

The background is a red-toned illustration. At the top, the text 'STADEN & FRIHETEN' is written in white. Below it, a large sun with a human-like face is depicted with many rays emanating from it. The sun is positioned over a city with several tall, pointed spires. In the foreground, there is a landscape with a river, a bridge, and some trees. The overall style is reminiscent of a woodcut or a vintage poster.

STADEN &
FRIHETEN

GÅGATANS TRIUMF

BEFRIA PROMENADSTADEN

PER ANKERSJÖ & IDA WALLINDER

OKTOBER 2025

OM FÖRFATTARNA



Ida Wallinder är projektledare på Timbro Miljöinstitut. Hon har tidigare studerat kemi vid Lunds universitet och har en bakgrund i Centerpartiet, som politisk sekreterare i Lund och vice ordförande för Centerstudenter.

Per Ankersjö (C) var år 2010 till 2014 borgarråd i Stockholms stad. I egenskap av stadsmiljöborgarråd var han ordförande för miljö- och hälsoskyddsnämnden och stadsmiljörådet. Idag jobbar han som konsult.



© Timbro

OKTOBER 2025

www.timbro.se

info@timbro.se

Sättning: Erik Johnsson

Omslag: Erik Johnsson

GÅGATANS TRIUMF ÄR STADENS

En gata med mycket folk upplevs som roligare, mer vital, spontan och tryggare. I den känslan ligger stadens triumf. Städer som bygger om sina gator till att bli mer pluralistiska och inte så ensidigt dominerade av bil upptäcker snabbt att stadens kanske viktigaste kvalitet, människor, stärks.

Gående möter andra människor, de känner igen bekanta och skaffar nya, de läser av modetrender, köper mat, kaffe, öl och vin – för att sedan mingla vidare. Sådana gatumiljöer är lönsamma och attraktiva, de lockar företag och boende och de ändras aldrig tillbaka till att bli bilvägar.

I Stockholm skulle ingen få för sig att släppa på biltrafik på Nybrogatan igen, låta Arsenalsgatan återgå till att bli en trafikled och i München skulle ingen tänka tanken att låta BMW:s bilar åter rada upp sig längs Sendlingerstraße. Gatan är för dyr för att bara ägnas åt ett trafikslag.

Över hela västvärlden bygger städer för gång. Manhattan är en helt annan bebyggelse i dag än för bara tio år sedan, mer blandad i sina rörelsemönster och med mycket mer plats för gång och cykel. London och Paris är inne i samma utveckling.

De bakomliggande trenderna är många men särskilt tre framträder och de hänger alla ihop.

Den ena är storstadsbefolkningarnas politiska prioritering av miljö- och klimatfrågor. Städerna skapar gröna mandat som inte alltid behöver fångas upp av uttalat gröna partier. Borgmästaren i London, Boris Johnson, var inte grön, liksom Mike Bloomberg i New York. Men de kopplar ihop stadsomvandlingen med klimatfrågan och gör städernas flöden mindre miljöbelastande.

Den andra är städernas sociala revansch. På 1980-talet gav serier som *Dallas* och *Falcon Crest* det bestämnda intrycket att det goda livet fanns på landet. Britterna sa samma sak i produktioner som *Hem till gården* och *I vår herres hage*. På 1990-talet kom *Seinfeld*, *Friends* och *Sex and the City* och de var i stan och alla ville dit. Stockholm gick från avflyttningsbygd till magnet med alltmer svindlande kvadratmeterpriser i innerstaden.

Den tredje är utvecklingen för sofistikerad tjänsteindustri. Civilingenjörerna och ekonomerna vill inte längre arbeta i ett kontor utmed E4-an utan i stan med närhet till lunchrestauranger, krogar och kollektivtrafik. Stockholmsbörsen flytt från Frihamnen till Mäster Samuelsgatan mitt i city, hundra meter från centralstationen, är symbolisk och typisk.

Allt detta gör att städer som Stockholm satsar på gång, breddar trottoarer, tar bort bilfiler, sänker hastigheten för fordon, stänger av för sommargångator och allt oftare året runt. Vi är mitt inne i en av de mest positiva och spännande stadsomvandlingarna och om detta handlar denna rapport.

PM Nilsson

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	7
GATANS HISTORIA.....	9
VARFÖR PROMENADSTAD?	15
GATAN SOM VERKTYG NÄR STÄDERNA OMVANDLAS.....	29
STOCKHOLM VISADE VÄGEN	35
REFORMER	43
SAMMANFATTNING	51
REFERENSER	53

Allt fler människor efterfrågar stads- miljöer präglade av rörelse, möten och levande offentliga miljöer där gångtrafik prioriteras. Trots det plågas många städer än idag av 60-talets bilcenterade planeringsideal. Ideologiskt drivna, ofta socialdemokratiska, politiker och modernistiska stadsplanerare genomförde stora skador på stadskärnor genom rivningar och uppförande av motorleder mot stadsbefolkningens – och inte sällan en borgerlig oppositions – vilja.

Att återställa bilcenterade städer till mer promenadvänliga miljöer är en frihetlig och marknadsliberal åtgärd som stärker både individen och näringslivet. Det handlar inte om att förbjuda bilen, utan om att balansera

stadens ytor på ett sätt som ökar stadslivet och människans möjlighet att röra sig fritt. Samtidigt skapas bättre förutsättningar för handel, restauranger, fastighetsägare och andra aktörer som ser värdet i levande stadskärnor där fotgängare är en naturlig del av stadsbilden.

Det finns många olika sätt att öka gångvänligheten på. Rapporten avslutas därför med några konkreta exempel på hur Stockholm i synnerhet och kommuner i allmänhet skulle kunna befrias som promenadstäder och därmed släppa loss mer av rörelsefrihet och näringsfrihet.

Gatorna har alltid varit en fundamental del av stadens struktur och liv. De fungerar som stadens blodomlopp där människor rör sig, handel bedrivs och möten sker som formar stadens dynamik. Gatornas funktion har dock förändrats genom tiden. Från att vara livliga mötesplatser har gatorna successivt omvandlats för att tillgodose olika transportsätt – från hästar och vagnar till bilar och spårvagnar.¹ Idag står många städer inför en ny omvandling där gatan återerövrats som en plats för människor snarare än enbart för fordon. Genom att förstå gatans historia och roll kan samhällsaktörer och beslutsfattare bättre planera för framtidens stad.

FRÅN LERVÄLLING TILL STADENS PULSÅDER

Gatan har under historiens gång fyllt en mängd olika funktioner beroende på tid, plats och kultur. Från medeltida gränder fyllda med marknader och djur till breda boulevarder designade för bilar har gatan anpassats och förändrats i takt med samhällets utveckling.

Under medeltiden var gatorna i europeiska städer oftast oorganiserade, smala och täckta av lervälling. De fungerade inte bara som transportleder, utan också som marknadsplatser där handlare sålde sina varor och invånare samlades för att utbyta nyheter och idéer. Det var vanligt att hushåll kastade sitt avfall direkt på gatan, där grisar och andra djur fritt rörde sig och hjälpte till att hålla rent genom att äta avskrädet. Stadsplanering var i många fall rudimentär och trottoarer existerade inte. Fotgängare, hästar, kärror och boskap samsades om gatuutrymmet, vilket skapade en kaotisk men livfull miljö.

Med tillväxten av handelsstäder under 1600- och 1700-talen kom ett ökat fokus på stadsplanering och städernas gator började successivt att förbättras. Stenläggning av gator blev vanligare, vilket minskade leriga vägbänor och förbättrade framkomligheten. Under denna period började också olika former av regleringar införas – exempelvis rännstenar för att leda bort avloppsvatten och regler för att minska mängden avfall på gatorna.

1 Anders Wahlström, 2018. *Den nya kärnan i en levande stad*.

I många europeiska städer började bredare gator planeras, ofta inspirerade av de stora boulevarderna i Paris och Wien. Gatorna blev allt mer en del av stadens offentliga liv, där kaféer och uteserveringar började etableras längs de centrala stråken.

INDUSTRIALISERINGEN OCH BILENS DOMINANS UNDER 1900-TALET

Den industriella revolutionen ledde till en kraftig urbanisering och en explosion av nya transportmedel. Hästdragna vagnar och spårvagnar blev allt vanligare och gatorna började få en tydligare uppdelning mellan olika trafikslag. Trots detta var stadsmiljöerna fortfarande ofta promenadvänliga och många affärsgator var fyllda av gående.

Under 1800-talet började också många städer att investera i belysning och förbättrad infrastruktur. Gaslyktor och senare elektrisk gatubelysning gjorde att stadens liv kunde fortsätta även efter mörkrets inbrott, vilket bidrog till att stärka gatans roll som social mötesplats.²

Under 1900-talet genomgick stads- gator en dramatisk förändring. Bilens intåg förändrade stadsplaneringen

radikalt. Många äldre stadskärnor anpassades för biltrafik genom att trottoarer minskades och gator breddades. Parkering blev en prioritet och många av stadens mötesplatser omvandlades till bilvänliga miljöer.³

I många städer ersattes spårvagnar med bussar och gångtrafikanter hänvisades till trottoarer som ofta blev trängre. Denna utveckling kulminerade i mitten av 1900-talet, då många stadsplanerare och politiker ansåg att bilen var framtidens transportmedel och att stadens struktur borde anpassas därefter.

BILEN I FOLKHEMMET

När Stockholm skulle utvecklas efter kriget satsade man på två trafikslag: tunnelbana och personbilstrafik. 1941 fattades det principbeslut som ledde till att tunnelbanan kunde upprättas mellan 1950–1975. Kanske kan man förvänta sig att en sådan ryggrad för Stockholms funktion skulle utgöra föremål för politisk enighet. Så var det inte. Beslutet drevs igenom av Folkpartiet (numera Liberalerna) och Högerpartiet (numera Moderaterna). I protokollen från debatten kan man läsa de bitska replikerna mellan tunnelbanans

2 Saltarvet, 2024. *Den svenska gatans historia 1000 – 1920*.

3 Blomqvist, B. 2001. *Den goda vägens vänner: Väg och billobbyn och framväxten av det svenska bilsamhället 1914–1959*.

främste förespråkare, folkpartisten Yngve Larsson, och dess främste motståndare, socialdemokraternas Zeth Höglund.⁴ De främsta motargumenten gällde att Stockholm inte ansågs tillräckligt stort för en tunnelbana, en ovilja att binda fast sig genom ett principbeslut samt frågor om finansiering och kostnadsfördelning. Höglund hävdade bland annat att kostnaden skulle komma att vältras över på trafikanterna och boende i förorterna och att själva syftet med tunnelbanan därigenom skulle gå förlorat.⁵

När 60-talet närmade sig slog folkhemsideologins syn på bilen igenom. Andra trafikslag ansågs tillhöra det förångna och det var nu dags att bereda väg för bilen. Denna nya våg av bilism som sköljde över Sverige kom att bli tätt förknippad med Norrmalmsregleringen och rivningspolitiken. Argumenten för rivningen av de historiska kvarteren – eller citysaneringen som den också kallas – var flera, men ett av de främsta var att möjliggöra för bilen. Plats och utrymme skulle skapas för parkeringshus och vägar. Det var ingen pragmatisk hållning, utan en

ideologisk övertygelse som präglade såväl politiker som tjänstemän. Synen på bilen var dogmatisk. Här följer ett antal citat från de som, på olika sätt, byggde in bilens plats i Stockholm:

Kritiken i framtiden kommer att sättas in på att vi gjort för små ingrepp, inte för stora ingrepp.
Hjalmar Mehr (S), finansborgarråd 1958-1966⁶

Ur bilismens synvinkel är staden sådan den utvecklats under århundradenas lopp en absurditet med sin koncentrerade stadskärna.
Erik Hasselquist, gatuinspektör vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.⁷

4 Företagshistoria, 2019. En bana för framtiden.

5 Stockholms stadsarkiv, 1941. Yttrande 6, 19410616.

6 Stockholms stadsarkiv, 1968. Yttrande 1, 19680122.

7 Citerad i Anders Gullberg, 2012. *City: drömmen om ett nytt hjärta: moderniseringen av det centrala Stockholm 1951-1979. Del 2.*

Den orubbliga övertygelsen om bilens plats i staden sammanfattas kanske bäst i den samtida kritiken:

*Det övermaga och naiva i att för generationer framåt i okritisk expansion stämpla framtidens storstad med de föreställningar, osäkert underbyggda prognoser och estetiska ideal eller fördomar som just nu behärskar en liten ledande grupp makthavare. Lars Gyllensten i replik till Hjalmar Mehr i Dagens Nyheter.*⁸

Föräldrat city = ett city med smala gator och ont om plats för bilar.

