



KOLLEKTIVTRAFIKKÖRFÄLT OCH SIGNALPRIORITERING VILKA ÄR NYTTORNA OCH HUR KAN MAN ÖKA ACCEPTANSEN?

2026

Förord

När bussar och spårvagnar tillåts fastna i samma köer som bilarna blir restiden längre för kollektivtrafikresenärerna, punktligheten sämre, komforten lägre och trafikeringskostnaderna högre. När kollektivtrafikens konkurrenskraft minskar riskerar biltrafiken att öka med ännu sämre framkomlighet som följd.

Denna negativa spiral kan brytas genom att omprioritera gator och vägar från bil till kollektivtrafik genom kollektivtrafikkörfält och signalprioritering av bussar och spårvagnar. Genom att prioritera kollektivtrafiken är det möjligt att istället skapa en positiv spiral av minskad restid, inte bara för buss- och spårvagnsresenärer, utan även för bilister, av sjunkande klimatutsläpp, bättre hälsa, räddade liv, ökad rättvisa, förbättrade förutsättningar för den lokala handeln, stimulerad ekonomisk tillväxt, attraktivare städer och höjd livskvalitet. Därför har Svensk Kollektivtrafik skrivit denna rapport.

Rapporten har skrivits av Lars Sandberg och granskats av Johan Wadman, Annarella Löfblad och Agneta Weissglas.

Svensk Kollektivtrafik

Stockholm september 2026

Innehåll

Inledning	4
Nyttor med att prioritera kollektivtrafik på gator och vägar genom busskörfält och signalprioritering	5
Minskar restiden för kollektivtrafikresenärerna	5
Ökar kollektivtrafikens punktlighet.....	6
Ökar komforten för kollektivtrafikresenärerna	7
Minskar kollektivtrafikens kostnader och gör det möjligt att få mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna	7
Ökar kollektivtrafikandelen	8
Ökar kapaciteten och minskar trängseln på vägar och gator	9
Minskar klimatutsläppen.....	10
Förbättrar människors hälsa och räddar liv	10
Gör städer attraktivare, ökar livskvaliteten och höjer fastighetsvärdena.....	12
Ökar rättvisan och jämställdheten	13
Gynnar handeln	14
Samhällsekonomiskt mycket lönsamt	15
Hur kan acceptansen för omprioritering av gator och vägar till kollektivtrafik ökas? .	16
Rekommendationer för att öka acceptansen.....	16
Förslag till fördjupning.....	21
Hur kan acceptansen ökas?.....	21
Nyttor med att omfördela vägutrymme från bil till kollektivtrafik.....	21
Fotnoter	23

Inledning

Kollektivtrafikkörfält och signalprioritering är två av de mest effektiva åtgärderna för att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Framför allt eftersom dessa åtgärder minskar resenärernas restider, ökar punktligheten och krymper kollektivtrafikens kostnader, vilket gör det möjligt att öka utbudet av kollektivtrafik utan att kostnaderna växer. Att korta restiden, förbättra punktligheten och öka utbud hör till de viktigaste insatserna för att människor ska välja bussen, tåget, tunnelbanan och spårvagnen framför bilen.

Den ökade kollektivtrafikandelen får i sin tur en rad positiva effekter på samhället i form av minskade klimatutsläpp, attraktivare städer, minskade köer och trängsel på gator och vägar, mindre buller, högre livskvalitet, liksom ökad rättvisa och jämställdhet, men trots att kollektivtrafikkörfält och signalprioritering är kraftfulla åtgärder för att utveckla samhället och minska flera av dagens stora samhällsproblem tvekar beslutsfattare och tjänstepersoner ofta inför att prioritera kollektivtrafik framför biltrafik av rädsla för kritik och minskat stöd. Svensk Kollektivtrafik har därför gett IVL Svenska Miljöinstitutet i uppdrag att göra en litteraturöversikt över forskning samt utländska och svenska erfarenheter om hur acceptansen för politiska styrmedel kan ökas.¹ Denna litteraturgenomgång sammanfattas i en lista med rekommendationer i denna rapport.

Fördelarna med busskörfält och signalprioritering är störst när de genomförs där trängseln är som störst, vanligtvis in mot eller genom de centrala delarna av en stad i rusningstrafik.

Kollektivtrafikkörfält gör särskild nytta på in- och utfartsleder till staden där det ofta uppstår köer i rusningstrafik. Att ge kollektivtrafiken egna körfält där det kanske inte är nödvändigt för framkomligheten är också ett sätt att lyfta fram och tydliggöra den för att det ska synas att kollektivtrafiken är prioriterad i syfte att öka dess attraktivitet. fördelarna med signalprioritering blir störst när det genomförs som en del av ett helt paket av framkomlighetsåtgärder på ett helt stråk eller hel linje.²



Nyttor med att prioritera kollektivtrafik på gator och vägar genom busskörfält och signalprioritering



Minskar restiden för kollektivtrafikresenärerna

Reserverade körfält och prioritering av buss och spårvagn i signalreglerade korsningar är ett effektivt sätt att skapa en mer tillförlitlig kollektivtrafik med korta restider.³ En rad studier visar att kollektivtrafikkörfält och signalprioritering förkortar restiden med kollektivtrafik:

- En analys av ett sjuttioal genomförda framkomlighetsåtgärder i svenska städer visar att separering av busstrafik (busskörfält, bussgator och rak genomfart genom korsning och cirkulation) minskar restiden med upp till 18 procent på dygnsnivå och upp till 25 procent i högtrafik på den åtgärdade sträckan. I genomsnitt bedöms separering av busstrafik ge en restidsminskning på 7 procent och upp till 12 procent under högtrafik och en potentiell restidsminskning med 25 procent.⁴
- Med hjälp av prioritering i trafiksignalerna kan körtiden för kollektivtrafik minskas med 10-20 procent.⁵ Anläggning av signalprioritering för kollektivtrafik och effektivisering av befintliga trafiksignaler ger restidsminskningar på upp till 10 % på dygnsnivå och upp till 19 % i högtrafik på sträckan före och genom korsningen. I genomsnitt bedöms åtgärderna kunna ge en restidsminskning på 7 % under trafikdygnet och upp till 12 % under högtrafik. Dessa värden gäller optimering av existerande trafiksignal. Vid anläggning av nya trafiksignaler ökar effekten, med restidsminskningar på upp till 30 % i högtrafik.⁶
- I en studie av signalprioritering i elva korsningar på Kungsholmen i Stockholm visade att både biltrafikens och den prioriterade busstrafikens restider minskade med cirka 10 % i provområdet.

- Studier och simuleringar av signalprioriteringar i Oslo och Trondheim visade att restidsförkortningen för kollektivtrafiken kan bli i storleksordningen 30 % för samordnade trafiksignaler i centrum av städerna. För övrig trafik förväntas restiden minska med ca 20 % (beroende på hur hårt man prioriterar kollektivtrafiken). Beräkningar för hela linjestäckningen visar på en restidsminskning på 5-10 %.⁷

Ökar kollektivtrafikens punktlighet

Restidsmätningar i svenska städer visar att upp till 70-80 procent av alla förseningar vid bussresor i städer beror på väntetid vid trafiksignaler som saknar prioritering.⁸ Förseningar gör kollektivtrafiken mindre attraktiv och minskar kollektivtrafikresandet. Av flera orsaker. I första hand för att förseningar förlänger restiden. För det andra kan en liten försening ge en stor merförsening. En missad anslutning mellan två linjer med gles trafik kan öka restiden på 30 minuter, medan motsvarande merförsening för bil blir maximalt några minuter.⁹ För det tredje kan planerade aktiviteter kanske inte genomföras som planerat. Ytterligare orsaker är känslan av osäkerhet om när man kommer fram och även känslor av maktlöshet och irritation av att bli sviken det kundlöfte som en tidtabell innebär.¹⁰ Risk för förseningar är dessutom den främsta orsaken till otrygghet i kollektivtrafiken. Lite mer än hälften av de som känner en otrygghet i resa med kollektivtrafikbolaget uppger risk för förseningar som orsak till denna otrygghet.¹¹

Förseningar i tät busstrafik får dessutom lätt följd effekter. Vid tät stadsbusstrafik i blandad trafik med turtäthet på 10 minuter eller mindre, uppkommer lätt dålig regularitet (hur intervallen mellan fordonen varierar) och hopklumpning av bussar ute på linjen. Det kan orsakas av många påstigande vid en hållplats, fördröjning i en korsning, trängsel eller av annan trafik. Det som händer är att den bakomliggande bussen då kan köra ikapp framförvarande. Den första bussen får många resenärer och blir ännu mer försenad, medan den efterföljande får få resenärer. Detta skapar trängsel och förseningar, vilket minskar busstrafikens attraktivitet.¹² Ett effektivt sätt att motverka hopklumpning är att ge kollektivtrafiken egna körfält och signalprioritet i trafiksignaler och andra korsningar.¹³

