



De gåendes värde i den moderna staden

Kunskapsöversikt och empiri

Lucas Glasare

Trafik och Väg
Institutionen för Teknik och Samhälle
Lunds Tekniska Högskola
Lunds Universitet



Copyright © Lucas Glasare

LTH, Institutionen för Teknik och samhälle
CODEN: LUTVDG/(TVTT-5273)/1-67/2017
ISSN 1653-1922

Tryckt i Sverige av Media-Tryck, Lunds universitet
Lund 2017

Examensarbete

CODEN: LUTVDG/(TVTT-5273)/1-67/2017

Thesis / Lunds Tekniska Högskola, ISSN 1653-1922
Institutionen för Teknik och samhälle,
Trafik och väg, 306

Author(s): Lucas Glasare

Title: De gåendes värde i den moderna staden – kunskapsöversikt och empiri

English title: The value of the pedestrian in the modern city – concluded knowledge and empirical studies

Language Svenska

Year: 2017

Keywords: (5-6 st) Walking, Traffic, Economics, Instrumental rationality, City-planning

Citation: Glasare, L, De gåendes värde i den moderna staden. Lund, Lunds universitet, LTH, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafik och väg 2017. Thesis. 306

Abstract: (ca 200-250 ord, på engelska)
This thesis is a general overlook on the societal benefits of walking infrastructure. It is divided between a literature review; concerning what makes people walk, what benefits this might give and how to place a value on these factors, and an empirical part; researching how evaluating value, and by other means quantifying effects, is used and can be used in the planning of walking infrastructure. The empirical part of the study contains a brief overlook on the practices of three American as well as three Swedish municipalities, and a more in depth-analysis of the specific situation in the municipality of Stockholm. The conclusions of the thesis is that general economic analyses to conclude efficiency of walking infrastructure measures are possible to make, however complicated and likely to be insufficient to base decisions on. This being said, quantifiable measures could have an important role to fill in the future, not least for the cities that has identified improved walking facilities as a targeted goal. For further research, this study suggests in-depth analyses on how the Swedish transport agency is working to improve conditions for walking and the actuality of the practices in Swedish transport economics. It suggests examining current practices and potential for temporary solutions and after studies in order to reveal value for walking infrastructure.

Trafik och väg
Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola, LTH
Lunds Universitet
Box 118, 221 00 LUND

Transport and Roads
Department of Technology and Society
Faculty of Engineering, LTH
Lund University
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden

Innehåll

Innehåll	5
Förord	1
Sammanfattning	3
Summary	5
1 Inledning	7
1.1 Kort bakgrund	7
1.2 Syfte	7
1.3 Avgränsning	8
1.4 Rapportens disposition	8
2 Teori, metod och material	9
2.1 Metod	9
2.1.1 Allmänt om metoden	9
2.1.2 Teoridel	9
2.1.3 Empirisk del	10
2.2 Teori	12
2.2.1 Historisk kontext	12
2.2.2 Vilka faktorer påverkar beslutet att gå?	13
2.2.3 Vilka konsekvenser uppstår till följd av ökat gående?	18
2.2.4 Värdering	22
2.2.5 Analys av teori	32
2.3 Empiri	34
2.3.1 Allmänt	34
2.3.2 Stockholms Stad	Fel! Bokmärket är inte definierat.
2.3.3 Analys av empiri	44
3 Diskussion och slutsatser	47
3.1 Resultatdiskussion	47
3.1.1 Vilka värden skapas vid investeringar i gånginfrastruktur?	47

3.1.2	Är dessa värden möjliga och önskvärda att kvantifiera?	47
3.1.3	Vilka lärdomar kan dras från arbetet med värdering i Sverige och USA i allmänhet och i Stockholm i synnerhet?	48
3.1.4	Övriga observationer	48
3.2	Metoddiskussion	49
3.3	Slutsatser	50
3.3.1	Rekommendationer	50
	Referenser	52
	Bilaga / bilagor	55

Förord

Till Klara, som korsade min väg och väckte min glöd för akademien. Som vet att uppskatta en omnämning i förordet.

Tack till Thomas Karlsson och Hans-Olov Blom för att ni tog er tid och ställde upp på intervjuer och tack för era tips för fortsatta studier. Tack till Johan Kerttu, Lena Smidfeldt Rosqvist, Caroline Ljungberg och Hanna Wennberg på Trivector för ert stöd och era idéer under den korta men trevliga tiden jag hade hos er i våras. Tack till mina vänner hemma på Tomegapsgården, mitt arbetsrum, tack till Jonatan och Mathias. Den här processen hade varit så mycket mer ensam utan er. Tack mamma.

Tack till institutionen för teknik och samhälle, trafik och väg, på Lunds tekniska högskola och ett särskilt tack till min handledare Till Koglin, för att du alltid tror på mig och är engagerad i mina projekt.

Lund, juli 2017

Sammanfattning

Den här rapporten diskuterar gånginfrastrukturens verkliga värde med utgångspunkten att gång inte bara är ett rekreativt tidsfördriv, utan också ett vitalt alternativ för transport. Målet har varit att förstå vilken påverkan och potential samhällsekonomisk kalkyl och andra instrumentella verktyg har i fallet för gånginfrastruktur. Den breda ansatsen har krävt en relativt omfattande litteraturstudie för att överskåda den historiska kontexten, bedöma både vilka faktorer som får folk att gå och vilka effekter det ger. Den har också krävt en översikt inom aktuell transportekonomi och vilka projekt som prövats för gående.

Rapporten innehåller också en empirisk del som överblickar gångplanering i tre amerikanska och tre svenska kommuner, för att sedan göra en fördjupning med två intervjuer i Stockholm. Syftet med detta har varit att förstå vilka instrumentella verktyg för gångplanering som används idag och vilka förbättringsmöjligheter som finns.

Teoridelen visar på att det finns ett flertal positiva konsekvenser som kan uppstå vid investering i gånginfrastruktur. Till skillnad från traditionell transportekonomi, där huvuddelen av dessa värden kan sammanfattas i restidsvinster så kommer de positiva effekterna från gående huvudsakligen ifrån det värde som själva akten att gå skapar för individ och samhälle.

Faktorerna trygghet, socialt kapital, hälsa, jämlikhet, näringsliv och trafiksäkerhet har utretts med fokus på hur ett ökat antal gående påverkar dessa parametrar – i samtliga fall med positiva eller neutrala indikationer. Till detta kommer de positiva indirekta effekter som uppstår till följd av uteblivna resor om gånginvesteringen kan få färdmedelsfördelningen att förändras. Man kan alltså konstatera att investeringar i gånginfrastruktur skapar värde för samhället.

Den traditionella transportekonomin är dock inte alls utformad för att plocka upp dessa värden, utan bygger stor del av sin metodik på värderingen av restid. Något som med visst fog kan påstås vara en konsekvens av den bilism-fokuserade ideologi som var aktuell när metodiken utvecklades. Oavsett uppkomst visar sig detta tillvägagångssätt vara bristfälligt när det gäller att på ett tillfredställande sätt visa gånginfrastrukturens nytta.

Samhällsekonomisk kalkylering av gåendes nytta har prövats i lite annorlunda utformad metodik, och i de aktuella fallen visat på stor lönsamhet. Frågan är dock om detta är rätt instrument att använda som grund till beslutsfattande. De värden som gående tillför är väldigt komplexa och svåra att förutse och kvantifiera så det förefaller osäkert om en samhällsekonomisk kalkyl med tillräckligt stor träffsäkerhet kan fånga in dessa värden.

Inga av de städer som har undersökts i den här studien tycks ha använt sig av samhällsekonomisk kalkyl som grund för sin gångplanering, men däremot förekommer andra instrumentella hjälpmedel. Dessa kan i många fall vara användbara; för att lokalisera särskilt viktiga projekt utefter de målbilder man har eller för att stärka legitimiteten för investeringar i gånginfrastruktur. För bäst effektivitet görs detta rimligen i formen kommunikativ rationalitet, där man respekterar de instrumentella verktygens brister och därför kompletterar med kommunikation med allmänhet och intressenter. För den som är intresserad av att fördjupa sig i sådan metodik rekommenderas *Pedestrian Master Plan* från Seattle som inspiration.

En annan möjlig arbetsmetodik för att synliggöra de gåendes värden är att arbeta med tillfälliga åtgärder. I Stockholm har man med projektet Levande Stockholm lyckats visa på den stora potential som finns med gångator, genom att införa tillfälliga sådana på sommaren. Genom att kombinera de tillfälliga åtgärderna med efterstudier kan man på ett mer noggrant sätt bedöma möjliga konsekvenser för staden om åtgärden skulle göras permanent.

Två frågor för fortsatt forskning uppenbarade sig under studien. Den första gäller huruvida traditionell transportekonomi verkligen är aktuell när det gäller att bemöta framtidens utmaningar i städer, den här studien indikerar brister. Den andra frågan är hur stor inblandning och finansiering som Trafikverket bidrar med i gångprojekt. Det förefaller sannolikt att Trafikverkets fokus på kollektivtrafik och bilinfrastuktur förklarar den ekonomiska ojämlikheten mellan transportslagen i Sverige.

Sammanfattningsvis är studiens rekommendationer för framtiden att fortsätta utveckla instrumentella verktyg för att hantera gångfrågor, att undersöka möjligheterna specifikt för samhällsekonomisk kalkyl, tillfälliga åtgärder och efterstudier för gående samt en fördjupning i svensk transportekonomis aktualitet och Trafikverkets inblandning i gångprojekt.

Summary

This report is discussing the real value of infrastructure for walkers from the perspective that walking is of more than recreational use; it is also a viable mode of transport. The goal of the thesis is to understand what influence and potential economic analysis and other instrumental tools have in the case of walking infrastructure. This broad approach has required a relatively extensive literature review to understand the historical context, the factors which makes people walk and the benefits that this might give. It has also required a review of the current concepts of transport economics and whether there are projects that have been tested for walkers.

The report also includes an empirical part which overlooks municipal planning for walkers in three American municipalities, as well as three Swedish ones. Also, a deeper analysis has been made in the case of Stockholm, including two interviews on the matter. The purpose of this has been to understand how instrumental tools are currently used when planning for walkers and what potential there is for improvement.

The theoretical part of the study shows several positive consequences when investing in infrastructure for walkers. Differing from traditional transport economics, the main benefit does not come from travel-time savings but rather the value the walker herself creates for the individual and the society.

Security, social capital, health, equality, local business and traffic safety has been analysed, asking and answering the question how an increased number of walkers may affect these factors; in all cases showing positive or neutral indications. Additionally, there can be positive, indirect effects following changes in the modal split – when other trips are not made. Thus, one can conclude that investments in infrastructure for walkers is beneficial for the society.

Even so, traditional methods in transport economics are not constructed to fully apprehend the values of walking, since these methods often consider the main value to be improvements in travel time. One can argue that this is a fact due to the car-centric ideology for city planning that was dominant when the fundamentals of transport economics was constructed. Whatever the reason, this methodology is inadequate when it comes to analyzing the benefits of infrastructure for walkers.

By slightly different means though, calculations of the benefits of walkers have been made, showing great profitability. Despite this, it is questionable if these kinds of calculations really are the best instruments to use to support decision-making in planning for walkers. The benefits of walking are real, but complex and hard to adequately measure. The effects and benefits of a certain arrangement is highly dependent on the context where it is implemented, and thus hard to generalize. A model for cost-benefit-analysis that takes all these considerations in would have to be very sophisticated.

None of the cities examined in this study have been using strict economic measures to support their decision-making in planning for walking, although other instrumental resources appear. In many cases these tools could be useful; to localize projects to prioritize to achieve set goals or just to strengthen legitimacy for investment in infrastructure for walkers. Best efficiency is probably achieved using communicative rationality, a methodology that respects the flaws of instrumental rationality and therefore brings further support for

decisions by communicating with the public and other affected parties. If one wants to investigate this kind of methodology further, the *Pedestrian Master Plan* of Seattle can be recommended.

Another possible method to expose the value of walking infrastructure is to work with temporary solutions. In Stockholm, the project *Levande Stockholm* has showed great potential with walking streets by prohibiting motorized traffic on several streets during the summer. By combining these temporary measures with comprehensive after-studies one could more accurately calculate possible consequences of making the temporary situation permanent.

Two areas for further research was found in the study. The first is that there seems to be flaws in the methodology of traditional transport economics, and the question is whether the current Swedish methodology is still accurate for dealing with decision-making in transportation policy. The other issue is how the Swedish transport agency engage in walking projects and if they contribute to these monetarily. This study indicates reason for doubt.

To conclude, the recommendations from this study is to develop more instrumental tools to deal with walking issues, to further investigate the possibilities with cost-benefit-analysis, temporary solutions and after studies for walking and finally a suggestion of an in-depth analysis of the actuality of Swedish transport economics and the states involvement in walking projects.

1 Inledning

1.1 Kort bakgrund

”Den här boken är en attack mot dagens stadsplanering och stadsbyggnad.” (Jacobs 1961:25) Så lyder den första meningen i Jane Jacobs numera klassiska bok *The Death and Life of Great American Cities*. Nog var Jacobs verk en spark mot den då rådande stads- och trafikplaneringsdoktrinen, men så här drygt femtio år efter att boken först släpptes kan man konstatera att hennes idéer allt mer har tagit fäste inom akademien såväl som hos folket. Visionen om bilsamhället börjar allt mer ersättas av visionen om den attraktiva staden. Detta ställer helt nya krav på framtidens trafikplanerare, inte sällan motriktade tidigare förväntningar.

”*Walking is the beginning, the starting point.*” Så skriver Jan Gehl (2010:19), en av många som pekar ut förekomsten av gående som absolut avgörande för stadens liv. En sanning som varje trafikplanerare i framtiden kommer behöva handskas med. Men hur bemöter man de gåendes behov från ett tekniskt perspektiv? Vilka är egentligen de värden som de gående erbjuder staden och sig själva? Hur kan man värdera dessa?

I dessa frågor tar den här uppsatsen avstamp. Ansatsen är tudelad. Den första delen är en litteraturstudie med syfte att sammanställa studier som berör faktorerna som får människor att gå, vilka effekter detta kan sägas få och hur man kan värdera dessa. Den andra delen är en empirisk del bestående av undersökning av kommunala dokument i tre amerikanska och tre svenska städer. Detta för att förstå hur städer med höga ambitioner för gående arbetar med frågan idag, särskilt med fokus på värdering. Slutligen sker en mer djupgående analys, inklusive två intervjuer, på den specifika situationen i Stockholm, för att utreda samma frågor mer i detalj.

1.2 Syfte

Arbetets syfte har varit att förstå vad gånginfrastruktur har för funktion i staden, och undersöka vilka möjligheter som finns för att värdera denna. Det har också varit att utreda hur man värderar och prioriterar mellan satsningar i kommuner, för att få en överblick över vilka metoder som används, vad som tycks fungera bra och vilka förbättringsmöjligheter som finns.

Frågeställningarna är således de följande;

Vilka värden skapas vid investeringar i gånginfrastruktur? Är dessa värden möjliga och önskvärda att kvantifiera? Vilka lärdomar kan dras från arbetet med värdering i Sverige och USA i allmänhet och i Stockholm i synnerhet?

1.3 Avgränsning

Frågeställningen är brett formulerad. Den uppenbara problematiken med detta är att det inte finns möjlighet att fördjupa sig särskilt i någon av delarna. Särskilt med tanke på att den efterfrågade kunskapen sträcker över flera olika akademiska fält. Den här uppsatsen bör således primärt betraktas som en kunskapsöversikt.

Avgränsningarna ligger snarast i analysens djup; det torde vara uppenbart för den som läser denna uppsats att många observationer hade kunnat diskuteras på långt mer detaljerad nivå. Så är också fallet, vilket i slutändan påverkar vilka slutsatser som kan dras och vilka rekommendationer som ges.

Två särskilda avgränsningar bör nämnas. Först; uteblivna samhällskostnader eller nyttor från andra resor, där dessa istället har skett som gående, har inte diskuterats närmare. Anledningen till detta är att det i så fall hade krävts en fördjupning i hur man bedömer vilka kostnader och nyttor dessa andra transportslag har, vilket inte har varit möjligt. Med detta sagt så bör det konstateras att de indirekta effekterna inte kan försummas, ofta kan saker som exempelvis uteblivna utsläpp eller trängsel till följd av uteblivna motortrafik-resor vara avgörande.

Den andra relevanta avgränsningen att uppmärksamma är att endast två intervjuer har genomförts, detta hade tveklöst kunnat kompletteras med fler. Närmare genomgång av vilka intervjuer som hade kunnat vara relevanta återkommer i diskussionsdelen.

1.4 Rapportens disposition

Rapportens teoridel innefattar en övergripande analys av den tillämpade metoden för studien, en litteraturstudie med fokus på den historiska kontexten för gående, vilka faktorer som påverkar beslutet att gå, vilka konsekvenser som uppstår till följd av ökat gående och en teoretisk genomgång av transportekonomisk värdering i allmänhet och särskilt för gående. Slutligen ingår en sammanfattande analys.

Den empiriska delen är uppdelad i en allmän del där sex städers gångplaner diskuteras, och en fördjupad del om Stockholm som grundar sig i ett flertal planeringsdokument samt de båda intervjuerna. Även denna del innehåller en sammanfattande analys.

Slutligen ingår en diskussionsdel som innefattar resultatdiskussion, metoddiskussion, slutsatser och rekommendationer.

2 Teori, metod och material

2.1 Metod

2.1.1 Allmänt om metoden

På den mest strategiska nivån för en studie kan man fråga sig på vilken nivå studien ligger, om den syftar till skapandet eller utvecklandet av allomfattande teori, så kallad "grand theory", om teorin är noggrant avgränsad till en specifik hypotes som stöds av bakgrundslitteratur och empiri eller om studien befinner sig på någon slags mellannivå. Studier på mellannivån är nödvändiga för att sluta gapet mellan övergripande teori och mer praktiskt orienterad forskning (Bryman 2008).

Denna studie är just på mellannivån. Den gör inga anspråk på teoribildning för grundläggande begrepp, men är heller inte utformad för att besvara en specifikt avgränsad fråga. Istället är målet att förstå hur värdering och instrumentella verktyg i övrigt tillämpas för gående och vilken potential som finns. Den teoretiska potentialen förstås av sammanställning och analys av tidigare forskning – verklighetens läge, potential och utmaningar förstås av en mer empiriskt orienterad undersökning.

Studien är induktiv, i meningen att den inte syftar till att bekräfta eller förkasta en grundläggande tes, utan snarare låter tesen skapas av forskningens resultat. Den induktiva teorin motiveras av att området för studien är relativt outforskat, och att en tydlig tes därför var svår att formulera vid arbetets start. Men också av att det som söktes inte i första hand var en entydig slutsats att använda i praktisk tillämpning utan snarare ämnen för vidare forskning. För detta syfte ansågs det induktiva tillvägagångssättet mer lämpat.

Även om det som utreds i studien - värdering och instrumentell rationalitet för gående – är ett klassiskt exempel på kvantitativa studier så är själva studiens genomförande av kvalitativ art. Alltså; en kvalitativ genomgång av möjligheten med kvantitativa tillvägagångssätt för det avgränsade området gångtrafik. Den här studien är alltså i sig byggd på ett tolkningsperspektiv, så kallad interpretativism. Särskilt tydligt framgår detta under den empiriska delen, som bygger på kvalitativa datagranskningar och intervjuer, snarare än kvantitativt underlag (Bryman 2008).

2.1.2 Teori

De första två frågeställningarna; *Vilka värden skapas vid investeringar i gånginfrastruktur? Är dessa värden möjliga och önskvärda att kvantifiera?* besvaras huvudsakligen av teoridelen. Materialet har huvudsakligen hämtats från akademiska tidskrifter, doktorsavhandlingar och tryckta källor från Lunds Universitets bibliotek.

Teoridelen är uppbyggd av en litteraturstudie och en analys av resultaten från denna. När det gäller litteraturstudier så skiljer man på två huvudsakliga tillvägagångssätt. Den systematiska litteraturgenomgången består kortfattat i att man formulerar syftet med litteraturgranskningen, definierar precis vilka kriterier som till följd av frågeställningen ska

vara uppfyllda för att en studie ska läsas, varefter man läser samtliga studier som uppfyller kriterierna och sammanställer resultaten från dessa. Idén med en litteraturstudie av detta slag är att eliminera lite av granskarens personliga värderingar, så kallade bias, och på så sätt få en mer objektiv studie (Bryman 2008).

Den andra varianten kallas narrativ litteraturgenomgång och är interpretativa eller tolkningsinriktade litteraturstudier som snarare syftar till att förstå ett särskilt område och följa de spår som verkar leda till just detta. De narrativa litteraturstudierna blir ofta mer omfattande men mindre fokuserade (ibid.)

Det är lätt att tänka sig att den systematiska litteraturgenomgången är överlägsen, men riktigt så är inte fallet. Den systematiska litteraturgenomgången lämpar sig väl till tillvägagångssätt som är deduktiva i övrigt, eftersom en sådan litteraturgenomgång närmast förutsätter en tydligt definierad hypotes. Den narrativa litteraturgenomgången fungerar bättre för den induktiva processen, eftersom teorin formulerar tesen (ibid.).

I denna studie har litteraturgenomgången varit narrativ, med det övergripande målet att förstå värderingens effekter och potential för trafikplaneringsprocesser. Flera av de viktigaste resultaten från studien, kopplingen till instrumentell rationalitet i gemen och sedermera kritiken mot traditionell transportekonomi till exempel, hade aldrig nåtts utan den narrativa ansatsen. Grundfundamenten i litteraturgenomgången var alltså bestämda någorlunda på förhand, men underrubriker och avsteg har helt uppstått till följd av vilka resultat som litteraturgenomgången gett.

2.1.3 Empirisk del

Den empiriska delen av studien syftar till att besvara den tredje frågeställningen; *Vilka lärdomar kan dras från arbetet med värdering i Sverige och USA i allmänhet och i Stockholm i synnerhet?*

Syftet är att förstå hur värdering och instrumentell rationalitet används i praktiken, vilken potential som finns till förändring och vilka möjligheter berörda aktörer själva ser. För att nå denna förståelse har en multipel fallstudie utförts på grundläggande nivå, genom jämförande av gångplaner.

Idén med denna komparativa del har varit att se hur målbilder och praktik skiljer sig mellan olika städer med relativt liknande förutsättningar. I det här steget har tre amerikanska och tre svenska städer utretts. Bryman (2008) konstaterar att flerfallsstudier har förmågan att stärka forskaren i sin analys av i vilka situationer en teori är tillämplig och att själva jämförelsen också kan skapa utrymme för teoribildning. Den relativa generaliserbarheten har varit önskvärd i denna studie, men jämförelserna har också mycket riktigt bidragit med stoff för teoribildning och slutsatser.