Funktionsdugligt city = ett city med plats för bilen. I Stockholms city bör åtminstone en halv miljon bilar kunna köra igenom city om dagen och där bör finnas minst 30 000 parkeringsplatser.

Balans = förhållandet mellan gatuutrymme och parkeringsplatser i city. Dålig balans betyder liten plats för bilar, balansen kan förbättras genom att antingen bilgatorna breddas eller parkeringhusen byggs större.

Buller- och luftföroreningar = problem som generalplaneberedningen väntar sig att den tekniska utvecklingen ska lösa (dessa problem behöver vi därför inte bekymra oss om).

Bilist = en person som alltid har dubbelt så bråttom som andra. Ett mål för stadsbyggandet är därför att bygga om staden så att det alltid går minst dubbelt så fort att åka bil som att åka kollektivt med buss eller tunnelbana.

Fotgängare = en person som gärna står och väntar i gathörnen på att den röda gubben skall bytas till grön.

*Tunnelbana = underjordisk inrättning för transport av stående fotgängare. Thomas Michélsen i en replik till Hjalmar Mehr med rubriken "Kort handbok för citydebattörer".*⁹

Under socialdemokratiskt ledarskap tog staden fram Trafikledsplan 1960. Att genomföra planen beräknades kosta 2,6 miljarder kronor, närmare 54 miljarder i dagens penningvärde.¹⁰ Där inleddes en satsning på stadsmotorvä-

8 Lars Gyllensten, 'Mehr mellan stolarna', Dagens Nyheter, 17 december 1968

9 Thomas Michélsen, 'Kort handbok för citydebattörer', Dagens Nyheter, 12 mars 1969

10 Stockholms stadsarkiv, 1960. Utlåtande nr 196 år 1960.

gar som tog bort både skönhet och promenadmöjligheter i staden för efterkommande generationer. Till detta hör exempel såsom motorvägsringen runt innerstaden med Essingeleden, Centralbron och de planerade Österleden och Rådmansleden som länkar.¹¹ Med dessa revs bostäder och kvarter tillsammans med dess små gränder och historiska gator.¹² Samtidigt skrotades aktivt planer på gång- och cykelbanor på viktiga leder, såsom Essingeleden.¹³

Stockholm var planerat utifrån 1860-talets Lindhagenplan, med sina boulevarder och trädalléer. Istället blev det en experimentverkstad för trafikplanerare som åkt på otaliga studiebesök till amerikanska städer och introducerade flerfiliga gator och upphöjda motorvägar i staden. I skriften *Bilstaden* (1960) skrev ledande politiker såsom socialdemokratiske Helge Berglund, trafik- och stadsbyggnadsborgarråd mellan 1946 och 1965¹⁴, och stadsplanerare om sina besök i de amerikanska städerna – såsom Los

Angeles, Chicago och New York – som skulle komma att bli förebilder.¹⁵ Cykelns andel av den totala trafiken i Stockholm gick från cirka 29 procent 1950 till 2.4 procent 1960 och sedan ynka 0.8 procent 1970.¹⁶ Det kan jämföras med dagens andel om 10 procent.¹⁷ Inriktningen var att staden skulle byggas utifrån ett ökat bilinnehav, med beredskap för en biltäthet motsvarande en bil per tre stockholmare redan 1975.¹⁸

Intressant nog fanns det 2023 357 bilar per 1000 invånare, alltså fler än en bil per tre stockholmare.¹⁹ Bilinnehavet har däremot varit mer eller mindre konstant sedan 1990-talets notering om 354 bilar per 1000 invånare, med undantag för en temporär nedgång till följd av 90-talets ekonomiska kris. Samtidigt har Stockholm växt mycket sedan Trafikledsplan 1960 drevs igenom. 1990 fanns där cirka 1,6 miljoner invånare, många fler än det prognostiserade 1,3 miljoner.^{20 21} Dessutom var planerna på att upprätta motorvägar

11 Ibid.

12 Stockholms stad, 2020. Stockholms byggnadsordning.

13 Martin Emanuel, 2014. *Monuments of unsustainability: Planning, path dependence, and cycling in stockholm.*

14 Stockholms stad, 2021. Helge Berglund.

15 Lennart Tonell, 1997. "Stockholms trafikplanering – värderingar och underlag för beslut."

16 Pär Connelid, 2012. *Stadstrafikens spår.*

17 Region Stockholm, 2024. Regionalt cykelbokslut 2014–2024.

18 Stockholms stadsfullmäktiges protokoll 1960-06-20

19 Trafikkontoret, 2024. Bilinnehav – Stockholms stad.

20 Wendell Cox, 2023. *Demographia World Urban Areas.*

21 Jan Jörnmark, 2020. *Norrmalsregleringen.*

och leder långt större och fler än det som sedan genomfördes. Det här synliggör dåvarande Socialdemokraternas enorma övertro till bilen som framtidens enda färdmedel. Det var tur att tunnelbanesatsningar redan var genomdrivna.

FRAMTIDENS GATOR – FRÅN BILTRAFIK TILL PROMENADSTAD

Trots bilens dominans har gatan aldrig helt förlorat sin sociala och ekonomiska funktion. Affärsgator, marknader och uteserveringar har fortsatt att vara viktiga delar för de som vistas i staden. Idag syns en ny trend där städer omvärderar gatans roll och flera städer har infört gågator och bilfria zoner för att åter göra stadskärnan mer tillgänglig för fotgängare. Fler svenska kommuner satsar på att minska biltrafiken och istället skapa fler ytor för gångtrafikanter och cyklister, inte minst Sveriges tre största städer, men även kommuner såsom Jönköping och Borlänge.²² Barcelona har utvecklat konceptet “Superblocks” där biltrafik begränsas inom vissa kvarter för att ge plats åt sociala och kommersiella aktiviteter. Stockholm har infört flera

sommargåtor och experimenterar med nya trafiklösningar som gynnar gångtrafikanter.

Mycket tyder på att gatan kommer att återta sin roll som en plats för människor snarare än att domineras av fordon i framtidens stadsplanering. Den här utvecklingen handlar inte om att helt utesluta bilen, utan om att skapa en bättre balans där gångtrafikanter och kollektivtrafik får större utrymme.

²² Alva Rosager, 2021. *Kommuners arbete för att minska biltrafiken – Utmaningar och målkonflikter i Göteborg, Borlänge och Jönköping.*

VARFÖR PROMENADSTAD?

Idag växer insikten om alla de fördelar hos en stad där människor kan röra sig fritt till fots. En promenadvänlig stad skapar större frihet, starkare lokala ekonomier och mer attraktiva stadsmiljöer. När butiker, arbetsplatser, restauranger och samhällsservice är inom gångavstånd ökar både livskvaliteten och stadens konkurrenskraft.

ÖKAD HANDEL OCH TILLVÄXT

Som exemplet med New York City visar nedan är fördelarna med gångvänlighet stora för näringslivet och handeln, men de positiva effekterna av gångvänliga stadsdelar är inte unika för New York. Olika studier visar att gågator skapar högre fastighetsvärden, ökad handel och ett mer konkurrenskraftigt lokalt näringsliv. För politiska beslutsfattare är det viktigt att förstå att en satsning på promenadvänliga stadsdelar inte enbart är en fråga om trivsel och hållbarhet – det är också en strategi för ekonomisk tillväxt. Olika aktörer i staden har mycket att vinna på en omställning mot fler gågator:

Ökad försäljning: En studie från London visade att detaljhandeln i områden med gångvänliga gator kunde se en försäljningsökning på upp till 30 procent. När människor tillbringar mer tid i ett område, ökar sannolikheten att de spenderar pengar på mat, dryck och shopping.²³

Högre fastighetsvärden: I Köpenhamn, där många gågator och cykelvänliga stråk har införts, har fastighetsvärdena i närheten av dessa områden ökat betydligt mer än i bilcentrerade stadsdelar. Samma trend har observerats i flera europeiska städer, där stadsplanering som prioriterar människor framför bilar har lett till att marknaden värderar dessa områden högre.²⁴ När fler människor rör sig i ett område och tillbringar längre tid där, ökar efterfrågan på bostäder och lokaler, vilket i sin tur driver upp fastighetsvärdena.

Turistattraktion: Gångvänliga städer tenderar att locka fler turister, vilket i sin tur genererar intäkter för både detaljhandeln och restaurangbranschen. Städer som Amsterdam,

23 Just Economics & Living Streets, 2013. *The pedestrian pound - The business case for better streets and places.*

24 Re-thinking the future, 2024. *Beyond Concrete: The Social Role of Public Spaces in Urban Planning.*

Barcelona och Wien är exempel på platser där promenadvänliga miljöer blivit ett signum och en viktig del av stadens ekonomiska framgång.²⁵ När städer begränsar biltrafik till förmån för gångstråk, leder det ofta till ökad försäljning och förbättrade affärsmöjligheter för lokala butiker och restauranger.

25 Oana-Elena Blaga, 2013. *Pedestrian Zones As Important Urban Strategies In Redeveloping the Community - Case Study: Alba Iulia Borough Park.*

NEW YORK CITY - NÄR NÄRINGSLIVET BLOMSTRADE UTAN BILTRAFIK

New York City är ett av de mest uppmärksammade exemplen på hur en satsning på gångtrafikanter kan stärka det lokala näringslivet. Ett tydligt fall är förändringen av Times Square, där en av världens mest kända och trafikintensiva platser förvandlades till ett promenadvänligt område. Tidigare var torget dominerat av biltrafik vilket ledde till trängsel, buller och en ogästvänlig miljö för fotgängare. När New Yorks stadsledning valde att ta bort biltrafiken och istället prioritera ytor för gångtrafikanter, sittplatser och uteserveringar, förändrades området i grunden.²⁶

Enligt boken *Streetfight*, skriven av New Yorks tidigare trafikkommissionär Janette Sadik-Khan, var Times Square den mest omfattande omvandlingen i hela staden. Trots farhågor om ekonomisk nedgång visar data att förändringen ledde till raka motsatsen²⁷

Efter att ytan omvandlades till ett gångvänligt torg ökade butiks försäljningen markant, fastighetsvärdena steg och fler företag ville etablera sig i området. En studie från New York City Department of Transportation visade att handeln i Times Squares butiker växte snabbare än i resten av staden efter förändringen. Det som tidigare uppfattades som en riskabel stadsplaneringsåtgärd visade sig vara en ekonomisk framgång.²⁸

Ett annat exempel från New York finns i Brooklyn, där delar av området Dumbo har genomgått en liknande utveckling. Genom att minska biltrafiken och skapa mer ytor för gångtrafik och uteserveringar, har kvarteret blivit ett av stadens mest eftertraktade handelsområden. Småföretag, kaféer och butiker har sett en tydlig ökning av kundflöden och området har blivit ett attraktivt mål för både invånare och turister.²⁹

New York i USA har under de två senaste årtiondena arbetat för att bredda trottoarerna i staden för att skapa mer plats för gångtrafikanter men också för att förbättra säkerheten för cyklister. Till exempel presenterade staden i oktober 2024 planer på att bygga om New Yorks ikoniska gata Fifth Avenue, vilket

26 Urban Land, 2016. *Battle for a New Times Square: An Excerpt from Streetfight*.

27 Janette Sadik-Khan, 2016. *Streetfight*.

28 New York City Department of Transportation, 2014. *The Economic Benefits of Sustainable Streets*.

29 Dumbo Improvement District, 2022. *Dumbo Improvement District Annual Report 2022*.

är den största ombyggnaden under gatans 200 år långa historia. Planen är att förvandla sträckan mellan Bryant Park på 42nd street och Central Park på 59th street till en "pedestrian-centered boulevard" vilket innebär att skapa en plats där fotgängare får större utrymme i stadsmiljön. Trottoarerna kommer breddas, antal körfält går från fem till 3 varav en bussfil. Övergångsställena kommer också att kortas för att ge plats till mer grönytor. Tanken är att projektet ska finansieras av sig självt genom fastighets- och försäljningsskatt i området.³⁰



Källa: City of New York

30 CBS News, 2024. *NYC unveils plan to transform iconic Fifth Avenue by expanding sidewalks.*

BÄTTRE MILJÖ

Det finns många argument för gågatan, men ofta framhålls just grönska, miljö och klimat som den främsta. Det är inte utan anledning. Att möjliggöra för människor att promenera, i kombination med cykel eller kollektivtrafik, gör att balansen skjuts från bilen till övriga färdmedel. Med det följer renare luft, lägre klimatpåverkan och mindre buller.