En rad studier har visat att kollektivtrafikkörfält minskar förseningarna och ökar tillförlitligheten i kollektivtrafiken. Enligt vissa uppskattningar kan införande av busskörfält minska förseningarna med över 10 procent.¹⁴ En studie gjord med data från Montreal i Kanada visade att sannolikheten för att en buss var i tid ökade med 65 % vid införandet av busskörfält.¹⁵



Ökar komforten för kollektivtrafikresenärerna

Framkomlighetsåtgärder i form av exempelvis busskörfält och signalprioritering förbättrar komforten för resenärerna genom de leder till jämnare körning när antalet inbromsningar och stopp minskar.¹⁶ Till detta kommer att busskörfält ökar förarnas möjligheter att hålla en jämn hastighet utan onödiga sidoförflyttningar.¹⁷ Dessutom minskas trängseln ombud på vissa turer när punktligheten ökar och hopklumpningen av bussar ute på linjen minskar. Komforten påverkar kollektivtrafikens attraktivitet och kan ge fler resenärer och en överflyttning från bil till kollektivtrafik.¹⁸

Minskar kollektivtrafikens kostnader och gör det möjligt att få mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna

Framkomlighetsåtgärder för buss och spårvagn är bland de mest lönsamma trafikåtgärderna som kan genomföras i större stadsområden. Analyser visar att 10 procents ökad hastighet kan ge omkring 9 procent lägre kostnader för kollektivtrafiken. Studier av norska städer visar en nedgång i behovet av subventionering med 15 procent när framkomligheten förbättras med 10 procent.¹⁹

Kollektivtrafikkörfält och signalprioritering ökar reshastigheten och minskar restiden. Hastigheten påverkar driftskostnaderna genom att den påverkar omloppstider och antal fordon och förare som är i drift. En hög reshastighet gör att fordonen kan utnyttjas effektivare, vilket gör det möjligt för färre bussar att köra fler turer.²⁰ Lägre driftskostnader genom kortare körtider möjliggör ökad turtäthet, som ger resenärerna kortare väntetid mellan avgångarna. Detta kan även förbättra kollektivtrafikens restidskvot jämfört med bil. Detta gör det möjligt att få både mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna.²¹

Ökar kollektivtrafikandelen

Omprioritering av gator och vägar genom kollektivtrafikkörfält och signalprioritering ökar kollektivtrafikandelen. På flera sätt.

För det första genom att kollektivtrafiken får bättre framkomlighet och att reshastigheten ökas och restiden med kollektivtrafiken kortas, samtidigt som omfördelningen innebär en fysisk begränsning för bilarna - bilens framkomlighet minskar och dess restid ökar något i samma stråk. Härigenom förbättras kollektivtrafikens restidskvot jämfört med bil. Omvandling av bilkörfält till gång- och cykelstråk eller kollektivtrafikkörfält ökar resandet med dessa färdmedel med 20-100 %, samtidigt som biltrafikens hastighet sjunker och resandet med bil minskar med 10-30 %.²² Restiden är en av de tyngst vägande faktorerna när människor väljer vilket färdmedel de ska resa med.²³ Restiden påverkar både resande och färdmedelsfördelningen.

Som redan nämnts minskar separering av busstrafik restiden med buss med 7-25 procent, medan optimering av existerande trafiksignaler minskar restiden med 7-19 procent och anläggning av nya signaler minskar restiden med upp till 30 procent.

Åtgärd	Effekter
Separering av busstrafik (Busskörfält, bussgator och rak genomfart genom korsning och cirkulation)	Minskar restiden med 7-25 procent
Optimering av existerande trafiksignaler	Minskar restiden med 7-19 procent
Anläggning av nya trafiksignaler som prioriterar busstrafiken	Minskar restiden med upp till 30 procent
Omvandling av bilkörfält till gång- och cykelstråk eller kollektivtrafikkörfält	Ökar resandet med kollektivtrafik, gång och cykel med 20-100 procent och Minskar resandet med bil med 10-30 procent

Tabell 1 Effekter på restiden med buss samt på resandet med kollektivtrafik, gång, cykel och bil

Ett sätt att beskriva hur restiden påverkar efterfrågan på kollektivtrafik är att redovisa efterfrågeelasticiteten för restid, dvs. restidselasticiteten. Med restidselasticitet menas med hur många procent resandet ändras när restiden ändras med 1 procent. Elasticiteten varierar utifrån olika färdmedel, olika ärenden och effekter på kort och lång sikt osv, men Urbanet Analyse anger ett generellt mått: att 10 procents minskning av åktiden (den tid man sitter i fordonet) ger 4 till 6 procent fler resenärer.²⁴

För det andra innebär högre reshastighet att kollektivtrafikfordonen kan användas mer effektivt, vilket i sin tur gör det möjligt att öka utbudet av kollektivtrafik utan att kostnaderna stiger²⁵. Även ökat utbud och tätare tidtabell hör till de viktigaste faktorerna för att människor ska byta från bil till kollektivtrafik.²⁶

För det tredje ökar ökas kollektivtrafikandelen av att dedikerade körfält och prioritering av kollektivtrafik i trafiksignal leder till ökad punktlighet för kollektivtrafiken. Forskning visar att förseningstid upplevs som mycket besvärande. Ofta anges att förseningstid upplevs 3,5 gånger så

besvärande som normal restid.²⁷

Till detta kommer att kollektivtrafikens attraktivitet ökar när bussarna åker förbi bilköerna.

Spacescape sammanfattar de viktigaste orsakerna till hur kollektivtrafikkörfält och signalprioritering ökar kollektivtrafikandelen på ett träffandes sätt: "Kollektivtrafikens attraktivitet avgörs i praktiken av hur snabbt, pålitligt och förutsägbart den tar sig fram jämfört med bilen. Det kräver egna körfält, konsekvent signalprioritet och väl utformade hållplatslägen, inte punktvisa lösningar. När bussar och spårvagnar tillåts fastna i samma köer som biltrafiken undergrävs hela systemets trovärdighet. Erfarenheten är entydig: där kollektivtrafiken rör sig snabbare än bilen väljer människor den, oavsett inkomst eller bilnehav."²⁸

Ökar kapaciteten och minskar trängseln på vägar och gator

Att ge kollektivtrafiken prioritet framför biltrafik handlar inte bara om att skapa en snabb och pålitlig trafik, utan också om att det är ett effektivt sätt att öka kapaciteten på gator och vägar så att fler kan resa. Kollektivtrafik är betydligt mer yteffektiv och kapacitetsstark än biltrafiken. En buss som exempelvis tar 77 resenärer är ca 15 meter lång. Om dessa bussresenärer istället satt i varsin bil skulle det ge upphov till en bilkö på 308 meter.

Bussar förmedlar i storleksordningen 7 gånger så många resenärer som personbilsresande i blandad stadstrafik på såväl stadsgator som motorvägar. Med reserverade körfält kan bussar klara 15 gånger så många passagerare som personbilar.²⁹

Vid trängsel för biltrafik i vägnätet är lösningen inte väginvesteringar för att förbättra kapaciteten. Ökad kapacitet äts upp av inducerad trafik som ger tillbaka problemet med trängsel i vägnätet. Och under tiden ökar andra kostnader från transportsystemet. Lösningen på trängselproblemen handlar om att använda transportsystemet effektivare, bland annat genom att satsa på alternativ till bilen. Eftersom trängsel främst är ett problem i och kring storstäder kan en lösning vara att öka kollektivtrafikens attraktivitet jämfört med bil. Kollektivtrafik är ett betydligt mer yteffektivt transportsätt än privatbilism. En normalbilist tar 28 gånger så stor plats i staden som en kollektivtrafikresenär. Genom en omfördelning av vägkapaciteten mellan bil, kollektivtrafik och gång och cykel skulle befintligt vägnät kunna utnyttjas till fler transporter genom förhållandevis låga kostnader. Det handlar om att ge kollektivtrafiken företräde och prioriterat utrymme i vägnätet för att öka dess relativa attraktivitet gentemot alternativet bil.³⁰

Kollektivtrafikfiler leder även till att framkomligheten för bilister förbättras.³¹ Eftersom kollektivtrafiken är mer yteffektiv än biltrafiken så minskar den trängseln på vägar och gator, framförallt i trånga stadsmiljöer, vilket dessutom minskar restiden och ökar tillgängligheten för resenärer i bil.³²

Elektrifieringen av biltrafiken kommer inte att minska köerna och trängseln på våra vägar och gator. En bilkö är lika lång oavsett om bilarna i kön drivs med el eller körs på bensen och diesel. Istället riskerar elektrifieringen att öka bilköerna och trängseln ytterligare eftersom elbilar generellt har lägre körkostnader än bensen- och dieseldrivna.³³



Minskar klimatutsläppen

Inrikes transporter står i dag för en tredjedel av Sveriges klimatutsläpp. Den absoluta merparten, 95 procent, av koldioxidutsläppen från inrikes transporter kommer från vägtrafiken.³⁴ Av vägtrafikens utsläpp står personbilar för nästan 67 procent.³⁵

Omvandling av bilkörfält, infarter och gator i städer till kollektivtrafikkörfält samt gång- och cykelbanor går snabbare och ofta är billigare att genomföra än att bygga ny trafikinfrastruktur.³⁶ De regionala kollektivtrafikmyndigheternas busstrafik körs i dag till 96 procent med förnybara drivmedel och el. Spårvagnar körs helt på el³⁷. Detta ska jämföras med personbilstrafiken som körs till 22 procent på el, och förnybara drivmedel.³⁸ När busskörfält och signalprioritering leder till överföring av resande från bil till kollektivtrafik så minskar utsläppen av växthusgaser därför kraftigt.

