukar jag tänka vad det är vi från det offentliga egentligen ska bekosta med skattemedel, vad är det som gynnar flest? (...) Det är den ena kommentaren, att man upplever en slags orättvisa. Den andra kommentaren är att “ja men vi måste gynna Volvo” vilket jag har väldigt svårt att ta till mig att man tycker det, men det är en så stark Göteborgsidentitet tror jag för många, man ska skydda Volvo och de som jobbar där, det är en så viktig arbetsgivare och bild av Göteborg. Om Volvo skulle flytta tror jag att det skulle vara en svår identitetskris för många, vad är Göteborg utan Volvo? SKF har också en identitet, men kanske inte samma privata koppling. Det är väldigt intressant, som reflektion över vad folk säger. Det kommer även från Moderaterna, att de tycker att vi ska skydda Volvo, vilket jag tycker är väldigt märkligt från ett politiskt parti att de tycker att vi ska skydda en viss näringsidkare, visst de är en stor arbetsgivare men det finns ju andra stora arbetsgivare också. Det säger någonting om kraften hos det, det här är väldigt känslomässigt och väldigt starkt för hur folk upplever det. (...) Ska vi få fler att lämna bilen är det en lång väg. Det handlar mycket om livsstil.”*  
- Sophia

Axel menar dock att man inte heller ska överdriva Volvos betydelse. Betydelsen av konservativa tjänstemän som gör som de alltid gjort är större, att man lever i sina gamla beräkningar och modeller. Volvos lobbying är inte så stor som man tror, den betyder inte så mycket som en del hävdar. Det är mer upp till politiska mål som ska omsättas i realiteten för

tjänstemännen, och detta kan vara problematiskt då de som utformar strategierna och de som utformar gatorna ibland kan tyckas leva i olika världar.

Även Göteborgs-Postens syn på parkeringsfrågan är något som både Axel och Sophia pratar om. Axel menar att GP:s syn på detta skiljer sig från andra liberala tidningar, då GP skriver att vi behöver fler parkeringar, medan andra liberala tidningar menar att vi ska ha färre. Göteborg har därmed en extra uppförsbacke i denna fråga eftersom de har en konservativ media, enligt Axel. Även Sophia tar upp hur GP skildrar motståndet från allmänheten i parkeringsfrågan, och att de inte tar upp de positiva aspekterna av färre parkeringar.

Axel menar också att debatten kring minskat bilinnehav är något som varken tjänstemän eller politiker är redo för än. Detta är ett problem då han även betonar hur viktigt det är att minska bilinnehavet och inte bara förändra resebehovet. Forskning visar att har man en bil så är det lätt att använda den och det krävs kraftiga styrmedel för att minska användningen.

*“Det behöver inte vara så dramatiskt att minska bilinnehav, om vi går ner 20 % i bilinnehav på 20 års sikt så är inte det en jättedramatisk grej. De flesta som har bil kommer fortsätta ha bil, rent statistiskt handlar det kanske om 1,33 bilar per hushåll eller ska vi ha 1,06?(...) Då kan en bilfri zon vara juvelen i kronan på det minskade bilinnehavet för de som bor där. För att få fram ett förslag om en bilfri zon så tror jag det måste ingå i ett helt paket, börja med bilfria dagar och sakta utöka med längre och tätare perioder och att man gör det i samarbete med till exempel handeln. Att lägga fram ett förslag om bilfri zon pang boom kommer inte funka debattmässigt som det ser ut idag. Ta det i små steg – till exempel en femårsplan.”*  
- Axel

## 6 Analys

### 6.1 Inledning

I denna analys kommer vi att diskutera de resultat som dokument och intervjuer givit oss och ställa det i relation till våra teoretiska utgångspunkter. Vi kommer analysera Oslo och Göteborgs olika inställningar till bilfria zoner och diskuterar även ekologiska och sociala hållbarhetsaspekter.

### 6.2 Jämförelse Oslo och Göteborg - olika inställningar till bilfria centrum

Oslo och Göteborg har många likheter i både befolkningens storlek, sammansättning och tillväxt i staden. Båda städerna förväntas växa nästan lika mycket och har förtätning som en strategi för att minska privatbilismen. Kommunfullmäktige i både Oslo och Göteborg styrs av rödgröna partier i dagsläget, men Oslo hade dock borgerlig styrning fram till 2015. Under intervjuerna var det två personer som tog upp politiska aspekter som en eventuell bromskloss för bilfria zoner och andra åtstramningsåtgärder för bilen. Många politiker är rädda för att inte bli omvalda om de inför alltför drastiska åtgärder, då det är lättare att fortsätta som man alltid gjort än att införa begränsande åtgärder som eventuellt kan orsaka missnöje bland allmänheten.