Därefter följer en fördjupande del om Stockholm, som innefattar ytterligare granskning av dokument och dessutom två kvalitativa intervjuer. Denna del syftar till att komma ännu närmare kärnan till problemet. Kvalitativa intervjuer och dokumentgranskning hade med fördel kunnat utföras i större omfattning.

2.1.3.1 Granskning av dokument

Att använda sig av granskning av dokument som grund i kvalitativ forskning är vanligt förekommande. Dokument i detta fall definierat som texter som inte ursprungligen skapats i forskningssyfte. Bra exempel på sådana texter är officiella dokument från offentlig sektor, vilket är vad som använts i denna studie. Granskningen av dokumentet har skett på hermeneutisk grund, det vill säga att fokuset har varit på perspektivet hos texternas upphovsmän – i det här fallet kommunerna. Den sociala och historiska kontext i vilken

texterna skapas inbegrips också i analysen. I detta fall huvudsakligen fokuserat på hur de speglar idéutveckling och historia för trafikplanering i Sverige. Man skulle alltså kunna säga att just dessa delar av studien kan kategoriseras som kritisk diskursanalys (Bryman 2008).

2.1.3.2 Intervjuer

Inom kvalitativ forskning har den semi-strukturerade intervjun blivit ett centralt element. Alltså en förberedd intervju med syfte att följa upp den intervjuades svar med följdfrågor. Inom positivistisk forskningsdoktrin blir den semi-strukturerade intervjun inte värdefull, eftersom det gör avsteg från den grundläggande principen att datamaterialet ska vara oberoende av vem som tagit fram det. En intervju där den som utför intervjun tillåts ställa följdfrågor blir således per definition subjektiv. Inom det hermeneutiska perspektivet godtar man dock detta, med förbehållet att följdfrågorna är nödvändiga för att förstå den intervjuades *livsvärld*. Olika intervjuobjekt har rimligen olika erfarenheter och tankar även om de intervjuas av liknande skäl. För att komma åt intervjuobjektets unika perspektiv, och för att kunna ha ett kritiskt förhållningssätt, krävs möjligheten att följa upp svar. Förespråkare för den kvalitativa forskningsintervjun menar således att det positivistiska angreppssättet är okritiskt till sin natur (Kvale 1997).

Den här studien syftar till djupgående analys, och att kontextualisera intervjuobjekten och deras situation. Med hänsyn till detta var intervjuer av mer kvantitativt slag aldrig ett alternativ.

2.2 Teori

2.2.1 Historisk kontext

Innan privatbilismens genombrott var vad som nu har kommit att kallas *walkability* essentiellt i såväl europeiska som amerikanska städer. Särskilt städer byggda på medeltiden, men även 1800-talets industristäder (Southworth 2005). På den här tiden var stadsplanering en multi-disciplinär doktrin, med fokus på estetik snarare än effektivitet och rationalitet i transportsystemet. I USA betitlades denna rörelse ”City Beautiful” (Brown 2006).

Men bilismen slog snart igenom och skapade nya problem för staden. Det mest uppenbart akuta av dessa var trängseln. Som följd kom ”City Beautiful”-rörelsen att kritiseras och stegvis började den bytas ut mot ett mer rationalistiskt och ingenjörstyrkt paradigm, ”City Practical”. Detta paradigms huvudsakliga fokus var, i kontrast till det föregående, att skapa effektivitet i transportsystemet, och bereda plats för bilismen (ibid.).

Europeiska länder, däribland Sverige, tog också del av denna utveckling som i princip kan sägas ha varit pågående under hela 1900-talet. Även om det möjligen började som en pragmatisk lösning på samhällsproblemet trängsel, har det senare utvecklats till ett ideologiskt projekt för att säkerställa att alla ska ha rätt och möjlighet till att köra bil. Det svenska samhället byggdes ganska bokstavligt talat under den här tiden, bland annat med det så kallade miljonprogrammet, och de områden som byggdes är i högsta grad influerade av bil-idealet (Lundin 2008).

Flera författare har diskuterat hur det traditionella fokuset på biltrafik som primärt och överordnat transportmedel som dominerat på 1900-talet fortfarande sätter agendan för dagens planering, på bekostnad av andra trafikslag, däribland gående (Koglin 2013, Hagson 2004, Lucas 2005, Patton 2007).

Detta ensidiga fokus tenderar att skada städerna, i flera avseenden. För att nämna något kan man exempelvis nämna Southworths (2005) tragikomiska observation; bilsamhället i den glesa staden introducerades för att få bukt med hälsoproblem i städerna som uppkommit med trångboddhet i kombination med bristande hygienfaciliteter. Nu är det istället massbilismen som skapar hälsoproblemen, på grund av befolkningar som är mindre fysiskt aktiva och dessutom drabbas av föroreningar från vägtrafiken.

För att förstå hur idealet om bilsamhället fortfarande lever kvar i Sverige trots sina uppenbara brister kan man titta på Lundins (2008) observationer om omdöme, regler och regelskapare. Mekanismer som han menar har haft stor påverkan på svensk stadsplanering. Lundin diskuterar hur användandet av regler för bedömningar av problem har klara fördelar i form av tidseffektivitet och objektivitet. Samtidigt blir regler lätt trubbiga och missvisande när man hanterar komplexa problem, och lämpar sig extra dåligt i tider av stor förändring, när de gamla reglerna snabbt blir daterade. Experter vill gärna förbehålla sig rätten att bedöma situationer efter omdöme, eftersom det inte begränsar denne i vad hen anser vara en för snäv och fördummande ram: en regel. Men om experten tillåts göra detta blir vi sannolikt offer för dennes godtycke och subjektivitet. För att säkerställa objektiviteten så kan det således vara nödvändigt att förhålla sig till reglerna. Men vilken ideologi förkroppsligas och cementeras i reglerna? Frågar sig Lundin retoriskt, jo, regelskaparnas.

Lundin (2008) granskar därefter några av de regelskapande processerna i svensk planeringskontext: framtagandet av fyra regelsamlingar, däribland Scaft 1968. Dessa regelsamlingar har haft mycket stor påverkan på svensk planering därefter, just eftersom de har blivit utgivna som riktlinjer av myndigheter som Byggnadsstyrelsen, Planverket och Vägverket. Hagson (2004) menar i sin avhandling att Scaft 1968 i allra högsta grad har satt

sin prägel på samtliga efterföljande föreskrifter från sagda myndigheter, även de föreskrifter som utkom i samma tid som hans egen avhandling. Detta trots att stor del av vad Scaft 1968 inte var vetenskapligt beprövat, utan byggde på just experternas, säkerligen välmenande, godtycke.

I ett bilsamhälle blir det svårt att betrakta gång som ett seriöst transportalternativ. Gång har därför, i Sverige såväl som internationellt, länge blivit betraktat som en rekreativ fritidssyssla (Southworth 2005, Hagson 2004). Följaktligen har forskning på området tidigare huvudsakligen fokuserat på trafiksäkerhet och tillgänglighet för äldre och funktionshindrade (Lindelöw 2016).

Dessa frågor är naturligtvis viktiga, inte minst eftersom äldre är överrepresenterade bland gående. Faktum är att äldre i vissa europeiska länder gör så mycket som 30-50 % av sina resor helt till fots (Wennberg 2009). Ändå är trafiksäkerhet och tillgänglighet i traditionell mening otillräckligt som grund för god gångplanering, Lindelöw (2016) menar att man fram tills alldeles nyligen saknat forskning och verktyg på de mer fundamentala grunderna för gångplanering.

För att på ett bättre sätt kunna bemöta de gåendes behov och preferenser har Lindelöw (2016) formulerat sin grundläggande tes: att man måste betrakta och bedöma gång som ett transportmedel. Denna inställning lägger grunden för denna uppsats, varför följande frågor i teoridelen blir; vilka faktorer påverkar beslutet att gå, vilka konsekvenser kan uppstå till följd av ökat gående och hur kan man värdera dessa?

2.2.2 Vilka faktorer påverkar beslutet att gå?

Det är inte uppenbart vilka faktorer som har påverkan på beslutet att gå. Det finns väsentligt mindre forskning på området än för andra trafikslag, men på senare år har forskningsfältet på området blivit bredare (Lindelöw 2016). Lindelöw (2009) pekar på några faktorer som han anser visar en någorlunda säkerställd påverkan, se tabell 1. Även i de fall där Lindelöw (2009) pekat ut att en faktor inte har en tydlig effekt så tycks det ofta bero på att vissa studier har bedömt flera faktorer samtidigt och att faktorerna därmed inte med säkerhet har kunnat särskiljas från varandra.

Tabell 1 faktorer som påverkar beslutet att gå (Lindelöw 2009)

Faktor	Tydlig effekt	Antal källor
INDIVIDUELLA FAKTORER		
Kön & socioekonomi	NEJ	1
Ålder & funktionalitet	NEJ	4
Attityder	NEJ	5
Vanor	JA	3
Motion	NEJ	3
Miljömedvetenhet	NEJ	1
Påverkanskampanj	NEJ	2
EXTERNNA FAKTORER		
(säsong-)klimat	JA	4
Tillfälligt väder	JA	2
Tid på dygnet	JA	1
Ärende	JA	2
RESSPECIFIKA FAKTORER		
Avstånd	JA	2
Restid	JA	3
Estetik	NEJ	0
Fysisk struktur	NEJ	5
Detaljutformning	NEJ	7
Trafiksäkerhet/upplevd risk	JA	7
Trygghet	JA	5
Destination	NEJ	2
Drift och underhåll	JA	3

De faktorer som är av intresse för det här arbetet är de som relaterar till den byggda miljön, alltså de som ligger under rubriken resespecifika faktorer. Restid är traditionellt en mycket högt värderad variabel när man värderar transportinfrastruktur, och det är uppenbart att det påverkar även beslutet att gå. Lindelöw (2016) diskuterar dock huruvida avstånd inte är en tyngre vägande variabel. Han konstaterar att restid framförallt värderas för individer som är mer bundna till att behöva vara på en viss plats vid en viss tid. Således är det inte restiden i sig som begränsar, utan snarare svårigheten i att få gången att fungera i en daglig rutin. Exempelvis visar hans studier hur kvinnor var mer än dubbelt så troliga att bedöma restid som viktigare än avstånd i jämförelse med män. Något som enligt Lindelöw kan bero på den större bundenheten som kvinnor upplever, med balansering av scheman och dagliga åtaganden.

Flera studier från Lindelöws (2009) sammanställning visar på att den upplevda trafiksäkerheten påverkar valet att gå, men en intressant observation från en av källorna Lindelöw använt, nämligen Envall (2007), är en indikation på att rädslan för överfall har en större påverkan på beslutet att gå – och ruttvalet – än trafiksäkerheten och upplevelsen av denna.

Vad gäller drift och underhåll finns också några intressanta observationer från Lindelöws (2009) genomgång. Ståhl et al. (2008) har gjort en undersökning där man har frågat äldre vad det hade **velat** se för förbättringar, och fått det något förvånande resultatet att det inte är några större förändringar som förespråkas – de äldre i studien lyfter istället saker som otillräcklig snöröjning eller ojämna ytor på trottoarerna.

Relativt små insatser i underhåll och detaljutformning kan således göra stor skillnad för tillgänglighet och attraktivitet för gående.

Ett intressant perspektiv är det Southworth (2005) för fram. Han menar att den design som faller inom ramen för *walkability* får människor att gå mer. De parametrar som Southworth definierar som *walkability* innefattar är mer specifika än de som Lindelöw (2009) sammanfattat i sin studie. Southworth nämner 6 viktiga parametrar, nämligen:

- Sammanhängande nätverk av stråk, både lokalt och i den större urbana kontexten
- Länkning med andra trafikslag
- Finmaskig och varierad markanvändning
- Trygghet
- Fysisk kvalitet på stråk
- Stråkets kontext, grad av visuellt intresse och omkringvarande miljö

När det gäller de första två punkterna så rymmer de väl med Lindelöws konstaterande om betydelsen av avstånd. Principen om sammanhängande stråk och länkning till andra trafikslag innebär att skapa genhet i gångnätet och vara uppmärksam på viktiga destinationer för gående, ofta en länk till ett annat trafikslag. Även på punkterna trygghet och fysisk kvalitet på stråk råder konsensus mellan Southworth och Lindelöw, som diskuterats ovan.

Även om den uppmärksamme noterar att finmaskig och varierad markanvändning respektive stråkets kontext och grad av visuellt intresse enligt Lindelöw (2009) inte har någon tydlig påverkan på beslutet att gå, se tabell 1, så har detta senare reviderats i hans avhandling. Där konstaterar Lindelöw (2016) att vissa korrelationer finns mellan dessa *walkability*-faktorer och ökat gående. Lindelöw kategoriserar dessa faktorer som ”the 3 D:s, density, diversity and design” (Lindelöw 2016:5). Här lägger alltså Lindelöw till täthet som en viktig faktor för antalet gående.

I fallet för täthet är det delvis uppenbart varför det främjar gång som transportsätt; det kortar avstånden till målpunkter. Om en hel stad trycktes ihop på en hälften så stor yta, utan att några funktioner togs bort skulle rimligtvis det genomsnittliga avståndet mellan målpunkter halveras. Lindelöw (2009) har som tidigare redovisat konstaterat betydelsen av avstånd för beslutet att gå.

Men frågan är om denna förklaringsmodell är tillräcklig. Dessa tre D:n, som Lindelöw refererar till, är nämligen essentiella element i teoribildningen kring hur man skapar levande städer. När det gäller ”täthet” respektive ”finmaskig och varierad markanvändning” kan det således vara värt att gå tillbaka till en av pionjärerna för denna typ av bebyggelse, nämligen Jane Jacobs.

Jacobs (1961) lyfter fram ”behovet av blandade primära funktioner”, ”behovet av koncentration” samt ”behovet av små kvarter” som tre av de grundläggande förutsättningarna för mångfald i staden.

Jacobs (1961) menar kort sagt att man genom att bygga tätt får fler människor på gatorna, vilket leder till att verksamheter där får lättare att överleva helt enkelt eftersom deras omfång blir bredare. Genom att bygga kortare kvarter ser man till att människornas vägar korsas på fler punkter, och att de punkter i staden som har bäst omfång av potentiella kunder, medarbetare eller brukare, nämligen gathörnen, blir fler. Slutligen bidrar blandningen av verksamhetstyper till att området har en jämn belastning av besökare över dygnet, vilket även det hjälper gatans verksamheter att överleva, men också stärker den naturliga övervakningen och därmed tryggheten på gatan. Jacobs konstaterar också att mångfald – likt den som beskrivs här – alstrar mer mångfald. Vålfungerande stadsdelar med stor variation

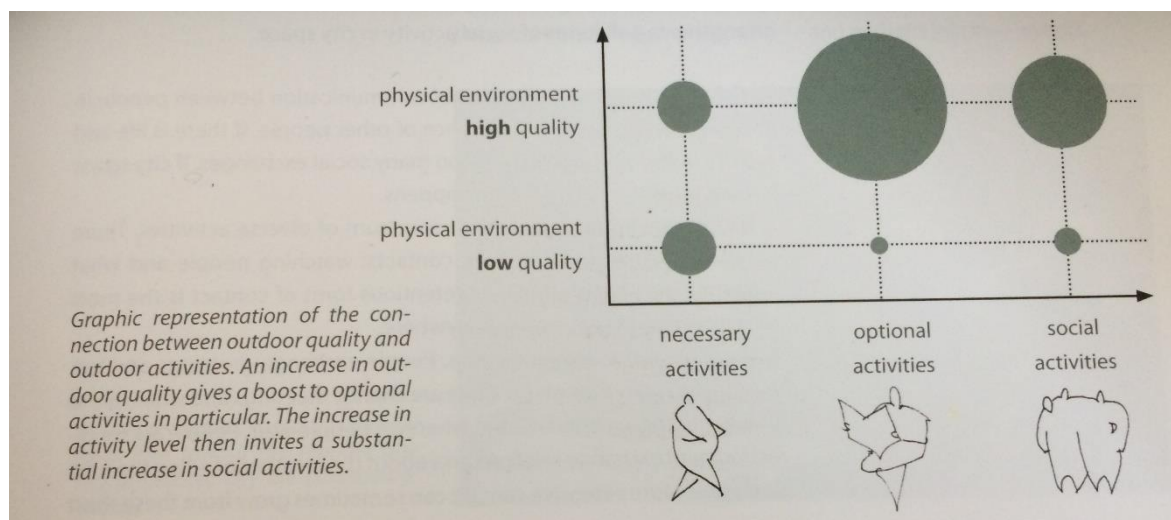
av verksamheter och mycket folk på gatorna är nämligen perfekta lokaliseringar för att starta ännu fler nya verksamheter.

Hur påverkar detta då antalet gående? Detta kan besvaras på två sätt. För det första; om man accepterar Jacobs teorier om hur blandade primära funktioner, koncentration och små kvarter skapar mångfald och stadsliv, så leder denna mångfald med all säkerhet till att avstånden till målpunkter minskar. Den som bor i en levande stad har fler potentiella målpunkter i sin absoluta närhet – och därmed möjlighet att nå dem till fots.

Den andra anledningen kan sägas höra ihop med Southworths (2005) sista punkt, som hänvisar till rent estetiska värden. Där kan man istället tillämpa teorierna från arkitekten Jan Gehl. Gehl (2010) menar att estetik fyller en oerhört viktig funktion för gående. Gehls viktigaste estetiska verktyg är den *mänskliga skalan* som han menar borde vara en universell förutsättning när man arbetar med städens utformning. Utan att gå in på detaljer kring detta kan man bara konstatera att den *mänskliga skalan* utgår från utformningen av stadsrummet och således inkluderar utformningen av själva gatan.

När det gäller hur den fysiska miljön påverkar hur många som går gör Gehl (ibid.) två intressanta observationer. Den ena är att god fysisk miljö framförallt främjar frivilliga och sociala aktiviteter, medan nödvändiga aktiviteter hade skett i vilket fall, se figur 1. Han gör också konstaterandet: ”man is man’s greatest joy” (Gehl 2010:23) . Det vill säga att det mest attraktiva som staden har att erbjuda en fotgängare är just förekomsten av andra människor – och att detta gör goda miljöer för gående till en självförstärkande process. Människor dras till goda miljöer, och därefter dras fler människor till platserna där andra redan är.

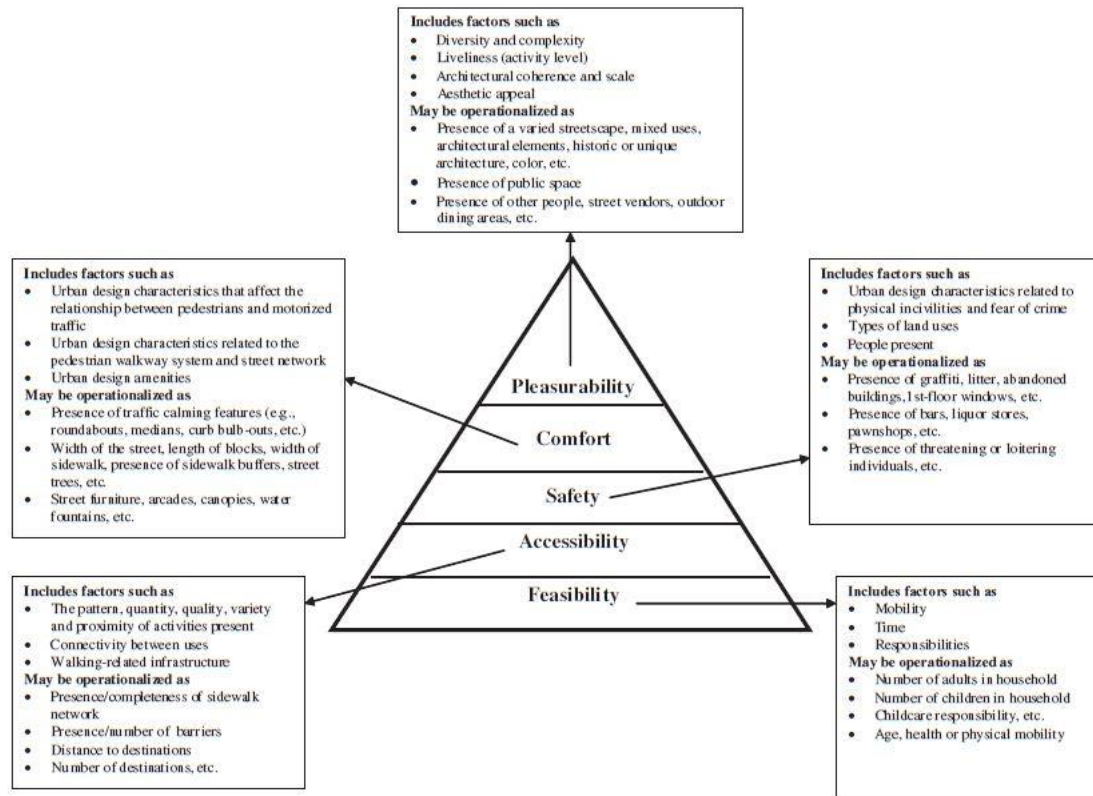
När man kombinerar Jacobs (1961) och Gehls (2010) teorier blir bilden tydlig; genom att skapa ett attraktivt stadsliv med många människor attraherar man fler människor eftersom det är detta i sig som tilltalar den enskilde. Även om detta samband kan tolkas som överteoretiserande och komplext, så har flera empiriska undersökningar gjorts som stödjer



Figur 1 Grafisk förklaring av sambandet mellan kvalitet på utemiljö och uteaktiviteter (Gehl 2010 s. 21).

tesen.

Med detta sagt bör man också nämna en annan viktig aspekt, nämligen den hierarki av gångförutsättningar som definierats av Alfonzo (2005), se figur 2. Hon menar att beslutet att gå påverkas av alla de förutsättningar som nämnts ovan, men i olika grad. Principen är att de nedre delarna i pyramiden måste vara uppfyllda för att de högre ska spela någon roll. Det spelar inte någon roll om miljön är otroligt estetiskt tilltalande, för den individ som exempelvis inte upplever att gångstråket är tryggt nog. Att gångstråket är tryggt spelar i sin tur ingen roll för den individ som på grund av tidsbrist inte hinner nå sin destination till fots. Således får satsningar på den högre delen av pyramiden bara önskvärd effekt om de andra parametrarna redan är tillgodosedda, vilket kan vara värt att tänka på när man prioriterar mellan investeringar.