På sikt kommer biltrafiken genom elektrifieringen att komma i kapp, men kollektivtrafiken kommer att fortsätta att minska utsläppen även när vägtrafiken är helt elektrifierad eftersom elförbrukningen och klimatutsläppen från fordonstillverkningen minskar när människor reser tillsammans.

Dessutom minskar kollektivtrafikkörfält och signalprioritering behoven av att bygga ny infrastruktur eftersom kollektivtrafiken ökar gatornas och vägarnas kapacitet. När behoven av att bygga nya vägar och gator minskar sjunker klimatutsläppen.

Förbättrar människors hälsa och räddar liv

Omfördelning av vägutrymme genom kollektivtrafikkörfält och signalprioritering förbättrar hälsan och räddar liv på en rad olika sätt: genom att minska bullret, förbättra luftkvaliteten, höja trafiksäkerheten och öka det aktiva resandet.

Minskar bullret

Problem med buller en av de mest allvarliga störningarna i samhället, vilket i sin tur påverkar det psykiska välmåendet. Effekterna kan vara direkta, som att vi blir störda i sömnen, får svårare att koncentrera oss eller presterar sämre, men också långsiktiga. Långvarig exponering för höga

bullernivåer ökar stressen, vilket i sin tur höjer risken för hjärt- och kärlsjukdomar och kan leda till för tidig död. Minst 300 förtida dödsfall per år i Sverige beror på buller från vägtrafik.³⁹

En minskning av trafikvolym, som följd av omfördelat vägutrymme, minskar bullernivån från biltrafiken. Eftersom decibelskalan är logaritmisk förändras bullernivåerna när trafikvolymen minskar enligt tabellen nedan.

Minskning av trafikvolym	Minskning av buller (L_{Aeq})
10 %	0,5 dB
20 %	1 dB
30 %	1,6 dB
40 %	2,2 dB
50 %	3,0 dB
75 %	6,0 dB

Tabell 2 Förändring i bullernivåer som följd av minskning av trafikvolym⁴⁰

Även ett jämnare körmönster för bussar till följd av kollektivtrafikkörfält och signalprioritering som leder till med färre accelerationer och inbromsningar minskar bullret. Detta minskar bussarnas motorljud och ger lägre buller, särskilt vid låga hastigheter av fordon som drivs med förbränningsmotor, där motorljudet dominerar.⁴¹

Eldriva fordon minskar bullret i stadsmiljö där motorbuller dominerar. Elektrifieringen av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas busstrafik går snabbare än omställningen av biltrafiken, men biltrafiken kommer på sikt att komma ikapp. Vid högre hastigheter dominerar däremot däckbuller. Vid hastigheter över 50 km/tim och uppåt hörs eldrivna bilar och bussar lika mycket som om de vore bränslelivna.⁴²

Förbättrar luftkvaliteten

Nästan 1 400 personer dör i förtid i Sverige av de luftföroreningar som vägtrafiken ger upphov till.⁴³ Biltrafiken är en av de största källorna till utsläpp av partiklar och kväveoxider, som båda är starkt kopplade till hjärt- och kärlsjukdomar, luftvägssjukdomar och förtida död.⁴⁴

Det finns brist på studier som har analyserat hur busskörfält och signalprioritering av busstrafik minskar luftutsläppen, däremot har busskörfält och signalprioritering två effekter som minskar utsläppen av luftföroreningar. För det första överflyttning av resenärer från bil till buss. En rad studier och sammanställningar av forskning har visat hur minskade utsläpp och bättre luftkvalitet till följd av minskad biltrafik minskar förekomsten av luftvägssjukdomar och hjärt- och kärlproblem och att överflyttning av resande från bil till kollektivtrafik minskar de förtida dödsfallen kopplade till luftföroreningar⁴⁵.

För det andra minskar busskörfält och signalprioritering tiden som kollektivtrafiken står i kö och antalet accelerationer, vilket leder till jämnare körning med färre avbrott. Detta leder i sin tur till att föroreningarna minskar.

Ökar trafiksäkerheten

Varje år dödas ca 200 personer i vägtrafiken, omkring 1 500 skadas svår och 11 500 skadas lindrigt.⁴⁶ Biltrafik är den dominerande orsaken till trafikrelaterade skador och dödsfall i städer, medan kollektivtrafiken är ett av de säkraste transportsätten som finns, med markant lägre olycksrisk både för resenärer och för människor som rör sig i stadsmiljön.⁴⁷ Riskerna när man går eller cyklar till och från hållplatsen minskar skillnaderna, men även med detta inräknat är det fortfarande betydligt säkrare att åka kollektivt. Om man för kollektivtrafikresenärer räknar in promenaden och cykelturen till och från hållplatsen är risken att råka ut för en olycka dubbelt så stor för bilister än för en bussresenär.⁴⁸ Studier visar att om 10 procent av bilresorna ersätts med kollektivtrafik och gång så skulle antalet trafikolyckor sjunka med 5–10 procent.⁴⁹

Bussprioritering har generellt en positiv effekt på trafiksäkerheten. En analys av olycksstatistik från Melbourne i Australien visar att bussprioritering minskar antalet olyckor med 14 procent och antalet dödliga och allvarliga incidenter med 30 procent.⁵⁰ Vid bussprioritering i korsning med trafiksignal minskar olyckorna med mellan 5 och 11 procent enligt en metaanalys.⁵¹ Däremot har utformningen av busskörfält, och om busstrafiken behöver dela körfältet med annan trafik, stor påverkan på trafiksäkerheten.⁵² Det är därför viktigt att busskörfälten utformas på ett trafiksäkert sätt och att busstrafiken inte delar kollektivtrafikkörfälten med annan trafik.

Ökar det aktiva resandet

Till skillnad från bilresande är en resa med kollektivtrafik nästan alltid kombinerad med gång och cykel. Kollektivtrafik bidrar till många människors vardagsmotion genom att stimulera människor att regelbundet gå eller cykla till stationen eller hållplatsen. Motionen blir ett naturligt inslag i vardagen som minskar risken för övervikt, diabetes, högt blodtryck, hjärt- och kärlsjukdomar, vissa cancersjukdomar och ledbesvär. Det ökade kollektivtrafikresande som busskörfält och signalprioritering kan resultera i innebär att resorna med cykel och gång ökar, vilket har positiva hälsoeffekter. I Sverige cyklar kollektivtrafikresenärer dubbelt så mycket, och går tre gånger så mycket som bilister.⁵³ Forskning visar att kollektivtrafikresenärer går i genomsnitt 10–20 minuter per dag, vilket är en stor del av WHO:s rekommenderade nivå på 30 minuter måttlig aktivitet per dag.⁵⁴

Gör städer attraktivare, ökar livskvaliteten och höjer fastighetsvärdena

Attraktiva städer och ökad livskvalitet betyder olika saker för olika personer, men få människor vill leva sina liv vid hårt trafikerade och bullrande vägar och gator. I stället vill människor bo och arbeta på platser utan buller med lite trafik, bra luft, mycket grönska och ett myllrande stadsliv samtidigt som de snabbt och enkelt vill kunna ta sig till jobbet, butiker, restauranger, caféer och samhällsservice. En svår ekvation med bil, även med elbil, men möjlig när kollektivtrafik tillsammans med gång och cykel prioriteras på gator och vägar.

Prioritering av kollektivtrafik genom busskörfält och signalprioritering gör städer attraktivare och ökar livskvaliteten genom att reducera trafiken, minska bullret, förbättra luftkvaliteten och göra det enklare för människor gå, cykla och röra sig i staden.

