

Tillfälliga åtgärder i trafikmiljön

Råd och vägledning för användning
i trafiksäkerhetsarbetet



Dokumentinformation

Titel:	Tillfälliga åtgärder i trafikmiljön: Råd och vägledning för användning i trafiksäkerhetsarbetet
Serie nr:	2022:16
Projektnr:	21001
Författare:	Kristen Koehler, Thaddäus Tiedje, Sara Malm, Hanna Wennberg
Kvalitetsgranskning:	Hanna Wennberg
Bidragsgivare:	Skylltfonden Kontaktperson: Anita Ramstedt, 010-123 58 68, anita.ramstedt@trafikverket.se

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
v1.0	2022-02-04		Beställare

Sammanfattning

Användandet av tillfälliga åtgärder accentuerades under coronapandemin som var aktuell under 2020–2022 när denna rapport skrevs. När pandemin slog till var det många människor, framför allt i städer runt om i världen, som bestämde sig för att använda cykel i stället för att resa med kollektivtrafiken. Dessa tillfälliga lösningar är intressanta, även i en värld utan pandemi, då de ger möjlighet för trafikplanerare att snabbt och enkelt implementera åtgärder utan kostsam detaljprojektering och anläggning och på så vis snabbt kunna testa och utvärdera nya, innovativa lösningar. Lösningarnas tillfälliga karaktär gör att eventuellt initialt motstånd mot dem blir mindre.

Syftet med denna studie är att undersöka hur åtgärder av tillfälliga karaktär kan användas för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter samt för att nå andra hållbarhetsmål, inte minst genom att förbättra möjligheten att gå och cykla. I studien kartläggs möjligheter, utmaningar och hinder med tillfälliga åtgärder baserat på erfarenheter från städer i Sverige och Europa.

Den här studien har visat flera exempel på olika användningar av tillfälliga åtgärder i trafikmiljöer i syfte att öka trafiksäkerheten och göra det bättre för gående och cyklister. Dagens användning av tillfälliga åtgärder kan delas upp i olika kategorier där åtgärderna handlar om specifika funktioner eller syften. Detta inkluderar: pilot- och demonstrationsprojekt, säsongsbaserade åtgärder, omfördelning av gatuutrymme vid tillfälliga situationer samt trafik under byggskele.

Informationen insamlad från intervjuerna ger flera perspektiv på hur tillfälliga lösningar används och uppfattas. Resultatet från intervjuerna som i kombination med råd av experter inom trafiksäkerhet och tillgänglighet på Trivector har sammanställts och presenteras för att lyfta fram de viktigaste lärdomarna och de mest intressanta aspekterna vid användning av tillfälliga lösningar. Även erfarenheter från säsongsbaserade åtgärder från webinarium och workshopar har bidragit till slutsatser om sommargångator.

Studien som presenteras i denna rapport visar att det finns många goda erfarenheter av arbetet med tillfälliga åtgärder i städer i Sverige och andra länder. Det finns också en god potential i att arbeta med tillfälliga åtgärder som en del i ett trafiksäkerhetsarbete, inte minst för att testa nya, innovativa lösningar och för att vinna acceptans för mer kontroversiella eller ifrågasatta lösningar.

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte	2
1.3	Metod	2
2.	Kartläggning av tillfälliga åtgärder	5
2.1	Historisk och teoretisk bakgrund	5
2.2	Olika typer av tillfälliga åtgärder	7
3.	Erfarenhetssammanställning från intervjuer	15
3.1	Utgångspunkter	15
3.2	Trafiksäkerhetsaspekter av tillfälliga åtgärder	15
3.3	Utformningsförutsättningar	19
3.4	Planeringsprocessen	20
3.5	Möjligheter och utmaningar	23
4.	Slutsatser och vägledande råd	26
4.1	Generella slutsatser	26
4.2	Vägledande råd	27
4.3	Medskick för fortsatt arbete	31

Referenser

Bilaga 1. Intervjugudie

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Tillfälliga åtgärder i trafikmiljön handlar om olika tillfälliga förändringar i infrastrukturens eller stadsmiljöns utformning med material som är lättillgängliga och som kan anpassas efter en kort tidplan och till en relativt låg kostnad. Ibland talar man om ”pop up”-åtgärder. Tillfälliga åtgärder ska bidra till en förändrad användning av trafikmiljön under en begränsad tidsperiod och har en kortare planeringsprocess. Tillfälliga åtgärder kan se olika ut beroende på syfte och geografisk kontext.

Användandet av tillfälliga åtgärder accentuerades under coronapandemin som var aktuell under 2020–2022 när denna rapport skrevs. När pandemin slog till var det många människor, framför allt i städer runt om i världen, som bestämde sig för att använda cykel i stället för att resa med kollektivtrafiken. Detta skapade ett tryck på städerna att snabbt erbjuda bättre cykellösningar. Många stora europeiska städer som Paris, London, Berlin och även Göteborg anlade tillfälliga cykelbanor med hjälp av färg och eftergivliga pollare, se exempel i Figur 1-1. Dessa tillfälliga lösningar är intressanta, även i en värld utan pandemi, då de ger möjlighet för trafikplanerare att snabbt och enkelt implementera åtgärder utan kostsam detaljprojektering och anläggning och på så vis snabbt kunna testa och utvärdera nya, innovativa lösningar. Lösningarnas tillfälliga karaktär gör att eventuellt initialt motstånd mot dem blir mindre.



Figur 1-1 Tillfälliga cykelbanor i Berlin under coronapandemin med målad linje och pollare Källa: MobyCon, 2020.

Inom så kallad *tactical urbanism* används ofta den tillfälliga karaktären som ett argument för att kunna genomföra åtgärder som kan uppfattas som kontroversiella. Rörelsen kommer ursprungligen från ett medborgarengagemang där boende velat förändra sin utomhusmiljö och på egen hand genomfört åtgärder, med eller utan tillstånd, men har i en europeisk kontext utvecklats till åtgärder som

huvudsakligen planeras och genomförs av tjänstepersoner i städer. Det kan till exempel handla om sommargångator, alternativ användning av parkeringsplatser i städer eller att ta körfält i anspråk för andra färdstätt eller syften än de nuvarande. Genom att se och prova på åtgärden, och uppleva alternativ till nuvarande lösning och få en bild av konsekvenserna, väcks intresse och acceptans hos berörda intressenter. Liknande mekanismer nyttjas även inom mobility management där exempelvis prova-på-kampanjer i kollektivtrafiken syftar till att människor genom ökad kunskap och erfarenhet om kollektivtrafiken också får en mer positiv attityd till och förändrar sitt beteende mot mer kollektivtrafikresande i stället för bilresande.

Tillfälliga åtgärder kan bidra till att fler människor uppmuntras att gå och cykla, men också till ökad trafiksäkerhet. Tillfälliga åtgärder som genomförs av andra skäl än trafiksäkerhet, kan också påverka trafiksäkerheten på olika sätt. Kommuner och andra aktörer har genom tillfälliga åtgärder möjlighet att relativt snabbt testa och utvärdera nya, innovativa och alternativa lösningar som inte tillämpats tidigare. Det blir då viktigt att beakta att åtgärder genomförs på ett trafiksäkert sätt.

1.2 Syfte

Syftet med denna studie är att undersöka hur åtgärder av tillfällig karaktär kan användas för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter samt för att nå andra hållbarhetsmål, inte minst genom att förbättra möjligheten att gå och cykla. I studien kartläggs möjligheter, utmaningar och hinder med tillfälliga åtgärder baserat på erfarenheter från städer i Sverige och Europa.

Målet med studien är att ta fram ett idématerial med vägledning för hur Trafikverket och svenska kommuner kan arbeta med trafiksäkerhetshöjande åtgärder av tillfällig karaktär som kan främja ökat och säkrare gående och cyklande. Detta material kan användas som underlag vid kommande uppdateringar av GCM-handboken och Åtgärds katalog för säker trafik i tätort som idag fokuserar främst på konventionella fysiska åtgärder och där rekommendationer gällande tillfälliga lösningar saknas.

Rapporten är framtagen med ekonomiska bidrag från Trafikverket, Skyltfonden. Ståndpunkter och slutsatser i rapporten reflekterar författaren och överensstämmer inte med nödvändighet med Trafikverkets ståndpunkter och slutsatser inom rapportens ämnesområden

1.3 Metod

Kartläggning av tillfälliga åtgärder

En kartläggning har genomförts av förekomsten av tillfälliga cykellösningar och andra liknande åtgärder av tillfällig karaktär i trafikmiljön som syftar till att uppmuntra till ökat, säkert gående och cyklande runt om i Europa och Sverige. Även en genomgång av vilka andra typer av tillfälliga åtgärder i stadsmiljöer har gjorts, till exempel inom så kallad *tactical urbanism*, som det går att ta avstamp i när idéer och vägledning för trafiksäkerhetshöjande åtgärder av tillfällig karaktär ska utformas. Kartläggningen ger en bild över historisk användning av tillfälliga

åtgärder samt presenterar olika typer av vanliga tillfälliga åtgärder. Kartläggningen presenteras i kapitel 2.

Intervjuer för ytterligare inspel

Utifrån kartläggningen av tillfälliga åtgärder har intressanta exempel och personer med kännedom om dessa exempel eller om tillfälliga åtgärder i allmänhet identifierats. Semi-strukturerade intervjuer med dessa experter har genomförts under sommaren och hösten 2021 med fokus på trafiksäkerhetsnyttan, utformningsförutsättningar, planeringsprocessen samt möjligheter och utmaningar kopplad till arbetet med tillfälliga åtgärder, se intervjufrågorna i Bilaga 1.

I samband med intervjuerna har kunskap och lärdomar dragits från ett webinarium som Trivector höll om sommargåtor under våren 2021 och från en workshop om sommargåtor som Trivector höll med en grupp av kommunala aktörer runt om Sverige under sommaren 2021.¹² Inspel hämtas på dessa evenemang från Stockholms stad och Örebro kommun och de andra kommuner som medverkade. Även en intern workshop om tillfälliga åtgärders trafiksäkerhetsnytta med experter inom trafiksäkerhet, fysisk planering, tillgänglighet och cykelplanering har genomförts och bidragit med mycket lärdomar och slutsatser. Resultaten och erfarenheter från dessa tillfällen har analyserats och sammanställts i kapitel 3.

Personer som har intervjuats eller bidragit med erfarenhet inkluderar:

- ▶ Tina Giannopoulou, projektledare på Fastighets- och gatukontoret i Malmö som har arbetat med programmet för sommargåtor.
- ▶ Linda Dalundh, trafikplanerare på Fastighets- och gatukontoret i Malmö stad som har arbetat med TA-planer, trafiksäkerhet och säkra skolvägar.
- ▶ Martina Fahlcrantz, trafikingenjör på Trafikkontoret i Göteborgs stad som har arbetat med tillfälliga cykelstråk under coronapandemin.
- ▶ Helena Karlsson, projektledare exploatering på Park- och naturförvaltningen i Göteborgs stad som har arbetat med programmet för sommargåtor.
- ▶ Nina Vogel, forskare på SLU Urban Futures som har erfarenhet inom bilfria gator och tactical urbanism.
- ▶ Ragnhild Sørensen, pressekreterare på föreningen Changing Cities i Berlin, som har varit involverad i stadens arbete med att implementera pop up-cykelbanor under coronapandemin.
- ▶ Benoît Chaumeret, cykelplanerare i Paris, som har arbetat med planering och implementering av så kallade coronapister under coronapandemin i Paris.
- ▶ Sara Malm, trafikonsult på Trivector och tidigare trafikplanerare på Stockholms stad, som har erfarenhet av planering av tillfälliga åtgärder.