Figur 2 Hierarchy of walking needs (Alfonzo 2005, s. 825)

2.2.3 Vilka konsekvenser uppstår till följd av ökat gående?

När man frågar sig vilka konsekvenser ökat gående får för individen och samhället märker man att frågan är komplicerad. När man med andra trafikslag som utgångspunkt reflekterar över konsekvenser för samhället och individen kan man lite förenklat säga att resan betraktas som en *kostnad*, ett nödvändigt ont för att ta sig från punkt A till punkt B, och en störning och ett hinder i stadsbilden för de som för tillfället inte transporterar sig, se exempelvis Button (1982).

Detta tankesätt är dock problematiskt att använda för gående, som tvärtom ofta är att betrakta som en tillgång. Förutom att ge positiva effekter för individen så är de gåendes själva existens en förutsättning för en levande stad. Under förra rubriken redogjordes för Gehls (2010) resonemang om hur förekomsten av gående lockar fler gående och på så sätt skapar levande städer. Jacobs (1961) diskuterar den absoluta nödvändigheten av stadsliv, i meningen folk på gatan – och de mycket komplexa värden som det skapar. Southworth (2005) menar att *walkability* är själva grundpelaren i den hållbara staden. I detta avseende är gång som transportmedel helt väsensskilt från övriga alternativ. Men vilka är egentligen de värden som de gående skapar, för sig själva och genom sitt bidrag till stadslivet?

2.2.3.1 Trygghet

”Jag bor i ett lugnt och trevligt område” säger en vän till mig som håller på att leta efter en ny bostad. ”Det enda som kan vara störande på nätterna är de enstaka skriken när någon blir rånad” – Jacobs (1961:52)

Att trygghet är en viktig aspekt för att uppmuntra till gång har föregående kapitel diskuterat. Men frågan är om inte själva förekomsten av gående också skapar trygghet och säkerhet i ett område. Jacobs (1961) beskriver trygghetskapande som en av trottoarens viktigaste funktioner, den uppkommer som en följd av den naturliga övervakningen i området; människor i husen och på gatorna. Cozens och Love (2015) konstaterar att Jacobs teorier ligger till grund för ett akademiskt koncept känt som CPTED, kort för *Crime Prevention Through Environmental Design*. Hennes grundläggande idéer om den fysiska miljöns påverkan på trygghet och kriminalitet togs vidare och utvecklades av Oscar Newman i hans bok *Defensible Space*, vilket i sin tur är grunden i CPTED. CPTED kan beskrivas som en mängd olika teorier för att uppnå de värden som först Jacobs och sedan Newman efterfrågat i den fysiska miljön för att skapa trygghet och sänka kriminaliteten, se figur 3.

Även om CPTED kan tyckas diffust formulerad har metoden visat sig effektiv, med gott om empiriskt underlag för minskad kriminalitet och ökad trygghet. Metoden är också allmänt accepterad såväl av Förenta Nationerna som av regeringar i USA, Kanada, Australien, Nya Zeeland och stora delar av Europa, inklusive Sverige (Cozens och Love 2015).

CPTED kopplar primärt till olika faktorer i arkitekturen, den uppmärksamme noterar exempelvis att Gehls (2010) teori om mänsklig skala finns med, men innehåller några delar som är särskilt intressanta för den här uppsatsen.

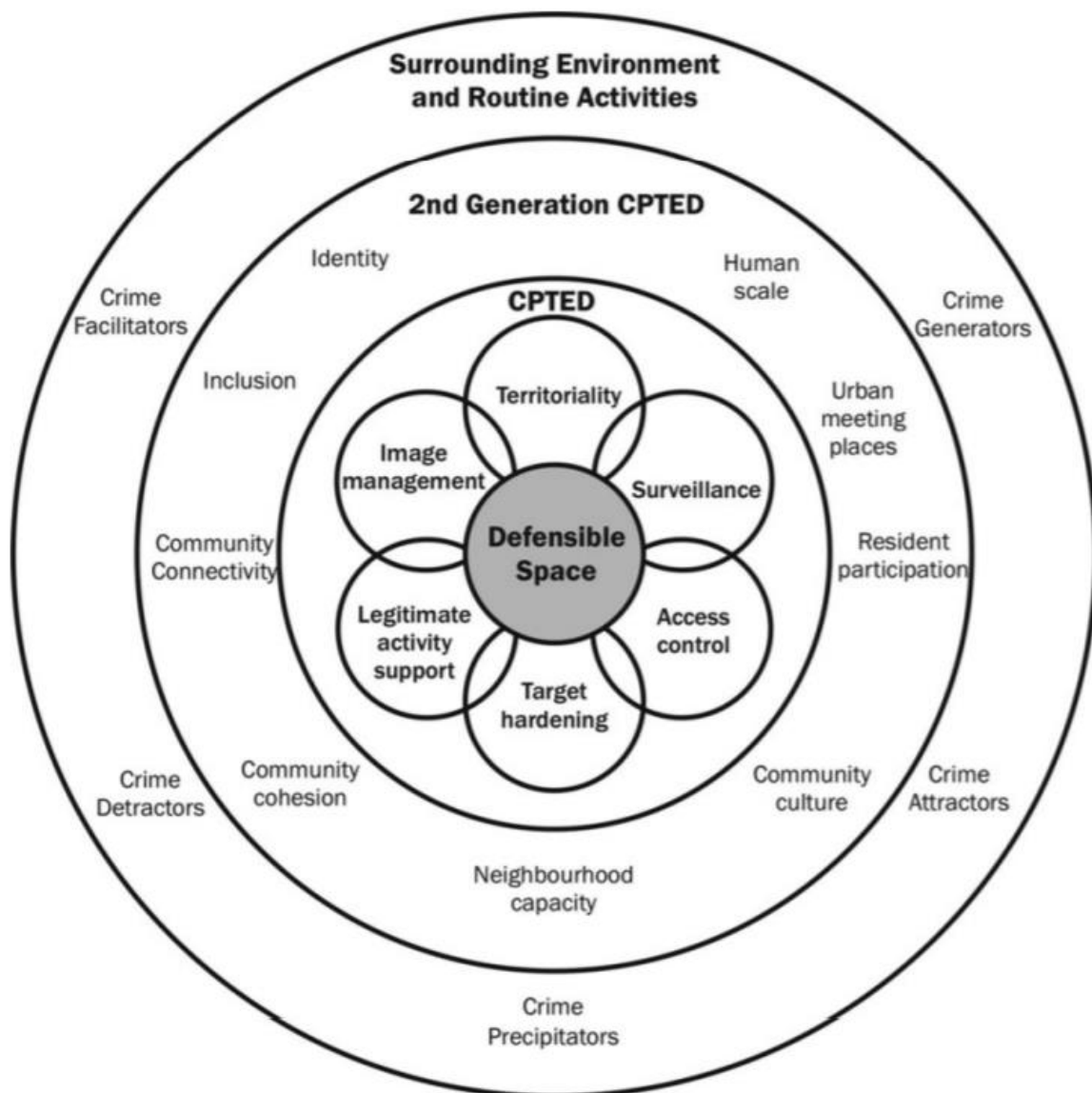
Framförallt handlar det om den naturliga övervakning som Jacobs teoretiserade kring, och som fått en egen ”cirkel” i CTPED kallad surveillance. De studier som Cozens och Love (2015) hänvisar till visar framförallt på positiva effekter när man arbetar med CPTED i sin helhet, men separata studier för att bedöma påverkan av naturlig övervakning förekommer.

Exempelvis kan man nämna att *natural surveillance* förekommer i trafikstudier, som pekar på att detta påverkar ruttval, trygghet och kriminalitet. I flera studier kopplar man detta till indikatorer i bebyggelsen; stråkets närhet till hus och utformningen av dessa (Envall 2007, Foster et al. 2010a). Foster et al. (2010b) pekar dock på att det också finns ett samband

mellan gångvänliga områden och ökad trygghet samt att detta i sin tur leder till ökad fysisk och psykisk hälsa bland de boende.

Den ökade tryggheten är inte ifrågasatt, men huruvida mycket människor på gatan verkligen sänker kriminaliteten är en omdebatterad fråga. I själva verket kan det ofta vara tvärtom. Johnson och Bowers (2010) har gjort en litteratursammanställning där gatunätets genomtränglighet i flera fall visat sig korrelera positivt med ökad kriminalitet. Deras egen studie visar på samma slutsats – och dessutom att återvändsgränder tenderar att vara säkrare än mer folkrika miljöer, särskilt huvudgator.

Det är osäkert varför detta fenomen uppstår, menar Johnson och Bowers (2010) men viss teoribildning finns; de hänvisar exempelvis tillbaka till Newmans *Defensible Space*, men dessa teorier kommer inte att avhandlas närmare i denna rapport. I vilket fall tycks förekomsten av gåendes påverkan på kriminalitet vara liten.



Figur 3 Konceptet CPTED (Cozens och Love 2015)

2.2.3.2 Socialt kapital

Leyden (2003) visar i en empirisk studie ett statistiskt signifikant samband mellan att bo i gångvänliga, funktionsblandade områden och att ha högre socialt kapital än boende i andra områden. Socialt kapital är ett diffust begrepp, men är allt mer vanligt förekommande i trafik- och stadsplaneringsstudier. I det här fallet är det definierat som sannolikheten att känna sina grannar, delta politiskt, ha förtroende för andra och vara socialt involverad.

Här kan det vara intressant att lyfta studien *Social Cities* som Kelly et al. (2012) har gjort i Australien. Här har man visat på att socialt kapital och dess kontrast, ensamhet, har mycket stor påverkan på folkhälsan. Människor som upplever ensamhet värderar sitt eget välmående lägre och dör tidigare. Ett sätt att angripa det här problemet är således att planera städer som uppmuntrar till sociala interaktioner – och precis som Leyden (2003) menar Kelly et al. (2012) på att *walkability* kan bidra med just det.

Kelly et al. (2012) konstaterar också att pendlande har flera negativa sociala effekter. En tumregel, menar författarna, är att varje 10 minuter av pendlande leder till 10 % färre sociala kontakter. De menar också att längre pendling, utöver att minska antalet sociala kontakter, också är kopplat till sämre generellt välmående och livsglädje. Detta gäller både för resande i kollektivtrafiken och med bil, men inte för gående.

2.2.3.3 Hälsa

Att ökat gående förbättrar hälsan hos individen – rent fysiskt, som följd av ökad motion – är uppenbart. Men att bedöma hälsoeffekterna i detalj är mer komplicerat, de blir särskilt svåra att bedöma i denna rapport med hänsyn till min bristande kunskap inom medicin. Man kan i alla fall konstatera att Sælensminde (2004) beräknar effekterna som minskade sjukdagar, färre dödliga sjukdomar och långtidssjukskrivning, i sin ansats till kvantifiering av gånginvesteringar som diskuteras närmare under rubriken ”värdering” i denna rapport. Men som konstaterat ovan innebär även trygghet och socialt kapital förbättrad hälsa, särskilt om detta i sin tur leder till lägre kriminalitet.

Det är viktigt att komma ihåg att även den psykiska hälsan påverkas. Både förbättrat socialt kapital och förbättrad trygghet kopplar till detta, se exempelvis Leyden (2003), detta påverkar i sin tur rimligen antalet sjukdagar.

Men sjukdagar och dödlighet räcker inte riktigt för att fånga in hälsoeffekterna: Jan Gehl (2010:19) skriver; ”*Walking is the beginning, the starting point. Man was created to walk, and all of life’s events large and small unfolds before us when we are on foot.*” Kanske kan detta citat illustrera hur själva handlingen att gå, särskilt i en trevlig miljö, är välgörande. Den viktiga komponent som exempelvis en söndagspromenad kan ha i en individs liv går knappast att reducera enbart till minskade sjukdagar och dödlighet – det är i sig en viktig del av livet.

2.2.3.4 Jämlikhet

”Almost everyone is a pedestrian now and then.” – Lindelöw (2016:30)

Oavsett vad man tycker om Jan Gehls passionerade inställning till gång som centralt fenomen i livet så är det svårt att argumentera emot Lindelöws konstaterande om att nästan alla är gående då och då. Även om man tar bilen till jobbet så går man kanske ut och äter lunch, och gör man inte det går man nog i alla fall avståndet mellan jobbet och parkeringsplatsen.

Southworth (2005) konstaterar att detta gör gång till ett jämlikt transportsätt. Medan en bilist behöver en bil och en cyklist behöver en cykel så klarar de flesta av att gå – det är unikt på så sätt att det inte kräver några drivmedel eller verktyg förutom den egna kroppen.

2.2.3.5 Näringsliv

Både Gehl (2010) och Jacobs (1961) har som bekant diskuterat hur fotgängarvänliga miljöer bidrar till ökat stadsliv. Detta innebär, menar de båda, mer potentiella aktiviteter på gatorna, vilket i många fall handlar om ökad tillgång till affärsverksamhet; och bättre förutsättningar för den affärsverksamhet som redan finns.

I en litteratursammanställning av Lee (2008) konstateras att empiriska studier i Melbourne, Singapore, Kairo och Köpenhamn alla visar på att fotgängaranpassning korrelerar väl med sociala och ekonomiska nyttor. Hon nämner särskilt att försäljning på den välkända gånggatan Strøget i Köpenhamn ökat med 30 % sedan den gjordes om till gågata.

2.2.3.6 Trafiksäkerhet

Gåendes relation till trafiksäkerhet är lite tvetydig. Å ena sidan löper gående ungefär sju gånger så hög risk som bilister att dödas i trafiken, relativt antalet personkilometer. Å andra sidan kan man ifrågasätta om det verkligen är rimligt att jämföra baserat på personkilometer, eftersom det tar så mycket längre tid att gå än att köra bil. En fotgängare som går en mil har mycket längre tid på sig att råka ut för en olycka än en bilist som kör motsvarande sträcka. Dessutom kan man tillägga att gåendeolyckor bara står för 9 procent av de som dödas eller skadas svårt i trafiken i Sverige och att huvuddelen av dessa är singelolyckor. Faktum är att mellan 65 och 80 % av de fotgängare som skadas gör det i fall- och halkolyckor (Hydén 2008).

Detta kan jämföras med motortrafiken, som står för mer än 70 % av de dödade i trafiken, och huvuddelen av dessa olyckor förekommer till följd av konflikter med andra motorfordon (ibid.).

Man kan alltså säga att investeringar i gånginfrastruktur kan främja eller skada trafiksäkerheten, beroende på vilken typ av investering det handlar om. Anläggning av ett obebakt övergångsställe försämrar trafiksäkerheten något, men anläggning av ett övergångsställe med farthinder ökat trafiksäkerheten rejält. Även exempelvis anläggning av gågata, eller effektiv snöröjning på trottoarer, ger stor skillnad för trafiksäkerheten i positiv bemärkelse (Elvik et al. 2012).

2.2.3.7 Indirekta effekter

Även om det som redovisat ovan finns en mängd direkta positiva konsekvenser av ökat gående, kan man också argumentera för att det uppstår nyttor till följd av förändrade färdmedelsval. Om man väljer att gå framför att till exempel åka bil eller kollektivtrafik uppstår en potentiell marginaleffekt till följd av att samhällskostnaderna för den resan uteblir, se ex Sælensminde (2004). Detta kan gälla alla möjliga saker, men mest uppenbart är kanske uteblivna utsläpp och trängsel.

Hur man bedömer denna marginaleffekt blir en fråga om hur man från början bedömer pris och nytta för det alternativa färdmedlet, vilket varierar från fall till fall och dessutom faller utanför ramen för den här rapporten.

2.2.3.8 Övrigt

Det går inte att utesluta att fler relevanta faktorer påverkas av antalet gående i en stad, tvärtom förefaller det sannolikt. De aspekter som utretts här har huvudsakligen varit av den art som ofta diskuteras kring i offentliga dokument och akademiska texter på ämnet. Det finns tveklöst både möjlighet och behov att utreda fler aspekter.

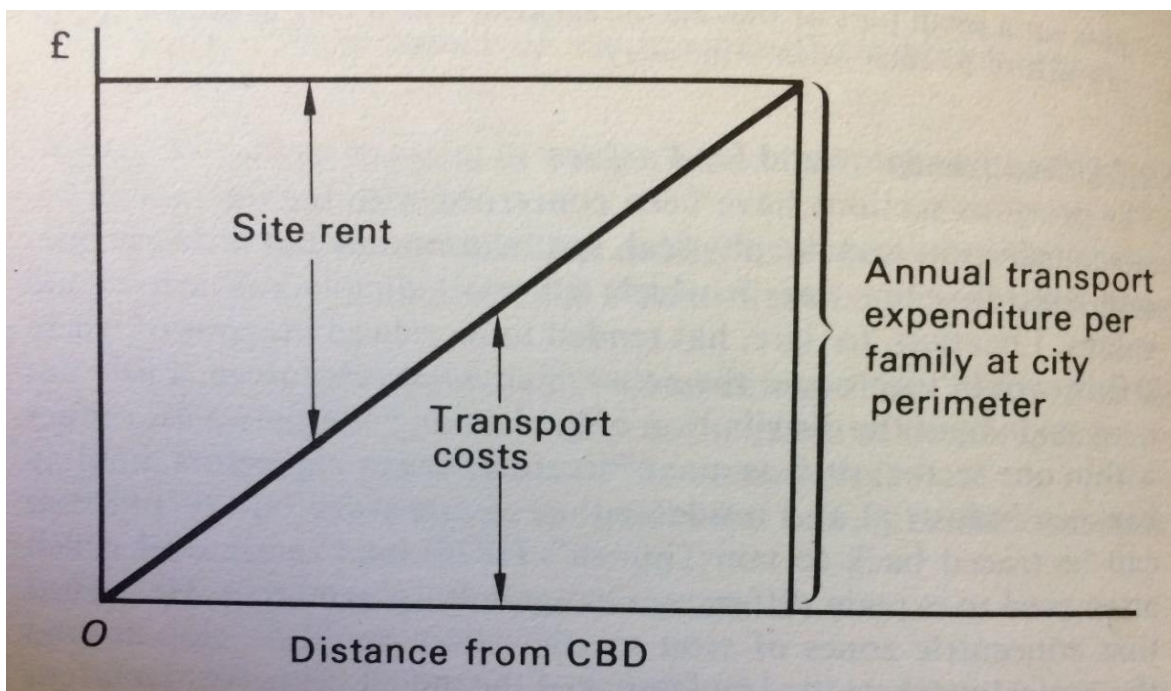
2.2.4 Värdering

2.2.4.1 Traditionell transportekonomi – en överblick

Innan frågan om hur gånginvesteringar bör värderas kan besvaras behövs en grundläggande genomgång av traditionell transportekonomi. Till hjälp kan man exempelvis använda Buttons (1982) bok *Transport Economics*. Noteras bör att transportekonomi är ett brett fält, och ambitionen blir i detta fall att diskutera de delar som bedöms ha störst relevans för denna uppsats.

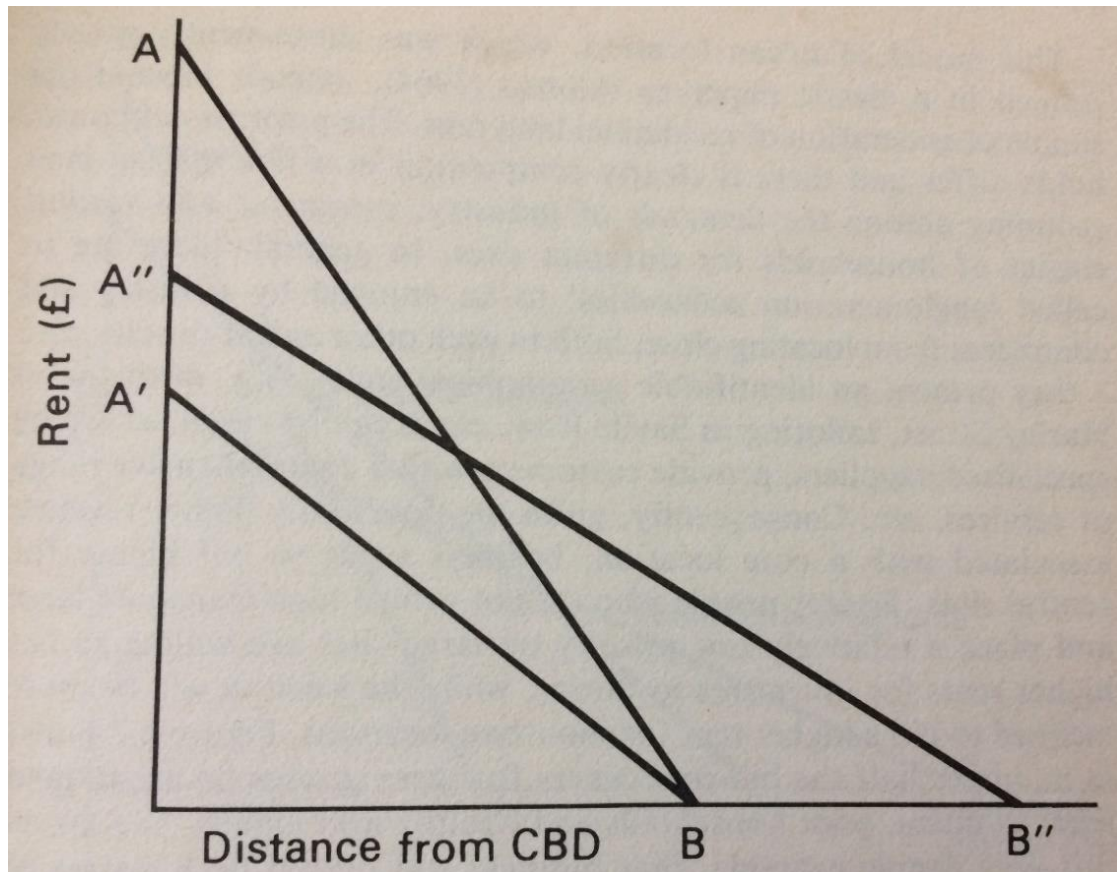
Button (1982) konstaterar att den kanske viktigaste egenskapen hos transporter ur ett ekonomiskt perspektiv är att transport inte är efterfrågat i sig självt, utan snarare är en kostnad för att nå en viss destination. Detta gäller både för privata transporter och för näringslivet. Denna kostnad är inte enbart monetär, utan utgörs till stor del av tiden det kostar att transportera sig.

Med detta som grund har man konstruerat teorin att det finns en direkt relation mellan landvärden och transportkostnader. Teorin är att skillnaden i bostadskostnader mellan en plats belägen vid stadens *central business district* (CBD) och en långt därifrån helt motsvaras av transportkostnaderna för att pendla in till CBD, se figur 4.



Figur 4 The site rent/transport cost trade off (Button 1982).