Anläggningar för kollektivtrafik, som exempelvis separata kollektivtrafikkörfält, påverkar dessutom gatans karaktär och visuella identitet positivt. De stärker gatans attraktivitet, höjer områdets status och attraherar nya investeringar. Den visuella närvaron signalerar att kollektivtrafiken är välfungerande, vilket förbättrar områdets tillgänglighet och framkomlighet och stärker statusen.⁵⁵

Ett tydligt tecken på att kollektivtrafikkörfält gör städer attraktivare är att de bidrar till högre fastighetsvärden. RISE och Spacescape pekar på att kollektivtrafikkörfält bidrar till högre bostads- och kontorsvärden genom att de förbättrar tillgängligheten och stödjer platsens attraktionskraft. Fastigheter nära kollektivtrafik har ofta högre hyresnivåer, större investeringsvilja och lägre vakansgrader. Påverkan på fastighetsvärden tenderar att vara särskilt stark i direkt anslutning till hållplatserna. De positiva effekterna förefaller främst gälla när kollektivtrafiken är lätt att ta sig till, väl synlig, effektiv och bekväm. Mest tenderar fastighetsvärdena att öka för flerfamiljshus i tätta städer med mycket trafik samt för fastigheter som ligger i närheten av hållplatser och kollektivtrafikkörfält, utan att vara så nära att boende störs av oljud och trafikstörningar. Även kontorsmarknaden gynnas av närhet till kollektivtrafik. Företag tenderar att prioritera platser som är lätta att nå för att attrahera och behålla talang.⁵⁶

Ökar produktiviteten och tillväxten

Kapacitetsbristen på vägnätet leder i dag till problem för busstrafiken på flera håll i landet. Detta har flera anledningar: att bussarna trängs med biltrafiken och cyklister, dålig prioritet i trafiksignaler, gatuparkeringar och ibland bristfällig utformning av gaturummet etc. Konsekvensen blir att människor får sämre tillgänglighet genom ökade restider, förseningar och ökad osäkerhet hos resenärerna, vilket ger ännu längre restider eftersom resenärerna ökar sina restidsmarginaler vid förseningar.

Genom busskörfält och signalprioritering av kollektivtrafiken går det att öka vägnätets kapacitet, minska restiden och förseningarna och öka tillgängligheten. WSP pekar i en analys av hur kollektivtrafiken kan öka sysselsättningen, produktiviteten och tillväxten på att detta i sin tur får två effekter, dels blir det lättare för fler människor att snabbt och tillförlitligt nå fler arbetsplatser i en stad, region eller område, dels blir det enklare för företagen att rekrytera personal med rätt kompetens. Enligt forskningen uppstår det en matchningseffekt som ökar produktiviteten och tillväxten.

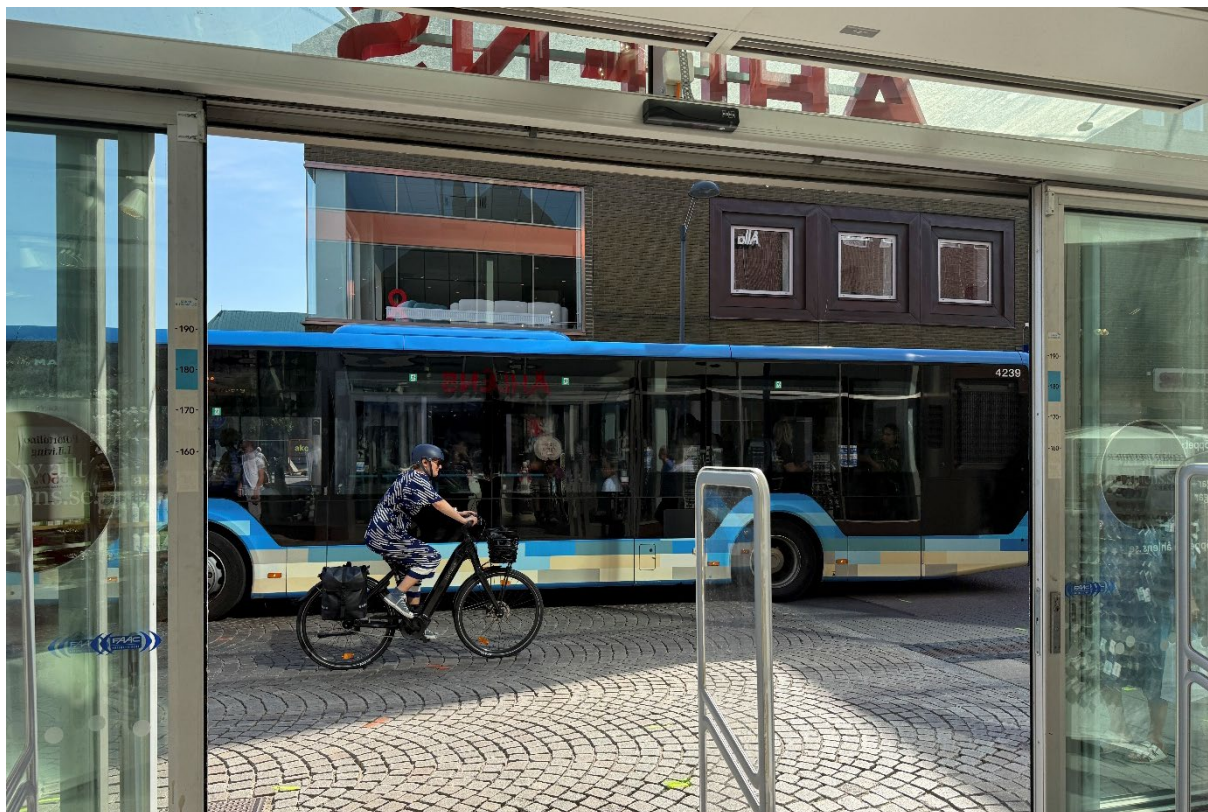
Eftersom kollektivtrafiken är mer yteffektiv än biltrafiken så minskar den, som redan nämnts, även restiden och ökar tillgängligheten för bilresenärer, särskilt i trånga stadsmiljöer. Denna aspekt är särskilt relevant i stora, tätta arbetsmarknader, dvs. i storstäder, där både trängseln i trafiken och bristande tillgång till yta för exempelvis bostäder eller arbetsplatser inte sällan är utpräglade problem. Expansionstrycket i tillväxtregioner medför ökade anspråk på tillgängliga ytor, och att städer och regioner därför måste effektivisera transportsystemet och öka dess kapacitet. I annat fall kommer bristande transportkapacitet att bli ett hinder för den stadsbaserade ekonomiska tillväxten. Dessa faktorer är grundläggande orsaker till att kollektivtrafiken har kommit i fokus som utvecklingsverktyg för hållbar ekonomisk utveckling.⁵⁷

Ökar rättvisan och jämställdheten

Grupper som kvinnor, äldre, låginkomsttagare och personer med funktionsnedsättningar missgynnas i genomsnitt mer än andra av bilcentrerad planering och bilberoende geografier och städer och får därmed lägre tillgång till arbete, service och andra vardagsaktiviteter. I städer används en stor del av ytan till biltrafik och bilparkering. När stora delar av den tillgängliga marken används för parkering och körfält för bilar trängs andra trafikslag undan, vilket påverkar tillgängligheten negativt för hushåll utan bil, barn, personer med funktionsnedsättningar och äldre. Genom att fördela ytan mer jämnt kan fler människor få god och likvärdig mobilitet, vilket ökar den sociala sammanhållningen och minskar

exkluderingen.⁵⁸ Kollektivtrafikkörfält och signalprioritering ökar rättvisan och jämställdheten genom att framförallt öka tillgängligheten för personer mer lägre inkomster, unga, kvinnor, äldre och personer utan bil eftersom dessa grupper reser med kollektivtrafiken i högre utsträckning än andra.

Kollektivtrafikkörfält tenderar dessutom att förstärka och förtydliga kopplingen mellan olika delar av staden. Kollektivtrafikkörfälten bidrar härigenom till att förbättra människors tillgång till arbetsplatser, service och grönområden. Detta gynnar särskilt isolerade områden med låg tillgänglighet till övriga delar av staden.⁵⁹



Gynnar handeln

Att ta bort ytor för biltrafik på gator och vägar i städer och tätorter har visat sig ha positiva effekter för näringslivets tillgänglighet enligt Naturvårdsverket. Biltrafik tar upp mycket utrymme i städer och när detta utrymme frigörs, kan det användas effektivare av fler trafikanter som gå, cyklar och reser kollektivt och till andra ändamål med resultatet att det skapas en mer hållbar stadsmiljö.