Att Göteborg historiskt sett ses som en "bilstad" är en annan aspekt som särskiljer Göteborg från Oslo och som kan tänkas påverka synen och eventuella planer på bilfria zoner. Det kan tänkas att bilindustrin i Göteborg blir en faktor som gör det till en känslig fråga då många livnär sig på den, vilket är en problematik som politiker i Oslo inte behöver ta hänsyn till. Att göra delar av Göteborg bilfritt är alltså ett koncept som kan tänkas vara svårare för allmänheten och andra aktörer att acceptera i Göteborg jämfört med andra städer.

En annan viktig skillnad som framkommer mellan de två städernas mobilitetsstrategier är hur det i Oslo är stort fokus på bilfria zoner på grund av den dåliga luft de har och den upplevda oattraktiviteten i innerstaden. Dessa luftföroreningar är ett av argumenten för en bilfri zon genom att man lokalt stänger av biltrafiken för att på så sätt minska luftföroreningar just i centrumkärnan där många rör sig och blir påverkade av en dålig luft. Det görs alltså en punktinsats för att få ner utsläppen lokalt och därför spelar det kanske mindre roll att utsläppen sker någon annanstans eftersom det är just på den lokala nivån man söker efter en snabb lösning. Luften i Oslo är kanske därför i större behov av en snabb och effektiv åtgärd än vad den är i Göteborg?

Strategierna i Göteborg för hållbar mobilitet och minskad bilism präglas istället till stor del av planering och strategier kring parkering. Det kan tänkas innebära att Göteborg, trots brist på bilfria zoner, kan uppnå en större beteendeförändring bland bilåkare i staden och inte hamna i en situation där de som åker bil helt enkelt väljer att göra det någon annanstans. Detta kan ses som en större risk i Oslo, alltså att trafiken inte reduceras utan att bilismen bara omdirigeras

till platser utanför centrum. Dock så framkommer i plandokument att även Oslo arbetar med andra strategier än bilfria zoner, vilket gör att risken för en sådan utveckling vi precis diskuterat minskar. Som med mycket annat är det handlingskraften, det vill säga vad i plandokumentet som faktiskt förverkligas, som i slutändan är det viktiga.

Oslos planer på ett helt bilfritt centrum utan privatbilism kan dock innebära problem ur andra perspektiv. Till exempel är det ett tvärt kast från tidigare strategier då elbilar subventionerades och fick ett uppsving, till att nu förbjuda privatbilism i centrum. Det finns en risk att detta skapar missnöje hos de som investerat i elbil då det är en form av hållbar mobilitet, men som inte längre får tillträde till centrum.

I Oslo beskrivs biltrafiken som ett störningsmoment och en barriär för fotgängare och cyklister vilket är ytterligare ett argument för en bilfri zon. Av våra intervjuer framgår det att bilism även i Göteborg anses vara en barriär men att även kollektivtrafik och cyklism kan anses fungera som en barriär. Där har dock Oslo kanske en fördel då de har tunnelbana, vilket gör att en utbyggnad av denna inte skulle påverka stadsbilden lika mycket som utbyggnad av spårvagn skulle göra. Att andra färdmedel kan skapa en barriär är dock en viktig synpunkt som lätt glöms bort, då även detta kan skapa otrygghet och minskad rörlighet i en stad. Tar man bort en typ av barriär skapar man lätt nya istället. Vill vi behålla en god rörlighet i staden måste vi ha alternativa färdmedel som går lika fort som bilen, och då är det svårt att inte skapa nya barriärer.