Om man sedan gör en förbättring av transportinfrastrukturen, i meningen att det kostar mindre att pendla in, kompenseras detta av längre pendlingsavstånd, förutsatt att efterfrågan på transporter är helt oelastisk. Denna del av teorin illustreras i figur 5. $A \rightarrow B$ visar hyresfördelningen innan förbättring av transportinfrastruktur. $A' \rightarrow B$ visar hyresfördelning efter förbättring av infrastruktur, om efterfrågan på transporter är oförändrad och $A'' \rightarrow B''$ visar hyresfördelning efter förbättring av infrastruktur i fallet där efterfrågan inte är helt oelastisk. En annan förändring som förbättrad transportinfrastruktur innebär är överflyttning av trafik från andra trafikslag, också i det fallet beroende av hur stor elasticiteten är (ibid.).



Figur 5 Rent gradients before and after a transport improvement (Button 1982)

En vanlig metod för att analysera en infrastruktursinvestings eventuella lönsamhet för samhället är att använda en så kallad *cost-benefit-analys* (CBA). Den grundläggande idén i CBA är att alla samhällsekonomiska vinster med ett projekt ställs i relation till projektets kostnader. Nyttor och kostnader summeras och korrigeras för tid, och delas på varandra för att få fram ett så kallat *net present value* (NPV), en siffra som är tänkt att avgöra hur pass lönsam investeringen är. Kort sammanfattat kan man säga att kostnaderna består av investeringskostnader, underhållskostnader och externa kostnader, medan vinsterna främst består av ett lägre generaliserat pris för de som utnyttjar infrastrukturen, till följd av att man antar att dessa ska få kortare restid (Button 1982, Powell 2001).

Eftersom tid i transportsystemet bedöms som en kostnad, bedöms tidsvinster följaktligen som vinster. Frågan blir bara hur stor man ska bedöma att vinsten är. Button (1982) presenterar två metoder; i fallet för arbetsresor kan man beräkna tiden i transportsystemet som förlorad arbetstid – och således prissätta tiden med samma timpris som den ”förlorade” lönen, inklusive skatt och förmåner. Man kan också använda sig av empiriskt material, där man helt enkelt frågar resande hur mycket de skulle vara beredda att betala för att komma fram snabbare, och sen slå ut det på hela gruppen resande i en så kallad *stated preference-studie* (ibid.).

Externaliteter i fallet för transportekonomi bedöms som de kostnader som uppkommer till följd av resandet som inte bärs av den enskilde brukaren. Button (1982) delar in dessa externa kostnader i två huvudkategorier, miljöförstöring och trängsel. I miljöförstöring räknar Button in utsläpp, buller och vibrationer från fordon – men också den förföljning och de barriäreffekter som transportinfrastruktur vanligen leder till i den fysiska miljön.

Trängsel i sin tur betraktas som en externalitet eftersom alla som rör sig i transportsystemet bidrar till trängsel, men ingen enskild individ har makten att påverka den. Alltså, trängseln

skapad av andra drabbar individen och drar upp dennes generaliserade resekostnad, men trängseln som individen själv bidrar med lämnar individen oberörd.

2.2.4.2 Kritik mot metoden

Det är uppenbart att *Cost-benefit-analysis* för investeringar i transportinfrastruktur har inbyggda problem. Button (1982) diskuterar flera av dessa både på övergripande nivå och i tekniska ekonomiska detaljer. Han sammanfattar problematiken med CBA i följande citat; "Although cost-benefit analysis presumably results in efficiency by adding the most to national income, it is shot through with political and social value choices and surrounded by uncertainties and difficulties of computation." (Button 1982:206).

Den komplexitet som finns inbyggd i stads- och trafikplanering, med svårkvantifierade faktorer och stort utrymme för tolkning tenderar helt enkelt att leda till bedömningar som färgas av vad man väljer att mäta, hur man gör det och i slutändan politisk ideologi. Här kan det vara intressant att komma ihåg de teorier som Hagson (2004) respektive Lundin (2008) presenterar i sina avhandlingar, där de båda diskuterar ideologiska trafikpolitiska doktriner, med svag vetenskaplig grund, som fått driva Sveriges transportpolitiska utveckling. I denna doktrin ingår även transportekonomin.

Button (1982) frågar sig vad som är "hönan" och "ägget" av den inducerade trafiken kontra trafikefterfrågan. Investeringar i transportinfrastruktur leder till förändrad landanvändning och ökande belastning på länkar, vilket i sin tur ställer krav på ny transportinfrastruktur. Man måste således fråga sig, menar Button, om det är landanvändningen som påverkar transporterna eller tvärtom.

Button (1982) illustrerar detta problem med ett slags allegori i tre delar;

Fas 1: Alla pendlare reser kollektivt, det tar 10 minuter.

Fas 2: En enda pendlare börjar resa med bil. Eftersom ingen annan gör det och gatan är tom på bilar tar det bara 5 minuter.

Fas 3: Andra pendlare ser fördelarna med att resa med bil och börjar göra så, vilket leder till att trängseln stegvis ökar tills det tar 15 minuter att resa med bil. Parallellt påverkas även kollektivtrafiken av trängseln, och den minskade beläggningen innebär att man måste sänka turtätheten, så kollektivtrafikresan tar 25 minuter. På längre sikt bygger man ut väginfrastrukturen, vilket flyttar över ännu fler kollektivt resande och på sikt leder detta till att kollektivtrafiken måste lägga ner. Resultatet blir ett "fångens dilemma" där alla skulle föredra originalläget, men ingen kan nå dit, utan tvingas åka bil.

Allegorin kan tyckas teoretiserande och svårtillämpbar i praktiken, men faktum är att den stämmer ganska väl överens med utvecklingen i många städer. Just svårigheten att inte välja bilen i städer med mycket bilinфраstruktur illustreras exempelvis väl av Gerttens (2015) film *Bikes vs Cars*.

Teorin uppmärksammas också av fler forskare. Mackie (1996) plockar upp den som ett teoretiskt scenario i sin studie på inducerad trafiks påverkan på samhällsekonomiska kalkyler. Han refererar till teorin som *Mogridge's conjecture*, ett enligt honom fullkomligt katastrofalt scenario, som om det uppfylls innebär att den nya väginфраstrukturen inte bara är värdelös, utan direkt skadar samhället. I praktiken är verkligheten dock sällan riktigt så extrem.

Problematiken med *Cost-benefit-analyser* diskuteras inte bara på akademisk nivå av Button, utan också i svenska kommuner. Här kan intervjustudien som Kapellner och Miranda Thyren (2015) har gjort vara av intresse. Planerare i svenska kommuner tycks enligt deras bedömning på en generell nivå vara skeptiska till samhällsekonomisk kalkyl som avgörande i beslutsfattande, på grund av just de brister som Button tar upp, val av indata, svårighet med

kvantifiering av viktiga effekter och så vidare. Ändå, menar Kapellner och Miranda Thyren (2015), tycks de samhällsekonomiska kalkylerna ofta väga tungt i avgörandet av vilka investeringar som i slutändan sker.

Det bör sägas att det finns ambitioner om breddande av ekonomiska beslutsunderlag. Button (1982) förespråkar komplettering med hjälp av en slags multikriterieanalys han kallar PBS, Kapellner och Miranda Thyren (2015) konstaterar att Trafikverket förespråkar användning av så kallad *Samlad Effektbedömning*, men menar att respondenterna i deras undersökning upplevt att även denna saknar viktiga parametrar. I vilket fall tycks traditionell *cost-benefit-analys* dominera.

Powells (2001) exempel på ekonomisk utvärdering av en vägbro kan vara av intresse. I det teoretiska scenario han bygger upp ska en ny vägbro byggas mellan två orter, vilket kommer reducera restiden däremellan.

I sitt exempel gör Powell (2001) några intressanta slutsatser.

- Han räknar hem den kortare restiden som vinst för de som för tillfället reser.
- Han räknar med att investeringen leder till nya resande med buss och bil på länken, och räknar hem deras restidsvinster som vinst.
- Han räknar inte med att den ökande trafiken bidrar till någon trängsel.
- Han konstaterar att den nya bilinfrastrukturen försvagar konkurrenskraften för resande med tåg, vilket leder till färre avgångar, men att tågresenärerna ändå får ett lägre generaliserat pris på grund av sänkta biljettpriser.
- I externa effekter räknar han endast in miljöeffekter och utsläpp.

Även om detta, som Powell (2001) själv konstaterar, är en förenkling så är det intressant att se vilka förenklingar och antaganden man väljer att göra. Det är lätt att tänka sig fler intressanta aspekter; trängsel och hälsa exempelvis. Hans observation om hur den nya väginfrastrukturen påverkar tågresenärer är också intressant att ställa i relation till teorin om *Mogridge's conjecture*, se diskussion ovan, som visar hur ny bilinfrastruktur har potential att fullständigt förstöra förutsättningarna för god kollektivtrafik. Att, som Powell (2001), utgå från att ny väginfrastruktur skulle sänka den generaliserade kostnaden för tågtrafikanter är således värt att ifrågasätta.

Powell (2001) gör rätt som räknar med att trafik induceras. Goodwins (1996) sammanställning av empirisk bevisning visar att inducerad trafik i allra högsta grad är verklig. Hur mycket trafik som induceras är olika från fall till fall, framförallt med hänsyn till hur stor trängsel som råder på sträckan innan ny infrastruktur införs. Men han konstaterar att det genomsnittliga trafiktillskottet omedelbart efter nybyggnad, om man räknar ihop ny och gammal länk, ligger på ungefär 20 %, och på längre sikt i genomsnitt 77 %.

Däremot måste beslutet att inte räkna med inducerad trängsel ifrågasättas. Goodwin (ibid.) menar att ungefär hälften av den intjänade restiden omedelbart äts upp av ökad trängsel på grund av inducerad trafik vid nybyggnation. På längre sikt närmar sig siffran 100 %.

Att räkna in detta faktum i kalkyleringen är möjligt att göra. Mackie (1996) visar på hur man kan räkna på den inducerade trafiken, inklusive trängselpåverkan, beroende på vilka antaganden man gör om elasticiteten för tillgång och efterfrågan. Om efterfrågan är perfekt elastisk blir restidsvinsterna noll och investeringen således värdelös, eftersom all frigjord kapacitet omedelbart ersätts med ny trängsel. I praktiken är detta sällan fallet, som Goodwin (1996) konstaterar, förutom möjligen på lång sikt. Men även om den inducerade trängseln "bara" åter upp hälften av restidsvinsten så innebär det givetvis ett värdebortfall på tok för stort för att ignorera. Hur stor hänsyn som idag tas till frågan om inducerad trafik och trängsel i samhällsekonomiska kalkyler är oklart, och förtjänar nog en uppsats i sig.

2.2.4.3 Tillämpning på gång

Varken Button (1982) eller Powell (2001) diskuterar transportekonomi för några andra transportmedel än bil och kollektivtrafik. Det är lätt att få uppfattningen att detta gäller för transportekonomi i allmänhet. Denna tes stärks av den tidigare nämnda konstateranden om att gång ofta har betraktats som medel för rekreation snarare än transport (Hagson 2004, Southworth 2005, Lindelöw 2016). I litteraturgenomgången har det dock funnits tre projekt av intresse på området.

Sælesminde (2004) har gjort ett pilotprojekt på *cost-benefit-analys* för införande av gång- och cykelbanor i tre norska städer. Metoden har varit som följer:

- Uppskattning av hur många resor som induceras respektive flyttas över på grund av införandet av gång- och cykelbana, baserat på data från norsk resvaneundersökning på nationell nivå.
- Analys om påverkan på en mängd olika parametrar, med ambitionen att inte överskatta positiv påverkan vid införande. De använda parametrarna var: trafiksäkerhet, restid, trygghet, förändring av skolresor, minskning av sjukfrånvaro till följd av förbättrad hälsa, uteblivna externa kostnader från vägtransport och parkeringskostnader.
- Kvantifiering av nyttor

Resultatet visade på mycket lönsamma investeringar, med särskilt stora vinster på posten hälsa, där även mycket små hälsoförbättringar för gående gav stort avtryck. Men även andra parametrars positiva resultat visade på stor lönsamhet. I känslighetsanalyser så fick sämsta möjliga utfall en svagt negativ effekt, medan bästa möjliga gav en återbetalning på investering med så mycket som faktor 33. Se figur 6.

Results of sensitivity analyses

Benefit and cost components	Hokksund		Hamar		Trondheim	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Benefits of walking and cycle tracks (present value)						
Accidents (assumed no change)	0	0	0	0	0	0
Travel time (assumed no change)	0	0	0	0	0	0
Reduced insecurity for current pedestrians	4.2	4.2	2.7	2.7	107.6	107.6
Reduced insecurity for current cyclists	9.5	9.5	6.1	6.1	398.2	398.2
Reduced insecurity for new future pedestrians	0.1	1.1	0.1	0.7	2.7	28.3
Reduced insecurity for new future cyclists	0.2	7.9	0.2	5.1	10.0	221.7
Reduced costs for transporting school children	2.6	2.6	1.1	1.1	3.6	3.6
Reduced costs related to less severe diseases and ailments and less short-term absence	1.4	37.2	3.0	78.6	29.8	588.5
Reduced costs related to severe diseases and ailments	8.2	217.1	17.3	458.9	173.9	3437.1
Reduced external costs of motorized road transport	0	22.0	0	46.6	0	290.4
Reduced parking costs for employers	0	22.1	0	80.6	0	1011.1
TOTAL BENEFIT	26.2	323.7	30.5	680.5	725.8	6086.6
Costs of walking and cycle tracks (present value)						
Capital costs	23.6	23.6	15.8	15.8	600.0	600.0
Maintenance costs	1.6	1.6	1.0	1.0	39.5	39.5
Tax-cost factor, 20% of budget costs	5.0	5.0	3.4	3.4	127.9	127.9
TOTAL COSTS	30.2	30.2	20.1	20.1	767.4	767.4
Net benefit/cost ratio	-0.13	9.71	0.51	32.78	-0.05	6.93

Benefits and costs (based on minimum and maximum estimates of future pedestrian and bicycle traffic) of investments in walking and cycling track networks in Hokksund, Hamar and Trondheim. Unit: NOK million (NOK 1 = USD 0.14).

Figur 6 Känslighetsanalys i CBA, Norge (Sælesminde 2004)

CABE Space (2007) har gjort ett intressant försök i London, där man har försökt värdera nyttor i förbättrad *street design*. Metoden där har varit att först skapa en värdemätare på gatuutformning som de kallar för PERS, där man tar upp ungefär samma kvalitéer som diskuterats i den här uppsatsen under rubriken *vilka faktorer påverkar beslutet att gå?*, man har sedan rankat dessa på en skala mellan 3 och -3. Därefter har man rankat tio gator i London efter PERS. Slutligen har man analyserat samband mellan PERS-värde och lägenhetspriser och tagit reda på vad gående på gatan hade varit beredda att betala för en förbättring med en ”poäng” på skalan med hjälp av så kallade *stated preference*-studier, samma modell som vanligen används för att värdera restid i traditionell transportekonomi, se tidigare rubrik.

Resultatet i det fallet visar på en ökning med en ”poäng” på PERS-skalan ledde till en genomsnittlig ökning på £13,600 i lägenhetspriser längs gatan, motsvarande en ökning på 5,2 %. Studien visade också på att en ökning med en ”poäng” på PERS-skalan gav en nytta på som mest £320,000 årligen, baserat på de gåendes värdering av förbättringen (ibid.).

2.2.4.4 Den instrumentella rationalitetens problem

Att värdera transportinfrastruktur monetärt enligt kvantitativa metoder är en del av den doktrin som av forskare kallas *instrumentell rationalitet*. Huruvida instrumentell rationalitet alls är rätt sätt att hantera komplexa transportproblem är dock ifrågasatt, inte minst för gående (Lindelöv et al. 2016).

Stangl (2008) identifierar tre huvudsakliga inriktningar för att analysera och utveckla de gåendes transportsystem och tillskriver alla fördelar och nackdelar enligt nedan;

Instrumentell rationalitet. Instrumentell rationalitet handlar helt enkelt om att hitta mätbara och kvantifierbara faktorer och därefter låta dessa kvantifieringar utgöra beslutsunderlag för investeringar. Den uppenbara fördelen med detta är den till synes objektiva metodiken, resultatet blir oberoende av vem som utfört analysen. Stangl menar dock att den instrumentella rationaliteten trots upprepade försök har haft svårt att fånga värdet för gående och i synnerhet de faktorer som faller under *walkability*-paraplyet. Instrumentell rationalitet är, menar Stangl, otillräckligt i sin nuvarande form och eventuellt inte alls en bra metod för att handskas med gångplanering (Stangl 2008).

Kommunikativ rationalitet. Den kommunikativa rationaliteten grundar sig i instrumentella analyser med kvantifieringar, men stödjer sig på inflytande från intressenter i projekten. Stangl hänvisar till Portland där man kortfattat kan säga att man hela tiden har vägt teoretiskt viktiga projekt mot vad allmänheten efterfrågar. Man har visat sina resultat från kvantitativa analyser för intressenter och därefter låtit dessa vara med och påverka vilka projekt som blivit av. Denna metod kan vara väldigt effektiv, särskilt för investeringar i större skala. Stangl konstaterar dock problematiken i att metoden kan bli dyr eftersom den inkluderar såväl empiriskt/tekniskt underlag som inflytande från opinion. Han konstaterar också att den kommunikativa rationaliteten tenderar att leda till att lösa uppenbara problem i systemet snarare än att planera visionärt för ett system som är bättre i sin helhet (ibid.).

Fenomenologi. En fenomenologisk inriktning grundar sig i att helt bortse från teori och istället betrakta varje plats som unik och bedöma vilka insatser som behövs genom att uppmärksamma vilka problem som tycks finnas. Även i detta fall gärna med stöd av inflytande från intressenter i området. Den fenomenologiska inriktningen är i sin natur helt subjektiv och gör inga anspråk på objektivitet. Även om det kan tyckas radikalt att ta beslut helt oberoende av teoretiska och empiriska ramverk kan detta i många fall visa sig vara en effektiv metod. Särskilt på mikronivå och på platser där de mest fundamentala behoven redan är tillgodosedda. Fördelen med den fenomenologiska inriktningen är att den effektivt tar hänsyn till varje plats unika förutsättningar och kan till skillnad från den instrumentella rationaliteten ta hänsyn till ett obegränsat antal variabler. Nackdelen är, som sagt, dess fullständiga subjektivitet och godtycklighet (ibid.).

Den instrumentella rationaliteten är som bekant dominant inom trafikplanering idag, trots att den är utsatt för en del kritik från akademien. Det är dock som Stangl (ibid.) konstaterar så att ingen av dessa tre ovan nämnda skolor är överlägsen de andra och att man rimligen bör bedöma metodik från fall till fall. Att förkasta den instrumentella rationaliteten helt verkar inte heller vara en bra väg framåt. Manderscheid (2016) menar att kvantifiering i sig får ta oförtjänt kritik och att det är nödvändigt att utveckla metoderna för kvantifiering, vad man väljer att mäta och hur man visar resultatet. Hon poängterar också den politiska tyngd som kvantifiering ofta innebär för beslutsfattande.

Man bör i vilket fall vara ödmjuk för de problem som är kopplade till instrumentell rationalitet för gående. Det bör uppmärksammas att kvantifieringsprocesser inte erbjuder någon absolut sanning, utan i bästa fall en uppfattning om ett projekts relativa effektivitet. Ofta måste detta sedan kompletteras med andra metoder för bästa resultat.

2.2.4.5 *Konflikterande rationaliteter*

”The kernel of dispute is the transportation engineer's focus on ‘traffic flow’ in allowing motor vehicles to move as efficiently as possible versus the pedestrian advocate's desire for ‘place’ as the intimate context of urban life.” – Patton (2007:928)

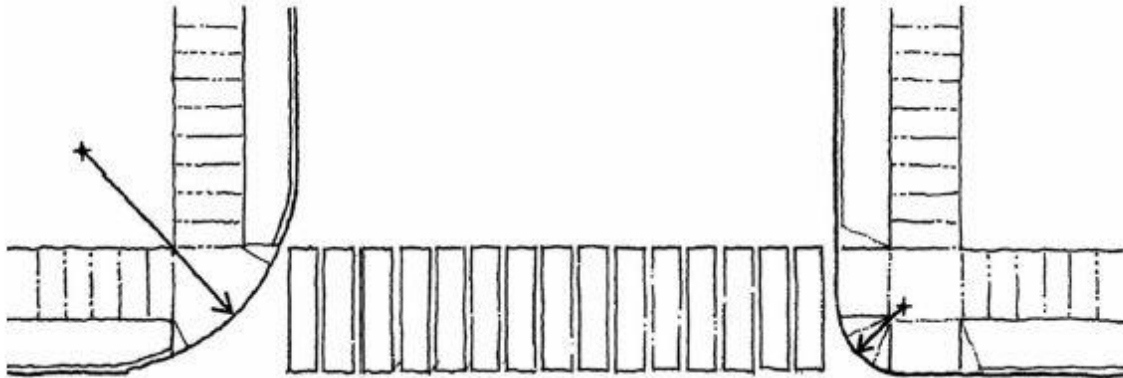
Något som varken traditionell transportekonomi eller försöken med kvantifiering av investeringar i gånginfrastruktur har tagit hänsyn till är de konflikterande rationaliteter som de planeras efter.

Pattons (2007) text på området är av intresse i sin helhet. Att fotgängares behov, preferenser och nyttor skiljer sig radikalt från motortrafikanter har framgått av den här uppsatsen, men Patton menar vidare att dessa trafikanters intressen ofta är motriktade och oförenliga.

Patton menar att den ideologiska inriktningen har varit att öka mobilitet och trafikflöde via system som klarar att förflytta många fordon i hög hastighet. Denna ideologi har därefter materialiserats i den ekonomiska analysen, där man som konstaterat i föregående kapitel bedömer restid som den fullständigt avgörande komponenten (ibid.).

Konsekvensen blir, menar Patton (2007), ett system som värderar ökad snabb förflyttning över allt annat, på grund av systemets inbyggda rationalitet. För gående innebär detta ofta försämrade förutsättningar. Patton stödjer sin hypotes med några exempel; om man betraktar snabb restid längs vägarna som lönsamt och värdefullt, blir korsande gående följaktligen en kostsam distraktion. Därför kan gående bara korsa gatan på övergångsställen, undantagsplatser. Föredragsvis bör dessa undantagsplatser minimeras i antal, för att säkerställa trafikens flöde. Patton delger ett tankeexempel; i USAs städer (likväl som Sveriges) får motortrafiken nästan alltid färdas på oavbrutna länkar, medan gående (och ofta även cyklister) får passera när tillfälle ges. Man kan istället tänka sig trottoarer löpande utan avbrott och således blir som gupp för motortrafiken. Där motortrafiken passerar trottoarer, snarare än fotgängare passerar gator. Motortrafiken är underordnad och får passera vid signal. Att förespråka en sådan stad är radikalt och antagligen ogenomförbart, men illustrerar väl de olika intressen som är svåra att förena (Patton 2007).