En av de största utmaningarna för att lyckas sänka utsläppen är inrikes transporter. Dessa står för 31 procent av Sveriges totala utsläpp, för EU är motsvarande siffra 23 procent, där personbilstrafiken står för en majoritet av utsläppen.³¹ Viktiga dellösningar är elektrifiering av fordonsflottan och teknikutveckling med mer bränslesnåla bilar och fossilsfria bränslen, men det kommer inte att lösa allt. Mycket tyder på att trafiken alldeles oavsett måste minska i omfattning och samhället bli mer trafikeffektivt. Om det ska vara möjligt att minska trafikens storlek utan att lamslå svensk lands- och glesbygd måste stora städer, inte minst Stockholm, ta ett större ansvar.

Bilen behövs på svensk landsbygd för att få livet att fungera, men i städer ser det annorlunda ut. Där finns framförallt välutbyggd kollektivtrafik, men också bättre förutsättningar för lösningar såsom bilpooler. Mycket tyder också på att stadsbor vill bära detta ansvar. 2006 röstade stockholmarna för trängselskatt och nästan en tredjedel av de stockholmarna som valt bort bilen har gjort det på grund av att det inte är miljövänligt. Det är till och med den främsta anledningen, sådant som kostnad att äga bil, avsaknad av körkort eller trängsel på vägarna/lång restid kommer först på femte, sjunde respektive åttonde plats.³²

Elektrifiering av fordonsflottan är som sagt en viktig dellösning för att nå nettonollutsläpp. Det är också en viktig lösning för att minska buller och bidrar till en renare luft i stan. Men det löser inte allt. Faktum är att avgaser inte längre är den största källan till PM_{2,5}-partiklar (luftburna partiklar med en diameter mindre än 2,5 mikrometer). Istället kommer cirka 65 procent av vägtrafikens PM_{2,5} från slitage av väg, broms och däck. 2022 var det 96 procent av Europas befolkning som utsattes för halter över WHO:s grän-

31 Naturvårdsverket, 2025. Klimatet och transporterna.

32 Origo Group. 2024. *Resvanor, Stockholm stads Medborgarpanel*.

ser.³³ På grund av att PM_{2,5}-partiklar är så pass små kan de tränga in i blodomloppet och är därmed särskilt hälsokadliga. I Sverige beräknas luftföroreningar orsaka uppemot 6 700 förtida dödsfall per år. Den exakta kostnaden för samhället är svår att beräkna, men ligger i skalan om 100 miljarder årligen.³⁴ Att minska den fossila fordonsflottan kommer således inte ensamt att tackla de problem med luftföroreningar som framförallt städer dras med.

Fördelarna av ökad grönska i stadsmiljön är många. Bland annat kan det underlätta dagvattenhanteringen avsevärt, bidra till svalka under värmeböljor och vara viktigt för pollinatörer. De tidigare nämnda PM_{2,5}-partiklarna kan också absorberas av träden och fastna på dess löv.³⁵ Växtlighet bidrar också till att minska buller. Det faktum att växtlighet är vackert, trevligt och liksom Kungsträdgården kan vara en turistattraktion i sig, ska inte heller underskattas. Mark är en värdefull resurs i städer. Att låta bilen uppta så pass stor plats som den gör idag, med markparkering, parkeringshus och

vägar, och därmed tränga ute annat är därför oklokt.

BÄTTRE MOBILITET

Att ge mer plats åt fotgängare i stadsmiljön handlar inte om att förbjuda bilen – det handlar om att hitta en bättre balans mellan olika trafikslag. Många städer har historiskt planerat för bilen i första hand men erfarenheter från framgångsrika stadsutvecklingsprojekt visar att detta ofta leder till glesare stadskärnor, svagare detaljhandel och en mindre attraktiv stadsmiljö.^{36 37} Det behöver inte finnas en motsättning mellan gågator och biltrafik. En modern stadsplanering tar hänsyn till att vissa gator behöver vara tillgängliga för fordon, medan andra kan göras mer promenadvänliga. Istället för att måla upp det som en binär fråga där bilar antingen är välkomna eller portade, bör en balans mellan trafikslagen premieras.

Att av promenadstadens vanligast återkommande motargument, oavsett om det gäller bilfria zoner, borttagande av markparkeringar eller gågator, är

33 EIT Urban Mobility, 2025. *Study on Non-Exhaust Emissions in Road Transport*.

34 Malin Gustafsson, Jenny Lindén, Bertil Forsberg, Stefan Åström och Emelie MM Johansson, 2022. *Quantification of population exposure to NO₂, PM₁₀ and PM_{2.5}, and estimated health impacts 2019*.

35 Elna Henriksson, 2022. *Träds påverkan av luftföroreningar i urbana miljöer*.

36 Julia Johansson, 2015. *Stadsmiljöfrämjande parkering - Mindre ytor för parkering genom ökat samutnyttjande*.

37 Svensk Handel, 2015. *Levande stadskärnor - Kartläggning av hot och möjligheter*.

det om tillgänglighet. Men verklig tillgänglighet, som inte bara används som ett slagträ i debatten, handlar om långt mycket mer. Bilen har en plats, också i städer, men hänsyn måste tas till såväl kapacitet som olika förmågor hos trafikslagen. Och faktum är att bilen har lägst kapacitet. Gång, cykel, buss och tunnelbana är alla mer kapacitetsstarka. Det räcker att föreställa sig hur absurd Stockholms trafiksituation hade sett ut om de 700 000 personer som varje dag åker med SL hade tagit bilen istället.³⁸ Samtidigt vore det lika absurt att föreslå att alla varuleveranser skulle ske på annat sätt än via bilvägen.

Att fler av de som har möjlighet väljer att nyttja kollektivtrafiken lämnar inte enbart plats för gågator och verksamheter. Det ökar också tillgängligheten för boende utanför staden, vägburen kollektivtrafik, färdtjänst, blåljus och varustransporter. Plötsligt slipper de trafikstockningar och förseningar. Detta går inte att åtgärda på annat sätt än att styra om trafik från bilvägen till andra alternativ, det är nämligen omöjligt att bygga bort trafikstockning. På Trafikverkets hemsida går följande att läsa om den rap-

port som Naturvårdsverket beställt om inducerad trafik och dess konsekvenser:

Ökad vägkapacitet skapar ny trafik. Detta fenomen kallas inducerad trafik och är sedan länge känt och erkänt av internationell forskning. Fenomenet handlar om att det finns ett samband mellan utbud och efterfrågan. Då vägkapaciteten eller kvaliteten ökar så minskar uppoffringen för att färdas på vägen vilket ökar efterfrågan. Inducerad trafik definierar den trafik som nygenereras av vägkapacitet och är alltså trafik utöver den som omfördelas till den nya vägen i tid eller från andra vägar. Inducerad trafik inkluderar inte heller ökad trafik på grund av att befolkning eller ekonomiskt utrymme ökar.³⁹

För att förstå tillgänglighet behöver man också förstå behovet av en kombination av färdmedel. Det enda färdmedlet, utöver gång, som i sig självt kan ta dig från dörr till dörr är cykeln. För samtliga andra färdmedel krävs att du promenerar en bit, förutsatt att du inte har turen att destinationen ligger alldeles intill en hållplats för kollek-

38 Region Stockholm, 2025. *Kollektivtrafik*.

39 Trafikverket, 2025. *Vägar och klimat – inducerad trafik och dess konsekvenser*.

tivtrafik, parkeringshus eller en ledig markparkering. Att befria promenadstaden är positivt för samtliga resenärer.

Ytterligare ett viktigt mobilitetsperspektiv är att se på gångtrafikanter som vi ser på biltrafikanter. Bilvägar tar inte plötsligt slut och behöver sällan ta obekväma, obehagliga eller långa omvägar för att ta sig fram. Det motsatta gäller gångtrafikanter. Alldeles för ofta får gågator ett abrupt slut med lång väntan vid trafikljus och plötsliga övergångar till trånga trottoarer. Mindre bilfria zoner kan ge mycket, men än viktigare är att se till flöden av fotgängare och att skapa ett nät av vägar också för dem.

För att en stad ska vara gångvänlig räcker det inte med närhet till viktiga destinationer – trafiksäkerhet spelar också en avgörande roll. En trygg stadsmiljö, där risken för olyckor minimeras, bidrar inte bara till ökad rörelsefrihet utan också till fler fotgängare i stadsmiljön. På gator som inte är tillägnade bilen är sådant som tydlig separation av cyklister och gångtrafikanter, val av gatubeläggning och att varuleveranser omdirigeras till andra gator eller andra tider på dygnet, viktiga åtgärder. I områden där bilar sam-

as med andra färdmedel blir tydligt uppmärkta övergångsställen, att inte skymma sikten, hastighetsbegränsningar och farthinder viktigt. Även där kan gatubeläggning spela en avgörande roll, exempelvis i gångfartsområden för att skapa en tydlig separation av vägarna.

Gångvänliga miljöer minskar behovet av tidsödande transporter. En stad där människor kan gå till jobbet, skolan, affären eller favoritkaféet utan omvägar eller hinder är en stad som sparar både tid och resurser.

ÖKAD TRYGGHET

Det finns många kopplingar mellan ökad trygghet och ökad gångvänlighet. En sådan är att gågator, bredare trottoarer och små oaser möjliggör för mer levande städer. Liv och rörelse under fler timmar på dygnet skapar i sin tur trygghet. Då finns fler som ser om en oförrätt, eller för den delen olycka, inträffar och har möjlighet att ingripa mot detsamma. Mänsklig närvaro har en avskräckande effekt, om en gärningsman tror sig bli sedd minskar benägenheten att begå brott. Teorin om "ögon på gatan" presenterades 1961 i Jane Jacobs bok *The Death and Life of Great American Cities* och har

sedan dess funnit empiriskt stöd i flertalet studier.⁴⁰

En inflytelserik teori inom kriminologin och brottsförebyggande verksamhet är den om "Broken Windows". Den menar att synliga småbrott, såsom sönderslagna fönster, bidrar till ökad brottslighet och upplevd otrygghet, eftersom det signalerar att ingen bryr sig om eller har uppsikt över området. Teorin är omtvistad, men det finns belägg för att det skulle vara så. Ett större utrymme för fotgängare bidrar däremot inte bara till att motverka en känsla av ödslighet. Genom att släppa lös promenadstaden släpper man också lös möjligheten att använda gatuutrymmet till andra, trevligare saker.

Gångvänlighet skapar alltså trygghet, men det är också viktigt att prata om hur promenadstaden görs trygg. Om promenadstaden inte är trygg, snygg och ren kommer människor inte vilja nyttja dess fördelar och då finns det heller inget syfte att skapa den. Utöver traditionella trygghetsfrågor finns det många verktyg inom stadsbyggnadspolitiken som kan skapa trygghet. En tydlig sådan är att arbeta med belysning och utrymmet, eftersom mörka och trånga platser ofta

upplevs som obehagliga. På samma tema bör man undvika att skymma sikten för gående, eftersom det kan öka upplevelsen av otrygghet.

Vidare måste det också skapas förutsättningar för att teorin om "ögon på gatan" ska få effekt. För att faktiskt skapa en levande stadsmiljö, med fler människor i rörelse under fler av dygnets timmar, måste det såklart vara attraktivt att vara i staden. Då krävs en tillåtande attityd till företagande, bland annat genom tillmötesgående tillståndsenheter hos kommunerna. Ytterligare ett exempel är restriktioner av öppettider för näringsidkare med serveringstillstånd. Det måste också skapas förutsättningar att befinna sig på platsen under en längre tid, exempelvis genom ett brett utbud av aktiviteter och service, men också en så pass enkel sak som att upprätta sittplatser. På samma sätt räcker det inte med gångvänlighet för att teorin om "Broken Windows" ska få effekt. Det utrymme som skapas när staden blir mer promenadvänlig måste också användas till saker såsom trädplanteringar och utsmyckning av platsen.