### **6.3 Varför Göteborg inte prioriterar bilfritt centrum**

En aspekt som togs upp under våra intervjuer till varför arbetet med hållbara mobilitetslösningar såsom bilfria zoner inte är en prioritet i Göteborg är på grund av att det i dagsläget sker mycket inom planeringen i och med arbetet med Västlänken, Älvstaden och andra stora stadsutvecklingsprojekt. Det är alltså här som mycket fokus ligger och detta kan innebära att strategier såsom bilfria zoner inte prioriteras, det är för mycket annat som händer i staden. Samtidigt kan denna ombyggnation ses som ett läge för staden att arbeta med mobility management i byggnadsskedet, vilket vår informant Daniel diskuterade, likaså vår litteratur kring mobility management. Det handlar alltså om att utnyttja att staden blir mindre tillgänglig och därför försöka få människor att byta till mer hållbara färd sätt såsom cykel, och sedan befästa detta beteende. Dock kan denna möjlighet till att använda mobility management i byggnadsskedet hamna i skymundan, dels eftersom resurser läggs på Västlänken, och dels eftersom det helt enkelt kan vara så att ytterligare projekt för att minska framkomlighet med bil riskerar att minska tillgängligheten för mycket under denna process. Ser man till projektet med ett bilfritt på Storgatan står det uttryckligen att det inte finns långsiktiga planer på att hålla den gatan bilfri, då den kommer att behövas i samband med byggandet av Västlänken och stationen i Haga. Ett infrastrukturprojekt i denna skala kräver god framkomlighet, och en bilfri zon skulle begränsa detta.

Ett annat argument från Göteborgs sida att inte förbjuda bilism helt är att bilfria zoner kan bli ett problem ur ett tillgänglighetsperspektiv, då det går att fråga sig huruvida alternativa

färdsätt till bilen kan bli lika fullgott ur ett tillgänglighetsperspektiv. Sett till tidigare exempel från städer med bilfria zoner verkar det dock som att boende i området och människor som har svårt att röra sig utan bil ändå kan få tillgång till dessa områden med bil. Vi anser att detta argument mot bilfria zoner är en aning överdrivet då tillgängligheten för gång-, cykel- och kollektivtrafik istället ökar. Detta argument blir alltså ett onödigt hinder när det kommer till möjligheten att föra en diskussion kring bilfria zoner i Göteborgs stad.

#### **6.4 Sociala och ekologiska hållbarhetsaspekter på bilfritt centrum**

Sett till den sociala hållbarheten har Oslo ett stort fokus på ett ökat stadsliv, medan Göteborg snarare diskuterar ökad tillgänglighet och ökad närhet i vardagen. När vi reflekterar kring balansen mellan den ekologiska och den sociala hållbarheten som argument för bilfria zoner och minskad bilism i staden ser vi att social hållbarhet har en viktigare roll än vad vi först föreställt oss. Detta kan tänkas vara ett resultat av att argument utifrån social hållbarhet är lättare för allmänheten att ta till sig och acceptera än vad argument för ekologisk hållbarhet är då de ofta inte syns och upplevs lika tydligt som de sociala frågorna. Social hållbarhet kan tyckas vara lättare frågor att få medhåll i och alltså lättare frågor att involvera allmänheten i. Detta gör det i sin tur lättare att legitimera åtgärder kopplade till social hållbarhet än ekologisk hållbarhet, även om de i praktiken skulle kunna innebära liknande åtgärder. Vidare så innebär åtgärder för att gynna social hållbarhet ofta indirekt att även den ekologiska hållbarheten gynnas.

En annan anledning till varför processen mot bilfria zoner i Oslo gått relativt fort är kanske inte enbart på grund av de tidigare nämnda luftföroreningarna, utan det kan även vara på grund av att den sociala hållbarheten har upplevts som bristande. Att undersökningar gjorts i Oslo kring social hållbarhet och hur staden upplevs kan ha påskyndat processen då resultaten visade att det fanns ett missnöje när det kommer till hur innerstaden upplevs. Detta missnöje kan tänkas vara större i Oslo än i Göteborg, och alltså vara en förklaring till varför processen mot ett bilfritt centrum och ett ökat stadsliv gått så pass fort.

Trots att bilfria zoner kanske inte är den bästa strategin för att minska bilism i sin helhet, så finns det trots allt fördelar med det ur ett socialt perspektiv i en innerstad, vilket många av Oslos argument för en bilfri zon bygger på. Innerstaden blir tryggare, om man inte ersätter bilen med andra typer av barriärer vill säga, och det frigör plats för människor istället för bilen. Detta öppnar upp för nya möjligheter till stadsliv. I dagens samhällsplanering pratas det också om hur man får in fler gröna- och blåområden i staden för att öka den ekologiska hållbarheten och där skulle en bilfri zon kunna tänkas vara en lösning då mindre yta krävs till bilen och kan användas på andra sätt. Samtidigt, som framgick av "Utvärdering av Tredje långgatan som tillfällig gågata", kan man också se att ett utökat stadsliv kan ge negativa konsekvenser för exempelvis de boende i området. Det behöver alltså inte endast vara positivt att ta bort bilen, beroende på vad den ersätts med. Tredje Långgatan är främst en restauranggata, vilket kan ha gjort fler negativa till åtgärden. Fler av de boende var mer positiva till gatan som gågata med bänkar och planteringar. Alltså är det inte förbud av bilen i