Man kan vidare diskutera något så enkelt som ett gathörn. En större radie gynnar den snabba biltrafiken, eftersom det möjliggör en snabb, svepande sväng. Ur en fotgängares perspektiv innebär en större radie större svårighet att passera; mindre väntutrymme vid trottoarkanten, längre korsningsavstånd och korsande bilar som passerar i högre hastighet, se figur 7 (ibid.).



Figur 7 Street corner, Patton (2007)

En möjlig invändning är att denna specifika problematik hade kunnat åtgärdas genom att alltid separera trafikslagen från varandra i planskilda korsningar. Detta har mycket riktigt lyfts fram som ett ideal, nedtecknat i den för svensk trafikplanering så avgörande samlingen trafikprinciper SCAFT 1968, då genom uppdelning i så kallade ”transportrum” och ”livsrum”, begrepp som fortfarande förekommer i svensk planering. Problemet här har varit att planskildhetens överlägsenhet aldrig bemödades att prövas vetenskapligt (Hagson 2004).

Förutom att separering mellan trafikslag är dyrt att anlägga och rimligen innebär en utarmning av aktivitet och näringsliv längs gatan med hänvisning till tidigare kapitel, innebär de uppenbara framkomlighetsproblem för gående som tvingas till omvägar. Trafiksäkerheten förbättras oftast, relativt korsningar i plan (Elvik et al. 2012), men otryggheten för de gående ökar också (Holmberg et al. 2008).

Vad man definitivt kan säga är att planskildhet och separering mellan trafikslag inte ligger i linje med de idéer som exempelvis Jacobs (1961) och Gehl (2010) förespråkar för den attraktiva staden. Eller som Hagson (2004) uttrycker det; ”*Framkomligheten har gått före skönheten*” syftandes på motorfordonens framkomlighet. Det finns alltså tveklöst tillfällen där planskildheter är att förorda, men när man inför dem är det inte så mycket de gåendes behov man tillgodoser, som det är bilarnas framkomlighet.

På en makronivå kan man konstatera att själva förekomsten av bilinfrastruktur och parkeringsplatser traditionellt sett glesar ut staden. Efter överpopulationen som uppstod i de täta industristäderna vid industriella revolutionens början följde hälsoproblem och en allmän uppfattning om den täta staden som farlig. När järnvägen slog igenom bidrog det till en första våg av utglesning av staden, privatbilismens genombrott ledde därefter till en andra våg. De nya möjligheterna till snabb transport erbjöd helt enkelt alternativet att bygga glesare, vilket också var vad som skedde (De Vos och Witlox 2013, Southworth 2005).

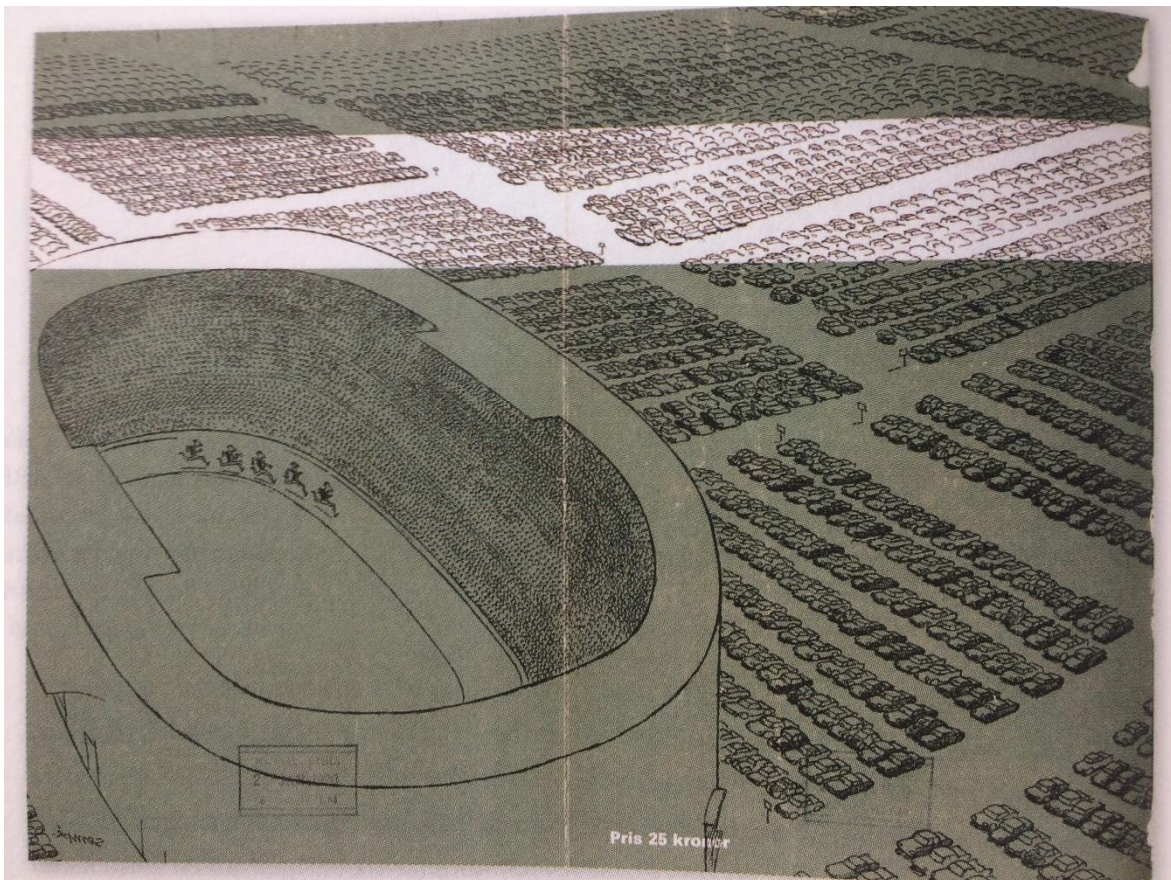
De Vos och Witlox (2013) menar vidare att sambandet mellan utglesning och bilinfrastruktur kan förstås ur ett ekonomiskt perspektiv. När transportinfrastrukturen förbättras kompenserar boende med att söka bostäder med lägre markpriser, längre ifrån staden, och på det viset bidra till utglesning. Detta i kombination med att priserna för transport är låga och ofta relativt sett lägre för långa avstånd, samt att enskilda användare av systemet inte betalar för tredje parts kostnader – trängsel och utsläpp – gör att det sker en överkonsumtion av transport som skapar utglesning.

Man bör även tillägga att själva marken som bilinfrastrukturen tar i anspråk är dyrbar. Taylor och van Bommel-Misrachi (2017) konstaterar att bilparkering ofta står för hälften av markanvändningen i kommersiella områden. I det lite bredare perspektivet kan det till exempel vara intressant att notera att 15 % av ytan i Los Angeles County består av bilparkering (ibid.).

Taylor och van Bommel-Misrachi (2017) studie visar att man i Melbourne har gått från att se parkering som ett nytt problem som behövt lösas, till ett tilltagande problem med en uppenbar lösning (mer parkering), för att slutligen komma att betrakta parkering som ett oöverkomligt problem (för mycket trafik, för lite parkering). Att i moderna städer förutse och tillhandahålla efterfrågade mängder parkering är inte längre möjligt, menar författarna, utan substantiella och allomfattande kostnader. Att bilismen kräver så mycket utrymme får den logiska följden att kopplingen mellan utglesning och bilism är svår att bryta.

I detta avseende står bilismens rationaliteter också i kontrast till de gåendes. Medan gleshet är en förhållandevis oproblematiserad och logisk följd om ambitionen är att alla ska åka bil, så drabbar de längre avstånden gående, som tappar i konkurrenskraft. Följaktligen är bilism generellt sett mer vanligt i de glesare städer som västvärlden domineras av, än de tätare städer som är mer vanligt förekommande i Asien (De Vos och Witlox 2013).

I Sverige råder det som bekant inga tvivel om vilken rationalitet som har varit tongivande. Figur 8 kommer från Lundins (2008) avhandling, men är ursprungligen omslagsbilden för svenska planverkets normpublikation "*Riktlinjer för bebyggelseplanering med hänsyn till bilplatsbehov*". Det är, menar Lundin, en närmast övertydlig manifestation av myndighetens fullständiga bilfokus.



Figur 8 Omslagsbild, Riktlinjer för bebyggelseplanering med hänsyn till bilplatsbehov (Lundin 2008)

Jacobs (1961) diskuterar hur amerikanska planerare, vid tiden hon skrev boken, betraktade bostadstäthet som slum. Något hon menar är en felaktig och skadlig syn i planerandet av städer. Jacobs (1961), Hagson (2004) och Lundin (2008) hänvisar alla tillbaka till personen som kan anses vara grundaren för den stadsplaneringspolitik som dominerat 1900-talet; Ebenezer Howard. Howard var stenograf, med stadsplanering som fritidsintresse. Han betraktade med Hagsons (2004:103) ord *"den snabba storstadstillväxten och laissez faire-politiken i stadsbyggandet som ett samhälleligt ont."* och hans mål var *"en urbaniseringspolitik som stoppade storstadstillväxten"* eller med Jacobs (1961:39) ord *"Hans recept för att rädda människorna var att avskaffa staden"*. Att denne man var en uttalad förebild och pionjär för stads- och trafikplanerare i Sverige och USA är kanske en del av förklaringen till varför glesbygdhet kom att framstå som oproblematiskt.

Men när man i modern tid ska försöka planera framtidens städer blir konflikten mellan den utglesande bilinfrastrukturens rationalitet och den av täthet beroende rationaliteten för gående allt mer påtaglig.

2.2.5 Analys av teori

Hur gör man för att på ett adekvat sätt värdera investeringar i gånginfrastruktur? Är det ens möjligt? Själva fundamenten i traditionell trafikplanering och transportekonomi är utformade för att tillgodose motortrafikens behov. Följaktligen blir den helt avgörande faktorn för att beräkna nyttor i infrastrukturinvesteringar i gemen den minskade restiden som förbättringarna innebär för de som nyttjar infrastrukturen. Huruvida detta alls är ett tillräckligt omfattande och oproblematiskt nyttomått är minst sagt tveksamt, men alldeles uppenbart är det inte duger att använda för att värdera investeringar i gånginfrastruktur.

Investeringar i, säg, bredare trottoarer eller bättre underhåll har med all säkerhet en mycket liten påverkan på restiden för de som går, men de kan ändå vara mycket värdefulla för samhället. Grunden i den ekonomiska analys som värderar restid är att transporter är en kostnad för samhället och individen, vilket nog stämmer för resande med bil och kollektivtrafik, men stämmer det verkligen för gående?

Resande i kollektivtrafiken och i synnerhet med bil innebär dödtid för individen och problem med utsläpp, trängsel och utglesning för staden. Gång innebär för individen möjlighet till rekreation och hälsa och för samhället möjlighet till förtätning, förbättrat näringsliv, socialt kapital och trygghet i de områden där väsentliga mängder gående passerar. Om en gångresa är att betrakta som en kostnad, så verkar det i vilket fall fullständigt ologiskt att påstå att varje minut som gående kan värderas på samma sätt som motsvarande minut med bil eller kollektivtrafik.

Även om de flesta nog inte har samma romantiska inställning till gång som Jan Gehl, så kan nog många känna igen sig i att i vissa situationer välja gång framför andra färdmedel, även när det uppenbart tar längre tid. Förutsatt att man inte har en tid att passa, vill säga. I den kontexten kan det vara värt att komma ihåg Alfonzos (2005) behovstrappa för gående; som visar att anledningen att inte gå i många fall kan vara att det helt enkelt inte finns möjlighet. Kanske kan man förstå de gåendes tidsvärdering på detta sätt; tiden är värdefull om man har bråttom, annars spelar andra faktorer in.

Minns Buttons (1982) grafer, figur 4 och 5, som säger att priset för en bostad ökar med mindre transportkostnad till det centrala affärsdistriktet, CBD. Istället för att från detta dra slutsatsen att man ska skapa värde genom att minska tiden det tar att ta sig till CBD, kanske det är bättre att tänka sig ett minskat fysiskt avstånd. Genom att planera attraktiva gångmiljöer i utkanterna av CBD borde enligt teorin CBD kunna växa, och därmed korta avstånden. På samma sätt kan man argumentera för planeringen av förorter; om nu transportkostnaderna till CBD är så avgörande för platsens attraktivitet, varför inte skapa attraktiva, täta gångmiljöer som möjliggör ett lokalt näringsliv – där många resor till CBD kan bytas ut mot lokala gångresor. CABE Space (2007) studie visar ju mycket riktigt att förbättring av lokal gånginfrastruktur höjer fastighetspriser i hela områden.

Den traditionella trafikplaneringen, och transportekonomin, vill gärna göra en distinktion mellan trafiken och staden. Den vill betrakta de båda som olika element, oberoende av varandra. Men sådan är inte staden. I själva verket ska trafikinfrastruktur och stad samsas på samma utrymme, det ligger i sakens natur. Att inte ta hänsyn till detta är ett misstag.

Så hur ska det gå till? Jacobs formulerade problemet redan 1961; stadens behov är komplexa, likaså den goda planeringens nyttor. Om man däremot väljer att frikoppla något eller någon helt från det stora systemet, ignorera dess påverkan, blir det lättare. Så har man ofta gjort med bilismen och kollektivtrafiken i de samhällsekonomiska kalkylerna.

Den uppenbara bristfällighet en sådan analys uppvisar gör att man lätt blir tveksam kring huruvida instrumentella analyser av detta slag alls bör användas för att värdera satsningar i transportinfrastruktur. Nog tåls det att diskuteras, metoderna behöver uppenbarligen

förfinas. Från ett pragmatiskt perspektiv är det dock bara att konstatera att de samhällsekonomiska kalkylerna, som Kapellner och Miranda Thyrén (2015) visat, spelar roll vid beslutsfattande, och att det därför kan vara värdefullt att utveckla liknande verktyg för gånginfrastruktur.

Detta är dock ingen enkel sak då ämnet är tvärvetenskapligt. För att förstå och formulera problemet krävs kunskap inom trafik- och stadsplanering. Men för att förstå och med säkerhet kunna värdera implikationer av effekter krävs kunskaper inom andra akademiska områden, mest aktuellt kanske folkhälsa och nationalekonomi. Den här uppsatsens teoridel har därför i första hand fokuserat på att finna de områden som kan tänkas påverkas av ökat gående, snarare än att utreda hur stor påverkan faktiskt är. Här krävs noggrannare, mer djupgående forskning. Dessutom bör det påpekas att det troligtvis finns fler för samhället relevanta effekter av ökat gående, som helt enkelt inte har funnits under litteratursökningen, alternativt ännu är outredda. Detta till trots anser jag att underlaget är bra nog för att kunna ge en fingervisning om hur en framtida analys skulle kunna gå till.

Sælesmindes (2004) och CABA Space (2007) olika kvantifieringsmetoder illustrerar ett annat problem, nämligen att gående betraktas ur olika perspektiv beroende på vem man frågar. En arkitekt och en trafikplanerare tillskriver gående helt olika värden, vilket också syns i analyser. Medan Sælesminde (2004) använder en mer trafikteknisk ansats, med fokus på faktorer som ökad trygghet, minskade externa effekter från vägtrafik och samhällsnytta till följd av minskade sjukdagar har CABA Space (2007) en mer stadsfokuserad ansats, som fokuserar på de gåendes egen värdering av stadsrummet och på fastighetspriser. Kanske hade en kombination av dessa metoder varit värt att överväga?

Sælesmindes parametrar fångar ganska väl in de positiva effekter de gående har för de individer som går, och vad det i sin tur kan ha för samhällsnytta, men missar att bemöta de positiva effekter den förbättrade gånginfrastrukturen och det ökande antalet gående har på miljöerna. Dessa värden fångas antagligen bättre in antingen av de *stated preference*-studier eller förändringar av fastighetspriser som CABA Space observerat. Notera att ökande fastighetspriser i sig inte helt okomplicerat kan betraktas som någonting gott med hänsyn till den gentrifiering som ofta följer, men kan fungera som en indikation på att en åtgärd fått god effekt för den lokala stadsmiljön.

Intressant i kontexten är att både Sælesmindes och CABA Space studier på egen hand visat på stor lönsamhet för gånginvesteringar. Kombinationen kan mycket möjligt visa på ännu större lönsamhet. Vad som krävs är en sofistikerad ekonomisk metod som på ett bra sätt får med båda delar och som är baserad på god empiri och teoretiskt rimliga antaganden. Man kan knappast anta att man kommer få rätt på det från början, metoden kommer att behöva utvecklas över tid. Men att göra grundliga ekonomiska analyser för gånginfrastruktur är helt klart möjligt.

Slutsatsen från teoridelen är nämligen tydlig; ett samhälle där många går har många positiva effekter – ekonomiska, sociala och ekologiska. Särskilt när man ställer de positiva effekterna i relation till det låga pris som upprustning av gånginfrastruktur har relativt andra infrastruktursatsningar.

Slutligen, till den som ställer sig frågande till en så annorlunda form av ekonomisk bedömning i förhållande till klassisk transportekonomisk doktrin; nog stämmer det, som exempelvis Stangl (2008) och Patton (2007) visat på, att den instrumentella rationaliteten har uppenbara problem. Men dessa problem kan knappast göras gällande enbart för gående, utan är lika relevanta för andra trafikslag. Minns de ideologiska förtecken som skapat den traditionella transportekonomin som diskuterats av Hagson (2004) och Lundin (2008). Ideologin skapar verktygen, och om man på allvar är intresserad av att skapa attraktiva städer snarare än att fullfölja utopin om total massbilism behöver nya verktyg skapas, och de gamla förfinas.

2.3 Empiri

Faktumet att investeringar i gånginfrastruktur är möjliga att kvantifiera eller på annat sätt värdera innebär inte per automatik att detta görs i särskilt stor utsträckning, eller att det finns en sådan önskan eller ens ett behov. Den här delen av uppsatsen syftar därför till att utreda hur man tänker kring värdering av gånginfrastruktur i praktisk stadsplanering.

Detta genom att undersöka gångplaner från Stockholm, Malmö, Göteborg, Portland, Oakland och Seattle. Jämförelsen är intressant eftersom de alla är städer med höga ambitioner för gående, och som dessutom är relativt jämna i storlek. Alla städer har ett invånarantal i tätorten på mellan 300.000 och 700.000 ungefär, med undantag för Stockholm som är större. Stockholm utreds dock i egenskap av kommun, inte stad, och i kommunen bor bara knappt en miljon invånare (Statistiska centralbyrån 2017, Census Bureau 2017).

Efter den översiktliga jämförelsen har en fördjupning utförts för att utreda frågan mer i detalj i Stockholm. Denna fördjupning har utförts med hjälp av att granska fler plandokument och genom två intervjuer. Metoden har varit kvalitativ.

2.3.1 Allmänt

2.3.1.1 Vilka värden ser man i gångplanering?

Göteborgs Stad (2004) förhåller sig pragmatiskt till gång. Man konstaterar att olika färdmedel har olika fördelar och nackdelar och att gångplaneringen är en del av ett system där målet är att minimera negativa effekter; som trängsel och luftföroreningar. Samtidigt som man skapar förutsättningar för positiva kvalitéer: rörlighet. Varje ny- och ombyggnad blir en avvägning i vilket eller vilka trafikslag som ska prioriteras.

Anledningen till att en gångplan behövs är, som Göteborgs Stad (ibid.) beskriver det, helt enkelt att den stadsbyggnadsinriktning som staden slagit in på, kallad blandstaden, kommer öka behovet att kunna förflytta sig till fots.

Det närmaste Göteborgs Stad (ibid.) kommer att beskriva de kvalitéer som gående skapar är i följande stycke; ”I stads- och trafikplanering finns det en kraft och kvalitet att tänka sig in i fotgängarens perspektiv. Om man planerar en stad för fotgängare kan man få en mänsklig stad med vackra platser och trevlig stad där man ser vänner vart än man rör sig. I en fotgängarvänlig stad finns utrymme för små kvarterscaféer, hemtrevliga gränder och mysiga andningshål där man kan koppla av. Frågan är om en stad utan fotgängare alls kan kallas stad?”

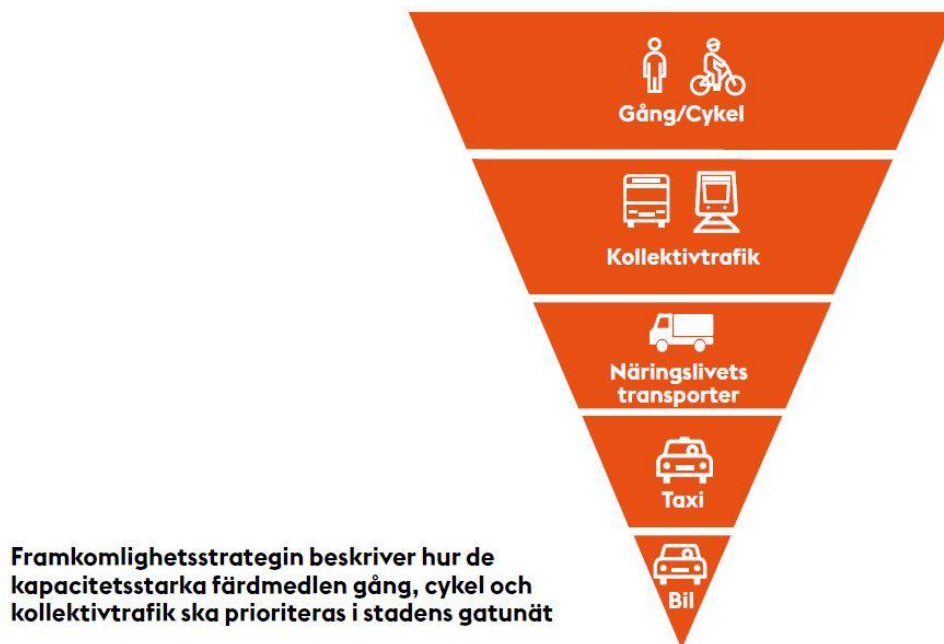
Annars beskriver Göteborgs Stad (2004:11) ofta fotgängarnas värde ur fotgängarens eget perspektiv, snarare än som samhällsnyttor; ”I en engelsk skrift (*Making It Happen av London Walking Forum*) beskrivs gåendet utifrån fem funktioner: *Fresh Air, Relax/Enjoy, Exercise, Social/Visual och Transport. En fri svensk anpassning skulle vara att lyfta fram faktorer som ren miljö, avkoppling/nöje, hälsa, trygghet/vacker miljö och transport som viktiga faktorer för de gående.*”

Malmö Stad (2012) är mer konkreta när de lyfter fram de samhällsnyttor som gående kan bidra med. Detta framgår i inledningen av programmet. Man lyfter fram positiva hälsoeffekter, det faktum att gång är ett jämlikt och billigt transportmedel, att det skapar attraktiva miljöer som i sin tur lockar fler gående och att det är viktigt för att minimera utsläpp.