40 Emily Gersema, 2017. "Shuttered businesses linked to a rise in property crimes."

ATLANTA – FRÅN BETONG TILL GRÖNOMRÅDEN: THE STITCH

”The Stitch” är namnet på ett nytt stadsförbättringsprojekt i Atlanta. När projektet är färdigställt kommer det att tillföra cirka sju hektar ny parkyta ovanpå en ny plattform som sträcker sig 1,2 kilometer över delar av staden. Dessutom satsas stora summor på att förbättra transportinfrastrukturen för att bättre länka samman Downtown med Midtown. Investeringarna innebär bland annat att infrastrukturen och markanvändningen planeras för att prioritera fotgängare, cyklister och kollektivtrafik.⁴¹ Totalt beräknas projektet kosta 713 miljoner dollar och förhoppningen är en byggstart redan 2026.⁴²

JACK CEBE, DEVELOPMENT MANAGER, ATLANTA DOWNTOWN IMPROVEMENT DISTRICT

The Stitch är ett projekt för att överdäcka en del av motorvägen i centrala Atlanta, Georgia. Den 12-filiga motorvägen trafikeras av cirka en halv miljon bilar varje dag, vilket skapar en betydande barriär när det gäller mobilitet och urban sammanhållning.

Målet med The Stitch är att skapa en bättre koppling mellan Midtown och Downtown så att det i framtiden blir naturligt att röra sig mellan dem—ungefär som stadsdelarna smälter samman i städer som New York och Chicago. Idag känns det ofta som att man antingen besöker Downtown eller Midtown, men inte båda samtidigt. Den barriären vill projektet bryta ner och samtidigt göra området runt The Stitch till en destination i sig själv.

– Vilka är de viktigaste framstegen ni har gjort hittills?

Projektet har varit en idé i över 20 år och har gradvis vuxit fram. Under de senaste åren har vi gjort betydande framsteg och utvecklat en genomförandestrategi som delar upp projektet i olika faser. Vårt främsta mål just nu har varit att säkra finan-

⁴¹ The Stitch, 2025. *The Project*.

⁴² Georgia Public Broadcasting, 2024. *Atlanta developers share updates on 'The Stitch' project, set 2025 expectations*.

siering för att kunna påbörja byggnationen av den första fasen - 2,5 hektar parkmiljö längs med en av Atlantas huvudgator kallad Peachtree Street.

Eftersom projektet i praktiken skapar en tunnel krävs ventilationssystem, brand-säkerhetssystem och annan infrastruktur som behöver långsiktig skötsel. Genom en särskild fastighetsavgift för planeringsområdet kommer staden få tillräckligt med intäkter för att finansiera drift, underhåll och projektadministration.

– Varför är projektet viktigt?

Städer över hela USA har upplevt liknande utmaningar där motorvägar byggdes rakt genom stadskärnor och tvingade bort samhällen—främst låginkomsttagare och minoriteter som historiskt sett saknat politiskt inflytande. Atlanta var inget undantag och området där The Stitch nu planeras påverkades kraftigt.

Som en del av detta initiativ skapar vi rådgivande styrelser och styrningsstrukturer för att involvera tidigare invånare—eller deras ättlingar—som tvångsförflyttades av tidigare infrastrukturprojekt. Vi vill höra deras perspektiv. Detta handlar om mer än bara infrastruktur—det handlar om att bygga ett mer inkluderande samhälle.

BÄTTRE HÄLSA

30-minuters rask promenad eller låg-intensivt cyklande per dag är tillräckligt för att minska risken för en rad allvarliga sjukdomar som hjärt- och kärlsjukdomar, högt blodtryck eller diabetes typ 2, dock är det bara 7 procent av Sveriges befolkning som når upp till Folkhälsomyndighetens rekommendationer för fysisk aktivitet. Enligt en beräkning från Sweco kostar sjukdomar kopplade till fysisk inaktivitet svenska samhället cirka 6 miljarder kronor varje år.⁴³

Forskare på Stanford University i USA presenterade 2017 en undersökning där man mätte personers fysiska aktivitet i 111 länder världen över. I studien utgick forskarna ifrån smartphonedata vilket gav 68 miljoner dagar av fysisk aktivitet för 717 572 personer. Syftet med studien var att mäta ojämlikhet när det kommer till fysisk aktivitet och hur fysisk aktivitet skiljer sig åt mellan könen, var man bor och tillgången till gångvänliga kvarter.

Studien visade att aktivitetsnivån var högre i mer gångvänliga städer. Detta gällde både under hela dagen och veckan, oavsett ålder, kön och BMI.

I studien hamnade Sverige på tredje plats. Först på listan var dock Hongkong, som enligt undersökningen är det område där invånare i genomsnitt rör sig mest. Studien visade att personer i Hongkong går i snitt cirka 6 880 steg per dag – det högsta genomsnittet globalt.⁴⁴

En annan studie om Hongkong undersökte huruvida mer gångvänliga stadsdelar i staden påverkade seniorers hälsa. Resultatet av studien visar vikten av gångvänliga kvarter för äldre vuxnas välbefinnande. Personer i Hongkong som bodde i mer gångvänliga kvarter var generellt mer glada, mer hälsosamma och upplevde sig som mindre ensamma. Studien visade att äldres välmående kan förbättras genom bättre gånginfrastruktur, trafiksäkerhet och genom mer varierat nyttjande av markytor.⁴⁵

ÖKAD FRIHET

Stadens utformning handlar om valfrihet. Den moderna staden har länge planerats utifrån bilens behov snarare än människans. I praktiken innebär detta inte större frihet – utan tvärtom en rad påtvingade begränsningar. De

43 Sweco, 2023. *Potential och utmaningar för ökat cyklande.*

44 BBC, 2017. *Do you live in the world's least active country?*

45 Ruby Yu, Osbert Cheung, Kevin Lau & Jean Woo, 2017. *Associations between Perceived Neighborhood Walkability and Walking Time, Wellbeing, and Loneliness in Community-Dwelling Older Chinese People in Hong Kong.*

flesta städer i västvärlden – inklusive i Sverige – är fortfarande planerade utifrån bilen som norm. I ett bilcentrerat samhälle blir bilen ofta det enda realistiska alternativet, trots att den är dyr att äga, underhålla och köra. För många hushåll innebär det stora ekonomiska utgifter som de inte själva valt, utan tvingats till på grund av hur staden är byggd. När städer planeras med gångtrafikanter mer i fokus, skapas fler valmöjligheter och färre påtvingade kompromisser.

I kontrast till bilens bundna logik erbjuder gångtrafik en form av vardagsfrihet som är svår att replikera. Den som rör sig till fots är inte bero-

ende av parkeringsplatser, bensinpriser eller trafikflöden. Att promenera innebär att själv styra över sin takt, sin väg och sina pauser – utan att behöva planera varje steg i förväg.

Forskning och erfarenheter från städer världen över indikerar att människor ofta föredrar levande, promenadvänliga stadskärnor framför bilcentrerade områden. Enligt Europeiska kommissionens rapport “Report on the Quality of Life in European Cities, 2023” rapporterar invånare i städer med välutvecklade gång- och cykelinfrastrukturer högre livskvalitet och tillfredsställelse med sin stadsmiljö.⁴⁶

46 Europeiska Kommissionen, 2023. *Report On The Quality Of Life In European Cities, 2023*.

GATAN SOM VERKTYG NÄR STÄDERNA OMVANDLAS

I takt med att städer världen över förändras för att möta framtidens behov har många initiativ syftat till att omvandla gatumiljöer till människocentrerade platser. Olika strategier har använts för att uppnå detta mål – från gånggator och bilfria zoner till storskaliga stadsutvecklingsprojekt och flexibla trafiklösningar. Det många exempel visar är att omvandlingen av gator inte bara handlar om enskilda projekt utan om ett skifte i synen på stadens grundläggande funktioner. I stället för att utgå från bilen som norm, formas nu städer utifrån människors behov av tillgänglighet, möten, säkerhet och grönska.

Det som förenar dessa initiativ är att de alla använder själva gatan som verktyg för att skapa nya sociala, ekologiska och ekonomiska värden. Gatan har blivit en scen för lokal identitet, stadsnära natur, trygg mobilitet och handel. Samtidigt fungerar dessa projekt som katalysatorer för större omvandlingar, där förändrade vanor och mobilitetsmönster banar väg för mer hållbara samhällen.

Det ter sig därför tydligt att det inte finns en universallösning – utan

att städernas svar formas av lokala förutsättningar: exempelvis kultur, ekonomi samt invånarnas och beslutsfattarnas engagemang. Gemensamt för omställningen är insikten att framtidens attraktiva städer är de som vågar ompröva gaturummet som ett verktyg för förändring.

Även om varje stad har sina unika utmaningar och förutsättningar, pekar trenden tydligt mot en framtid där gatan blir mer än bara en plats för fordon – den blir en plats för människor, gemenskap och grönska. I detta kapitel ska vi utforska exempel från olika delar av världen där städer har valt att förändra sina gatumiljöer.

15-MINUTERSSTADEN – FÄRRE BILAR, MER GÅNG- OCH CYKELTRAFIKANTER

Begreppet *15-minutersstaden* myntades 2015 av den fransk-colombianska forskaren Carlos Moreno och är en modell som innebär att boende i en stad har allt de behöver för sitt dagliga liv inom 15 minuters avstånd med gång, cykel eller kollektivtrafik – till exempel skola, matbutik och andra former av service och bekvämligheter. Syftet

med modellen är att främja gång, cykel och kollektivtrafik och således minska invånarnas bilberoende.

Konceptet har, trots att det egentligen är en kopia av det tidigare etablerade promenadstadsbegreppet, på senare år blivit alltmer etablerat inom stadsplaneringen och det finns flera städer runt om i världen som arbetar enligt modellen. Paris är ett sådant exempel, där borgmästaren Anne Hidalgo aktivt gjort staden till ett skyltfönster för 15-minutersstaden och marknadsfört det hårt internationellt.

⁴⁷ Även om Hidalgo, som är socialist, använder 15-minutersstaden som paroll för en politik som ibland präglas av centralplanering – är begreppet förankrat i forskning och omfamnas även av Île-de-France-regionens konservative ordförande Valerie Pécresse som nyligen lanserat en vision om en 20-minutersregion.⁴⁸

En stad utanför Europa som anammat konceptet 15-minutersstaden är den amerikanska staden Cleveland i delstaten Ohio. Bland annat har staden antagit en policy för att säkerställa att vägprojekt inkluderar möjligheter

för gångtrafikanter, cyklister och kollektivtrafik – vilket främjar en mer balanserad stadsinfrastruktur.⁴⁹

Sedan 2022 har Cleveland dessutom ersatt de tidigare obligatoriska parkeringskraven i sin byggnorm med en policy som istället ger incitament för alternativa transportmedel. Det innebär att fastighetsutvecklare och företag inte längre behöver bygga ett visst antal parkeringsplatser vid nybyggnation eller ombyggnad. I stället kan de uppfylla stadens krav genom att erbjuda åtgärder så som säkra cykelparkeringar och omklädningsrum för cyklister, sponsrade kollektivtrafikkort till boende och bilpoolslösningar.⁵⁰

En återkommande kritik mot 15-minutersstaden är att den skulle leda till ökad segregation och främst gynna redan välbärgade som har råd att bo centralt.⁵¹ ⁵² Det är dock viktigt att komma ihåg att syftet med 15-minutersstaden inte är att skapa stadsdelar som avgränsas från varandra eller koncentrera alla bekvämligheter på en central plats. Tvärtom ska samtliga tätorter, stadsdelar och kvarter vara fyllda av liv och service. Målet

⁴⁷ The Riba Journal, 2021. *Carlos Moreno: 15 minutes to save the world.*

⁴⁸ Radio France Internationale.