sig som är ett problem, utan att det istället blev ett ökat uteliv i området med mer nedskräpning och ljud från restauranggästerna.

## **6.5 Bilfria zoner: hur bra är det egentligen?**

Efter att ha analyserat mobilitetsstrategierna i Oslo och Göteborg har funderingar uppkommit kring om bilfria zoner verkligen är det bästa alternativet för att uppnå en hållbar mobilitet. Som framkommit av intervjuerna med planerare så behövs även andra strategier utöver bilfria zoner, då man annars kanske endast flyttar biltrafiken någon annanstans. I Köpenhamn till exempel, som har en hel del bilfri areal i sin innerkärna, men som samtidigt bygger ut sina motorvägar och har glesa förorter, ökar ändå bilismen i form av pendling. I detta fall är kanske förtätning en betydligt viktigare strategi för minskad bilism än en bilfri zon. Oslo planerar dock även för åtgärder inom andra områden, då mycket även handlar om att minska antalet bilparkeringar, förtäta staden längs med kollektivtrafiken, utveckla cykelbanor och andra mobilitetsåtgärder såsom bil- och cykelpooler. Utförs sådana här åtgärder samtidigt kan alltså en bilfri zon vara en god idé då det även bidrar till en tryggare stad för människorna som bor där. Dessa åtgärder kan till stor del liknas vid det som Göteborg planerar för, med den stora skillnaden att Göteborg inte vill förbjuda bilen. För att återigen citera Axel “*en bilfri zon kan vara juvelen i kronan på det minskade bilinnehavet*”.

## 7 Hållbar mobilitet - hur ser strategierna ut?

### 7.1 Slutsats

Syftet med denna studie var att studera bilfria zoner och andra strategier för hållbar mobilitet i städer. Detta undersöktes med utgångspunkt i Oslo, då de har planer på en bilfri zon som ska genomföras mellan 2017-2019. Vi undersökte även om Göteborg har planer på en bilfri zon, eller om de istället fokuserar på andra strategier för att uppnå hållbar mobilitet. Studien genomfördes med hjälp av plandokument från Oslo kommun och Göteborgs Stad, samt genom djupintervjuer med planerare och experter på området.

De frågeställningar vi utgick ifrån i vår studie var:

- *Vilka strategier för hållbar urban mobilitet används i Oslo respektive Göteborg?*
- *Vad är motiven för en bilfri zon i Oslo ur ett hållbarhetsperspektiv?*
- *Hur ser förutsättningarna ut för en bilfri zon i Göteborgs innerstad och är det ett mål för Göteborg?*
- *Hur resonerar planerare kring mobility management och den fysiska utformningen av staden i Göteborg?*

I fallet Oslo är en överordnad strategi att göra centrum bilfritt, men det finns även strategier för att öka gång, cyklism och kollektivtrafik. Detta beslut, att göra centrum bilfritt, togs när Oslo fick nytt styre år 2015, då Arbeiderpartiet, Miljøpartiet De Grønne och Sosialistisk Venstreparti tog över efter de borgerliga. Oslos ambition är att bli en förebild i miljö- och klimatfrågan och en bilfri zon kan ses som ett steg mot detta. Oslo har även under en tid haft problem med luftföroreningar vilket också är ett av argumenten för att minska biltrafiken i stadskärnan. Även den sociala hållbarheten är central i argumentationen för en bilfri zon, då kommunen vill göra innerstaden mer attraktiv och trygg för människorna som vistas där, då undersökningar visat att många upplever motsatsen.