¹ Malm, S., Bratt, T., Lorrinius, L. (2021-02-17) Sommargåtor – från test till permanent omställning. Inspelning från webinarium: <https://youtu.be/XNhA7fUZO8M>

² Malm, S., Sundin, B., (2021-09-23 och 2021-10-01) Workshop: Sommargåtor, Digital workshop, <https://www.trivector.se/event/workshop-sommargagator/>

Slutsatser och vägledande råd

Baserat på genomförda studier formuleras slutsatser och vägledande råd för hur Trafikverket och svenska kommuner kan arbeta med trafiksäkerhetshöjande åtgärder av tillfällig karaktär eller på annat sätt beakta trafiksäkerhet i arbetet med olika tillfälliga åtgärder i trafikmiljön. Vägledningen har fokus på processen för planering, genomförande och utvärdering, men viss vägledning ges även för den fysiska utformningen av tillfälliga åtgärder i trafikmiljön. Arbetet med att formulera slutsatser och råd har gjorts i samråd med Trivectors experter inom trafikplanering och trafiksäkerhet. Vägledningen finns i kapitel 4.

2. Kartläggning av tillfälliga åtgärder

2.1 Historisk och teoretisk bakgrund

Hur tillfälliga åtgärder i trafikmiljöer fick sin början kan vara svårt att säga exakt. Tillfälliga marknader, demonstrationer, konst och även bostäder och annan stadsbyggnad finns det exempel på genom historien. Tillfällig ny användning av stadernas gatuytor blev populärt under 1960- och 70-talet. I Nederländerna utvecklade många stadsdelar *Woonerf*, eller "levande gator" där biltrafik begränsades.³ Efter oljekrisen ökade priserna på bensin på global nivå och 1973 tog några städer fram reglering för bilfria gator under vissa tidsperioder. Samma år grundades gruppen *Cyklister i Storstockholm* för att demonstrera för förbättrade cykellösningar genom att träffas och ta kollektiva cykelturer runt staden, se Figur 2-1.⁴ Demonstrationskonceptet skulle senare utvecklas till att bli den populära rörelsen *Critical Mass* under 1990-talet. Genom kollektiva cykelturer i städer som San Francisco och New York utförs aktivism för cykelinfrastruktur.⁵



Figur 2-1 Fotograf av Kungsgatan 1973 under demonstrationen av Cyklister i Storstockholm 1973. Källa: Peo Thisner, Alternativ stad.

Exempel på tillfälliga åtgärder som genomförs av en grupp av kollektiva medborgare kallas ofta för *tactical urbanism* (ett vedertaget svenskt begrepp saknas

³ Steinberg, L. (2015) Woonerf: Inclusive and Livable Dutch Street. Human-kind. Åtkomst: februari, 2021: <https://www.humankind.city/post/woonerf-inclusive-and-livable-dutch-street>

⁴ Alternativ stad (2021). Cyklister i Storstockholm. Webbartikel, tillgänglig februari, 2021: <https://alternativstad.nu/cyklister-i-storstockholm/>. Alternativ Stad är en stadspolitisk aktionsgrupp i Stockholm och lokalgrupp för Jordens vänner.

⁵ Bellem, S., (2015). The Critical Mass – Cycling as a Political Statement. Urban Independence. Åtkomst: februari, 2021: <https://www.bikecitizens.net/critical-mass-cycling-as-political-statement/>

och därför används det engelska begreppet här). Tactical urbanism definierades av Michel de Certeau 1980 i hans bok *The Practice of Everyday Life* där han beskriver staden i två kategorier:

- ▶ en strategiskt utformade staden där gator och byggnader planeras formellt av kommuner, myndigheter och fastighetsägare, och
- ▶ den taktiska staden där nya genvägar och vistelseplatser utformas av vardagens aktiviteter av den vanlig medborgaren.⁶

Idéen tar formen av rörelser som till exempel Reclaim the Streets, Open Streets och PARK(ing) Day där olika platser i staden och gatumiljöer omvandlas till ytor för vistelse och gång- och cykeltrafik genom medborgaraktivism. Dessa aktiviteter är populära i större städer i Nordamerika men har även genomförts runt om Europa och Sydamerika.

Konceptet tactical urbanism blev en mer formaliserad stadsplaneringsform efter 2010 då en grupp stadsplanerare och tjänstepersoner i gruppen NextGen tog fram en planeringshandbok för tactical urbanism, *Tactical Urbanism: Short Term Action / Long Term Change*.⁷ I dokumentet definieras tactical urbanism med följande egenskaper:

- ▶ Medvetet stegvis tillvägagångssätt för att påbörja förändring
- ▶ Erbjudande av lokala lösningar för lokala planeringsutmaningar
- ▶ Kortsiktigt engagemang och realistiska förväntningar
- ▶ Låga risker med möjligheter till hög belöning
- ▶ Utveckling av socialt kapital mellan medborgarna och uppbyggnad av organisatorisk kapacitet mellan offentliga och privata institutioner, ideella organisationer och deras anhöriga.

Sedan dess har många kommuner och organisationer börjat att arbeta med olika former av tillfälliga åtgärder för ökad attraktivitet, mer vistelseytor och även trafiksäkerhet i stadsmiljön. På grund av åtgärdernas tillfällighet, flexibilitet och låga kostnader har dessa typer av åtgärder från kommunen speglat de åtgärder som brukar användas vid medborgardrivna projekt inom tactical urbanism. Projekt brukar omfatta platsspecifika åtgärder för omfördelning av yta för vistelse, gång och cykling som styrs av lokalpolitiska initiativ och planeras av tjänstepersoner.

Reflektioner om den svenska kontexten

I en svensk kontext har medborgardriven tactical urbanism inte blivit lika stort som i andra länder. En anledning till detta kan vara att trafiksäkerhet haft en jämförelsevis central roll i svensk stads- och trafikplanering under relativt lång tid vilket gör att medborgarna inte haft samma anledning att driva initiativ själva. Under 1970-talet planerades svenska städer utifrån SCAFT-principerna där trafiksäkerhet var ett av de huvudsakliga målen. I senares tids trafikplanering är

⁶ Certeau, Michel de. (2011). *The Practice of Everyday Life*. Translated by Steven F. Rendall, 3rd ed., University of California Press.

⁷ Lyndon, M., med flera. (2012). *Tactical Urbanism Vol. 1 Short-term Action, Long-term Change*. The Street Plans Collaborative, Brooklyn, US.

trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter centralt, se till exempel TRAST, och många kommuner har mål om en trafikplanering på gåendes och cyklister villkor.

I Sverige antogs Nollvisionen 1997 med den övergripande visionen att ingen person ska dödas eller allvarligt skadas i vägtrafiken. Det innebar ett paradigmskifte i trafiksäkerhetsarbetet i Sverige genom att fokus skiftade från att olyckor är det huvudsakliga problemet till att det är krockvåld och människans tålighet som orsakar dödsfall och skador. Ett ensidigt fokus på trafikantens ansvar breddades till att betona betydelsen av hur systemet utformas och att systemutformarna har ett stort ansvar för att skapa system som är förlåtande för mänskliga felhandlingar.

Med Nollvisionen som utgångspunkt har Trafikverket och kommuner haft höga ambitioner att skapa trafikmiljöer som är anpassade efter människors förutsättningar. Genom lokala trafiksäkerhetsprojekt, ibland i dialog med medborgare, har trafikplanerare kunnat driva initiativ för bättre trafikmiljöer med politiskt stöd. Detta arbete drevs särskilt på inom ramen för dåvarande Vägverkets sektorsansvar.

I Sverige finns generellt en hög tillit till och förtroende för såväl andra människor som till myndigheter, enligt flera studier. Sveriges långa historia av samhällsbyggnad och välfärdsystem kan vara en bidragande faktor till att medborgarna litar på myndigheterna när det gäller att utforma städerna på rätt sätt. Boverket, Folkhälsomyndigheten och andra myndigheter driver arbetet med att ta fram riktlinjer som underlättar för handläggare i planprocesser att hävda sociala och hälsofrämjande värden. Kommunala planerare har en viktig roll i samhällsbyggnadsprocessen där de måste väga ekonomiska intressen hos privata exploatörer med sociala funktioner för allmänheten och miljömässiga aspekter. I Sverige är det även vanligt att den lokala ”aktivistrollen” som driver på för bättre stadsmiljöer arbetar som tjänstperson inom samhällsbyggnadsbranschen för att driva initiativet för välutformade och levande stadsmiljöer.⁸ Detta kan leda till att det finns mindre behov av medborgardriven tactical urbanism.

2.2 Olika typer av tillfälliga åtgärder

Dagens användning av tillfälliga åtgärder kan delas upp i olika kategorier där åtgärderna handlar om specifika funktioner eller syften. Nedan presenteras några typer av tillfälliga åtgärder.

Pilot- och demonstrationsprojekt

Pilotprojekt är projekt där en viss metod eller åtgärd testas i ett begränsat område eller en begränsad period och där resultatet från experimentet kan leda till mer omfattande projektgenomföranden eller till att åtgärden permanentas. I stadsplanering används pilotprojekt för att pröva nya former av samverkansmodeller, ny teknik eller digitala tjänster och även för att testa fysiska planeringsåtgärder och infrastrukturförändringar.

⁸ Malmö stad och Nationella Healthy Cities nätverket (2020). Tillitsfrämjande stadsplanering. Idéskrift som kan laddas ner här: <https://www.healthycities.se/wp-content/uploads/2020/05/Tillitsfra%CC%88mjande-stadsplanering-april-2020-2.pdf>

Ett exempel på en tillfällig åtgärd som har implementerats som ett pilotprojekt där ny gatuutformning prövas är pilotprojektet för cykelinfrastruktur längs södra delen av **Götgatan i Stockholm**. År 2014 beslutade Stockholm stad att införa åtgärder längs Götgatan med syftet att skapa mer utrymme för gående och cyklister samt möjliggöra en mer levande stadsmiljö. Syftet att utvärdera cykelsatsningars framkomlighetspotential, kostnadseffektivitet och trafiksäkerhet.⁹



Figur 2-2 Uppdaterat cykelstråk längs Götgatan. Källa: Stockholm stad, 2016.

Åtgärderna finansieras av Stockholm stad och utgör ett testprojekt. Åtgärderna omfattade tre olika moment:

- ▶ ”Grön våg” där trafiksignalerna anpassas efter cyklisternas hastighet.
- ▶ Nya olika testutformningar på korsningar längs södra Götgatan i syftet att minska risk för olyckor som sker i samband med högersväng.
- ▶ Omfördelning av gatuutrymme i syfte att reducera antalet bilkörfält, flytta ut gatuparkeringen samt tillskapa ett brett cykelfält på det tidigare parkeringsutrymmet, för att därigenom ge mer utrymme åt cyklister och gående.

Eftersom projektet utformades som ett pilotprojekt genomfördes kontinuerlig utvärdering under projektets första år i form av presentationer, samtal, intervjuer, workshoppar, analyser, inventeringar, konfliktstudier och trafikmätningar. En sammanställning av utvärderingen publicerades 2016. Sammanfattningsvis har projektet varit positivt för gående och cyklister, kapaciteten för bilister har inte ändrats, och förbättringsmöjligheter finns för tydligare uppdelning av gång- och cykeltrafik, reglering av lastzoner och utryckningsmöjligheter för räddningstjänsten. Utvärderingen citerar en interaktionsstudie som mätte icke allvarliga och allvarliga konflikter innan och efter åtgärderna genomfördes 2014. Studien

⁹ Salén, J. (2014). Pilotprojekt för cykelåtgärder. Genomförandebeslut. Stockholms stad.

visar att allvarliga interaktioner har minskat efter åtgärdernas genomförande men baseras på så få händelser att minskningen troligtvis inte är signifikant.¹⁰

Sen dess har omfördelning av gatuutrymme varit en permanent funktion längs Götgatan. Åtgärden ”grön våg” rapporterades att vara otydlig och inte bidra till extra framkomlighet för cyklister och har därför har justerats efter utvärdering.¹¹

Metoden att använda tillfälliga åtgärder följt av utvärderingar har rapporterats som ett bra arbetssätt för att bearbeta erfarenheter innan en åtgärd görs permanent vilket bidrar till ändamålsenliga och användaranpassade lösningar. Detta exempel visar hur tillfälliga åtgärder för gång- och cykeltrafik kan användas i samband med pilotprojekt för att testa och utvärdera nya lösningar eller sträckor innan permanenta ombyggnationer utförs.