⁴⁹ 15 Minute City, 2024. *Cleveland's 15-minute city journey.*

⁵⁰ City of Cleveland, 2023. *Cleveland takes big steps toward Mayor Bibb's vision for a 15-minute city*

⁵¹ Gunilla von Hall, 2022. "Vi har allt vi behöver inom en kvarts avstånd."

⁵² Mia Tottmar, 2023. "Stockholm nära att vara en 15-minutersstad."

är inte heller att staden ska isoleras eller krympa och att det på så sätt tar 15 minuter att transportera sig (med gång, cykel eller kollektivtrafik) från dess ena ände till den andra. Istället utgår 15-minutersstaden från människan, det är hon som ska kunna nå alla vardagens behov inom tidsspannet. Ta Stockholms län som exempel. Om en boende i Solna jobbar, handlar och nyttjar service i Stockholms stad, eller för den delen Sundbybergs kommun, är det också godtagbart förutsatt att det ryms inom 15 minuter. Alla vardagens behov behöver inte rymmas inom kommungränsen eller ens tätortsgränsen. Idén handlar om närhet, vilket inte ska förväxlas med isolation.

GÅGATAN

En gågata är en väg där trafik med bil eller andra motorfordon är starkt begränsad. Tillstånd kan ges till lastbil för lastning och lossning i området, taxi, funktionshindrade och utryckningsfordon som ambulans, brandbil och polisbil, såväl som transport av boende eller gods till eller från intilliggande fastigheter.⁵³

Runtom i Europa finns flera exempel på städer med hela områden av bil-

fria gator och platser. Gent i Belgien har exempelvis en av Europas största bilfria zoner som sträcker sig över 70 hektar⁵⁴.

Ett annat projekt där man har skapat plats för fler gågator är Boston i USA genom det som kallas för ”The Big Dig”. The Big Dig var ett stort infrastrukturprojekt som syftade till att ersätta den gamla upphöjda motorvägen, Central Artery (1–93), med en underjordisk motorväg för att breda plats för stadens gångtrafikanter.

Projektet startade i början på 1990-talet och pågick till början av 2000-talet. Projektet inkluderade även byggandet av nya broar, som Zakim Bunker Hill Bridge. Genom att staden grävde ner motorvägen skapades nya platser för parker och grönytor som till exempel Rose Kennedy Greenway⁵⁵. Trots att projektet överskred både tids- och kostnadsramar, anses the Big Dig vara en framgång och som förbättrat stadens trafikflöde och livsmiljö.

I Barcelona har man, som tidigare nämnts i denna rapport, implementerat ett stadsutvecklingskoncept vid namn ”Barcelona Superblocks” som syftar till att skapa mer hållbara, grönnare stadsmiljöer, som är mer tillgäng-

⁵³ Sveriges Riksdag, 1998. *Trafikförordning (1998:1276)*.

⁵⁴ Cykelfrämjandet, 2025. *Gent har tagit tillbaka sin stad genom cykling*.

⁵⁵ Massachusetts Department of Transportation, 2025. *The Big Dig: project background*.



Källa: The Greenway

liga för fotgängare. Superblocks skapas genom att slå samman flera kvarter till en större enhet där genomfarts- trafik begränsas och endast boende, leveranser och räddningstjänst tillåts köra in och på låg hastighet. Det har möjliggjort att vissa gator frigjorts och omvandlats till grönområden, lekplatser, promenadstråk och cykelvägar.⁵⁶

GÅNGFARTSGATOR OCH -OMRÅDEN

På gångfartsgator och -områden har gångtrafikanter företräde. Andra fordon får framföras, men måste anpassa sig till gånghastighet, har väjningsplikt mot gångtrafikanter och får endast parkera på anordnade parkeringsplatser.⁵⁷

Många svenska stadskärnor präglas av gångfartsområden. Det gäller såväl stora områden i städernas centrala delar som enskilda stråk. Det var emel-

⁵⁶ Cities Forum, 2021. *Superblock (Superilla) Barcelona - a city redefined.*

⁵⁷ Stockholms stad, 2020. *Gator för gående – Att välja gatutyp.*

lertid först 2007 som gångfartsområden infördes i Sverige, men föregångaren, de så kallade gårdsgatorna, kom till Sverige 1995. Skillnaden mellan gårdsgator och gångfartsområden är att det för den senare ska vara tydligt att gångtrafikanter har tillgång till hela området samt var utformad på ett sätt som inte uppmuntrar körning i högre hastighet än gångfart. Som exempel på det sistnämnda finns de många kullerstensbelagda gatorna runt om i Sverige, eller Eskilstunas upphöjda och blåmålade korsning Nygatan/Gymnastikgatan.⁵⁸

Gångfartsområden har kommit att användas på många sätt, dels i syfte att öka gångvänligheten på platser där det begränsade antalet gator gör det svårt att legitimera att en hel gata blir gågata. Men det har också använts för att öka trafiksäkerheten, exempelvis genom att införa kortare avsnitt av gångfartsområden och placera ut blomlådor, eller skapa större, mer frikostiga övergångsställen. Dess relativt många användningsområden har gjort, och bör även i framtiden göra, gångfartsområden till attraktiva lösningar.

SOMMARGÅGATOR

Sommargator eller sommargångator har blivit alltmer populära i svenska städer och redan 2018 var det 33 kommuner som hade genomfört eller som planerade för sommargator. Sommargator innebär att vissa gator och torg under sommarhalvåret förvandlas från biltrafik till platser för fotgängare, utserveringar och att andra lokala verksamheter får större utrymme i stadsmiljön.

Stockholm är den stad i Sverige som var tidigast ute med sommargångator där de redan 2015 införde en sådan på Swedenborgsgatan på Södermalm. En föregångare till Stockholms satsningar på sommar- och vintergångator var så kallade "Open Streets" som genomfördes under borgerlig ledning för första gången 2013 och sedan utökades 2014. Ett koncept som innebär att gator som vanligtvis trafikeras av fordon stängs av för att kunna användas på ett nytt sätt. Ambitionen enligt Stockholms stad var "att skapa en oas där stockholmare kan mötas och umgås i en bilfri miljö". Open street arrangerades för första gången under två helger sommaren 2013 och tog

58 Jerker Aspgård och Eva Öhlund, 2007. *Gångfartsområden - Förutsättningar och utformning för en trafikmiljö på de gåendes villkor*.

inspiration från liknande initiativ i New York och Köpenhamn.⁵⁹

Under 2025 kommer Hornsberg och Kristinebergs strand på Kungsholmen i Stockholm att bli sommar-gator.⁶⁰

59 Nöjesguiden, 2013. *Open Streets Stockholm*.

60 Thatsup, 2025. *Här är sommarens gågator i Stockholm*.

ÖVERSIKTSPLANEN PROMENADSTADEN

Långt innan begrepp som ”walkability” och ”15-minutersstaden” slog igenom globalt tog Stockholm under borgerlig ledning viktiga steg mot en mer gångvänlig och sammankopplad stad. Genom översiktsplanen *Promenadstaden*, som klubbades av kommunfullmäktige 2010 efter ett omfattande reformarbete i slutet av 00-talet, blev Stockholm en pionjär inom modern stadsutveckling.

Promenadstaden bygger på idén om en tät, blandad stad där människor enkelt kan ta sig till handel, service, arbetsplatser och fritidsaktiviteter till fots med cykel eller kollektivtrafik. Det handlar inte bara om att skapa trevliga promenadmiljöer – utan om en hel stadsstruktur som gynnar närhet, sammanhang och livskvalitet. Visionen låg till grund för utvecklingen av stadsdelar som Hagastaden, Söderstaden och Norra Djurgårdsstaden – områden som konkretiserade ambitionen att fysiskt binda samman staden.

Med Promenadstaden var Stockholm före sin tid. Medan andra städer idag marknadsför idéer som 15-minutersstaden arbetade Stockholm redan ett decennium tidigare med samma tankegods. Skillnaden är att Stockholm inte bara pratade om visionen, utan också började genomföra den i praktiken.⁶¹

I översiktsplanen låg bland annat ett stort fokus på att stadens grönområden ska utvecklas så att fler stockholmare kan njuta av dem och att nya parker ska skapas. En annan viktig del var att gaturummet skulle bli mer levande genom butiker, kaféer och restauranger på bottenvåningarna. I planen fanns också förslag på hur stadens förorter ska utvecklas och förtätas.

Ett annat centralt mål med ”Promenadstaden” var att underlätta för invånarna att enkelt ta sig till viktiga destinationer – som arbetsplatser, restauranger och skolor – genom gång, cykling och kollektivtrafik.

Även om stadsutvecklingsstrategier förändras över tid, kvarstår många av grundtankarna från ”Promenadsta-

61 Timbro, 2024. *Frihetsmaskinen*.

den” i dagens planeringsarbete. Frågan är hur framtida stadsutveckling i Stockholm och andra städer kommer att fortsätta bygga vidare på dessa principer och om liknande modeller kan hjälpa till att möta de utmaningar som urbana miljöer står inför idag.

FRAMKOMLIGHETSSTRATEGIN

En annan avgörande åtgärd inom Stockholms trafikplanering är ”Framkomlighetsstrategin”, där den första versionen drevs igenom av en borgerlig majoritet i kommunfullmäktige redan 2013.⁶² Strategin ger bland annat en grundinriktning för prioriteringar mellan olika trafikslag där gångtrafiken fick en större plats.

”Fler måste välja att gå, cykla och åka kollektivt” kunde man läsa i framkomlighetsstrategin från början på 2010-talet. För att nå dit beskriver staden att gatumiljön behöver gå mot att få fler körfält för kollektivtrafik, fler cykelbanor, färre parkeringsplatser och bättre gatumiljöer för dem som går. För att åstadkomma detta innehåller strategin tre övergripande mål:

- En tät och blandad stadsbebyggelse som minskar behovet av att resa
- En kraftig utbyggnad av kollektivtrafiken, och ett vägnät som leder bort stora trafikströmmar
- Att optimera användningen av den infrastruktur vi har

I översiktsplanen från denna tid nämns också ett ytterligare mål; ”Mål för storstadsgator i världsklass”. I förklaringen till målet beskriver staden att de färdmedel som är mest kapacitetsstarka och har potentialen att transportera flest människor på en liten yta ska prioriteras.

Sedan införandet av Framkomlighetsstrategin har den vid flera omgångar reviderats. I den senaste utgåvan lyfter staden till exempel fram att upplevelsen av stadens gata är av stor vikt och hur det påverkar vår hälsa, hur vi väljer att resa och tilliten till våra medmänniskor.

⁶² Moderaterna i Stockholms stad, 2013. *Ulla Hamilton (M): Framkomlighetsstrategin antagen av Stockholms stads fullmäktige.*

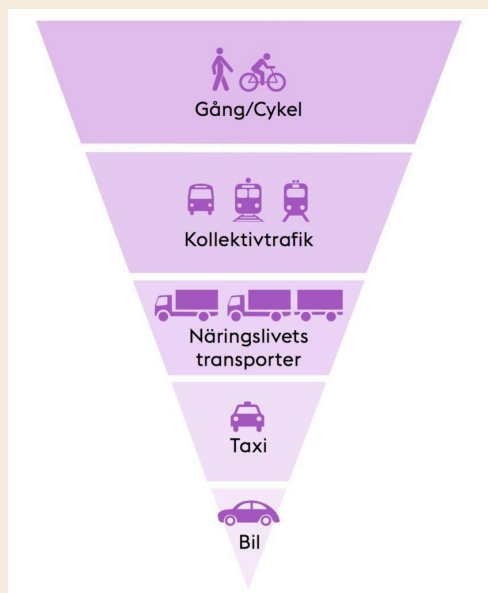


Bild: Framkomlighetsstrategin

NYBROGATAN

Nybrogatan på Östermalm i Stockholm blev gågata redan tidigt på 00-talet, även om det knappt märktes. Dagens Nyheter utnämnde den till ”Stans sämsta gågata”.⁶³ Det var först tio år senare när det borgerliga styret drev igenom en omdaning av gatan som den i praktiken började fungera som gågata.⁶⁴ Resultatet blev en tryggare och trivsammare miljö och fler människor. Idag har Nybrogatan blivit

ett av Stockholms tydligaste krogkuster med många uppskattade restauranger, caféer och bagerier.⁶⁵

⁶³ Dagens Nyheter, *Stans sämsta gågata byggs om*, 2011-09-27.