Man menar också på att fotgängarprogrammet bidrar till kommunfullmäktiges målområden; ”Fotgängarprogrammet bidrar direkt eller indirekt till de flesta av kommunfullmäktiges sju

målområden; arbete och tillväxt, barn och ungdomars livsvillkor, trygghet, delaktighet och demokrati, integration och minskade klyftor, ekologiskt hållbar stad, kultur och fritid och ett föredöme som arbetsgivare.” Man konkretiserar dock inte detta närmare (Malmö Stad 2012).

Stockholms Stad (2016) har tagit fram en gångplan som en del i sin framkomlighetsstrategi. Här lyfter man också fram påverkan på stadslivet som centralt, men också att detta bidrar till trygghet och möten mellan individer. Man nämner också hälsovinster för individ och samhälle, och även vinster på klimat- och miljöområdet. Stockholm lägger särskilt stort fokus på trängselaspekten. Att gång är ett yteffektivt färdmedel och att gång tillsammans med de andra kapacitetsstarka färdmedlen kollektivtrafik och cykel har en nyckelroll. Man menar också att gång och cykel bör vara högst prioriterade i stadens gatunät, se figur 9.



Figur 9 Prioritet i gatunätet, gångplan sthlm (Stockholms Stad 2016)

De amerikanska gångplanerna diskuterar i princip samma positiva effekter av gående som de svenska. De finns dock några påtagliga skillnader. De amerikanska gångplanerna är lite mer utförliga när det gäller att beskriva de nyttor som gående ger. Särskilt Seattle och Portland. De amerikanska gångplanerna fokuserar i mycket större utsträckning på jämlikhet, gång som ett jämlikt transportslag och nödvändigheten att utveckla gånginfrastrukturen i de områden där den är bristfällig. De amerikanska planerna lägger också mycket fokus på gåendes nödvändighet för utveckling av *community*. Community är inte helt lätt att översätta, men syftar i det här fallet på utveckling av lokalsamhället. Likt de aspekter som i den här uppsatsen nämnts under rubrikerna *Socialt kapital* och *Näringsliv*. De amerikanska planerna diskuterar också mycket om trafiksäkerhet, värdet av att skapa säkra miljöer för att minska olyckor, men också öka trygghet (Seattle Department of Transportation 2017, City of Oakland 2017, City of Portland 1998).

2.3.1.2 Hur värderas detta?

Inga av gångplanerna, varken de svenska eller de amerikanska, gör någon ansats till att värdera effekter av gånginfrastrukturen i ekonomiska termer. Det förekommer dock några andra intressanta varianter.

Seattle gör en noggrann uppföljning av en tidigare version av sin *Pedestrian Master Plan* där man bland annat följer upp vilka specifika åtaganden man har haft och vilka av dessa

som genomförts. Men också hur måluppfyllelsen har varit för de mer allmänt formulerade målen som man haft, se tabell 2 (Seattle Department of Transportation 2017).

Tabell 2 Måluppföljning i Seattle (Seattle Department of Transportation 2017).

PMP Goal	Performance measure	Desired trend	On track?
Safety: Reduce the number and severity of crashes involving pedestrians	Rate of crashes involving pedestrians	Decreasing rate	Collision rates by walking trips: Yes Collision rates per 100,000 residents: No; no significant change
	Change in vehicle speeds on identified corridors	Reduction in 85th percentile vehicle speeds	No
	School participation in pedestrian safety, education, and encouragement programs	Increasing school participation	Yes
	Driver and pedestrian behaviors and awareness of pedestrian laws	Increasing awareness and optimal behavior	No; no significant change
Equity: Make Seattle a more walkable city for all through equity in public engagement, service delivery, and capital investments.	City investments toward Top-tier projects in high priority areas	Increasing percentage of Top-tier projects completed in high priority areas	Yes
	Public communication about pedestrian issues	Increasing number of "hits" on website	Not tracked
	Transit ridership	Increasing rate of ridership per service hour	Yes
	Mode share (more people walking)	Increasing percentage of trips	Yes
Vibrancy: Develop a pedestrian environment that sustains healthy communities and supports a vibrant economy.	Increase streetscape vibrancy	Increasing number of permits that include streetscape elements	Yes
	Increase pedestrian volumes in selected count locations	Increasing number of pedestrians in selected count locations over time	Yes
Health: Raise awareness of the important role of walking in promoting health and preventing disease.	Self-reported physical activity	Decreasing percentage of respondents reporting little or no physical activity	No; no significant change
	Children walking or biking to or from school	Increasing number of trips by children	Yes

Systemet är inte helt vattentätt; det är svårt att på ett trovärdigt sätt hävda klockrena kausala samband mellan åtgärderna från gångplanen och de indikatorer man har valt att titta på. Särskilt på stadsnivå. Vissa indikatorer går också att ifrågasätta i sig. Ett av målen "Vibrancy" definieras som utvecklandet av gångmiljöer som stödjer välfungerande samhällen med god hälsa och livfull ekonomi. Här har man valt att titta på ökad gatmöblering i form av lampor, bänkar, konst och så vidare som indikator. Även om det är lätt att tänka sig att dessa värden hänger ihop, är det nog att bedöma som en viss förenkling. Att det finns gott om gatmöblering är knappast en garant för att målet om "Vibrancy" är uppfyllt.

Ändå är metodiken intressant. Kanske kan denna typ av uppföljningar ge politisk tyngd åt strategin.

Oakland redovisar ingen explicit värdering i sin gångplan, men lägger som en av sina huvudinriktningar för planen fram att utveckla mätningar, utvärderingar, finansiering och verktyg för skapandet av gångmiljöer. Bland målen i denna kategori inkluderas bland annat

före- och efterstudier av alla transportprojekt av gåendes säkerhet, utveckling av Oaklands jämlikhetsdefinition och kvantitativa mått för att mäta denna (City of Oakland 2017).

Stockholms gångplan innehåller inte heller några ansatser till värdering i dagsläget, men bland åtgärderna finns flera projekt för att på ett bättre sätt mäta förändring. I detta ingår en så kallad ”verktygslåda” för gånganalys. Syftet med ”verktygslådan” ska vara att ”bättre möta behoven hos samtliga trafikanter utifrån deras prioritet i den aktuella situationen”. Vad som verkligen menas att ”verktygslådan” ska vara och hur den ska användas framgår inte särskilt tydligt. Stockholm vill också ta fram en metod för att mäta trängsel på gångbanor, samt börja mäta fotgängarflöden i staden (Stockholms Stad 2016).

Malmö ger inga ansatser till värdering, men noterar också att de ska börja räkna fotgängartrafik. De konstaterar också att ”ett antal mätbara indikatorer” ska tas fram för att följa upp utvecklingen mot en gångvänlig stad (Malmö Stad 2012).

Portland och Göteborg har inga ansatser till värdering eller mätning i sina respektive gångplaner (City of Portland 1998, Göteborgs Stad 2004).

2.3.1.3 Hur avgör man vilka projekt man vill satsa på?

I Oaklands gångplan (City of Oakland 2017) har man skapat ett system där man värderar satsningar efter tre parametrar; *walkability*, *safety* och *equity*. Olika potentiella investeringar får en poäng mellan 0 och 2 i parametrarna. På så vis prioriterar man investeringar för socioekonomiskt utsatta, i olycksdrabbade eller otrygga områden, där det finns god potential för gående.

Seattle (Seattle Department of Transportation 2017) redovisar en ganska omfattande process för prioritering av gångåtgärder. Processen redovisas på mer än 20 sidor och kommer inte analyseras i detalj här, men det är sammanfattningsvis en process i 4 steg, där man först hittar relevanta gångområden, sedan lokaliserar möjliga förbättringar, därefter samlar in kvantitativa data fokuserad på säkerhet, hälsa och jämlikhet, slutligen görs en kvalitativ bedömning från vilken man skapar en 3- till 5-års implementationsplan.

Varken Portland eller någon av de svenska städerna redovisar någon form av prioritering mellan olika projekt i sina respektive gångplaner.

2.3.1.4 Övriga observationer

En observation är att alla planer, både amerikanska och svenska, på olika sätt lyfter medborgardialog som grund för god gångplanering. I många fall har man också gjort olika undersökningar för att stödja sina åtaganden. Göteborgs Stad (2004), exempelvis, bygger mycket stor del av sin gångplan på kvalitativa berättelser från några kommuninvånare och på en attitydundersökning som gjorts i kommunen.

En allmän observation är att de amerikanska planerna, i synnerhet Seattles plan, är betydligt mer utförliga än de svenska. Men också mer konkreta i vad man vill satsa på, särskilt på strategisk nivå, men även i specifika projekt.

Inga av planerna berör riktigt de konflikterande rationaliteter som gående har med andra, särskilt motorbundna, trafikslag. Det vill säga, det saknas diskussion om hur man genom att förbättra för ett trafikslag ofta försämrar situationen för ett annat. De svenska skrivningarna är ofta att olika trafikslag måste prioriteras beroende på situation, utan att närmare definiera hur en sådan prioritering ska ske. I Seattle lägger man ganska mycket fokus på så kallad *traffic calming* vilket är tänkt att förbättra situationen för gående, särskilt ur säkerhetssynpunkt, men samtidigt försämrar biltrafikens framkomlighet. Denna intressekonflikt diskuteras dock inte närmare.

2.3.2 Stockholms Stad

För att få djupare förståelse för tillämpning och potential för samhällsekonomisk kalkyl och övrig instrumentell rationalitet i praktisk tillämpning har en fördjupning gjorts i Stockholms Stad. Denna har utförts med hjälp av granskning av plandokument, viss fördjupning inom projektet levande Stockholm och slutligen två intervjuer. Den ena intervjun har varit med Hans-Olov Blom på trafikkontoret i Stockholms Stad. Hans-Olov har bred kompetens och har arbetat med en mängd olika frågor på trafikkontoret, bland annat som projektledare för levande Stockholm. Den andra intervjun har varit med Thomas Karlsson som är borgarrådssekreterare till Daniel Helldén, Stockholms Stads trafikborgarråd, förtroendevald för Miljöpartiet. Thomas har jobbat med Daniel sedan 2012 och har hanterat de flesta trafikfrågor på övergripande politisk nivå i sin roll som borgarrådssekreterare.

2.3.2.1 Problemformuleringen

Stockholms Stad står inför en mängd utmaningar. Mest relevant för den här uppsatsen är antagligen de följder som kommer av den demografiska utvecklingen – Stockholm växer snabbt. Översiktsplanen redovisar att befolkningen i regionen bedöms växa med mellan 320 000 och 530 000 personer fram till 2030, antalet arbetsplatser bedöms under samma tid öka med mellan 60 000 och 340 000 (Stockholms Stad 2010).

Med detta som grund har Stockholms Stad identifierat några nyckelutmaningar. Flera av dessa går att koppla till trafiksystemet i allmänhet och gång i synnerhet. Klimat- och miljöutmaningar, stora interna sociala skillnader och inte minst den allt mer hårdnande konkurrensen om stadens mark (ibid.).

2.3.2.2 Visionen

För att komma till rätta med ovan nämnda problem, särskilt de miljörelaterade, konstaterar Stockholms Stad att biltrafiken måste minska. (Stockholms Stad 2010, 2017a). Denna hållning måste man tillämpa när konflikter om utrymmet uppstår, framhåller Hans-Olov Blom¹

”Den [bilen] är ju klart nedprioriterad i framkomlighetsstrategin! Man styr ju det mycket med taxor och... avgifter och den delen. Den prioriteringen är ju klar. I den delen... då är det de starka trafikslagen. Då ligger bilen på fjärde, femte, sjätte plats... Då är det ju buss, spårvagn, tunnelbana, pendeltåg... alltså kollektivtrafikslagen som det bygger på... Exempelvis på Klarabergsgatan där man enbart kommer tillåta kollektivtrafik och så breddar man upp för gång.”

Även Thomas Karlsson är inne på att minska platsen bilar tar i stadsrummet, och bilanvändandet, med hjälp av höjda taxor. I detta fall i kontexten där gångutrymme kan komma i konflikt med parkeringsplatser för bilister.²

”Där är det ju egentligen avgiften som är ett styrmedel för att skapa fler lediga parkeringsplatser. [...] Med den hoppas vi ju att fler ser över sitt behov av parkering. Kan man parkera i ett garage istället? Kan man när man ska sälja sin bil tänka att kanske skaffa en bilpool istället för att köpa en ny bil? Så att vi successivt börjar få folk att omvärdera sitt behov av gatuparkering och kanske även minska besöksparkeringen så att fler åker kollektivt, cyklar eller går.”

Samtidigt vill man arbeta med regionförstoring och att koppla samman stadens delar; ett mer traditionellt sätt att arbeta med trafikproblem. Genom stora investeringar i vägar och spår på

¹ Hans-Olov Blom 2017-06-27

² Thomas Karlsson 2017-06-26

regionalnivå hoppas man kunna mildra trafikproblemen. Stockholms Stads framkomlighetsstrategi säger att stadsplaneringen ska vara en ”tät och blandad stadsbebyggelse som minskar behovet av att resa” och att infrastrukturplaneringen ska vara ”kraftig utbyggnad av kollektivtrafiken, och ett vägnät som leder bort stora trafikströmmar”. På frågan om dessa värden verkligen går att kombinera svarar Thomas Karlsson enligt följande.³

”Det är en jättebra fråga. Det är inte många som har det svaret. Det dåliga svaret är att det måste gå att kombinera. För någonstans så jobbar vi med den stadsstrukturen vi har idag. Så samtidigt som vi vill att fler ska... röra sig i de centrala delarna av våra städer, tätorter, förtäta... centralt. Få mer liksom gång, cykel och kollektivtrafik... så ligger ju fortfarande Huddinge och Mariefred och Sigtuna... inget särskilt mot dem just men... som exempel bara, de finns ju där. [...] Det handlar väl om att... vi måste planera samhället från fler olika perspektiv på samma gång... och förhoppningsvis så ska de inte bli en målkonflikt mot varandra.”

Vilken roll gång som transportsätt har i det strategiska arbetet är delvis höjt i dunkel. Översiktsplanen må vara döpt till ”Promenadstaden”, men den berör gång bara på mycket ytlig nivå. Detta kan exempelvis illustreras av en ordsökning av översiktsplanen. Orden ”promenad” och ”promenera” förekommer totalt 10 gånger i dokumentet när det inte relaterar till namnet på översiktsplanen, oftast gällande så kallade strandpromenader. Ordet ”gång” förekommer 13 gånger, varav 12 är i samma mening som cykel.

Detta kan jämföras med ordet ”cykel” som förekommer 25 gånger, ordet ”kollektivtrafik” som förekommer 57 gånger, buss 21 gånger, tunnelbana 22 gånger, pendeltåg 13 gånger och så vidare.

Vidare kan man konstatera att kollektivtrafik och cykel (men inte gång) lyfts fram som viktiga fokusområden med egna rubriker under överrubriken ”Ett modernt transportsystem och hållbart resande”. Man kan tillägga att bland de 30 projekt som redovisas under rubriken ”Trafikinфраstruktur” syftar samtliga till förändringar som primärt berör kollektiv- och biltrafik (Stockholms Stad 2010). Samtidigt lyfts gående som bekant upp som prioriterade i gaturummet i gångplanen.

Det är lätt att få uppfattningen att Stockholms Stad har en uppriktig vilja att prioritera gående, men att man inte har en riktigt klar uppfattning om precis hur det ska gå till. Dessutom tycks man ännu inte helt ha ställt om till att verkligen betrakta gång som ett trafikslag - ett potentiellt konkurrenskraftigt alternativ till de övriga.

”Det upplevs nog... planeringsmässigt, inte ha hanterats som ett trafikslag egentligen utan mer som någon form av självklarhet skulle jag nog säga. Jag skulle säga att vi nog har ganska mycket att jobba på när det gäller gång. Samtidigt så tror jag att vi är ganska bra på gång. [...] Men mest för att det kanske har blivit så, skulle jag säga. Utan att det egentligen finns så mycket grund, att stå på.”⁴

2.3.2.3 Resultatet

Stockholms prioritering av gående i gaturummet är verklig, och omsätts steg för steg i riktiga projekt. Även när det gäller att förstå de gående inte bara som en ”självklarhet” utan som ett eget trafikslag finns flera framtida åtgärder fastslagna i gångplanen. I de olika transportslagens konflikterande ”behov” får gående i många fall allt större fördelar, i alla fall i innerstaden. Både Hans-Olov Blom och Thomas Karlsson berättar gärna om pågående

³ Thomas Karlsson 2017-06-26

⁴ Thomas Karlsson 2017-06-26

projekt. Ombyggnaden av Klarabergsgatan vid Stockholms central till bilfri och projektet levande Stockholm i sin helhet är två exempel på projekt som kan vara intressanta att fördjupa sig något i.

Projekt Klarabergsgatan

När Spårväg City förlängs från Hamngatan till Klarabergsgatan och Citybanan bidrar med en ny stationsuppgång för resande med pendeltåg byggs Klarabergsgatan om. Det första utredningsalternativet har varit att behålla ett smalt körfält för bilister, införa ett smalt körfält för cyklister och smalna av befintlig gångbana något. Det andra att helt ta bort biltrafiken och därmed kunna bygga väsentligt bredare gångbana med utrymme för möblering och en något bredare cykelbana. Man har gjort bedömningen att gångflödet på gatan kommer öka från 40 000 idag till 90 000 – ett flöde för stort för att kunna vistas på så smala gångbanor. Eftersom alla trafikslag inte bedömts kunna samexistera har man således valt att ta bort biltrafiken helt (Stockholms Stad 2014). Så här kommenterar informanterna saken;

”Jag tror framkomlighetsstrategin säger att vi behöver en 44 meter bred gata. De flesta huvudgatorna i stan är väl runt 20-25 meter. Ofta är de nere på 12 meter. Så vi måste verkligen hårdprioritera. [...] Men det är svårt, vi får inte plats med allting. Klarabergsgatan är en ganska bred gata, och där fick vi ändå inte plats med biltrafiken. När man börjar verkligen titta på det.... Vasagatan byggs ju om snart också... och där kommer vi också minska körfält för att bredda för gång och cykel... så det... biltrafik kommer vi behöva minska ytorna för. Och... med det så måste vi också minska på själva biltrafiken. På vissa ställen kan man ta bort överkapacitet i biltrafiken. Men på många ställen måste vi också prioritera bort biltrafiken så det blir färre bilar.”⁵

”På vissa ställen i Stockholm så är det ju så trångt på trottoarerna. [...] Klarabergsgatan är ju ett sånt exempel. Där tar vi ju bort övrig trafik för att bara ha kollektivtrafiken kvar för att kunna bredda upp de här... Nu kommer det ju bli en stationsuppgång precis där och här är det ju stora gångflöden... och då måste man ju öka upp dem så att man kan gå.”⁶

Klarabergsgatan är alltså ur gångperspektivet, i någon mån, ett reaktivt projekt. Utgångspunkten är inte att man aktivt försöker öka antalet gående, utan snarare att externa omständigheter gör ökat antal gående till ett oundvikligt faktum som måste bemötas i planeringen. På samma sätt är den önskade minskningen av mängden biltrafik, i detta sammanhang, inte så mycket ett ideologiskt ställningstagande som ett krasst konstaterande om att detta måste ske för att lösa aktuella trängselproblem.

Levande Stockholm

Levande Stockholm är ett ganska uppmärksammat projekt som Stockholms Stad påbörjade 2015 och som i skrivande stund är inne på sitt tredje år. Konceptet är tillfälliga förändringar av stadsmiljön under sommaren; så kallade sommargåtor och pop-up-parker. Konceptet har utvecklats år för år till att omfatta allt fler platser. Förslaget för 2017 innefattar ett flertal innerstadsprojekt men även några försök i ytterstaden. Syftet med projektet är inte solklart definierat, men kan nog sammanfattas med att det handlar om att skapa vistelsevärden och attraktivitet på de platser där det genomförs. På frågan om vad som är värdet med Levande Stockholms svarar Thomas Karlsson;⁷

”Framförallt att man skapar en trevligare stadsmiljö, där man gör den. Vi har ju valt gator som har rätt bra med stadsliv från början, och som har en rätt så liten betydelse för

⁵ Thomas Karlsson 2017-06-26

⁶ Hans-Olov Blom 2017-06-27

⁷ Thomas Karlsson 2017-06-26

fordonstrafiken. Så att stänga av Swedenborgsgatan eller den delen utav Skånegatan och Rörstrandsgatan har ju i princip inte påverkat biltrafiken. Det påverkar angöring vid vissa portar, och kanske viss genomfartstrafik. Men trafikflödena är redan från början så låga så vi har egentligen inte tagit bort särskilt mycket funktion för biltrafiken men tillfört ganska mycket vistelsevärden för gång. Just att kunna få ut mer uteserveringar och få en trevligare stadsmiljö... tror jag betyder jättemycket.”

På samma fråga svarar Hans-Olov Blom;⁸

”Ja det är ju att skapa trivsamma vistelsemiljöer. Och att få se på något annat. Framförallt där man också då... vad ska man säga... man ska visa på att det finns andra möjligheter än gatan som den är va. Utan att då bygga om den permanent. Jag har ju befunnit mig på de här... Det är ju en väldigt karaktär och vi får in otroligt mycket respons från folk som upplever det som positivt, det är en helt... Man kan höra fågelkvitter på gatorna. Det blir en trevligare miljö än vad det är vanligtvis.”

Om ombyggnaden av Klarabergsgatan är en pragmatisk, reaktiv avvägning av kolliderande trafiktekniska intressen så är Levande Stockholm ett projekt av mycket mer proaktiv art. Potential till levande stadsliv i kombination med lågt belastade gator har gjort att staden sett denna möjlighet att ge sina medborgare ett trevligare stadsrum. Levande Stockholm marknadsförs dock inte direkt som ett gångprojekt i trafikteknisk mening, och framgången definieras inte i termer av fler gående – utan snarare av de värden som avsaknaden av bilar tillför.

Det bör tilläggas att även projekt av proaktiv art som syftar till att främja gång som transportsätt också förekommer, mest tydligt kanske beskrivet av Åtgärd 1 i Stockholms gångplan. Här har man identifierat fem viktiga gångstråk för staden som man vill förbättra gångvänligheten på. I ett första steg genom att innan 2020 genomföra tre pilotprojekt som förbättrar gångvänligheten längs delar av dessa stråk (Stockholms Stad 2016).