Ytterligare ett exempel på pilotprojekt med trafiksäkerhetsrelevans är ett forskningsprojekt om väntytor för vänstersvängande cykeltrafik som Trivector genomförde i Stockholm med finansiering från Trafikverket och Stockholms stad. **I korsningen Kungsgatan/Sveavägen i Stockholm** målades väntytor på gatan för vänstersvängande cykeltrafik, och tillfälliga cykelsignaler tillfördes i korsningen. Utvärderingen visade en ökad framkomlighet för cyklister och ökad trygghet.¹²

Utöver dessa exempel finns det många fler pilotprojekt i Sverige och Europa där ny gatuutformning provas under tillfälliga perioder. Många forskningsfinansierade projekt tillåter möjligheten att testa nytt genom att tillfälligt omforma gatumiljöer. Till exempel i EU-projektet *Arterial streets towards sustainability* (ARTISTS) var syftet att undersöka och ta fram riktlinjer för utformning och förvaltning av huvudgator – med människan i fokus. Inom ramen för projektet genomfördes jämförande studier av huvudgator i europeiska städer. Längs 40 gator i 9 länder provades nya tillfälliga utformningar. Utifrån de samlade resultaten från alla pilotprojekt kunde större och mer omfattande slutsatser om utformning av huvudgator tas fram.

I pilotprojekten som beskrivs ovan blev tillfälliga och relativt kostnadseffektiva åtgärder en bra möjlighet för att skapa tryggare och säkrare trafikmiljöer för cyklister samt ett sätt att prova och utreda effekter av nya lösningar.

Säsongsbaserade åtgärder

I Sverige och i andra länder där bekväma utomhustemperaturer är begränsade till en kort tidsperiod varje år är det vanligt med tillfälliga åtgärder under sommartid som syftar till att skapa levande stadsmiljöer och mötesplatser. Det finns även exempel på vintermiljöer.

2014 ville en grupp boende (tillsammans med bland annat Fastighetsägarna och arkitektfirman White) införa en tillfällig park vid en vändplan på Södermalm. I

¹⁰ Dahlström, M., Nyberg, S., Karlsson, E. (2014). Götgatan Inventering, inter-aktion och konfliktstudie. Atkins Global.

¹¹ Stockholms stad (2015). Försök med ny utformning av Götgatan med mer kapacitet för cyklister och gående: Sammanställning av bakgrund, mål, genomförande och effekter. <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1860590>

¹² Eriksson, U. med flera (2018). Väntyta för vänstersvängande cykeltrafik. Trivector Rapport 2018:13. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

samarbete med Stockholms stad och polisen byggdes **Pallis** sommaren 2015 av återanvända lastpallar, konstgräs och billiga utomhusmöbler, se Figur 2-3.¹³

Strax därefter började Stockholm stad utforska idén att omvandla gatuutrymme till mer attraktiva och befolkade utomhusmiljöer genom att stänga av gator för biltrafik och placera utomhusmöbler, konst, aktiviteter och grönska på gatan. Dessa ”sommargågator” har blivit alltmer populära i städer runt om i Sverige och drivs ofta genom samverkan mellan kommuner och fastighetsägare, se exempel på en **sommargågata längs Ängelholmsgatan i Malmö** i Figur 2-4. Dessa gatuutformningar kan se olika ut och planeringsprocessen kan variera men på de flesta platser regleras trafiken utefter gåendes villkor (som gågator eller gångfartsområden) med tillgänglighet för behörig trafik så som taxi och leveranser.¹⁴



Figur 2-3 Bild från byggandet av Pallis i Stockholm 2015. Källa: Fastighetsägarna och White arkitekter, 2016.

¹³ McCormac, B., Helldén, D., Bergström, U. (2016). Handbok i medborgardriven stadsutveckling. Fastighetsägare och White arkitektur. Stockholm, Sverige.

¹⁴ Stockholms stad (2021). Offentliga rum. Åtkomst: januari, 2022: <https://start.stockholm/om-stockholms-stad/sa-arbetar-staden/offentliga-rum/>



Figur 2-4 Sommargata längs Ängelholmsgatan i Malmö. Källa: Malmö stad, 2020.

Åtgärderna har utvärderats i form av trafikanalyser, enkäter och intervjuer. Erfarenhet från kommuner i denna studie (se intervjuer med företrädare från Stockholm, Göteborg, Malmö och Örebro i kapitel 3) är att reaktionerna på sommargator har varit mestadels positiva och att åtgärderna inte har bidragit till kapacitetsproblem för trafiken i andra delar av staden.

Säsongbaserade åtgärder är inte begränsade till sommaren. Platser som ställs om för vinteraktiviteter under en tillfällig period finns bland annat i Göteborg och i Stockholm. Dessa åtgärder inkluderar extra sittplatser, ljus och lampor samt möjligheter för tillfällig handel och caféer.^{15 16}



Figur 2-5 Tillfällig vinterplats vid Kungstorget vid Stora Saluhallen i Göteborg. Källa: Göteborg stad, 2020

¹⁵ Stockholms stad (2021). Offentliga rum. Åtkomst: januari, 2022: <https://start.stockholm/om-stockholms-stad/sa-arbetar-staden/offentliga-rum/>

¹⁶ Göteborgs stad (2020). Välkommen att ta plats i vinter. Åtkomst: februari, 2021: <https://stadsutveckling.goteborg.se/nyheter/valkommen-att-ta-plats-i-vinter/>

Omfördelning av gaturummet vid tillfälliga situationer

Utöver användning av tillfälliga åtgärder som pilotprojekt eller som säsongsbaserade åtgärder finns det särskilda situationer där städer satsar på åtgärder under en begränsad period på grund av situationens tillfälliga karaktär.

Ett exempel är anpassandet av stadsmiljön för förbättrad framkomlighet för gående och cyklister under coronapandemin som var aktuell under 2020–2022 när denna rapport skrevs. Myndigheter gav bland annat rekommendationen att inte använda kollektivtrafik under rusningstid för att undvika risk för smittspridning vilket ledde till att fler gick eller tog cykeln (fler körde också bil). För att skapa yta för fler gående och cyklister satsade många städer i tillfälliga åtgärder som gav en tillfällig omfördelning av gatuutrymmet. Målning av cykelfält, separering av trafik med pollare, stängning av biltrafik, förbättrad skyltning och tillfälliga cykelparkeringar är några exempel på tillfälliga åtgärder.

I Europa har denna typ av åtgärder genomförts i större städer där det redan finns ambitiösa mål om förbättrad framkomlighet för gång och cykling.

Ett exempel är **London**. 2020 beslutade Storbritanniens transportminister att satsa 2 miljarder pund på förbättrade gång- och cykelförutsättningar. Från denna budget satsas pengar på tillfälliga åtgärder för den akuta situationen under Coronapandemin.¹⁷ London-projektet för att tillskapa flera mil cykelvägar och utöka utrymmet för gående och cyklister heter ”Streetspace Programme”. Inom programmet arbetar staden snabbt för att anlägga nya tillfälliga åtgärder på kort tid med hjälp av råd från lokala fokusgrupper. Utvärdering under projektets gång är viktigt för att senare bedöma vilka förändringar som behövs samt vilka platser som kan vara lämpliga att göra permanenta. Utvärderingsparametrar inkluderar trafiksäkerhet, trängsel och kapacitet, jämlikhet och inkludering, påverkan på mängden cykeltrafik och feedback från medborgare.¹⁸

¹⁷ GOV.UK (2020). £2 billion package to create new era for cycling and walking. Department for Transportation, Office for Zero Emission Vehicles, Low Emission Vehicles, och The Rt Hon Grant Shapps MP. Åtkomst: februari, 2021: <https://www.gov.uk/government/news/2-billion-package-to-create-new-era-for-cycling-and-walking>

¹⁸ Streetspace for London. (2021). Transport for London. Åtkomst: februari, 2021: <https://tfl.gov.uk/travel-information/improvements-and-projects/streetspace-for-london>



Figur 2-6 Omfördelning av gatuutrymmen som en åtgärd i programmet Streetspace på Waterloo Road, London. Källa: Transport for London

Paris har också tagit chansen att sälla om gatuutrymmet under coronapandemin. Redan före pandemin hade Paris borgmästare Anne Hidalgo ambitioner om att ställa om Paris till en så kallad ”femtonminutersstad” där det mesta människor behöver ska vara tillgängligt inom en 15 minuters resa.¹⁹ Detta koncept innebär att bygga staden tätare och utveckla olika mobilitetslösningar. När pandemin slog till tog Paris möjligheten att skapa nya tillfälliga gång- och cykelvägar. Tanken är att dessa nya vägar ska ge människor möjlighet att resa på ett smittsäkert sätt men också att uppmuntra fler att byta till gång och cykling även efter pandemin. Likt Londons ”Streetspace Programme” tillåter dessa tillfälliga gång- och cykelåtgärder staden att införa och utvärdera infrastrukturförändringar på ett tids- och kostnadseffektivt sätt.²⁰

Likt London och Paris tog ledare i **Berlin** möjligheten att lägga till fler cykelvägar under coronapandemin. I samarbete med MobyCon togs en guide fram för hur man skapar säkra utrymmen för cykling på bara 10 dagar.²¹ Trafiksäkerhet genomsyrar guiden men under coronapandemin har antalet cykelolyckor i trafiken i stället ökat, liksom skepticismen mot tillfälliga cykellösningar.²² Politiker har även diskuterat de tillfälliga lösningarnas laglighet. En juridisk process om tillfälliga cykelvägar dömde att åtta av de fjorton tillfälliga cykelbanorna kunde anses olagliga då det inte kunde bevisas att de var tillräckligt trafiksäkra för att motivera separerade cykelbanor.²³

¹⁹ O'Sullivan, F. (2020). Paris Mayor: It's Time for a '15-Minute City'. Bloomberg CityLab. Åtkomst: februari, 2021: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-02-18/paris-mayor-pledges-a-greener-15-minute-city>

²⁰ Alderman, L. (2020). 'Corona Cycleways' Become the New Post-Confinement Commute. The New York Times. Åtkomst: februari, 2021: <https://www.nytimes.com/2020/06/12/business/paris-bicycles-commute-coronavirus.html>

²¹ MobyCon (2020). Making safe space for cycling in 10 days: a guide to temporary bike lanes from Friedrichshain-Kreuzberg, Berlin. https://mobycon.com/wp-content/uploads/2020/05/FrKr-Berlin_Guide-EN.pdf

²² Olterman, P. (2020). Berlin reports rise in fatalities as new bike lanes fail to keep cyclists safe. The Guardian. Åtkomst: februari, 2021: <https://www.theguardian.com/world/2020/aug/24/berlin-reports-rise-in-fatalities-as-new-bike-lanes-fail-to-keep-cyclists-safe>

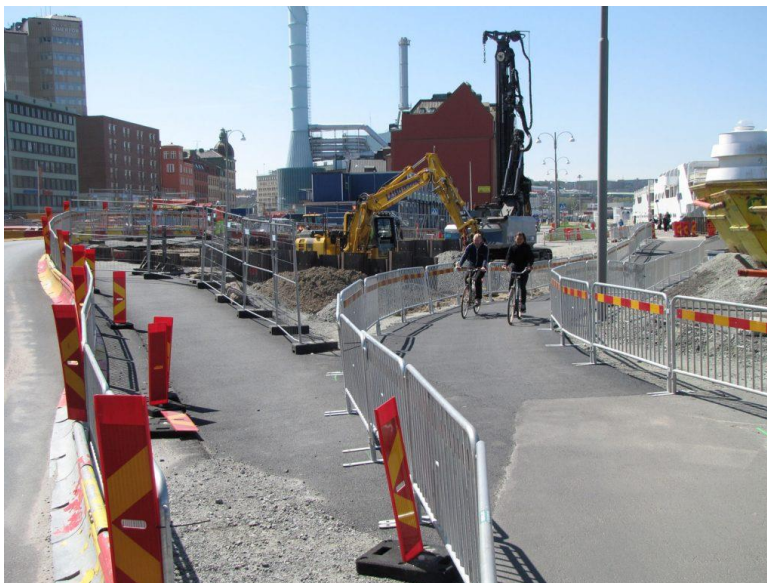
²³ Cantrill, A. (2020). Pop-Up Bike Lanes and the Fight Over Berlin's Streets. Bloomberg CityLab. Åtkomst: februari, 2021: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-10-13/the-fight-over-berlin-s-temporary-bike-lanes>

Det finns fler exempel på tillfällig omfördelning av gaturummet under coronapandemin, i Milano, Bryssel, Wien, Budapest och även i Göteborg (se inforuta om Göteborgs tillfälliga cykelstråk i kapitel 3). Hur dessa åtgärder kommer att bidra till mer trafiksäker gång och cykling har ännu inte utvärderats i större skala.