Fallet Göteborg utgjorde den största delen av vårt resultat och under bearbetningen av plandokument framkom inte några planer på bilfria zoner i Göteborg, vilket senare bekräftades när vi genomförde våra informantintervjuer. Bilen anses vara alltför viktig för att säkra en god tillgänglighet i staden, så istället för att arbeta med bilfria zoner görs satsningar på andra strategier för att minska mängden bilism i staden, som till exempel parkering, förtätning, mobility management och satsningar på cykel. Huruvida det är en möjlighet eller inte att införa bilfria zoner diskuteras inte i någon större utsträckning i plandokumentet vi studerat, med undantag av tillfälligt bilfria gator. Våra intervjuer med planerare gav dock en annan bild av frågan då flera uttryckte sig positivt och såg potential för bilfria zoner och gator i Göteborg.

Under studiens gång tog vi del av lite oväntade resultat och aspekter som vi innan inte reflekterat över skulle bli centrala. En sådan aspekt var den politiska, och hur stor påverkan politiken har på samhällsplaneringen. Här var våra informanter viktiga då de framförde hur

viktigt det är med en politisk vilja för att få igenom förslag, och hur detta ofta saknas om det finns motstånd bland allmänheten då de inte vill riskera att förlora sina väljare. Hur planerare resonerar kring planeringsfrågor visade sig alltså till stor del vara beroende av hur politiker resonerar kring planeringsfrågor.

Vår studie kan tänkas vara användbar för andra städer när det kommer till strategier kring hållbar mobilitet. Studien belyser två olika städers strategier och ger därmed en presentation av hur arbetet med minskad bilism kan genomföras, antingen med bilfria zoner eller mobility management. Vi tror att resultatet dock tillämpas bäst på en typisk europeisk storstad med god kollektivtrafik, och alltså inte en typisk nordamerikansk storstad där bilberoendet är större och gatorna är utformade efter bilen.

Under arbetets gång har det också väckts frågor om hur bra bilfria zoner egentligen är som verktyg för att minska bilismen i städer. Många av de städer som har bilfria zoner i dagsläget har det eftersom gamla gatustrukturer finns kvar, vilket nästan gör bilfrihet till enda alternativet. Även i Oslo är redan en stor del av gatorna bilfria, och därför är steget till en helt bilfri stadskärna kanske inte lika stort som i Göteborg där utgångsläget är annorlunda, med färre bilfria gator i centrum. Våra informanter betonade hur viktigt det är med andra strategier och åtgärder tillsammans med bilfria zoner för att uppnå en hållbar mobilitet. Det viktiga är alltså att ha en helhetssyn inom samhällsplaneringen och att inte fokusera för mycket på en enstaka strategi.

## **7.2 Avslutande diskussion**

Efter avslutad studie upplever vi att den framtida utvecklingen av Oslo och Göteborg är svår att bedöma då båda städerna just nu står inför förändringar. Oslo ska precis påbörja den första fasen i projektet med bilfria zoner, men vad händer om ett år när den första fasen har utvärderats? Kommer strategierna att ändras till att fas två ska inledas? Förändringar möter ofta motstånd som efter genomförande försvinner, då människor antingen accepterar förändringen eller ser fördelarna med det. Förhoppningsvis hinner människor se fördelarna med ett bilfritt stadsliv så att projektet kan genomföras till sin helhet. Även i Göteborg pågår just nu stora projekt i och med Västlänken och Vision Älvstaden vilket tar mycket av stadens resurser. Vi tror att dagens pågående arbete med tillfälligt bilfria gator kan tänkas växa och bli en mer erkänd strategi i framtiden, men att det i dagsläget har för låg prioritet för att det verkligen ska ske några större satsningar på området. Från planerarnas sida verkar det önskvärt med fler bilfria gator men vi får upplevelsen att detta inte diskuteras bland politiker eller allmänheten, och finns det inget politiskt driv blir det svårt att genomföra. För framtida studier kan det därför vara intressant att undersöka hur politiker och/eller allmänheten ser på idén kring bilfria zoner. Som tidigare nämnts i metoden kan även studier kring hur andra aktörer än kommunen genomförs, för att få en bredare studie med fler perspektiv.



## 8 Källförteckning

### 8.1 Primärkällor

Göteborgs Stad. (2009). *Parkeringspolicy för Göteborgs Stad*. Göteborg: Trafikkontoret.

Göteborgs Stad. (2014). *Trafikstrategi för en nära storstad*. Göteborg: Trafikkontoret.

Göteborgs Stad. (2016c). *Riktlinjer för mobilitets- och parkeringsplanering i Göteborg*. Göteborg: Stadsbyggnadskontoret.