Den sida av gångplaneringen som, med hänsyn till Stockholms Stads uttalade prioriteringar, är svårare att förklara är det faktum att gång fortfarande har en väldigt nedprioriterad ställning rent monetärt. I gångplanen definieras en budget för gångåtgärder på 180 miljoner fram till 2020, varav 60 miljoner är nyinvesteringar. Detta kan jämföras med de 100 miljarder som investeras i nya väg- och spårbyggen i Stockholmsregionen under en tioårsperiod, fram till 2021. En siffra som visserligen innefattar hela regionen och inte bara kommunen, men ändå är av väsentligt större proportion (Stockholms Stad 2012).

Hur förklarar då intervjuobjekten den obalansen?

”Det går ju nästan inte att förklara egentligen. Men... Dels så är det väl... De här stora investeringarna på 100 miljarder som ligger nu ungefär, det är nästan alla... kommer ju via statlig planering... eller via tunnelbanor, men staten är ofta med på ett eller annat sätt. Tittar man på den nationella planen så ligger ju den nuvarande... eller den plan som föreslås nu... ligger väl på 600 miljarder. Vi har ungefär en investeringsplan i Stockholms Stad på 900 miljoner per år. Så proportionerna på hur mycket pengar staten har, jämfört med var kommunerna har, gör det där. Sen är inte det ett jättebra svar heller, för då kan man säga varför gör ni inte annorlunda. Men den fördelningen av pengar mellan stat och kommun är inte heller lätt att ändra snabbt. [...] Sen är det klart, det är ju större investeringskostnader i vägar och spår, det påverkar ju också. Men vi behöver jobba mycket mer med gång och cykel, typiskt i det kommunala. Men det är helt andra budgetförutsättningar.”⁹

⁸ Hans-Olov Blom 2017-06-27

⁹ Thomas Karlsson 2017-06-26

”Då är vi nog i länet. Det är väldigt få nyinvesteringar... i innerstan så byggs det ju inga nya vägar... Om man inte räknar att slussen är någonting sånt. Det byggs ju ingenting. Det byggs inte speciellt mycket vägar. Jag skulle inte säga att det byggs speciellt mycket nya vägar i ytterstaden heller. Nya vägar. Där måste förbifarten finnas med... och de planerna runt... [...] Det blir ju lite att jämföra äpplen och päron tänker jag. Om man nu jämför till exempel förbifarten och de statliga medlen som finansieras på förbifarter... Som inte är helt enbart finansierade av Stockholms Stad... va... Jag ser inte riktigt att man kan jämföra de delarna.”¹⁰

Som de båda är inne på så kan statens inblandning inte försummas. Tvärtom är denna observation mycket intressant och bör nog undersökas ännu närmare. Thomas Karlsson konstaterar även i intervjun att utrymmet för att få statligt stöd för gånginvesteringar i allmänhet är mycket begränsat, närmast obefintligt. Här finns tveklöst utrymme för kritik – men med det sagt så bör Stockholms Stad svara för sin egen del i finansieringen.

Här kan den förhandling som ligger till grund för de 100 investerade miljarderna vara av intresse. I denna framgår att de regionala parterna står för 23 av totalt 70 miljarder när det gäller investeringar i kollektivtrafik, spår och vägar – exkluderat förbifart Stockholm. Hur stor del av detta som kommer specifikt från Stockholms Stad är dock oklart.

Vad gäller förbifart Stockholm så var denna tänkt att finansieras med 9,25 miljarder från staten, 14,5 miljarder i ett regionalt bidrag via trängselskatten och slutligen 1,25 miljarder direkt från Stockholms Stad (Stockholmsförhandlingen 2007). Thomas Karlsson nämner dock i ett mail att överenskommelsen har ändrats och att Stockholms Stad numera inte medfinansierar Förbifart Stockholm alls (Karlsson 2017).

Förbifart Stockholm medfinansieras inte längre, men projekt Slussen genomförs, till en total kostnad av 12 miljarder. Av detta står Stockholms Stad för huvudparten av investeringskostnaderna. Även om Slussenprojektet har karaktären av renovering snarare än nybyggnad, innefattar nödvändiga ombyggnationer som inte rör trafikproblem (minskad risk för översvämning, föråldrad konstruktion med allvarliga konstruktionstekniska säkerhetsrisker) och dessutom innefattar nyinvesteringar för gående, så kan man inte undgå att notera att det också handlar om anläggningen av 8 körfält för bil och kollektivtrafik, samt en bussterminal för 1,9 miljarder kronor som Stockholms Stad medfinansierar med 350 miljoner (Stockholms läns landsting 2016, Stockholms Stad 2015, Stockholms Stad 2013, Stockholms Stad 2017b).

Hur mycket pengar bidrar i slutändan Stockholms Stad med till bil- och kollektivtrafiksprojekt? Frågan är till viss mån höjd i dunkel. Visst kan man säga att staten har en större roll, att vägar och spår trots allt byggs i relativt begränsad omfattning och att de bär stor del av budgeten på grund av sitt höga pris – men det verkar onekligen svårt att med trovärdighet påstå att gång är Stockholms Stads högst prioriterade transportsätt i ekonomisk mening. Snarare tycks det ligga längst ner i hierarkin. Om inte annat vittnar kostnaderna för de verkligt stora projekten på hur lite 60 miljoner kronor i nyinvesteringar för gående är i sammanhanget.

2.3.2.4 Värderingens roll

Vilken roll har samhällsekonomiska kalkyler och övriga värderingar då i Stockholms Stads arbete på trafikområdet? I den studie som Kapellner och Miranda Thyren (2015) gjorde så framgick att strikta samhällsekonomiska kalkyler som beslutsunderlag var förhållandevis ovanligt i svenska kommuner; då med Stockholms Stad som undantag där detta enligt utsago skulle vara mer vanligt.

¹⁰ Hans-Olov Blom 2017-06-27

Så låter det dock inte på Thomas Karlsson, som har en annan uppfattning. Han upplever tvärtom att dessa strikta samhällsekonomiska kalkyler är ovanliga för Stockholm;

”Jag skulle säga att kommuner rent generellt och inte minst Stockholm stad är inte tillräckligt bra på att göra dem egentligen. Ofta så kommer de via Trafikverket och... det är ju ganska tunga produkter. Vi är nog för dåliga på att göra kalkylerna när det gäller våra egna projekt många gånger. Och... man gör kanske mätningar på antalet cyklister... värden för biltrafik och så... men jag tror inte att det är... det är nog inte lika bra kalkyler som de Trafikverket gör. Där finns det ju en klar potential att förbättra sig.”¹¹

Däremot görs, som Thomas Karlsson är inne på, vissa mätningar som används som beslutsunderlag. Han utvecklar;

”Det är väl mer än att man bara sätter upp ett finger i luften och ser vartåt det blåser, men det... ofta så tittar man liksom vilka fordonsflöden har vi... vad kostar investeringen att göra, vad kan vi göra istället? Man tittar på lite olika alternativ. Sen landar man nog, mer... kvalitativt än kvantitativt på vad man vill göra. Men vi är nog inte lika duktiga som trafikverket. Om de nu är duktiga... och har rätt. Det kanske jag inte heller ska säga att de har alla gånger. Men de får ju ofta fram ett a-sek värde, investeringen ger 0,8 tillbaka eller 1,1. Är det 1,1 är den lönsam, är det 0,8 är den olönsam. Men något sånt... riktigt kvantitativt värde... har vi ju inte.”¹²

Även om Thomas Karlsson alltså vädrar tanken att Trafikverket inte har rätt alla gånger bara som följd av att de har gjort en ekonomisk analys tycks ändå den instrumentella rationaliteten i form av värdering bära viss tyngd. Här finns också en tydlig ojämlikhet mellan trafikslagen, där infrastruktur för bil och kollektivtrafik analyseras mer grundligt. Båda intervjuobjekten noterar att mer instrumentell analys förekommer i högre grad för andra transportslag än gång. Detta kan möjligen komma att ändras framöver, Thomas Karlsson hänvisar till några av åtgärderna som är specificerade i gångplanen.

”Sen tänkte jag på... det här med att kvantifiera och värdera effekter i satsningar på gång, det har vi ju inte gjort så mycket som jag sa, men jag tänker åtgärd 5,8 och 9 i gångplanen är ju ändå en ansats till att börja få ett verktyg för det... Det är skapa en verktygslåda för gånganalys... ta fram en metod för bedömning av trängsel på gångbanor och mäta gångtrafiken. Så det är väl någonstans ett embryo för att börja jobba med det här. Men vi vet inte riktigt heller, vad händer om vi breddar en trottoar? Får vi fler som går där då? Eller går folk där för att de... För att det är närmsta vägen mellan punkt A och punkt B? Eller får vi 20 % mer gångtrafik om vi breddar trottoaren med 50 %? Eller får vi 50 % mer om vi breddar med 50 %... Det är liksom vi vet inte... Medans inom väg- och spårforskning så finns det ganska vedertaget så här att; ökar du kapaciteten så här mycket då får du så pass mycket mer trafik. Men... med gång har vi ingen aning. Om vi gör hela Sveavägen till en enda stor gågata? Hur mycket mer gående får vi där då? Det finns ingen som kan göra den värderingen...”¹³

Man inser alltså den potentiella problematiken i att olika trafikslag analyseras på helt olika grunder. Som vi har sett tidigare är Stockholms Stads angreppssätt vad gäller gång att betrakta som fenomenologiskt i de flesta fall; man genomför helt enkelt de åtgärder som ”känns” rätt i kombination med vad allmänheten och politiker efterfrågar. Särskilt uppenbart är detta när man tittar på projekt som levande Stockholm. Inget fel i en sådan metodik, tvärtom kan man påminna om att Stangl (2008) menar att detta i många fall kan vara ett gott

¹¹ Thomas Karlsson 2017-06-26

¹² Thomas Karlsson 2017-06-26

¹³ Thomas Karlsson 2017-06-26

alternativ eller rentav det mest effektiva, men diskrepansen mot den väsentligt mer instrumentellt baserade metodiken som används särskilt för de motoriserade trafikslagen är uppenbar. Delvis kan detta givetvis vara en följd av det faktum som Thomas Karlsson pekar på i ovanstående citat; man vet helt enkelt inte riktigt hur man gör de instrumentella analyserna för gående. De framtida åtgärder som Thomas pekar på i gångplanen är också mycket riktigt av mer instrumentell art, även om de som tidigare nämnt inte är helt tydligt formulerade.

Så intresset finns där. På frågan om sådana kvantifierande modeller för gående hade kunnat påverka vilka projekt som genomförs svarar Thomas Karlsson;

”Ja. Det tror jag absolut. Jag tror att man ganska mycket tar de för givna ibland. Man tänker så här: gång är bra. Det är bra för hälsan, det är bra för luftkvalitén, det är inga utsläpp, det är bra för framkomligheten, det är trevligt... och att man någonstans i bakhuvudet väger in det här. Men man har aldrig liksom kvantifierat på ett papper; ja men det här, det ger 1,7 tillbaka. Så där hade vi säkert kunnat bli mycket bättre. Men det finns lite grann i bakhuvudet. Lite grann som jag började med att säga; vi tar gång så för givet. ”Det ska vara en trottoar där.” Vi tar det så pass mycket för givet att vi kanske inte ens mäter det, och det är nog en svaghet som vi behöver jobba på.”¹⁴

Även Hans-Olov Blom är positiv;

”Ja det tror jag absolut på något sätt att det gör. Framförallt så motiverar det ju varför man gör investeringar och där man kan räkna mycket konstads-benefit på olika saker. [...] Klokskap... Eller vetskap... Att veta är ju bra va. Då är det ju viktigt tänker jag att kunna räkna fram samhällsnyttan på ett så bra sätt som möjligt.”¹⁵

Men när det gäller att värdera effekter finns inga förslag i gångplanen. Detta kan nog förklaras med att dessa modeller som bekant knappt finns att tillgå över huvud taget, men även av att Stockholms Stad inte gör egna ”rena” samhällsekonomiska kalkyler på trafikprojekt i särskilt stor utsträckning. Men de tar del av andras, inte minst de som tas fram på uppdrag av Trafikverket angående vägar och spår i regionen, projekt som staden i många fall väljer att medfinansiera.

2.3.3 Analys av empiri

Det får ändå sägas vara anmärkningsvärt att en kommun som så tydligt har tagit ställning för prioriteringen mellan trafikslagen – och placerat gång på toppen – i slutändan ändå har gjort en omvänd prioritering i den ekonomiska praktiken. Hur kan en sådan situation uppkomma? Det tycks inte finnas anledning att tvivla på Stockholms Stads uppriktiga intentioner; ändå kunde ingen av de intervjuade helt förklara ojämlikheten.

Om man tillåter sig teoretisera lite kan man börja med att återigen nämna den historiska kontexten. Det bilsamhälle som Sverige har varit och i många avseenden fortfarande är speglar vilka investeringar som görs. Även om de investeringar för gående som görs i Stockholm och Sverige idag är mycket små relativt de motoriserade trafikslagen så är de med all säkerhet stora relativt de investeringar som har gjorts under överskådlig tid tidigare. Det paradigmskifte som får sägas vara pågående inom svensk trafikplanering tar naturligtvis tid och om man kan lära sig något av bilsamhällets snabba framväxt så är det att hastig förändring inte alltid är av godo.

¹⁴ Thomas Karlsson 2017-06-26

¹⁵ Hans-Olov Blom 2017-06-27

Utöver detta måste man diskutera den instrumentella rationalitetens status. Många skulle nog hävda att mätbarhet och nyttovärdering har avgörande betydelse för alla möjliga avvägningar i samhället, inom trafikplanering har det i vilket fall, som många forskare konstaterat, haft en fullständigt avgörande roll (Stangl 2008, Hagson 2004, Lundin 2008, Lindelöw et al. 2016).

Samhällsekonomiska kalkyler och övriga instrumentella mätningar har förmågan att tilldela potentiella investeringar en känsla av objektivitet, vetenskaplighet och, vid positiva resultat, nödvändighet eller rentav oundviklighet. Det faktum att dessa metoder på trafikområdet visat sig vara djupt problematiska och inkompleta i sin natur spelar mindre roll.

När situationen då är likt Stockholms; att dessa metoder saknas, riskerar följden att bli en missuppfattning om gåendes förtjänster som i sin tur leder till felaktiga prioriteringar. Gång har, som bland annat Lindelöw (2016) diskuterar, ofta betraktats som en rekreativ fritidssyssla – i övrigt frikopplat från samhällets behov. Även om denna felaktiga föreställning med tiden delvis har fasats ut så är det lätt att hävda att den fortfarande är grundläggande. I de gångplaner som har betraktats i detta arbete, särskilt de svenska, har de gåendes förtjänster ofta beskrivits i svepande ordalag utan udd. Inte sällan formulerar man det som att gående har *behov* snarare än *förtjänster*.

I kontrast har investeringar i kollektivtrafik och vägnät setts som garantier för tillväxt, tillgänglighet och minskad trängsel. I praktiken är frågan om gånginfrastruktur, utöver sina övriga förtjänster, i många fall inte är minst lika effektiv för att uppnå även dessa mål. För att exemplifiera kan man nämna hur Levande Stockholm med hjälp av att prioritera gående i vägbanan gett stöd till lokalt näringsliv och tillväxt – Hans-Olov Blom nämner närmast i förbigående hur berörda krögare i samband med gågatorna under Levande Stockholm har dubblat sin omsättning. Ombyggnaden av Klarabergsgatan visar hur man genom att prioritera gående i vägnätet vid högt belastade länkar kan skapa utrymme för fler och på så vis öka framkomligheten för alla. Men, kanske som följd av avsaknaden av mätning, marknadsförs dessa projekt inte som samhällsnyttiga framgångar utan snarare som abstraktioner i fallet för Levande Stockholm eller pragmatiska nödvändigheter i fallet för Klarabergsgatan. Så länge gånginfrastruktur fortsätter betraktas som en slags ideologilös konstant utan verklig, mätbar, samhällsnytta är det inte konstigt att den nedprioriteras i planeringen.

Denna märkliga föreställning understöds av det faktum som Thomas Karlsson lyfter; att staten genom Trafikverket tycks helt ointresserade av att arbeta med utveckling av gånginfrastruktur över huvud taget. En hållning som bara möjligen kunde varit försvarbar om gånginfrastruktur saknat egentlig samhällsnytta.

En invändning skulle kunna vara att de värden som gående tillför *är* abstraktioner som varken kan eller bör konkretiseras. Må vara, kan den som tagit del av denna uppsats teoridel konstatera. Socialt kapital, långsiktiga hälsotrender, ökad trygghet och livsglädje för att nämna några av de förväntade effekterna är helt klart att betrakta som *mjuka värden* som inte lätt låter sig kvantifieras. Men denna invändning kan göras gällande även för kalkyler på kollektivtrafik och bilism. Även om man godtar den implicita förenklingen som ofta finns med; att ny trafikinfrastruktur skapas i ett vakuum där dess påverkan på staden i sig kan försummas, liksom dess trängselskapande trafikinduktion, står den i vilket fall och faller med en mycket hög värdering av restid. Även om restid har räknats om i samhällsekonomisk nytta många gånger så är det svårt att förstå hur det skulle kunna vara ett mer allmängiltigt och okränkbart värde än ovan nämnda faktorer anknutna till gång. I det avseendet är gångtrafik inte annorlunda från andra trafikslag; det handlar alltid om förenklade kvantifieringar av komplexa värden.

Även om det finns gott om skäl att problematisera den instrumentella rationalitetens förtjänster för effektiv trafikplanering så bör det konstateras att det finns goda möjligheter

även för gång. Är den mest effektiva varianten att i traditionell ordning räkna om nyttor i siffror och tal i en samhällsekonomisk kalkyl? Låt detta vara osagt. Men tveklöst finns goda exempel på hur man genom olika instrumentella modeller kan prioritera projekt, få med sig allmänheten och strukturerat arbeta mot satta målbilder.

Här kan de amerikanska gångplanerna med fördel lyftas fram. Den metodik som används särskilt i Seattle, men även i Oakland, kan vara intressant att studera. En annan tanke är att börja med att analysera de åtgärder man faktiskt har genomfört och bedöma skillnaden. Man skulle till exempel med Levande Stockholm kunna sammanställa hur det påverkat antalet gående, lokalt näringsliv, bostadspriser och så vidare för att visa på projektets framgång eller använda som underlag för framtida förändringar.

Hans-Olov Blom är under intervjun inne på något intressant på det temat;

”Jag tycker ju, i den här formen, där man provar innan man gör en arkitektonisk utformning och sen bygger om det för x antal tiotals miljoner, så tycker jag att de här koncepten där man provar sig fram... och ser hur man kan göra justeringar... så får framtiden visa mer... det blir ett experiment. Ja men att göra de här delarna tycker jag är ett smart sätt att lösa stadsutvecklingsfrågor, där man kan prova utan att man låser alldeles för mycket pengar i det. Blir det inte bra så får man ju göra om det.”¹⁶

Kanske kan just detta vara en väg framåt för tillgänglig gångtrafik. Oavsett om ens första ansats är fenomenologisk eller bygger på instrumentell rationalitet är det osannolikt att man träffar precis rätt från början. Ofta kan nog tillfälliga åtgärder, som man noggrant utvärderar och värderar, vara ett bra sätt för att hitta legitima och samhällsnyttiga långsiktiga förändringar.

¹⁶ Hans-Olov Blom 2017-06-27

3 Diskussion och slutsatser

3.1 Resultatdiskussion

Vilka implikationer kan denna studie ge för framtiden? Frågeställningarna får sägas vara någorlunda väl besvarade, även om det ännu finns stort utrymme för ytterligare fördjupning. Studien är översiktlig, och de mest intressanta resultaten är uppslag för vidare forskning. Här följer ett besvarande av frågeställningarna;

3.1.1 Vilka värden skapas vid investeringar i gånginfrastruktur?

Det går att finna en mängd olika värden som kan sägas uppstå vid investeringar i gånginfrastruktur, särskilt om man har ett bredare angreppssätt än att bara värdera eventuella restidsvinster, vilket vanligen lyfts fram som det främsta värdet inom traditionell transportekonomi.

Värdet från gånginvesteringarna ligger oftast primärt i de följder som ett ökat antal gående ger. De faktorer som har utretts i den här uppsatsen är påverkan på trygghet, socialt kapital, hälsa, jämlikhet, näringsliv och trafiksäkerhet. I samtliga fall uppvisar ett ökat antal gående antingen en tendens till positiv eller neutral påverkan. Det finns sannolikt fler relevanta områden där man kan se hur ett ökat antal gående kan påverka, och det finns gott om potential för fördjupning inom varje enskilt undersökt område. Man bör också nämna att de indirekta effekter som kan uppkomma till följd av ändrade färdmedelsval kan ha en avgörande betydelse för hur väl en investering i gånginfrastruktur faller ut.

3.1.2 Är dessa värden möjliga och önskvärda att kvantifiera?

Att utveckla en eller flera modeller för värdering av gånginfrastruktur verkar av allt att döma vara möjligt. Observationen att de försök till värdering som gjorts visat på stor lönsamhet är intressant. Att investeringar i gånginfrastruktur ofta är lönsamma för samhället är tydligt, men frågan är om samhällsekonomisk kalkyl är det bästa alternativet för att bedöma nyttan.

Svaret på den frågan ligger helt enkelt i hur komplexa modeller man kan utveckla, och vad de ska användas till. Modeller för att visa gånginfrastrukturens lönsamhet i gemen för att ge frågan politisk legitimitet finns redan tillgängliga, färdiga att prövas. På denna strategiska nivå kan nog rena samhällsekonomiska kalkyler fungera. Men de lär tyvärr i vilket fall bli allt för förenklande för att på ett adekvat sätt värdera olika investeringar mot varandra. Gåendes funktion varierar allt för mycket från plats till plats och är så pass beroende av övriga förutsättningar att en tillräckligt sofistikerad ”blackbox”-modell är svår att se framför sig.

Att helt förkasta instrumentell rationalitet och mätningar som grund för bedömning verkar dock dumt. Särskilt eftersom detta fortfarande är en avgörande grund för beslutsfattande för andra trafikslag. Om man fortsätter att analysera gående utan att mäta dess effekter riskerar den felaktiga uppfattningen att gång inte kan lösa några samhällsproblem befastas.

3.1.3 Vilka lärdomar kan dras från arbetet med värdering i Sverige och USA i allmänhet och i Stockholm i synnerhet?

Några av de mest intressanta observationerna från den empiriska studien är de fall där man har försökt blanda instrumentella verktyg med kvalitativ bedömning och kontakt med allmänheten i den form som faller under paraplyet för vad Stangl (2008) kallar kommunikativ rationalitet.