⁶⁴ Stockholms stad, trafikkontoret, 2012.

⁶⁵ Mitt i Stockholm, *Slitna Nybrogatan fick ett helt nytt ansikte under 10-talet*, 2019-12-30.

STEFAN ANDERSSON, DIRECTOR STOCKHOLM, PEMBROKE

– Vad bör man tänka på i utformningen av en gånggata?

Det är avgörande att gatan har ett innehåll som gör den attraktiv att besöka. Det är viktigt att levandegöra bottenvåningarna så att de är aktiva under så stor del av dygnet som möjligt. Därutöver spelar också skalan en stor roll. Ett exempel är Klarabergsgatan, där man minskat biltrafiken men där de breda gaturummen fortfarande skapar en barriär. Att aktivera själva gaturummet och vara lyhörd för var flödena kommer ifrån är också viktiga aspekter.

– Hur påverkas butiker och restauranger av sommargångator där biltrafiken reduceras?

När det gäller sommargångator har vi sett att handlare ofta oroar sig för minskade kundflöden, men erfarenheter visar att försäljningen oftast ökar när biltrafiken blir mindre framträdande. Ett lugnare tempo gör att människor har mer tid att stanna, titta och ta in sin omgivning, vilket gynnar verksamheterna.

MALMSKILLNADSGATAN

Tidigare i rapporten har vi sett hur tryggheten ökar när fotgängare prioriteras. Ett mycket tydligt exempel finner vi mitt i Stockholm. Att transformera Malmskillnadsgatan från ett fäste för utanförskap, utsatthet och otrygghet till dagens naturliga plats i Stockholms hjärta krävde mycket

arbete. Gatan var ett centralt verktyg i arbetet, likaså samarbetet mellan fastighetsägare, Stockholms stad och så småningom näringsidkare. Vi ska nu få höra från några av de som var med i det arbetet.

MAGNUS BEHRENFELDT, STADSUTVECKLINGSCHEF, AMF FASTIGHETER

För många stockholmare var Malmskillnadsgatan länge förknippad med problem som prostitution, narkotikahandel och allmän otrygghet. Idag är situationen helt annorlunda. Malmskillnadsgatan har blivit en levande och trivsamt plats, särskilt sommartid med restauranger, mötesplatser och ytor där människor kan stanna upp och umgås, exempelvis vid Brunkebergstorg. Förvandlingen visar tydligt att det går att förändra en gata och skapa en tryggare och mer attraktiv stadsmiljö. AMF Fastigheter är en av flera fastighetsägare som varit drivande i att göra Malmskillnadsgatan till en trivsamt oas mitt i Stockholm.

– Vilka faktorer tror du har bidragit mest till att Malmskillnadsgatan upplevs som en tryggare och trivsamt plats idag?

Den största framgångsfaktorn har varit samarbetet – att fastighetsägare och staden delade en gemensamt målbild. Staden och fastighetsägarna har spelat en avgörande roll i att skapa förändring både i och utanför byggnaderna. Lika viktiga var de aktörer som vågade etablera sig på en gata som tidigare haft en problemfylld historia.

En annan nyckel till framgång är att förändringen skett stegvis. Förvandlingen började vid Brunkebergstorg och nu fortsätter vi arbetet från Mäster Samuelsgatan upp till Jakobsbergsgatan. Att projektet utvecklas i etapper skapar en långsiktig drivkraft, där fler aktörer får möjlighet att bidra och vidareutveckla området. Stadens insatser, så som att ta bort lastplatser för att bredda trottoarer och förbättra gatumiljön, har varit viktiga pusselbitar. AMF Fastigheter är stolta över den resa Malmskillnadsgatan har gjort och över att ha varit en del av förändringen.

– Hur har samarbetet sett ut?

Ett bra exempel på samarbetet är hur vi och staden har mötts i en öppen och lösningsfokuserad dialog. Vår tidigare vd, Mats Hederö, uttryckte det väl: *“Staden ska bli vår bästa vän.”* Med den inställningen skapas ett ömsesidigt förtroende

där båda parter ser vinster i att samarbeta. Vi kanske ser saker på olika sätt, men genom att kroka arm och vara ärliga med våra behov kan vi skapa en stadsutveckling som gynnar alla.

– Hur ser ni på ert bidrag till att möjliggöra områden som känns trygga och där folk vill vistas?

För oss är en trygg stad en självklar prioritet och vi ser oss själva som en aktiv samtalspart i dessa frågor. Att skapa platser där människor vill samlas bidrar till trygghet, och därför engagerar vi oss i olika forum för platssamverkan.

Trygghet kräver både proaktivt och ibland reaktivt arbete. Det är exempelvis viktigt att snabbt åtgärda klotter – lämnas det kvar uppmuntras mer skadegörelse. Vad gäller det proaktiva arbetet så har vi en säkerhetsavdelning med fyra personer och en nära dialog med myndigheter, staden och andra fastighetsägare. När alla tar sitt ansvar blir staden en tryggare och mer trivsamt plats för alla. Det är också viktigt att se till helheten – att förbättra kopplingarna till angränsande gator och skapa en stadsmiljö där människor och upplevelseflöden står i fokus

– Har ni sett en förändring i kundflödet och försäljningen sedan Malmskillnadsgatan blev en gågata?

Ja, vi har definitivt sett en förändring! Tidigare bestod Malmskillnadsgatan främst av slutna fasader utan entréer, inte ens kontorsentréer vette mot gatan. Rörelsemönstret såg helt annorlunda ut, särskilt efter arbetstid. Idag är det en helt annan atmosfär. Genom att fylla gatan med liv och innehåll har vi skapat en plats där människor gärna slår sig ner, kanske med en kaffe på Brunkebergstorg. Det handlar inte bara om handel, utan även om att skapa platser för paus och gemenskap – något vi är stolta över att bidra till.

ANNA NORDIN, CHEF STOCKHOLM, VASAKRONAN

– Vilka faktorer tror du har bidragit mest till den framgångsrika omvandlingen av Malmskillnadsgatan?

Dels den strukturella omvandlingen, den nya gestaltningen och utformningen av gatan – de så kallade “hårda” faktorerna. Genom att öka gatans synlighet och koppla ihop Malmskillnadsgatan med Sveavägen och Sergels Torg har vi skapat en mer tillgänglig och sammanhängande stadsmiljö.

Vi byggde vidare på AMF:s fina projekt vid Brunkebergstorg genom att skapa en restauranggata med breda trottoarytor och vidareutveckla den idén. Vi har öppnat upp fasaderna så att man kan se in i fastigheterna och vice versa, vilket skapar en mer levande känsla. Dessutom har vi varierat fasadmaterialet för att ge byggnaderna ett mer dynamiskt uttryck. En avgörande faktor har varit samarbetet med Stockholms stad och andra fastighetsägare. Genom att arbeta mot en gemensam vision har vi kunnat utveckla och förbättra området på ett långsiktigt och hållbart sätt.

– Tror du att utformningen av en gata som främjar gångtrafikanter påverkar området positivt?

Absolut. Det viktigaste är att sätta människan i centrum. En gata ska inte bara vara en passage – den ska också vara en mötesplats. Det krävs en bra mix av innehåll, inte minst i gatuplan, för att skapa en levande miljö där människor stannar upp, vill vara och inte bara passerar förbi. Andra viktiga faktorer är att skapa en ren, trygg och estetiskt tilltalande miljö, med aktivitet under stor del av dygnets alla timmar. Det finns många torg i Sverige som är trevliga men ändå står tomma, så vi måste ställa oss frågan: *Vad gör en plats levande?*

Det handlar också om att kontinuerligt arbeta med att aktivera gatan, både genom evenemang och genom att se till att miljön förblir attraktiv. Det är ett pågående arbete som aldrig tar slut – att både förvalta och förnya är avgörande.

STOCKHOLM

Som huvudstad och storstad är Stockholm en bra testbädd för frihetliga idéer och dessutom ett skyltfönster mot världen. För att befria promenadstadens fulla potential, vilket sedan kan inspirera andra städer – både svenska och internationella – borde Stockholm därför:

Omvandla City till ett nät av gågator med München som förebild

Münchens kärna består av ett nät av gågator vilket ger mer plats åt fler människor, restauranger, butiker, mötesplatser, kulturyttringar och upplevelsen av stadens byggnader och puls. På samma sätt skulle Stockholms City kunna göras om till ett nät av fler

gågator. Låt livet på Drottninggatan, Hötorget, Biblioteksgatan och Malm-skillnadsgatans sommarmånader få prägla hela Cityområdet innanför Vasagatan, Kungsgatan, Birger Jarlgatan och Hamngatan/Klarabergsgatan. Gör undantag för de boende och samhällsviktiga transporter. Tillåt nattliga och tidiga leveranser. Genomför visionen tillsammans med de boende och näringslivet så att alla viktiga behov kan lösas. Låt gatorna fyllas av vad människor och marknaden vill: sittmöbler, grönt, uteserveringar, marknader, matvagnar, kultur och konst.

Gräv ner stadens centrala trafikleder

I USA har storstäder nu börjat göra sig av med de trafikleder som en gång skapades för att maximera bilflödet. I städer som Boston, Seattle, New York, San Francisco och Paris har motorleder rivits eller grävts ner till förmån för parker och promenadstråk. Stockholm kan lära sig av dessa städers strävan att öka attraktiviteten och omvandla stadens centrala trafikleder till bostäder, urbana parker, gång/cykelstråk och

trivsamma hastighetsreducerade gator för bussar, spårvagnar och bilar.

Centralbrons nedgrävning har varit på den politiska agendan länge. Andra trafikleder som kan grävas ned, däckas över eller boulevardiseras är Södertäljevägen vid Liljeholmen, Nynäsvägen vid Globen, Roslagsvägen vid Albano/Brunnsviken, Stadsgårdsleden på Södermalm och Klarastrandsleden.



GENERELLA REFORMER OCH POLITISKA VERKTYG

Gågator har inget egenvärde. Dess syfte är att möjliggöra och ge utrymme för en stad att bli levande och att ge människorna i densamma ökad frihet. Därför kommer här ett antal reformer och verktyg för kommunala politiker som ser till att frigöra utrymme, öka friheten och möjliggöra för gågator att nå dess verkliga potential.

En effektiv ytanvändning

Taxor och tillstånd för tillfällig användning av kommunal mark. Att som privatperson, ideell förening eller företag använda kommunens mark är ofta en snårig historia. Det krävs i regel polistillstånd samt tillstånd för markupplåtelse från kommunen. Därtill är, utöver att få ansökan behandlad, också själva markanvändning oftast belagd med en avgift. Avgiftens storlek baseras på hur stort område som tas i anspråk och under hur lång tid, men ofta varierar avgiften även baserat på vad marken ska användas till och ibland vem som ska använda marken. Exempelvis är det ofta billigare för ideella föreningar än företag, likväl som avgiften för foodtrucks kan skilja sig markant från de till synes likartade matmarknaderna, kioskerna eller jordgubbsstånden. Genom att politiskt styra vad

den kommunala marken används till, där behjärtansvärda aktiviteter ofta premieras, skapas krångliga regelverk och stora tillståndsenheter hos förvaltningarna med slutresultatet att inget händer.

Istället för att lägga en våt filt över den kommunala marken bör utrymmet användas så mycket som möjligt. Vägen dit kan se olika ut för kommuner, men generellt bör avgifter och taxor slopas alternativt bli enhetliga och sänkas för att enbart täcka kommunens kostnader för eventuell tillsyn och kostnad för handläggning. Vidare bör en tidsfrist införas där tillstånd automatiskt beviljas om kommunen inte avslagit detsamma inom en viss tid. Vad som kräver tillstånd för markupplåtelse bör också ses över. Det är en god ordning att kommuner ser mellan fingrarna när barn säljer den årliga majblomman, men att det egentligen behövs tillstånd för detta hos de flesta kommuner är absurt.

Parkeringar. Mycket kommunal mark upptas idag av parkeringar. Det är inget annat än ineffektiv ytanvändning att låta attraktiva platser subventioneras för fordon. Givetvis ska den som vill äga en bil också ha tillgång till parkering, men inte nödvändigtvis på markplan. Genom att frigöra utrym-

met som idag upptas av bilar kan fler gågator skapas, trottoarer breddas eller trevliga torg skapas.