Trafik under byggskede

Andra exempel där trafiklösningar införs under en tillfällig situation finns under byggscheden. Trafikverket och kommuner har jobbat mycket med frågan om hur man kan säkerställa trafiksäkra miljöer under byggscheden. Trafikanordningsplaner (TA-planer) behöver tas fram inför trafikomledning för att säkerställa att omledning sker på ett trafiksäkert sätt, som är tillgängligt för personer med funktionsnedsättning och med bibehållen framkomlighet.²⁴ På grund av den tillfälliga karaktären och arbetsmiljökrav på byggarbetsplatsen är inte alltid dessa lösningar utformade för gåendes och cyklisters bästa och kan leda till stora omvägar se Figur 2-7.

Flera kommuner försöker förbättra sin hantering av trafik under byggskede för att öka trafiksäkerheten, speciellt vid byggarbetsplatser i närheten av skolor. Att ta fram TA-planer i linje med teknisk handbok, trafikföreskrifter eller liknande där krav finns och implementera dessa med uppföljning/kontroll från både stadens och byggföretagens sida är viktigt för att få tillfälliga åtgärder att bli rätt från början. Genom denna process kan tillfälliga åtgärder användas som ett verktyg för att höja standarden på skolvägar genom till exempel flera övergångsställen, begränsad hastighet och farthinder samt fler skyltar. Ett exempel är Malmö stad som använder TA-planeringsprocessen för att lägga till tillfälliga skolvägar vid byggarbetsplatser, se kapitel 3.2. Dessa åtgärder kan också bidra till att föräldrar och elever reser säkrare och mer hållbart till skolan i början av terminen, med ambitionen att dessa nya resvanor bibehålls under en längre period.



Figur 2-7 Tillfälliga cykelbanor vid byggnation i Göteborg 2014. Källa: Trafik i stan, 2017.

²⁴ Trafikverket (2019). Trafikanordningsplaner (TA-planer). Åtkomst: februari, 2021: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Arbetsmiljo-och-sakerhet/Arbete-pa-vag/Trafikanordningsplaner/>

3. Erfarenhetssammanställning från intervjuer

3.1 Utgångspunkter

Under 2021 genomfördes åtta intervjuer med personer som arbetar med tillfälliga åtgärder. Intervjupersonernas roller varierade, och var bland annat trafikplanerare på kommuner, forskare och kommunikatör/aktivist. Intervjuer har gjorts med verksamma i både svenska och europeiska städer, se lista över medverkande experter i kapitel 1.3. Intervjuerna omfattade många olika typer av tillfälliga lösningar inklusive sommargångator, åtgärder för säkra skolvägar och pop up-åtgärder under coronapandemin.

Informationen insamlad från intervjuerna ger flera perspektiv på hur tillfälliga lösningar används och uppfattas. Resultatet ger en omfattande bild och ett djupare perspektiv på tillfälliga åtgärder, men det finns luckor där perspektiv och kunskap saknas på grund av projektets tidsbegränsning. Till exempel hade inga av intervjuade personerna erfarenhet av att använda tillfälliga åtgärder som pilotprojekt.

Nedan presenteras resultatet från intervjuerna som i kombination med råd av experter inom trafiksäkerhet och tillgänglighet på Trivector har sammanställts för att lyfta fram de viktigaste lärdomarna och de mest intressanta aspekterna vid användning av tillfälliga lösningar. Även erfarenheter från säsongsbaserade åtgärder från det webinarium och de workshoppar som nämns i avsnitt 1.3 har bidragit till slutsatser om sommargångator.

3.2 Trafiksäkerhetsaspekter av tillfälliga åtgärder

Trafiksäkerhetseffekten av tillfälliga åtgärder har inte varit i fokus för utvärdering i de studerade exemplen. De flesta av intervjupersonerna menade dock att de tycker att tillfälliga åtgärder generellt bidrar till en mer trafiksäker stadsmiljö. På platser där biltrafiken nedprioriteras, antingen med sänkt hastighet eller avsmalnad körbana, finns det minskad risk för allvarliga konflikter (olyckor) med bilister. Till exempel bidrar en tillfällig cykelbana till en mer trafiksäker väg för cyklister än om cykeltrafik hänvisas till blandtrafik på en väg med höga hastigheter och/eller biltrafikflöden. Även utökning av ytor för gående och cyklister kan bidra till minskad risk för singelolyckor bland eller kollisioner mellan cyklister och gående.²⁵

Tillfälliga cykelbanor som implementerats under coronapandemin i både Berlin och Paris har generellt lett till ökad trafiksäkerhet eftersom de har anlagts på gator där det inte fanns någon cykelinfrastruktur alls innan. På det sättet kan tillfälliga cykelbanor vara ett sätt att snabbt förbättra förutsättningarna för att färdas med cykel och höja säkerheten för cyklister. Med tillfälliga åtgärder kan också

²⁵ Eriksson, J. med flera (2017). Säkerhetseffekten av ökat cyklande: kartläggning av nuläget för att planera för framtiden, VTI rapport.

mer radikala förändringar i gatumiljön testas som kan ha stora trafiksäkerhetsvinster för oskyddade trafikanter, som att stänga av gator för biltrafik eller leda om kollektivtrafik (vilket har gjorts på ett flertal gator i Paris och Berlin).

Men erfarenheter från Berlin och Paris har också visat att tillfälliga cykelbanor kan ha trafiksäkerhetsbrister. Dessa brister beror på det faktum att typen av tillfällig lösning utgörs av en enkel och standardiserad utformning som å ena sidan möjliggjorde en snabb implementering (vilket var positivt och ett viktigt mål för arbetet), men som å andra sidan lett till säkerhetsbrister när den standardiserade lösningen inte var anpassad efter mer komplexa platser med specifika trafiksäkerhetsbehov, så som korsningspunkter. Den stora variationen i trafiksäkerhet som den standardiserade lösningen i många fall har inneburit, med en god trafiksäkerhetsnivå längs med gatan och en låg nivå vid korsningspunkter, har varit ett problem som i vissa fall har lett till allvarliga cykelolyckor (åtminstone en rapporterad dödolycka i Berlin på en tillfällig cykelbana vid en korsningspunkt, mellan en cyklist och en högersvängande lastbil). Dels eftersom den tillfälliga lösningen inte möter de trafiksäkerhetsbehov som dessa platser har, dels för att det kan ge cyklister en falsk trygghet/säkerhet som leder till lägre uppmärksamhetsnivå.

Därför är det viktigt att den tillfälliga lösningen erbjuder en god trafiksäkerhetsnivå utmed hela stråket inklusive korsningspunkter utan stora variationer i trafiksäkerhet mellan stråket som har god säkerhet och korsningarna, som inte har det.

Huvudsyftet med tillfälliga åtgärder är sällan en ökad trafiksäkerhet, utan kan vara en mer levande stad, en ökad framkomlighet för cyklister, att avlasta kollektivtrafiken och trånga gator, med mera. Samtidigt ska sådana åtgärder genomföras inom ramen för vad som är en trafiksäker lösning. Det kan vara så att trafiksäkerheten nedprioriteras eller att lösningen blir mindre genomtänkt när det gäller tillfälliga åtgärder. Det är dock svårt att säga utifrån studerade exempel. Tillfälliga åtgärder kan öka trafiksäkerheten men kan fortfarande innebära risker för trafikanterna om de inte genomförs på rätt sätt. Eftersom målet med de flesta tillfälliga åtgärder inte är trafiksäkerhet, utvärderas de inte så först och främst. Det finns inte mycket data på hur tillfälliga åtgärder bidrar eller minskar risker för olyckor eller konflikter. Enligt de intervjuade personerna har utvärderingen varit baserat på medborgardialog och återkoppling efter att en tillfällig åtgärd har provats på plats. För tillfälliga åtgärder som exempelvis sommargågator händer olyckor sällan. Därför är det viktigare att genomföra observationsstudier och/eller intervjuer med medborgare för att förstå potentiella konflikter och risker.

Enligt intervjupersonerna har återkopplingen från allmänheten varit blandad. men de två typer av konflikter som har rapporterats är dels konflikter mellan gående och cyklister där cyklister anses cykla för fort genom ett gångfartsområde (eller delad gång- och cykelbana), dels mellan cyklister och biltrafik där tillfälliga cykelbanor inte är tillräckligt bra utformade på vägar med hög hastighet eller vid högtrafikerade korsningar.

I utvärderingen av sommargatan Friisgatan i Malmö stad 2020 ställdes frågan om gatan känns trafiksäker. Svaren visar att 81 procent av fotgängarna och 78 procent av cyklisterna tyckte att gatan känns trafiksäker. Om man jämför med

utvärderingen från 2017 har den upplevda trafiksäkerheten ökat, då 61 procent av fotgängarna och 49 procent av cyklisterna då tyckte gatan kändes trafiksäker. Utvärderingen visar också att upplevda brister i trafiksäkerhet finns där bilförare inte respekterar gatan som en sommargata och när cyklisterna kör för snabbt.²⁶ Detta stämmer med tidigare utvärderingar av ”Levande Stockholm”-programmet där ”*De huvudsakliga klagomålen från medborgare om sommargågatorna handlade om bristande trafiksäkerhet för gående orsakat av att bilister och cyklisterna som befunnit sig på eller i närheten av gågatorna inte anpassat farten. Många fotgängare upplevde att reglerna för gågatorna inte respekterades utan att bilister och cyklisterna körde i alldeles för höga hastigheter, vilket framkallade en känsla av otrygghet.*” Oavsett brister har sommargågator-programmet generellt bedömts bidra på ett positivt sätt till trafiksäkerhet och trygghet.²⁷

Enligt erfarenhet från intervjuade personer blir tillfälliga åtgärder i regel säkrast där:

- ▶ Mängden biltrafik är låg och/eller begränsad till ett lågt flöde.
- ▶ Biltrafikens hastighet är begränsad och det finns en bra hastighetsefterlevnad.
- ▶ Utformningen av åtgärden ger ett tydligt meddelande till trafikanter om hur de ska agera.
- ▶ Skyltar är lättförståeliga för olika grupper av människor, även för barn.
- ▶ Det finns alternativa snabba cykelvägar som inte är blandade med gångtrafik (gäller framför allt sommargågator).

Det finns exempel där tillfälliga åtgärders huvudsyfte är en ökad trafiksäkerhet. Tillfälliga åtgärder vid skolor kan användas för att sänka hastigheten hos biltrafiken. Tillfälliga åtgärder inför en ombyggnation av gaturummet kan ha syftet att öka trafiksäkerheten tills vägen kan byggas om på rätt sätt. I ett exempel från en intervju har åtgärder genomförts för en tillfällig skolväg genom ett område med mycket byggtrafik, se Figur 3-1.

På dessa platser är utvärderingen också mycket beroende på invånarens upplevelse och återkoppling. Det finns för få exempel för att ge en bild av påverkan på risken för olyckor eller konflikter men återkopplingen till kommunen har varit positiv.

²⁶ Malmö stad och Gullers grupp (2020). Sommargata Friisgatan, Undersökning besökare.

²⁷ Stockholms stad (2018). Utvärdering av Levande Stockholm. <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1938732>



Figur 3-1 Tillfällig gång- och cykelväg genom byggområde i området Elinelund i Malmö.