Göteborgs Stad. (2017). *Storgatan som tillfällig gågata sommaren 2017*. Göteborg: Trafikkontoret.

Göteborgs stad. (u.å.c). *Utvärdering av Tredje Långgatan som gågata*. Göteborg: Trafikkontoret.

Oslo kommun. (2017b). *Kommuneplan for Oslo, Høringsutkast april 2017*. Oslo: Oslo kommun.

Oslo kommun. (2017c). *Pilotområder bilfritt byliv 2017*. Hämtad 2017-04-13 från: <https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/slik-bygger-vi-oslo/bilfritt-byliv/pilotomrader-bilfritt-byliv-2017-article79387.html>

Oslo kommun. (2017d). *Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum*. Oslo: Oslo kommun.

### 8.2 Sekundärkällor

Banister, D. (2008) *The Sustainable Mobility Paradigm*. *Transport Policy* 15(2), 73-80

Boverket. (2016). *Rätt tätt. En idéskrift om förtätning av städer och orter*. Karlskrona: Boverket.

Castree, N., Kitchin, R., & Rogers, A. (2013). *A dictionary of human geography*. Oxford: Oxford University Press.

Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H. & Wängnerud, L. (red.) (2012). *Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad*. (4., [rev.] uppl.) Stockholm: Norstedts juridik.

Europeiska Unionen. (2011). *10 years of European Mobility Week*. Belgien: Europeiska Unionen.

Europeiska Unionen. (2016). *European Mobility Week - Participation Report*. Bryssel: European secretariat.

FN. (u.å). *Agenda 2030 - Globala mål för hållbar utveckling*. Hämtad 2017-04-15 från: <http://fn.se/vi-gor/vi-utbildar-och-informerar/fn-info/vad-gor-fn-2/fns-arbete-for-utveckling-och-fattigdomsbekampning/agenda-2030-globala-mal-for-hallbar-utveckling/>

FN. (2016). *FN-fakta Hållbar Utveckling*. FN-fakta nr 2/12: Hållbar utveckling. <http://fn.se/wp-content/uploads/2016/08/Faktablad-2-12-H%C3%A5llbar-utveckling.pdf>

Frändberg, L. and B. Vilhelmson (2010). Structuring Sustainable Mobility: A Critical Issue for Geography. *Geography Compass* 4(2): 106-117.

Gatersleben, B. (2014) I T. Gärling, D. Ettema, T. Friman, & M. Friman, (Red). *Handbook of Sustainable Travel*. (s.85-94) Dordrecht: Springer Netherlands.

Göteborgs Stad. (2016a) Befolkningsutveckling 2016. Hämtad 2017-04-10 från: <http://statistik.goteborg.se/Global/Demografi/Befolkningsutveckling/Befolkningsutvecklingen%202016.pdf> ).

Göteborgs Stad. (2016b). *Trafik- och resandeutveckling 2016*. Göteborg: Trafikkontoret.

Göteborgs Stad. (u.å. a). *Så styrs Göteborg*. Hämtad 2017-04-16 från: [http://goteborg.se/wps/portal/start/kommun-o-politik/kommunens-organisation/sa-styrs-goteborg!/ut/p/z1/hY7BCoJAGISfxuv-v2262k0PRippEGR7CY1tFdSVdWuhp8-OQdHchvmGGeBQAR\\_rRydr06mx7hd\\_5v6ldNNDDELsRFtswwd0xK5N9lhexx-D0D-BLjD8UIaTAu2Yg9joQJGFAfUoZ8-maMY-t3vPR2NBAAafiJrTQ5K6XV60x07xx0EfrLZFKyV6QWTj4rdGq2UD1AcI0VM9cnKIXhuWthA!!/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/](http://goteborg.se/wps/portal/start/kommun-o-politik/kommunens-organisation/sa-styrs-goteborg!/ut/p/z1/hY7BCoJAGISfxuv-v2262k0PRippEGR7CY1tFdSVdWuhp8-OQdHchvmGGeBQAR_rRydr06mx7hd_5v6ldNNDDELsRFtswwd0xK5N9lhexx-D0D-BLjD8UIaTAu2Yg9joQJGFAfUoZ8-maMY-t3vPR2NBAAafiJrTQ5K6XV60x07xx0EfrLZFKyV6QWTj4rdGq2UD1AcI0VM9cnKIXhuWthA!!/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/)