Trots att alternativkostnaden för markparkering är hög, det vill säga att marken hade kunnat användas mer effektivt, premieras det via olika kommunala verktyg. Bland annat är parkeringsavgiften ofta högre i parkeringshus som en följd av ambitionen om att avgifterna ska täcka drift, underhåll och i vissa fall byggkostnaderna. Ambitionen att parkeringshus ska vara självfinansierade i så stor utsträckning som möjligt är god, men då måste avgiften för markparkering vara minst lika hög.

Ytterligare ett av de kommunala verktygen som premierar parkering över annan markanvändning är den så kallade parkeringsnormen. Den innebär att den som exempelvis vill bygga ett lägenhetshus också måste bygga ett visst antal parkeringar, där antalet varierar mellan och inom kommuner. Parkeringsnormen är onödig. Den byggherre som exempelvis bygger ett villaområde gör förmodligen rätt i att bygga parkeringsplatser intill husen. Den byggherre som bygger studentlägenheter, däremot gör förmodligen också ett rimligt antagande i att inte bygga särskilt många – om ens några – parkeringar.

En frihetlig alkoholpolitik

Inför tillståndsutskott. Ett återkommande problem för liberala kommunpolitiker är de hårt reglerade ramar som dagens lagstiftning, med nöd och näppe, tillåter kommunpolitik att bedrivs inom. Nästintill allt som kommuner egentligen har rådighet över är redan lagstiftat om, inte sällan är det dessutom förvaltningens tjänstemän som ska tolka lagen. Det här är ett problem generellt, men i synnerhet gällande svårtydd lagstiftning såsom alkohollagen.

Istället för att vänta på att riksdagen liberaliserar alkohollagen, och under tiden låta tjänstemän fatta räddhågsna beslut, bör fler kommuner göra som Halmstad gjort – införa ett utskott som hanterar tobaks- och alkoholtillstånd. I utskottet tas alla förslag till negativa beslut, såsom indragna och nekade tillstånd, upp för politiskt avgörande. Detta kan jämföras med att det i nästintill samtliga socialnämnder finns individutskott som hanterar socialnämndens myndighetsutövning gentemot enskilda, det är orimligt att så inte sker också för näringsidkare. Inte minst eftersom det i grunden är myndighetsutövning gentemot den enskilda individen som står på tillståndet, vars lämplighet prövas.

Möjliggör för fler uteserveringar.

Många kommuner har långtgående begränsningar för hur, när och var uteserveringar får upprättas. Exempelvis kan det handla om höga avgifter, dessa borde antingen avskaffas eller vara självfinansierade gentemot kommunens kostnader för att bedriva tillsyn och att hantera själva ansökan. Ibland handlar det om krav på utformning, främst till följd av alkohollagens paragraf 14 om att serveringstillståndet ska omfatta ett avgränsat utrymme. Ibland anses bord och stolar vara en tillräckligt tydlig avgränsning, men ibland krävs rep, blomlådor eller till och med vägar. Detta är möjligt att liberalisera via införandet av det tidigare nämnda tillståndsutskottet. Till sist är det också vanligt att kommuner reglerar vilken tid på året det är tillåtet att ha en uteservering. Detta är onödigt, huruvida det är attraktivt att ha en uteservering på vintern kan näringsidkaren själv bedöma. Det medför också att vissa kommuner, med sådana säsongsbaserade begränsningar, tolkat alkohollagen på ett sådant sätt att det krävs en ny ansökan om serveringstillstånd för varje uteserveringssäsong. Det är däremot fullt möjligt att tolka alkohollagen på ett sådant sätt att stadigvarande tillstånd kan ges med säsongsbegränsningar, något som är att föredra

över tillfälliga serveringstillstånd som skapar osäkerhet för näringsidkaren.

Gör det tillåtet med alkoholförtäring på offentlig plats. I nästintill samtliga kommuner är det förbjudet med förtäring av alkohol på offentlig plats, eller att det enbart tillåts i vissa områden. Det här är en onödig inskränkning på människors frihet som hindrar färdölen till festen, vinet till osten på picknicken i parken och sprättandet av bubbel på nyårsafton under rakettfyllda natthimlar. Att tillåta alkoholförtäring på offentlig plats kan låta som en petitesse, men har förmågan att förändra stadsmiljön. I Lund, ett av de få undantagen till denna regel, fyller studenter staden med liv. Det är novisch (nollning eller inspark), siste april i Stadsparken och ölmilar. Där kommuner slutar begränsa människor tar påhitt och kreativitet plats. Givet att det är tillåtet att avvisa människor som stör allmänheten finns det dessutom bara saker att vinna.

Generösa öppettider. I rapporten har konceptet med "naturlig övervakning" behandlats, att fler människor i omlopp under större delen av dygnet skapar trygghet. Om det ska vara möjligt måste det såklart även finnas något att göra hela dygnet, varför mer generösa öppettider eller totalt avskaf-

fande av sådana begränsningar är positivt. Detta är något som borde införas generellt, men särskilt i områden med lägre andel boende och mer kontorsytor.

En näringslivsvänlig politik

Rättviksmodellen - fakturera inte för utebliven tillsyn. Kommuner är tillsynsansvariga för relativt många verksamheter i Sverige. Företag behöver betala för denna tillsyn, men ett problem i många kommuner är att de kräver förskottsbetalning för tillsyn som ibland uteblir. Efter att ha legat i bottenligan gällande bemötande av näringslivet i Svenskt Näringslivs ranking av företagsklimat, valde Rättvik att gå en annan väg. Istället för att kräva förskottsbetalning utifrån schablonberäkningar på hur lång tid tillsynen borde ta, införde kommunen rådgivande dialoger som faktureras för i efterhand baserat på tidsåtgången. Ett sådant förfarande är inte bara rätt och riktigt i meningen att man betalar för den tillsyn som genomförs, det skapar också bättre dialog och kontakt mellan kommun och företag. Det möjliggör i sin tur för kommunen att hjälpa företagare att göra rätt, snarare än att straffa de som råkat göra fel. I ett land med så tung regelbörda som Sverige är det orimligt att utgå från att alla som

gjort fel har uppsåt, oftast handlar det snarare om svårigheter att tolka regler eller att man inte visste om dem. Det är inte rimligt att kräva att småföretagare ska vara fullfjädrade jurister, utöver att bedriva den egna verksamheten. Rättviksmodellen, som präglas av dialog och att hjälpa företagen att göra rätt, bör därför införas i fler kommuner.

Denna rapport har belyst hur fler gågator och promenadvänliga miljöer gynnar såväl invånarnas livskvalitet som stadens näringsliv och ekonomiska tillväxt. Fler gågator är inte bara en estetisk fråga, utan en strukturell reform som kan lyfta hela städernas dynamik och tillgänglighet. Samtidigt argumenterar rapporten inte för städer som är helt ”bilfria” – ett uttryck som sällan stämmer annat än för museala städer som Pompeji, Machu Picchu och delar av en och annan historisk stadskärna.

Frihet i staden handlar om möjligheten att röra sig smidigt och tryggt – att kunna delta i stadslivet utan hinder. Gånggator är ett konkret uttryck för denna frihet. De gör staden mer tillgänglig för alla. I städer där fotgängare och kollektivtrafik prioriteras tillsammans, växer en struktur fram där människor inte är beroende av ett enda transportsätt. När stadens hjärta består av levande, promenadvänliga miljöer – och dessa binds samman av tillförlitlig kollektivtrafik – förstärks tillgängligheten och flexibiliteten för

alla invånare. Det är en stad där du kan välja att gå, åka spårvagn eller cykla – utan att känna dig begränsad.

Exempel från europeiska städer visar att den här kombinationen leder till fler spontana besök i stadskärnan, färre utsläpp och en starkare lokal ekonomi. Det är en helhetslösning som skapar synergieffekter, där varje resval blir enklare, mer hållbart och mer mänskligt.^{66 67}

Det handlar inte om att utesluta bilen, utan om att ge människor fler alternativ och en stadsmiljö där gående, cyklande och kollektivtrafik samverkar på ett bättre sätt. De internationella exemplen visar att detta inte bara är möjligt – utan också nödvändigt för att skapa hållbara, attraktiva och ekonomiskt livskraftiga städer.

Det är dags att befria promenadstaden.

⁶⁶ Europeiska Kommissionen, 2023. *Report On The Quality Of Life In European Cities*, 2023.

⁶⁷ Trafikverket, Boverket & Sveriges Kommuner och Landsting (numera SKR, red.anm.), 2015. *Trafik för en attraktiv stad*.

CITERADE KÄLLOR

Gullberg, A. 2012. *City: drömmen om ett nytt hjärta: moderniseringen av det centrala Stockholm 1951-1979*. Del 2. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1553210/FULLTEXT01.pdf>

LITTERATUR

Aspgård, Jerker och Eva Öhlund. 2007.

Gångfartsområden - Förutsättningar och utformning för en trafikmiljö på de gåendes villkor. Examensarbete 2007:125. Chalmers tekniska högskola. <https://pubblications.lib.chalmers.se/records/fulltext/64497.pdf>

Blomqvist, B. 2001. *Den goda vägens vänner: Väg och billobbyn och framväxten av det svenska bilsamhället 1914-1959*

Connelid, Pär. 2012. *Stadstrafikens spår*.

<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:487770/FULLTEXT01.pdf>

Emanuel, Martin. 2014. *Monuments of unsustainability: Planning, path dependence, and cycling in stockholm*. <https://kth.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1477198&cdswid=-7693>

Gustafsson, Malin, Jenny Lindén, Bertil

Forsberg, Stefan Åström och Emelie MM Johansson. 2022. *Quantification of population exposure to NO₂, PM₁₀ and PM_{2.5}, and estimated health impacts* 2019. https://ivl.diva-portal.org/smash/record.jsf?aq2=%5B%5D%5D%5D&c=4&af=%5B%5D&searchType=SIMPLE&sortOrder2=title_sort_asc&query=Bertil&language=sv&pid=diva2%3A1691636&aq=%5B%5B%5D%5D%5D&sf=all&aqe=%5B%5D&sortOrder=author_sort_asc&onlyFullText=false&noOfRows=50&dswid=-308

Henriksson, Elna. 2022. *Träds påverkan av luftföroreningar i urbana miljöer*. https://stud.epsilon.slu.se/17697/1/henriksson_e_220328.pdf

Hudson, R. 2020. *Fordism*.

Julia Johansson, 2015. *Stadsmiljöfrämjande parkering – Mindre ytor för parkering genom ökat samutnyttjande*. https://stud.epsilon.slu.se/8896/1/johansson_j_160306.pdf

Oana-Elena Blaga, 2013. *Pedestrian Zones As Important Urban Strategies In Redeveloping the Community – Case Study: Alba Iulia Borough Park*.

Rosager, Alva. 2021. *Kommuners arbete för att minska biltrafiken – Utmaningar och målkonflikter i Göteborg, Borlänge och Jönköping*.

Sadik-Khan, J. 2016. *Streetfight*.

Wahlström, A. 2018. *Den nya kärnan i en levande stad*.