Internationella underlag visar på nyttor för företagande och ökade fastighetsvärden i sådana stråk. Den ökade tillgängligheten och den mer välkomnande stadsmiljö som uppstår visar sig öka handelns försäljning generellt i aktuella områden. Både i stadsdelar med låg respektive hög medelinkomst.⁶⁰

Det finns brist på analyser av hur kollektivtrafikkörfält och signalprioritering påverkar handeln, däremot finns det forskning om hur ökad tillgänglighet med kollektivtrafik påverkar den lokala handeln och uppföljningar av åtgärder som syftat till att omfördela vägutrymme från bil till hållbara färd sätt från städerna Gent och Leuven i Belgien samt Krakow i Polen.

I svenska stadskärnor är kollektivtrafiken en bärande struktur för handelns kundflöden enligt en litteraturstudie som gjorts av Spacescape. Kollektivtrafik är överlägsen bilen i stadskärnor där många människor ska nå samma plats under begränsad tid. Forskning visar att handelns ekonomiska bärkraft i innerstäder i hög grad är kopplad till kollektivtrafikens tillgänglighet, kapacitet och kvalitet, snarare

än till bilens framkomlighet. Empiriska studier av europeiska stadskärnor visar att närhet till kollektivtrafikhållplatser är positivt korrelerad med butikslägens attraktivitet och retail-hyror, vilket i praktiken speglar högre omsättningspotential. Kollektivtrafikresor genererar gångflöden i båda ändar av resan. Detta är centralt för stadskärnans handel.

Fotgängare har i genomsnitt högre benägenhet att göra spontana inköp, besöka flera butiker per resa och kombinera ärenden (handel, service, restaurang). Studier visar att stadskärnor med stark kollektivtrafik och bra gångmiljö får högre fotgängarflöden och ökar potential för handel.

Av forskningen framgår att positiva effekter för handeln sällan uppstår om enbart bilrestriktioner genomförs. Effekterna uppstår när minskad biltrafik är en följd av förbättrad kollektivtrafik. När kollektivtrafik tar över resandet frigörs gatuutrymme som kan användas till bättre hållplatslägen, tryggare gångmiljöer samt tydligare stråk mellan hållplats och handel. Studier visar att handel gynnas när kollektivtrafik och gång prioriteras samtidigt, vilket leder till ökade besöksvolymerna och förbättrad vistelsekvalitet.⁶¹

I Gent fanns det farhågor hos näringslivet innan åtgärder för att begränsa genomfartstrafiken infördes inne i staden, till exempel att handel och restauranger skulle förlora kunder och att ekonomin skulle påverkas negativt. Utvärderingar efter genomförandet visade istället att fler restauranger hade öppnat i staden, att antalet tomma butiker i staden inte ökat, att staden hade störst antal start-up-företag av alla städer i Belgien och att antalet konkurser i staden hade minskat samtidigt som tillväxten fortsatte vara högre än i andra delar av Flandern.⁶²

Även i Leuven fanns det farhågor från handlare inför införandet av åtgärder som koncentrerade biltrafiken till en ringväg utanför stadskärnan om vilken inverkan som restriktioner av bilar framkomlighet skulle få på affärsverksamheten. Undersökningar som gjorts efter införandet visar att handeln inte ville tillbaka till situationen som rådde innan införandet.⁶³

En studie som utvärderade effekterna av bilrestriktioner som införts i Krakóws stadskärna i Polen visade att biltrafikrestriktionerna inte medförde några generella negativa effekter på butikernas, restaurangernas och andra kommersiella verksamheters inkomster i de områden där restriktioner infördes. En majoritet av de tillfrågade ägarna uppgav att deras omsättning antingen förblev oförändrad eller att de inte såg någon koppling mellan förändringen och sina intäkter. 19 procent rapporterade en minskning, främst bland detaljhandelsföretag, medan 7 procent upplevde en ökning av inkomsterna, vilket ofta kopplades till att områdena blivit mer attraktiva för fotgängare och turister. Analys av momsdata bekräftade att inkomsterna i stort sett var stabila, och under sommaren efter införandet ökade skatteintäkterna med cirka fyra procentenheter jämfört med året innan. Inställningen till förändringen hos ägarna till butikerna, restaurangerna etc var övervägande positiv. En hög andel ville inte återgå till tidigare trafikförhållanden – mellan 66 och 86 procent beroende på område. Detta tyder på att de upplevde fördelar med förbättrad stadsmiljö och ökad attraktivitet för besökare, trots viss initial oro.⁶⁴

Samhällsekoniskt mycket lönsamt

Flera analyser visar att kollektivtrafikkörfält och signalprioritering kan vara samhällsekoniskt lönsamt eller mycket lönsamt. Några exempel. Region Stockholm med flera har gjort en samhällsekonisk analys av framkomlighetsåtgärder mellan Tyresö och Norra Sköndal, där busskörfält var den centrala åtgärden. Den samhällsekoniska analysen visade att den samhällsekoniska lönsamheten var mycket hög, där varje satsad krona gav ca 10 kronor tillbaka.

Även med flerdubblad kostnad för att genomföra åtgärderna hade åtgärderna en hög samhällsekonomisk lönsamhet.⁶⁵

Stockholms stad har i en översiktlig samhällsekonomisk beräkning av framkomlighetsåtgärder på en av stombusslinjerna i Stockholm, bland annat ökad prioritering i gaturummet och ökad prioritering i trafiksignaler, dragit slutsatsen att framkomlighetsåtgärder kan vara samhällsekonomiskt mycket lönsamma. Den samhällsekonomiska nyttan var omkring fem gånger större än kostnaden.⁶⁶

IVL framhåller att nyttan med bussprioritet i trafiksignaler har visat sig vara hög, med en samhällsekonomisk återbetalningstid på 3-16 månader.⁶⁷ Även regeringen bedömer att utbyggnad av kollektivtrafikkörfält för bussar längs kommunala vägar eller statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet i många fall kan vara en samhällsekonomiskt effektiv åtgärd.⁶⁸

Hur kan acceptansen för omprioritering av gator och vägar till kollektivtrafik ökas?

Trots att kollektivtrafikkörfält och signalprioritering är kraftfulla åtgärder för att minska flera av dagens stora samhällsproblem tvekar beslutsfattare och tjänstepersoner ofta inför att prioritera kollektivtrafik framför biltrafik av rädsla för kritik och minskat stöd. Svensk Kollektivtrafik har därför gett IVL Svenska Miljöinstitutet i uppdrag att göra en litteraturöversikt över forskning samt utländska och svenska erfarenheter om hur acceptansen för politiska styrmedel kan ökas.⁶⁹ Detta kapitel innehåller en sammanfattande lista med rekommendationer som bygger på IVL Svenska Miljöinstitutets rapport Acceptans för att prioritera kollektivtrafik på gator och vägar.

Rekommendationer för att öka acceptansen

Förberedelser

- **Analysera dagens problem och åtgärdernas effekter på olika nyttor, framförallt med fokus på det som människor upplever i sin vardag.** Kartlägg nuläge, flaskhalsar, punktlighet, variationer i restid för buss och hur många resenärer som drabbas.
- **Analysera var kollektivtrafikkörfält och signalprioritering ger störst effekt.**
- **Säkerställ robust insamling av data som behövs under processen utifrån de problem och möjligheter som identifierats.** Kombinera trafik- och miljömätningar med mätningar av trygghet, rättvisa och vardagsvinster.
- **Starkt och uthålligt politiskt ledarskap och en tjänstemannaorganisation som är väl förankrad i arbetet** är avgörande för acceptansen. Genomförandet kräver mod och uthållighet, särskilt när kritik uppstår i början. God bemanning och motiverad personal är också avgörande. Tjänstepersonerna behöver känna delaktighet och stolthet.
- **Bygg upp ett förtroendefullt samarbete mellan regional kollektivtrafikmyndighet och väghållare, ofta kommunen men ibland Trafikverket.**