TA-planer för Säkra skolvägar i Malmö

Under de senaste tio åren har en ny stadsdel, Elinelund, i Limhamn i Malmö byggts med nya bostäder och verksamheter. Området har haft mycket pågående nybyggnation som kan påverka gång- och cykelvägar som trafikerats av personer som redan hunnit flytta in.

En ny skola, Elinelundsskolan, har byggts i området och öppnades under hösten 2019. Efter klagomål från vårdnadshavare till kommunen, om bristande trygghet och trafiksäkerhet kopplat till byggtrafik och byggarbetsplatser, har kommunen tagit en ny titt på TA-planerna. Kommunen har därefter beslutat att bygga en tillfällig skolväg i form av en ny gång- och cykelväg genom ett byggområde i Elinelund. Den nya gång- och cykelvägen omfattar ett lager av asfaltering, målning, farthinder och tillfälliga skyltar vid övergångställen.

Lösningen har uppskattats av vårdnadshavare i området och projektet har lyckats bidra till lärdomar om hur kommunen kan arbeta snabbt och flexibelt för att lösa trafiksäkerhetsbrister med tillfälliga åtgärder. Projektet har inspirerat andra projekt och kommuner att använda tillfälliga skolvägar där ett område eller väg ska byggas om med risk för en stökig och osäker trafikmiljö.

3.3 Utformningsförutsättningar

Hur väl en tillfällig åtgärd kan bidra till förbättrad trafiksäkerhet och andra hållbarhetsmål, inte minst att främja cykling, kan bero på utformningsförutsättningar. Även val av platser där en tillfällig åtgärd kan ha en stor påverkan på åtgärdens bidrag.

Personer som arbetar med sommargåtor och andra vistelseområden har i intervjuer uttryckt att det är viktigt att gågator och shared space-miljöer gestaltas med fokus på tydliga entréer till det ändrade gaturummet. Eftersom några av dessa platser tillåter biltrafik på gåendes villkor och de flesta måste ha plats för gods- trafik (till exempel leveranser och sophantering) och utryckningsfordon måste det finnas tillräcklig plats för motorfordon att komma fram. Det är viktigt att avgränsa utrymmet för bilar vid entréer för att ge en tydlig signal att hastigheten måste vara låg. Även skyltning måste vara tydlig vid entréer så att bilister vet hur de ska agera.

Valet av plats för en sommargata eller ett nytt vistelseområde är viktigt för resultatet. Intervjuerna har visat att de flesta städer och kommuner börjar med platser som ligger centralt i tätorten, har ett högt gångflöde och ett lågt bilflöde och där det finns restauranger, butiker och verksamheter som skulle få nytta av mer fottrafik. Efter lyckade resultat har några städer och kommuner, till exempel Stockholm och Malmö, provat att göra liknande åtgärder på platser som ligger i ytterstaden där andelen biltrafik är större. Dessa platser har fått mer blandad respons från invånare men det finns ett stort intresse bland aktörer som intervjuats för hur man kan implementera tillfälliga åtgärder vid bostadsområden eller i mer glesbebyggda miljöer.

Gällande de tillfälliga cykelbanor som har implementerats under coronapandemin har flera länder (bland annat Frankrike och Tyskland) tagit fram principsektioner för tillfälliga cykelbanor för olika typer av gator. Principerna från dessa sektioner bygger på en omfördelning av trafik- eller parkeringsytor till fördel för cykeltrafiken och inkluderar användning av avgränsning för tillfälliga omvägningar, att avgränsningar mellan bil och cykeltrafik är tunga och stabila för att skapa tydliga gränser samt användning av gul vägmarkering för att förstärka den tillfälliga karaktären. På dessa poper up-cykelbanor var det också viktigt att skapa säkra korsningar där cykeltrafikens väjningsplikt är markerad med extra vägmarkering och pollare, se Figur 3-2.



Figur 3-2 Tillfällig korsningsutformning på en pop-up cykelbana i Paris där pollare har satts upp för att skapa ett buffertutrymme för cyklister och förbättra korsningsvinkeln mellan biltrafik och cykeltrafik.

En stor nytta med tillfälliga åtgärder är flexibiliteten. Om det finns en bra och öppen dialog med invånarna kommer trafiksäkerhetsbrister komma fram i återkopplingen. Genom att använda utemöbler, planteringar, barriärer och skyltar som kan flyttas kan kommunen anpassa lösningen efter att den har prövats på plats.

I regel bör utformningsprinciper som gäller för permanenta gång- och cykellösningar, gällande beläggnings jämnhet, breddmått, geometri mm också gälla för tillfälliga lösningar.

3.4 Planeringsprocessen

Initiativ till tillfälliga åtgärder tas ofta av politiker, enligt intervjupersonerna. Tjänstepersoner utreder och utformar åtgärderna, och sedan kan en eventuell dialog med berörda verksamheter och boende genomföras inför genomförande. Processen är toppstyrd, till skillnad från i tactical urbanism-projekt där medborgare driver sina egna lösningar kollektivt. Några intervjupersoner uttryckte intresse för mer medborgarstyrda processer där invånare eller fastighetsägare kunde komma med förslag på olika tillfälliga åtgärder. Några sommargångatorprogram har börjat samla in förslag från allmänheten på möjliga platser för nya sommargångator. Medborgarstyrda processer fungerar också för till exempel planering av tillfälliga åtgärder som trafiksäkerhetsåtgärder vid skolor, där kommunen reagerar på återkoppling från invånare om ett trafiksäkerhetsproblem och implementerar snabba lösningar.

Generellt planeras tillfälliga lösningar med en kort tidplan där det kan ta mellan 1–8 månader att få lösningen redo för genomförande. Aktörer som intervjuades uttryckte att det finns både för- och nackdelar med en kort tidplan. Fördelen med en kort tidplan är att man kan reagera snabbt på ett akut behov eller anpassa efter en specifik situation. Nackdelar är att det kräver mycket mer samarbete och kommunikation. Det är viktigt att ha en god framförhållning gällande verksamheter som berörs inom kommunen. Kommunikation internt om tidplan och medverkan

kan leda till en mer genomtänkt lösning. Även kommunikation externt med berörda verksamheter, boende och organisationer är viktigt för att få åtgärderna rätt från början och minska anpassningar efter att åtgärderna är på plats.

Det kan vara bra att ha flera perspektiv i planeringsskedet för att kunna hitta potentiella brister. Det är bra med tillgänglighetstänk samt perspektiv för barn, äldre och för personer med funktionsnedsättningar för att säkerställa att lösningarna är tillgängliga och tydliga för olika personer.

När det gäller planeringen av pop-upp cykelbanor i Berlin och Paris, där syftet var att implementera dessa nya cykelbanor så fort som möjligt (i en krissituation), har de vanliga planeringsprocedurerna skalats ner till en minimum, i praktiken enbart att välja stråk och sedan implementera lösningen på plats med enkla medel (omfördelning av befintlig trafik eller parkeringsytor och användning av målning samt flyttbara byggavstängningsmaterial som separering mot motoriserad trafik). I Berlin har de tillfälliga cykelbanorna hanterats och reglerats som TA-planer²⁸. En viktig aspekt som har möjliggjort den snabba implementeringen i båda städerna var att det redan fanns framtagna cykelplaner för utvecklingen av cykelinfrastrukturen. Planeringsarbetet var på så sätt redan gjort i förväg och tillfälliga cykelbanor anlades framför allt på sträckor som var utpekade som framtida cykelstråk i redan framtagna planer. I Berlin finns det dessutom en mobilitetslag sedan 2018 som säger att alla huvudgator i staden ska vara försedda med cykelbanor år 2030²⁹. Alla tillfälliga cykelbanor i Berlin anlades på huvudgator och fick därmed även stöd i den lagen som var en viktig pusselbit för den framgångsrika implementeringen av pop up-cykelbanor i Berlin. Förutom att ha möjliggjort den snabba implementeringen som coronakrisen krävt är de bakomliggande planerna (eller lagarna i Berlin) ett stöd för att bibehålla cykelbanorna även i fortsättningen. I både Paris och Berlin ska de allra flesta tillfälliga cykelbanor (50 km respektive 24 km för Paris och Berlin) som har anlagts under coronapandemin omvandlas till permanenta cykelbanor och finnas kvar även framöver.

Cykelplaner och planer för utvecklingen av cykelnätet är så klart centrala för att kunna förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken på lång sikt men har i dessa fall visat sig också vara avgörande för att snabbt kunna reagera och bygga ut infrastrukturen när en sådan krissituation inträffar och gör att ett plötsligt infrastrukturebehov uppstår (som en pandemi, men det skulle exempelvis också kunna vara en kollektivtrafikstrejk).

I både Berlin och Paris gav pandemin möjlighet att snabbt lägga in tillfälliga cykelbanor på platser som redan planerades få en cykelbana. Genom att genomföra tillfälliga lösningar kunde städer och kommuner få den grundläggande infrastrukturen på plats för att sedan permanenta vägarnas utformning i ett senare skede. Snabb omvandling med tillfälliga lösningar ledde till att fler invånare

²⁸ Deutscher Bundestag (2020). Straßenverkehrsordnungsrechtlicher Rahmen zur Anordnung temporärer und dauerhafter Radfahrstreifen. WD 7: Zivil-, Straf- und Verfahrensrecht, Bau und Stadtentwicklung. <https://www.bundestag.de/resource/blob/704000/6ae550c8cbdf2a7226ed77b10cd37c39/WD-7-074-20-pdf-data.pdf>

²⁹ Henneberger, M., Berlin Mobility Act. Senate Department for the Environment, Urban Mobility, Consumer Protection and Climate Action. Åtkomst: december, 2021: <https://www.berlin.de/sen/uvk/en/traffic/transport-policy/berlin-mobility-act/>

kunde skaffa nya resvanor under en tillfällig situation med tanken att dessa nya vanor kommer att behållas efter pandemin som en del av en större mobilitetsplan.

Tidplanen är mycket beroende på prioritering hos kommunen. Om det finns en stark prioritering hos alla involverade verksamheter att åtgärderna ska genomföras under en kort tidsperiod blir samordningen mycket lättare. En stor utmaning för tidplanen är när åtgärderna ska genomföras men det inte prioriteras bland alla verksamheter eller entreprenörsparter. Att ha en grundläggande plan för möjliga platser för cykelbanor har också bidragit till att tidplanen kunde förkortas i Berlin och Paris.

Tillfälliga cykelåtgärder under corona-pandemin i Göteborg

När coronapandemin bröt ut våren 2020 blev det stora negativa konsekvenser för medborgare och näringslivet. Människor hade svårt att ta sig till och igenom städer utan att trängas på gatorna. Den höga smittspridningen och rädslan för smitta ledde till att färre personer rörde sig i städerna.

April 2020 fick trafikkontoret på Göteborgs Stad i uppdrag att skapa bättre framkomlighet för gående och cyklister för att minska trängsel och därmed minska smittspridning och negativ påverkan på näringslivet. Trafikkontoret fick en budget på 350 000 kr och två månader för att utreda och genomföra nya tillfälliga cykelstråk.¹

Under den korta perioden hann trafikplanerare och trafikingenjörer på trafikkontoret tillsammans med externa entreprenörer flytta ut cykelbanan från delade gång- och cykelbanor till ett cykelfält på ett avstängt bilkörfält längs tre gator i Göteborg: Linnégatan, Landsväggsgatan och Kungsgatan. Några gator omvandlades också till cykelgator eller gångfartsområden.

Dessa tillfälliga åtgärder gjordes under sommaren 2020 och överlappade väl med stadens befintliga sommargågatuprogram. På grund av blandad återkoppling och reaktioner från allmänheten och åtgärdernas tillfälliga karaktär (till exempel att den färg som användes tvättades bort efter en viss tid) upphörde åtgärderna under september 2020.

En förkortad tidplan och samverkan mellan kommun och entreprenör skapade många utmaningar för projektet. På grund av bristande skyltning och gestaltning blev åtgärderna förvirrande för vissa trafikanter.