Mest utvecklad kanske i den metodik som används i Seattle, där man blandar mätningar, målbilder och kommunikation med allmänheten för att hitta de viktigaste investeringsmöjligheterna. Dessa metoder kan vara värda att undersökas närmare, och formas för att användas även i svensk kontext.

Intervjuerna med Stockholms Stads företrädare sådde fröet till tanken om efterstudier, där man tittar på vilka förändringar som faktiskt uppkommit till följd av olika gångprojekt. Kanske, som Hans-Olov Blom är inne på, i kombination med tillfälliga åtgärder. Istället för att försöka gissa sig till samhällseffekter av en åtgärd på förhand så kan man pröva, utvärdera och behålla det som visat sig lyckat.

Den empiriska delen bekräftar också tesen att gång som transportsätt fortfarande är underordnat i Sverige, i alla fall i ekonomisk mening. Möjligen kan en del av förklaringen till detta ligga i avsaknaden av instrumentella verktyg.

3.1.4 Övriga observationer

En observation som förtjänar att nämnas är hur gånginfrastruktur inte tycks få någon statlig finansiering alls. Hur kommer detta sig? Hur ser statens aktörer på gång som trafikslag? Detta kan vara värt att utredas närmare.

Slutligen är det svårt att inte kommentera den ideologiskt grundade och vetenskapligt tveksamma metodik som används vid konventionell samhällsekonomisk kalkyl för infrastrukturprojekt. Ett annat intressant ämne vore en djupdykning i hur dessa kalkyler genomförs idag och kan utvecklas i framtiden, då dagens metodik i många fall tycks smärtsamt inaktuell.

3.2 Metoddiskussion

Den mest uppenbara invändningen mot hela processen med arbetet är att frågeställningarna är så brett formulerade och komplexa att besvara. Man skulle kunna hävda att mer spetsigt formulerade frågor hade kunnat utmytna i mer konkreta och definitiva svar. Istället för att försöka få ett grepp om och värdera hela spektrumet av effekter från investeringar i gånginfrastruktur hade man kunnat inrikta sig på en specifik del, trygghet till exempel.

En sådan diskussion fanns också i början av processen. Även om det nog är sant att detta hade kunnat ge mycket tydligare slutsatser och implikationer hade en sådan ansats inte kunnat bemöta det jag var mest intresserad av att diskutera.

Även om den mer avgränsade frågeställningen nog ofta är att föredra, så hoppas jag att min bredare ansats har kunnat bidra med en helhetsbild på ämnet som tidigare inte var helt utvecklad. Det har i vilket fall varit målsättningen med arbetet.

Den breda ansatsen förklarar i sin tur det översiktliga metodvalet. Den här uppsatsen har med hjälp av litteraturstudie, intervjuer, analys och tolkning funnit effekter av gång värda att kalkyleras och jämfört detta med hur de aktuella processerna fungerar. Det räcker förstås inte. Mer empiri måste till, fler potentiella påverkansområden bör undersökas och det bör säkerställas att de effekter man kan se från ökat antal gående är kausala samband och inte korrelationer.

Minns dock Lundins (2008) och Hagsons (2004) observationer om den frusna ideologin i svensk trafik- och stadsplanering. Transportekonomi, som den idag tillämpas, grundar sig i föråldrad ideologi. Även om kalkylerna i varje enskilt fall görs enligt en positivistisk, empiriskt uppbyggd, modell så väljer man vad som är relevant att räkna på enligt en problemformulering direkt hämtad från visionen om bilsamhället. Det vill säga, en subjektiv tolkning av samhället och dess problem.

Det torde dock vara uppenbart för de flesta som är aktiva inom svensk trafik- och stadsplanering att branschen genomgår ett paradigmskifte där bilsamhällets problemformulering hela tiden förlorar aktualitet och stegvis byts ut. Till den nya problemformuleringen behövs nya verktyg, det här arbetet har bidragit med en överblick för vilka verktyg som finns att tillgå och vad som kan vara av intresse att mäta.

Den empiriska delen är också den av mer överblickande karaktär. Det hade onekligen varit intressant att ta del av ännu fler dokument om gångplanering och haft fler intervjuer. Särskilt bör nämnas att en stor brist är att omständigheterna har gjort så att ingen planerare som har arbetat direkt med Stockholms Stads gångplan har intervjuats. Men det finns också fler potentiella intervjuer som hade kunnat bidra till en bredare förståelse; En representant för gångfrågor från Trafikverket hade kunnat fördjupa insikterna om statens roll. En representant för trafikfrågor i den politiska oppositionen i Stockholms Stad hade kunnat tydliggöra eventuella politiska konfliktlinjer i kommunen. En representant från näringslivet hade kunnat utveckla bilden av hur man ser på gångfrågorna ur ett mer kommersiellt perspektiv. Att dessa intervjuer inte blivit av kan förklaras av problem med att finna intervjutider, tidsbrist och att uppsatsens karaktär har varit sådan att det har varit lite oklart precis vilka kompetenser som efterfrågats i ett tidigt skede. Icke desto mindre är detta en felkälla och ett utrymme för förbättring.

Totalt sett har metoden fungerat bra för att uppfylla syftet. Uppsatsen ger i slutändan just den överblick över värderingen av gång och den kommunala processen kring värdering som har sökts.

3.3 Slutsatser

Knappa slutsatser för omedelbar praktisk tillämpning kan dras från denna studie. Detta har heller aldrig varit målet. Däremot kan ett flertal mer specifikt formulerade frågeställningar rekommenderas för närmare utredning.

För den som är intresserad av att utveckla metoder för samhällsekonomisk kalkyl på gångtrafikinvesteringar kan mycket av denna uppsats referensmaterial användas. En sådan kalkyl bör inte i första hand likt traditionell transportekonomi fokusera på restid, utan snarare de värden som gående skapar för staden och för sig själva.

Den som tar sig tid att sätta sig in i detta inser snart att sambanden är mycket komplexa, och antagligen inte möjliga att noggrant kvantifiera. Kalkyleringsmetod och tillämpning bör således rimligen vara på övergripande, strategisk och politisk nivå snarare än fokuserat på enskilda projekt.

På mikronivå är arbete med tillfälliga åtgärder och efterstudier ett intressant tillvägagångssätt för gångprojekt. Eftersom investeringar i gånginfrastruktur är så svåra att bedöma och sätta en siffra på i förhand kan dessa metoder vara alternativ för att få bättre beslutsunderlag. Hur används dessa metoder idag och vad finns det för potential? I fallet för tillfälliga åtgärder är Levande Stockholm ett exempel som kan vara värt att fortsatt studera.

Vidare rekommenderas en kritisk analys av samhällsekonomiska kalkyler av väg- och spårprojekt. Bara genom att skrapa på ytan kan det i denna uppsats konstateras att dessa kalkyler är problematiska i sin struktur. I sina grundfundament är dessa kalkyler formulerade i stor kontrast till modern trafik- och stadsutvecklingsteori.

Utvärdering och analys på detta område skulle dels kunna vara på mer övergripande nivå, eller mer specifikt genom att titta på hur de samhällsekonomiska kalkylerna förhåller sig till konceptet om inducerad trängsel – i teori och praktik. Metoder för att bedöma detta finns, men frågan är om det används i särskilt stor utsträckning. Hur tar man till exempel hänsyn till detta i Trafikverkets så kallade a-sek-rapporter?

Trafikverket och statens inställning till gångtrafik är också ett intressant uppslag för vidare studier. Denna studie indikerar att statens bidrag till gångprojekt är mycket begränsade. Stämmer detta, och i så fall, varför är det så? Hur värderar man från statens och Trafikverkets håll gångtrafik? Är nuvarande metoder och tillvägagångssätt i linje med de transportpolitiska målen?

Slutligen finns det en praktisk rekommendation värd att ta med sig; nämligen den att mer instrumentella verktyg för gånganalys bör börja användas i svensk planering. Inte nödvändigtvis i form av samhällsekonomisk kalkyl, utan lika gärna genom mätningar, efterstudier och liknande. Gärna i den form som Stangl (2008) kallar för kommunikativ rationalitet – en blandning av instrumentella verktyg och kontinuerlig kommunikation med berörda aktörer. Här kan exempelvis gångplanerna från Seattle och Oakland vara av intresse för inspiration. Den instrumentella rationalitetens höga status riskerar annars att stärka den snedfördelning där de instrumentellt analyserade trafikslagen bilism och kollektivtrafik får budgetutrymme på bekostnad av de gående som man så ofta har sagt sig vilja prioritera.

3.3.1 Rekommendationer

3.3.1.1 Vidare forskning

- Utveckla en svensk metod för samhällsekonomisk kalkyl för gående med tillämpning på strategisk, övergripande nivå.

- Studera hur efterstudier och tillfälliga åtgärder används för gångåtgärder, och vilken utvecklingspotential som finns.
- Gör en kritisk analys av nyttjandet av samhällsekonomisk kalkylmetod för väg- och spårprojekt i Sverige. På övergripande nivå eller med fokus på frågan om inducerad trängsel. Överväg utvärdering av Trafikverkets så kallade a-sek-rapporter.
- Utvärdera statens och Trafikverkets metodik och processer kring gångprojekt. Undersök överensstämmelse med de transportpolitiska målen.

3.3.1.2 *Praktik*

- Utveckla och använd verktyg för instrumentell analys för gående i svenska kommuner. Var ödmjuk för modellernas begränsningar och stöd upp med kommunikation med allmänhet och intressenter.

Referenser

- Alfonzo MA. (2005). To Walk or Not to Walk? The Hierarchy of Walking Needs. *Environment and Behavior* 37: 808-836.
- Button, K. J. (1982) *Transport Economics*. Heinemann Educational Books Ltd.
- Brown, J. (2006). From Traffic Regulation to Limited Ways: The Effort to Build a Science of Transportation Planning. *Journal of Planning History* 5:1: 3-34
- Bryman, A. (2008) *Samhällsvetenskapliga metoder* Liber AB. Upplaga 2:3.
- CABE Space (2007). *Paved with gold - The real value of good street design*. CABE Space
- Census Bureau (2017) *QuickFacts – selected: Portland city, Oregon; Oakland city, California; Seattle city, Washington*.
<https://www.census.gov/quickfacts/fact/table/portlandcityoregon,oaklandcitycalifornia,seattlecitywashington/PST045216> hämtad 2017-07-31
- City of Oakland. (2017) *Oakland Walks! 2017 Draft Pedestrian Master Plan Update*. City of Oakland.
- City of Portland. (1998) *Portland. Pedestrian Master Plan*. City of Portland. Office of transportation.
- Cozens, P. Love, T. (2015) A Review and Current Status of Crime Prevention through Environmental Design (CPTED). *Journal of Planning Literature* 30 (4) 393-412
- De Vos, J. Witlox, F. (2013) Transportation policy as spatial planning tool; reducing urban sprawl by increasing travel costs and clustering infrastructure and public transportation. *Journal of Transport Geography* 33 p. 117-125
- Elvik, R. Høy, A. Sørensen, M. Vaa, T. (2012) *Trafikksikkerhetshåndboken*. Transportøkonomisk institutt
- Envall, P. (2007). *City-wide pedestrian planning tools: how can we get there?*
- Foster, S. Giles-Corti, B. Knuiman, M. (2010a). Creating safe walkable streetscapes: Does house design and upkeep discourage incivilities in suburban neighbourhoods?. *Journal of Environmental Psychology* 31: 79-88.
- Foster, S. Giles-Corti, B. Knuiman, M. (2010b). Neighbourhood design and fear of crime: A social-ecological examination of the correlates of residents' fear in new suburban housing developments. *Health & Place* 16: 1156-1165
- Gehl, J. (2010) *Cities for People*. Island Press.
- Gertten, F. (2015) *Bikes vs Cars*. WG Film AB
- Goodwin, P. (1996) Empirical evidence on induced traffic. *Transportation* 23: 35-54
- Göteborgs Stad. (2004) *Fotgängaren – en del av staden – fotgångarprogram för Göteborg*. Trafikkontoret. 2:2004
- Hagson, A. (2004). *Stads- och trafikplaneringens paradig – En studie av scaft 1968, dess förebilder och efterföljare*. Diss. Chalmers tekniska högskola. Sektionen för arkitektur.
- Holmberg, B. Ståhl, A. Almén, M. Wennberg, H. (2008) Tillgänglighet, trygghet, och andra subjektiva aspekter i *Trafiken i den hållbara staden*. Hydén, C red. Studentlitteratur.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Bokförlaget Daidalos AB
- Johnson, S. Bowers, K. (2010) Permeability and Burglary Risk: Are Cul-de-Sacs Safer? *J Quant Criminol* 26:89–111
- Kapellner, E. Miranda Thyrén, F. (2015) *Kollektivtrafik och Sociala Investeringar*. Lunds universitet.
- Karlsson, T. (2017) E-mail 17 augusti. thomas.e.karlsson@stockholm.se
- Kelly, J-F.; Breadon, P.; Davis, C.; Hunter, A.; Mares, P.; Mullerworth, D.; Weidmann, B. (2012) *Social Cities*, Grattan Institute, Melbourne.
- Koglin, T. (2013) *Vélobility – a critical analysis of planning and space*. Diss. Lunds universitet. Tekniska högskolan i Lund. Institutionen för teknik och samhälle. Bulletin 284.

- Kvale, S. (1997) *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Studentlitteratur
- Lee, A. (2008) *What is the economic contribution of cyclists compared to car drivers in inner suburban Melbourne's shopping strips?* University of Melbourne
- Leyden, K. (2003) Social Capital and the Built Environment: The Importance of Walkable Neighborhoods. *American Journal of Public Health* 93:9: 1546-1551
- Lindelöw, D. (2009). *Strategier för ett ökat gående och cyklande : en litteraturstudie om olika faktorerers betydelse / David Lindelöw*. Lunds universitet. Tekniska högskolan i Lund. Institutionen för teknik och samhälle, Bulletin 249.
- Lindelöw, D. (2016). *Walking as a transport mode: Examining the role of preconditions, planning aspects and personal traits for the urban pedestrian*. Diss. Lunds universitet. Tekniska högskolan i Lund. Institutionen för teknik och samhälle. Bulletin 298.
- Lindelöw, D. Koglin, T. Svensson, Å. (2016) Pedestrian planning and the challenges of instrumental rationality in transport planning: emerging strategies in three Swedish municipalities. *Planning Theory & Practice* 17:3: 405-420.
- Lucas, K. (2005). Providing transport for social inclusion within a framework for environmental justice in the UK. *Transportation Research Part A* 40: 801–809
- Lundin, P. (2008). *Bilsamhället – Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*. Stockholm: Stockholmia Förlag
- Mackie, P. (1996) Induced traffic and economic appraisal *Transportation* 23: 103-119
- Malmö Stad. (2012) *Fotgängarprogram 2012-2018. Malmö – den gångvänliga staden*. Gatukontoret
- Manderscheid, K. (2016) Quantifying mobilities? Reflections on a neglected method in mobilities research. *Applied Mobilities* 1:1: 43-55
- Næss, P. (2015). Built Environment, Causality and Travel. *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*, 35:3: 275-291
- Patton, J. (2007). A pedestrian world: competing rationalities and the calculation of transportation change. *Environment and Planning A* 39: 928-944
- Powell, T. (2001) *The principles of transport economics*. PTRC Education and Research Services Ltd
- Sælensminde, K. (2004) Cost–benefit analyses of walking and cycling track networks taking into account insecurity, health effects and external costs of motorized traffic. *Transportation Research Part A* 38: 593–606
- Statistiska centralbyrån (2017) *Folkmängd i riket, län och kommuner 31 december 2016 och befolkningsförändringar 2016*. <http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/helarsstatistik--kommun-lan-och-riket/folkmangd-i-riket-lan-och-kommuner-31-december-och-befolkningsforandringar/> hämtad 2017-07-31
- Seattle Department of Transportation. (2017) *City of Seattle Pedestrian Master Plan*. Seattle.
- Southworth, M. (2005). Designing the walkable city. *Journal of urban planning and development*. 131:246-257
- Stockholms läns landsting (2013) *Beslut att godkänna genomförandeavtal mellan Stockholms Stad och Stockholms läns landsting avseende ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen*. Trafikförvaltningen. SL 2013-1569
- Stockholms Stad (2010) *Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm*
- Stockholms Stad (2012) *Framkomlighetsstrategin*. Trafikkontoret. Dnr T2008-310-02378
- Stockholms Stad (2013) *Detaljplan för slussen*. Stadsbyggnadskontoret. Dnr 2005-08976-54
- Stockholms Stad (2014) *Klarabergsgatan. Beslut om framtida utformning och trafiklösning*. Trafikkontoret. Dnr T2013-510-02684
- Stockholms Stad (2015) *Projekt Slussen - Reviderat genomförandebeslut*. Exploateringskontoret. Dnr E2015-00947
- Stockholms Stad (2016) *En del av framkomlighetsstrategin – Gångplan*.
- Stockholms Stad (2017a) *Vision 2040 – Ett Stockholm för alla*.
- Stockholms Stad (2017b) *Slussen* <http://vaxer.stockholm.se/projekt/slussen/>

- Stockholmsförhandlingen (2007) *Trafiklösning för Stockholmsregionen till 2020 med utblick mot 2030*. Stockholm. Red. Ekström, M
- Stangl, P. (2008) Evaluating the pedestrian realm: instrumental rationality, communicative rationality and phenomenology. *Transportation* 35:759–775
- Ståhl, A. Carlsson, G. Hovbrandt, P. (2008). ‘‘Let’s go for a walk!’’: identification and prioritisation of accessibility and safety measures involving elderly people in a residential area. *European Journal of Ageing* 5:265-273
- Taylor, E, J. van Bommel-Misrachi, R. (2017) The elephant in the scheme: Planning for and around car parking in Melbourne, 1929-2016. *Land Use Policy* 60:287–297
- Wennberg, H. (2009) *Walking in old age: A year-round perspective on accessibility in the outdoor environment and effects of measures taken*. Diss. Lunds universitet. Tekniska högskolan i Lund. Institutionen för teknik och samhälle. Bulletin 247.

Bilaga / bilagor

Frågeformulär: Hans-Olov Blom

Allmänt:

Hur ser du på gång som transportsätt? Hur skiljer det sig från övriga transportslag?

Tycker du att det finns ett egenvärde i att öka andelen gående i kommunen/samhället? I så fall varför?

Ser du några stora nackdelar eller fördelar med att ha många som går i kommunen?

Vad skulle du säga att målet med investeringar i gånginfrastruktur är? Hur skiljer det sig från övrig transportinfrastruktur?

Både skrivningar om ”regionförstoring” och ”koppla samman stadens delar” och möjlighet att pendla längre avstånd förekommer i plandokument. Samtidigt lyfts en tät stad med mindre resbehov fram som önskvärd. Ser du en konflikt i det, och hur hanterar du den i så fall?

Planeringsinriktning B: transportkapaciteten höjs, det ska vara lätt att hitta en parkeringsplats. Samtidigt förtätning? Gatuutrymmet uppenbart hårdvaluta. Bredare trottoarer behövs, men parkeringsplatser kan inte tas bort pga planeringsinriktning om ökad tillgång till p-plats. Hur prioritera?

Varför skulle du säga att disponeringen av pengar mellan investeringar i gånginfrastruktur och kollektivtrafik/bilinfruktur i Stockholm är så ojämlig? 180 miljoner på investeringar i gång 2012-2020. 100 miljarder på investeringar i spår och väg 2012-2021, mer än 500 gånger så mycket pengar?

Vilken effekt skulle du säga att samhällsekonomiska kalkyler har på valet av investeringar i kommunen?

Om man kunde visa på ekonomisk lönsamhet i gånginvesteringar, tror du att det hade påverkat vilka investeringar som genomförts?

Har någon ansats till att kvantifiera eller värdera effekter av satsningar på gånginfrastruktur gjorts?

Specifikt projekt:

Vad skulle du säga är målet med detta projekt?

Upplever du att det här projektet hade kunnat genomföras tidigare/i mer omfattande grad/med mindre motstånd om man hade kunnat visa ekonomisk lönsamhet i en kalkyl?

Vilka värden hoppas ni kunna nå/anser ni er ha uppnått genom att genomföra detta?

Tror ni att de sociala/ekonomiska effekter som ni har eftersträvat med detta projekt är mätbara, och i så fall, vilka indikatorer skulle man kunna använda?

Hur skiljer sig detta projekt från investeringar i infrastruktur för andra transportslag?

Övrigt:

Diskutera kvantifiering i norsk respektive brittisk studie, hade man kunnat göra något liknande här?

Frågeformulär: Thomas Karlsson

Allmänt:

Vill du berätta lite om vem du är och vad du gör?

Hur ser du på gång som transportsätt? Hur skiljer det sig från övriga transportslag?

Tycker du att det finns ett egenvärde i att öka andelen gående i kommunen/samhället? I så fall varför?

Ser du några stora nackdelar eller fördelar med att ha många som går i kommunen?

Vad skulle du säga att målet med investeringar i gånginfrastruktur är? Hur skiljer det sig från övrig transportinfrastruktur?

Har du några exempel på investeringar för gående som görs eller har gjorts i kommunen som du tycker har fallit väl ut? Vill du berätta lite om dessa?

Skulle du säga att det råder politisk enighet om hur man ska hantera gångfrågor i kommunen eller finns det några viktiga konfliktlinjer?

Hur särskiljer sig miljöpartiet från övriga partier i diskussionen om gående i kommunen?

Vilken effekt skulle du säga att samhällsekonomiska kalkyler har på valet av investeringar i kommunen?

Om man kunde visa på ekonomisk lönsamhet i gånginvesteringar, tror du att det hade påverkat vilka investeringar som genomförts?

Har någon ansats till att kvantifiera eller värdera effekter av satsningar på gånginfrastruktur gjorts? Finns ett sådant intresse från politiskt håll?

Både skrivningar om ”regionförstoring” och ”koppla samman stadens delar” och möjlighet att pendla längre avstånd förekommer i plandokument. Samtidigt lyfts en tät stad med mindre resbehov fram som önskvärd. Går dessa värden att kombinera? Hur då?

Stockholms gatuutrymme är uppenbart hårdvaluta. I plandokument kan man läsa om ökad transportkapacitet och fler parkeringsplatser – men också om behovet av bredare trottoarer och förtätning. Hur ska man prioritera i gatuutrymmet?

Varför skulle du säga att disponeringen av pengar mellan investeringar i gånginfrastruktur och kollektivtrafik/bilininfrastruktur i Stockholm är så ojämlig? 180 miljoner på investeringar i gång 2012-2020. 100 miljarder på investeringar i spår och väg 2012-2021, mer än 500 gånger så mycket pengar?

Har du något mer du kan berätta som kan vara av intresse angående gångplanering i kommunen?