Planering och dialog

- **Formulera ett långsiktigt mål eller en vision** i form av en positiv, hoppfull och framtidsinriktad berättelse om vart ni vill nå. Acceptansen ökar när människor förstår syftet med åtgärden och att de ser att de bidrar till en vision eller ett långsiktigt mål.
- **Utforma åtgärderna så att de blir effektiva och rättvisa.** Åtgärder som upplevs ineffektiva och orättvisa möter motstånd, medan effektiva åtgärder och rättvis fördelning av kostnader och nyttor stärker acceptansen. Att åtgärder upplevs som effektiva och rättvisa är avgörande för acceptansen.
 - **Effektiva åtgärder.** Upplevd effektivitet handlar om ifall det finns en tilltro till att åtgärden bidrar till att uppnå uppsatta mål på ett effektivt sätt. Ett grundläggande krav är att nyttorna med åtgärden är tydliga.
 - **Rättvisa åtgärder.** Upplevd rättvisa handlar om ifall människor uppfattar att kostnader och nyttor fördelats på ett rättvist sätt, på dem själva respektive andra och mellan olika grupper i samhället och i staden. Hur rättvisa upplevs beror på hur åtgärden utformas och kommuniceras, där åtgärder som kompenserar för ojämlikhet får starkare stöd. Människor tenderar att acceptera kostnader och bördor i högre utsträckning om de uppfattar att även andra bidrar och att bördan delas rättvist. Vilken fördelningsprincip som är mest rättvis bör bestämmas lokalt.
- **Åtgärderna bör ingå i en övergripande strategi eller plan för att uppnå den vision och de mål som satts upp.** Strategin eller planen bör vara överskådlig och lätt att kommunicera.
- **Skapa ett paket av åtgärder som samverkar och stärker varandra.** Framgångsrika strategier kännetecknas av kombinationen av push- och pullåtgärder, där minskad attraktivitet för bilresor (t ex genom begränsad framkomlighet) kombineras med förbättringar för kollektivtrafik, gång och cykel samt bättre stadsmiljö. Busskörfält och signalprioritering fungerar i sig som push- och pullpaket eftersom det ger minskad restid, högre komfort och ökad punktlighet för kollektivtrafikresenärer samtidigt som biltrafikens framkomlighet kan begränsas. För att förstärka den positiva effekten för kollektivtrafikresenärerna ytterligare kan utbudet av kollektivtrafik ökas när kostnaderna för att bedriva kollektivtrafik minskas till följd av busskörfält och signalprioritering av kollektivtrafiken.
- **Åtgärder som leder till tydliga stadsmiljö- och livskvalitetsförbättringar, som mindre buller, bättre luft, mindre trafik, mer grönska och ökad säkerhet för gående och cyklister, ökar acceptansen.** Synliga förbättringar i stadsmiljön är avgörande för att skapa stöd för att omvandla gatuutrymme så att hållbara färd sätt får prioritet. Personer som bedömer att en åtgärd förbättrar deras livskvalitet har mycket hög sannolikhet för att stödja åtgärden.
- **Bygg tillit i planeringsprocessen.** Hög tillit och förtroende är helt avgörande för acceptansen, medan bristande tillit kan leda till motstånd. Öka och stärk tilliten och förtroende genom transparent, begriplig, inkluderande och lyhörd dialog tidigt i planeringen med medborgarna och näringslivet, genom att använda effektiva och rättvisa åtgärder, redovisa uppföljningar samt använda fakta och oberoende studier och data.
- **Ha dialog med medborgarna tidigt i processen.** Acceptansen ökar när processen kring införandet är inkluderande, lyhörd, begriplig och transparent och sker tidigt i planeringen.

- **Begriplig och transparent dialog.** Vid dialogen är det viktigt att på ett begripligt sätt berätta om det långsiktiga målet eller visionen, vilka åtgärder som planeras, när och varför, och om de förväntade effekterna.
- **Inkluderande och lyhörd dialog.** Gör det möjligt för människor att delta, ställa frågor, påverka och förstå varför åtgärder införs. Medborgarna ska känna att de inhämtade synpunkterna verkligen beaktas. Det handlar med andra ord inte bara om att förankra ett i praktiken redan fattat beslut. Därför är det viktigt att genomföra dialogen tidigt och planera processen så att det finns tid att lyssna, skapa delaktighet och fånga upp eventuella negativa effekter och göra justeringar utan att tumma på den övergripande inriktningen.
- **Former för dialog.** Dialogen kan genomföras genom möten, öppna samråd och workshops osv. Medborgarmöten kan ha en något större positiv inverkan på allmänhetens acceptans än bara webbaserat deltagande.
- **Ha dialog med näringslivet**
 - **Involvera näringslivet tidigt.** Bjud in butiker, restauranger och fastighetsägare i planeringens tidiga skede.
 - **Transparent, begriplig, inkluderande och lyhörd dialog även med näringslivet.** Liksom i dialogen med medborgarna är det viktigt att på ett transparent och begripligt sätt berätta om det långsiktiga målet eller visionen, vilka åtgärder som planeras, när och varför, och om de förväntade effekterna, att göra det möjligt för det lokala näringslivet att delta samt att lyssna och förstå eventuella negativa effekter och vilka justeringar som kan avhjälpa dem.
 - **Använd goda exempel och oberoende studier och data.** Kommunera att ekonomiska risker ofta är mindre än vad som befaras på förhand, och att attraktivare gatumiljöer ger långsiktiga vinster. Visa att erfarenheter ofta inte bekräftar farhågorna som kan finnas på förhand om minskad omsättning osv. Istället visar forskning att omfördelning av vägutrymme ofta leder till förbättrat underlag för handeln i stadskärnor. Där detta har studerats har många näringsidkare inte velat återgå till den gamla trafikordningen efter att åtgärderna genomförts.
 - **Redovisa handelsrelaterade uppföljningar löpande.** Gör lokala uppföljningar som redovisas öppet för att skapa förtroende och minska osäkerhet.
- **Utnyttja möjlighetsfönster om det är möjligt,** som exempelvis större event och ombyggnader samt perioder efter val för att introducera förändringar.

Kommunikation

- **Kommunicera visionen eller det långsiktiga målet**
- **Fokusera budskapet på problem och nyttor som människor upplever i sin vardag istället för på abstrakta mål:**

- *Problem.* Lyft exempelvis buller, restidsosäkerhet, missade byten i kollektivtrafiken, långsamma bussresor eftersom bussen fastnar i bilköer, dålig punktlighet och vardagsstress till följd av bilkörning.
- *Nyttor.* Motstånd bottnar ofta i oro för försämrad tillgänglighet. Betona därför konkreta vardagsnyttor i form av kortare restid och tryggare byten, men även tystare gator och renare luft.
- **Använd budskap som framhäver positiva effekter på stadsmiljön och människors livskvalitet,** som minskad trafik, bättre luft, minskat buller, mer grönska och ökad säkerhet för gående och cyklister.
- **Tydlig kommunikation om rättvisa.** Att åtgärden upplevs som rättvis är en nyckel till acceptans. En mängd studier visar att upplevd rättvisa har en betydande påverkan på acceptansen. Det behövs därför en tydlig kommunikation om att åtgärden leder till en rättvis fördelning för att skapa tilltro och acceptans. Vad som upplevs som rättvist varierar, men i grunden handlar det om fördelning av kostnader, uppoffringar, effekter och nyttor mellan olika grupper i samhället eller olika områden i en stad. Omfördelning av väg- och gatuutrymme genom kollektivtrafikkörfält och signalprioritering bör kopplas till hur kollektivtrafik gynnar olika grupper i samhället, särskilt de som saknar bil.
- **Utgå från mottagarna när budskapet formuleras.** Använd ett utifrånperspektiv och utgå från mottagarna när du formulerar budskapet. Berätta om varför åtgärderna är viktiga för olika målgrupper, till exempel
 - *Kollektivtrafikresenärer*
 - Fokusera på vardagsvinster för kollektivtrafikresenärer, som kortare restid, punktligare busstrafik, tryggare byten och ökat utbud av kollektivtrafik. Förklara hur kollektivtrafikkörfält och signalprioritering underlättar vardagen.
 - *Det lokala näringslivet*
 - Attraktiva stadsmiljöer ökar människors vilja att befinna sig i gatumiljön. När fler stannar längre och rör sig till fots gynnas butiker, caféer och restauranger.
 - Ekonomiska risker är ofta mindre än vad som befaras på förhand. Istället visar forskning att omfördelning av vägutrymme ofta leder till förbättrat underlag för handeln i stadskärnor.
 - *Bilister som på grund av sitt bilberoende känner stress och frustration och har svårt att få vardagslivet att gå ihop.*
 - Erkänn och synliggör missnöjet, tröttheten och stressen kopplat till bilberoende inom denna grupp. När bilresandet sammanfaller med kronisk stress kan detta skapa ett acceptansfönster för åtgärder som leder till mindre trafik, minskad trängsel och förändrade förutsättningar för vardagsresande.
 - *Medborgare*
 - Anpassa budskapet till vardagsnyttor och till lokala förhållanden och mål.
- **Kommunicera tydlig om syftet, nyttan och förväntade effekter av åtgärderna och hur de möter de lokala behoven och de problem som människor möter i sin vardag.** Informerade

medborgare är mer benägna att stötta åtgärder, medan bristande kommunikation kan leda till motstånd. Kunskapshöjande insatser kan därför höja acceptansen. Budskapet ska vara enkelt, tydligt och begripligt för alla. Det är viktigt att nyttorna är tydliga.