1. Ludin, M. (2020) Tjänsteutlåtande Stimulansåtgärder under coronapandemin, Göteborgs Stad.

Under genomförandefasen är det bra att ha information om åtgärderna tillgänglig för allmänheten, att ha en öppen kanal för återkoppling och att ha resurser tillgängliga för möjliga anpassningar. Aktörer som intervjuades har uttryckt att det under de första veckorna kan komma mycket återkoppling och synpunkter från förvirrade trafikanter. Efter denna period har aktörer märkt att trafikanter blir mer vana vid den nya utformningen.

De flesta intervjuade aktörer har utvärderat åtgärderna med observationsstudier, enkäter och återkopplingskommentarer. Enkätundersökningar har genomförts på plats med personer på gatorna, digitalt med öppen webbenkätslänk och med fokus på berörda verksamheter och boende. Det är bra att inkludera flera grupper för att förstå hur åtgärderna påverkar olika grupper. Ägaren av en restaurang kan till exempel ha en annan syn än personer som bor längs gatan och snabba pendlingscyklister kan ha en annan syn än barnfamiljer.

Nya lösningar som wifi-studier kan nyttja teknik för att förstå hur personer använder ytan som skapas av tillfälliga lösningar. Några exempel på tillfälliga åtgärder utvärderas med trafikanalyser före och efter åtgärden som visar påverkan på trafikrörelser. Dessa brukar ha fokus på påverkan på biltrafik och parkering.

3.5 Möjligheter och utmaningar

Det finns en stor potential hos tillfälliga åtgärder. Genom att arbeta snabbt och flexibelt kan kommunerna införa lösningar för akuta problem eller kriser, anpassa efter återkoppling, utvärdera, och planera om på relativt kort tid och med en låg budget. Detta arbetssätt tillåter även att testa nya lösningar. Genom att inte behöva satsa mycket tid och pengar och att jobba med lösningar som lätt kan tas bort vågar politiker och tjänstepersoner testa mer. Detta kan leda till initiativ som kan ha mycket positiva resultat. Även om resultaten inte blir positiva har kommunen ändå fått nya lärdomar och information om vad som fungerar bra eller dåligt.

För många europeiska städer blev tillfälliga lösningar en möjlighet att snabba på processer som redan påbörjats. Genom att anlägga tillfälliga gång- eller cykelvägar på platser där det redan fanns en plan kunde städer hinna i kapp med en omställningsprocess mot hållbara transporter som i många fall har visat sig gå för långsamt. Många städer har svårt att hinna med ambitiösa mål för hållbara resor. Genom att jobba med tillfälliga åtgärder ges bättre förutsättningar för att nå målen. Detta kan illustreras med exempel från Paris där anläggning av de tillfälliga cykelbanorna (så kallade *Corona-pistes*) under pandemin ledde till att många fler har börjat cykla³⁰.

En av konsekvenserna av den ökade mängden cyklister är en ökning av antalet cykelolyckor (har observerats i både Berlin och Paris). En möjlig förklaring enligt en av intervjupersonerna är att de nya tillfälliga cykelbanorna har lockat många nya grupper bestående av ovana cyklister att börja cykla, som kanske är mer benägna att råka ut för olyckor på grund av liten erfarenhet av att cykla i trafiken.

Erfarenhet från Berlin och framför allt Paris har visat att implementeringen av många tillfälliga gång- och cykelbanor under en kort tid skapar förutsättningar för en större andel gång- och cykelresor som i sin tur kan bidra till många klimat- och hälsoeffekter. Det finns också potential för att uppmuntra fler att ändra sina resvanor. Långsiktiga beteendeförändringar som skapas under en tillfällig

³⁰ Berman, L. (2020). Tactical urbanism encouraging cycling in Paris. European Observatory for Gender Smart Transport. Åtkomst: december, 2021: <http://transportgenderobservatory.eu/2020/06/01/tactical-urbanism-encouraging-cycling-in-paris/>

situation kan ha en stor påverkan på hur trafik i staden ser ut. Inte bara på grund av de som väljer att gå och cykla men också på grund av bilförare som anammar nya vanor i trafiken, till exempel genom att ta andra vägar, minska hastigheten, visa större hänsyn till oskyddade trafikanter eller acceptera lägre tillgång till central parkering. Små justeringar i trafiken även för en tillfällig period kan skapa nya vanor och attityder som gör det lättare att planera för gång- och cykeltrafik i framtiden.

Att jobba med tillfälliga åtgärder öppnar också upp möjligheter för mer dialog med medborgare och en mer demokratisk planeringsprocess. Med tillfälliga åtgärder blir det viktigt att samarbeta med olika parter som fastighetsägare, verksamheter (restauranger och butiker) och boende. Dessa parter får ofta en aktiv roll i planeringsprocessen genom att det kan finnas fler dialogtillfällen och chans att uttrycka sina åsikter under en kort period. Öppna dialogkanaler under perioden när åtgärderna är på plats blir en chans för medborgare att ge återkoppling som kan påverka åtgärdens utformning. Även medborgardrivna projekt för tillfälliga åtgärder verkar intressanta för fler kommuner. Genom att tillfälliga åtgärder kostar mindre tid och budget blir det inte lika riskabelt att testa förslag till projekt eller åtgärda nya eller oväntade platser.

Tillfälliga åtgärder ska dock anses som ett av verktygen som kommuner och städer har i sina verktygslådor för att skapa trafiksäkra gator, samt levande och hållbara städer. Det ska kompletteras med andra verktyg och permanenta lösningar för att uppnå en större påverkan och uppnå mål.

En utmaning med tillfälliga lösningar är hur man permanentar utformningar som införts som tillfälliga. För projekt där tillfälliga åtgärder skapar den grundläggande infrastrukturen för eventuella permanenta lösningar eller för projekt som har testat en lösning som har lyckats blir det ett beslut om hur permanentning ska genomföras. Det finns risk att tillfälliga lösningar lämnas kvar över en lång tid utan kontinuerligt underhåll som behövs.

En ytterligare utmaning som några intervjupersoner i Sverige har beskrivit är en stark bilkultur som bidrar till en negativ syn på tillfälliga lösningar som i oftast prioriterar ner biltrafiken. En bilnorm utvecklades i Sverige under andra hälften av 1900-talet, och nu när stadsplanerare försöker prioritera gående och cyklister högre, genom att bland annat öka ytorna för gång- och cykeltrafik, kan det leda till motstånd från gruppen vanebilister. Tillfälliga åtgärder kan användas för att bygga upp en acceptans bland medborgare, även bilister som är helt eller delvis öppna för att ändra sitt resebeteende, då åtgärderna ska införas under en begränsad tid och möjlighet till återkoppling finns under tidsperioden. Viktiga förutsättningar i dessa situationer är modiga politiker, bra kommunikation och dialog, samt att lyfta fram positivt resultat från utvärderingarna. Det är viktigt att utvärderingen dels består av utvärderade faktorer som är mätbara, till exempel ändringar i cykel- eller gångflöde, eller i antal personer som vistas på platsen, eller hastigheter. Samt att den delen av utvärderingen som består av människors åsikter samlas in på ett kontrollerat sätt så att en reell bild av befolkningens uppfattning uppnås.

Negativ respons på tillfälliga åtgärder som har diskuterats under intervjuerna omfattar också problem med trygghet. Boende i närområdet kring tillfälliga

gångator/vistelsemiljöer blir i vissa fall störda av ljud och aktiviteter från restauranger som använder de tillfälliga ytorna. I många situationer bidrar fler gående och cyklister på gatorna till ökad trygghet, men ökat folkliv uppfattas olika av olika grupper.

En utmaning kopplad till tillfälliga cykelbanor som har byggts under coronapandemin i bland annat Paris och Berlin är att deras enkla och standardiserade utformning, som å ena sidan har möjliggjort en snabb implementering, i vissa fall har lett till trafiksäkerhetsbrister på grund av platsspecifika behov som utformningen inte tar hänsyn till. Dessa platser är ofta lite mera komplexa situationer där olycksrisken är större, till exempel i korsningspunkter. För att uppnå en god trafiksäkerhet för tillfälliga cykelbanor är det därför extra viktigt att identifiera de platser där den standardiserade lösningen behöver justeras och anpassas till platsen för att uppnå en god säkerhetsnivå.

4. Slutsatser och vägledande råd

4.1 Generella slutsatser

Studien har visat att medborgardriven tactical urbanism inte varit särskilt vanlig i Sverige, även om vissa projekt förekommer, till exempel Pallis i Stockholm (se avsnitt 2.2). Även boende i villaområden som vill placera blomkrukor och liknande farthinder på sina gator för att dämpa hastigheten hos bilar kan anses vara en form av medborgardriven tactical urbanism. I Sverige har tillfälliga åtgärder i regel initierats och drivits av kommunala tjänstepersoner. Inom ramen för den tillfälliga karaktären hos dessa åtgärder kan tjänstepersoner tillåtas vara ”aktivister” för att prova nya, innovativa lösningar som också kan vara inom eller i gråzonerna för gällande föreskrifter.

Den här studien har visat flera exempel på olika användningar av tillfälliga åtgärder i trafikmiljöer i syfte att öka trafiksäkerheten och göra det bättre för gående och cyklister. Det kan vara pilot- och demonstrationsprojekt för att testa och utvärdera nya lösningar, säsongsbaserade åtgärder under sommar- eller vintertid, omfördelning av gaturummet vid tillfälliga situationer (inte minst under coronapandemin) eller hantering av trafik under byggskede. I alla dessa situationer har ”tillfälligheten” en huvudroll.

Figur 4-1 är ett försök att ge en översikt för olika sammanhang där tillfälliga åtgärder kan finnas som blir relevant ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. För det första kan tillfälliga åtgärder genomföras med andra primära mål än trafiksäkerhet, men trafiksäkerhetsaspekter måste då ändå beaktas. För det andra kan tillfälliga åtgärder användas medvetet i ett trafiksäkerhetsarbete. För det tredje kan tillfälliga åtgärder vara initierade och genomförda av planerare eller medborgare.

	Tillfälliga åtgärder som en del i trafiksäkerhetsarbetet	Trafiksäkerhets-aspekter på tillfälliga åtgärder generellt
Planerardrivet arbete med tillfälliga åtgärder	Testa och utvärdera nya, innovativa trafiksäkerhetsåtgärder, till exempel väntytor för cyklister i Stockholm (se avsnitt 2.2)	Sommargågor; Tillfällig omfördelning av körbanor till cykelfält; Parkeringsplatser görs om till cykelparkering och/eller vistelseyta; Trafik under byggskede
Medborgardrivet arbete med tillfälliga åtgärder	Blomkrukor och andra fARTHINDER på villagator; Egen skyltning av typen "le-kande barn"	Vistelseyta i en vändzon (se Pallisparken i avsnitt 2.2)

Figur 4-1 Exempel på tillfälliga åtgärder i olika sammanhang: initierade och genomförda av planerare eller medborgare respektive när tillfälliga åtgärder används i trafiksäkerhetsarbetet eller när trafiksäkerhetsaspekter av tillfälliga åtgärder generellt bör beaktas.

Tillfälliga åtgärder kan både vara viktiga för att testa nya, innovativa lösningar eller för att hantera en förändrad situation snabbt och enkelt. Dock ska tillfälliga åtgärder inte ses som en lösning för sig men som ett verktyg i arbetet att skapa tryggare och säkrare gator för oskyddade trafikanter – och som en del i ett trafiksäkerhetsarbete.

Det finns också trafiksäkerhetsaspekter av de flesta tillfälliga åtgärder generellt, även när åtgärdernas primära mål inte är att förbättra trafiksäkerheten. Ett exempel är sommargator där särskilt uppmärksamhet behöver ägnas åt interaktionen med biltrafik (om sådan förekommer) och mellan cyklister och gående. Under byggskede behöver tillfälliga omledningar av trafik göras på ett trafiksäkert sätt.

Otydlighet i utformning av tillfälliga åtgärder kan leda till felbeteenden eller till en falsk trygghet. Detta gäller framför allt komplexa punkter på stråken så som korsningspunkter. Det är viktigt att utformningen vid dessa punkter studeras extra noga och att lösningen anpassas för bibehållen trafiksäkerhet.