Göteborgs Stad. (u.å.b). *Linbanor i Göteborg*. Hämtad 2017-05-04 från: [http://goteborg.se/wps/portal/enhetssida/linbanor-i-goteborg/fragor-och-svar-om-linbana!/ut/p/z1/hY0xC8IwFIR\\_Tda-1xprcUuXQO3emEVSeKaFmpQ0GvDXG3ASFG-7u-840KBAO\\_OYrYmzd2bJ\\_qzrC68klh0vT82hb1H0KCUXbSX3NQz\\_AJ1r\\_CGB0IG2ix\\_fV8KNu8aCDnSIQKG4hxxPMa7bkSHDIFJhvbCLFRsx\\_LaY\\_BZBfYcW3tSzp0G8ADESvyM!/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/](http://goteborg.se/wps/portal/enhetssida/linbanor-i-goteborg/fragor-och-svar-om-linbana!/ut/p/z1/hY0xC8IwFIR_Tda-1xprcUuXQO3emEVSeKaFmpQ0GvDXG3ASFG-7u-840KBAO_OYrYmzd2bJ_qzrC68klh0vT82hb1H0KCUXbSX3NQz_AJ1r_CGB0IG2ix_fV8KNu8aCDnSIQKG4hxxPMa7bkSHDIFJhvbCLFRsx_LaY_BZBfYcW3tSzp0G8ADESvyM!/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/)

Heath-Rawlins, J. (2009). TRAFFIC jamming. *This*, 42(5), 16-20,2.

Holm, F., & Gröna bilister. (2016). *Hållbar mobilitet från Umeå till Malmö* : Rapport från en rundresa bland svenska kommuner. Uppsala: Gröna bilister.

Nationalencyklopedin. (2017). *Göteborg*. Hämtad 2017-05-05 från: <http://www.ne.se.ezproxy.ub.gu.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/göteborg>

Naturvårdsverket. (2016). *Vägtrafikens miljöpåverkan*. Hämtad 2017-03-12 från: <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Transporter-och-trafik/Vagtrafik/Vagtrafikens-miljopaverkan/>

Newman, P. (1998). From symbolic gesture to the mainstream: Next steps in local urban sustainability. *Local Environment*, 3(3), 299-311.

Nieuwenhuijsen, & Khreis. (2016). Car free cities: Pathway to healthy urban living. *Environment International*, 94, 251-262.

Næss, Petter, Strand, Arvid, Næss, Teresa, & Nicolaisen, Morten. (2011). On their road to sustainability? The challenge of sustainable mobility in urban planning and development in two Scandinavian capital regions. *The Town Planning Review*, 82(3), 285-315.

Oslo kommun. (2017a). *Folkemengde og endringer*. Hämtad 2017-04-18 från: <https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/statistikk/befolkning/folkemengde-og-endringer/>

Parker, G. & Doak, J. (2012). *Key concepts in planning*. London: SAGE.

Regeringskansliet. (2015). *Bekämpa klimatförändringen*. Hämtad 2017-04-15 från: <http://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/bekampa-klimatforandringen/>

Regeringskansliet. (2017). *Hållbara städer och samhällen*. Hämtad 2017-04-15 från: <http://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/hallbara-stader-och-samhallen/>

Trivector Traffic. (u.å.). *Teori*. Hämtad 2017-03-13 från: <http://www.mobilitymanagement.se/teori/definition/>

Trost, J. (2010). *Kvalitativa intervjuer* (4., [omarb.] uppl. ed.). Lund: Studentlitteratur.

TÖI. (2016). *Europeiske byer med bilfrie sentrum*. Oslo: Transportökonomiskt institutt.

van Wee, B. (2014) The Unsustainability of Car Use. I T. Gärling, D. Ettema, T. Friman, & M. Friman (Red). *Handbook of Sustainable Travel*. (s.69-83) Dordrecht: Springer Netherlands.

Woldeamanuel, M. (2016). Concepts in urban transportation planning: The quest for mobility, sustainability and quality of life.

### 8.3 Figurer och kartor

Figur 1: Statens kartverk. (u.å.). Hämtad 2017-03-13 från: <http://www.aftenposten.no/norge/9-sporsmal-og-svar-om-hva-det-betyr-at-Oslo-sentrum-skal-bli-bilfritt-23136b.html>

Figur 2: Regeringskansliet. (u.å.). Hämtad 2017-06-07 från: <http://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/17-globala-mal-for-hallbar-utveckling/>