- **Beskriv konsekvenserna av att inte agera.** Det finns en tendens hos människor att vilja behålla den nuvarande situationen eftersom den är välbekant, särskilt om fördelarna med en förändring inte är tydliga. Därför är det viktigt att synliggöra att även status quo har nackdelar. Kommunikationsstrategier som betonar förluster, t. ex. kostnader för att inte agera, är ofta mer effektiva än att kommunicera framtida vinster och nyttor med åtgärden.
- **Använd visuella exempel och metoder.** Visa med enkla före- och efterbilder, fotomontage, kartor, korta filmer på 30-60 sekunder och inspirationspromenader hur gatan kommer att förändras och vilka vinster som det ger för att göra förändringen begriplig. Bilder som illustrerar hur mycket utrymme t.ex. 60 personer i bil jämfört med i buss tar upp är effektiva.
- **Använd både rationella argument (kostnad, statistik) och känslomässiga argument (som ökad livskvalitet, bättre stadsmiljö och ökad trygghet).**
- **Repetera visionen och de viktigaste nyttorna i olika kanaler och över tid.**
- **Använd goda exempel från andra städer.** Samla och sprid konkreta exempel från andra städer och stråk som lyckats och vilka problem som lösts, exempelvis minskat buller, ökad rättvisa och bättre luft.
- **Undvik polarisering.** Undvik ett språk som ställer bilister mot kollektivtrafikresenärer, fotgängare och cyklister. Tala istället om att sätta människor framför fordon.
- **Synliggör det majoritetsstöd som ofta finns,** så att en högljudd minoritet inte dominerar bilden. I många fall finns det en "tyst majoritet" för att använda stadens utrymme mer hållbart och skapa attraktivare stadsmiljöer, men denna opinion gör sig inte hörda i samma utsträckning som kritikerna. Gör den tysta majoriteten synlig genom opinionsundersökningar och uppföljningar.
- **Bemöt vanliga invändningar empatiskt med fakta.** En invändning kan vara att elbilar löser klimatproblemen. Erkänn nyttan, men förklara att elbilar också leder till klimatutsläpp och inte löser problemen med trängsel och köer i trafiken, buller vid hastigheter över 50 km per timme och trafiksäkerhet – där levererar kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik bättre.
- **Bemöt myter och desinformation tidigt och sakligt med fakta.** Gärna med lokala ambassadörer som t.ex. skolor, polis, ambulans, brandkår, kollektivtrafikpersonal, föreningsliv.
- **Bygg förtroende genom kommunikationen.** Som redan nämnts är hög tillit och förtroende helt avgörande för acceptansen, medan bristande tillit kan leda till motstånd. Öka och stärk tilliten och förtroende genom att bygga vision, mål, budskap och argument på fakta samt genom att bemöta invändningar, liksom myter och desinformation med fakta.
- **Gör det enkelt att veta hur man gör rätt framtiden.** Kommunicera så att människor förstår hur de ska agera i praktiken: var går busskörfälten, hur kommer busskörfält och signalprioritering att påverka tillgängligheten i vardagen och hur byten kommer att förenklas. Konkreta instruktioner sänker trösklar. Osäkerhet kring hur man i praktiken ska agera driver motstånd.

- **Visualisera förbättringar under genomförandet**, t.ex. realtidsvisningar av restidsvinster.
- **Kommunicera snabbt synliga resultat efter genomförandet**: minskat buller, renare luft, ökat cyklande, snabbare bussresor, fler resenärer, fler besökare och effekter på det lokala näringslivet osv.

Genomförande

- **Genomför testperioder och piloter.** Åtgärder för att omfördela utrymme från bil till kollektivtrafik, gång och cykel möter ofta oro för försämrad tillgänglighet, medan de positiva effekterna av åtgärden vanligen underskattas före genomförandet. Att människor själva under testperioder och pilotprojekt får erfarenheter av konkreta förbättringar i sin vardag till följd av åtgärder, som test eller permanent, är därför en av de viktigaste framgångsfaktorerna för att öka acceptansen. Positiva effekter av åtgärden syns direkt när bullret minskar, gatorna blir lugnare och bussresan går snabbare och inte fastnar i biltrafiken. Genom testperioder och pilotprojekt blir det dessutom möjligt att göra justeringar utifrån människors erfarenheter.
- **Genomför åtgärderna snabbt efter förberedelserna** för att undvika utdragen osäkerhet och för att invånarna snabbt ska kunna uppleva effekterna på stadsmiljön. Ett snabbt genomförande behöver baseras på noggranna förberedelser.
- **Gör snabba uppföljningar för att samla in och kommunicera tydlig statistik om restider, punktlighet, resenärsupplevelser, buller, utsläpp osv.** Viktigt att göra före-mätningar innan genomförandet.
- **Följ upp och redovisa handelsdata löpande**, exempelvis omsättning och besöksflöden etc.

Förslag till fördjupning

Hur kan acceptansen ökas?

- [ESO \(2025\) Minsta möjliga motstånd – en ESO-rapport om acceptans för klimatpolitiska styrmedel. Rapport till Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi 2025:1](#)
- [IVL \(2023\) Att göra en Gent. Nya tag för attraktiva städer med mindre trafik](#)
- [IVL Svenska Miljöinstitutet \(2026\) Acceptans för att prioritera kollektivtrafik på gator och vägar](#)
- [Klimatpolitiska rådet \(2025\) Social acceptans för klimatpolitik - vad säger forskningen? Underlagsrapport från Klimatpolitiska rådet som sammanställer resultat från forskning om social acceptans och klimatpolitik](#)

Nyttor med att omfördela vägutrymme från bil till kollektivtrafik

- [Adelsköld m.fl. \(2020\) Hur ska vi prioritera bussen? Effektbedömning av framkomlighetsåtgärder för effektivare busstrafik](#)
- [Gullberg \(2015\) Här finns den lediga kapaciteten i storstadstrafiken, rapport från KTH Centre for Sustainable Communications](#)
- [IVL \(2024\) Snabb omställning av vägtrafiken för minskad klimatpåverkan. En internationell litteraturoversikt av åtgärder för att minska trafikarbetet i större städer](#)

- [K2, Statens vegvesen och Urbanet Analyse \(2017\) Kollektivtrafik Utmaningar, möjligheter och lösningar för tätorter](#)
- [Naturvårdsverket Exempel och effekter av att minska ytor för biltrafik, 2023](#)
- [Naturvårdsverket: Smart och hållbar mobilitet, 2023](#)
- [RISE Spacescape \(2025\) Guide till gatans värden](#)
- [SKR \(2022\) Handbok för attraktiv kollektivtrafik](#)
- [Spacescape \(2026\) Kollektivtrafikens värdeskapande](#)
- [Svensk Kollektivtrafik \(2017\) Mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna](#)
- [Trivector \(2014\) Nyttan med busskörfält. Effekter för miljön, resenärerna och samhället, rapport 2014:56](#)
- [WSP \(2019\) Analys av hur kollektivtrafiken kan öka sysselsättningen, produktiviteten och tillväxten](#)