Yu, R, et. al, 2017. *Associations between Perceived Neighborhood Walkability and Walking Time, Wellbeing, and Loneliness in Community-Dwelling Older Chinese People in Hong Kong*. <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/28991205/>

ARTIKLAR

15 Minute City, 2024. *Cleveland's 15-minute city journey*. <https://www.15minutecity.com/blog/cleveland>

BBC, 2017. *Do you live in the world's least active country?* <https://www.bbc.com/news/health-40570442>

CBS News, 2024. *NYC unveils plan to transform iconic Fifth Avenue by expanding sidewalks*. <https://www.cbsnews.com/newyork/news/fifth-avenue-redesign/>

Cities Forum, 2021. *Superblock (Superilla) Barcelona – a city redefined*. <https://www.citiesforum.org/news/superblock-superilla-barcelona-a-city-redefined/>

City of Cleveland, 2023. *Cleveland takes big steps toward Mayor Bibb's vision for a 15-minute city*. <https://www.clevelandohio.gov/news/cleveland-takes-big-steps-toward-mayor-bibbs-vision-15-minute-city>

Climate KIC, 2025. *Utrecht, The Netherlands: Reimagining car parking spaces to transform public areas*. <https://www.climate-kic.org/news/sustainable-cities-mobility-challenge-utrecht/>

Cox, Wendell, 2023. *Demographia World Urban Areas*. <https://www.demographia.com/db-worldua.pdf>

Cycleurope, 2022. *Så blir Sverige det bästa landet för elcykling*. <https://www.mynewsdesk.com/se/cycleurope/documents/cycleuropes-rapport-saa-blir-sverige-det-baesta-landet-foer-elcykling-423204>

Cykelframjandet, 2025. *Gent har tagit tillbaka sin stad genom cykling*. <https://cykelframjandet.se/nyheter/2025/02/24/gent-har-tagit-tillbaka-sin-stad-genom-cykling/>

Dagens Nyheter, 2011-09-27, *Stans sämsta gågata byggs om*. <https://www.dn.se/arkiv/stockholm/stans-samsta-gagata-byggs-om/>

Dumbo Improvement District, 2022. *Dumbo Improvement District Annual Report 2022*. <https://www.dumboannualreport.com/annual-report-2022/>

EIT Urban Mobility, 2025. *Study on Non-Exhaust Emissions in Road Transport*. <https://www.eiturbanmobility.eu/wp-content/uploads/2025/05/41-EIT-Emissions-Report-5a-Digital-1.pdf>

Europeiska Kommissionen, 2023. *Report On The Quality Of Life In European Cities*, 2023. https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/qol2023/2023_quality_life_european_cities_en.pdf

Financial Times, 2024. *Can LA end its love affair with cars?*. <https://www.ft.com/content/d5bdf4e0-72b2-4616-aac8-4e086040a3cc>

Forbes, 2024. *Ranked: The 30 Most Walkable Cities In The World, According To A New Report*. <https://www.forbes.com/sites/laurabegleybloom/2024/06/30/ranked-the-30-most-walkable-cities-in-the-world-according-to-a-new-report/>

Företagshistoria, 2019. *En bana för framtiden*. <https://www.bizstories.se/naringslivet/en-bana-for-framtiden/>

- Georgia Public Broadcasting (GPB), 2024. *Atlanta developers share updates on 'The Stitch' project, set 2025 expectations*. <https://www.gpb.org/news/2024/10/24/atlanta-developers-share-updates-on-the-stitch-project-set-2025-expectations>
- Gersema, Emily. 2017. "Shuttered businesses linked to a rise in property crimes." *USC Today*. <https://today.usc.edu/shuttered-businesses-linked-to-a-rise-in-property-crimes/>
- Gyllensten, Lars. (1968, 17 december). *Mehr mellan stolarna*. Dagens Nyheter.
- HSB & Spacescapes, 2024. *Hälsoläget – så hittar du och bygger platser som främjar folkhälsan*. <https://www.spacescape.se/wp-content/uploads/2024/08/Halsosamma-stadsdelar-rapport-240906.pdf>
- Jackie De Burca, 2023. *Cities for well-being: a new era of post-growth urban development, Constructive Voices*.
- Just Economics & Living Streets, 2013. *The pedestrian pound - The business case for better streets and places*. <https://www.justeconomics.co.uk/uploads/reports/Just-Economics-Pedestrian-Pound-Living-Streets.pdf>
- Jörnmark, Jan. 2020. *Norrmalmsregleringen*. <https://www.fastighetsagarna.se/globalassets/broschyrer-och-faktablad/ovrigt/norrmalmsregleringen-jan-jornmark.pdf?bustCache=1583567734862>
- Marzolla et al., 2024. *Compact 15-minute cities are greener*. <https://arxiv.org/pdf/2409.01817>
- Massachusetts Department of Transportation, 2025. *The Big Dig: project background*. <https://www.mass.gov/info-details/the-big-dig-project-background>
- Michelsen, Thomas. (1969, 12 mars). *Kort handbok för citydebattörer*. Dagens Nyheter.
- Mitt i Stockholm, 2019-12-30 (uppdaterad 2023-07-03). *Slitna Nybrogatan fick ett helt nytt ansikte under 10-talet*. <https://www.mitti.se/nyheter/slitna-nybrogatan-fick-ett-helt-nytt-ansikte-under-10talet-6.27.118363.a8dcd1389a>
- Moderaterna i Stockholms stad, 2013. *Ulla Hamilton (M): Framkomlighetsstrategin antagen av Stockholms stads fullmäktige*. <https://www.mynewsdesk.com/se/moderaterna-stockholms-stad/pressreleases/ulla-hamilton-m-framkomlighetsstrategin-antagen-av-stockholms-stads-fullmaektige-829110>
- Naturvårdsverket, 2025. *Klimatet och transporterna*. <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/omraden/klimatet-och-transporterna/>
- New York City Department of Transportation, 2014. *The Economic Benefits of Sustainable Streets*. <https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/dot-economic-benefits-of-sustainable-streets.pdf>
- Nöjesguiden, 2013. *Open Streets Stockholm*. <https://ng.se/artiklar/open-streets-stockholm>
- Origo Group. 2024. *Resvanor, Stockholm stads Medborgarpanel*.
- Planetizen. *What Is Walkability?* <https://www.planetizen.com/definition/walkability>
- Radio France Internationale, 2024. *Where in the world is closest to becoming a '15-minute city'?* <https://www.rfi.fr/en/international-news/20240916-where-in-the-world-is-closest-to-becoming-a-15-minute-city>

- Region Stockholm, 2024. *Regionalt cykelboksut 2014–2024*. <https://www.regionstockholm.se/4ad6e1/contentassets/ts/3fc9e5d017d54619ba04e07d01081c1f/cykelboksut-2014-2024.pdf>
- Region Stockholm, 2025. *Kollektivtrafik*. <https://www.regionstockholm.se/kollektivtrafik/>
- Re-thinking the future, 2024. *Beyond Concrete: The Social Role of Public Spaces in Urban Planning*. <https://www.re-thinkingthefuture.com/materials-construction/a12199-beyond-concrete-the-social-role-of-public-spaces-in-urban-planning/>
- Saltarvet, 2024. *Den svenska gatans historia 1000–1920*. <https://saltarvet.se/2024/04/27/den-svenska-gatans-historia-1000-1920/>
- San Francisco Municipal Transportation Agency, 2024. *Pedestrian Program*. <https://www.sfmta.com/getting-around/walk/pedestrian-program-and-vision>
- San Francisco Planning, 2024. *Better Streets Plan*. <https://sfplanning.org/resource/better-streets-plan>
- Stockholms stad, 2020. *Stockholms byggnadsordning*. <https://start.stockholm/globalassets/start/om-stockholms-stad/sa-arbetar-staden/stadsbyggnad/stockholms-byggnadsordning.pdf>
- Stockholms stad, 2020. *Gator för gående – Att välja gatutyp*. <https://tillstand.stockholm/globalassets/foretag-och-organisationer/tillstand-och-regler/tillstand-regler-och-tillsyn/lokal-och-fastigheter/handboker-och-riktlinjer-vid-byggnation-i-stockholm/2020-gator-for-gaende---att-valja-gatutyp.pdf>
- Stockholms stad, 2021. *Helge Berglund*. <https://stockholmsstadsarkiv.stockholm.se/hitta-i-arkiv-o-samlingar/arkiv-fran-myndigheter-foretag-och-foreningar/arkivtyper/kommuntryck/>
- Stockholms stad, 2024. *Resvanor: Stockholms stads Medborgarpanel*. <https://vaxer.stockholm/siteassets/stockholm-vaxer/tema/dialog-och-samrad/medborgarpanelen/resultat/resvanor-2024/resultat-medborgarpanelen-resvanor-nov-2024.pdf>
- Stockholms stad, trafikkontoret, 2012. *Förnyelse av gågatudelen på Nybrogatan*.
- Genomförandebeslut. Tjänsteutlåtande 2012-08-16. <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=106833>
- Stockholms stadsarkiv, 1941. *Yttrande 6, 19410616*. Stockholms stadsarkiv, databas Kommunfullmäktigettrycket 1863–2009
- Stockholms stadsarkiv, 1960. *Utlåtande nr 196 år 1960*. Stockholms stadsarkiv, databas Kommunfullmäktigettrycket 1863–2009
- Stockholms stadsarkiv, 1968. *Yttrande 1, 19680122*. Stockholms stadsarkiv, databas Kommunfullmäktigettrycket 1863–2009
- Stockholms stadsarkiv, databas Kommunfullmäktigettrycket 1863–2009, *Stockholms stadsfullmäktiges protokoll 1960-06-20,*
- Svensk Handel, 2015. *Levande stadskärnor – Kartläggning av hot och möjligheter*. https://www.svenskhandel.se/api/documents/dokument/aktuellt-och-opinion/rapporter-och-foldrar/vriga-rapporter/Levande%20stadskarnor%20las_.pdf

- Sveriges riksdag, 1998. *Trafikförordning (1998:1276)*. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276
- SVT, 2019. *Forskarna larmar: Fetman breder ut sig på landsbygden*. <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/vasterbotten/forskarna-larmar-fetman-breder-ut-sig-pa-landsbygden>
- Sweco, 2023. *Potential och utmaningar för ökat cyklande*. <https://www.sweco.se/vart-erbjudande/transportinfrastruktur/trafik-och-mobilitet/gang-och-cykel/>
- The Guardian, 2020. *Utrecht restores historic canal made into motorway in 1970s*. <https://www.theguardian.com/world/2020/sep/14/utrecht-restores-historic-canal-made-into-motorway-in-1970s>
- The Guardian, 2020. *Study reveals world's most walkable cities*. <https://www.theguardian.com/cities/2020/oct/15/study-reveals-worlds-most-walkable-cities>
- The Riba Journal, 2021. *Carlos Moreno: 15 minutes to save the world*. <https://www.ribaj.com/culture/profile-carlos-moreno-15-minute-city-obel-award-planning>
- The Stitch, 2025. *The Project*. <https://thestitchatl.com/project/about>
- Thatsup, 2025. *Här är sommarens gågator i Stockholm*. <https://thatsup.se/stockholm/guide/har-ar-sommarens-gagator-i-stockholm/>
- Timbro, 2024. *Frihetsmaskinen*. https://timbro.se/app/uploads/2024/05/rapport_frihetsmaskinen_digital.pdf
- Tonell, Lennart. 1997. *"Stockholms trafikplanering – värderingar och underlag för beslut."* Bebyggelsehistorisk tidskrift, nr 34, 119–136. www.bebyggelsehistoria.org
- Tottmar, Mia. 2023. *"Stockholm nära att vara en 15-minutersstad."* Dagens Nyheter, 19 mars 2023. <https://www.dn.se/sverige/stockholm-nara-att-vara-en-15-minutersstad/>
- Trafikkontoret, 2024. *Bilinnehav – Stockholms stad*. <https://miljobarometern.stockholm.se/trafik/motorfordon/bilinnehav/>
- Trafikverket, 2013. *Vägledning för gångplanering – Så skapas det gångvänliga samhället*. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2%3A1363991/FULLTEXT01.pdf>
- Trafikverket, Boverket & Sveriges Kommuner och Landsting (numera SKR, red.anm.), 2015. *Trafik för en attraktiv stad*. https://bransch.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/trast3_underlag_till_handbok.pdf
- Trafikverket, 2025. *Vägar och klimat – inducerad trafik och dess konsekvenser*. <https://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/pages/ProjektVisaNy.aspx?projektid=790>
- Urban Land, 2016. *Battle for a New Times Square: An Excerpt from Streetfight*. <https://urbanland.uli.org/infrastructure-transit/battle-new-times-square>
- von Hall, Gunilla. 2022. *"Vi har allt vi behöver inom en kvarts avstånd."* Svenska Dagbladet, 8 juni 2022. <https://www.svd.se/a/XqXPOE/paris-blir-forsta-15-minutersstaden>
- Walkscore.com, *Living in San Francisco*. https://www.walkscore.com/CA/San_Francisco
- Walkscore.com, *Walker's Paradise*. <https://www.walkscore.com/score/skanstull-stockholmh>

Timbro är Nordens främsta marknadsliberala tankesmedja. Sedan starten 1978 är uppdraget att långsiktigt bilda opinion för marknadsekonomi, fri företagsamhet, individuell frihet och ett öppet samhälle.