Det är viktigt att tillfälliga åtgärder, oavsett deras primära mål, genomförs med hänsyn till trafiksäkerhet. På så vis det också god potential för positiva effekter av tillfälliga åtgärder att bidra till ökat och säkrare gående och cyklande.

4.2 Vägledande råd

Skapa riktlinjer och stöd för andra aktörer

Användningen av tillfälliga åtgärder i trafikmiljön kan ha två olika huvudsakliga utgångspunkter för en kommun. För det första kan det handla om kommunens eget arbete med tillfälliga åtgärder som kommunen själv initierar och genomför. För det andra kan det handla om att kommunen skapar riktlinjer och stöd för att medborgare och verksamheter ska kunna genomföra tillfälliga åtgärder. I fråga

om trafiksäkerhet kan det handla om att ta fram regler för hur hastighetsdämpande åtgärder på villagator får utformas, hur till exempel vistelseytor eller ute-serveringar på parkeringsplatser ska göras trafiksäkra i olika trafiksituationer eller hur man som medborgare kan ansöka om att tillfälligt omstrukturera en allmän plats.

Bjud in medborgare och andra – samskapa

Arbetet med tillfälliga åtgärder i trafikmiljön behöver baseras på god kommunikation både inom och utanför kommunens organisation. Det finns möjlighet att inkludera medborgare för att skapa en mer demokratisk process. Man kan be boende eller intresserade fastighetsägare att komma med förslag på platser för tillfälliga åtgärder för att öka trafiksäkerheten eller förbättra stadsmiljön. Man kan också kontakta intresseorganisationer som vill driva frågor om trafiksäkra och på annat sätt goda lösningar för gående och cyklister.

I Sverige har hittills tillfälliga åtgärder ofta varit planeradrivna, så kallad medborgardriven tactical urbanism är sällsynt. Det finns en stor potential för att nyttja både drivkraften hos engagerade tjänstepersoner och engagerade medborgare för att utveckla tillfälliga åtgärder vidare, inte minst inom ramen för dialoger såsom samskapande eller medborgarbudget.

Var snäll mot pionjärer

Det är inte alltid helt lätt för medborgare, föreningar och andra intressenter att förstå hur man ska gå tillväga för att kunna genomföra åtgärder i sin närmiljö. Att kommunen tillhandahåller genomtänkta och lättbegripliga riktlinjer underlättar, men det finns ändå all anledning att vara ”snäll mot pionjärerna” då det finns mycket att lära under denna process. I bästa fall blir vägen till en färdig åtgärd en genomlysning av vilka fallgropar som kommunens regelverk och riktlinjer innehåller och ett synliggörande av vilka krav som är otydliga eller svåra att uppfylla för en medborgardriven organisation med liten trafikplanerarkompetens. Att medborgare har möjlighet att påverka sin närmiljö är en demokratifråga. Vad de ska ha möjlighet att förändra kan behöva förankras politiskt, åtminstone på en övergripande nivå.

”Det är bara ett försök”

Kommunens eget arbete med tillfälliga åtgärder i trafikmiljön som en del i trafiksäkerhetsarbetet innebär en möjlighet att testa nya lösningar. Dessa kan utvärderas innan de genomförs i större skala. När det gäller trafiksäkerhetsåtgärder och åtgärder som gör det bättre för gående och cyklister, görs ibland åtgärder på bilisters bekostnad. Det kan finnas farhågor om vad åtgärderna innebär för biltrafikens framkomlighet eller för handeln i ett område. För att vinna acceptans för åtgärder kan ett pilotprojekt vara en väg framåt. I mindre skala kan en åtgärd testas och utvärderas och förhoppningsvis upplevas som positiv eller åtminstone acceptabel av olika intressentgrupper. Åtgärdens tillfälliga karaktär kan också innebära att man vågar ta ett större grepp och genomföra mer övergripande förändringar än vid användandet av permanenta åtgärder. Pilotprojekt används redan i många kommuner, men kan användas ännu mer som ett verktyg i trafiksäkerhetsarbetet.

Börja smått och väx

Ett generellt råd för kommuner som ska börja använda tillfälliga åtgärder som verktyg för förändring, samt i trafiksäkerhetsarbetet, är att starta i mindre skala för att sedan växa gradvis i takt med att erfarenheten inom kommunens organisation blir större och invånarna lär sig hur tillfälliga åtgärder fungerar. Vid de första projekten bör det finnas extra beredskap för att utvärdera och reagera på synpunkter från start, inte minst ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, samt för att informera om syftet och karaktären på åtgärden. Om processen sker gradvis finns också möjlighet att arbeta fram ett regelverk för medborgares och verksamheters medverkan och tillskott till de tillfälliga åtgärderna, vilket på sikt minskar arbetsbördan för tjänstepersoner.

Tillfälliga åtgärder ska alltid beakta trafiksäkerhet

Tillfälliga åtgärder kan innebära att testa nya utformningar som ska utvärderas, men i många fall är det frågan om att införa relativt beprövade utformningar. I de fall som den tillfälliga åtgärden innebär en utformning som det finns riktlinjer för, till exempel i VGU eller liknande, ska detta också vara utgångspunkten. Tillfälliga lösningar ska alltså erbjuda samma trafiksäkerhetsnivå som permanenta lösningar. Detta trots de tillfälliga åtgärdernas förenklade planeringsprocedurer, samt enklare och billigare byggmaterial. Därför bör utformningsprinciper som gäller för permanenta gång- och cykellösningar, till exempel beläggnings jämnhet, breddmått och geometri i regel även gälla för tillfälliga lösningar. Även standard på till exempel drift och underhåll och skyltning bör vara densamma som för permanenta lösningar.

Medveten utformning och reglering i olika gaturum

En medveten utformning och reglering i olika gaturum är grunden för en god trafikplanering, oavsett om det är fråga om tillfälliga åtgärder eller inte. En utgångspunkt kan vara Livsrumsmodellen. Denna modell beskriver hur olika trafikantgrupper ska prioriteras på olika typer av gator, samt potentialen hos olika stadsrum beroende av deras form, inramning och läge i stadsstrukturen.³¹ En gatukaraktär som anpassas efter Livsrumsmodellen kan ge en tydlighet som gör det lätt att förstå för alla som vistas i rummen. Rummets väggar sätter upp villkoren för vilka utformningar och vilken prioritering av trafikantgrupper som golvet bör utformas efter.



Figur 4-2 Livsrumsmodellens indelning i tre olika rum, frirum, mjuktrafikrum och transportrum. Modellen har också två mellankategorier, integrerat frirum och integrerat transportrum.

³¹ SKR (2008). Rätt fart i staden: Handbok för hastighetsnivåer i en attraktiv stad.

Tillfälliga åtgärder av typen sommargångator kan beskrivas som ett sätt att förskjuta gaturum till vänster i Livsrumsmodellen. Utrymmet för gående utvidgas och biltrafik och ibland cykeltrafik prioriteras ner, med utrymmesbegränsning och hastighetsgränser. Ett mjuktrafikrum förskjuts till ett integrerat frirum.

För tillfälliga cykelbanor längs högtrafikerade bilstråk är förskjutningen inte alltid lika tydlig åt vänster i Livsrumsmodellen, eftersom dessa cykelbanor ofta utförs med en tydlig separering mellan trafikantgrupperna vilket är i enlighet med principerna för ett integrerat transportrum, och hastigheten inte alltid sänks. Utrymmet fördelas dock om från bilister till cyklister. En tydlig nackdel som identifierats med denna typ av åtgärder är de trafiksäkerhetsrisker som uppstår om korsningspunkter inte utformas omsorgsfullt, då cyklister och bilister förväntas interagera i dessa punkter.

För att tillfälliga åtgärder ska införas på ett sätt som förstärker trafiksäkerheten bör de stämma överens med gaturummets förutsättningar. Det betyder att åtgärder ska förstärka karaktären som man vill uppnå och bidra till ett gaturum som är lättförståeligt för användare. Det kan innebära att lägga sommargångator på stråk som redan har lägre fordonsflöden och låga hastigheter eller att lägga noggrant separerade tillfälliga cykelbanor på stråk med mycket biltrafik och högre hastigheter.

Kommunicera förändringen och ta in synpunkter

När åtgärder ska tillkomma är det viktigt att ha information om det tillgänglig för allmänheten. Digitala kanaler som websidor tillsammans med skyltar på plats blir ett bra sätt att uppmärksamma invånare. När åtgärden är på plats är det viktigt att ha en öppen dialogkanal för att ta emot synpunkter och återkoppling från allmänheten. Speciellt under de första veckorna kan det bli viktigt att anpassa åtgärderna efter hur platsen används i praktiken. Det finns alltid chans att platsen inte används exakt hur man tänkt sig.

Utvärdera åtgärderna

Få tillfälliga åtgärder utvärderas. I de utvärderingar som gjorts är de vanligaste metoderna observationsstudier av trafikanternas beteenden och enkäter med frågor om hur trafikanterna upplever trafikmiljön.

Utvärdering är viktigt för att få ett kvitto på att åtgärden bidrar till önskvärda effekter och få veta om det är några oönskade effekter som bör hanteras, inte minst vad gäller trafiksäkerhet. Det är viktigt att utvärdera tillfälliga lösningar för att ha relevanta faktaunderlag för kommande tillfälliga åtgärder och så att lämpliga utformningar kan permanentas vid behov.

Utvärderingen börjar helst med mätningar redan innan åtgärden är införd, för att det ska gå att jämföra till exempel trafikflöden på en tillfällig gånggata med samma gata utan denna åtgärd. I många fall är före- och efterstudier att föredra. För mer råd vad gäller utvärdering kan handledningen för SUMO, en utvärderingsmetodik för mobilitet- och trafiksäkerhetsprojekt, konsulteras (se Trafikverket Publikation 2014:03).

Exempel på relevanta mätningar är:

- ▶ Trafik- och hastighetsmätningar, dels för att se om åtgärden har en effekt på hastigheten (om det är åtgärdens syfte) eller för att säkerställa att hastighetsnivån är lämplig för den valda åtgärden. För sommargåtor kan det vara viktigt att mäta bilars hastighet (om biltrafik förekommer) och även cyklisters hastighet. Vid omfördelning av gaturummet där cykelfält anläggs i körbanan är hastighetsmätningar viktiga för att säkerställa att bilisters hastighet ligger på en tillräckligt låg nivå för en god trafiksäkerhetsstandard för cyklisterna.
- ▶ Interaktionsstudier kan vara lämpliga för att studera exempelvis konflikter mellan cyklisters och gående eller andra former av beteendeobservationer. För gågator kan även vistelsetäthet vara ett relevant mått, det vill säga hur många människor som står still eller sitter inom gaturummet.
- ▶ Enkätundersökningar kan vara ett bra sätt att få en uppfattning om användares och medborgares uppfattning om en genomförd åtgärd. Urvalet av intervjupersoner bör göras på ett kontrollerat sätt för att minska risken för statistiska felaktigheter i svaren. Även om synpunkter inkomna till kommunen kan utgöra en del av en utvärdering så är det viktigt att komma ihåg att de endast representerar åsikten hos den person som lämnat dem, inte till exempel hela gruppen boende.

Från tillfällig till permanent åtgärd

Tillfälliga åtgärder har fördelen att vara relativt billiga, enkla och snabba att genomföra. Efter utvärdering av åtgärderna finns det potential, eller i några fall en plan, för permanentning. Hur ser denna process ut och blir det lättare eller svårare att permanenta en tillfällig lösning jämfört med att bygga permanent från början? I och med att många kommuner kommer att permanenta åtgärder som har genomförts under coronapandemin finns det lärdomar att dra från processen som man kan dela med andra kommuner.

4.3 Medskick för fortsatt arbete

Fortsätta att testa och utvärdera tillfälliga åtgärder

Studien som presenteras i denna rapport visar att det finns många goda erfarenheter av arbetet med tillfälliga åtgärder i städer i Sverige och andra länder. Det finns också en god potential i att arbeta med tillfälliga åtgärder som en del i ett trafiksäkerhetsarbete, inte minst för att testa nya, innovativa lösningar och för att vinna acceptans för mer kontroversiella eller ifrågasatta lösningar. Kommuner och andra aktörer bör alltså även fortsättningsvis arbeta med tillfälliga åtgärder och att utvärdera dessa utifrån trafiksäkerhet och andra aspekter. De vägledande råd som presenteras i denna rapport kan då vara användbara. I fortsatt arbete blir det också relevanta att utvärdera vilken potential tillfälliga åtgärder har att bidra till omställningen mot mer hållbart resande.

Stöd för utvärdering och erfarenhetsåterföring

Få åtgärder utvärderas och de utvärderingar som görs har skiftande kvalitet och fokus. Det behövs stöd för utvärdering. För fortsatt arbete kan det därför vara

relevant att se över hur sådant utvärderingsstöd kan ges till kommuner och andra aktörer som genomför tillfälliga åtgärder. Till exempel kan det innebära att se över och aktualisera *SUMO-metodiken* som är en utvärderingsmetodik för mobilitet- och trafiksäkerhetsprojekt (se Trafikverket Publikation 2014:03 för mer information om SUMO). Likaså bör fortsatt arbete se hur erfarenheter från kommuner kan samlas i en erfarenhetsdatabas, till exempel i *Exempelbanken*, eller i sammanställningar av effektsamband. Samtidigt kräver sammanställning av effekt och effektsamband god utvärderingsdesign.

Integrera tillfälliga åtgärder i handböcker

De handböcker som rör trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter kan ses över så att råd för en trafikplanering som medvetet använder tillfälliga åtgärder kan integreras i handböckerna. *GCM-handboken*, *Åtgärds katalog för säker trafik i tätort* och *Trafiksäkra staden* är exempel på handböcker där tillfälliga åtgärder kan ägnas uppmärksamhet. Slutsatser och vägledande råd från studien som presenteras i denna rapport, liksom från andra pågående studier blir då relevanta underlag.

Referenser

Alderman, L. (2020). 'Corona Cycleways' Become the New Post-Confinement Commute. The New York Times. Åtkomst: februari, 2021: <https://www.nytimes.com/2020/06/12/business/paris-bicycles-commute-coronavirus.html>

Alternativ stad (2021). Cyklister i Storstockholm. Webbartikel, tillgänglig februari, 2021: <https://alternativstad.nu/cyklister-i-storstockholm/>. *Alternativ Stad är en stadspolitisk aktionsgrupp i Stockholm och lokalgrupp för Jordens vänner.*

Bellem, S., (2015). The Critical Mass – Cycling as a Political Statement. Urban Independence. Åtkomst: februari, 2021: <https://www.bikecitizens.net/critical-mass-cycling-as-political-statement/>

Berman, L. (2020). Tactical urbanism encouraging cycling in Paris. European Observatory for Gender Smart Transport. Åtkomst: december, 2021: <http://transportgenderobservatory.eu/2020/06/01/tactical-urbanism-encouraging-cycling-in-paris/>

Cantrill, A. (2020). Pop-Up Bike Lanes and the Fight Over Berlin's Streets. Bloomberg CityLab. Åtkomst: februari, 2021: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-10-13/the-fight-over-berlin-s-temporary-bike-lanes>

Certeau, Michel de. (2011). The Practice of Everyday Life. Translated by Steven F. Rendall, 3rd ed., University of California Press.

Dahlström, M., Nyberg, S., Karlsson, E. (2014). Götgatan Inventering, interaktion och konfliktstudie. Atkins Global.

Deutscher Bundestag (2020). Straßenverkehrsordnungsrechtlicher Rahmen zur Anordnung temporärer und dauerhafter Radfahrstreifen. WD 7: Zivil-, Straf- und Verfahrensrecht, Bau und Stadtentwicklung. <https://www.bundestag.de/resource/blob/704000/6ae550c8cbdf2a7226ed77b10cd37c39/WD-7-074-20-pdf-data.pdf>

Eriksson, J. med flera (2017). Säkerhetseffekten av ökat cyklande: kartläggning av nuläget för att planera för framtiden, VTI rapport.

Eriksson, U. med flera (2018). Väntytta för vänstersvägande cykeltrafik. Trivector Rapport 2018:13. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

GOV.UK (2020). £2 billion package to create new era for cycling and walking. Department for Transportation, Office for Zero Emission Vehicles, Low Emission Vehicles, och The Rt Hon Grant Shapps MP. Åtkomst: februari, 2021: <https://www.gov.uk/government/news/2-billion-package-to-create-new-era-for-cycling-and-walking>

Göteborgs stad (2020). Välkommen att ta plats i vinter. Åtkomst: februari, 2021: <https://stadsutveckling.goteborg.se/nyheter/valkommen-att-ta-plats-i-vinter/>

Henneberger, M., Berlin Mobility Act. Senate Department for the Environment, Urban Mobility, Consumer Protection and Climate Action. Åtkomst: december, 2021: <https://www.berlin.de/sen/uvk/en/traffic/transport-policy/berlin-mobility-act/>

Ludin, M. (2020) Tjänsteutlåtande Stimulansåtgärder under coronapandemin, Göteborgs Stad.

Lyndon, M., Bartman, D., Woundstra, R., Khawarзад, A., (2012). Tactical Urbanism Vol. 1 Short-term Action, Long-term Change. The Street Plans Collaborative, Brooklyn, US.

Malm, S., Bratt, T., Lorrinius, L. (2021-02-17) Sommargåtor – från test till permanent omställning. Inspelning från webinarium: <https://youtu.be/XNhA7fUZO8M>

Malm, S., Sundin, B., (2021-09-23 och 2021-10-01) Workshop: Sommargåtor, Digital workshop, <https://www.trivector.se/event/workshop-sommargator/>

Malmö stad och Gullers grupp (2020). Sommargata Friisgatan, Undersökning besökare.

Malmö stad och Nationella Healthy Cities nätverket (2020). Tillitsfrämjande stadsplanering. Idéskrift som kan laddas ner här: <https://www.healthycities.se/wp-content/uploads/2020/05/Tillitsfra%CC%88mjande-stadsplanering-april-2020-2.pdf>

McCormac, B., Helldén, D., Bergström, U. (2016). Handbok i medborgardriven stadsutveckling. Fastighetsägare och White arkitektur. Stockholm, Sverige.

MobyCon (2020). Making safe space for cycling in 10 days: a guide to temporary bike lanes from Friedrichshain-Kreuzberg, Berlin. https://mobycon.com/wp-content/uploads/2020/05/FrKr-Berlin_Guide-EN.pdf

O'Sullivan, F. (2020). Paris Mayor: It's Time for a '15-Minute City'. Bloomberg CityLab. Åtkomst: februari, 2021: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-02-18/paris-mayor-pledges-a-greener-15-minute-city>

Olterman, P. (2020). Berlin reports rise in fatalities as new bike lanes fail to keep cyclists safe. The Guardian. Åtkomst: februari, 2021: <https://www.theguardian.com/world/2020/aug/24/berlin-reports-rise-in-fatalities-as-new-bike-lanes-fail-to-keep-cyclists-safe>

Salén, J. (2014). Pilotprojekt för cykelåtgärder. Genomförandebeslut. Stockholms stad.

SKR (2008). Rätt fart i staden: Handbok för hastighetsnivåer i en attraktiv stad.

Steinberg, L. (2015) Woonerf: Inclusive and Livable Dutch Street. Humankind. Åtkomst: februari, 2021: <https://www.humankind.city/post/woonerf-inclusive-and-livable-dutch-street>

Stockholms stad (2021). Offentliga rum. Åtkomst: januari, 2022: <https://start.stockholm/om-stockholms-stad/sa-arbetar-staden/offentliga-rum/>

Stockholms stad (2018). Utvärdering av Levande Stockholm. <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1938732>

Stockholms stad (2015). Försök med ny utformning av Götgatan med mer kapacitet för cyklister och gående: Sammanställning av bakgrund, mål, genomförande och effekter. <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1860590>

Streetspace for London. (2021). Transport for London. Åtkomst: februari, 2021: <https://tfl.gov.uk/travel-information/improvements-and-projects/streetspace-for-london>

Trafikverket (2019). Trafikanordningsplaner (TA-planer). Åtkomst: februari, 2021: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Arbetsmiljo-och-sakerhet/Arbete-pa-vag/Trafikanordningsplaner/>

Trafikverket Publikation 2014:03. SUMO, System för utvärdering av mobilitetsprojekt, kompletterad för utvärdering av trafiksäkerhetsprojekt.

Bilaga 1. Intervjuguide

Tillfälliga eller så kallade pop-up-lösningar kan bidra till att fler uppmuntras att gå och cykla, men också till ökad trafiksäkerhet. Kommuner och andra aktörer har chansen att relativt snabbt prova nya, innovativa och alternativa lösningar som de inte tillämpat tidigare. Det finns en mängd fördelar med dessa tillfälliga lösningar, men om de inte utformas på ett lämpligt sätt finns risken att de istället får en negativ effekt på trafiksäkerheten.

Syftet med vårt projekt är att undersöka hur trafiksäkerhetshöjande åtgärder av tillfällig karaktär kan användas för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter samt för att nå andra hållbarhetsmål. I projektet kartläggs möjligheter, utmaningar och hinder med dessa tillfälliga åtgärder baserat på erfarenheter från städer i Sverige och Europa. Målet med projektet är att ta fram ett idématerial med vägledning för hur Trafikverket och svenska kommuner kan arbeta med trafiksäkerhetshöjande åtgärder av tillfällig karaktär som kan främja ökat och säkrare gående och cyklande.

Nuläge

- ▶ Hur har du jobbat med tillfälliga åtgärder?
- ▶ Var dessa åtgärder mer tunga (omstrukturering av gaturummet) eller lätta (enkel lösning som planterings laddor) åtgärder?
 - ▶ Hur skiljer planeringen av dessa två typer?
 - ▶ Kombinerar dessa två typer?
- ▶ Hur har du jobbat med trafiksäkerhet vid dessa exempel?
 - ▶ Har du ett exempel av en tillfällig åtgärd där trafiksäkerhet var i fokus?

Nyttor

- ▶ Vad har varit nyttorna av att använda tillfälliga åtgärder?
- ▶ Bidrar åtgärderna till säkrare trafikmiljöer?

Utformningsförutsättningar

- ▶ Vad har varit förutsättningarna för val av platser?
 - ▶ Har trafiksäkerhetsfokus använts för val av åtgärder/platser?
- ▶ Vad använder ni för stödmaterial vid utformning t.ex. checklistor, utformningsprinciper?
- ▶ Hur hanterar ni knepiga utmaningar så som konflikter mellan trafikanter, cykeltrafik, parkering, angöring/gods leveranser mm i utformningen?
- ▶ Använder ni specifika utformningsprinciper för trafiksäkerhet?

Planeringsprocessen

- ▶ Hur ser planeringsprocessen ut när ni planerar för tillfälliga åtgärder?

- ▶ Vilka olika aktörer involveras och när i processen?
- ▶ Hur jobbar ni med upplåtelser och tillstånd?
- ▶ Finns det specifika regelverk eller planeringsramar ni använder?
- ▶ Gör ni uppföljning av åtgärder?
 - ▶ Hur?
 - ▶ Gör ni uppföljning specifikt för trafiksäkerhet? Strada data?
 - ▶ Har feedback från medborgarna konstateras?
- ▶ Har åtgärderna blivit permanenta och hur ser ut processen ut för det?

Utmaningar

- ▶ Vad har varit utmaningarna kopplade till tillfälliga åtgärder?
- ▶ Har ni haft motstånd i processen?

Möjligheter

- ▶ Hur skulle ni önska att tillfälliga åtgärder används/utvecklas?
- ▶ Ser ni potential för trafiksäkerhetsnyttan?
- ▶ Vad finns det för annan möjlig utveckling?
- ▶ Behöver ni stöd?
- ▶ Vad ska vi ta med oss som medskick till idématerial och rådgivning?