Fotnoter

- ¹ [IVL Svenska Miljöinstitutet \(2026\) Acceptans för att prioritera kollektivtrafik på gator och vägar](#)
- ² [SKR \(2022\) Handbok för attraktiv kollektivtrafik](#)
- ³ [Trafikverket och SKL \(2012\) Kol-TRAST Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik](#)
- ⁴ [Adelsköld m.fl. \(2020\) Hur ska vi prioritera bussen? Effektbedömning av framkomlighetsåtgärder för effektivare busstrafik](#)
- ⁵ [Trafikverket och SKL \(2012\) Kol-TRAST Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik](#)
- ⁶ [Adelsköld m.fl. \(2020\) Hur ska vi prioritera bussen? Effektbedömning av framkomlighetsåtgärder för effektivare busstrafik](#)
- ⁷ [Nilsson, Stjernborg och Fredriksson \(2017\) Effekter av kollektivtrafiksatsningar. En kunskaps- och forskningsöversikt, K2 Working papers 2017:4](#)
- ⁸ [SKR \(2022\) Handbok för attraktiv kollektivtrafik](#)
- ⁹ [Trafikverket och SKL \(2012\) Kol-TRAST Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik](#)
- ¹⁰ [WSP \(2025\) Tågförseeningarnas påverkan på samhället](#)
- ¹¹ [Svensk Kollektivtrafik \(2022\) Kollektivtrafikbarometern 2021 Tema Trygghet](#)
- ¹² [Boverket, Trafikverket och SKR \(2015\) Trafik för en attraktiv stad. Underlag till handbok och Trivector \(2014\) Nyttan med busskörfält. Effekter för miljön, resenärerna och samhället, rapport 2014:56](#)
- ¹³ [Boverket, Trafikverket och SKR \(2015\) Trafik för en attraktiv stad. Underlag till handbok](#)
- ¹⁴ [Spacescape \(2026\) Kollektivtrafikens värdeskapande](#)
- ¹⁵ [Surprenant-Legault, J. & El-Geneidy, A. M. \(2011\) Introduction of Reserved Bus Lane: Impact on Bus Running Time and On-Time Performance. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, 2218 \(1\), ss. 10-18](#)
- ¹⁶ [Nilsson, Stjernborg och Fredriksson \(2017\) Effekter av kollektivtrafiksatsningar. En kunskaps- och forskningsöversikt, K2 Working papers 2017:4](#)
- ¹⁷ [Trafikkontoret Stockholms stad \(2015\) Pilotprojekt på stombusslinje 4, slutredovisning](#)
- ¹⁸ [Trivector \(2014\) Nyttan med busskörfält. Effekter för miljön, resenärerna och samhället, rapport 2014:56](#)
- ¹⁹ [K2, Statens vegvesen och Urbanet Analyse \(2017\) Kollektivtrafik Utmaningar, möjligheter och lösningar för tätorter](#)
- ²⁰ [Trafikverket och SKL \(2012\) Kol-TRAST Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik och Urbanet Analyse \(2012\). Effekter av kollektivtransporttilltak, endret transportomfang og resemiddelfordelning. Notat 45/2012](#)
- ²¹ [Svensk Kollektivtrafik \(2017\) Mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna](#)
- ²² [IVL Svenska Miljöinstitutet \(2026\) Acceptans för att prioritera kollektivtrafik på gator och vägar](#)
- ²³ [Se exempelvis Lunke, Fearnley och Aarhau \(2021\) Public transport competitiveness vs. the car: Impact of relative journey time and service attributes och Redman, Friman, Gärling och Hartig \(2013\) Quality attributes of public transport that attract car users: A research review](#)
- ²⁴ [Elasticiteten är -0,4 till -0,6. Urbanet Analyse \(2012\). Effekter av kollektivtransporttilltak, endret transportomfang og resemiddelfordelning. Notat 45/2012](#)
- ²⁵ [Svensk Kollektivtrafik \(2017\) Mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna](#)

-
- ²⁶ Se exempelvis [Lunke, Fearnley och Aarhau \(2021\) Public transport competitiveness vs. the car: Impact of relative journey time and service attributes](#) och [Redman, Friman, Gärling och Hartig \(2013\) Quality attributes of public transport that attract car users: A research review](#)
- ²⁷ [Trafikverket \(2024\) Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn ASEK 8.0](#)
- ²⁸ [S. 35, Spacescape \(2026\) Kollektivtrafikens värdeskapande](#)
- ²⁹ [Gullberg \(2015\) Här finns den lediga kapaciteten i storstadstrafiken, rapport från KTH Centre for Sustainable Communications](#)
- ³⁰ [Trivector \(2009\) Att hantera inducerad efterfrågan på trafik. Rapport 2009:8. Inducerad trafik innebär att ökad vägkapacitet eller ökad kvalitet på väginfrastrukturen skapar ny trafik.](#)
- ³¹ [Gullberg \(2015\) Här finns den lediga kapaciteten i storstadstrafiken, rapport från KTH Centre for Sustainable Communications](#)
- ³² [WSP \(2019\) Analys av hur kollektivtrafiken kan öka sysselsättningen, produktiviteten och tillväxten](#)
- ³³ [I en värld som ställer om Sverige utan fossila drivmedel 2040 \(SOU 2021:48\)](#)
- ³⁴ [Prop. 2022/23:1 Utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård](#)
- ³⁵ [Trafikverket \(2023\) Vägtrafikens utsläpp 2022](#)
- ³⁶ [Naturvårdsverket: Smart och hållbar mobilitet, 2023](#) och [Trivector \(2009\) Att hantera inducerad efterfrågan på trafik. Rapport 2009:8](#)
- ³⁷ [Svensk Kollektivtrafik \(2026\) Fler elbussar och ökad andel förnybara bränslen i kollektivtrafiken, pressmeddelande 11 maj 2026](#)
- ³⁸ [Trafikanalys \(2026\) Körsträckor 2025](#), tabell PB5, om man antar att hybridbilarna körs till 50 procent på bensin och diesel
- ³⁹ [Trafikverkets webbsida: Hälsopåverkan av buller \(2025\)](#)
- ⁴⁰ [Annecke et al. \(2008\) Noise Reduction in Urban Areas from Traffic and Driver Management. A toolkit for city authorities](#)
- ⁴¹ [Trivector \(2014\) Nyttan med busskörfält. Effekter för miljön, resenärerna och samhället, rapport 2014:56](#)
- ⁴² [Verheijen och Jabben \(2010\) Effect of electric cars on traffic noise and safety](#)
- ⁴³ [Gustafsson, Lindén, Forsberg, Åström och Johansson \(2022\) Quantification of population exposure to NO2, PM10 and PM2.5, and estimated health impacts 2019](#)
- ⁴⁴ [RISE Spacescape \(2025\) Guide till gatans värden](#)
- ⁴⁵ [RISE Spacescape \(2025\) Guide till gatans värden](#) och [Spacescape \(2026\) Kollektivtrafikens värdeskapande](#)
- ⁴⁶ [Trafikanalys \(2026\) Vägtrafikskador 2025](#)
- ⁴⁷ [Spacescape \(2026\) Kollektivtrafikens värdeskapande](#)
- ⁴⁸ [Trafikverket \(2012\) Effektsamband för marknadsföring av kollektivtrafik till bilister. Publikation 2012:126](#)
- ⁴⁹ [Spacescape \(2026\) Kollektivtrafikens värdeskapande](#)
- ⁵⁰ [Goh, Currie, Sarvi and Logan \(2013\). Road safety benefits from bus priority: an empirical study. Transportation research record, 2352\(1\), 41-49](#)
- ⁵¹ [TÖI \(2020\) Trafiksikkerhetshåndboken](#)
- ⁵² [TÖI \(2020\) Trafiksikkerhetshåndboken](#)
- ⁵³ [Svensk Kollektivtrafik \(2017\) Årsrapport 2016 Kollektivtrafikbarometern](#)
- ⁵⁴ [Spacescape \(2026\) Kollektivtrafikens värdeskapande](#)
- ⁵⁵ [RISE Spacescape \(2025\) Guide till gatans värden](#)

-
- ⁵⁶ [RISE Spacescape \(2025\) Guide till gatans värden](#)
- ⁵⁷ [WSP \(2019\) Analys av hur kollektivtrafiken kan öka sysselsättningen, produktiviteten och tillväxten](#)
- ⁵⁸ [IVL Svenska Miljöinstitutet \(2026\) Acceptans för att prioritera kollektivtrafik på gator och vägar](#)
- ⁵⁹ [RISE Spacescape \(2025\) Guide till gatans värden](#)
- ⁶⁰ [Naturvårdsverket Exempel och effekter av att minska ytor för biltrafik, 2023](#)
- ⁶¹ [Spacescape \(2026\) Kollektivtrafikens värdeskapande](#)
- ⁶² [IVL \(2023\) Att göra en Gent. Nya tag för attraktiva städer med mindre biltrafik](#)
- ⁶³ [IVL \(2023\) Att göra en Gent. Nya tag för attraktiva städer med mindre biltrafik](#)
- ⁶⁴ [IVL Svenska Miljöinstitutet \(2026\) Acceptans för att prioritera kollektivtrafik på gator och vägar](#)
- ⁶⁵ [Region Stockholm m.fl. \(2019\) Åtgärdsvalsstudie: Förbättrad framkomlighet i stomnätet Stråk 11 Tyresö C – Skarpnäck - Norra Sköndal. Sammanfattande rapport.](#)
- ⁶⁶ [Trafikkontoret Stockholms stad \(2015\) Pilotprojekt på stombusslinje 4, slutredovisning](#)
- ⁶⁷ [IVL Svenska Miljöinstitutet \(2026\) Acceptans för att prioritera kollektivtrafik på gator och vägar och Otterdahl & Larsson \(2012\) Bussprioritering i trafiksignaler – Planering, införande och drift. Trafikverket Publikation 2012:234](#)
- ⁶⁸ [Landsbygds- och infrastrukturdepartementet \(2026\) Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur, bilaga 2 till Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037](#)
- ⁶⁹ [IVL Svenska Miljöinstitutet \(2026\) Acceptans för att prioritera kollektivtrafik på gator och vägar](#)

Om Svensk Kollektivtrafik

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Årligen görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99% av busstrafiken, 97% av sjötrafiken och 92% av persontågstrafiken i Sverige. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts, med ca 86 miljoner resor årligen.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK