

Acceptans för att prioritera kollektivtrafik på gator och vägar

En litteraturöversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik



Rapportnummer: C11159

Författare: Joanna Dickinson & Hampus Berg Mårtensson

Granskare: Fredrik Holm

ISBN nummer: 978-91-7883-814-1

På uppdrag av: Svensk Kollektivtrafik.

Svensk Kollektivtrafiks projektledare: Svensk Kollektivtrafik.

Foto: Svensk Kollektivtrafik

Summary

The aim of this work was to develop recommendations, based on Swedish and international experiences and research, on how to increase public acceptance of reallocating road space and priority from cars to public transport through bus lanes and signal priority.

Successful strategies combine clear communication, thorough preparation, strategic planning, and inclusive processes. Combining push and pull measures—reducing car attractiveness (e.g., restricted access or parking) while improving alternatives like public transport, walking, and cycling—is essential. Visible improvements in urban quality, such as greener streets, safer environments, and better air quality, strongly support acceptance. Gradual implementation and pilot projects reduce uncertainty, while strong political leadership and institutional backing are critical. Inclusive dialogue and co-creation build legitimacy while lack of communication often leads to resistance.

Acceptance depends on material (cost, convenience), internal (values, knowledge, experience), relational (trust, social norms), policy-specific (perceived fairness and effectiveness), and contextual factors (local transport conditions). Car dependency remains the strongest barrier, while proximity to improved areas and visible benefits increase support.

Effective strategies fall into three categories:

- **Structure and Organization:** Combine restrictions with improvements for sustainable modes, sequence changes gradually, and use pilot projects.
- **Information and Communication:** Focus on personal benefits for safety, health and time savings rather than abstract climate goals. Use clear, positive messaging, address misinformation, and highlight majority support.
- **Resource and Cost Allocation:** Ensure fairness through compensation and added value, such as green spaces and improved accessibility.

Gradual changes, flexible solutions, and strengthened alternatives—expanded public transport, cycling infrastructure, and mobility services—are key for long-term acceptance.

Sammanfattning

Uppdragets syfte har varit att utifrån utländska och svenska erfarenheter samt forskning om hur acceptansen för politiska styrmedel kan ökas ta fram en lista med rekommendationer för hur acceptansen för omvandling av vägutrymme för bil till kollektivtrafik genom kollektivtrafikkörfält och signalprioritering kan öka.

För att främja acceptans vid omvandling av vägutrymme från bil till kollektivtrafik, gång och cykel krävs en kombination av tydlig kommunikation, gediget förarbete, strategisk planering och inkluderande processer.

Framgångsrika strategier i Sverige och andra länder kännetecknas av kombinationen av push- och pull-åtgärder, där minskad attraktivitet för bilresor (t ex genom begränsad framkomlighet eller parkeringsrestriktioner) kombineras med förbättrade alternativ som kollektivtrafik, gång- och cykelinfrastruktur. Erfarenheter från städer som Bryssel, Barcelona och Gent visar att synliga förbättringar i stadsmiljön – såsom ökad grönska, tryggare gator och bättre luftkvalitet – är avgörande för att skapa stöd för att omvandla gatuutrymme så att hållbara färdssätt får prioritet.

Pilotprojekt och gradvis implementering har visat sig minska osäkerheten och öka acceptansen, liksom starkt politiskt ledarskap och institutionellt stöd. En inkluderande process med dialog och samskapande stärker acceptansen, medan bristande kommunikation och förankring ofta leder till motstånd. Strategier som kopplar åtgärder till bredare mål, såsom hälsa, säkerhet och attraktiv stadsmiljö, har också varit framgångsrika. Erfarenheter från svenska städer som Malmö och Örebro visar att tydlig kommunikation om syfte och nytta, samt praktisk erfarenhet av effekterna, är centrala faktorer för att vända initialt motstånd till ökat stöd.

En kombination av materiella, interna, relationella, policyspecifika och kontextuella faktorer påverkar medborgarnas acceptans för att omvandla väg- och gatuutrymme från bil till kollektivtrafik. Materiella faktorer omfattar upplevda kostnader, tidsvinster och bekvämlighet, där oro för försämrad tillgänglighet är en vanlig barriär. Interna faktorer som ideologi, värderingar, kunskap och tidigare erfarenheter spelar stor roll; personer med miljöengagemang och erfarenhet av positiva effekter är mer benägna att acceptera förändringar. Relationella faktorer som sociala normer och tillit till politiska och institutionella aktörer påverkar starkt – bristande tillit kan leda till motstånd, medan transparens och deltagande ökar

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

stödet. Polycyspecifika faktorer som upplevd effektivitet och rättvisa är avgörande: åtgärder som uppfattas som ineffektiva eller orättvisa möter motstånd, medan rättvis fördelning av kostnader och nyttor stärker acceptansen. Kontextuella faktorer, såsom lokala transportförutsättningar och socioekonomiska förhållanden, påverkar också - exempelvis är acceptansen högre i tätorter med goda alternativ till bil. Bilberoende är den starkaste faktorn för motstånd, medan närhet till omvandlade områden och synliga förbättringar i livskvalitet ökar stödet.

Effektiva strategier för att öka acceptansen för att omvandla vägutrymme från bil till kollektivtrafik kan grupperas utifrån struktur och organisation, information och kommunikation samt resurs- och kostnadsfördelning. Under struktur och organisation är paketering av åtgärder centralt: kombinera restriktioner för biltrafik med förbättringar för hållbara färdssätt. Sekvensering och timing är viktiga – börja med mindre kontroversiella åtgärder och utnyttja möjlighetsfönster, samt genomför förändringar gradvis via pilotprojekt. Processen bör vara transparent och inkluderande, med tidig dialog och möjlighet till justeringar. För information och kommunikation är tydliga budskap om syfte, nytta och alternativ avgörande. Kommunikation bör fokusera på personliga fördelar som trygghet, hälsa och tidsbesparing, snarare än abstrakta klimatmål, och kombinera rationella och emotionella argument. Viktigt är att synliggöra majoritetsstöd och bemöta desinformation med fakta och lokala ambassadörer. Resurs- och kostnadsfördelning handlar om återföring av intäkter från styrmedel eller, mer aktuellt i kontexten omvandling av gatuytor, åtgärder för förbättrad hållbar tillgänglighet till berörda grupper.

Gradvisa förändringar, flexibla lösningar och förstärkning av alternativen till bilresor – genom utbyggd kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och mobilitetstjänster – är avgörande för långsiktig acceptans, liksom att skapa mervärden som grönområden och sociala ytor.

Så kan regionala kollektivtrafikmyndigheter bidra till ökad acceptans

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna ansvarar för planeringen av själva kollektivtrafiken, men åtgärder av körfält och trafiksignaler görs av väghållaren som är en kommun eller Trafikverket. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har också ofta begränsade resurser att genomföra större utredningar och informationskampanjer

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturöversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

av de slag som identifierats i litteraturstudien som viktiga verktyg för att främja acceptans för åtgärderna.

Även om de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) inte råder över gaturummet eller beslutar om utformning av körfält och trafiksignaler, har de flera viktiga möjligheter att bidra till ökad acceptans för omvandling av gatuya till kollektivtrafikkörfält samt till signalprioritet av kollektivtrafik.

De regionala kollektivtrafikmyndigheternas nyckelbidrag är att göra nyttan av bussprioritet synlig, konkret och trovärdig med enkla underlag, rätt inramning och snabb uppföljning, så att åtgärderna förankras hos beslutsfattare och så att väghållare kan genomföra åtgärder med högre acceptans och lägre politisk risk. Genom att agera som kunskapsbärare, katalysator och samordnare kan RKM, trots begränsade resurser, spela en avgörande roll för att väghållare – kommuner och Trafikverket – ska kunna arbeta i linje med de rekommendationer som forskningen pekar ut.

En central styrka för RKM är tillgången till löpande och trovärdig kunskap om kollektivtrafikens funktion. Genom befintliga data om restider, punktlighet, restidsvariationer, resenärsvolym och störningskänslighet kan RKM tydliggöra var framkomlighetsproblemen är som störst och var åtgärder i form av busskörfält eller signalprioritet skulle ge störst effekt. Detta kan göras utan omfattande utredningar, exempelvis genom korta och lättillgängliga underlag som visar hur många resenärer som påverkas av förseningar, hur stora tidsvinster som kan uppnås och vilka kostnader som uppstår om åtgärder uteblir i form av ökat fordonsbehov eller försämrad tillförlitlighet. På så sätt kan RKM på ett resurseffektivt sätt bidra till det förarbete och kunskapsunderlag som kan bidra till ökad acceptans.

Generella rekommendationer

Förberedelse och förankring

Förarbete och kunskapsunderlag är avgörande. Det innebär att kartlägga behov, preferenser och socioekonomiska faktorer, analysera effekter och fördelningseffekter, och samla robust data som grund för dialog. Tidig och meningsfull medborgardialog stärker acceptansen. Delaktighet och transparens kräver inkluderande processer, kontinuerlig återkoppling och öppna utvärderingar. Bemöt myter med fakta och visa på samhällsekonomiska nyttor av aktiv mobilitet. Prioritera och visa på att alternativen till bilresor stärks genom förbättringarna för kollektivtrafiken. Prioritera samtidigt synliga förbättringar i

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

livskvalitet – lugnare gator, grönområden och ökad trygghet – och kommunicera dessa effekter tydligt.

- Kartlägg nuläge, resmönster, flaskhalsar och restidsvariationer för buss.
- Tydliggör konsekvenserna av att inte agera och hur stadens utveckling påverkas vid fortsatt biltrafiktillväxt.
- Använd lättillgängliga men trovärdiga analyser som visar effekterna av åtgärder.
- Säkerställ robust datainsamling som grund för dialog, transparens och justeringar av detaljutformning utifrån problem som identifieras.
- Kombinera trafik- och miljömätningar med upplevelsedata: trygghet, rättvisa och vardagsvinster är lika viktiga som kvantitativa restidsmått.
- Identifiera målgrupper och intressenter genom en enkel intressentkarta (invånare, skolor, räddningstjänst, näringsidkare med flera).
- Synliggör majoritetsstöd genom mätningar, provdrift och uppföljning – för att balansera högljudda minoritetsgrupper.
- Bemöt desinformation sakligt med tydliga data och lokala ambassadörer (som t ex skolor, polis, ambulans, brandkår, kollektivtrafikpersonal, föreningsliv).
- Utgå från socioekonomiska skillnader och analys av fördelningseffekter för att förstå vilka grupper som påverkas mest och hur.

Planering

Medborgardialog ger möjlighet till justeringar när negativa effekter identifieras, utan att tumma på den övergripande inriktningen. I planering och genomförande är timing viktigt. Om möjligt, utnyttja möjlighetsfönster som t ex större evenemang eller perioden närmast efter ett val.

- Paketera åtgärder som kombinationer av "push" (restriktioner för bil) och "pull" (förbättringar för buss-, gång-, cykeltrafik och stadsmiljö).

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturöversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik
Februari 2026

- Prioritera åtgärder där nyttan är störst och motståndet lägst – t ex stråk med många busslinjer eller tydliga flaskhalsar.
- Utnyttja möjlighetsfönster (evenemang, större ombyggnader, perioder efter val) för att introducera förändringar.
- Identifiera hur tillgänglighet påverkas för grupper med särskilda krav på tillgänglighet som t ex äldre och personer med funktionsvariationer, samverka med dessa i planeringen, och justera så att eventuella identifierade negativa effekter kan undvikas.
- Samverka tidigt med polis, ambulans, brandkår, drift- och leveransaktörer för att lösa passager, snöröjning, vändmöjligheter och logistik.
- Ge utrymme för lokala anpassningar av utformningen för att motverka negativa effekter som identifieras, men utan att tappa den övergripande strategiska riktningen.
- Implementera snabbt efter beslut för att undvika utdragen osäkerhet – men var samtidigt öppen för finjusteringar.

Kommunikation

Kommunikation och inramning bör fokusera på personliga nyttor som trygghet, hälsa och tidsbesparing, snarare än abstrakta klimatmål, och anpassas till olika målgrupper. Använd budskap som visar positiva effekter för stadsmiljö och livskvalitet.

- Utgå från en positiv framtidsbild: en mer attraktiv, tyst och trygg stad med mer utrymme för människor.
- Anpassa budskapet till olika målgrupper – rationellt för vissa, emotionellt och vardagsnära för andra.
- Lyft i underlag och dialoger de konkreta vardagsvinsterna som kortare restider, bättre punktlighet, tryggare skolvägar, renare luft, tystare och lugnare gator.
- Bemöt vanliga invändningar tidigt och empatiskt, och visa varför elbilar inte löser trafikens miljöproblem.

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturöversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik
Februari 2026

- Goda exempel från andra liknande städer ökar trovärdigheten liksom transparenta resultat från mätningar.
- Synliggör det majoritetsstöd som ofta finns.
- Flytta fokus från "om" till "hur": visa hur busskörfält, signalprioritet och förändrade gaturum införs och följs upp.
- Visualisera nyttor tydligt med före–efter-bilder, filmer, kartor och realtidsdata (t.ex. sparade minuter i rusning).
- Förklara konkret hur det kommer att fungera: var busskörfält går, hur signalprioritet fungerar, hur leveranser hanteras osv.
- Upprepa kärnnyttor konsekvent i flera kanaler. Bygg tillit genom transparens om mål, mätetal och tidslinjer.

Dialog med näringslivet

Dialog med näringsidkare bör ske tidigt, med fokus på att kommunicera begränsade ekonomiska risker och de långsiktiga vinster för områdets och stadens attraktivitet som åtgärderna syftar till.

- Involvera näringslivet tidigt.
- Kommunicera att ekonomiska risker ofta är mindre än vad som befaras på förhand, och att attraktivare gatumiljöer ger långsiktiga vinster.
- Kombinera trafikåtgärder med platskvaliteter: grönska, sittplatser, tryggare passager, bättre cykelparkeringar osv.
- Visa oberoende studier och data. Handelsomsättning är ofta stabil eller förbättrad efter denna typ av åtgärder.
- Följ upp handelsdata regelbundet och återkoppla öppet för att skapa förtroende och minska osäkerhet.

Genomförande

Efter förberedelser bör implementering ske snabbt för att undvika osäkerhet. Gradvisa förändringar och pilotprojekt ger möjlighet att visa nyttan innan permanenta beslut och ökar acceptans. Genom att implementera i verkligheten,

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturöversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

mäta effekter och justera skapas både snabb nytta och ökad acceptans. Synliga förbättringar – renare luft, minskat buller, bättre restider – är ofta det som förändrar opinionen.

- Använd temporära lösningar (målning, pollare, möblering) för att testa busskörfält, hållplatser och signalprioritet.
- Mät effekter på restider, punktlighet, trygghet, olycksrisk och handel.
- Visualisera förbättringar under genomförandet, t.ex. realtidsvisning av restidsvinster.
- Kommunicera snabbt synliga resultat: minskat buller, renare luft, ökat cyklande, snabbare bussresor, fler resenärer, fler besökare.

Checklista för regionala kollektivtrafikmyndigheter

Regionala kollektivtrafikmyndigheter har rådighet över utbud och trafikering i kollektivtrafiken. Väghållaren (Trafikverket eller kommunen) har rådighet över hur trafikslag ges prioritet i gatu- och vägutrymme samt med trafiksignaler.

Regionala kollektivtrafikmyndigheter kan i samverkan med väghållaren främja ökad acceptans för omfördelning av gatu- och vägyta till kollektivtrafik samt signalprioritet för kollektivtrafik genom följande:

1. Bygg ett enkelt och trovärdigt kunskapsunderlag

- Ta fram korta nulägesbilder per stråk: restider, punktlighet, restidsvariationer och antal berörda resenärer.
- Visa tydligt var kollektivtrafiken tappar tid och var prioritet ger störst effekt.
- Beskriv konsekvenserna av att inte agera (försämrade punktlighet och tillförlitlighet, ökade kostnader, sämre robusthet).

2. Peka ut rätt plats och rätt ordning

- Identifiera stråk med många busslinjer och tydliga flaskhalsar.

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

- Prioritera åtgärder där nyttan för många resenärer är stor och bilens relativa tidsförlust är liten.
- Hjälp väghållaren att börja där motståndet sannolikt är lägst.

3. Fokusera på vardagsnytta och upplevda problem

- Lyft restidsosäkerhet, missade byten och vardagsstress – inte bara tekniska mått.
- Översätt effekter till konkreta nyttor: sparade minuter, färre förseningar, tryggare byten.

4. Leverera argument som bär politiskt

- Använd inramningar som "framkomlighet i en växande stad", "robust kollektivtrafik", "pålitliga vardagsresor".
- Anpassa budskapet till lokala mål och sammanhang snarare än att använda generella klimatargument.

5. Visa goda exempel

- Samla och sprid exempel från andra städer och stråk där bussprioritet fungerat väl.
- Lyft både trafiknytta och sekundära effekter (trygghet, stadsmiljö, tillförlitlighet).

6. Initiera och främja samverkan och allianser

- Bygg upp samverkan i frågan med väghållaren (kommunen, Trafikverket).
- Främja samverkan mellan väghållare och berörda aktörer som drar nytta av åtgärden.
- Involvera operatörer, förare och trafikledning som trovärdiga röster.
- Involvera aktörer som gynnas av ökad framkomlighet (räddningstjänst, skolor, vård, större arbetsgivare).

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturöversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

7. Initiera och stödja pilotprojekt

- Föreslå tidsbegränsade tester av busskörfält och signalprioritet.
- Definiera enkla mål för piloten (restid, punktlighet, resenärsupplevelse).
- Säkerställ en snabb "före–efter"-uppföljning.

8. Bygg tillit genom transparens

- Redovisa mål, mätetal och resultat öppet och återkommande.
- Visa vad som justeras efter uppföljning och dialog.
- Repetera kärnnyttorna konsekvent över tid.

9. Stöd väghållaren utan att ta över ansvaret

- Respektera att beslut om gaturum och signaler ligger hos väghållaren, men sänk deras trösklar för genomförande.
- Tillhandahåll data, analyser, formuleringar och exempel.

Förkortningar och begrepp

Acceptans Den vetenskapliga litteraturen skiljer ibland mellan "acceptability" och "acceptance"¹. Båda begreppen handlar om stödet för åtgärder eller styrmedel men acceptability syftar på acceptans före implementation och acceptance handlar om acceptans i de påföljande stegen. I denna rapport görs ingen sådan terminologisk distinktion, utan fokus är på acceptans såväl före, under som efter implementering.

BRT, Bus Rapid Transit är kapacitetsstarka snabbgående bussystem utformat för att ge högre hastighet, kapacitet och pålitlighet än vanliga bussar. BRT körs på egna kollektivtrafikkörfält och med prioritet i trafiksignaler.

Low Emission Zone (LEZ), eller på svenska lågemissionszon eller miljözon, är geografiskt avgränsade områden där tillträde för fordon regleras utifrån deras utsläppsnivåer, i syfte att minska luftföroreningar, förbättra folkhälsan och påskynda övergången till renare fordon.

Ultra Low Emission Zone (ULEZ) eller på svenska nollemissionszon är geografiskt avgränsade områden där fordon måste uppfylla strikta utsläppskrav eller betala avgift för att minska luftföroreningar och förbättra stadsmiljön. I Sverige motsvaras dessa av "miljözon klass 3".

Low Traffic Neighbourhood (LTN) är ett trafikplaneringskoncept i Storbritannien som innebär att genomfartstrafik begränsas i stadsdelar för att minska biltrafik, öka trafiksäkerhet och skapa bättre miljö för aktiva färdssätt och stadsliv.

Superblocks är ett stadsplaneringskoncept som tillämpas i städer i Spanien och ett flertal andra länder. Det innebär att inom en grupp kvarter leda biltrafik på vissa gator runt kvarteren samtidigt som biltrafik begränsas inom området och ytor istället prioriteras för gång, cykel, grönska och lokalt stadsliv.

¹ Andriolli, A. C. & Silva, L. T. (2024). Are Low Emission Zones Truly Embraced by the Public? *Environments*, 11(6), 106. <https://doi.org/10.3390/environments11060106>

Innehållsförteckning

Summary	3
Sammanfattning	4
Så kan regionala kollektivtrafikmyndigheter bidra till ökad acceptans	5
Generella rekommendationer	6
Checklista för regionala kollektivtrafikmyndigheter	10
Förkortningar och begrepp	13
1 Inledning	16
1.1 Syfte och problemställning	16
1.2 Forskningsfrågor	16
1.3 Avgränsningar	17
2 Metod	17
2.1 Litteratursökning	17
2.1.1 Erfarenheter från svenska städer	19
2.2 Sammanställning och analys	20
3 Bakgrund	21
3.1 Omfördelning av vägutrymme från bil till hållbar tillgänglighet	21
3.1.1 Varför behöver vägutrymme omfördelas?	21
3.1.2 Omfördelning av vägutrymme från bil till kollektivtrafik	24
3.1.3 Signalprioritering av kollektivtrafik i vägtrafiken	25
3.2 Varför är acceptans viktigt?	26
3.2.1 Faktorer som påverkar acceptans	28
3.2.2 Faktorer som kan öka acceptans	29
4 Resultat	32
4.1 Exempel på acceptans kopplat till omvandling av vägutrymme	32
4.1.1 Gatuomvandling i Bryssel	32
4.1.2 Omvandling av gatuytor i Barcelona	35

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturöversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

4.1.3	Omfördelning av gatuutrymme i Gent och Leuven	38
4.1.4	Bus Rapid Transit i Örebro	40
4.1.5	Malmöexpressen	44
4.1.6	Acceptans hos olika grupper av bilister i polska städer	47
4.1.7	Trängselskatt i Stockholm och Göteborg	50
4.1.8	Restriktioner för biltrafik i Krakows stadskärna	52
4.1.9	Restriktiv parkeringspolicy och åtgärder för mer hållbar mobilitet i Frankfurt-Bornheim	54
4.1.10	Low traffic neighborhoods i engelska stadsdelar	56
4.1.11	Sänkt bashastighet i Aten	60
4.1.12	Guide för kommunikation om mer bilfria städer	60
4.2	Faktorer som påverkar acceptans	62
4.2.1	Materiella faktorer	62
4.2.2	Interna faktorer	66
4.2.3	Relationella faktorer	69
4.2.4	Policyspecifika faktorer	71
4.2.5	Kontextuella faktorer	73
4.3	Effektiva strategier för ökad acceptans	74
4.3.1	Struktur och organisation	74
4.3.2	Information och kommunikation	79
4.3.3	Rättvisa samt resurs- och kostnadsfördelning	83
5	Slutsatser	85
5.1	Hur kan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna påverka?	88
6	Generella rekommendationer	91
6.1	Checklista för regionala kollektivtrafikmyndigheter	96
7	Referensförteckning	99
8	Bilaga	108

1 Inledning

Trots behovet av kraftfulla åtgärder för att nå ett hållbart transportsystem samt beslutade klimat- och miljömål tvekar beslutsfattare och tjänstepersoner ofta inför ansatser som syftar till att minska biltrafik och bilberoende av rädsla för kritik och minskat stöd². Samtidigt finns ett flertal exempel från städer som framgångsrikt vidtagit åtgärder för mer effektiv användning av gatuutrymmet i städer³. Kunskapsläget kring hur acceptans för mer hållbar markanvändning och mobilitet kan öka har blivit bättre, men det finns fortsatt luckor t ex när det gäller omfördelning av vägutrymme från biltrafik till förmån för mer hållbar tillgänglighet och andra värden i staden⁴.

1.1 Syfte och problemställning

Uppdragets syfte har varit att utifrån utländska och svenska erfarenheter samt forskning om hur acceptansen för politiska styrmedel kan öka ta fram en lista med rekommendationer för hur acceptansen för omfördelning av vägutrymme för bil till kollektivtrafik genom kollektivtrafikkörfält och signalprioritering kan öka.

Rapporten ska kunna användas som underlag av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, och är också tänkt att kunna användas av planerare och beslutsfattare på andra organisatoriska nivåer.

1.2 Forskningsfrågor

Följande frågeställningar har utgjort uppdragets forskningsfrågor:

² Lanzendorf, M., Baumgartner, A. & Klinner, N. (2024) Do citizens support the transformation of urban transport? Evidence for the acceptability of parking management, car lane conversion and road closures from a German case study. *Transportation*, 51(6), 2073–2101. <https://doi.org/10.1007/s11116-023-10398-w>

Goetting, K., Liebe, U. & Becker, S. (2025) From parking place to public space: A factorial survey experiment on public acceptability of parking space reallocation in Germany. *Climate Policy*, 1–19. <https://doi.org/10.1080/14693062.2025.2539140>

³ Dickinson, J., Hult, C., Lundström, H. & Roth, A. (2024) Snabb omställning av vägtrafiken för minskad klimatpåverkan. IVL Rapport C820.

⁴ Schreibmüller, J., Aumann, S., Preiß, S. & Kinigadner, J. (2025). From Car-Dependent to Public Space Enthusiast: How can a typology of attitudes help to understand social acceptance of street space reallocation projects? *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 30, 101370. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2025.101370>

1. Vad utmärker de strategier som har varit framgångsrika för att öka acceptansen vid omvandling av vägutrymme från bil till kollektivtrafik, gång och cykel i Sverige och andra länder?
2. Vilka faktorer påverkar medborgarnas acceptans för att omvandla väg- och gatuutrymme från bil till kollektivtrafik?
3. Vilka är de mest effektiva strategierna för att öka acceptansen för att omvandla vägutrymme från bil till kollektivtrafik?

1.3 Avgränsningar

I den här rapporten sätts acceptans i relation till åtgärder som innebär en omfördelning i tid och rum av vägutrymme till förmån för mer hållbar tillgänglighet. I den här rapporten relateras begreppet "acceptans" till definitionen av social acceptans i Klimatpolitiska rådets rapport (2025). Det innebär acceptans och legitimitet genom individuellt och/eller kollektivt stöd för tilltänkta åtgärder. Fokus är acceptans hos medborgare eller användare, både i grupper som påverkas av åtgärder direkt (bilåkare, kollektivtrafikanter, cyklister) och indirekt, men vars acceptans har betydelse för genomförande och implementering, och direkt och indirekt även acceptans hos beslutsfattare.

2 Metod

Projektet omfattar en datainsamling i form av litteraturstudier, sammanställning samt analys om vilka faktorer som är av betydelse för ökad acceptans kopplade till omfördelning av utrymme och prioritet i gaturummet.

2.1 Litteratursökning

Ett ramverk sattes upp mot bakgrund av befintlig kunskap kring faktorer som påverkar acceptans samt de strategier som tidigare identifierats kunna bidra till ökad acceptans. Syftet med ramverket har varit att skapa förutsättningar för en strukturerad litteraturgenomgång.

Ramverket innebär en struktur för att kategorisera resultatet av litteratursökningen i relation till studiens syfte och med utgångspunkt i övergripande kategorier och

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

faktorer som påverkar acceptans för klimatpolitiska styrmedel och som identifieras i Klimatpolitiska rådets rapport "Social acceptans för klimatpolitik - vad säger forskningen?"⁵ och Harring & C Jagers rapport "Minsta möjliga motstånd – en ESO-rapport om acceptans för klimatpolitiska styrmedel"⁶:

- Materiella faktorer. Omfattar både faktiska och upplevda kostnader samt konsekvenser i en lokal kontext. Här ingår även sociodemografiska och socioekonomiska aspekter.
- Interna faktorer såsom ideologier, värderingar, känslor, kännedom och egna erfarenheter.
- Relationella faktorer innefattar social, politisk och institutionell tillit och i viss mån sociala normer och partitillhörighet.
- Polycyspecifika faktorer - upplevd rättvisa och effektivitet relaterat till ett specifikt styrmedel.
- Kontextuella faktorer - hur sammanhanget, t ex i ekonomiska eller demokratiska termer, präglar acceptansen. Hit hör också begreppet institutionell kvalitet, det vill säga graden av frånvaro av korruption.

Rapporten av (Harring & C. Jagers, 2025)⁷ har vidare utgjort utgångspunkten för en indelning i tre olika idétraditioner avseende förståelse av strategier som kan påverka acceptans: struktur och organisation, information och kommunikation samt genom resurs- och kostnadsfördelning.

Mot bakgrund av ramverket utfördes en litteraturgenomgång med syfte att kartlägga svenska och internationella exempel på omfördelning av vägutrymme från bil till hållbar tillgänglighet genom kollektivtrafik och signalprioritet för kollektivtrafik. Inriktningen var mot studier som explicit behandlar acceptans bland i sammanhanget berörda aktörer.

I litteraturstudien har inkluderats studier av olika typer av åtgärder som syftar till att minska prioritet i tid och rum för biltrafik. Utöver omfördelning av körfält och

⁵ Klimatpolitiska rådet (2025) Social acceptans för klimatpolitik—Vad säger forskningen?

⁶ Harring, N. & C. Jagers, S. (2025) Minsta möjliga motstånd: En ESO-rapport om acceptans för klimatpolitiska styrmedel. Regeringskansliet.

⁷ Harring, N. & C. Jagers, S. (2025) Minsta möjliga motstånd: En ESO-rapport om acceptans för klimatpolitiska styrmedel. Regeringskansliet.

gatuyta och signalprioritering har även studier avseende åtgärder och styrmedel som lågemissionszoner, trängselskatt m fl inkluderats, samt studier med fokus på omfördelning av vägutrymme från bil till cykel- och gångtrafik och andra stadsrumsförbättringar.

Sökningar gjordes i de etablerade forskningsdatabaserna Scopus och Web of Science i november 2025 (348 träffar). En sökning gjordes även med det AI-baserade sökverktyget Elicit (168 träffar) för ökad mängd relevanta träffar. Sökord och de frågor som ställdes till AI-verktyget, och som utgjorde kärnan i sökningen anges i bilaga 1. Urvalet gjordes sedan genom screening av titel, abstract och fulltext i relation till projektets syfte och frågeställningar⁸.

Kompletterande internetsökningar har gjorts för att hitta ytterligare material av relevans för att också fånga in relevant "grå" litteratur, dvs underlag av typen konsult- och myndighetsrapporter och ev ytterligare vetenskapliga artiklar av intresse. IVL har också använt sitt kontaktnät bland forskare, tjänstemän m m från tidigare uppdrag och forskningsprojekt i Sverige och internationellt för att identifiera fler exempel och relevanta rapporter. I exemplet med "low traffic neighborhoods" har tidningsartiklar av nyhetskaraktär ingått i underlaget för att beskriva debatten kring acceptans och hur den återges.

I litteraturöversikten har inkluderats underlag som beskriver hur acceptans kan främjas för åtgärder som innebär omfördelning av utrymme och prioritet i gaturummet från bil till cykel- och gångtrafik. Det är motiverat eftersom oppositionen som kan uppstå, liksom lösningarna på hur acceptans kan främjas, är av likartad karaktär, som i de fall när omfördelningen ska gynna kollektivtrafikens framkomlighet.

2.1.1 Erfarenheter från svenska städer

Malmö stad och Örebro kommun är exempel på större svenska städer som arbetar med omvandling av gatuutrymme och prioritet för kollektivtrafiken (och gång- och cykeltrafik) i gaturummet. Hur acceptans både inom kommunens politiska

⁸ Hedin, B., Katzeff, C., Eriksson, E. & Pargman, D. (2019) A systematic review of digital behaviour change interventions for more sustainable food consumption. Sustainability, 11(9), pp. 1–23. <https://doi.org/10.3390/su11092638>

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

organisation liksom hos allmänhet och näringsliv har beaktats och främjats i planering och implementering av dessa åtgärder är av intresse. Tjänstemän som arbetar med dessa frågor i Malmö stad och Örebro kommun har besvarat en minienkät med följande fyra frågor:

1. Hur har staden tänkt och arbetat med utformning och kommunikation av åtgärder som omfördelar utrymme och prioritet i gaturummet, från biltrafik till kollektivtrafik men också gång och cykel för att främja acceptans? Hos allmänheten? Hos beslutsfattare?
2. Har det skett någon undersökning av acceptansen i bredare allmänhet?
3. Hur upplever ni att acceptansen utvecklats? Hos allmänheten? Hos beslutsfattare?
4. Vilka faktorer upplever ni är viktiga för att främja acceptans t ex för att kollektivtrafiksatsningarna innebär omfördelning av gatuutrymme från bil till kollektivtrafik?

2.2 Sammanställning och analys

Det insamlade kunskapsunderlaget har sammanställts och analyserats utifrån det beskrivna ramverket (se 2.1), med fokus på faktorer av potentiell relevans för acceptans (materiella, interna, relationella, policyspecifika och kontextuella), och indelningen i tre olika idétraditioner för förståelse av strategier för att påverka acceptans (struktur och organisation, information och kommunikation samt resurs- och kostnadsfördelning).

Rekommendationer för hur acceptansen för omvandling av vägutrymme för bil till kollektivtrafik och prioritet för kollektivtrafik i gaturummet kan öka har formulerats utifrån underlaget, och diskuterats och förankrats på en workshop 260109 med experter inom hållbar mobilitet från IVL (medverkande: Helena Lundström, Hampus Berg Mårtensson, Anders Roth, Fredrik Holm & Joanna Dickinson).

3 Bakgrund

3.1 Omfördelning av vägutrymme från bil till hållbar tillgänglighet

Omfördelning av vägutrymme, s k "road space reallocation", innebär att vägutrymme som används till biltrafik eller bilparkering överläts till andra transportsätt eller till andra funktioner, för att prioritera mer hållbar tillgänglighet⁹.

Omfördelning av vägutrymme kan handla om att omvandla bilkörfält till dedikerade körfält för snabbgående busstrafik på motorleder och att omvandla bilkörfält och parkeringsplatser i stadsdelar och stadskärnor till gång- och cykelstråk, sociala ytor, gröna ytor osv. Åtgärden genomförs ofta tillsammans med andra åtgärder för att främja en mer hållbar stadsmiljö, ökad gång och cykling med mera¹⁰.

Vägutrymme kan beskrivas som en knapp offentlig resurs, men traditionell trafikplanering tenderar att avsätta det mesta vägutrymmet till biltrafik och bilparkering¹¹. Å andra sidan hänger res- och transportmönster i en stad till stor del ihop med hur staden är utformad. Att se över hur stadens ytor och befintliga transportinfrastruktur används är därför ett viktigt administrativt styrmedel för att utveckla städer och tätorter i mer hållbar riktning och för att minska energi- och resursförbrukning för transporter¹².

3.1.1 Varför behöver vägutrymme omfördelas?

Det finns flera goda skäl att se över fördelningen av vägutrymme i städer och tätorter. Viktiga skäl handlar om trafikens energi- och resursförbrukning. Vägtrafiken står för över 90 % av transportsektorns totala energianvändning, och

⁹ VTPI (2019) Road Space Reallocation. Roadway Design and Management to Support Transportation Alternatives. TDM Encyclopedia. Updated 21 March 2019, Victoria Transport Policy Institute.

[Online TDM Encyclopedia - Reallocating Road Space](#)

¹⁰ Dickinson, J., Lundström, H., Hult, C. & Roth, A. (2024) Snabb omställning av vägtrafiken till minskad klimatpåverkan. IVL Rapport C820.

¹¹ VTPI (2019) Road Space Reallocation. Roadway Design and Management to Support Transportation Alternatives. TDM Encyclopedia. Updated 21 March 2019, Victoria Transport Policy Institute.

[Online TDM Encyclopedia - Reallocating Road Space](#)

¹² VTPI (2019) Road Space Reallocation. Roadway Design and Management to Support Transportation Alternatives. TDM Encyclopedia. Updated 21 March 2019, Victoria Transport Policy Institute.

[Online TDM Encyclopedia - Reallocating Road Space](#)

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

varje år läggs 5–7 miljoner ton ny asfalt i Sverige, vilket motsvarar ungefär ett ton per vägfordon¹³. Det innebär att vägtrafiken har en stor klimatpåverkan eftersom den fortfarande är huvudsakligen fossilbränsle driven.

Elektrifiering av bilar och ökad användning av förnybara bränslen räcker dock inte för att minska trafikens klimatpåverkan i linje med Sveriges klimatmål för transporter eller Sveriges åtaganden inom EU och för att nå Parisavtalets mål om max 1,5 graders global uppvärmning¹⁴. Antalet bilar (bilinnehav) liksom det totala bilresandet behöver också minska för att klara klimatmålen¹⁵. Detta gäller framförallt i städer och tätorter där bilresor är ineffektiva när det gäller energi- och resursförbrukning, inte minst markanvändning.

I städer används en stor del av ytan – upp till så mycket som 30 % - till biltrafik och bilparkering¹⁶. Invånare med bil tar upp 3,5 gånger mer av stadens yta än invånare utan bil¹⁷ ¹⁸. Varje bil har tillgång till hela 800 m² vägområde, åtta parkeringsplatser och står stilla 97 % av sin tid¹⁹. Varje person har tillgång till cirka 80 m² golvyta i bostäder och lokaler i genomsnitt²⁰, men för att transportera sig går det åt så mycket som cirka 440 m² vägområde. Det finns idag mer yta för parkering av bilar i Sverige än vad det finns yta för boende – antalet parkeringsplatser för bilar

¹³ Fryxell, S. & Persson, A. (2025) Hur planerar vi egentligen? En skrift om samhällsbyggande, förnyelse, resursmedvetenhet och klimat 2025. Innovationsföretagen, 2025. [Rapport](#)

¹⁴ OECD (2021) Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design. 0a20f779-en.pdf (oecd-ilibrary.org); Berg Mårtensson, H., Höjer, M. & Åkerman, J. (2023) Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development, International Journal of Sustainable Transportation, DOI: 10.1080/15568318.2023.2248049.oecd

¹⁵ T ex Kyriakopoulou, E., Lu.T & Hart, R. (2021) Towards zero emissions from Swedish urban transport. Report from the project 'To buy or not to buy'. Naturvårdsverket Report 7004. Naturvårdsverket, July 2021;

Berg Mårtensson, H., Höjer, M. & Åkerman, J. (2023) Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development, International Journal of Sustainable Transportation, DOI: 10.1080/15568318.2023.2248049;

Gidofalvi, G. et al. (2022) Towards a sustainable use of electric vehicles. Final report. Naturvårdsverket Report 7058. Naturvårdsverket, July 2022.

Kyriakopoulou, E., Lu.T & Hart, R. (2021) Towards zero emissions from Swedish urban transport. Report from the project 'To buy or not to buy'. Naturvårdsverket Report 7004. Naturvårdsverket, July 2021.

¹⁶ <https://www.eiturbanmobility.eu/>

¹⁷ Creutzig, F. et al. (2020) Fair street space allocation: ethical principles and empirical insights. Transport Reviews, 40:6, 711-733, DOI: 10.1080/01441647.2020.1762795

¹⁸ Gullberg, A. (2015) Här finns den lediga kapaciteten i storstadstrafiken. KTH Centre for Sustainable Communications, KTH, Stockholm.

¹⁹ Fryxell, S. & Persson, A. (2025) Hur planerar vi egentligen? En skrift om samhällsbyggande, förnyelse, resursmedvetenhet och klimat 2025. Innovationsföretagen, 2025. [Rapport](#)

²⁰ Taxerade ytor för bostäder, arbetsplatser, skolor, service.

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturöversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

uppskattas till 15–25 miljoner parkeringsplatser, med en hårdgjord yta motsvarande hela Göteborg (500 kvadratkilometer)²¹.

När bilen används så är 80 procent av de resor som görs med bil i städer och tätorter inte längre än 3–4 km²², vilket är sträckor där det ofta skulle gå bra att gå eller cykla. Andra trafikslag är kapacitets-, miljö- och utrymmesmässigt effektivare^{23 24}. Pendling med spårtrafik beräknas vara 60 gånger mer yteffektiv än om motsvarande pendlingsresor skulle ske med personbil. Med reserverade körfält kan bussar transportera 15 gånger så många passagerare som personbilar²⁵.

Utöver energi- och resursförbrukning finns därför också anledning utifrån social och ekonomisk hållbarhet att se över om fördelningen och användningen av vägutrymme och markyta i städer och tätorter är rimlig. När ytor för trafik tar upp ett stort antal kvadratmeter av stadens ytor så begränsar det möjligheterna att skapa inkluderande och trygga offentliga miljöer. När stora delar av den tillgängliga marken ägnas åt bilparkering och körfält trängs andra trafikslag undan, vilket påverkar tillgängligheten negativt för grupper som barn, äldre, personer med funktionsnedsättning och hushåll utan bil. Genom att fördela ytan mer jämlikt – till exempel genom satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik – kan fler människor få god och likvärdig mobilitet, vilket stärker social sammanhållning och minskar exkludering.

Ur ett ekonomiskt perspektiv är mark i städer en begränsad och värdefull resurs, och ineffektiv användning av ytor leder till samhällsekonomiska kostnader, bland annat genom trängsel, buller, luftföroreningar och investerings- och underhållskostnader för ytkrävande infrastruktur. Samtidigt behövs ytorna till annan markanvändning såsom bostäder, verksamheter, grönområden och mötesplatser. En mer strategisk och behovsbaserad omfördelning av vägutrymme kan därför leda till effektivare resursutnyttjande, minskade kostnader och ökad

²¹ Spacescape, Evidens, Trivector & TIIP (2020) Framtiden för parkering och nya bostäder. Analyser av bostadsmarknad, markanvändning och miljökonsekvenser. Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen Oktober 2020.

²² Envall, P. (2013) Parkering i täta attraktiva städer. Dags att förändra synsätt. Trafikverket, 2013. [Parkering i täta attraktiva städer 100 599 WEBB.pdf](#)

²³ Umweltbundesamt (2020) Ökologische Bewertung von Verkehrsarten Abschlussbericht. Texte 156/2020. Figure 1, sid 31. Ökologische Bewertung von Verkehrsarten (umweltbundesamt.de);

TNMT (2021) The environmental impact of today's transport types. Ranking all major urban transport modes based on their carbon-emission output. Infographic, May 11, 2021. [The environmental impact of today's transport types - TNMT](#) Hämtad 2023-12-20,

²⁴ <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/designing-streets-people/comparing-street-users/>

²⁵ Gullberg, A. (2015) Här finns den lediga kapaciteten i storstadstrafiken. KTH Centre for Sustainable Communications, KTH, Stockholm.

ekonomisk robusthet på längre sikt. Sammantaget ger både sociala och ekonomiska perspektiv tydliga motiv för att se över hur stadens vägar och offentliga ytor används, och att planera dem på ett sätt som främjar mer hållbar och jämnt fördelad tillgänglighet liksom förbättrad livskvalitet och långsiktigt hållbar stadsutveckling.

3.1.2 Omfördelning av vägutrymme från bil till kollektivtrafik

Positiva effekter för överflyttning av bilresor till kollektivtrafik fås när attraktivare kollektivtrafik kombineras med minskad attraktivitet för bil som färdmedelsval²⁶. Det beror på att den relativa attraktiviteten hos kollektivtrafik i förhållande till bilen ökar om flera samverkande styrmedel och åtgärder genomförs²⁷. Att kombinera styrmedel av karaktären "push"-, dvs att styra "från" något genom att göra något mindre attraktivt på olika sätt, och "pull"-, dvs att styra "till" något genom att göra något mer attraktivt, ger tydligare effekt än att enbart göra förbättringar av kollektivtrafiken ("pull")²⁸.

Omfördelning av vägutrymme från bil till kollektivtrafik, när exempelvis ett bilkörfält omvandlas till ett dedikerat kollektivtrafikkörfält, gör att kollektivtrafiken får bättre framkomlighet och att dess restider kan kortas, samtidigt som omfördelningen innebär en fysisk begränsning för bilarna - bilens framkomlighet minskar och dess restid ökar något i samma stråk. Åtgärden är alltså en sådan kombination av förbättrade incitament att resa kollektivt (pull) och minskad relativ attraktivitet att välja bilen (push) som positivt påverkar kollektivtrafikens konkurrenskraft i förhållande till bil. Omvandling av bilkörfält till gång- och cykelstråk eller kollektivtrafikkörfält ökar resandet med dessa färdssätt med 20-100 %. Biltrafikens hastighet sjunker och bilresandet minskar med 10-30%²⁹.

²⁶ Buehler, R. & Pucher, J. (2012) Demand for Public Transport in Germany and the USA: An Analysis of Rider Characteristics, *Transport Reviews*, 32:5, 541-567, DOI: 10.1080/01441647.2012.707695

²⁷ Energimyndigheten (2016) Nulägesrapport inom samordningsuppdraget fossilfri transportsektor. ER 2016:25. Boverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen.

²⁸ Dickinson, J. & Wretstrand, A. (2015) Att styra mot ökad kollektivtrafikandel. En kunskapsöversikt. K2 RESEARCH Rapport 2015:2. [Microsoft Word - Styrmedel Kunskapsöversikt K2 RESEARCH 2015_2.1](#)

²⁹ Litman, T. (2023b) Comprehensive Transportation Emission Reduction Planning Guidelines for Evaluating Transportation Emission Reduction Strategies. Victoria Transport Policy Institute, 4 January 2023.

En sammanställning av ett 70-tal genomförda omvandlingar av gatuutrymme som innebar minskad framkomlighet för bilar på olika sätt i 11 olika länder³⁰ visade att det ofta finns en oro för trafikproblem innan genomförandet, men att sådana farhågor sällan infrias. I medeltal minskade biltrafiken i sådana områden med 21,9 %, med ett medianvärde på 10,6%. Det innebär att i hälften av de studerade fallen var det minst 11 % av den tidigare trafiken som inte omfördelades till andra gator. Minskat utrymme för biltrafik på tre större trafikleder i Oslo minskade pendlingen med bil med 16-21 % utan att trängsel eller restider ökade nämnvärt³¹.

3.1.3 Signalprioritering av kollektivtrafik i vägtrafiken

Signalprioritering innebär att trafiksignalen anpassas så att bussen får grönt ljus vid ankomst till korsningen. Bussen meddelar med radiokommunikation till trafiksignalen att den närmar sig korsningen, t ex när den har 200 meter kvar till korsningen. Det påverkar trafiksignalens styrning så att det blir grönt ljus för bussen³². Det huvudsakliga syftet med att införa prioritering av kollektivtrafiken i trafiksignaler i korsningar är minska kollektivtrafikens restid och att minska spridning i körtid för kollektivtrafiken. Signalprioritering är särskilt viktigt när bussen inte har egna körfält utan kör i blandtrafik med andra fordon.

Nyttan med bussprioritet i trafiksignaler har visat sig vara hög, med en samhällsekonomisk återbetalningstid på 3-16 månader³³. Även utanför tätbebyggda områden kan signalprioritering av kollektivtrafiken minska dess restider, t ex genom att trafiksignaler ger bussen företräde vid utfart från sidoväg till huvudväg³⁴.

³⁰ Cairns, S., Atkins, S. & Goodwin, P. (2002) Disappearing traffic? The story so far. Proceedings of the Institution of Civil Engineers - Municipal Engineer 2002 151:1, 13-22. Disappearing traffic? The story so far | Proceedings of the Institution of Civil Engineers - Municipal Engineer (icevirtuallibrary.com)

³¹ Tennöy, A. & Hagen, O.U. (2020) Reallocation of Road and Street Space in Oslo Measures for Zero Growth in Urban Traffic Discussion Paper. International Transport Forum. [Reallocation of Road and Street Space in Oslo: Measures for Zero Growth in Urban Traffic \(itf-oecd.org\)](https://www.itf-oecd.org/reallocation-road-street-space-oslo) Hämtad 2023-10-15.

³² Otterdahl, T. & Larsson, A. (2012) Bussprioritering i trafiksignaler – Planering, införande och drift. Trafikverket Publikation 2012:234.

³³ Otterdahl, T. & Larsson, A. (2012) Bussprioritering i trafiksignaler – Planering, införande och drift. Trafikverket Publikation 2012:234.

³⁴ Otterdahl, T. & Larsson, A. (2012) Bussprioritering i trafiksignaler – Planering, införande och drift. Trafikverket Publikation 2012:234.

3.2 Varför är acceptans viktigt?

Begreppet acceptans har en lång historia i sammanhanget klimat- och miljöåtgärder³⁵. Bakgrunden till varför acceptans behöver adresseras beskrivs som grundat i ett socialt dilemma, känt under namn som "allmänningarnas tragedi" eller det "kollektiva handlingsproblemet"³⁶. Kärnan i dilemmat är enkel: Det som är eller åtminstone upplevs vara mest fördelaktigt på individnivå är inte nödvändigtvis det bästa för en grupp eller ett samhälle i bredare bemärkelse. Den stora skalan i klimatfrågan och den otydliga kopplingen till konsekvenser och handlingar på individnivå begränsar incitament till att individer och företag självmant ska ändra beteende. Det blir också svårare att förstå i vilken utsträckning andra bidrar till att lösa utmaningen. Den rättvisaspekt som är förknippad med detta har visat sig vara en viktig faktor för acceptans³⁷.

Styrning behövs för att nå transportsektorns klimat- och miljömål genom åtgärder som ibland inte ligger i linje med individers eller aktörers omedelbara faktiska eller upplevda intressen³⁸. Den politiska genomförbarheten i de styrmedel som behövs för en omställning till transporteffektivare samhälle, med en hållbar tillgänglighet som är mindre bilberoende, är en nyckel i klimat- och miljöomställningen av vägtrafiken³⁹. Det finns samtidigt ofta en oro, i internationell såväl som i svensk transportpolicykontext, för att åtgärder som direkt eller indirekt gör bilresor och bilinnehav dyrare eller mer tidskrävande ska leda till negativa effekter för näringsliv och medborgare, och för att det ska uppstå kritisk opinion och i förlängningen protester av olika slag⁴⁰. Frågan om acceptans kan ofta upplevas som känslig och hämmande bland beslutsfattare och tjänstepersoner i dessa

³⁵ Schreibmüller, J., Aumann, S., Preiß, S. & Kinigadner, J. (2025). From Car-Dependent to Public Space Enthusiast: How can a typology of attitudes help to understand social acceptance of street space reallocation projects? *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 30, 101370. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2025.101370>

³⁶ Harring, N. & C. Jagers, S. (2025). Minsta möjliga motstånd: En ESO-rapport om acceptans för klimatpolitiska styrmedel. Regeringskansliet.

³⁷ Harring, N. & C. Jagers, S. (2025). Minsta möjliga motstånd: En ESO-rapport om acceptans för klimatpolitiska styrmedel. Regeringskansliet.

³⁸ OECD (2021) *Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design*. [0a20f779-en.pdf](#) ([oecd-ilibrary.org](#)) ; Berg Mårtensson, H., Höjer, M. & Åkerman, J. (2023) Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development, *International Journal of Sustainable Transportation*, DOI: 10.1080/15568318.2023.2248049

³⁹ Sanne, J., Dymén, C., Johansson, H., Odhage, J., Romson, Å. & Lund, E. (2022) Målstyrd planering - Processer, metoder, styrmedel och åtgärder för ett transporteffektivt samhälle. IVL Rapport C 768. Trivector Rapport 2022:141.

⁴⁰ Amaglobeli, D., Gu, M., Hanedar, E., Hong, G. & Thévenot, C. (2023) Policy Responses to High Energy and Food Prices. IMF Working Paper 23/74. ;

Dickinson, J. & Wretstrand, A. (2016) Plats, pengar och prioritet. Intervjustudie om hinder och möjligheter för styrning mot ökad kollektivtrafikande. K2 Working Papers 2016:7. K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, Lund.

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

planerings- och beslutsprocesser. Trots goda exempel på framgångar med "best practice" tvekar beslutsfattare dock ofta inför åtgärder som innebär minskad bilanvändning och -trafik, eftersom de är rädda för protester och kritik från lokalbefolkningen och andra intressenter. Förslag på styrmedel och åtgärder som innebär att minska biltrafik genom ökade kostnader eller restider har i flera fall skrinlagts på grund av kritisk opinion, t ex i Frankrike⁴¹.

Dessa utmaningar kopplade till acceptans är påtagliga i sammanhanget omfördelning av vägutrymme till förmån för hållbar tillgänglighet och andra värden i staden eftersom flera grupper i samhället idag har ett stort bilberoende⁴². Praktiska exempel innefattar motstånd mot införande eller höjning av trängselskatter, trots att dessa visat sig kunna reducera trängsel, förbättra luftkvalitet och öka framkomlighet⁴³. Ett annat återkommande exempel är lokal opposition mot cykelinfrastruktur eller busskörfält, som ofta möter motstånd från näringsidkare och andra grupper som befarar försämrad tillgänglighet, trots att forskningen visar att sådana omfördelningar av vägutrymme ofta inte bara leder till ökad trafiksäkerhet, attraktivare stadsmiljö, förbättrat handelsunderlag i stadskärnor och även i många fall ökad framkomlighet för biltrafik⁴⁴.

⁴¹ Martin, M. & Islar, M. (2021) The 'end of the world' vs. the 'end of the month': understanding social resistance to sustainability transition agendas, a lesson from the Yellow Vests in France. *Sustainability Science* 16, 601–614 (2021). <https://doi.org/10.1007/s11625-020-00877-9>

⁴² Schreibmüller, J., Aumann, S., Preiß, S. & Kinigadner, J. (2025) From Car-Dependent to Public Space Enthusiast: How can a typology of attitudes help to understand social acceptance of street space reallocation projects? *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 30, 101370. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2025.101370>

⁴³ Dickinson, J., Hult, C., Lundström, H. & Roth, A. (2024) Snabb omställning av vägtrafiken för minskad klimatpåverkan. IVL Rapport C820. ; Klimatpolitiska rådet. (2025). Social acceptans för klimatpolitik— Vad säger forskningen?

⁴⁴ Shergold, I. et al. (2016) The Economic Benefits of Sustainable Urban Mobility Measures. Independent Review of Evidence: In-depth Reviews of Measures.

3.2.1 Faktorer som påverkar acceptans

Acceptans påverkas av flera olika faktorer och det finns flera uppsättningar av system för att kategorisera dessa. Harring & Jagers⁴⁵ liksom Klimatpolitiska rådet⁴⁶ identifierar övergripande kategorier av faktorer som påverkar acceptans:

- **Materiella faktorer** omfattar både faktiska och upplevda kostnader samt konsekvenser. När det gäller acceptans kan individer vara mer benägna att acceptera åtgärder som påverkar andra i större utsträckning än det egna hushållet. Lokalitet, t ex om individen bor i stad eller landsbygd, samt inkomstnivå är exempel på faktorer som har visat sig spela en roll för acceptansen. Forskning visar också att yngre personer, kvinnor och stadsbor generellt tenderar att vara mer stödjande till klimatpolitiska åtgärder.
- **Interna faktorer** inkluderar ideologier, värderingar, känslor, kännedom samt rollen av egna erfarenheter. Sådant som politisk tillhörighet och i vilken utsträckning individer har altruistiska värderingar har visats kunna påverka acceptansen. Forskning har också visat att personer med mer klimatoro är benägna att acceptera klimatpolitiska åtgärder, men kan också bli motståndare mot åtgärder som uppfattas som ineffektiva och orättvisa. Erfarenhet av effekter från en reform kan också påverka acceptansen, t ex ledde erfarenheten av trängselskatt i Stockholm till ökad acceptans. Slutligen är informerade medborgare mer benägna att stötta förändring.
- **Relationella faktorer** innefattar social, politisk och institutionell tillit som samtliga har en betydande positiv korrelation med acceptans. I lägre utsträckning påverkas acceptans också av relationella faktorer som sociala normer och politisk tillhörighet. Det finns en tendens att anpassa sina uppfattningar efter det sociala sammanhanget och att ta till sig de ståndpunkter som ens politiska parti företräder.
- **Polycyspecifika faktorer** inbegriper upplevd rättvisa och effektivitet som relaterar till ett specifikt styrmedel. Upplevd effektivitet handlar om ifall det finns en tilltro till att ett styrmedel bidrar till utsläppsminskningar på ett effektivt sätt. Upplevd rättvisa handlar om ifall om individer uppfattar

⁴⁵ Harring, N. & C. Jagers, S. (2025) Minsta möjliga motstånd: En ESO-rapport om acceptans för klimatpolitiska styrmedel. Regeringskansliet.

⁴⁶ Klimatpolitiska rådet (2025) Social acceptans för klimatpolitik – Vad säger forskningen?

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

att kostnader och effekter fördelas på ett rättvist sätt, på dem själva respektive andra samt mellan olika grupper i samhället. Det uppstår ofta motstånd för styrmedel som upplevs som kostsamma, speciellt om fördelarna inte är tydliga. Dessa faktorer tenderar att framstå som av stor betydelse för styrmedelsacceptans.

- **Kontextuella faktorer** beskriver hur sammanhanget, t ex i ekonomiska eller demokratiska termer, präglar acceptansen. Hit hör också begreppet institutionell kvalitet, det vill säga graden av frånvaro av korruption. Kontextuella faktorer är viktiga vid bedömning av överförbarhet mellan länder och regioner.

Åtgärder som innebär en omfördelning av vägutrymme har en stor lokal påverkan och den lokala kontexten har därför stor betydelse. Sådana faktorer beskrivs dock inom andra kategorier, exempelvis ingår sociodemografiska och socioekonomiska aspekter bland materiella faktorer.

Faktorerna påverkar acceptansen var för sig, men har också en inbördes påverkan på varandra. Exempelvis kan politisk tillit påverka upplevd effektivitet och acceptansen för att "offra sig" för allmänhetens bästa.

3.2.2 Faktorer som kan öka acceptans

Harring & Jagers (2025) beskriver hur acceptans för klimatpolitiska styrmedel kan påverkas⁴⁷:

- **Resurs- och kostnadsfördelningar** har betydelse för acceptansen inklusive vilka kompensatoriska upplägg som kan förekomma. Ett kompensatoriskt upplägg kan innebära att de som påverkas mest av ett styrmedel på något sätt kompenseras. Det kan innebära ett så kallat morot-och-piska-upplägg, dvs att höjda kostnader på oönskade beteenden kombineras med sänkta kostnader eller stöd för alternativ som ligger i linje med målet. Även reciprocitet, dvs **ömsesidighet** i bemärkelsen att göra något för någon och förvänta sig att det på något sätt ska återgäldas, och risken för friåkning spelar in här. Människor tenderar att acceptera kostnader i högre

⁴⁷ Harring, N. & C. Jagers, S. (2025) Minsta möjliga motstånd: En ESO-rapport om acceptans för klimatpolitiska styrmedel. Regeringskansliet.

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

utsträckning om de uppfattar att andra också bidrar och att bördan delas rättvist.

- **Information och kommunikation** handlar om att informera de som påverkas om effekter och konsekvenser. Exempel på sådant som spelar roll är om informationskällan är trovärdig, om budskapet är tydligt och mottagarens motivation. Viktiga faktorer är inramning, normmeddelande, kunskapshöjande insatser, och benämning. Inramning handlar om hur budskapet kommuniceras, t ex som fördelningspolitik eller som ett sätt att effektivt minska utsläpp. Detta tenderar att ha marginella effekter på acceptansen. Normmeddelande handlar om hur den egna uppfattningen påverkas av andras, där forskning som tidigare nämnts visar på en tendens till att rätta sin egen inställning efter andras. Vidare verkar kunskapshöjande insatser kring själva styrmedlet kunna bidra till ökad acceptans och slutligen spelar det en viss roll hur styrmedlet benämns, t ex som en koldioxidskatt eller en bränsleskatt.

Klimatpolitiska rådet⁴⁸ betonar särskilt betydelsen av narrativ, budskap och vision, dvs att berättelser och visioner om framtiden och betoning på "sidonyttor", såsom hälsa och ekonomisk stabilitet, främjar acceptans. Andra sätt är att utforma politiken utifrån bredare fördelar, som säkerhet, beredskap, regionalekonomisk utveckling och folkhälsa. Kommunikation som visualiserar visionen för stadens utveckling liksom tydlig kommunikation kring hur tillgänglighet som inte förutsätter bil blir bättre och enklare beskrivs som en framgångsfaktor för acceptans⁴⁹. Att i praktiken få uppleva och få erfarenhet av visionen, genom införande av åtgärder under en prövoperiod, så att effekten för stadsmiljön liksom för den egna tillgängligheten blir tydligare, kan bidra positivt till acceptansen⁵⁰.

- **Struktur och organisation** är också relevanta aspekter, där paketering, sekvensering, tajming och själva proceduren påverkar acceptansen. Paketering innebär att flera styrmedel kombineras – antingen samtidigt

⁴⁸ Klimatpolitiska rådet (2025) Social acceptans för klimatpolitik – Vad säger forskningen?

⁴⁹ Dickinson, J., Hult, C., Lundström, H. & Roth, A. (2024) Snabb omställning av vägtrafiken för minskad klimatpåverkan. IVL Rapport C820.

⁵⁰ Dickinson, J., Hult, C., Lundström, H. & Roth, A. (2024) Snabb omställning av vägtrafiken för minskad klimatpåverkan. IVL Rapport C820.

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

eller i tidsmässig följd – för att öka stödet⁵¹. Sekvensering innebär att åtgärder införs i en strategisk ordning så att lättare eller mer uppskattade steg kommer före mer krävande eller potentiellt impopulära.

Tajming syftar på när i ekonomiska eller samhällsliga cykler åtgärder lanseras, eftersom acceptansen kan påverkas av om människor upplever att de har råd eller handlingsutrymme. Procedur avser processen från att ett beslut fattas till dess att det implementerats. För att nå acceptans kan faktorer som transparens, inkludering och möjligheten för medborgare att vänja sig vid åtgärderna vara av betydelse. Klimatpolitiska rådet⁵² beskriver betydelsen av engagemang och deltagande på följande vis:
”Involvering av berörda grupper i tidigt skede i beslutsprocesser ökar stödet och transparent kommunikation och möjlighet att delta i ”samtalsforum” hjälper till att synkronisera medborgarnas uppfattningar och opinion med policyförslagen”.
Deltagande och dialog med olika grupper i staden i planeringen och under och efter genomförande samt ett snabbt genomförande av åtgärder så att positiva effekter snart blir tydliga anges som viktiga i processen⁵³.

⁵¹ Dickinson, J., Hult, C., Lundström, H. & Roth, A. (2024) Snabb omställning av vägtrafiken för minskad klimatpåverkan. IVL Rapport C820.

⁵² Klimatpolitiska rådet (2025) Social acceptans för klimatpolitik—Vad säger forskningen?

⁵³ Dickinson, J., Hult, C., Lundström, H. & Roth, A. (2024) Snabb omställning av vägtrafiken för minskad klimatpåverkan. IVL Rapport C820.

4 Resultat

I detta avsnitt presenteras resultaten av litteraturstudien i två skärningar. Dels ett avsnitt (4.1) med exempel från olika städer på hur acceptans adresserats (eller inte adresserats) och utvecklats i samband med åtgärder och styrmedel som påverkar användning av gatuutrymme och prioritet för olika färdssätt.

Dels en sammanställning och analys (4.2) med utgångspunkt i ramverkets faktorer av potentiell relevans för förståelse av acceptans (materiella, interna, relationella, policyspecifika och kontextuella). Här ingår också analys av strategier för att påverka acceptans (4.3) utifrån tre olika idétraditioner (struktur och organisation, information och kommunikation, resurs- och kostnadsfördelning).

När det gäller acceptans för signalprioritering för kollektivtrafik har inte litteratursökning eller sökning på andra sätt gett några träffar. En teori är att det kan bero på att signalprioritering är en subtil åtgärd, som ofta införs på ett sådant sätt att det inte är tydligt för dem som påverkas vad som orsakar en eventuell upplevd längre eller kortare restid, och som därmed inte leder till kritik och protester. Om så är fallet öppnar det en intressant forskningsfråga vad som utmärker en sådan åtgärd och om det finns fler.

4.1 Exempel på acceptans kopplat till omvandling av vägutrymme

4.1.1 Gatuomvandling i Bryssel⁵⁴

Bryssel, huvudstad och administrativ region i Belgien med 188 700 invånare i kommunen och 1,2 miljoner invånare i storstadsregionen⁵⁵, är en av flera belgiska städer som infört cirkulationsplaner, med zoner för begränsad genomfart med bil och omfördelning av gatuutrymme från bil till andra färdssätt och till andra ändamål.

⁵⁴ te Boveldt, G., De Wilde, L., Kaseru, I. & Macharis, C. (2023) Pedestrianisation as a step in a societal transformation? An analysis of support and opposition in Brussels. Cities, Volume 143, 2023, 104577, ISSN 0264-2751, <https://doi.org/10.1016/j.cities.2023.104577>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S026427512300389X>)

⁵⁵ NE - Bryssel

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

Drivande beslutsfattare bakom mobilitetsplanen i Bryssel menar att man inte kan invänta konsensus i alla lägen när det handlar om mobilitet och minskat utrymme för biltrafik, eftersom det inte är möjligt att uppnå. Det är viktigt att faktiskt genomföra åtgärderna för att kunna uppleva effekterna i praktiken⁵⁶. Att få till stånd ett faktiskt genomförande anges som en viktig faktor för att öka acceptans. Positiva effekter från förändringen syns direkt när bilarnas dominans på gatorna minskar - luftkvaliteten känns snabbt bättre, bullret minskar omgående, och cyklister och gående får genast en bättre och tryggare trafikmiljö och framkomlighet. Därefter blir det enklare att fortsätta arbetet med fler och mer permanenta åtgärder⁵⁷.

Undersökningar av hur stödet för gånggator har utvecklats före och efter implementeringen bland invånare i storstadsområdet, anställda i området och förbipasserande genom online- och personliga undersökningar visar en stark ökning av det totala stödet, både för gånggatorna på de centrala boulevarderna (nu med en majoritet som är för) och för en fortsatt implementering.

Data från en storskalig enkätundersökning i två faser som genomförts 2017 och 2021 visar att bland invånare i Bryssels storstadsområde steg stödet för en bilfri Boulevard Anspach från 47 % år 2017 till 53 % år 2021, medan stödet för fler gånggator ökade från 42 % till 47 %. Bland personer som arbetar i stadskärnan ökade stödet för Boulevard Anspach från 55 % till 64 %, och för fler gånggator från 28 % till 51 %. Besökare på den nya gånggatan var mest positiva: stödet steg från 69 % till 82 % för Boulevard Anspach och från 60 % till 69 % för fler gånggator.

Inkomst eller kön var faktorer som inte hade stor betydelse för stöd, och inte heller syftet med besöket i centrum (arbete, fritid, etc.) visade sig spela någon stor roll.

Sammanfattningsvis var faktorer som bostadszon (centrum vs. omgivande grannskap vs. periferi), och ägande av eller tillgång till olika transportsätt/ system (elcykel och cykelbidrag vs. bil) betydelsefulla för acceptansen. År 2017 fanns det också ett samband relaterat till ålder där yngre personer visade mer stöd, men detta samband hade avtagit 2021.

⁵⁶ Zipper, D. (2023) A Belgian Lesson in Taming the Automobile. Bloomberg May 16, 2023. From Traffic-Choked Brussels, a Model for Driving Less - Bloomberg Hämtad 2023-11-18

⁵⁷ Gustavsson Binder, T., Dickinson, J. & Lundström, H. (2023) "Att göra en Gent". Nya tag för attraktiva städer med mindre biltrafik. IVL Rapport C793. IVL Svenska Miljöinstitutet, 2023.

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik
Februari 2026

Bilberoende visade sig vara den starkaste faktorn för motstånd mot gågator i studien av Bryssels omvandling av Boulevard Anspach.

Att stödet för omvandlingen av Bryssels centrala boulevard till gågata ökade markant mellan 2017 och 2021, förklaras i artikeln med flera faktorer. Den initiala kontroversen kring projektet avtog gradvis, i linje med tidigare forskning som pekar på att motstånd mot bilrestriktioner tenderar att minska över tid när människor vänjer sig vid förändringen. Den färdigställda utformningen av området med förbättrad offentlig miljö och högre kvalitet på vistelseytor har sannolikt förstärkt denna acceptans. En annan viktig orsak är att stödet inte längre är koncentrerat till enbart yngre grupper, som var mest positiva i början, utan har spridits till bredare åldersgrupper. Detta tyder på att erfarenheten av den nya gågatan har övertygat fler om dess fördelar.

Bostadsläge nära gågatorna identifieras som en stödfaktor - boende nära den omvandlade zonen har visat sig vara mer positiva än de som bor längre bort, vilket kan förklaras av att de direkt upplever förbättrad livskvalitet och minskad trafikbelastning.

Ägande av elcykel och förmåner som cykelbidrag korrelerar starkt med högre stöd. Detta visar att strategier för att minska bilberoendet och främja alternativa färdssätt är centrala för att öka acceptansen för liknande åtgärder.

Dessutom finns en stark korrelation mellan stödet för denna specifika gågata och en mer generell acceptans för ytterligare gågator i staden. Detta indikerar att projektet har fungerat som en "pilot" som legitimerar liknande åtgärder. Slutligen har en viss överflyttning av resande från bilresor till gång och cykel observerats, vilket stärker stödet ytterligare.

Motståndet är starkast bland dem som använder bil som huvudsakligt färdssätt till centrum. Personer som äger en bil eller regelbundet använder bil för resor till stadskärnan har betydligt lägre sannolikhet att stödja bilfria gator. Detta beror främst på en upplevd förlust av tillgänglighet och bekvämlighet när biltrafik begränsas. Analysen bekräftar tidigare forskning om vanemässig bilanvändning som ett seglivat socio-tekniskt system: när människor är fast i bilbaserade rutiner så tenderar de att motsätta sig förändringar som utmanar dessa vanor. Det totala stödet för gågator ökade mellan 2017 och 2021. Bilägare och frekventa bilresenärer är dock en kvarvarande tydlig grupp med motstånd. Även om bilberoende kvarstår som den främsta faktorn för motstånd, har även bland bilägare stödet ökat

något över tid. Det tyder på att vanor kan förändras när alternativen upplevs som attraktiva och tillgängliga.

4.1.2 Omvandling av gatuytor i Barcelona

Superblocks har utvecklats som ett koncept för omvandling av befintliga stadsdelar till mer hållbara stadsmiljöer genom begränsningar för biltrafik och omvandling av gatuutrymme till gröna och sociala ytor samt utrymme för gång- och cykeltrafik. Omvandlingen har väckt både stöd och kontroverser, vilket speglar debatten kring stadsplaneringsreformer världen över, där liknande policys i städer som Oxford och London har mött kritik från dem som ser dem som intrång i den personliga friheten och en del av en bredare miljöagenda. Detta motstånd är förankrat i en långvarig misstro mot central stadsplanering och som tycks ha intensifierats i efterdyningarna av COVID-19⁵⁸.

Marquet & Maciejewska (2024)⁵⁹ undersöker dessa attityder och identifierar dem som härrörande från konspirationsteorier, ideologiska ställningstaganden, livsstilsförändringar och giltiga farhågor kring frågor som gentrifiering och social utestängning. De belyser vidare de utmaningar som desinformation och en allmän misstro mot myndigheter utgör för rationellt stadspolitiskt beslutsfattande. De föreslår att stadsplanerare använder en blandning av vetenskapliga bevis och deltagandemetoder för att effektivt hantera denna typ av utmaningar i urban planering.

Erfarenheter från Barcelona visar att acceptansen inte var självklar. Initialt mötte omvandlingen motstånd på grund av oro för trafikförändringar, gentrifiering och bristande medborgarinflytande. För att främja acceptans har flera strategier visat sig framgångsrika. Starkt politiskt ledarskap och institutionellt stöd har varit avgörande för att driva igenom förändringarna. Pilotprojekt och gradvis implementering har minskat osäkerhet och visat konkreta fördelar. Dialog och deltagandeprocesser har stärkts efter tidiga erfarenheter av bristande inflytande, vilket har ökat acceptansen. Dessutom har tydlig kommunikation om miljö- och

⁵⁸ Marquet, O. & Maciejewska, M. (2024) Fighting for Proximity: Acceptance, Opposition, and Political Outcomes of Barcelona's Superblocks. Vol. 36 (2024): GAME CHANGER? Planning for just and sustainable urban regions - book of abstracts. AESOP Annual Congress Proceedings, 2024-07-01.

⁵⁹ Marquet, O., Fernández Núñez, M.- & Maciejewska, M. (2024) The political price of superblocks. Electoral outcomes of sustainable transport interventions in Barcelona. Environment International, Volume 189, 2024, 108789, ISSN 0160-4120, <https://doi.org/10.1016/j.envint.2024.108789>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412024003751>)

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

hälsovinster bidragit till att skapa förståelse för syftet med åtgärderna. Anpassning till lokala förutsättningar har minskat konflikter och gjort modellen mer flexibel.

Den politiska ledningen i de stadsdelar som infört superblocs har generellt gynnats av ökat stöd för Barcelona en Comú (BEC), trots att partiet tappade röster på stadsnivå mellan 2015 och 2023. Stadsövergripande trend: BEC:s stöd sjönk från 25,2 % (2015) till 19,8 % (2023) i hela Barcelona. I stadsdelar med superblocs ökade stödet istället till 24,1 % 2023 jämfört med 19,5 % i områden utan superblocs. Det motsvarar en skillnad på cirka 4,6 procentenheter. Flera faktorer bedöms ha bidragit till denna framgång, korrigerat för att superblocs kan ha implementerats i områden som redan demografiskt lutar åt BEC, och för demografiska och sociala förändringar inom dessa områden, och över hela staden, som kan påverka resultaten.

Barcelona (1,7 miljoner invånare och med förstäder omkring 5 miljoner⁶⁰) är en stad med ett unikt sociopolitiskt landskap och en specifik uppsättning urbana utmaningar vilket innebär att den observerade politiska dynamiken kopplad till åtgärder för hållbar stadsmiljö som superblocs kan skilja sig åt i andra städer eller regioner. Det sociopolitiska sammanhanget i Barcelona kännetecknas av ett starkt politiskt engagemang och en hög nivå av offentlig diskurs kring urbana interventioner, vilket kan ha påverkat de resultat som observerats i studien. För att öka tillämpligheten av resultaten i andra kontexter menar författarna att framtida forskning bör syfta till att replikera denna analys i olika urbana miljöer med varierande sociopolitisk dynamik. Detta skulle hjälpa till att avgöra om den positiva valresponsen på Superblocks är unik för Barcelona eller tyder på en bredare trend. En slutsats är att superblocs inte orsakat negativt väljarbeteende i berörda områden, utan tvärtom mildrade BEC:s generella nedgång och gav lokalt positivt politiskt utslag vilket tyder på att väljarna i dessa områden uppskattade de konkreta förbättringarna i livskvalitet som superblocs medförde.

Några faktorer kan identifieras i Barcelonas kontext:

- Direkt erfarenhet av förbättringar - invånare i superbloc-områden kunde själva uppleva konkreta nyttor såsom minskad trafik, förbättrad luftkvalitet och ökad tillgång till offentliga ytor, vilket stärkte stödet för politikerna bakom åtgärden.

⁶⁰ [NE - Barcelona](#)

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

- Egenintresse och mobilitetsbehov - de lokala effekterna av superblocs stöder resebehoven hos invånare som redan var benägna att använda gång-, cykel- och kollektivtrafik med tanke på att de bor i en kompakt stadskärna med gott om alternativ för transport utanför bil, och som gynnades särskilt av förändringarna, vilket ökade acceptansen.
- Tydlig klimat- och hållbarhetsprofil - superblocs uppfattades som offentliga satsningar med tydliga miljömål och tydliga resultat i form av ökad grönska i stadsdelarna, vilket attraherade miljömedvetna väljare.
- Tid för att uppleva effekterna – vid valet 2023 hade många superblocs varit på plats i månader eller år, vilket gav väljarna möjlighet att se och värdera resultaten innan de röstade. Väljare tenderar generellt att anta sina favoritpartiers ståndpunkter i frågor där de saknar egen erfarenhet, men i superbloc-områden minskade detta behov eftersom invånarna själva kunde bedöma effekterna, vilket förstärkte stödet för BEC.

Sammanfattningsvis så kan lokala, synliga och upplevda förbättringar, kombinerat med tydliga klimatmål och tid för att uppleva förändringen efter implementering, identifieras som centrala faktorer för det ökade politiska stödet.

Även Nieuwenhuijsen et al (2024)⁶¹ beskriver hur acceptansen för omvandlingen till superblocs i Barcelona har utvecklats och vilka faktorer som har påverkat denna process. Inledningsvis mötte den första implementeringen i stadsdelen Poblenou (drygt 30000 invånare⁶²) betydande motstånd från lokalbefolkningen. Detta berodde främst på bristande information, avsaknad av medborgardialog och oro för gentrifiering och trafikförflyttning. Protester och kritik visade att sociala aspekter liksom det politiska och institutionella ledarskapets roll är avgörande för acceptans och för att uppnå resultat. För att minska den privata fordonstrafiken behövs mer kollektivtrafik för att uppnå bredare positiva socioekologiska effekter. Om social ojämlikhet och rättvisa inte beaktas riskerar gentrifiering att uppstå.

Med tiden infördes omfattande medborgardialog och samråd i senare projekt i stadsdelarna Sant Antoni (ca 15000 invånare⁶³) och Horta (ca 25000 invånare⁶⁴).

⁶¹ Nieuwenhuijsen, M., de Nazelle, A., Cirach Pradas, M., Daher, C., Dzhambov, A.M., Echave, C., Gössling, S., Iungman, T., Khreis, H., Kirby, N., Khomenko, S., Leth, U., Lorenz, F., Matkovic, V., Müller, J., Palència, L., Pereira Barboza, E., Pérez, K., Tatah, L., Tiran, J., Tonne, C. & Mueller, N. (2024) The Superblock model: A review of an innovative urban model for sustainability, liveability, health and well-being. Environmental Research, Volume 251, Part 1, 2024, 118550, ISSN 0013-9351, <https://doi.org/10.1016/j.envres.2024.118550>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0013935124004547>)

⁶² [El Poblenou - Population Trends and Demographics - CityFacts](#)

⁶³ [Sant Antoni - Population Trends and Demographics - CityFacts](#)

⁶⁴ [Horta - Population Trends and Demographics - CityFacts](#)

Dessa inslag av deltagande och samskapande ökade acceptansen. Även revideringar av ursprungskonceptet, såsom övergången till *Green Axes* i Eixample-distriktet, bidrog till att anpassa modellen till lokala förutsättningar och minska konflikter.

Flera faktorer har visat sig främja acceptansen:

- **Synliga förbättringar i livskvalitet** såsom lugnare gator, ökad social interaktion, mer grönområden och förbättrad säkerhet.
- **Miljö- och hälsoeffekter**, exempelvis minskad luftförorening och buller i vissa områden samt ökad trivsel och välbefinnande.
- **Kommunikation och transparens**, där robusta och oberoende utvärderingar samt tydlig information om förväntade fördelar har spelat en roll.
- **Politiskt ledarskap och institutionell styrning**, som har varit avgörande för att driva igenom förändringen och hantera kontroverser.

Artikeln framhåller att acceptansen ökar när invånare upplever konkreta förbättringar i sin vardag och när processen är inkluderande och rättvis. Samtidigt kvarstår utmaningar kring social rättvisa, risk för gentrifiering och behovet av kompletterande åtgärder som förbättrad kollektivtrafik för att uppnå bredare positiva effekter.

4.1.3 Omfördelning av gatuutrymme i Gent och Leuven

Flera belgiska städer som Gent (ca 480000 invånare⁶⁵) och Leuven (ca 165000 invånare) har infört mobilitetsplaner med cirkulationsplaner och andra åtgärder för att främja mer hållbar tillgänglighet⁶⁶. Cirkulationsplaner innebär som innebär zoner för begränsad genomfart med bil och omfördelning av gatuutrymme från bil till andra färdssätt och till andra ändamål.

⁶⁵ [Gent Population 2025](#)

⁶⁶ Gustavsson Binder, T., Dickinson, J. & Lundström, H. (2023) "Att göra en Gent". Nya tag för attraktiva städer med mindre biltrafik. IVL Rapport C793. IVL Svenska Miljöinstitutet, 2023.

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

Åtgärderna mötte motstånd och kritik inför införandet, inte minst i Gent. Acceptansen för åtgärderna för att minska biltrafik till förmån för mer hållbar mobilitet ökade efter införandet, och en majoritet stöder idag åtgärderna⁶⁷.

Flera aspekter bedöms ha bidragit till det framgångsrika genomförandet i Gent. Förändringen förbereddes i tre år och infördes över en helg, då vägar stängdes av, nya skyltar sattes upp, blomsterlådor ställdes ut, med mera⁶⁸. Målsättningen var ett snabbt genomförande av cirkulationsplanen för att minska framkomlighet för biltrafik, för att invånarna snabbt skulle kunna få uppleva effekterna för stadsmiljön. Ett sådant snabbt genomförande behöver baseras på noggrann förberedelse⁶⁹. Bra förberedelse, planering och kommunikation är av stor betydelse för att förklara och förankra policy som innebär minskad biltrafik⁷⁰. Ett väl förberett underlag som har svar på de frågor som kommer att ställas lyfts i Gent fram som grunden för framgångsrik kommunikation och förankring, och att det finns tid och möjlighet att lyssna och skapa delaktighet samt göra justeringar i förslagen⁷¹.

En annan viktig aspekt som lyfts fram som grund för ett framgångsrikt genomförande, vilket i sin tur ger förutsättningar för att kunna uppleva effekterna av åtgärderna och öka acceptans, är ett starkt och uthålligt politiskt stöd samt en tjänstemannaorganisation som är väl förankrad i arbetet. Politiker behöver tid att diskutera och enas om åtgärderna i förväg, och det är viktigt att flera företrädare – inte bara en enskild person – fungerar som ambassadörer. Genomförandet kräver mod och uthållighet, särskilt när kritik uppstår i början. God bemanning och motiverad personal är också avgörande; tjänstemännen behöver känna delaktighet och stolthet. Att lyfta fram deras insatser, som gjordes i Gent, stärker lagkänslan och bidrar till ett framgångsrikt genomförande⁷².

⁶⁷ Gustavsson Binder, T., Dickinson, J. & Lundström, H. (2023) "Att göra en Gent". Nya tag för attraktiva städer med mindre biltrafik. IVL Rapport C793. IVL Svenska Miljöinstitutet, 2023.

⁶⁸ Gustavsson Binder, T., Dickinson, J. & Lundström, H. (2023) "Att göra en Gent". Nya tag för attraktiva städer med mindre biltrafik. IVL Rapport C793. IVL Svenska Miljöinstitutet, 2023.

⁶⁹ Gustavsson Binder, T., Dickinson, J. & Lundström, H. (2023) "Att göra en Gent". Nya tag för attraktiva städer med mindre biltrafik. IVL Rapport C793. IVL Svenska Miljöinstitutet, 2023.

⁷⁰ Polonyi, T. (2021) How to Overcome Opposition and Face Backlash. CityChangers.org, March 9, 2021. [How to Overcome Opposition and Face Backlash | CityChangers.org](https://www.citychangers.org/en/inspiration/how-to-overcome-opposition-and-face-backlash/)

Gustavsson Binder, T., Dickinson, J. & Lundström, H. (2023) "Att göra en Gent". Nya tag för attraktiva städer med mindre biltrafik. IVL Rapport C793. IVL Svenska Miljöinstitutet, 2023.

⁷¹ Gustavsson Binder, T., Dickinson, J. & Lundström, H. (2023) "Att göra en Gent". Nya tag för attraktiva städer med mindre biltrafik. IVL Rapport C793. IVL Svenska Miljöinstitutet, 2023.;

Holm, F. (2019) Vänd pyramiden. Planera för en hållbar mobilitet. Gröna Bilister, Stockholm, 2019.

⁷² Gustavsson Binder, T., Dickinson, J. & Lundström, H. (2023) "Att göra en Gent". Nya tag för attraktiva städer med mindre biltrafik. IVL Rapport C793. IVL Svenska Miljöinstitutet, 2023

I Leuven skedde en omfattande dialog med stadens invånare under planeringen. Staden genomförde stora undersökningar för att fråga invånarna om deras åsikter kring mobilitet, gröna områden och mötesplatser. Bland annat genomfördes inspirationspromenader för att invånarna skulle få jämföra gator med stor mängd grönska och gator med endast betong och asfalt för att uppleva skillnaden. Åsikterna i dialogerna togs om hand i arbetet med mobilitetsplanen med prioritet för gång-, cykel- och kollektivtrafik och att minskad biltrafik. I kommunikationen fokuserades på målen för stadsmiljön, inte på de enskilda trafikåtgärderna⁷³.

I Gent har trafikmodelleringar inte haft särskilt stort inflytande på beslutsfattandet om mobilitetsplanen utan mer använts som underlag för att starta dialogen kring åtgärderna i mobilitetsplanen⁷⁴. Inte heller i Leuven har trafiksimuleringar använts som underlag för införande av cirkulationsplanen. Skälet anges vara att trafikmodellerna inte fångar de erfarenheter från städer som infört bilrestriktiva åtgärder och prioriterat hållbart resande, och som visar att mycket av biltrafiken inte tar andra vägar utan försvinner eller att resor flyttas till andra färdmedel. Ett annat skäl som anges är att trafikmodeller framstår som kontraproduktiva för sådana åtgärder då de gör att politikerna enbart tittar på resultaten och avfärdar andra underlag som bättre fångar nyttor⁷⁵.

Efter införandet har arbete fortsatt med att kontinuerligt genomföra förbättringar för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Kraft har lagts på uppföljning med före- och eftermätningar, som inkluderar räkningar av passager med bil och cykel, gångtrafikmätningar och parkeringsbeläggning⁷⁶.

4.1.4 Bus Rapid Transit i Örebro

En studie⁷⁷ av den lokala mediedebatten kring ett BRT-projekt i Örebro (ca 160000 invånare⁷⁸), har gjorts med fokus på hur förespråkare och motståndare använder

⁷³ Gustavsson Binder, T., Dickinson, J. & Lundström, H. (2023) "Att göra en Gent". Nya tag för attraktiva städer med mindre biltrafik. IVL Rapport C793. IVL Svenska Miljöinstitutet, 2023

⁷⁴ Gustavsson Binder, T., Dickinson, J. & Lundström, H. (2023) "Att göra en Gent". Nya tag för attraktiva städer med mindre biltrafik. IVL Rapport C793. IVL Svenska Miljöinstitutet, 2023

⁷⁵ Gustavsson Binder, T., Dickinson, J. & Lundström, H. (2023) "Att göra en Gent". Nya tag för attraktiva städer med mindre biltrafik. IVL Rapport C793. IVL Svenska Miljöinstitutet, 2023

⁷⁶ Gustavsson Binder, T., Dickinson, J. & Lundström, H. (2023) "Att göra en Gent". Nya tag för attraktiva städer med mindre biltrafik. IVL Rapport C793. IVL Svenska Miljöinstitutet, 2023

⁷⁷ Allansson, J. (2025) Understanding efforts to (de)legitimize bus rapid transit implementation: A media analysis of the protests in Örebro, Sweden. Urban Transitions, Volume 1, 2025, 100003, ISSN 3050-6972, <https://doi.org/10.1016/j.ubtr.2025.100003>.

(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S305069722500003X>)

⁷⁸ Fakta om Örebro - Örebro kommun - fördjupning

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik
Februari 2026

argument för att antingen legitimera eller avlegitimera projektet. Analysen, som bygger på ramverk från tidigare studier om protester mot bränslepolitik, avslöjar flera viktiga resultat. Även om majoriteten av de analyserade artiklarna är kritiska mot BRT-projektet, kommer det mesta av den negativa bevakningen från en liten grupp av allmänheten, varav många är anslutna till en lokal protestgrupp, "Trafikupproret i Örebro". Dessutom förekommer representanter från oppositionspartier ofta i media och kräver ofta en folkomröstning om projektet.

De teman som diskuterades mest i media var ekonomiska problem och den potentiella påverkan på lokal trafik. Dessutom identifierar studien återkommande protestkategorier – såsom orättvisa, ineffektivitet, bristande förtroende och ideologiska skillnader – som är vanliga i protester mot bränslepolitiken, och finner samma teman närvarande i oppositionen mot BRT-implementeringen.

Dessa resultat belyser en betydande misstro mot teknokratiska argument, vilket understryker behovet av att förespråkare för övergångsprojekt utformar strategier som bygger allmänhetens förtroende och tar itu med källor till protest.

Artikeln betonar att strategier för att bygga allmänhetens förtroende och hantera källor till protest måste gå bortom en strikt teknokratisk argumentation och istället inkludera kommunikativa och deltagande angreppssätt. Studien visar att motstånd mot BRT-projektet i Örebro i stor utsträckning grundades i upplevd orättvisa, ineffektivitet, brist på tillit och ideologiska positioneringar. Därför bör strategier utformas för att adressera dessa dimensioner.

För det första framhålls vikten av att ersätta en "decide–announce–defend"-modell med en "engage–deliberate–decide"-modell, vilket innebär att dialog och samråd ska ske tidigt i processen. Detta inkluderar öppna och transparenta kommunikationsstrategier som förklarar projektets syfte och förväntade effekter på ett sätt som är begripligt för allmänheten. Strategier bör också fokusera på moral- och fördelningsargument, snarare än enbart kostnads-nyttoanalyser, eftersom dessa tekniska argument ofta ifrågasätts av motståndare. Att framhäva hur projektet bidrar till rättvisa och förbättrad tillgång till kollektivtrafik för olika grupper kan öka acceptansen.

Vidare rekommenderas att skapa plattformar för dialog med en neutral tredje part för att minska misstro och uppfattningar om elitism. Erfarenheter från andra projekt visar att detta kan bidra till att bygga förtroende och minska konflikter. Artikeln lyfter även fram att flexibilitet och kompromissvilja är centralt; ibland är

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

en justerad lösning bättre än att projektet helt avstannar. För att hantera oro kring effekter på trafik och kostnader kan testperioder eller pilotprojekt användas där det är möjligt, vilket ger medborgarna möjlighet att uppleva faktiska effekter innan permanenta beslut fattas.

Slutligen betonas att kommunikationen bör vara kontinuerlig och inkluderande, med fokus på att bemöta missuppfattningar och skapa förståelse för projektets långsiktiga mål. Strategier som bygger på öppenhet, delaktighet och rättviseorienterad argumentation är avgörande för att öka acceptansen och minska protester mot större mobilitetsomställningar.

4.1.4.1 Kommunens arbete med planering, implementering och acceptans

Tjänstemän i Örebro kommun med ansvar för planering och implementering av den kapacitetsstarka busstrafiken beskriver att det handlat om att genomföra både tillfälliga och permanenta omprioriteringar av gatuyta från biltrafik till kollektivtrafik⁷⁹. Alla åtgärder för att omfördela ytor från biltrafik till gång, cykel och kollektivtrafik är förankrade i flera styrdokument såsom stadens trafikstrategi och program för hållbar utveckling.

Kommunikationsinsatserna har varit mer omfattande i de permanenta omvandlingarna och investeringarna, som t ex vid ombyggnation av gator för BRT (där fyra bilkörfält blivit två för kollektivtrafik och två för övrig trafik) och vid ombyggnation av Trädgårdsgatan till stadsgata (tidigare trottoar och fyra bilkörfält har gjorts om till två körfält samt gång- och cykelbana och mer grönska). När det gäller de större investeringarna görs kommunikationsinsatser genom pressmeddelanden, nyhetsbrev till berörda fastighetsägare och inlägg på sociala medier m.m. De tillfälliga omprioriteringarna av gatuytor är inte kopplade till lika stora kommunikationsinsatser men undergår (också) noggranna utvärderingar.

Vikten av fortsatt framkomlighet i staden (om fler väljer hållbart resande) har varit ett centralt budskap att lyfta fram i kommunikationen, både med politiker och invånare/allmänhet. Budskapet är att trafiken behöver ta mindre plats per person i staden på grund av utrymmesbrist och att alternativet kan vara att behöva riva hus i centrala Örebro om trafiken fortsätter öka. Underlag i den politiska beredningen

⁷⁹ Epost från Anders Ahlstrom, Örebro kommun 260107.

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturöversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik
Februari 2026

har utgjorts bl a av simuleringar i trafikplaneringsverktyget Visum. Det har också relaterats till erfarenheten av en tillfälligt avstängd bro för något decennium sedan för att förmedla vad en trafikökning i centrala Örebro i praktiken innebär. Detta exempel från verkligheten i kombination med simuleringar fick politiken att förstå att det inte kommer att fungera att fortsätta åka bil i samma omfattning som hittills.

Undersökningar av allmänhetens attityder och acceptans i trafik- och stadsutvecklingsfrågor har gjorts 2022 tillsammans med Norrköping, Linköping m.fl. Urvalet var ca 500 örebroare och ungefär lika många i de andra städerna. På frågan om vad örebroarna vill se prioriteras så var det ca 1/3 som ville prioritera mer biltrafik, 1/3 som ville prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik på ett sätt som innebär omställning i långsammare takt och 1/3 som ville ha "hård" prioritering av gång-, cykel- och kollektivtrafik och mer bilfria områden. Det har även gjorts attitydundersökning genom stadens BRT-projekt, där urvalet var större. Det upplevs att acceptansen har ökat för framförallt den första delsträckan som blev klar 2020 och är den del av BRT-projektet som pågått längst. Kring 2020 var det flera partier i Örebro som var tydliga motståndare till BRT-projektet och som initierade insamling av röster för en folkomröstning, som inte blev av. Vissa partier som tidigare ville avbryta BRT så snabbt som möjligt har i senare partiprogram haft med att hela etapp 1 ska göras klart. Detta visar på en klar förflyttning av åsikter bland både politiker och allmänhet. En huvudorsak bedöms vara den praktiska erfarenheten av den utbyggda kollektivtrafiken - "att staden inte går under i och med BRT ". Vissa har också upptäckt fördelarna, bland annat gäller detta myndigheter med utryckningsfordon.

De faktorer som upplevs viktiga för att främja acceptans för BRT och att detta innebär omfördelning av gatuutrymme från bil till kollektivtrafik är i första hand ökad framkomlighet. Framkomlighet i en stad som växer har varit viktigt argument. Att attityderna hos polis, ambulans och brandkår har svängt till att bli positiv har också hjälpt projektet. Andra argument har handlat en hel del om folkhälsa och att BRT-satsningen är en miljö- och klimatsatsning. Men det tunga argumentet som fastnat och som gett resultat bedöms vara det som handlar om framkomlighet, och att något måste göras, och att då är BRT betydligt billigare och lättare att implementera som lösning än tunnelbana eller att riva hus.

4.1.5 Malmöexpressen

Malmö stad (ca 365000 invånare⁸⁰) arbetar med att främja kollektivtrafiken genom att öka dess framkomlighet och prioritering i trafiken. Malmös gator byggs därför etappvis om, och anpassas på ett sätt som ger bussen bättre framkomlighet genom busskörfält och genom att flytta eller uppgradera en del bussterminaler och hållplatser. Ombyggnaderna sker särskilt för att underlätta framkomlighet för MalmöExpressen, Skånetrafikens eldrivna stadsbusskoncept. De trafikerar redan linje 5 och 8. Framöver ska de trafikera linje 2, 4, 8 och 10, och utveckling pågår av linje 3, 6 och 9⁸¹.

4.1.5.1 Stadens arbete med planering, implementering och acceptans

Staden arbetar med olika typer av tematik när det gäller kommunikation kopplat till mobilitet. Ett tema handlar om att bygga acceptans för de ombyggnader som görs i syfte att skapa mer plats åt cykel och kollektivtrafik (och därmed acceptans för den påverkan som ombyggnaderna har på boende, näringsliv och trafikanter under tiden de varar). Ett annat område handlar om beteendefrågor runt cykel (med syfte att få fler att välja cykel som transportmedel samt att cykla säkert)⁸².

Vid ombyggnader som lägger grunden för mer hållbar mobilitet så arbetar staden dels med direktkommunikation till påverkade intressenter genom t ex platsskyltning, informationsutskick, dialog och möten och dels, sedan slutet av 2024, bredare kommunikation som når ut till hela Malmö med omnejd. Bland annat i form av annonsering på sociala medier och publika utställningar med fokus på information om stadsutveckling. Under 2026 kommer ett ännu större fokus vara på just hållbar mobilitet i den typen av bredare kommunikation⁸³.

Sedan 2024 mäts årligen attityder kopplat till nämnda ombyggnader genom kvantitativa undersökningar. Två av frågorna i mätningarna gäller acceptans och generell inställning. Frågorna handlar om ombyggnader, men så som de är formulerade fångar de upp attityder kring hållbar mobilitet. I undersökningen från december 2024, där ett representativt urval på ca 1100 Malmöbor har svarat, angav 58% att de känner en hög acceptans, medan 27% är neutrala och 15% har en låg acceptans. Yngre respondenter har en högre acceptans än äldre. Undersökningen

⁸⁰ [Befolkning - Malmö stad](#)

⁸¹ [Smartare kollektivtrafik - Malmö stad](#)

⁸² Epost från Cornelia Grimshorn, Malmö Stad, 260107.

⁸³ Epost från Cornelia Grimshorn, Malmö Stad, 260107.

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturöversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

visade att exempel på faktorer som gör människor skeptiska är oro om köbildning, minskad valfrihet och minskad tillgänglighet för de som är beroende av bil, negativ påverkan på näringsliv, kollektivtrafikens (o)pålitlighet och prisnivå, samt långa byggtider⁸⁴. Detta är med andra ord teman som behöver adresseras genom såväl kommunikation som andra aktiviteter.

När resultatet kommer för 2025 års mätning (det kommer i mitten/slutet på januari) finns möjlighet att jämföra resultatet med 2024 års nollmätning och bättre svara på hur attityderna utvecklats över tid⁸⁵.

I MEX4 (fjärde etappen av Malmöexpressen) har staden arbetat med omfördelning av gatuutrymme från framförallt körbana till mer plats för såväl kollektivtrafik (busskörfält, hållplatsutrymme, detektering i signalkorsningar och fri högersväng utanför signalreglering), cykel (cykelbanor längs med huvudvägnätet, introducering av enkelriktad cykeltrafik och cykelparkering) och fotgängare (tydlig separering mot cykelstråk, kantsten/möbleringszon, vistelsekvaliteter och ökad bredd på gångstråk)⁸⁶.

Cykelbanor på sträckan sträckan Linnégatan och Erikslustvägen

Staden har börjat utvärdera delar av sträckan Linnégatan och Erikslustvägen, där enkelriktade cykelbanor introducerats. Dessa är en nyhet i Malmö, varför det är av särskilt intresse att utvärdera hur det tas emot och fungerar. Här har närmare 40 % av den tidigare överdimensionerade körbanan omvandlats till utrymme för framförallt cykeltrafik (separerade enkelriktade cykelbanor), stadsmiljö (dubbla rosrader ut mot oskyddade trafikanter istället för mittförlagt) och kollektivtrafik (hållplatslägen av högre standard, samt terminal med mittförlagda hållplatslägen vid Erikstun). Gångbanor har i princip behållits i sin utbredning, men grus har bytts mot betongplattor och fler hastighetssäkrade passager/genomgående gång- och cykelbanor har anlagts⁸⁷.

Ett sätt att studera acceptansen hos allmänheten (cyklister) är att se hur användningen förändras över tid⁸⁸:

⁸⁴ Malmö Stad (2024) Attityd och kännedom entreprenader. Genomförd av Origo Group. December 2024

⁸⁵ Epost från Cornelia Grimshorn, Malmö Stad, 260107.

⁸⁶ Epost från Jesper Nordlund, Malmö Stad, 251219.

⁸⁷ Epost från Jesper Nordlund, Malmö Stad, 251219.

⁸⁸ Epost från Jesper Nordlund, Malmö Stad, 251219.

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

- Indikationer på ökat cyklande med ca 150 – 200 % längs med stråket, redan ett par månader efter att sträckan öppnat upp. Mer tillförlitliga siffror kommer våren 2026.
- Påbjuden färdriktning följs längs med stråket till mellan 90 – 98 %, redan efter ett par månaders tid. I signalreglerade korsningar är efterlevnad av riktning hög, något lägre blir den vid cirkulation av nederländsk modell pga lokala målpunkter och långa vänstersvägar.
- Staden ser potential i att utveckla ett korrekt trafikantbeteende i (signalreglerade) korsningar. Detta handlar om att främja att cyklister gör en vänstersväg i två steg från höger sida, genom att först *hålla sig till höger* och cykla rakt över korsningen för att stanna på andra sidan och därefter gör vänstersvägen. Detta kallas "stora svängen" till skillnad från "lilla svängen" som innebär direkt vänstersväg från placering i vänster körfält. Införande av "stora svängen" i gatukorsningar är utmanande. Ca 10 % av vänstersvägande har börjat med "stor sväng", över hälften gör fortsatt lilla svängen och ca en tredjedel hittar andra sätt att hantera korsningar.
- Staden kommer göra uppföljningar längre fram, för att se fortsatt utveckling efter kommunikationsinsatser och över tid.

Flera kommunikativa insatser har gjorts initialt, bl.a. utskick till brevlådor längs med stråket för kännedom om projektets öppnande, och den trafikordning som därefter gäller (enkelriktat/stora svängen). På plats-kommunikation och demonstrationscykling har också förekommit, med varierat resultat. Bedömningen är att en hög efterlevnad av påbjuden färdriktning är ett tecken på att den införda ordningen uppskattas (accepteras) av de allra flesta cyklister, även om korsningspunkter kan uppfattas svåra. Ordningen ger en sammantaget högre komfort, tydlighet, avkopplad cykling, och färre incidenter eller situationer mellan oskyddade trafikanter.

Omvandling av bilkörfält på Sallerupsvägen

På Sallerupsvägen har en tidigare mycket trafikerad gata (ca 14 000 f/d) gjorts delvis bilfri till förmån för bussgata, träd- och buskplanteringar, och ordentligt breddade cykelbanor och gångstråk. Detta möjliggjordes av att linje 4 leddes om från Lundavägen till Sallerupsvägen/Södra Bulltoftavägen, och en trafikplats/cirkulation ersattes av en signalreglerad korsning med fri högersväg för busstrafik (Hornsgatan/Nobelvägen). Tanken är att biltrafiken ska omfördelas utåt till omkringsliggande vägnät för att frigöra mer utrymme kring Värnhem för de hållbara färdsattn. Entreprenaden kring Värnhemstorget är inte helt klar. Här

arbetar kommunen progressivt med kommunikationen med verksamheter i området, just för att nå en hög acceptans genom involvering i tidigt skede⁸⁹.

4.1.6 Acceptans hos olika grupper av bilister i polska städer

En studie⁹⁰ i polska stadsregionerna Poznań (drygt 500000 invånare⁹¹) samt Trójmiasto (ca 1 miljon invånare⁹², i de tre närliggande städerna Gdańsk–Gdynia–Sopot) visar att det kan finnas tydliga skillnader i acceptans för bilrestriktiva åtgärder också mellan olika grupper av bilister. Regionerna valdes eftersom de har relativt välutvecklad kollektivtrafik i de centrala delarna, samtidigt som utglesade förorter och brister i regional tillgänglighet skapar tydliga former av bilberoende. I en omfattande enkätundersökning som genomfördes ingick både personer med fri tillgång till bil och personer utan tillgång till bil. Enkäten utforskade inställning till bilrestriktiva åtgärder som trängselskatt med återföring av intäkter till vägunderhåll alternativt till kollektivtrafik, och att trafikförsäkringspremien kopplas till och ökar i takt med bilens utsläpp av växthusgaser. Den fjärde åtgärden var att omfördela gatuytor från biltrafik genom att införa bilfria eller kraftigt bilbegränsade innerstadsområden. Denna typ av åtgärd finns eller diskuteras i flera polska städer, inklusive utvidgade gångzoner och lågtrafikzoner i delar av Poznań, Gdańsk och Sopot.

Studien utgick från en holistisk definition av bilberoende, som innefattar interna faktorer (t ex vanor, attityder till bil och ekonomisk förmåga att bära transportkostnader), externa faktorer (t ex tillgång till service, kollektivtrafik och bilvänlig infrastruktur i bostadsområdet) samt faktorer kopplade till vardagens mobilitetskrav och sociala normer. Konsekvenser av bilberoende som transportrelaterad stress, trötthet och svårigheter att nå viktiga aktiviteter

⁸⁹ Epost från Jesper Nordlund, Malmö Stad, 251219.

⁹⁰ Krysiński, D., Schmidt, F., Czepkiewicz, M. & Brudka, C. (2026) Do negative experiences of car dependence foster support for car use restrictions? Evidence from Polish urban regions. Transportation Research Part A: Policy and Practice, Volume 204, 2026, 104843, ISSN 0965-8564, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2025.104843>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856425004768>)

⁹¹ Poznan Population 2026

⁹² Tricity, Poland - Wikipedia

inkluderades i analysen. Dessa komponenter speglar olika former av transportfattigdom⁹³.

Studien⁹⁴ visar att acceptans inte främst uppstår genom ideologisk övertygelse eller generella miljöargument, utan genom levda erfarenheter av bilberoendets begränsningar och kostnader. Resultaten visar tydliga skillnader i acceptans för bilrestriktiva åtgärder mellan olika grupper. Den största gruppen, "bilorienterade och resursstarka", består av personer med starka "pro bil"-normer, god ekonomisk kapacitet och få negativa erfarenheter av bilresande. Denna grupp uppvisar genomgående det lägsta stödet för samtliga undersökta åtgärder. Gruppen "platsnöjda och bilberoende", ofta boende nära stadskärnorna och med låga mobilitetsbehov visar ett måttligt stöd för restriktioner, vilket överensstämmer med tidigare forskning om centralt boende och låg exponering för negativa effekter av restriktiv politik. Det mest betydelsefulla – och för policyutveckling oväntade – resultatet rör gruppen mobilitetsbegränsade, som kännetecknas av hög faktisk bilanvändning och i de flesta fall full tillgång till bil, men samtidigt av uttalad transportfattigdom i form av stress, trötthet, tidsbrist och upplevda svårigheter att få vardagslivet att fungera. Trots – eller snarare på grund av – sitt bilberoende uppvisar dessa respondenter det högsta stödet för bilrestriktiva åtgärder, med stödnivåer som i vissa fall närmar sig 60 procent. Denna högre acceptans kvarstår även när policyuppfattningar och andra kända förklaringsfaktorer kontrolleras för, vilket indikerar att negativa erfarenheter av bilberoende i sig utgör en självständig drivkraft för ökad acceptans.

En huvudslutsats är att motstånd mot bilrestriktioner inte är homogent bland bilister. Studien identifierar en tydlig spricka inom det bilberoende systemet: individer som är strukturellt beroende av bil men upplever detta beroende som

⁹³ Krysiński, D., Schmidt, F., Czepkiewicz, M. & Brudka, C. (2026) Do negative experiences of car dependence foster support for car use restrictions? Evidence from Polish urban regions. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Volume 204, 2026, 104843, ISSN 0965-8564, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2025.104843>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856425004768>)

⁹⁴ Krysiński, D., Schmidt, F., Czepkiewicz, M. & Brudka, C. (2026) Do negative experiences of car dependence foster support for car use restrictions? Evidence from Polish urban regions. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Volume 204, 2026, 104843, ISSN 0965-8564, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2025.104843>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856425004768>)

betungande tenderar att vara mer öppna för förändring än både nöjda bilister och traditionellt bilberoende grupper⁹⁵.

I studien identifieras och diskuteras **flera typer av "fönster" (windows of opportunity)** där acceptansen för bilrestriktiva åtgärder kan öka, även i kontexter som präglas av starkt bilberoende. Dessa fönster beskrivs inte som enskilda händelser, utan som **sociala, erfarenhetsbaserade och institutionella situationer** där motståndet mot bilrestriktioner tillfälligt eller gradvis försvagas.

Även i starkt bilberoende urbana regioner, där upplevd vardagsbelastning snarare än ideologisk miljömedvetenhet kan fungera som drivkraft för stöd till omställningsåtgärder, finns potentiella acceptans- och policyfönster ("windows of opportunity") för olika typer av bilrestriktioner. Detta gäller särskilt den grupp som i studien benämns mobilitetsbegränsade, där biläggande och bilanvändning inte längre upplevs som en källa till frihet, utan snarare som en tvångsmässig lösning på ett svårorganiserat vardagsliv. För dessa individer fungerar den ackumulerade frustrationen som en inre "tipping point", där åtgärder som tidigare framstått som hotfulla istället kan omtolkas som potentiell lättnad. Studien tolkar detta som ett viktigt fönster för acceptans som uppstår inifrån det bilberoende systemet självt, snarare än genom yttre ideologisk övertygelse⁹⁶.

Livssituationer med höga mobilitetskrav betonas som ett sammanhang där sådana fönster kan öppnas. Personer i åldrarna 25–44 år är överrepresenterade i den mest restriktionspositiva bilberoende gruppen, vilket författarna kopplar till kombinationen av förvärvsarbete, omsorgsansvar och komplex vardagslogistik. I dessa skeden blir bilberoendet ofta särskilt påtagligt, eftersom bilen används intensivt men samtidigt inte löser grundproblemen i tillgänglighet eller tidsbrist. När bilresandet sammanfaller med kronisk stress kan detta skapa en acceptansgrund för åtgärder som lovar minskad trafik, mindre trängsel eller förändrade strukturella förutsättningar för vardagsresande.

⁹⁵ Krysiński, D., Schmidt, F., Czepkiewicz, M. & Brudka, C. (2026) Do negative experiences of car dependence foster support for car use restrictions? Evidence from Polish urban regions. Transportation Research Part A: Policy and Practice, Volume 204, 2026, 104843, ISSN 0965-8564, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2025.104843>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856425004768>)

⁹⁶ Krysiński, D., Schmidt, F., Czepkiewicz, M. & Brudka, C. (2026) Do negative experiences of car dependence foster support for car use restrictions? Evidence from Polish urban regions. Transportation Research Part A: Policy and Practice, Volume 204, 2026, 104843, ISSN 0965-8564, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2025.104843>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856425004768>)

Ett tredje identifierat acceptansfönster rör rumslig position i förhållande till de reglerade områdena. Studien pekar på att personer som bor i perifera delar av stadsregionerna – längre från de centrala zoner där restriktioner typiskt införs – ofta är mindre rädda för direkta negativa effekter av exempelvis bilfria stadskärnor eller trängselavgifter. När dessa perifert boende samtidigt upplever bilberoendet som betungande kan distansen till åtgärdernas mest direkta konsekvenser förstärka acceptansen. Författarna framhåller dock att detta geografiska fönster samverkar med upplevd transportfattigdom, snarare än att ensamt förklara stödet.

Studiens resultat ansluter till tidigare forskning som visar att institutionella och politiska brytpunkter också kan öppna acceptansfönster⁹⁷. Som exempel nämns förändringar i politisk ledning, extern kris (såsom kraftigt ökade bränslepriser) eller positiva erfarenheter av pilotprojekt, där motståndet mot bilrestriktioner ofta minskar efter att åtgärder införts och fördelar blivit synliga. Tillsammans kan dessa olika typer av fönster utgöra strategiska ingångar för policyutveckling och dialog. Särskilt framhålls möjligheten att nå acceptans för bilrestriktiva åtgärder genom att erkänna och synliggöra missnöje, trötthet och stress kopplade till bilberoende, snarare än att enbart fokusera på klimatargument eller moraliska uppmaningar. Acceptansfönstren definieras därmed inte som kortlivade undantag, utan som latent sprickor i bilberoendets sociala stabilitet, som kan aktiveras genom rätt timing, problemformulering och politisk handling.

4.1.7 Trängselskatt i Stockholm och Göteborg

Införandet av trängselskatt i Göteborg och Stockholm har mötts av olika grad av acceptans där trängselskatten i Göteborg förblivit kontroversiell under en lång period också efter införande, medan opinion och acceptans i Stockholm svängde från negativ till positiv efter införande under en försöksperiod⁹⁸.

Dessa skillnader kan förklaras av en kombination av procedurmässiga och kontextuella faktorer, och påverkades av effekter och egenskaper i

⁹⁷ Krysiński, D., Schmidt, F., Czepkiewicz, M. & Brudka, C. (2026) Do negative experiences of car dependence foster support for car use restrictions? Evidence from Polish urban regions. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Volume 204, 2026, 104843, ISSN 0965-8564, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2025.104843>.

(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856425004768>)

⁹⁸ Hysing, E. & Isaksson, K. (2015) Building acceptance for congestion charges – the Swedish experiences compared. *Journal of Transport Geography*, Volume 49, 2015, Pages 52-60, ISSN 0966-6923, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.10.008>.

(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692315001908>)

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

transportsystemet, och då särskilt graden av trängsel, kollektivtrafikens kvalitet och bilberoende, eftersom dessa faktorer avgör fördelningen mellan "vinnare" och "förlorare"⁹⁹.

Transportförutsättningarna skiljde sig åt, där Stockholm länge hade haft tydliga trängselproblem och ett välfungerande kollektivtrafiksystem. Under försöket med trängselskatt förstärktes kollektivtrafiken med direktbussar för pendlare. Göteborg hade som utgångsläge mindre omfattande trängsel och högre bilberoende, samtidigt som kollektivtrafiken hade kapacitetsproblem. Detta gjorde att fler upplevde sig som förlorare. Stockholms trängselskattesystem beskrivs som enklare att förstå och motivera, med ett tydligt fokus på miljö och minskad trängsel under försöksperioden. Göteborgs system ingick däremot i det komplexa "Västsvenska paketet" med flera infrastruktursatsningar, vilket gjorde målen otydliga och skapade kritik – inte bara mot skatten utan mot hela paketet¹⁰⁰.

De politiska processerna och acceptansen utvecklades också på olika sätt. I Stockholm präglades processen av politiska konflikter, men en stark allians bildades och acceptans säkrades genom en folkomröstning efter försöket, kombinerat med omfattande informationskampanjer. I Göteborg byggdes en bred politisk koalition kring finansiering av infrastruktur, men med svag förankring hos allmänheten. Informationsinsatserna var begränsade och folkomröstningen kom sent som ett resultat av ett folkinitiativ, vilket bidrog till att 57 procent röstade nej.

Folkomröstningarna kom att spela mycket olika roller i processen att införa trängselskatt. I Stockholm var folkomröstningen en integrerad del av strategin för att bygga acceptans, medan den i Göteborg blev en reaktion på bristande förankring, vilket bidrog till och förstärkte låg acceptans och politisk kontrovers. I Stockholm användes folkomröstningen som ett strategiskt verktyg för att skapa acceptans. Den hölls efter en fullskalig försöksperiod, vilket gav medborgarna möjlighet att uppleva systemets effekter innan de röstade. Detta upplägg bidrog till att opinionen svängde från starkt motstånd till en knapp majoritet för skatten (51,3 procent röstade ja i folkomröstningen), vilket gav politikerna mandat att införa en

⁹⁹ Hysing, E. & Isaksson, K. (2015) Building acceptance for congestion charges – the Swedish experiences compared. *Journal of Transport Geography*, Volume 49, 2015, Pages 52-60, ISSN 0966-6923, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.10.008>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692315001908>)

¹⁰⁰ Hysing, E. & Isaksson, K. (2015) Building acceptance for congestion charges – the Swedish experiences compared. *Journal of Transport Geography*, Volume 49, 2015, Pages 52-60, ISSN 0966-6923, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.10.008>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692315001908>)

permanent lösning. Folkomröstningen blev därmed en central del av strategin för att hantera kritik och bygga acceptans.

I Göteborg däremot kom folkomröstningen som en reaktion på bristande förankring och begränsad dialog. Den initierades genom ett folkinitiativ nästan två år efter införandet och resulterade i ett tydligt nej (57 % mot). Eftersom omröstningen var rådgivande och den politiska majoriteten valde att ignorera resultatet, underminerades förtroendet för processen och acceptansen för skatten. Bristen på tidig kommunikation och avsaknaden av en försöksperiod innebar att folkomröstningen snarare förstärkte konflikten än skapade acceptans.

Slutligen spelade geografiska och tekniska skillnader en roll. Stockholms ö-läge gjorde det lättare att placera betalstationer och skapa ett begripligt system. Göteborg behövde fler stationer, inklusive punkter utanför innerstaden, vilket skapade stark lokal kritik, exempelvis i stadsdelen Backa¹⁰¹.

Sammanfattningsvis lyckades Stockholm bygga acceptans genom tydliga mål och en försöksperiod med förbättrad kollektivtrafik och omfattande kommunikation, medan Göteborgs fokus på finansiering, komplex design och bristande dialog bidrog till låg acceptans trots politisk enighet.

4.1.8 Restriktioner för biltrafik i Krakows stadskärna¹⁰²

En studie för att utvärdera effekterna av bilrestriktioner som införts på flera platser i den historiska stadskärnan i centrala Krakow (ca 770 000 invånare¹⁰³) genomfördes bland kunder och ägare av butiker, restauranger och andra kommersiella verksamheter i områdena där de genomförda förändringarna har skett. Data från skattekontoret i Krakow användes som underlag för att stödja

¹⁰¹ Hysing, E. & Isaksson, K. (2015) Building acceptance for congestion charges – the Swedish experiences compared. *Journal of Transport Geography*, Volume 49, 2015, Pages 52-60, ISSN 0966-6923, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.10.008>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692315001908>)

¹⁰² Szarata, A., Nosal, K., Duda-Wiertel, U. & Franek, L. (2017) The impact of the car restrictions implemented in the city centre on the public space quality. *Transportation Research Procedia*, Volume 27, 2017, Pages 752-759, ISSN 2352-1465. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.12.018>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146517309158>)

¹⁰³ Krakow Population 2025

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturöversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

tesen att sådana åtgärder i allmänhet inte orsakar negativa förändringar i inkomstvolymen för dessa kommersiella verksamheter.

Urvalet i studien inkluderade ägare av butiker, restauranger och andra kommersiella verksamheter i de områden där biltrafikrestriktioner införts. Studien genomförde intervjuer med ägare till totalt 47 verksamheter på Grodzka Street, 10 runt Maly Rynek och 18 runt Szczepański Square. Syftet var att undersöka förändringar i omsättning, antalet nya verksamheter och ägarnas attityder till trafikrestriktionerna. Resultaten visar att införandet av biltrafikrestriktioner i Krakóws stadskärna inte medförde några generella negativa effekter på verksamhetsägarnas inkomster. 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. Endast 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.

Ägarnas inställning till förändringen var övervägande positiv. En stor andel ville inte återgå till tidigare trafikförhållanden – 66 procent på Grodzka Street, 86 procent vid Maly Rynek och 72 procent vid Szczepański Square. Detta tyder på att de upplevde fördelar med förbättrad stadsmiljö och ökad attraktivitet för besökare, trots viss initial oro.

Resultaten visar att en mycket liten andel av kunderna upplevde några problem att nå fram till verksamheterna, och dessa problem var främst relaterade till bilköer. Cirka 80 % av kunderna uppgav att de är nöjda med kvaliteten på de offentliga platserna. Den stora majoriteten av butiksägarna ville inte återgå till den tidigare situationen, och deras intäkter hade inte minskat utan låg kvar på en liknande nivå som tidigare.

4.1.9 Restriktiv parkeringspolicy och åtgärder för mer hållbar mobilitet i Frankfurt-Bornheim¹⁰⁴

Studien undersöker i vilken utsträckning invånarna stöder restriktiv parkeringspolicy och åtgärder för mer hållbar mobilitet i det täta urbaniserade området Frankfurt-Bornheim (ca 30 000 invånare¹⁰⁵). Överlag var majoriteten av invånarna i undersökningen positiva till de föreslagna alternativen. Stödet för åtgärder för mer hållbar mobilitet (utbyggnad av cykelinfrastruktur, förbättrat utbud av cykelparkering och mobilitetsknutpunkter, grannskapsgarage och förbättrat utbud av kollektivtrafik) var högre än acceptansen för restriktionerna. Men en majoritet var fortfarande positiva till många av restriktionerna (utökning av parkeringsavgifter och parkeringsrestriktioner, samt omvandling av parkeringsplatser för bättre livskvalitet). Åtgärder som kombinerar restriktioner med förbättringar av stadsmiljön, som gång- och cykelzoner, fick också relativt högt stöd.

Artikeln beskriver att den relativt höga acceptansen för åtgärder som innebär restriktioner för biltrafik kan förklaras av flera faktorer. För det första visar studien att invånare i det undersökta området – en tät, urban stadsdel med god tillgång till alternativa färdmedel till bil – i stor utsträckning redan använde gång, cykel och kollektivtrafik. Nästan 40 % av hushållen hade inte bil, och två tredjedelar använde kollektivtrafik regelbundet. Restriktionerna blev därmed mindre kännbara eftersom dessa invånare inte var bilberoende i utgångsläget.

För det andra är stödet störst för åtgärder som kombinerar restriktioner med förbättringar av livskvalitet, exempelvis att omvandla parkeringsytor till bredare trottoarer, grönområden eller cykelinfrastruktur. Invånarna uppfattar dessa förändringar som en vinst snarare än enbart en förlust av parkeringsplatser. Studien visar att synliga och lokalt förankrade förbättringar, såsom ökad tillgänglighet för cykel och gång, är lättare att acceptera än rent finansiella styrmedel som höjda parkeringsavgifter, som hade lägst stöd.

Dessutom påverkar individers intention att förändra sitt beteende i vilken mån som de stödjer restriktiva åtgärder. Personer som redan övervägt minskad bilanvändning, eller som redan lever i bilfria hushåll, var betydligt mer positiva till

¹⁰⁴ Kirschner, F. & Lanzendorf, M. (2020) Support for innovative on-street parking policies: empirical evidence from an urban neighborhood. *Journal of Transport Geography*, Volume 85, 2020, 102726, ISSN 0966-6923, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102726>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S096669231931097X>)

¹⁰⁵ [Bornheim \(Stadtteil, Deutschland\) - Einwohnerzahlen, Grafiken, Karte und Lage](#)

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturöversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

restriktioner än frekventa bilförare. Det tyder på att acceptansen inte enbart beror på ägande och användning, utan även på attityder och beredskap att ändra vanor.

Sammanfattningsvis förklaras den höga acceptansen av en kombination av kontextuella faktorer (tätbebyggd stadsmiljö med välutvecklade alternativ till bilburen mobilitet), att bilrestriktioner kombinerades med synliga förbättringar av den lokala miljön och upplevd förbättring av livskvalitet, samt och en växande grupp av invånare som är öppna för alternativ till bil. Kommunikationen kring åtgärderna bör betona dessa positiva aspekter och anpassas efter olika hushållsgrupper för att ytterligare öka stödet.

4.1.10 Low traffic neighborhoods i engelska stadsdelar

Local traffic neighbourhoods (LTN) i England är ett exempel på omfördelning av prioritet i gaturummet från biltrafik till aktiva färdssätt och förbättrad stadsmiljö, och som gett upphov till debatt och motstånd. Under covid-19-pandemin implementerade lokala myndigheter i städer i Storbritannien sådana åtgärder för att begränsa genomfartstrafik med bil i bostadsområden för att uppmuntra aktivt resande och förbättra bostadsmiljöerna¹⁰⁶. Kommuner kunde söka statliga medel under en begränsad tidsperiod för att implementera LTNs. LTNs innebär konkret att genomfartstrafik med bil begränsas oftast genom fysiska hinder (t ex blomlådor, pollare) eller med användning av kameraövervakning för att stoppa fordon som inte har området som målpunkt. Biltrafik till bostäder, leveranser och räddningstjänst tillåts fortfarande, men genomfartstrafik styrs bort till huvudvägar.

Syftet med LTNs är att bidra till minskad biltrafik på lokalgator i stadsdelar och främja ökat resande med gång, cykling och kollektivtrafik. Detta för att förbättra luftkvalitet och säkerhet, skapa lugnare och mer attraktiv stadsmiljö och att motverka buller och olyckor i bostadsområdena, samt bidra till minskat bilinnehav¹⁰⁷. I många städer utgör LTNs en del av strategier för hållbar mobilitet och för att nå klimatmål¹⁰⁸.

De konkreta resultaten av införande av LTN har enligt flera utvärderingar blivit lugnare gator, ökad gång- och cykeltrafik samt indikationer på minskad olycksrisk och brottslighet¹⁰⁹. LTNs har visat sig effektiva när det gäller att minska trafikvolymen inom sina zoner, utan att orsaka omfattande problem på angränsande vägnät. Argumentet att trafiken bara omfördelas till andra områden har inte fått stöd i tillgänglig evidens¹¹⁰. Vissa invånare upplever mer köer på

¹⁰⁶ Pritchett, R., Bartington, S. & Thomas, G.N. (2024) Exploring expectations and lived experiences of Low Traffic Neighbourhoods in Birmingham, UK. *Travel Behaviour and Society*, Volume 36, 2024, 100800, ISSN 2214-367X, <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2024.100800>.

¹⁰⁷ BBC News (2020) Low Traffic Neighbourhoods: Anger, hate and the politics of the planter. Low Traffic Neighbourhoods: Anger, hate and the politics of the planter 17 September 2020. (Hämtad: 27 November 2025).

¹⁰⁸ BBC News (2020) Low Traffic Neighbourhoods: Anger, hate and the politics of the planter. Low Traffic Neighbourhoods: Anger, hate and the politics of the planter 17 September 2020. (Hämtad: 27 November 2025).

¹⁰⁹ BBC News (2023) Sunak orders review of low traffic neighbourhoods in pro-motorist message. <https://www.bbc.com/news/uk-politics-66351785> (Hämtad 27 november 2025);

BBC News (2022) Will Low Traffic Neighbourhoods drive London's elections? <https://www.bbc.com/news/uk-england-london-61191213> (Hämtad 27 november 2025).

¹¹⁰ Walker, P. (2024) Rishi Sunak's report finds low-traffic neighbourhoods work and are popular. The Guardian, Fri 8 Mar 2024 18.42 CET. https://amp.theguardian.com/uk-news/2024/mar/08/low-traffic-neighbourhoods-generally-popular-report-ordered-by-sunak-finds?trk=public_post_comment-text#:~:text=An%20official%20study%20of%20low-

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

omkringliggande vägnät, men det finns begränsad faktisk evidens för detta¹¹¹. Invånarnas skepsis har minskat i takt med att de sett de positiva effekterna i praktiken¹¹². Förespråkarna menar att LTNs effektivt minskar biltrafiken på mindre bostadsgator och därmed bidrar till lägre utsläpp, säkrare miljöer och ökad gång- och cykeltrafik. De ser LTNs som ett viktigt verktyg för att skapa mer hållbara och hälsosamma stadsmiljöer¹¹³. En studie beställd av den brittiska regeringen av LTN-satsningar i flera städer från 2020 och framåt visar att acceptansen för LTNs ökat sedan de infördes under pandemin. I fyra undersökta områden (storstadsregionen London där ett antal stadsdelar prövat LTNs som beskrivet ovan, Birmingham¹¹⁴, Wigan¹¹⁵ och York¹¹⁶) var stödet tydligt större än motståndet. Intressant nog visade studien att en majoritet av de boende inte ens var medvetna om att de bodde i ett LTN¹¹⁷. Fler anger att de är mer irriterade över bilar än över åtgärder som cykelbanor, gångvägar och trafikdämpande åtgärder¹¹⁸.

LTNs har dock blivit föremål för en polariserad debatt i Storbritannien, inte minst politiskt där Labour, Greens och Liberal Democrats är positiva och de konservativa är motståndare¹¹⁹. LTNs och liknande projekt, som utvidgningen av Londons

traffic%20neighbourhoods%20%28LTNs%29%20ordered,report%20was%20initially%20buried%2C%20the%20Guardian%20has%20learned.

¹¹¹ Walker, P. (2024) Rishi Sunak's report finds low-traffic neighbourhoods work and are popular. The Guardian, Fri 8 Mar 2024 18.42 CET. https://amp.theguardian.com/uk-news/2024/mar/08/low-traffic-neighbourhoods-generally-popular-report-ordered-by-sunak-finds?trk=public_post_comment-text#:~:text=An%20official%20study%20of%20low-traffic%20neighbourhoods%20%28LTNs%29%20ordered,report%20was%20initially%20buried%2C%20the%20Guardian%20has%20learned.

¹¹² Walker, P. (2024) Rishi Sunak's report finds low-traffic neighbourhoods work and are popular. The Guardian, Fri 8 Mar 2024 18.42 CET. https://amp.theguardian.com/uk-news/2024/mar/08/low-traffic-neighbourhoods-generally-popular-report-ordered-by-sunak-finds?trk=public_post_comment-text#:~:text=An%20official%20study%20of%20low-traffic%20neighbourhoods%20%28LTNs%29%20ordered,report%20was%20initially%20buried%2C%20the%20Guardian%20has%20learned.

¹¹³ BBC News (2023) Sunak orders review of low traffic neighbourhoods in pro-motorist message. <https://www.bbc.com/news/uk-politics-66351785> (Hämtad 27 november 2025).;

BBC News (2022) Will Low Traffic Neighbourhoods drive London's elections?. <https://www.bbc.com/news/uk-england-london-61191213> (Hämtad 27 november 2025).

¹¹⁴ Ca 2,7 miljoner invånare, [Birmingham Population 2025](#)

¹¹⁵ Ca 330 000 invånare, [Wigan Population \(2025\) - Total Population](#)

¹¹⁶ Ca 220000 invånare, [York Population 2025](#)

¹¹⁷ Walker, P. (2024) Rishi Sunak's report finds low-traffic neighbourhoods work and are popular. The Guardian, Fri 8 Mar 2024 18.42 CET. https://amp.theguardian.com/uk-news/2024/mar/08/low-traffic-neighbourhoods-generally-popular-report-ordered-by-sunak-finds?trk=public_post_comment-text#:~:text=An%20official%20study%20of%20low-traffic%20neighbourhoods%20%28LTNs%29%20ordered,report%20was%20initially%20buried%2C%20the%20Guardian%20has%20learned.

¹¹⁸ Ramsey, A. (2023) More voters annoyed by cars than by traffic calming measures, polling suggests. Open Democracy, 29 August 2023, 11.06am. <https://www.opendemocracy.net/en/polling-ltns-ulez-cars-low-traffic-neighbourhoods-public-opinion-opinium/> (Hämtad 2025-11-30)

¹¹⁹ BBC News (2020) Low Traffic Neighbourhoods: Anger, hate and the politics of the planter. Low Traffic Neighbourhoods: Anger, hate and the politics of the planter 17 September 2020. (Hämtad: 27 November 2025).

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

nollemissionszon för bilar (Ultra Low Emission Zone, ULEZ) där förare av äldre, mer förorenande bilar betalar en avgift, har blivit en politisk stridsfråga, särskilt mellan konservativa och Labour. Detta trots att många av dessa åtgärder ursprungligen infördes under konservativa Boris Johnsons tid som borgmästare och premiärminister¹²⁰.

Motståndare anser att LTNs begränsar bilisters frihet, skapar längre resvägar och kan leda till ökad trängsel och utsläpp¹²¹. En orsak till kritik som identifierats är att kommunerna behövde installera trafikdämpande planteringslådor och kameror på kort tid för att kvalificera sig för statlig finansiering. Ett exempel är Northfields i västra London (ca 13000 invånare¹²²), där implementeringen skedde "över en natt" genom utplacering av rabatter¹²³. Kontroverserna kring LTNs beskrivs till stor del bero på bristande dialog och kommunikation med invånare samt otillräcklig förberedelse inför införandet. För att öka acceptansen och effektiviteten rekommenderas tidig och omfattande konsultation med både allmänheten och räddningstjänst, samt kompletterande åtgärder som gör det enklare att välja bort bilen¹²⁴.

Faktorer som minskar acceptansen handlar om upplevd orättvisa och praktiska problem, exempelvis frustration över omfördelning av biltrafik till gator i angränsande områden, så att trängsel, buller och luftföroreningar ökat där. Detta skapar känslor av diskriminering när det upplevts att vissa områden gynnas av åtgärderna medan andra missgynnades av ökad biltrafik¹²⁵. Acceptansen har visat sig utvecklas gradvis över tid¹²⁶ när det funnits tydliga bevis för miljöförbättringar och där invånare har involverats i dialogen. Faktorer som ökat acceptansen är

¹²⁰ Ramsey, A. (2023) More voters annoyed by cars than by traffic calming measures, polling suggests. Open Democracy, 29 August 2023, 11.06am. <https://www.opendemocracy.net/en/polling-ltns-ulez-cars-low-traffic-Neighbourhoods-public-opinion-opinium/>

¹²¹ BBC News (2023) Sunak orders review of low traffic neighbourhoods in pro-motorist message.

<https://www.bbc.com/news/uk-politics-66351785> (Hämtad 27 november 2025);

BBC News (2022) Will Low Traffic Neighbourhoods drive London's elections?. <https://www.bbc.com/news/uk-england-london-61191213> (Hämtad 27 november 2025).

¹²² [Northfield \(Ward, United Kingdom\) - Population Statistics, Charts, Map and Location](#)

¹²³ BBC News (2020) Low Traffic Neighbourhoods: Anger, hate and the politics of the planter. Low Traffic Neighbourhoods: Anger, hate and the politics of the planter 17 September 2020. (Hämtad: 27 November 2025).

¹²⁴ Bosetti, N., Connelly, K., Haring, C. & Rowe, D. (2022) Street shift - The future of Low-Traffic Neighbourhoods. Decarbonising London, Centre for London, 9 June 2022.

<https://centreforlondon.org/publication/london-low-traffic-neighbourhoods/>

¹²⁵ Pritchett, R., Bartington, S. & Thomas, G.N. (2024) Exploring expectations and lived experiences of Low Traffic Neighbourhoods in Birmingham, UK. Travel Behaviour and Society, Volume 36, 2024, 100800, ISSN 2214-367X, <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2024.100800>.

(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214367X24000632>)

¹²⁶ Whelan, I., Lui, C. & Pope, F.D. (2024) Assessing the Polarising Impacts of Low-Traffic Neighbourhoods: A Community Perspective from Birmingham, UK. International Journal of Environmental Research and Public Health, 2024, 21(12), 1638; <https://doi.org/10.3390/ijerph21121638>

uppföljning med tydliga data om trafik och miljö för att kunna visa konkreta resultat och att lokal delaktighet i planeringsprocessen. Åtgärden bör uppfattas som flexibel och anpassningsbar, så att justeringar kan göras om negativa effekter uppstår, exempelvis kring genomfartstrafik i angränsande områden. Andra faktorer är att integrera åtgärden i en bredare stadsutveckling med förbättrad cykelinfrastruktur, gångstråk och grönområden, så att den inte uppfattas som en isolerad trafikbegränsning. En kombination av restriktioner för biltrafik och incitament som förbättrade alternativ för kollektivtrafik och cykel är effektiv¹²⁷.

Faktorer som ökar acceptansen är tydliga stadsmiljö- och livskvalitetsförbättringar som minskad trafik, förbättrad luftkvalitet, lägre bullernivåer, mer grönska och ökad säkerhet för gående och cyklisterna. Invånare behöver förstå syftet med åtgärderna och se att de bidrar till långsiktiga mål, samt när det funnits möjlighet till dialog och justeringar. Åtgärden behöver kompletteras med andra lösningar, utformas så att justeringar är möjliga, och politiska beslut behöver vara stabila över tid för att undvika ryckighet som underminerar förtroendet. Implementering stegvis eller i små, separata delar, som när trafikdämpande åtgärder placeras ut på ett begränsat antal gator utan att skapa ett komplett nätverk kan upplevas orättvist och minska acceptans om genomfartstrafik bara flyttas till andra gator. För att främja acceptans är det viktigt med ett helhetsgrepp för att skapa sammanhängande nätverk av biltrafikdämpande åtgärder också i angränsande områden för att undvika denna omfördelning av biltrafik, och att komplettera med förbättrad kollektivtrafik och cykelinfrastruktur, samt mer grönska som höjer områdets attraktivitet. Tydlig kommunikation om syfte och förväntade effekter, samt inkluderande dialog som tar hänsyn till olika gruppers behov, är avgörande¹²⁸.

¹²⁷ Whelan, I., Luiu, C. & Pope, F.D. (2024) Assessing the Polarising Impacts of Low-Traffic Neighbourhoods: A Community Perspective from Birmingham, UK. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 2024, 21(12), 1638; <https://doi.org/10.3390/ijerph21121638>

¹²⁸ Whelan, I., Luiu, C. & Pope, F.D. (2024) Assessing the Polarising Impacts of Low-Traffic Neighbourhoods: A Community Perspective from Birmingham, UK. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 2024, 21(12), 1638; <https://doi.org/10.3390/ijerph21121638>;

Pritchett, R., Bartington, S. & Thomas, G.N. (2024) Exploring expectations and lived experiences of Low Traffic Neighbourhoods in Birmingham, UK. *Travel Behaviour and Society*, Volume 36, 2024, 100800, ISSN 2214-367X, <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2024.100800>.

(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214367X24000632>);

Bosetti, N., Connelly, K., Haring, C. & Rowe, D. (2022) Street shift - The future of Low-Traffic Neighbourhoods. *Decarbonising London*, Centre for London, 9 June 2022. <https://centreforlondon.org/publication/london-low-traffic-neighbourhoods/>;

4.1.11 Sänkt bashastighet i Aten¹²⁹

En studie av allmänhetens acceptans och den socioekonomiska genomförbarheten av sänkt hastighetsgräns från 50 km/h till 30 km/h i vissa delar av vägnätet i Aten, Grekland (ca 650000 invånare, i storstadsområdet drygt 3 miljoner¹³⁰) undersökte de viktigaste faktorerna som påverkar preferenser för sänkning av hastighetsgränsen. Studien visar att acceptansen för att reducera hastighetsgränsen från 50 km/h till 30 km/h är relativt hög, men att den varierar beroende på omfattningen av åtgärden. Mer än 2/3 respondenterna var positiva till en sänkning till 30 km/h på delar av gatunätet (förutom huvudleder) medan en fjärdedel var positiva till en generell sänkning i hela stadens gatunät. När scenarier med olika effekter på restid, bränsleförbrukning och olycksrisk presenterades så ökade acceptansen markant. Ökad restid, hastighetens betydelse för att orsaka en olycka, antalet olyckor som användaren har varit inblandad i och respondentens körvanor var de viktigaste faktorerna som påverkade användarnas preferenser. Stöd för hastighetssänkning påverkas främst av faktorer som oro för trafikolyckor, uppfattningen att hastighet är en viktig orsak till olyckor, respekt för trafikregler samt att sårbara trafikanter (gång- och cykeltrafikanter) upplevs som dåligt skyddade. Förare med få trafikförseelser och begränsad olyckserfarenhet var mer positiva och förare som underskattar hastighetens betydelse för olycksrisk och oroar sig för ökad restid var mest negativa.

4.1.12 Guide för kommunikation om mer bilfria städer

Guiden "How to Talk About Car Free Cities" från organisationen Possible ger en rad rekommendationer för att kommunicera kring och öka acceptansen för åtgärder som minskar biltrafik i städer¹³¹.

Samtalet bör flyttas från frågan *om* städer ska bli bilfria till *hur* det ska ske. Kommunikationen ska vara positiv, hoppfull och framtidsinriktad. Måla upp en attraktiv vision av städer som är renare, tystare och mer människovänliga istället för att fokusera på förbud eller begränsningar. Det är viktigt att framhäva

¹²⁹ Roussou, S., Petraki, V., Deliali, K., Kontaxi, A. & Yannis, G. (2024) Cost benefit analysis of reducing speed limits in Athens to 30 Km/h. Case Studies on Transport Policy, Volume 18, 2024, 101289, ISSN 2213-624X, <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2024.101289>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2213624X24001445>)

¹³⁰ NE - Athen

¹³¹ Possible (2022) How to talk about carfree cities. August 2022. [Guide: How to talk about car free cities — Possible](#)

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik
Februari 2026

gemensamma värderingar – som hälsa, trygghet och livskvalitet – och att skapa en känsla av gemenskap kring målet.

Guiden rekommenderar att undvika polariserande språk som ställer bilister mot cyklister eller fotgängare. Tala istället om att sätta människor före bilar och att ansvaret ligger hos beslutsfattare att skapa systemförändringar. Uppmuntra personliga val, men utan skuldbeläggning. Det är också centralt att involvera grupper som påverkas mest, exempelvis personer med funktionsnedsättning, äldre och yrkesförare, och att visa hur en mer bilsnål stad kan öka tillgängligheten för alla.

Visa konkreta exempel på städer som lyckats och vilka problem som löses – som luftföroreningar, buller, trafikolyckor, höga bränslepriser och social ojämlikhet. Bilder som illustrerar hur mycket utrymme bilar tar upp och hur gator kan förvandlas till gröna, levande platser är effektiva. Bemöt vanliga invändningar, exempelvis att elbilar löser klimatproblemet (det gör de inte helt), att förändringen är ett hot mot friheten eller att den skadar lokala företag. Argumenten ska vara empatiska och lösningsorienterade, med exempel på hur bilfria miljöer kan gynna handel och skapa nya möjligheter.

Sammanfattningsvis rekommenderas att kommunicera med energi och optimism, fokusera på framtidens möjligheter, inkludera alla berörda, undvik skuldbeläggning, och visa tydligt hur bilfria städer leder till bättre hälsa, mer rättvisa och starkare lokalsamhällen.

4.2 Faktorer som påverkar acceptans

De olika kategorierna av faktorer som påverkar acceptans beskrivs i 3.2.1. Här diskuteras acceptans för åtgärder och styrmedel för omfördelning av yta och prioritet för biltrafik till förmån för kollektivtrafik och hållbar tillgänglighet utifrån dessa faktorer.

4.2.1 Materiella faktorer

Acceptansen för bilrestriktiva åtgärder som omfördelning av utrymme från bil till kollektivtrafik påverkas av en kombination av materiella och upplevda faktorer. Materiella faktorer såsom ekonomiska konsekvenser, tidsvinster och bekvämlighet beskrivs återkommande som centrala för hur åtgärder uppfattas.¹³² Individer tenderar att ha högre acceptans för åtgärder som påverkar andra mer än det egna hushållet. Upplevda effekter är avgörande för stödet. Respondenter som bedömer att en åtgärd förbättrar deras livskvalitet har en mycket hög sannolikhet att stödja den.¹³³ Positiva ekonomiska och tidsmässiga effekter, exempelvis vid trängselskatt, ökar acceptansen, medan negativa konsekvenser leder till motstånd.¹³⁴ Detaljer kring implementeringen är därför viktiga.

Det finns en tendens att ha en preferens för status quo, dvs det som känns välbekant, ifall fördelarna med en förändring inte är tydliga. Det beror på allmän rädsla eller skepticism inför förändring som står för något okänt.¹³⁵ Forskning visar att radikala förändringar kan få stöd när nyttan blir tydlig.¹³⁶ Referensberoende preferenser, dvs att individer bedömer utfall med sina tidigare erfarenheter och

¹³² Vitale Brovarone, E., Staricco, L. & Verlinghieri, E. (2023) Whose is this street? Actors and conflicts in the governance of pedestrianisation processes. *Journal of Transport Geography*, 107, 103528. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103528>;

Mehdizadeh, M., Solbu, G., Klöckner, C. A. & Moe Skjølvold, T. (2024) Navigating acceptance and controversy of transport policies. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 187, 104176. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104176>

¹³³ Schmitz, S., Becker, S., Weiand, L., Niehoff, N., Schwartzbach, F. & Von Schneidmesser, E. (2019) Determinants of Public Acceptance for Traffic-Reducing Policies to Improve Urban Air Quality. *Sustainability*, 11(14), 3991. <https://doi.org/10.3390/su11143991>

¹³⁴ Selmoine, A., Cheng, Q., Wang, L. & Liu, Z. (2020) Influencing Factors in Congestion Pricing Acceptability: A Literature Review. *Journal of Advanced Transportation*, 2020, 1–11. <https://doi.org/10.1155/2020/4242964>

¹³⁵ Schmitz, S., Becker, S., Weiand, L., Niehoff, N., Schwartzbach, F. & Von Schneidmesser, E. (2019). Determinants of Public Acceptance for Traffic-Reducing Policies to Improve Urban Air Quality. *Sustainability*, 11(14), 3991. <https://doi.org/10.3390/su11143991> ,

Tvinnereim, E., Haarstad, H., Rødeseike, A. & Bugnion, V. (2020) Explaining public acceptance of congestion charging: The role of geographical variation in the Bergen case. *Case Studies on Transport Policy*, 8(3), 992–1001. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2020.04.007>

¹³⁶ Mehdizadeh, M., Solbu, G., Klöckner, C. A. & Moe Skjølvold, T. (2024) Navigating acceptance and controversy of transport policies. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 187, 104176. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104176>

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAREn litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik
Februari 2026

befintlig kunskap som utgångspunkt, har betydande konsekvenser för utformning, effektivitet och acceptans av miljöpolitiska åtgärder¹³⁷ genom psykologiska mekanismer som påverkar både beteendereaktioner, värdering av miljönytta och stöd för policyer. En central slutsats är att konsumenter reagerar asymmetriskt på exempelvis prisförändringar. Individer tenderar att värdera att undvika försämring högre än att uppnå förbättring, vilket innebär att val av värderingsmått är kritiskt för att undvika systematiska fel i policyutvärdering. Tidigare exponering för liknande åtgärder ökar stödet för nya policyer, där trängselskatten i Stockholm lyfts fram som exempel på att acceptansen ökade markant efter införandet. En annan slutsats är att kommunikationsstrategier som betonar förluster, t ex kostnaden för att inte agera, ofta är mer effektiva än att framhäva vinster.

Skillnaden mellan verkliga och upplevda effekter är betydande. Exempelvis har Low Traffic Neighbourhoods (LTN) kritiserats för begränsad effektivitet och för att inskränka rörelsefrihet, medan Bus Rapid Transit-system ibland uppfattas som mindre effektiva än förväntat. Åtgärder som upplevs begränsa frihet, såsom bränsleskatter, betraktas som orättvisa, medan åtgärder som ökar friheten, exempelvis billigare kollektivtrafik, bedöms som rättvisa¹³⁸.

Omfördelning av gatuutrymme påverkar människors vardagsmiljö och berör frågor som "rätten till staden", platskänsla, buller och lokal ekonomi. Dessa bredare implikationer kan skapa konflikter mellan transportmål, såsom 15-minutersstaden, och lokala preferenser¹³⁹. Gatan som offentligt rum ger upphov till motstridiga uppfattningar om ägande och nyttjanderätt, vilket kan leda till motstånd från boende, bilister och företag¹⁴⁰. Företag oroar sig för minskade parkeringsplatser och kundförluster, medan boende uttrycker oro för buller och nattliga störningar.

¹³⁷ Hassett, K. (2025) "Environmental policy design and analysis in the context of reference-dependent preferences: A literature review". OECD Environment Working Papers, No. 267, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/c084f06c-en>.

¹³⁸ Schmitz, S., Becker, S., Weiland, L., Niehoff, N., Schwartzbach, F. & Von Schneidmesser, E. (2019) Determinants of Public Acceptance for Traffic-Reducing Policies to Improve Urban Air Quality. Sustainability, 11(14), 3991. <https://doi.org/10.3390/su11143991>

¹³⁹ Schreibmüller, J., Aumann, S., Preiß, S. & Kinigadner, J. (2025) From Car-Dependent to Public Space Enthusiast: How can a typology of attitudes help to understand social acceptance of street space reallocation projects? Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, 30, 101370. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2025.101370>

¹⁴⁰ Vitale Brovarone, E., Staricco, L. & Verlinghieri, E. (2023) Whose is this street? Actors and conflicts in the governance of pedestrianisation processes. Journal of Transport Geography, 107, 103528. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103528>

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik
Februari 2026

Motstånd mot omvandlade offentliga platser har kopplats till farhågor om buller, nedskräpning och utformning av gatumöbler¹⁴¹, medan gröna inslag och sociala ytor ökar stödet. Oro för negativa ekonomiska konsekvenser är också återkommande.

För specifika åtgärder spelar ytterligare faktorer in. Vid hastighetssänkning är oro för olyckor, respekt för trafikregler och uppfattningen att hastighet orsakar olyckor avgörande för stödet. Acceptansen för miljözoner varierar beroende på lokalisering, färdmedelsval och resans syfte¹⁴².

Socio-demografiska faktorer som bostadsort, inkomst, ålder och kön spelar roll. Forskning visar att yngre personer, kvinnor och stadsbor generellt är mer positiva till klimatpolitiska åtgärder. Generellt är stöd för åtgärder större bland personer med hög utbildningsnivå, kvinnor, yngre individer och sällananvändare av bil. Högre utbildning är den starkaste positiva faktorn och korrelerar med acceptans för trängselavgifter, parkeringsavgifter och bränsleskatter¹⁴³. Däremot tenderar högre ålder, högre inkomst och arbete i privat sektor att minska acceptansen, även om effekterna är svaga. En miljömedveten grupp med hög utbildningsnivå visar starkt stöd för både restriktiva och framväxande åtgärder, vilket indikerar beredskap att göra personliga uppoffringar¹⁴⁴.

Effekterna av dessa faktorer varierar beroende på åtgärdens typ. Äldre personer accepterar exempelvis höjda parkeringsavgifter oftare än yngre¹⁴⁵. Bostadsort spelar också roll. Stadsbor är generellt mer positiva till trafikbegränsande åtgärder än boende i förorter och utanför staden¹⁴⁶. Närhet till åtgärden påverkar acceptansen – boende nära

¹⁴¹ Schreibmüller, J., Aumann, S., Preiß, S. & Kinigadner, J. (2025) From Car-Dependent to Public Space Enthusiast: How can a typology of attitudes help to understand social acceptance of street space reallocation projects? *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 30, 101370. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2025.101370>

¹⁴² Schreibmüller, J., Aumann, S., Preiß, S. & Kinigadner, J. (2025) From Car-Dependent to Public Space Enthusiast: How can a typology of attitudes help to understand social acceptance of street space reallocation projects? *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 30, 101370. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2025.101370>

¹⁴³ Tvinnereim, E., Haarstad, H., Rødeseike, A. & Bugnion, V. (2020) Explaining public acceptance of congestion charging: The role of geographical variation in the Bergen case. *Case Studies on Transport Policy*, 8(3), 992–1001. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2020.04.007>

¹⁴⁴ Mehdizadeh, M., Solbu, G., Klöckner, C. A. & Moe Skjølsvold, T. (2024) Navigating acceptance and controversy of transport policies. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 187, 104176. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104176>

¹⁴⁵ Lanzendorf, M., Baumgartner, A. & Klinner, N. (2024) Do citizens support the transformation of urban transport? Evidence for the acceptability of parking management, car lane conversion and road closures from a German case study. *Transportation*, 51(6), 2073–2101. <https://doi.org/10.1007/s11116-023-10398-w>

¹⁴⁶ Weiland, L., Schmitz, S., Becker, S., Niehoff, N., Schwartzbach, F. & Von Schneidmesser, E. (2019) Climate change and air pollution: The connection between traffic intervention policies and public acceptance in a local context. *Environmental Research Letters*, 14(8), 085008. <https://doi.org/10.1088/1748-9326/ab299b>

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

omvandlade zoner, som gågator eller superblocs, är oftare positiva eftersom de direkt upplever förbättrad livskvalitet och minskad trafikbelastning.

Acceptansen för transportpolitiska åtgärder varierar tydligt med sociodemografiska och socioekonomiska faktorer. Orsaken till att de "gula västarnas"¹⁴⁷ protester fick spridning beskrivs ha varit kopplad till sociala och ekonomiska spänningar som förstärktes av de planerade miljöpolitiska åtgärderna som skulle innebära höjda bensinpriser¹⁴⁸.

Flera studier visar att kvinnor är mer positiva till bilfria stads kärnor, vilket kan kopplas till miljömedvetenhet och mindre beroende av bilnormer. Samtidigt har vissa studier funnit att kvinnor är mer negativa till trängselskatt, vilket kan bero på upplevd orättvisa i prissättningsstrategier och begränsad tillgång till dyrare resealternativ¹⁴⁹.

Resmönster i utgångsläget är en återkommande förklaringsfaktor där bilinnehav och frekvent bilanvändning minskar acceptansen för åtgärder som begränsar biltrafik, främst på grund av upplevd förlust av tillgänglighet och bekvämlighet¹⁵⁰. Tillgång till parkering och hur den påverkas av åtgärden är också avgörande. Omvänt är acceptansen större bland regelbundna cyklister, kollektivtrafikanvändare och personer utan bil eller körkort. I områden med god tillgång till gång-, cykel- och kollektivtrafik är restriktioner mindre kännbara och därmed mer accepterade. Detta mönster återfinns även vid införandet av superblocs, där lokala effekter gynnar invånare som redan använder hållbara färdmedel.

Kirschner, F. & Lanzendorf, M. (2020) Support for innovative on-street parking policies: empirical evidence from an urban neighborhood. *Journal of Transport Geography*, Volume 85, 2020, 102726, ISSN 0966-6923, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102726>.

(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S096669231931097X>)

¹⁴⁷ En proteströrelse mot höjda bensinpriser i Frankrike.

¹⁴⁸ Martin, M. & Islar, M. (2021) The 'end of the world' vs. the 'end of the month': understanding social resistance to sustainability transition agendas, a lesson from the Yellow Vests in France. *Sustainability Science* 16, 601–614 (2021). <https://doi.org/10.1007/s11625-020-00877-9>

¹⁴⁹ Selmourne, A., Cheng, Q., Wang, L. & Liu, Z. (2020) Influencing Factors in Congestion Pricing Acceptability: A Literature Review. *Journal of Advanced Transportation*, 2020, 1–11. <https://doi.org/10.1155/2020/4242964>; Tvinnereim, E., Haarstad, H., Rødeseike, A. & Bugnion, V. (2020) Explaining public acceptance of congestion charging: The role of geographical variation in the Bergen case. *Case Studies on Transport Policy*, 8(3), 992–1001. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2020.04.007>

¹⁵⁰ Schmitz, S., Becker, S., Weiland, L., Niehoff, N., Schwartzbach, F. & Von Schneidemesser, E. (2019) Determinants of Public Acceptance for Traffic-Reducing Policies to Improve Urban Air Quality. *Sustainability*, 11(14), 3991. <https://doi.org/10.3390/su11143991>;

Schreibmüller, J., Aumann, S., Preiß, S. & Kinigadner, J. (2025) From Car-Dependent to Public Space Enthusiast: How can a typology of attitudes help to understand social acceptance of street space reallocation projects? *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 30, 101370. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2025.101370>

Framtida intentioner påverkar inställningen. Respondenter som planerar att öka användningen av kollektivtrafik, cykel eller delningstjänster är mer benägna att stödja trafikåtgärder och investeringar i dessa lösningar¹⁵¹.

4.2.2 Interna faktorer

Interna faktorer innefattar ideologi och värderingar, kännedom och kunskap samt tidigare erfarenheter kopplade till åtgärder. Sådana faktorer tas upp i strax över hälften av det studerade materialet.

4.2.2.1 Ideologi och värderingar

Ideologisk inställning och värderingar kan påverka acceptansen i stadsplaneringsfrågor¹⁵². Egoistiska värderingar minskar acceptansen för trafikminskande åtgärder som t ex att omvandla parkeringsplatser för bilar eller införande av trängselavgifter och lågemissionszoner, medan altruistiska värderingar eller positiva attityder till miljöfrågor ökar den¹⁵³. Hög värdering av individuell valfrihet och en preferens för högteknologiska lösningar påverkar acceptans av olika åtgärder och styrmedel¹⁵⁴.

Ideologiska och värderingsmässiga aspekter kopplade till bilen som färdmedel påverkar acceptansen. Vanebilister tenderar att motsätta sig förändringar som utmanar dessa vanor¹⁵⁵ och en uppfattning att gatan i första hand används för

¹⁵¹ Schmitz, S., Becker, S., Weiand, L., Niehoff, N., Schwartzbach, F. & Von Schneidmesser, E. (2019) Determinants of Public Acceptance for Traffic-Reducing Policies to Improve Urban Air Quality. Sustainability, 11(14), 3991. <https://doi.org/10.3390/su11143991>

¹⁵² Allansson, J. (2025) Understanding efforts to (de)legitimize bus rapid transit implementation: A media analysis of the protests in Örebro, Sweden. Urban Transitions, Volume 1, 2025, 100003, ISSN 3050-6972, <https://doi.org/10.1016/j.ubtr.2025.100003>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S305069722500003X>)

¹⁵³ Schmitz, S., Becker, S., Weiand, L., Niehoff, N., Schwartzbach, F. & Von Schneidmesser, E. (2019) Determinants of Public Acceptance for Traffic-Reducing Policies to Improve Urban Air Quality. Sustainability, 11(14), 3991. <https://doi.org/10.3390/su11143991>:
Mehdizadeh, M., Solbu, G., Klöckner, C. A. & Moe Skjølsvold, T. (2024) Navigating acceptance and controversy of transport policies. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 187, 104176. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104176>

¹⁵⁴ Mehdiadeh, M., Solbu, G., Klöckner, C. A. & Moe Skjølsvold, T. (2024) Navigating acceptance and controversy of transport policies. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 187, 104176. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104176>

¹⁵⁵ te Boveldt, G., De Wilde, L., Keseru, I. & Macharis, C. (2023) Pedestrianisation as a step in a societal transformation? An analysis of support and opposition in Brussels. Cities, Volume 143, 2023, 104577, ISSN 0264-2751, <https://doi.org/10.1016/j.cities.2023.104577>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S026427512300389X>)

motoriserad fordonstrafik och att bilism är en rättighet¹⁵⁶. Detta leder till en värderingskrock mellan en upplevd rättighet till att ha en plats att parkera och annan användning av publik yta¹⁵⁷.

4.2.2.2 Kännedom och kunskap

Kunskap om klimatutmaningar har en positiv korrelation med acceptans för åtgärder som innebar en omvandling av vägutrymme¹⁵⁸. Respondenter som är medvetna om att bilanvändning är ett miljöproblem visar högre acceptans för trafikminskande åtgärder, förutsatt att alternativa resealternativ byggs ut¹⁵⁹. Det finns ett samband mellan miljöengagemang och problemmedvetenhet, och i nästa led mellan problemmedvetenhet och acceptans. Ökad problemmedvetenhet kan öka acceptansen för olika trafikåtgärder¹⁶⁰. På motsvarande sätt kan avsaknad av kunskap bidra till minskad acceptans för åtgärder trots att åtgärderna skulle medföra positiva effekter¹⁶¹.

Huruvida respondenter anser att minskad trafik är en effektiv åtgärd påverkar acceptans. En studie av attityder kopplade till åtgärder för bättre luftkvalitet visar att om uppfattningen är att åtgärder inom industrin är effektiva för att förbättra luftkvaliteten så minskar stödet för att genomföra åtgärder inom trafiken, trots att trafiken står för en betydligt större del av utsläpp av luftföroreningar än industrin¹⁶².

¹⁵⁶ Vitale Brovarone, E., Staricco, L. & Verlinghieri, E. (2023) Whose is this street? Actors and conflicts in the governance of pedestrianisation processes. *Journal of Transport Geography*, 107, 103528.
<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103528>

¹⁵⁷ Schmitz, S., Becker, S., Weiland, L., Niehoff, N., Schwartzbach, F. & Von Schneidmesser, E. (2019) Determinants of Public Acceptance for Traffic-Reducing Policies to Improve Urban Air Quality. *Sustainability*, 11(14), 3991. <https://doi.org/10.3390/su11143991>

¹⁵⁸ Schreimbüller, J., Aumann, S., Preiß, S. & Kinigadner, J. (2025) From Car-Dependent to Public Space Enthusiast: How can a typology of attitudes help to understand social acceptance of street space reallocation projects? *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 30, 101370.
<https://doi.org/10.1016/j.trip.2025.101370>

¹⁵⁹ Schmitz, S., Becker, S., Weiland, L., Niehoff, N., Schwartzbach, F. & Von Schneidmesser, E. (2019). Determinants of Public Acceptance for Traffic-Reducing Policies to Improve Urban Air Quality. *Sustainability*, 11(14), 3991. <https://doi.org/10.3390/su11143991>

¹⁶⁰ Schmitz, S., Becker, S., Weiland, L., Niehoff, N., Schwartzbach, F. & Von Schneidmesser, E. (2019) Determinants of Public Acceptance for Traffic-Reducing Policies to Improve Urban Air Quality. *Sustainability*, 11(14), 3991. <https://doi.org/10.3390/su11143991>

¹⁶¹ Schreimbüller, J., Aumann, S., Preiß, S. & Kinigadner, J. (2025) From Car-Dependent to Public Space Enthusiast: How can a typology of attitudes help to understand social acceptance of street space reallocation projects? *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 30, 101370.
<https://doi.org/10.1016/j.trip.2025.101370>

¹⁶² Schmitz, S., Becker, S., Weiland, L., Niehoff, N., Schwartzbach, F. & Von Schneidmesser, E. (2019) Determinants of Public Acceptance for Traffic-Reducing Policies to Improve Urban Air Quality. *Sustainability*, 11(14), 3991. <https://doi.org/10.3390/su11143991>

4.2.2.3 Tidigare erfarenheter

Tidigare erfarenheter kan påverka acceptans positivt. Acceptansen ökar när invånare upplever konkreta förbättringar i sin vardag¹⁶³. Åtgärder för att omfördela utrymme från biltrafik till gång- och cykeltrafik möter vanligen oro före genomförandet, både från allmänheten och från handeln, men de positiva effekterna av åtgärderna underskattas vanligen före genomförandet och attityderna blir mer positiva efter implementering¹⁶⁴. Betydelsen av att låta invånarna erhålla praktisk erfarenhet av effekterna genom införande av åtgärder eller styrmedel som test eller permanent, och även för ekonomiska styrmedel som miljöskatter av olika slag, beskrivs återkommande som en viktig faktor för att erhålla acceptans. Kontroversiella åtgärder och styrmedel för att påverka trafiken får ofta ökat stöd när de införs, och attityderna verkar ändras och bli mer positiva när åtgärderna och deras effekter upplevs i praktiken¹⁶⁵. Erfarenheterna efter införandet handlar mer om positiva effekter av styrmedlet eller åtgärden, t ex minskad trängsel och bättre upplevd miljö och luftkvalitet. Acceptans är således

¹⁶³ te Boveldt, G., De Wilde, L., Keseru, I. & Macharis, C. (2023) Pedestrianisation as a step in a societal transformation? An analysis of support and opposition in Brussels. *Cities*, Volume 143, 2023, 104577, ISSN 0264-2751, <https://doi.org/10.1016/j.cities.2023.104577>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S026427512300389X>) ;
Nieuwenhuijsen, M., de Nazelle, A., Cirach Pradas, M., Daher, C., Dzhambov, A.M., Echave, C., Gössling, S., Iungman, T., Khreis, H., Kirby, N., Khomenko, S., Leth, U., Lorenz, F., Matkovic, V., Müller, J., Palència, L., Pereira Barboza, E., Pérez, K., Tatah, L., Tiran, J., Tonne, C. & Mueller, N. (2024) The Superblock model: A review of an innovative urban model for sustainability, liveability, health and well-being. *Environmental Research*, Volume 251, Part 1, 2024, 118550, ISSN 0013-9351, <https://doi.org/10.1016/j.envres.2024.118550>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0013935124004547>);
International Transport Forum (2023) Shaping Post-Covid Mobility in Cities: Summary and Conclusions. ITF Roundtable Reports, No. 190, OECD Publishing, Paris. 28 February 2023.;
Sørensen, C. H., Henriksson, M. & Portinson Hylander, J. (2025) Enhancing policy legitimacy for less and slower mobility: the potential of catalytic policy instruments. *Urban, Planning and Transport Research*, 13(1). <https://doi.org/10.1080/21650020.2025.2577904>
<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/21650020.2025.2577904?src=>;
Walker, P. (2024) Rishi Sunak's report finds low-traffic neighbourhoods work and are popular. *The Guardian*, Fri 8 Mar 2024 18.42 CET. https://amp.theguardian.com/uk-news/2024/mar/08/low-traffic-neighbourhoods-generally-popular-report-ordered-by-sunak-finds?trk=public_post_comment-text#:~:text=An%20official%20study%20of%20low-traffic%20neighbourhoods%20%28LTNs%29%20ordered,report%20was%20initially%20buried%2C%20the%20Guardian%20has%20learned.;

¹⁶⁴ Timmons, S., Andersson, Y., McGowan, F. P. & Lunn, P. D. (2024) Active travel infrastructure design and implementation: Insights from behavioral science. *WIREs Climate Change*, e878. <https://doi.org/10.1002/wcc.878>

¹⁶⁵ Schuitema, G., Steg L. & Forward, S. (2010) Explaining differences in acceptability before and acceptance after the implementation of a congestion charge in Stockholm. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Volume 44, Issue 2, 2010, p. 99-109, ISSN 0965-8564, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2009.11.005>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856409001256>) ;
Lanzendorf, M., Baumgartner, A. & Klinner, N. (2024). Do citizens support the transformation of urban transport? Evidence for the acceptability of parking management, car lane conversion and road closures from a German case study. *Transportation*, 51(6), 2073–2101. <https://doi.org/10.1007/s11116-023-10398-w>;

inte något statiskt utan förändras över tid¹⁶⁶. Motståndet har minskat och övergripande acceptans ökat efter införande exempelvis av bilrestriktioner i gaturummet i Bryssel och London.

En annan aspekt är att medborgare som redan var nöjda med den befintliga kollektivtrafiken i högre grad var positiva till nya investeringar i kollektivtrafik¹⁶⁷. Ett projekt kan fungera som en "pilot" som legitimerar liknande åtgärder, t ex när stödet för omvandling till gångata leder till ökad mer generell acceptans för ytterligare gångator i staden¹⁶⁸. Detta indikerar att erfarenheten inte behöver komma från den specifika åtgärden utan, som i det aktuella fallet, av erfarenheter kring kollektivtrafik mer allmänt. Stödet är inte längre koncentrerat till enbart grupper, som varit mest positiva i början, utan sprids till bredare grupper¹⁶⁹.

Det finns också exempel på när tidigare erfarenheter påverkat acceptans negativt, till exempel orsakat av brister eller missöden i genomförandet¹⁷⁰.

4.2.3 Relationella faktorer

Relationella faktorer innefattar sociala normer samt tillit av social, politisk och institutionell karaktär, det vill säga graden av tillit mellan människor i samhället samt jäntemot politiker och institutioner kan påverka acceptansen.

4.2.3.1 Sociala normer

Politisk övertygelse och tillhörighet kan ha stor betydelse¹⁷¹ och överlappar med ideologier och värderingar (se ovan i 4.2.2.1). Respondenter med mer

¹⁶⁶ Schmitz, S., Becker, S., Weiland, L., Niehoff, N., Schwartzbach, F. & Von Schneidmesser, E. (2019). Determinants of Public Acceptance for Traffic-Reducing Policies to Improve Urban Air Quality. *Sustainability*, 11(14), 3991. <https://doi.org/10.3390/su11143991>

¹⁶⁷ Carvalho, Thiago; Palm, Matthew; Farber, Steven; El-Geneidy, Ahmed (2024) Impacts of sustainable transport interventions: changes in perception over time and spatially towards a new bus rapid transit (BRT) infrastructure in Montréal, Canada. *Sustainable Transport and Livability*. 10.1080/29941849.2023.2296707

¹⁶⁸ Marquet, O., Fernández Núñez, M.- & Maciejewska, M. (2024) The political price of superblocks. Electoral outcomes of sustainable transport interventions in Barcelona. *Environment International*, Volume 189, 2024, 108789, ISSN 0160-4120, <https://doi.org/10.1016/j.envint.2024.108789>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412024003751>)

¹⁶⁹ te Boveldt, G., De Wilde, L., Keseru, I. & Macharis, C. (2023) Pedestrianisation as a step in a societal transformation? An analysis of support and opposition in Brussels. *Cities*, Volume 143, 2023, 104577, ISSN 0264-2751, <https://doi.org/10.1016/j.cities.2023.104577>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S026427512300389X>)

¹⁷⁰ Carvalho, Thiago; Palm, Matthew; Farber, Steven; El-Geneidy, Ahmed (2024) Impacts of sustainable transport interventions: changes in perception over time and spatially towards a new bus rapid transit (BRT) infrastructure in Montréal, Canada. *Sustainable Transport and Livability*. 10.1080/29941849.2023.2296707

¹⁷¹ Goetting, K., Liebe, U. & Becker, S. (2025). From parking place to public space: A factorial survey experiment on public acceptability of parking space reallocation in Germany. *Climate Policy*, 1–19.

högerorienterade politiska åsikter var i en studie mer negativa till åtgärder för att omvandling av parkeringsplats till allmänt utrymme än vänsterorienterade respondenter¹⁷². Konflikter och spänningar mellan olika politiska inriktningar och intressegrupper kan också påverka acceptans, t ex i ett gångfarts- och gångsatsningsinitiativ som drevs av ideella organisationer, kommunen och regionen¹⁷³.

När människors attityder och åsikter påverkas av sociala normer, dvs vad som uppfattas som socialt accepterat, kan engagerade och synliga förespråkare, så kallade "champions", bidra till att förändra attityder och bana väg för politiskt känsliga beslut samt göra det lättare att införa kontroversiella policies¹⁷⁴.

4.2.3.2 Tillit

Starkt politiskt ledarskap och institutionellt stöd är viktigt för acceptansen, och har t ex i implementeringen av superblocs i Barcelona varit avgörande för att driva igenom förändringarna. Starkt politiskt engagemang och offentligt samtal om stadsmiljöfrågor kan vara positivt för acceptans samtidigt som motstånd kopplat till urban planering kan botta i en allmän misstro mot myndigheter¹⁷⁵. Brist på tillit för stadens kapacitet att genomföra åtgärden påverkade acceptansen för ett planerat BRT-projekt i Montreal, Kanada och ledde till att projektet inte genomfördes¹⁷⁶. Den lägre acceptansen för trängselskattesystemet i Göteborg

<https://doi.org/10.1080/14693062.2025.2539140>;

Lanzendorf, M., Baumgartner, A. & Klinner, N. (2024) Do citizens support the transformation of urban transport? Evidence for the acceptability of parking management, car lane conversion and road closures from a German case study. *Transportation*, 51(6), 2073–2101. <https://doi.org/10.1007/s11116-023-10398-w>;

Andriolli, A. C. & Silva, L. T. (2024) Are Low Emission Zones Truly Embraced by the Public? *Environments*, 11(6), 106. <https://doi.org/10.3390/environments11060106>

¹⁷² Goetting, K., Liebe, U. & Becker, S. (2025) From parking place to public space: A factorial survey experiment on public acceptability of parking space reallocation in Germany. *Climate Policy*, 1–19. <https://doi.org/10.1080/14693062.2025.2539140>

¹⁷³ Vitale Brovarone, E., Staricco, L. & Verlinghieri, E. (2023) Whose is this street? Actors and conflicts in the governance of pedestrianisation processes. *Journal of Transport Geography*, 107, 103528. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103528> ;

Selmoune, A., Cheng, Q., Wang, L. & Liu, Z. (2020) Influencing Factors in Congestion Pricing Acceptability: A Literature Review. *Journal of Advanced Transportation*, 2020, 1–11. <https://doi.org/10.1155/2020/4242964>

¹⁷⁴ Van Wee, B. et al (2023) Controversial policies: Growing support after implementation. A discussion paper. *Transport Policy*, In Press, Journal Pre Proof, ISSN 0967-070X, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.05.010>.

¹⁷⁵ Marquet, O., Fernández Núñez, M.- & Maciejewska, M. (2024) The political price of superblocs. Electoral outcomes of sustainable transport interventions in Barcelona. *Environment International*, Volume 189, 2024, 108789, ISSN 0160-4120, <https://doi.org/10.1016/j.envint.2024.108789>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412024003751>)

¹⁷⁶ Carvalho, Thiago; Palm, Matthew; Farber, Steven; El-Geneidy, Ahmed (2024) Impacts of sustainable transport interventions: changes in perception over time and spatially towards a new bus rapid transit (BRT) infrastructure in Montréal, Canada. *Sustainable Transport and Livability*. 10.1080/29941849.2023.2296707

jämfört med det som infördes i Stockholm kan delvis förklaras mot bakgrund av en lägre politisk tillit i det förstnämnda fallet¹⁷⁷.

4.2.4 Polycyspecifika faktorer

Polycyspecifika faktorer handlar om upplevd effektivitet och rättvisa.

4.2.4.1 Effektivitet

Förväntad effektivitet av en specifik åtgärd har en betydande effekt på acceptansen för åtgärder av många olika slag¹⁷⁸. Det beskrivs som en extra viktig faktor i relation till kontroversiella åtgärder som just begränsningar av biltrafik¹⁷⁹. Åtgärden behöver uppfattas som effektiv för att nå avsedda mål¹⁸⁰.

Vilka invändningar mot effektiviteten som finns beror på åtgärden i fråga. Individers uppfattning om negativa personliga konsekvenser kan minska den upplevda effektiviteten hos en åtgärd, 'effektivitetsskepticism'¹⁸¹. Upplevda effekter kan skilja sig från de faktiska. Vissa grupper uppvisar höga förväntningar

¹⁷⁷ Hysing, E. & Isaksson, K. (2015) Building acceptance for congestion charges – the Swedish experiences compared. *Journal of Transport Geography*, Volume 49, 2015, Pages 52-60, ISSN 0966-6923, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.10.008>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692315001908>)

¹⁷⁸ Mehdizadeh, M., Solbu, G., Klöckner, C. A. & Moe Skjølvold, T. (2024) Navigating acceptance and controversy of transport policies. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 187, 104176. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104176>;

Weiland:

Schreibmüller, J., Aumann, S., Preiß, S. & Kinigadner, J. (2025) From Car-Dependent to Public Space Enthusiast: How can a typology of attitudes help to understand social acceptance of street space reallocation projects? *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 30, 101370. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2025.101370>;

Amaglobeli, D., Gu, M., Hanedar, E., Hong, G. & Thévenot, C. (2023) Policy Responses to High Energy and Food Prices. *IMF Working Paper* 23/74.

<https://www.elibrary.imf.org/downloadpdf/view/journals/001/2023/074/article-A000-en.pdf>;

Lindgren, O., Jagers, S.C. & Lindvall, D. (2026) The impact of policy design on opposition to restrictive climate policies. *Ecological Economics*, Volume 240, 2026, 108813, ISSN 0921-8009, <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2025.108813>.

(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0921800925002964>)

¹⁷⁹ Thoresson K. (2022) Minskad biltrafik mellan mål och medel: en intervjustudie med politiker och tjänstemän i två större svenska städer. VTI rapport 1113. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.; Litman, T. (2023a) Are Vehicle Travel Reduction Targets Justified? Why and How to Reduce Excessive Automobile Travel. *Victoria Transport Policy Institute*, 30 October 2023.

¹⁸⁰ Schmitz, S., Becker, S., Weiland, L., Niehoff, N., Schwartzbach, F. & Von Schneidmesser, E. (2019) Determinants of Public Acceptance for Traffic-Reducing Policies to Improve Urban Air Quality. *Sustainability*, 11(14), 3991. <https://doi.org/10.3390/su11143991>;

Weiland, L., Schmitz, S., Becker, S., Niehoff, N., Schwartzbach, F. & Von Schneidmesser, E. (2019). Climate change and air pollution: The connection between traffic intervention policies and public acceptance in a local context. *Environmental Research Letters*, 14(8), 085008. <https://doi.org/10.1088/1748-9326/ab299b>;

¹⁸¹ Lanzendorf, M., Baumgartner, A. & Klinner, N. (2024) Do citizens support the transformation of urban transport? Evidence for the acceptability of parking management, car lane conversion and road closures from a German case study. *Transportation*, 51(6), 2073–2101. <https://doi.org/10.1007/s11116-023-10398-w>

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik
Februari 2026

och farhågor kring policyernas egenskaper och effekter, såsom tydlighet, effektivitet och rättvisa. Dessa grupper består i högre grad av män samt relativt äldre individer¹⁸². Slutligen kan acceptansen för enskilda åtgärder hänga ihop med acceptans för det övergripande projektet.¹⁸³

4.2.4.2 Rättvisa

En stor mängd studier visar att upplevd rättvisa har en betydande påverkan på acceptansen¹⁸⁴. Rättvisa kan i det här sammanhanget handla om hur fördelningen av kostnader och effekter skiljer sig mellan sociala grupper eller olika områden i en stad¹⁸⁵ och är extra viktigt i relation till mer kontroversiella åtgärder som just begränsningar av biltrafik¹⁸⁶. För acceptans för åtgärder som bidrar till minskad biltrafik är en upplevd rättvis fördelning av kostnader och nyttor i transportsystemet mellan olika grupper i samhället en viktig faktor¹⁸⁷. Hur rättvisa upplevs beror av hur åtgärderna som införs utformas och inramas, där åtgärder som kompenserar för ojämlikhet får starkare stöd¹⁸⁸. Det är avgörande att utforma åtgärder så att de upplevs som rättvisa, effektiva och transparenta¹⁸⁹. En behovsbaserad fördelning upplevs som mer rättvis och ökar acceptansen jämfört

¹⁸² Mehdizadeh, M., Solbu, G., Klöckner, C. A. & Moe Skjølsvold, T. (2024) Navigating acceptance and controversy of transport policies. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 187, 104176. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104176>

¹⁸³ Lanzendorf, M., Baumgartner, A. & Klinner, N. (2024) Do citizens support the transformation of urban transport? Evidence for the acceptability of parking management, car lane conversion and road closures from a German case study. *Transportation*, 51(6), 2073–2101. <https://doi.org/10.1007/s11116-023-10398-w>

¹⁸⁴ Bl a: Mehdizadeh, M., Solbu, G., Klöckner, C. A. & Moe Skjølsvold, T. (2024) Navigating acceptance and controversy of transport policies. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 187, 104176. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104176>;

Selmoine, A., Cheng, Q., Wang, L. & Liu, Z. (2020) Influencing Factors in Congestion Pricing Acceptability: A Literature Review. *Journal of Advanced Transportation*, 2020, 1–11. <https://doi.org/10.1155/2020/4242964>;
Rode, P. (2023) Overcoming urban car dependence. The London School of Economics and Political Science. 21 Nov 2023.

Lindgren, O., Jagers, S.C. & Lindvall, D. (2026) The impact of policy design on opposition to restrictive climate policies. *Ecological Economics*, Volume 240, 2026, 108813, ISSN 0921-8009, <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2025.108813>.

(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0921800925002964>);

¹⁸⁵ Marquet, O., Mojica, L., Fernández-Núñez, M-B. & Maciejewska, M. (2024) Pathways to 15-Minute City adoption: Can our understanding of climate policies' acceptability explain the backlash towards x-minute city programs? *Cities*, Volume 148, 2024, 104878, ISSN 0264-2751, <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.104878>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264275124000921>)

¹⁸⁶ Thoreson K. (2022) Minskad biltrafik mellan mål och medel: en intervjustudie med politiker och tjänstemän i två större svenska städer. VTI rapport 1113. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.;
Litman, T. (2023a) Are Vehicle Travel Reduction Targets Justified? Why and How to Reduce Excessive Automobile Travel. Victoria Transport Policy Institute, 30 October 2023.

¹⁸⁷ Just Transition Commission (2023) Can We Reduce Car Use Fairly? A Briefing On Transport. September 2023.

¹⁸⁸ Rode, P. (2023) Overcoming urban car dependence. The London School of Economics and Political Science. 21 Nov 2023. Overcoming urban car dependence | LSE Research Hämtad 2023-12-09.

¹⁸⁹ Amaglobeli, D., Gu, M., Hanedar, E., Hong, G. & Thévenot, C. (2023) Policy Responses to High Energy and Food Prices. IMF Working Paper 23/74. <https://www.elibrary.imf.org/downloadpdf/view/journals/001/2023/074/article-A000-en.pdf>

med lika eller konsumtionsbaserad fördelning enligt vissa studier¹⁹⁰ medan andra finner att en likadelningsprincip föredras framför en behovsbaserad fördelning¹⁹¹. Litman (2025) beskriver att reformer av minimiparkering, väg- och parkeringsprissättning och satsningar på gång- och cykelinfrastruktur kan lyftas fram som rättvisa men också marknadsmässiga lösningar där användare betalar för det de faktiskt använder¹⁹².

4.2.5 Kontextuella faktorer

Kontextuella faktorer beskriver hur sammanhang i t ex ekonomiska eller demokratiska termer präglar acceptansen, samt vilken roll den institutionella kvaliteten och avsaknad av korruption har i sammanhanget. Kontextuella faktorer förekommer knappt alls i materialet på ett sätt som särskiljer dem från andra faktorer som ingår bland de andra kategorierna. En anledning kan vara att den här studien har avgränsats till en kontext som liknar den svenska, och därmed fokuserat på studier och fall där ekonomiska och demokratiska aspekter generellt kan beskrivas som gynnsamma och där det finns överlag god institutionell kvalitet relativt andra länder.

¹⁹⁰ Lindgren, O., Jagers, S.C. & Lindvall, D. (2026) The impact of policy design on opposition to restrictive climate policies. *Ecological Economics*, Volume 240, 2026, 108813, ISSN 0921-8009, <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2025.108813>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0921800925002964>)

¹⁹¹ Goetting, K., Liebe, U. & Becker, S. (2025). From parking place to public space: A factorial survey experiment on public acceptability of parking space reallocation in Germany. *Climate Policy*, 1–19. <https://doi.org/10.1080/14693062.2025.2539140>

¹⁹² Litman, T. (2025) Responsive Planning in Ideologically Conservative Communities. 11 March 2025. VTPI 2025. <https://vtpi.org/ppcc.pdf>

4.3 Effektiva strategier för ökad acceptans

Strategier som kan öka acceptans beskrivs här utifrån en indelning i tre olika övergripande idétraditioner (se 3.2.2) kring hur acceptans kan påverkas: genom att arbeta med struktur och organisation, information och kommunikation samt resurs- och kostnadsfördelning.

4.3.1 Struktur och organisation

De flesta strategier för acceptans som identifierats handlar om struktur och organisation. Sådana strategier kopplar till hur åtgärder paketeras för att komplettera varandra, hur de sekvenseras dvs i vilken ordning de införs, timing i relation till sådant som politiska rörelser och möjlighetsfönster för beteendeförändringar, samt hur själva processens utformning påverkar acceptansen.

4.3.1.1 Paketering

Återkommande rekommenderas att push- och pull-åtgärder (morot och piska) kombineras¹⁹³. Det innebär att samtidigt som bilanvändning görs mindre attraktivt så genomförs åtgärder som gör alternativen till bil mer attraktiva till exempel i termer av kostnad och tid och så att tillgängligheten förbättras för berörda grupper¹⁹⁴. Acceptansen för åtgärder som påverkar biltrafikens framkomlighet, kostnader och restider negativt ökar ifall samtida satsningar genomförs på

¹⁹³ Schmitz, S., Becker, S., Weiand, L., Niehoff, N., Schwartzbach, F. & Von Schneidmesser, E. (2019) Determinants of Public Acceptance for Traffic-Reducing Policies to Improve Urban Air Quality. *Sustainability*, 11(14), 3991. <https://doi.org/10.3390/su11143991>;
Lanzendorf, M., Baumgartner, A. & Klinner, N. (2024) Do citizens support the transformation of urban transport? Evidence for the acceptability of parking management, car lane conversion and road closures from a German case study. *Transportation*, 51(6), 2073–2101. <https://doi.org/10.1007/s11116-023-10398-w>;
Schreibmüller, J., Aumann, S., Preiß, S. & Kinigadner, J. (2025) From Car-Dependent to Public Space Enthusiast: How can a typology of attitudes help to understand social acceptance of street space reallocation projects? *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 30, 101370. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2025.101370>;
Andriolli, A. C. & Silva, L. T. (2024) Are Low Emission Zones Truly Embraced by the Public? *Environments*, 11(6), 106. <https://doi.org/10.3390/environments110601061>;
Baumgartner, A. & Lanzendorf, M. (2025) Where are parking policies most popular? Empirical findings about the influence of the residential neighbourhood and car parking characteristics on public acceptability. *Transport Policy*, 168, 263–278. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2025.04.006>;
Bosetti, N., Connelly, K., Haring, C. & Rowe, D. (2022) Street shift - The future of Low-Traffic Neighbourhoods. Decarbonising London, Centre for London, 9 June 2022. <https://centreforlondon.org/publication/london-low-traffic-neighbourhoods/>
¹⁹⁴ Rode, P. (2023) Overcoming urban car dependence. The London School of Economics and Political Science. 21 Nov 2023. Overcoming urban car dependence | LSE Research Hämtad 2023-12-09.

alternativ till bil¹⁹⁵. Det kan handla om förbättrad kollektivtrafik, utökad cykelinfrastruktur eller bildelningsprogram som komplement till höjda parkeringsavgifter¹⁹⁶ eller omvandling av parkeringsplatser till andra markanvändningar som grönska, sittplatser och gång- och cykelbanor¹⁹⁷. Paketering bör ske så att åtgärder bidrar till en övergripande strategi eller plan¹⁹⁸. Genom att utforma omställningsplanerna baserat på lokal kontext och behov kan acceptansen öka¹⁹⁹. Det är dock svårt att hitta en lösning som är förenlig med alla gruppers preferenser²⁰⁰ och det kan vara gynnsamt att fokusera på synergier och uppmärksamma var negativa effekter uppstår och hur de kan adresseras. Genom att aktivt identifiera var insatser kan ge ökad nytta och var konflikter kan uppstå, kan resurser användas effektivare²⁰¹.

4.3.1.2 Sekvensering och timing

Acceptansen ökar när förändringar sker stegvis; pilotprojekt och mindre reformer kan bygga förtroende genom att visa konkreta resultat innan större åtgärder införs²⁰². Gradvis implementering och pilotprojekt rekommenderas för att minska osäkerhet och upplevda övergångskostnader, vilket gör förändringen mindre dramatisk och därmed mer accepterad²⁰³. Generellt finns mer acceptans för mindre

¹⁹⁵ Goetting, K., Liebe, U. & Becker, S. (2025) From parking place to public space: A factorial survey experiment on public acceptability of parking space reallocation in Germany. *Climate Policy*, 1–19. <https://doi.org/10.1080/14693062.2025.2539140>;

Mehdizadeh, M., Solbu, G., Klöckner, C. A. & Moe Skjølvold, T. (2024) Navigating acceptance and controversy of transport policies. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 187, 104176. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104176>

¹⁹⁶ Baumgartner, A. & Lanzendorf, M. (2025) Where are parking policies most popular? Empirical findings about the influence of the residential neighbourhood and car parking characteristics on public acceptability. *Transport Policy*, 168, 263–278. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2025.04.006>

¹⁹⁷ Lanzendorf, M., Baumgartner, A. & Klinner, N. (2024) Do citizens support the transformation of urban transport? Evidence for the acceptability of parking management, car lane conversion and road closures from a German case study. *Transportation*, 51(6), 2073–2101. <https://doi.org/10.1007/s11116-023-10398-w>

¹⁹⁸ Schmitz, S., Becker, S., Weiand, L., Niehoff, N., Schwartzbach, F. & Von Schneidmesser, E. (2019) Determinants of Public Acceptance for Traffic-Reducing Policies to Improve Urban Air Quality. *Sustainability*, 11(14), 3991. <https://doi.org/10.3390/su11143991>

¹⁹⁹ Goetting, K., Liebe, U. & Becker, S. (2025) From parking place to public space: A factorial survey experiment on public acceptability of parking space reallocation in Germany. *Climate Policy*, 1–19. <https://doi.org/10.1080/14693062.2025.2539140>

²⁰⁰ Mehdizadeh, M., Solbu, G., Klöckner, C. A. & Moe Skjølvold, T. (2024) Navigating acceptance and controversy of transport policies. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 187, 104176. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104176>

²⁰¹ Martin, M. & Islar, M. (2021) The ‘end of the world’ vs. the ‘end of the month’: understanding social resistance to sustainability transition agendas, a lesson from the Yellow Vests in France. *Sustainability Science* 16, 601–614 (2021). <https://doi.org/10.1007/s11625-020-00877-9>

²⁰² Litman, T. (2025) Responsive Planning in Ideologically Conservative Communities. 11 March 2025. VTPI 2025. <https://vtpi.org/ppcc.pdf>

²⁰³ Moleman, M.L., van Wee, B., Steketee, L.B., van den Hurk, N. & Kroesen, M. (2025) The role of status quo bias in shaping support for controversial transport policies: The counterfactual test. *Transport Policy*, Volume 171, 2025, Pages 453–461, ISSN 0967-070X, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2025.06.027>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X25002525>)

förändringar vilket indikerar en status quo-bias och motiverar en sekvensering som bryter ner en större förändring i flera delsteg²⁰⁴.

Ett exempel på timing som ökar acceptans är Vancouver som använde OS 2010 som en extraordinär händelse som skapade ett fönster för att omfördela utrymme från biltrafik till utbyggd kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik. Dessa satsningar banade väg för den långsiktiga transportplanen Transportation 2040 där prioritet ges i stadsmiljön för hållbara färdssätt, sociala ytor och grönska på bekostnad av utrymme för biltrafik. På några år minskade körsträckan med bil per invånare med 27 % samtidigt som andelen resor med kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik ökade kraftigt²⁰⁵.

När det gäller timing är forskning inte entydig kring hur genomförande av åtgärder kopplade till omfördelning av vägutrymme och prioritet för olika färdssätt bör förhålla sig till politiska valcykler. Å ena sidan beskrivs att sådana åtgärder inte ska införas under valspurter då de kan kopplas till partipolitisk tillhörighet, å andra sidan beskrivs att valkampanjen innebär en möjlighet till kommunikation om åtgärderna som kan bidra till ökad acceptans²⁰⁶.

4.3.1.3 Processen

Hur processen kring införandet av åtgärder ser ut har visat sig ha stor påverkan på acceptansen²⁰⁷, och kan för en del till och med upplevas som viktigare än de faktiska förändringarna som åtgärderna innebär. Att processen upplevs transparent har tydlig betydelse²⁰⁸.

²⁰⁴ Goetting, K., Liebe, U. & Becker, S. (2025) From parking place to public space: A factorial survey experiment on public acceptability of parking space reallocation in Germany. *Climate Policy*, 1–19. <https://doi.org/10.1080/14693062.2025.2539140>

²⁰⁵ Holm, F. (2019) Vänd pyramiden. Planera för en hållbar mobilitet. Gröna Bilister, Stockholm, 2019.

²⁰⁶ Andriolli, A. C. & Silva, L. T. (2024) Are Low Emission Zones Truly Embraced by the Public? *Environments*, 11(6), 106. <https://doi.org/10.3390/environments11060106>;

Selmoune, A., Cheng, Q., Wang, L. & Liu, Z. (2020) Influencing Factors in Congestion Pricing Acceptability: A Literature Review. *Journal of Advanced Transportation*, 2020, 1–11. <https://doi.org/10.1155/2020/4242964>

²⁰⁷ Schreibmüller, J., Aumann, S., Preiß, S. & Kinigadner, J. (2025) From Car-Dependent to Public Space Enthusiast: How can a typology of attitudes help to understand social acceptance of street space reallocation projects? *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 30, 101370. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2025.101370>;

Vitale Brovarone, E., Staricco, L. & Verlinghieri, E. (2023) Whose is this street? Actors and conflicts in the governance of pedestrianisation processes. *Journal of Transport Geography*, 107, 103528. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103528>

²⁰⁸ Marquet, O., Mojica, L., Fernández-Núñez, M-B. & Maciejewska, M. (2024) Pathways to 15-Minute City adoption: Can our understanding of climate policies' acceptability explain the backlash towards x-minute city programs? *Cities*, Volume 148, 2024, 104878, ISSN 0264-2751, <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.104878>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264275124000921>);

Inkludering och deltagande

Acceptansen tenderar att öka när processen är inkluderande och upplevs som rättvis²⁰⁹. Motståndet mot low traffic neighborhoods i England bedöms till stor del ha orsakats av bristande dialog och kommunikation med invånare samt otillräcklig förberedelse inför införandet²¹⁰.

Samtidigt är det inte rimligt att förvänta och invänta total konsensus i alla lägen när det handlar om mobilitet och minskat utrymme för biltrafik, eftersom det inte är möjligt att uppnå, och att det är viktigt att faktiskt genomföra åtgärderna²¹¹.

Men genom att människor får möjlighet att delta, ställa frågor, påverka och förstå varför åtgärder införs, ökar deras acceptans²¹², liksom processens legitimitet och tilliten till att besluten fattas på ett rättvist och inkluderande sätt²¹³. Här är det viktigt med transparens och att de synpunkter som inhämtas verkligen beaktas, så att deltagarna inte känner att deras engagemang bara är symboliskt²¹⁴. Viktiga förutsättningar är representativitet, att medborgarna är medvetna och informerade,

Moleman, M.L., van Wee, B., Steketee, L.B., van den Hurk, N. & Kroesen, M. (2025) The role of status quo bias in shaping support for controversial transport policies: The counterfactual test. *Transport Policy*, Volume 171, 2025, Pages 453-461, ISSN 0967-070X, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2025.06.027>.

(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X25002525>);

Bosetti, N., Connelly, K., Haring, C. & Rowe, D. (2022) Street shift - The future of Low-Traffic Neighbourhoods. Decarbonising London, Centre for London, 9 June 2022. <https://centreforlondon.org/publication/london-low-traffic-neighbourhoods/>

²⁰⁹ Nieuwenhuijsen, M., de Nazelle, A., Cirach Pradas, M., Daher, C., Dzhambov, A.M., Echave, C., Gössling, S., Iungman, T., Khreis, H., Kirby, N., Khomenko, S., Leth, U., Lorenz, F., Matkovic, V., Müller, J., Palència, L., Pereira Barboza, E., Pérez, K., Tatah, L., Tiran, J., Tonne, C. & Mueller, N. (2024) The Superblock model: A review of an innovative urban model for sustainability, liveability, health and well-being. *Environmental Research*, Volume 251, Part 1, 2024, 118550, ISSN 0013-9351, <https://doi.org/10.1016/j.envres.2024.118550>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0013935124004547>);

Selmoune, A., Cheng, Q., Wang, L. & Liu, Z. (2020) Influencing Factors in Congestion Pricing Acceptability: A Literature Review. *Journal of Advanced Transportation*, 2020, 1-11. <https://doi.org/10.1155/2020/4242964>

²¹⁰ Bosetti, N., Connelly, K., Haring, C. & Rowe, D. (2022) Street shift - The future of Low-Traffic Neighbourhoods. Decarbonising London, Centre for London, 9 June 2022. <https://centreforlondon.org/publication/london-low-traffic-neighbourhoods/>

²¹¹ Zipper, D. (2023) A Belgian Lesson in Taming the Automobile. Bloomberg May 16, 2023. From Traffic-Choked Brussels, a Model for Driving Less - Bloomberg Hämtad 2023-11-18

²¹² Goetting, K., Liebe, U. & Becker, S. (2025) From parking place to public space: A factorial survey experiment on public acceptability of parking space reallocation in Germany. *Climate Policy*, 1-19. <https://doi.org/10.1080/14693062.2025.2539140>;

Sørensen, C. H., Henriksson, M. & Portinson Hylander, J. (2025) Enhancing policy legitimacy for less and slower mobility: the potential of catalytic policy instruments. *Urban, Planning and Transport Research*, 13(1). <https://doi.org/10.1080/21650020.2025.2577904>
<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/21650020.2025.2577904?src=>

²¹³ Marquet, O., Fernández Núñez, M. & Maciejewska, M. (2024) The political price of superblocks. Electoral outcomes of sustainable transport interventions in Barcelona. *Environment International*, Volume 189, 2024, 108789, ISSN 0160-4120, <https://doi.org/10.1016/j.envint.2024.108789>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412024003751>)

²¹⁴ Goetting, K., Liebe, U. & Becker, S. (2025). From parking place to public space: A factorial survey experiment on public acceptability of parking space reallocation in Germany. *Climate Policy*, 1-19. <https://doi.org/10.1080/14693062.2025.2539140>

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

och att de utbildas och har insikt för att kunna delta på ett meningsfullt sätt²¹⁵. Med representativitet menas i vilken utsträckning som de personer som deltar i dialoger, samråd etc faktiskt speglar den bredare befolkning som berörs av politiken. Mer konkret handlar det om vem som deltar och vems perspektiv som räknas. Om deltagandeprocesser uppfattas som representativa så stärks tilliten till beslutsprocessen. Om de å andra sidan uppfattas som exkluderande eller skeva så kan de i stället bidra till motstånd²¹⁶.

Viktigt är att dialog och samråd sker tidigt i processen²¹⁷. I dialogen är det viktigt att berätta om vilka åtgärder som planeras, varför, och när de ska genomföras, och att lyssna på åsikterna från medborgare och näringsliv för att förstå eventuella negativa effekter och vilka justeringar som kan avhjälpa dessa²¹⁸. Deltagande bör vara fokuserat på de grupper som kommer att påverkas mest (t ex invånare, leveransföretag, återförsäljare), så att större effekter eller mer radikala åtgärder diskuteras mer än mindre förändringar²¹⁹.

Inkludering i ett tidigt skede är viktigt för att undvika att aktörer ser sig som förbisedda vilket kan leda till att acceptansen påverkas permanent²²⁰.

Erfarenheterna från införandet av trängselskatt i Stockholm respektive Göteborg visar t ex att en folkomröstning kan bidra till ökad acceptans om den kombineras med praktisk erfarenhet och tydlig information, medan en sen och reaktiv folkomröstning riskerar att fördjupa motståndet och skapa politisk kontrovers²²¹.

²¹⁵ Sørensen, C. H., Henriksson, M. & Portinson Hylander, J. (2025). Enhancing policy legitimacy for less and slower mobility: the potential of catalytic policy instruments. *Urban, Planning and Transport Research*, 13(1). <https://doi.org/10.1080/21650020.2025.2577904>

<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/21650020.2025.2577904?src=>

²¹⁶ Allansson, J. (2025) Understanding efforts to (de)legitimize bus rapid transit implementation: A media analysis of the protests in Örebro, Sweden. *Urban Transitions*, Volume 1, 2025, 100003, ISSN 3050-6972, <https://doi.org/10.1016/j.ubtr.2025.100003>.

(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S305069722500003X>)

²¹⁷ Allansson, J. (2025) Understanding efforts to (de)legitimize bus rapid transit implementation: A media analysis of the protests in Örebro, Sweden. *Urban Transitions*, Volume 1, 2025, 100003, ISSN 3050-6972, <https://doi.org/10.1016/j.ubtr.2025.100003>.

(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S305069722500003X>)

²¹⁸ Holm, F. (2019) Vänd pyramiden. Planera för en hållbar mobilitet. Gröna Bilister, Stockholm, 2019

²¹⁹ Andriolli, A. C. & Silva, L. T. (2024). Are Low Emission Zones Truly Embraced by the Public? *Environments*, 11(6), 106. <https://doi.org/10.3390/environments11060106>

²²⁰ Schreibmüller, J., Aumann, S., Preiß, S. & Kinigadner, J. (2025) From Car-Dependent to Public Space Enthusiast: How can a typology of attitudes help to understand social acceptance of street space reallocation projects? *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 30, 101370. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2025.101370>

²²¹ Hysing, E. & Isaksson, K. (2015) Building acceptance for congestion charges – the Swedish experiences compared. *Journal of Transport Geography*, Volume 49, 2015, Pages 52-60, ISSN 0966-6923, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.10.008>.

(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692315001908>)

Genom att inkludera inflytelserika aktörer såsom lokala företagare, samhällsledare och organisationer kan förändringen mindre som något "pålagt utifrån" och mer som en lokal och legitim utveckling²²². Formerna för deltagande har också betydelse. Öppna samråd, workshops och medborgardialog bör genomföras²²³. Medborgarmöten kan ha en något större positiv inverkan på allmänhetens acceptans än att bara webbaserat deltagande²²⁴. Eftersom känslor har betydelse för acceptansen är det en god idé att eftersträva en positiv känsla i deltagandeprocessen samt att engagera befolkningsgrupper som sällan blir hörda liksom grupper som kan påverkas negativt av förslag, med metoder som djupintervjuer, fokusgrupper, enkäter och samrådsevenemang²²⁵.

Testperioder eller pilotprojekt är en god idé där det är möjligt, eftersom det ger medborgarna möjlighet att uppleva faktiska effekter innan permanenta beslut fattas, och tidigare erfarenhet av åtgärder bidrar till ökande acceptans²²⁶.

Takten på genomförandet behöver också övervägas²²⁷. Det är viktigt att planera processen så att det finns tid och möjlighet att lyssna och skapa delaktighet samt göra justeringar i förslagen²²⁸.

4.3.2 Information och kommunikation

Strategiska grepp kring information och kommunikation när det gäller syfte med och effekter av åtgärder och policys kan påverka acceptans. Tydlig kommunikation om syftet med åtgärderna, hur de möter lokala behov är avgörande²²⁹ liksom att

²²² Andriolli, A. C. & Silva, L. T. (2024) Are Low Emission Zones Truly Embraced by the Public? *Environments*, 11(6), 106. <https://doi.org/10.3390/environments11060106>

²²³ Marquet, O., Mojica, L., Fernández-Núñez, M-B. & Maciejewska, M. (2024) Pathways to 15-Minute City adoption: Can our understanding of climate policies' acceptability explain the backlash towards x-minute city programs? *Cities*, Volume 148, 2024, 104878, ISSN 0264-2751, <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.104878>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264275124000921>)

²²⁴ Goetting, K., Liebe, U. & Becker, S. (2025) From parking place to public space: A factorial survey experiment on public acceptability of parking space reallocation in Germany. *Climate Policy*, 1–19. <https://doi.org/10.1080/14693062.2025.2539140>

²²⁵ Andriolli, A. C. & Silva, L. T. (2024) Are Low Emission Zones Truly Embraced by the Public? *Environments*, 11(6), 106. <https://doi.org/10.3390/environments11060106>

²²⁶ Dickinson, J., Hult, C., Lundström, H. & Roth, A. (2024) Snabb omställning av vägtrafiken för minskad klimatpåverkan. IVL Rapport C820.

²²⁷ Andriolli, A. C. & Silva, L. T. (2024) Are Low Emission Zones Truly Embraced by the Public? *Environments*, 11(6), 106. <https://doi.org/10.3390/environments11060106>

²²⁸ Gustavsson Binder, T., Dickinson, J. & Lundström, H. (2023) "Att göra en Gent". Nya tag för attraktiva städer med mindre biltrafik. IVL Rapport C793. IVL Svenska Miljöinstitutet, 2023.

²²⁹ Marquet, O., Mojica, L., Fernández-Núñez, M-B. & Maciejewska, M. (2024) Pathways to 15-Minute City adoption: Can our understanding of climate policies' acceptability explain the backlash towards x-minute city programs? *Cities*, Volume 148, 2024, 104878, ISSN 0264-2751, <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.104878>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264275124000921>)

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturöversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

beskriva vilka alternativen till åtgärderna är²³⁰. Brist på information kan på motsvarande sätt minska acceptansen²³¹ medan en långsiktig vision bidrar positivt till ökad acceptans²³². Återkommande beskrivs vikten av att framhålla de positiva effekterna av en åtgärd eller ett styrmedel²³³ och rama in förändringen som en förbättring med fokus på långsiktiga nyttor²³⁴ som förbättrad stadsmiljö och livskvalitet, snarare än som en radikal omställning²³⁵. Kommunikationen bör visa på en vision om hur den mer hållbara staden kommer att se ut och vad effekten blir för livsmiljön av att förändra resvanor, snarare än budskap som "minska biltrafik"²³⁶.

²³⁰ Massey-Chase, B. et al. (2022) Fairly reducing car use in Scotland. IPPR, Fair Transition Unit. July 2022. Fairly reducing car use in Scottish cities (ippr.org)<https://www.ippr.org/files/2022-07/fairly-reducing-car-use-in-scottish-cities-july-22.pdf>;

Schreibmüller, J., Aumann, S., Preiß, S. & Kinigadner, J. (2025). From Car-Dependent to Public Space Enthusiast: How can a typology of attitudes help to understand social acceptance of street space reallocation projects? *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 30, 101370. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2025.101370>

²³¹ Nieuwenhuijsen, M., de Nazelle, A., Cirach Pradas, M., Daher, C., Dzhambov, A.M., Echave, C., Gössling, S., Iungman, T., Khreis, H., Kirby, N., Khomenko, S., Leth, U., Lorenz, F., Matkovic, V., Müller, J., Palència, L., Pereira Barboza, E., Pérez, K., Tatah, L., Tiran, J., Tonne, C. & Mueller, N. (2024) The Superblock model: A review of an innovative urban model for sustainability, liveability, health and well-being. *Environmental Research*, Volume 251, Part 1, 2024, 118550, ISSN 0013-9351, <https://doi.org/10.1016/j.envres.2024.118550>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0013935124004547>)

²³² Andriolli, A. C. & Silva, L. T. (2024) Are Low Emission Zones Truly Embraced by the Public? *Environments*, 11(6), 106. <https://doi.org/10.3390/environments11060106>

²³³ Baumgartner, A. & Lanzendorf, M. (2025) Where are parking policies most popular? Empirical findings about the influence of the residential neighbourhood and car parking characteristics on public acceptability. *Transport Policy*, 168, 263–278. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2025.04.006>;

Schreibmüller, J., Aumann, S., Preiß, S. & Kinigadner, J. (2025). From Car-Dependent to Public Space Enthusiast: How can a typology of attitudes help to understand social acceptance of street space reallocation projects? *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 30, 101370. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2025.101370>;

Moleman, M.L., van Wee, B., Steketee, L.B., van den Hurk, N. & Kroesen, M. (2025) The role of status quo bias in shaping support for controversial transport policies: The counterfactual test. *Transport Policy*, Volume 171, 2025, Pages 453–461, ISSN 0967-070X, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2025.06.027>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X25002525>) ;

Litman, T. (2025) Responsive Planning in Ideologically Conservative Communities. 11 March 2025. VTPI 2025. <https://vtpi.org/ppcc.pdf>;

²³⁴ Moleman, M.L., van Wee, B., Steketee, L.B., van den Hurk, N. & Kroesen, M. (2025) The role of status quo bias in shaping support for controversial transport policies: The counterfactual test. *Transport Policy*, Volume 171, 2025, Pages 453–461, ISSN 0967-070X, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2025.06.027>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X25002525>)

²³⁵ Kirschner, F. & Lanzendorf, M. (2020) Support for innovative on-street parking policies: empirical evidence from an urban neighborhood. *Journal of Transport Geography*, Volume 85, 2020, 102726, ISSN 0966-6923, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102726>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S096669231931097X>)

²³⁶ Schuitema, G., Steg L. & Forward, S. (2010) Explaining differences in acceptability before and acceptance after the implementation of a congestion charge in Stockholm. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Volume 44, Issue 2, 2010, p. 99–109, ISSN 0965-8564, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2009.11.005>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856409001256>)

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

Det behöver vara tydligt i kommunikationen att det sker en rättvis fördelning för att skapa tilltro och acceptans till förändringarna²³⁷. Andra viktiga aspekter att lyfta fram är att åtgärderna innebär en ansvarsfull användning av resurser, är kostnadseffektiva och skapar långsiktigt värde både ekonomiskt och socialt²³⁸. Åtgärder för att främja minskat bilberoende och mer hållbar mobilitet och tillgänglighet kan i kommunikationen ramas in som ekonomiskt kloka reformer som minskar offentliga utgifter och är positiva för den lokala ekonomin, vilket kan göra den mer attraktiv i en konservativ beslutsmiljö.

Det finns en status quo-bias som påverkar stödet för transportpolitik²³⁹. Genom att synliggöra att även status quo har nackdelar kan preferensen för det befintliga minska. En framgångsfaktor är god kunskap om utgångsläge och förutsättningar genom insamling av data av hög kvalitet och trovärdighet²⁴⁰ och ett väl förberett underlag för att kunna svara på de frågor som kan förutses²⁴¹. Att kombinera rationella argument (kostnad, statistik) med emotionella och identitetsbaserade argument (hälsa, trygghet, gemenskap) och argumentera utifrån kollektiva värden som rättvisa, hälsa, säkerhet och livskvalitet rekommenderas²⁴². Snarare än på abstrakta klimatmål bör budskap i kommunikationen fokusera på konkreta personliga fördelar, såsom tidsbesparing, hälsa och livskvalitet, och lyfta fram konkreta resultat som exempelvis "tryggare gator" eller "kortare gångavstånd"²⁴³.

I många fall har det visat sig finnas en "tyst majoritet" för att använda stadens utrymme mer hållbart och utveckla mer attraktiva stadsmiljöer, men som inte gör sig hörd i samma utsträckning som kritikerna. Exempelvis önskar sju av tio

²³⁷ Just Transition Commission (2023) Can We Reduce Car Use Fairly? A Briefing On Transport. September 2023. Can We Reduce Car Use Fairly? – Just Transition Commission

²³⁸ Litman, T. (2025) Responsive Planning in Ideologically Conservative Communities. 11 March 2025. VTPI 2025. <https://vtpi.org/ppcc.pdf>

²³⁹ Moleman, M.L., van Wee, B., Steketee, L.B., van den Hurk, N. & Kroesen, M. (2025) The role of status quo bias in shaping support for controversial transport policies: The counterfactual test. Transport Policy, Volume 171, 2025, Pages 453-461, ISSN 0967-070X, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2025.06.027>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X25002525>) ;

Schmitz, S., Becker, S., Weiland, L., Niehoff, N., Schwartzbach, F. & Von Schneidmesser, E. (2019) Determinants of Public Acceptance for Traffic-Reducing Policies to Improve Urban Air Quality. Sustainability, 11(14), 3991. <https://doi.org/10.3390/su11143991>

²⁴⁰ Holm, F. (2019) Vänd pyramiden. Planera för en hållbar mobilitet. Gröna Bilister, Stockholm, 2019.

²⁴¹ Polonyi, T. (2021) How to Overcome Opposition and Face Backlash. CityChangers.org, March 9, 2021. How to Overcome Opposition and Face Backlash | CityChangers.org;

²⁴² Gössling, S. (2025) Reducing resistance to urban transport system change, Urban Transitions, Volume 1, 2025, 100001, ISSN 3050-6972, <https://doi.org/10.1016/j.ubtr.2025.100001>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S3050697225000016>)

²⁴³ Marquet, O., Mojica, L., Fernández-Núñez, M.-B. & Maciejewska, M. (2024) Pathways to 15-Minute City adoption: Can our understanding of climate policies' acceptability explain the backlash towards x-minute city programs? Cities, Volume 148, 2024, 104878, ISSN 0264-2751, <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.104878>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264275124000921>)

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

invånare bland annat i Eskilstuna, Linköping, Norrköping och Örebro en mindre bullrig och mer trafiksäker stadsmiljö med lägre hastigheter för bilar och mer utrymme för cyklar²⁴⁴. Den tysta majoriteten kan synliggöras med opinionsundersökningar för att visa att majoriteten stödjer åtgärderna²⁴⁵. Detta kan legitimera politiska beslut och motverka argument från små men högljudda motståndsgupper²⁴⁶.

En amerikansk studie beskriver att acceptans kan främjas i en konservativ kontext genom att rama in hållbarhetsåtgärder på ett sätt som passar konservativa principer, t ex genom att betona hur hållbara åtgärder stöder traditionella konservativa värden såsom bättre hälsa, lägre kostnader och trafiksäkerhet kan göra förändring mer accepterad²⁴⁷.

Ett samlat ramverk som kan användas är de fem strategierna "5Cs": Communication, Cost, Commons, Census och Counterfactual²⁴⁸. I praktiken innebär detta att (1) utforma positiva, målgruppsanpassade budskap och visa relevanta framgångsexempel; (2) tydliggöra samhällsekonomiska vinster och privata kostnader för olika mobilitetsval; (3) lyfta gemensamma nyttor för trygghet, stadsmiljö, hälsa och livskvalitet – med både emotionella och rationella argument; (4) samla och visa lokalt opinionsstöd, exempelvis via enkäter eller medborgardialog; samt (5) använda resonemang som förtydligar vad som händer om problemen inte åtgärdas, eller om ytorna används på andra sätt. Sistnämnda användes i Örebro kommun för att skapa politisk förankring för prioritet för hållbara färdssätt i staden²⁴⁹.

²⁴⁴ Fossilfritt 2030 (2020) Rena resan. Så vill invånarna ha trafikmiljön i framtiden.

<https://projektetfossilfritt2030.se/enkat-trafikmiljo/> Hämtad 2023-12-05.

²⁴⁵ Gössling, S. (2025) Reducing resistance to urban transport system change, Urban Transitions, Volume 1, 2025, 100001, ISSN 3050-6972, <https://doi.org/10.1016/j.ubtr.2025.100001>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S3050697225000016>);

Dickinson, J., Hult, C., Lundström, H. & Roth, A. (2024) Snabb omställning av vägtrafiken för minskad klimatpåverkan. IVL Rapport C820;

²⁴⁶ Allansson, J. (2025) Understanding efforts to (de)legitimize bus rapid transit implementation: A media analysis of the protests in Örebro, Sweden. Urban Transitions, Volume 1, 2025, 100003, ISSN 3050-6972, <https://doi.org/10.1016/j.ubtr.2025.100003>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S305069722500003X>)

²⁴⁷ Litman, T. (2025) Responsive Planning in Ideologically Conservative Communities. 11 March 2025. VTPI 2025. <https://vtpi.org/ppcc.pdf>

²⁴⁸ Gössling, S. (2025) Reducing resistance to urban transport system change, Urban Transitions, Volume 1, 2025, 100001, ISSN 3050-6972, <https://doi.org/10.1016/j.ubtr.2025.100001>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S3050697225000016>);

Dickinson, J., Hult, C., Lundström, H. & Roth, A. (2024) Snabb omställning av vägtrafiken för minskad klimatpåverkan. IVL Rapport C820

²⁴⁹ Epost från Anders Ahlström, Örebro kommun 260107.

I mindre kommuner kan 5Cs med fördel anpassas genom mer personliga och lokala kanaler, dialogbaserade former (öppna möten, workshops, "gåtur"er), betoning på småskaliga och konkreta vinster, samt pilotprojekt som kopplas till lokal identitet och värden.

4.3.3 Rättvisa samt resurs- och kostnadsfördelning

Rättvisa kan handla om hur fördelningen av kostnader och effekter skiljer sig mellan sociala grupper eller mellan olika områden i en stad²⁵⁰ i relation till åtgärder som innebär begränsningar av biltrafik²⁵¹. Upplevd rättvis fördelning av kostnader och nyttor i transportsystemet mellan olika grupper i samhället är en viktig faktor²⁵². Hur rättvisa upplevs beror av hur åtgärderna som införs utformas och inramas, där åtgärder som kompenserar för ojämlikhet får starkare stöd²⁵³. Människor tenderar att acceptera kostnader i högre utsträckning om de uppfattar att andra också bidrar och att bördan delas rättvist. Det är därför centralt att utforma åtgärder så att de upplevs som rättvisa, effektiva och transparenta²⁵⁴.

I flera studier visar sig stödet för att omvandla gatuytor för bil till andra användningsområden bero starkt på alternativen där grönområden och ytor för socialt liv var mest attraktiva²⁵⁵.

²⁵⁰ Marquet, O., Mojica, L., Fernández-Núñez, M-B. & Maciejewska, M. (2024) Pathways to 15-Minute City adoption: Can our understanding of climate policies' acceptability explain the backlash towards x-minute city programs? *Cities*, Volume 148, 2024, 104878, ISSN 0264-2751, <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.104878>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264275124000921>)

²⁵¹ Thoreson K. (2022) Minskad biltrafik mellan mål och medel: en intervjustudie med politiker och tjänstemän i två större svenska städer. VTI rapport 1113. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.; Litman, T. (2023a) Are Vehicle Travel Reduction Targets Justified? Why and How to Reduce Excessive Automobile Travel. Victoria Transport Policy Institute, 30 October 2023.

²⁵² Just Transition Commission (2023) Can We Reduce Car Use Fairly? A Briefing On Transport. September 2023.

²⁵³ Rode, P. (2023) Overcoming urban car dependence. The London School of Economics and Political Science. 21 Nov 2023. Overcoming urban car dependence | LSE Research Hämtad 2023-12-09.

²⁵⁴ Amaglobeli, D., Gu, M., Hanedar, E., Hong, G. & Thévenot, C. (2023) Policy Responses to High Energy and Food Prices. IMF Working Paper 23/74. <https://www.elibrary.imf.org/downloadpdf/view/journals/001/2023/074/article-A000-en.pdf>

²⁵⁵ Lanzendorf, M., Baumgartner, A. & Klinner, N. (2024). Do citizens support the transformation of urban transport? Evidence for the acceptability of parking management, car lane conversion and road closures from a German case study. *Transportation*, 51(6), 2073–2101. <https://doi.org/10.1007/s11116-023-10398-w>; Baumgartner, A. & Lanzendorf, M. (2025). Where are parking policies most popular? Empirical findings about the influence of the residential neighbourhood and car parking characteristics on public acceptability. *Transport Policy*, 168, 263–278. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2025.04.006>;

Schreibmüller, J., Aumann, S., Preiß, S. & Kinigadner, J. (2025). From Car-Dependent to Public Space Enthusiast: How can a typology of attitudes help to understand social acceptance of street space reallocation projects? *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 30, 101370. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2025.101370>

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR
En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik
Februari 2026

En behovsbaserad fördelning upplevs som mer rättvis och ökar acceptansen jämfört med lika eller konsumtionsbaserad fördelning enligt vissa studier²⁵⁶ medan andra finner att en likadelningsprincip föredras framför en behovsbaserad fördelning²⁵⁷.

Ökad acceptans genom strategier för resurs- och kostnadsfördelning handlar i grunden om rättvisa och hur rättvisa upplevs och hur rättvisa kommuniceras. Hur kostnader och nyttor kopplade till en åtgärd fördelas mellan delar av staden, och hur detta uppfattas av allmänheten, påverkar acceptansen²⁵⁸. De bredare socioekonomiska effekterna utöver miljöeffekter behöver bedömas och synliggöras²⁵⁹. Intäkter från åtgärder och styrmedel som vägavgifter och parkeringsavgifter behöver återföras till grupper som inte har tillgång till bil för att öka tillgänglighet som inte är bilberoende²⁶⁰. En modell är också att återföra eventuella ekonomiska intäkter från en åtgärd lokalt till dem som bor och rör sig i området, att spendera på möjliga kompletterande åtgärder²⁶¹.

Var någonstans som kostnader tillkommer har också betydelse - konsumenter har generellt högre acceptans för åtgärder relaterade till engångsbeslut såsom köp av elbil än för åtgärder som handlar om att förändra vanemässigt beteende, som kan uppfattas som ett ingripande i personliga livsstilsval och en begränsning av individens personliga frihet²⁶².

²⁵⁶ Lindgren, O., Jagers, S.C. & Lindvall, D. (2026) The impact of policy design on opposition to restrictive climate policies. *Ecological Economics*, Volume 240, 2026, 108813, ISSN 0921-8009, <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2025.108813>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0921800925002964>)

²⁵⁷ Goetting, K., Liebe, U. & Becker, S. (2025) From parking place to public space: A factorial survey experiment on public acceptability of parking space reallocation in Germany. *Climate Policy*, 1–19. <https://doi.org/10.1080/14693062.2025.2539140>

²⁵⁸ Selmoune, A., Cheng, Q., Wang, L. & Liu, Z. (2020) Influencing Factors in Congestion Pricing Acceptability: A Literature Review. *Journal of Advanced Transportation*, 2020, 1–11. <https://doi.org/10.1155/2020/4242964>

²⁵⁹ Mehdizadeh, M., Solbu, G., Klöckner, C. A. & Moe Skjølvold, T. (2024) Navigating acceptance and controversy of transport policies. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 187, 104176. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104176>

²⁶⁰ Just Transition Commission (2023) Can We Reduce Car Use Fairly? A Briefing On Transport. September 2023.

²⁶¹ Baumgartner, A. & Lanzendorf, M. (2025) Where are parking policies most popular? Empirical findings about the influence of the residential neighbourhood and car parking characteristics on public acceptability. *Transport Policy*, 168, 263–278. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2025.04.006>

²⁶² Schmitz, S., Becker, S., Weiland, L., Niehoff, N., Schwartzbach, F. & Von Schneidemesser, E. (2019) Determinants of Public Acceptance for Traffic-Reducing Policies to Improve Urban Air Quality. *Sustainability*, 11(14), 3991. <https://doi.org/10.3390/su11143991>

5 Slutsatser

Kollektivtrafik kan få kortare restider och bättre framkomlighet när bilkörfält omvandlas till kollektivtrafikkörfält och när trafiksignaler omprogrammeras så att kollektivtrafiken ges företräde i korsningar. För att öka acceptansen hos allmänhet, politik och näringsliv för sådana åtgärder finns en rad rekommendationer utifrån forskning. Framgång i arbetet med att omfördela vägyta från bil till kollektivtrafik – till exempel genom kollektivtrafikkörfält och signalprioritering – avgörs i första hand av hur väl åtgärder förankras, kommuniceras och genomförs i praktiken.

Sammanfattningsvis så ökar acceptansen när processen är rättvis, begriplig och upplevelsebaserad; när åtgärderna ingår i en tydlig strategi; när de införs gradvis men beslutsamt; när alternativen till bilen stärks i samma takt som omfördelningen av gatuytan sker; och när resultat mäts, delas och används för att förbättra utformningen av den nya trafiklösningen. Den viktigaste framgångsfaktorn är att människor själva får erfara nyttan av förändringen – och att lyssna in dessa erfarenheter och justera därefter där så behövs.

Acceptans byggs när människor ser och upplever konkreta förbättringar i vardagen, snarare än baserat på omfattande tekniska utredningar. Erfarenheter från bland annat Bryssel, Gent, Malmö och Örebro visar att när förbättrad framkomlighet, tryggare trafikmiljöer och en mer attraktiv stadsmiljö blir synliga så ökar stödet. Den potentiella acceptansen är ofta större än vad mediala skildringar antyder – särskilt när processen är väl förankrad.

En effektiv strategi kombinerar restriktioner med tydliga mervärden, genomförs transparent och följs upp med robust evidens. Åtgärderna bör ingå i en övergripande mobilitetsstrategi som är överskådlig och lätt att kommunicera. Åtgärderna bör paketeras så att de samtidigt skapar nya möjligheter till tillgänglighet och kvalitet i stadsrummet, t ex genom förbättrade gång-, cykel- och kollektivtrafiklösningar samt mer grönska och attraktivare stadsmiljö. Beslutsunderlag bör vara pedagogiska, fokusera på kärneffekter såsom framkomlighet, samhällsnytta och lokala kvaliteter, och knyta an till etablerad forskning och andra städers erfarenheter för att ge trygghet i besluten utan att kräva resurskrävande lokala fördjupningar. Utformningen bör vara flexibel och säkerställa god framkomlighet för nyttotrafik som räddningstjänst och leveranser.

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturöversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

Pilotprojekt, temporära lösningar och etappvis utbyggnad kan minska osäkerheten, möjliggöra tidig utvärdering och göra det lättare att justera efter verkliga erfarenheter. Ordning och tajming spelar stor roll: börja med steg som är mindre kontroversiella och där nyttan är tydlig, utnyttja möjlighetsfönster vid större händelser eller ombyggnader och gå därefter skyndsamt till genomförande för att undvika utdragen osäkerhet. En tydlig färdplan med löpande mätning av effekter – exempelvis luftkvalitet, buller, trafiksäkerhet, social interaktion, restider och ekonomiska indikatorer – samt öppen publicering av resultat stärker både legitimitet och det gemensamma lärandet över tid.

Kommunikationen behöver vara konkret och lösningsorienterad. Motstånd bottnar ofta i oro för försämrad tillgänglighet; därför ska budskapet betona personliga nyttor som kortare restider, tryggare skolvägar och bättre luft, snarare än abstrakta mål. Visuella verktyg som före-efter-bilder, kartor, fotomontage och korta filmer gör förändringen begriplig. Lika viktigt är att människor förstår hur de ska agera i praktiken: hur busskörfält och signalprioritet kommer att påverka vardagens tillgänglighet, hur byten förenklas, hur gång- och cykelvägar kopplar till hållplatser, och för näringslivets del var det blir möjligt att angöra, lasta och lossa. Kommunikation och kunskapshöjning måste också omfatta beslutsfattare, eftersom politisk acceptans påverkas starkt av hur åtgärderna uppfattas av allmänhet och näringsliv.

Tilliten byggs genom tidig, inkluderande och kontinuerlig dialog. Lågtröskelaktiviteter som digitala frågestunder, platsvandringar, korta enkäter och möten med lokala företagare och föreningar skapar delaktighet och minskar risken för polarisering. Det är ofta nödvändigt med pragmatiska avvägningar för att främja acceptans. Differentierad kommunikation som anpassas till olika målgrupper – till exempel bilägare, föräldrar, företagare och politiker – och ett aktivt arbete mot desinformation med lokala fakta och ambassadörer, samtidigt som policyns flexibilitet poängteras, gör stor skillnad. Använd opinionsmätningar och uppföljningsdata för att synliggöra majoritetsstöd så att inte en högljudd minoritet dominerar bilden.

Att åtgärden upplevs som rättvis är en nyckel till acceptans. Kollektivtrafikkörfält och signalprioritering bör tydligt kopplas till hur förbättrad kollektivtrafik gynnar många grupper, särskilt dem som saknar bil. Omfördelningen kan i sig öka rättvisan genom att stärka gång-, cykel- och kollektivtrafikanternas tillgänglighet, och mindre kompensatoriska inslag – som ny grönska, mötesplatser, gång- och cykelförbättringar eller stödjande mobilitetstjänster – kan upplevas som att nyttor återförs till lokalsamhället. Där det är relevant kan besparingar eller intäkter öronmärkas till konkreta förbättringar för berörda grupper; vilken fördelningsprincip som uppfattas som mest rättvis bör prövas lokalt, och en geografisk balans i staden säkerställas.

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

När motståndet främst kommer från bilberoende grupper behöver alternativen stärkas samtidigt: ökad kapacitet och punktlighet i kollektivtrafiken, sammanhängande cykelinfrastruktur, gångvänliga miljöer och mobilitetshubbar, gärna kompletterat med ekonomiska incitament som attraktiva periodkort eller stöd till cykel/elcykel. Gradvisa förändringar som lågtrafikzoner eller tidsbegränsat bilfria perioder underlättar omställningen.

Framgångsrik implementering av bilrestriktiv politik handlar inte i första hand om att övertyga de mest bilorienterade grupperna, utan om att identifiera och aktivera de sprickor i bilberoendet där vardagserfarenheter redan undergräver legitimiteten för status quo. Policyutveckling som tar fasta på dessa acceptansfönster – genom rätt målgrupper, rätt problemformulering och rätt timing – har större potential att bli både politiskt genomförbar och socialt legitim än generella och normativt drivna strategier.

I dialogen med lokala näringsidkare krävs lyhördhet, tidig involvering och transparens. Visa förståelse för påfrestningar och justera där det är möjligt; tydliggör leveransfönster, lastzoner och vägvisning. Kombinera trafikåtgärderna med insatser i den lokala stadsmiljön som möblering, grönska, kulturaktiviteter och väl gestaltade stråk för aktiv mobilitet. Följ upp effekter på omsättning, besöksflöden och skatteintäkter sakligt och redovisa öppet. Lyft också evidens när en majoritet av verksamheter inte vill återgå till tidigare trafikläge efter förbättringar.

Åtgärderna bör utgå från lokala behov och beteenden så att vardagsrutiner inte upplevs som hotade. Säkerställ rättvisa och inkludering genom konsekvensanalyser för olika grupper och geografier, involvera även perifera områden och stärk delaktighet och transparens via öppna samråd, workshops och digitala dialogplattformar. Visa konkreta resultat – tryggare gator, kortare avstånd och förbättrad service – och koppla tydligt till kollektivtrafiken för att förstärka nyttan. I bostadsområden där restriktioner för biltrafik införs som t ex borttagande av parkeringsplatser för att ge kollektivtrafik prioritet i gaturummet så är tidig invånardialog och tydliga, gärna visuella förväntansbilder viktiga, liksom kompletteringar med bättre kollektivtrafik, cykelbanor och gångvägar samt praktiska stöd som mobilitetscheckar eller bilpooler.

5.1 Hur kan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna påverka?

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna ansvarar för planeringen av själva kollektivtrafiken, men åtgärder av körfält och trafiksignaler görs av väghållaren som är en kommun eller Trafikverket. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har också ofta begränsade resurser att genomföra större utredningar och informationskampanjer av de slag som identifierats i litteraturstudien som viktiga verktyg för att främja acceptans för åtgärderna.

Även om de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) inte råder över gaturummet eller beslutar om utformning av körfält och trafiksignaler, har de flera viktiga möjligheter att bidra till ökad acceptans för omvandling av gatu- och vägyta till kollektivtrafikkörfält samt till signalprioritet av kollektivtrafik.

De regionala kollektivtrafikmyndigheternas nyckelbidrag är att göra nyttan av bussprioritet synlig, konkret och trovärdig med enkla underlag, rätt inramning och snabb uppföljning, så att åtgärderna förankras hos beslutsfattare och så att väghållare kan genomföra åtgärder med högre acceptans och lägre politisk risk. Genom att agera som kunskapsbärare, katalysator och samordnare kan RKM, trots begränsade resurser, spela en avgörande roll för att väghållare – kommuner och Trafikverket – ska kunna arbeta i linje med de rekommendationer som forskningen pekar ut.

En central styrka för RKM är tillgången till löpande och trovärdig kunskap om kollektivtrafikens funktion. Genom befintliga data om restider, punktlighet, restidsvariationer, resenärsvolym och störningskänslighet kan RKM tydliggöra var framkomlighetsproblemen är som störst och var åtgärder i form av buskörfält eller signalprioritet skulle ge störst effekt. Detta kan göras utan omfattande utredningar, exempelvis genom korta och lättillgängliga underlag som visar hur många resenärer som påverkas av förseningar, hur stora tidsvinster som kan uppnås och vilka kostnader som uppstår om åtgärder uteblir i form av ökat fordonsbehov eller försämrad tillförlitlighet. På så sätt kan RKM bidra till det förarbete och kunskapsunderlag som kan bidra till ökad acceptans, men i en mer resurseffektiv form.

RKM kan också hjälpa väghållarna att identifiera var och i vilken ordning åtgärder bör genomföras. Genom att peka ut stråk med många busslinjer, tydliga flaskhalsar och hög resenärsnytta kan åtgärder prioriteras där motståndet ofta är lägre och nyttan mer uppenbar. Detta minskar den politiska risken och ökar sannolikheten för att åtgärderna accepteras. I detta ligger också att RKM kan bidra till att identifiera så kallade

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturöversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik
Februari 2026

acceptansfönster, exempelvis bland grupper av bilresenärer som upplever hög stress, ökande kostnader eller bristande tillförlitlighet i vardagsresandet, och där kollektivtrafikens förbättringar kan framstå som ett reellt alternativ snarare än ett hot.

En annan viktig roll för RKM är att bidra till inramning och kommunikation, även om myndigheten sällan har resurser för stora informationskampanjer. Genom återkommande dialoger med kommuner och Trafikverket kan RKM konsekvent förmedla en berättelse som fokuserar på framkomlighet, robusthet och vardagsnytta snarare än på abstrakta mål. Argument som rör kortare och mer förutsägbara restider, bättre byten och ett mer tillförlitligt transportsystem är viktiga att lyfta fram. RKM kan tillhandahålla enkla visualiseringar, kartor eller exempel från andra städer som visar hur bussprioritering fungerat i praktiken, vilket stärker trovärdigheten i beslutsunderlagen.

RKM kan fungera som en samordnande aktör och alliansbyggare. Genom sin roll i kollektivtrafiksystemet har myndigheten naturliga kontaktytor mot operatörer, förare och trafikledare, som i sin tur kan fungera som trovärdiga ambassadörer för nyttan med bussprioritet. RKM kan även bidra till att knyta samman väghållare med andra aktörer som ofta gynnas av ökad framkomlighet, såsom räddningstjänst, vård, skolor och större arbetsgivare. Även utan att leda formella dialogprocesser kan RKM därigenom bidra till att bredda stödet och minska risken för att en liten men högljudd grupp dominerar debatten.

När det gäller genomförande kan RKM ta initiativ till och stödja pilotprojekt och gradvisa förändringar. Även om det är väghållaren som beslutar om och genomför fysiska åtgärder, kan RKM föreslå tidsbegränsade tester av busskörfält eller signalprioritet och bidra med tydliga mål för vad som ska följas upp. RKM:s styrka ligger här i uppföljning och återkoppling: att snabbt kunna visa effekter på restider, punktlighet och resenärsupplevelse och att kommunicera dessa resultat på ett transparent sätt. Detta ligger väl i linje med rekommendationerna om att testa i skarpt läge, mäta och justera, men kräver relativt begränsade extra resurser.

Sammantaget finns flera av rekommendationerna som RKM själva kan tillämpa direkt. Dit hör att kartlägga nuläge och behov, identifiera var nyttan av bussprioritet är som störst, fokusera på upplevda vardagsvinster snarare än enbart tekniska mått, berätta om en positiv och framkomlighetsinriktad vision samt bygga tillit genom öppen redovisning av mål och resultat. Andra rekommendationer, såsom omfördelning av gatuutrymme, programmering av trafiksignaler eller dialoger med näringsidkare, ligger

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

formellt hos väghållaren, men kan underlättas av RKM genom att tillhandahålla data, argument, exempel och uppföljning.

Genom att inta rollen som katalysator snarare än huvudansvarig kan regionala kollektivtrafikmyndigheter alltså, även med begränsade resurser, aktivt bidra till att väghållare främjar acceptans för kollektivtrafikkörfält och signalprioritet. Nyckeln ligger i att använda den kunskap och legitimitet som följer av ansvaret för kollektivtrafiken för att göra nyttan tydlig, konkret och trovärdig – och därigenom sänka trösklarna för politiska beslut och praktiskt genomförande.

6 Generella rekommendationer

Nedan följer strategiska rekommendationer för att öka acceptans för åtgärder som omfördelar utrymme från biltrafik till kollektivtrafik (och aktiva färdssätt) utifrån litteraturöversikten.

Förarbete och kunskapsunderlag

- **Kartlägg nuläge och behov som kan beskrivas enkelt men trovärdigt.** Fokusera på resmönster, trängselpunkter, bussens restidsvariationer och var bussprioritet (körfält + signal) ger störst effekt. Ett lättillgängligt underlag räcker ofta: upplevda tidsvinster, minskad restidsosäkerhet och kapacitetsnytta väger tungt för allmänhet och beslutsfattare. Tydliggör också vad som händer om åtgärderna inte genomförs.

Acceptansfönster hos grupper av bilanvändare som kan vara mer mottagliga för förändring kan identifieras genom indikatorer som upplevd reserelaterad stress, bilkostnaders påverkan på hushållsekonomin och återkommande svårigheter att få en bilberoende vardag att fungera.

Exempel:

- *Gent, Leuven* (bilrestriktiva åtgärder och omfördelning av gatuutrymme från bil): Trafikprognosmodeller som beslutsunderlag kan inte fullt ut fånga in att bilresor omfördelas till andra färdmedel när yta för bilar omfördelas. Istället har mer fokus lagts på andra underlag som visioner för stadsmiljön och medborgardeltagande i planeringen.
- *Örebro (BRT)*: Enkla trafikmodeller och referens till verkliga händelser (tillfälligt brostopp) användes för att visa att fortsatt biltrafikökning inte fungerar – ett underlag som gav politikerna en tydlig bild av hur staden skulle behöva anpassas om biltrafiken fortsätter öka som hittills.
- **Synliggör majoritetsstöd och bemöt desinformation.** En liten, högljudd grupp kan dominera bilden. Lyft därför öppet vad mätningar, provdrift och uppföljning visar – och använd lokala "ambassadörer" (t ex vård, skolor, polis, ambulans, brandkår, föreningsliv) för att förklara nyttan.
- **Identifiera berörda aktörer och deras drivkrafter.** Gör en översiktlig intressenkarta (invånare, skolor, räddningstjänst, näringsidkare, leveranstransporter, föreningar).

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

- **Fokusera på "vad som känns" – inte bara "vad som mäts".** Materiella faktorer (tid, tillgänglighet, bekvämlighet) och upplevd rättvisa/effektivitet styr acceptansen. Lyft därför fram konkreta vardagsvinster (t ex snabbare byten, tryggare korsningar) i underlaget.

Exempel:

- *Malmö (MEX):* Löpande attitydmätningar och tidiga trafikmätningar på nya cykel- och bussstråk gav snabb evidens om nyttan (t ex uppmätt ökning i cykling och hög regelefterlevnad), vilket underlättade fortsatt genomförande.

Strategisk planering och genomförande

- **Paketera push- och pull-åtgärder.** Att kombinera minskat bilutrymme (borttagen fil eller parkering) med förbättringar för buss-, gång- och cykeltrafik samt också miljö- och vistelsekvaliteter ökar upplevd nytta av omfördelad vägyta.
- **Förankra i en tydlig mobilitetsstrategi – kort och pedagogisk.** Snarare än en tung utredning, så kan en sammanhållen, lättläst plan som visar effekter på framkomlighet, robusthet och stadskvaliteter ofta fungera väl som underlag för politiska beslut.
- **Planera ordning och timing.** Börja där nyttan är störst och motståndet lägst (t ex stråk med många busslinjer och tydliga flaskhalsar). Utnyttja "möjlighetsfönster" (större event, ombyggnader) för att accelerera förändringar.
- **Säkerställ genomförande.** Var öppen för detaljusteringar som kan minska eventuella negativa effekter som identifieras i dialog med olika grupper. Behåll samtidigt den övergripande strategin och inriktningen, och säkerställ snabbt genomförande efter beslut för att undvika utdragen osäkerhet.

Exempel:

- *Gent* (omfördelning gatuutrymme): Noggrann förberedelse, med snabbt införande över en helg som gav tydlighet och minskade osäkerhet.
- **Inkludera medborgargrupper i planeringsarbetet.** Bjud tidigt in grupper med särskilda krav på tillgänglighet som t ex äldre och personer med funktionsvariationer, och samverka med dessa i planeringen. Konkretisera hur åtgärderna förbättrar tillgängligheten genom kortare gångavstånd till

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

hållplatser, tydligare övergångar, osv. Identifiera negativa effekter och justera med stödjande åtgärder som kan minska dessa.

- Ge utrymme för lokala anpassningar av utformningen för att motverka negativa effekter som identifieras, men utan att tappa den övergripande strategiska riktningen.
- **Säkerställ samverkan med räddningstjänst och vägunderhåll.** Tidig medverkan från polis, ambulans, brandkår och driftorganisationer ger lösningar för passager, vändmöjligheter, snöröjning och leveranser. Detta skapar också viktiga allierade.

Exempel:

- *Barcelona* (superblocks): Efter tidig kritik stärktes process och samverkan. Koppling till grönska och förbättrad stadsmiljö ökade acceptansen.

Kommunikation och inramning

- **Berätta om visionen snarare än vad som ska bort.** Använd en positiv, hoppfull och framtidsinriktad berättelse om renare luft, tystare gator, tryggare skolvägar och mer plats för människor. Möjlighet för ökad acceptans uppstår när bilen inte längre upplevs som frihet utan som börda. Såväl policydesign som kommunikation bör formulera åtgärderna som underlättande: mindre trängsel, kortare restider, minskad stress, mer förutsägbara vardagsresor. Förklara hur kollektivtrafikkörfält och signalprioritet gör vardagen smidigare och staden mer människovänlig.
- **Förankra i gemensamma värderingar.** Låt kärnargumenten kretsa kring hälsa, trygghet och livskvalitet snarare än politiska mål som kan upplevas abstrakta och längre från människors vardag.
- **Flytta frågan från "om" till "hur".** Gör diskussionen konkret och lösningsorienterad: hur införs bussprioritet och busskörfält, hur följs effekter upp, och hur kan åtgärder justeras efter dialog och mätningar?
- **Prata om personlig nytta – inte bara klimat.** Koppla nyttan till individens vardag (tidsvinster, punktligare resor, säkrare trafikmiljö m m). Budskap om kortare restider, tryggare skolvägar, tystare gator och bättre luft har större genomslag än abstrakta mål. Visa med enkla bilder, kartor och 30–60 sekunders filmklipp hur gatan förändras och vilka vinster det ger.

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

- **Undvik polarisering – sätt människor före fordon.** Använd språk som inte ställer "bilister" mot "cyklister" eller "gående".
- **Visa lösningar med visuella exempel.** Använd före-efter-bilder, utrymmesjämförelser ("60 personer i bil vs. buss"), korta filmer och kartor över nya körfält/signalprioritet. Visualiseringar gör nyttan begriplig snabbare än tunga rapporter.
- **Bemöt vanliga invändningar.** Bemöt empatiskt och med fakta. Exempel: "Elbilar räcker." Erkänn nyttan men förklara att elbilar också har klimatpåverkan och inte löser yteffektivitet, trängsel, buller eller trafiksäkerhet – där levererar kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik bättre.
- Visa hur fler resealternativ och pålitligare bussar ökar vardagsfriheten och minskar utgifterna för hushållen.
- **Konkreta goda exempel skapar trovärdighet.** Lyft fram resultat från andra liknande städer på effekter för restider, handel, miljö m m.
Exempel:
 - *Kraków* där invånare och näringsliv blev positiva till att behålla bilrestriktionerna i centrum.
 - *Bryssel* (omfördelning gatuutrymme) där stödet ökade när invånare såg faktiska förbättringar (luft, buller, trygghet) efter omdisponering av gator.
 - *Örebro* (BRT) där budskapet "framkomlighet i en växande stad" bar bättre än generella klimatargument och underlättade beslut om bussprioritering.
 - *Malmö* (omfördelning gatuutrymme, BRT) där etappvisa ombyggnader och tidig uppföljning (bl.a. ökat cyklande och hög efterlevnad) användes för att kommunicera nytta och motivera nästa steg.
- **Gör det lätt att veta "hur man gör i morgon".** Kommunicera praktiskt: var går busskörfälten, hur fungerar signalprioriteten, hur byten förenklas, var man lastar/lossar, och hur gång- och cykelvägar ansluter till hållplatser. Konkreta instruktioner sänker trösklar. Osäkerhet kring praktiken driver motstånd.

Exempel:

- *Bryssel* (omfördelning gatuutrymme): Tydliga, synliga förbättringar (luft, buller, tryggare gator) tillsammans med enkla förklaringar bidrog till att stödet ökade efter införande.

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

- Örebro (BRT): Argumentet "framkomlighet i en växande stad" bar bättre än generella klimatargument och stödde beslut om bussprioritering i gaturummet.
- **Bygg tillit genom transparens och återkoppling.** Redovisa mål, tidslinjer, mätetal (restider, punktlighet, buller/luft, handelsflöden) och vad ni justerar efter dialog. Repetera kärnnyttorna konsekvent. Använd flera kanaler och låt ambassadörer (t ex busschaufförer, skolor, ambulanspersonal, brandkår, lokala företagare) bära berättelsen.

Dialog med näringsidkare

- **Involvera tidigt – och visa relevanta data.** Bjud in butiker, restauranger och fastighetsägare i planeringens tidiga skede. Var transparent med logistiklösningar (lastzoner, tidsfönster), parkeringsstyrning, gångflöden.
- **Kombinera trafikåtgärd och platskvalitet.** Parera oro för omsättning genom att samtidigt lyfta förbättring av gaturummets attraktivitet (sittplatser, träd, cykelparkering, tydliga gångstråk) som gör att fler stannar längre och rör sig till fots.
- **Använd goda exempel och oberoende källor.** Visa att erfarenheter ofta inte bekräftar farhågorna som kan finnas på förhand om minskad omsättning osv. Där åtgärder studerats har många näringsidkare inte velat återgå till den gamla trafikordningen efter att åtgärderna genomförts.
- **Redovisa handelsrelaterade uppföljningar löpande.** Gör och återkoppla lokala uppföljningar för att synliggöra effekter för stabil eller förbättrad handel i mer gång- och kollektivtrafikkvänliga lägen.

Exempel:

- *Kraków* (bilrestriktioner i stadskärnan): Efter genomförande var majoriteten av företagarna nöjda och ville inte återgå; inkomsterna var i stort stabila enligt momsdata, med tecken på ökad attraktivitet för fotgängare/turister.
- *Malmö* (omfördelning gatuutrymme, BRT): Dialog med verksamheter och successiv omställning (bussgata, grönnare stråk, bättre infrastruktur och miljö för gående och cyklister) användes för att öka acceptansen och styra biltrafik till andra mer lämpliga gator.

Implementera genom gradvisa förändringar och pilotprojekt

- **Testa i skarpt läge – mät och justera.** Använd temporära material (målning, pollare, lättmöblering) för busskörfält och hållplatser; lägg på

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR
En litteraturöversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik
Februari 2026

signalprioritet i utvalda korsningar. Följ upp restider, tidhållning, olycksrisk, handel och upplevd trygghet.

- **Sätt tydliga start- och kontrollpunkter.** Tidsätt piloten (t ex 6–12 månader), definiera vad som räknas som "lyckat", och kommunicera i förväg hur justeringar kan göras under testperioden.
- **Visualisera "före–efter" under själva implementeringen.** Skyltning, enkla infografiker och realtidsdata (t ex "buss X sparar nu 2–3 minuter i rusning") ökar förståelsen och stödet.

Exempel:

- *Bryssel & Gent* (omfördelning gatuutrymme): Synliga, tidiga förbättringar i luft, buller och trygghet efter omdisponering av gaturum bidrog till att stödet ökade efter införande.
- *Malmö* (BRT, omfördelning gatuutrymme): Etappvisa ombyggnader och snabb uppföljning såsom kraftig ökning av cykling längs ombyggda stråk användes för att motivera nästa steg.

6.1 Checklista för regionala kollektivtrafikmyndigheter

Regionala kollektivtrafikmyndigheter har rådighet över utbud och trafikering i kollektivtrafiken. Väghållaren (Trafikverket eller kommunen) har rådighet över hur trafikslag ges prioritet i gatu- och vägutrymme samt med trafiksignaler.

Regionala kollektivtrafikmyndigheter kan i samverkan med väghållaren främja ökad acceptans för omfördelning av gatu- och vägyta till kollektivtrafik samt signalprioritet för kollektivtrafik genom följande:

1. Bygg ett enkelt och trovärdigt kunskapsunderlag

- Ta fram korta nulägesbilder per stråk: restider, punktlighet, restidsvariationer och antal berörda resenärer.
- Visa tydligt var kollektivtrafiken tappar tid och var prioritet ger störst effekt.
- Beskriv konsekvenserna av att inte agera (försämrad punktlighet, ökade kostnader, sämre robusthet).

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturöversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

2. Peka ut rätt plats och rätt ordning

- Identifiera stråk med många busslinjer och tydliga flaskhalsar.
- Prioritera åtgärder där nyttan för många resenärer är stor och bilens relativa tidsförlust är liten.
- Hjälp väghållaren att börja där motståndet sannolikt är lägst.

3. Fokusera på vardagsnytta och upplevda problem

- Lyft restidsosäkerhet, missade byten och vardagsstress – inte bara tekniska mått.
- Översätt effekter till konkreta vinster: sparade minuter, färre förseningar, tryggare byten.

4. Leverera argument som bär politiskt

- Använd inramningar som "framkomlighet i en växande stad", "robust kollektivtrafik" och "pålitliga vardagsresor".
- Anpassa budskapet till lokala mål och sammanhang snarare än att använda generella klimatargument.

5. Visa goda exempel

- Samla och sprid exempel från andra städer och stråk där bussprioritet fungerat väl.
- Lyft både trafiknytta och sekundära effekter (trygghet, stadsmiljö, tillförlitlighet).

6. Initiera och främja samverkan och allianser

- Bygg upp samverkan i frågan med väghållaren (kommunen, Trafikverket).
- Främja samverkan mellan väghållare och berörda aktörer som drar nytta av åtgärden.

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturöversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

- Involvera operatörer, förare och trafikledning som trovärdiga röster.
- Involvera aktörer som gynnas av ökad framkomlighet (räddningstjänst, skolor, vård, större arbetsgivare).

7. Initiera och stödja pilotprojekt

- Föreslå tidsbegränsade tester av busskörfält och signalprioritet.
- Definiera enkla mål för piloten (restid, punktlighet, tillförlitlighet, resenärsupplevelse).
- Säkerställ snabb "före–efter"-uppföljning.

8. Bygg tillit genom transparens

- Redovisa mål, mätetal och resultat öppet och återkommande.
- Visa vad som justeras efter uppföljning och dialog.
- Repetera kärnnyttorna konsekvent över tid.

9. Stöd väghållaren utan att ta över ansvaret

- Respektera att beslut om gaturum och signaler ligger hos väghållaren, men sänk deras trösklar för genomförande.
- Tillhandahåll data, analyser, formuleringar och exempel.

7 Referensförteckning

Allansson, J. (2025) Understanding efforts to (de)legitimize bus rapid transit implementation: A media analysis of the protests in Örebro, Sweden. Urban Transitions, Volume 1, 2025, 100003, ISSN 3050-6972, <https://doi.org/10.1016/j.ubtr.2025.100003>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S305069722500003X>)

Amaglobeli, D., Gu, M., Hanedar, E., Hong, G. & Thévenot, C. (2023) Policy Responses to High Energy and Food Prices. IMF Working Paper 23/74.

Andriolli, A. C. & Silva, L. T. (2024) Are Low Emission Zones Truly Embraced by the Public? Environments, 11(6), 106. <https://doi.org/10.3390/environments11060106>

Baumgartner, A. & Lanzendorf, M. (2025) Where are parking policies most popular? Empirical findings about the influence of the residential neighbourhood and car parking characteristics on public acceptability. Transport Policy, 168, 263–278. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2025.04.006>

BBC News (2020) Low Traffic Neighbourhoods: Anger, hate and the politics of the planter. Low Traffic Neighbourhoods: Anger, hate and the politics of the planter 17 September 2020. (Hämtad 27 November 2025).

BBC News (2022) Will Low Traffic Neighbourhoods drive London's elections?. <https://www.bbc.com/news/uk-england-london-61191213> (Hämtad 27 november 2025).

BBC News (2023) Sunak orders review of low traffic neighbourhoods in pro-motorist message. <https://www.bbc.com/news/uk-politics-66351785> (Hämtad 27 november 2025).

Berg Mårtensson, H., Höjer, M. & Åkerman, J. (2023) Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development, International Journal of Sustainable Transportation, DOI: 10.1080/15568318.2023.2248049

Bosetti, N., Connelly, K., Haring, C. & Rowe, D. (2022) Street shift - The future of Low-Traffic Neighbourhoods. Decarbonising London, Centre for London, 9 June 2022. <https://centreforlondon.org/publication/london-low-traffic-neighbourhoods/>

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

te Boveldt, G., De Wilde, L., Keseru, I. & Macharis, C. (2023) Pedestrianisation as a step in a societal transformation? An analysis of support and opposition in Brussels. *Cities*, Volume 143, 2023, 104577, ISSN 0264-2751, <https://doi.org/10.1016/j.cities.2023.104577>.

(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S026427512300389X>)

Buehler, R. & Pucher, J. (2012) Demand for Public Transport in Germany and the USA: An Analysis of Rider Characteristics, *Transport Reviews*, 32:5, 541-567, DOI: 10.1080/01441647.2012.707695

Cairns, S., Atkins, S. & Goodwin, P. (2002) Disappearing traffic? The story so far. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers - Municipal Engineer* 2002 151:1, 13-22.

Carvalho, Thiago; Palm, Matthew; Farber, Steven; El-Geneidy, Ahmed (2024) Impacts of sustainable transport interventions: changes in perception over time and spatially towards a new bus rapid transit (BRT) infrastructure in Montreal, Canada. *Sustainable Transport and Livability*. 10.1080/29941849.2023.2296707

Creutzig, F. et al. (2020) Fair street space allocation: ethical principles and empirical insights. *Transport Reviews*, 40:6, 711-733, DOI: 10.1080/01441647.2020.1762795

Dickinson, J., Hult, C., Lundström, H. & Roth, A. (2024) Snabb omställning av vägtrafiken för minskad klimatpåverkan. IVL Rapport C820.

Dickinson, J. & Wretstrand, A. (2015) Att styra mot ökad kollektivtrafikandel. En kunskapsöversikt. K2 RESEARCH Rapport 2015:2.

Epost från Anders Ahlstrom, Örebro kommun 260107.

Epost från Cornelia Grimshorn, Malmö Stad, 260107.

Epost från Jesper Nordlund, Malmö Stad, 251219.

Energimyndigheten (2016) Nulägesrapport inom samordningsuppdraget fossilfri transportsektor. ER 2016:25. Boverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen.

Envall, P. (2013) Parkering i täta attraktiva städer. Dags att förändra synsätt. Trafikverket, 2013. [Parkering_i_täta_attraktiva_städer_100_599_WEBB.pdf](#)

Fryxell, S. & Persson, A. (2025) Hur planerar vi egentligen? En skrift om samhällsbyggande, förnyelse, resursmedvetenhet och klimat 2025. Innovationsföretagen, 2025.

Gidofalvi, G. et al. (2022) Towards a sustainable use of electric vehicles. Final report. Naturvårdsverket Report 7058. Naturvårdsverket, July 2022.

Goetting, K., Liebe, U. & Becker, S. (2025) From parking place to public space: A factorial survey experiment on public acceptability of parking space reallocation in Germany. Climate Policy, 1–19. <https://doi.org/10.1080/14693062.2025.2539140>

Gullberg, A. (2015) Här finns den lediga kapaciteten i storstadstrafiken. KTH Centre for Sustainable Communications, KTH, Stockholm.

Gustavsson Binder, T., Dickinson, J. & Lundström, H. (2023) "Att göra en Gent". Nya tag för attraktiva städer med mindre biltrafik. IVL Rapport C793. IVL Svenska Miljöinstitutet, 2023.

Harring, N. & C. Jagers, S. (2025) Minsta möjliga motstånd: En ESO-rapport om acceptans för klimatpolitiska styrmedel. Regeringskansliet.

Hassett, K. (2025) "Environmental policy design and analysis in the context of reference-dependent preferences: A literature review". OECD Environment Working Papers, No. 267, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/c084f06c-en>.

Hedin, B., Katzeff, C., Eriksson, E. & Pargman, D. (2019) A systematic review of digital behaviour change interventions for more sustainable food consumption. Sustainability, 11(9), pp. 1–23. <https://doi.org/10.3390/su11092638>

Holm, F. (2019) Vänd pyramiden. Planera för en hållbar mobilitet. Gröna Bilister, Stockholm, 2019.

Hysing, E. & Isaksson, K. (2015) Building acceptance for congestion charges – the Swedish experiences compared. Journal of Transport Geography, Volume 49, 2015, Pages 52–60, ISSN 0966-6923, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.10.008>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692315001908>)

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturöversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

International Transport Forum (2023) Shaping Post-Covid Mobility in Cities: Summary and Conclusions. ITF Roundtable Reports, No. 190, OECD Publishing, Paris. 28 February 2023.

Just Transition Commission (2023) Can We Reduce Car Use Fairly? A Briefing On Transport. September 2023.

Kirschner, F. & Lanzendorf, M. (2020) Support for innovative on-street parking policies: empirical evidence from an urban neighborhood. Journal of Transport Geography, Volume 85, 2020, 102726, ISSN 0966-6923, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102726>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S096669231931097X>)

Klimatpolitiska rådet (2025) Social acceptans för klimatpolitik – Vad säger forskningen?

Kyriakopoulou, E, Lu, T. & Hart, R. (2021) Towards zero emissions from Swedish urban transport. Report from the project 'To buy or not to buy'. Naturvårdsverket Report 7004. Naturvårdsverket, July 2021.

Krysiński, D., Schmidt, F., Czepkiewicz, M. & Brudka, C. (2026) Do negative experiences of car dependence foster support for car use restrictions? Evidence from Polish urban regions. Transportation Research Part A: Policy and Practice, Volume 204, 2026, 104843, ISSN 0965-8564, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2025.104843>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856425004768>)

Lanzendorf, M., Baumgartner, A. & Klinner, N. (2024) Do citizens support the transformation of urban transport? Evidence for the acceptability of parking management, car lane conversion and road closures from a German case study. Transportation, 51(6), 2073–2101. <https://doi.org/10.1007/s11116-023-10398-w>;

Lindgren, O., Jagers, S.C. & Lindvall, D. (2026) The impact of policy design on opposition to restrictive climate policies. Ecological Economics, Volume 240, 2026, 108813, ISSN 0921-8009, <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2025.108813>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0921800925002964>)

Litman, T. (2023a) Are Vehicle Travel Reduction Targets Justified? Why and How to Reduce Excessive Automobile Travel. Victoria Transport Policy Institute, 30 October 2023.

Litman, T. (2023b) Comprehensive Transportation Emission Reduction Planning Guidelines for Evaluating Transportation Emission Reduction Strategies. Victoria Transport Policy Institute, 4 January 2023.

Litman, T. (2025) Responsive Planning in Ideologically Conservative Communities. 11 March 2025. VTPI 2025. <https://vtpi.org/ppcc.pdf>

Malmö Stad (2024) Attityd och kännedom entreprenader. Genomförd av Origo Group. December 2024

Marquet, O., Fernández Núñez, M-B. & Maciejewska, M. (2024) The political price of superblocks. Electoral outcomes of sustainable transport interventions in Barcelona. *Environment International*, Volume 189, 2024, 108789, ISSN 0160-4120, <https://doi.org/10.1016/j.envint.2024.108789>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412024003751>)

Marquet, O. & Maciejewska, M. (2024) Fighting for Proximity: Acceptance, Opposition, and Political Outcomes of Barcelona's Superblocks. Vol. 36 (2024): GAME CHANGER? Planning for just and sustainable urban regions - book of abstracts. AESOP Annual Congress Proceedings, 2024-07-01.

Martin, M. & Islar, M. (2021) The 'end of the world' vs. the 'end of the month': understanding social resistance to sustainability transition agendas, a lesson from the Yellow Vests in France. *Sustainability Science* 16, 601–614 (2021).
<https://doi.org/10.1007/s11625-020-00877-9>

Massey-Chase, B. et al. (2022) Fairly reducing car use in Scotland. IPPR, Fair Transition Unit. July 2022. Fairly reducing car use in Scottish cities (ippr.org) <https://www.ippr.org/files/2022-07/fairly-reducing-car-use-in-scottish-cities-july-22.pdf>;

Mehdizadeh, M., Solbu, G., Klöckner, C. A. & Moe Skjølsvold, T. (2024) Navigating acceptance and controversy of transport policies. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 187, 104176. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104176>

Moleman, M.L., van Wee, B., Steketee, L.B., van den Hurk, N. & Kroesen, M. (2025) The role of status quo bias in shaping support for controversial transport policies: The counterfactual test. *Transport Policy*, Volume 171, 2025, Pages 453-461, ISSN 0967-070X, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2025.06.027>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X25002525>)

Nieuwenhuijsen, M., de Nazelle, A., Cirach Pradas, M., Daher, C., Dzhambov, A.M., Echave, C., Gössling, S., Iungman, T., Khreis, H., Kirby, N., Khomenko, S., Leth, U., Lorenz, F., Matkovic, V., Müller, J., Palència, L., Pereira Barboza, E., Pérez, K., Tatah, L., Tiran, J., Tonne, C. & Mueller, N. (2024) The Superblock model: A review of an innovative urban model for sustainability, liveability, health and well-being. *Environmental Research*, Volume 251, Part 1, 2024, 118550, ISSN 0013-9351, <https://doi.org/10.1016/j.envres.2024.118550>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0013935124004547>)

OECD (2021) Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design.

Otterdahl, T. & Larsson, A. (2012) Bussprioritering i trafiksignaler – Planering, införande och drift. Trafikverket Publikation 2012:234.

Polonyi, T. (2021) How to Overcome Opposition and Face Backlash. CityChangers.org, March 9, 2021. [How to Overcome Opposition and Face Backlash | CityChangers.org](https://www.citychangers.org/how-to-overcome-opposition-and-face-backlash/)

Possible (2022) Guide: How to talk about car free cities. August 2022.

Pritchett, R., Bartington, S. & Thomas, G.N. (2024) Exploring expectations and lived experiences of Low Traffic Neighbourhoods in Birmingham, UK. *Travel Behaviour and Society*, Volume 36, 2024, 100800, ISSN 2214-367X, <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2024.100800>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214367X24000632>)

Ramsey, A. (2023) More voters annoyed by cars than by traffic calming measures, polling suggests. *Open Democracy*, 29 August 2023, 11.06am. <https://www.opendemocracy.net/en/polling-ltns-u1ez-cars-low-traffic-neighbourhoods-public-opinion-opinium/> (Hämtad 2025-11-30)

Rode, P. (2023) Overcoming urban car dependence. The London School of Economics and Political Science. 21 Nov 2023.

Roussou, S., Petraki, V., Deliali, K., Kontaxi, A. & Yannis, G. (2024) Cost benefit analysis of reducing speed limits in Athens to 30 Km/h. *Case Studies on Transport Policy*, Volume 18, 2024, 101289, ISSN 2213-624X, <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2024.101289>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2213624X24001445>)

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

Sanne, J., Dymén, C., Johansson, H., Odhage, J., Romson, Å. & Lund, E. (2022) Målstyrd planering - Processer, metoder, styrmedel och åtgärder för ett transporteffektivt samhälle. IVL Rapport C 768. Trivector Rapport 2022:141.

Schmitz, S., Becker, S., Weiland, L., Niehoff, N., Schwartzbach, F. & Von Schneidmesser, E. (2019) Determinants of Public Acceptance for Traffic-Reducing Policies to Improve Urban Air Quality. *Sustainability*, 11(14), 3991.
<https://doi.org/10.3390/su11143991>

Schreibmüller, J., Aumann, S., Preiß, S. & Kinigadner, J. (2025) From Car-Dependent to Public Space Enthusiast: How can a typology of attitudes help to understand social acceptance of street space reallocation projects? *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 30, 101370.
<https://doi.org/10.1016/j.trip.2025.101370>

Schuitema, G., Steg, L. & Forward, S. (2010) Explaining differences in acceptability before and acceptance after the implementation of a congestion charge in Stockholm. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Volume 44, Issue 2, 2010, p. 99-109, ISSN 0965-8564, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2009.11.005>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856409001256>)

Selmoune, A., Cheng, Q., Wang, L. & Liu, Z. (2020) Influencing Factors in Congestion Pricing Acceptability: A Literature Review. *Journal of Advanced Transportation*, 2020, 1–11. <https://doi.org/10.1155/2020/4242964>

Shergold, I. et al. (2016) The Economic Benefits of Sustainable Urban Mobility Measures. Independent Review of Evidence: In-depth Reviews of Measures. Evidence project.

Spacescape, Evidens, Trivector & TIP (2020) Framtiden för parkering och nya bostäder. Analyser av bostadsmarknad, markanvändning och miljökonsekvenser. Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen Oktober 2020

Szarata, A., Nosal, K., Duda-Wiertel, U. & Franek, L. (2017) The impact of the car restrictions implemented in the city centre on the public space quality. *Transportation Research Procedia*, Volume 27, 2017, Pages 752-759, ISSN 2352-1465. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.12.018>.
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146517309158>)

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturöversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

Sørensen, C. H., Henriksson, M. & Portinson Hylander, J. (2025) Enhancing policy legitimacy for less and slower mobility: the potential of catalytic policy instruments. *Urban, Planning and Transport Research*, 13(1).

<https://doi.org/10.1080/21650020.2025.2577904>

<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/21650020.2025.2577904?src=;>

Tennöy, A. & Hagen, O.U. (2020) Reallocation of Road and Street Space in Oslo Measures for Zero Growth in Urban Traffic Discussion Paper. International Transport Forum. Reallocation of Road and Street Space in Oslo: Measures for Zero Growth in Urban Traffic (itf-oecd.org) Hämtad 2023-10-15.

Thoresson K. (2022) Minskad biltrafik mellan mål och medel: en intervjustudie med politiker och tjänstemän i två större svenska städer. VTI rapport 1113. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Timmons, S., Andersson, Y., McGowan, F. P. & Lunn, P. D. (2024) Active travel infrastructure design and implementation: Insights from behavioral science. *WIREs Climate Change*, e878. <https://doi.org/10.1002/wcc.878>

TNMT (2021) The environmental impact of today's transport types. Ranking all major urban transport modes based on their carbon-emission output. Infographic, May 11, 2021.

Tvinnereim, E., Haarstad, H., Rødeseike, A. & Bugnion, V. (2020) Explaining public acceptance of congestion charging: The role of geographical variation in the Bergen case. *Case Studies on Transport Policy*, 8(3), 992–1001.

<https://doi.org/10.1016/j.cstp.2020.04.007>

Umweltbundesamt (2020) Ökologische Bewertung von Verkehrsarten Abschlussbericht. Texte 156/2020.

VTPI (2019) Road Space Reallocation. Roadway Design and Management to Support Transportation Alternatives. TDM Encyclopedia. Updated 21 March 2019, Victoria Transport Policy Institute. [Online TDM Encyclopedia - Reallocating Road Space](#)

Walker, P. (2024) Rishi Sunak's report finds low-traffic neighbourhoods work and are popular. *The Guardian*, Fri 8 Mar 2024 18.42 CET.

https://amp.theguardian.com/uk-news/2024/mar/08/low-traffic-neighbourhoods-generally-popular-report-ordered-by-sunak-finds?trk=public_post_comment-

text#:~:text=An%20official%20study%20of%20low-traffic%20neighbourhoods%20%28LTNs%29%20ordered,report%20was%20initially%20buried%2C%20the%20Guardian%20has%20learned

Van Wee, B. et al (2023) Controversial policies: Growing support after implementation. A discussion paper. Transport Policy, In Press, Journal Pre Proof, ISSN 0967-070X, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.05.010>.

Weiland, L., Schmitz, S., Becker, S., Niehoff, N., Schwartzbach, F. & Von Schneidemesser, E. (2019) Climate change and air pollution: The connection between traffic intervention policies and public acceptance in a local context. *Environmental Research Letters*, 14(8), 085008. <https://doi.org/10.1088/1748-9326/ab299b>;

Whelan, I., Luiiu, C. & Pope, F.D. (2024) Assessing the Polarising Impacts of Low-Traffic Neighbourhoods: A Community Perspective from Birmingham, UK. *International Journal of Environtal Research andPublic Health*, 2024, 21(12), 1638; <https://doi.org/10.3390/ijerph21121638>

Zipper, D. (2023) A Belgian Lesson in Taming the Automobile. Bloomberg May 16, 2023. From Traffic-Choked Brussels, a Model for Driving Less – Bloomberg. Hämtad 2023-11-18.

8 Bilaga

Sökning i Scopus

Träffar: 338 hits

Datum 2025-11-24

("accepta*" OR "support") AND ("road space reallocat*" OR "street space reallocat*" OR "road reallocat*" OR "street reallocat*" OR "parking space reallocat*" OR "parking reallocat*" OR "road space conver*" OR "street space conver*" OR "road conver*" OR "street conver*" OR "parking space conver*" OR "parking conver*" OR "reclaiming road" OR "reclaiming street" OR "reclaiming space") AND ("public transport" OR bus* OR tram* OR bik* OR bicycl* OR superblocks OR "car-free" OR pedestrianised* OR "vehicle access regulation" OR "Low-Traffic" OR "Bus Rapid" OR "shared space" OR "slow street*" OR "open street*" OR "bike lane*" OR "cycle track*" OR "green corridor*" OR parklets OR woonerf OR "pedestrian priority" OR "cycle highway*" OR "cycle superhighway*" OR "bik* highway*" OR "bik* superhighway*" OR "transit priority" OR "bus priority" OR "walking priority" OR "street redesign" OR "road diet*" OR "pedestrian street*" OR "public space*" OR "filtered permeability" OR "green street*" OR "complete street*" OR "signal priority" OR "prioritization of signal*" OR "prioritisation of signal*" OR "bus lane*" OR "traffic regulation*" OR "traffic management" OR "low emission zone*" OR "congestion charg*") AND (LIMIT-TO (LANGUAGE , "English"))

Sökning i Web of Science

Träffar: 10 hits

Datum: 2025-11-25

(TS=(("accepta*" OR "support")

AND

("road space reallocat*" OR "street space reallocat*" OR "road reallocat*" OR "street reallocat*"

OR "parking space reallocat*" OR "parking reallocat*"

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

OR "road space conver*" OR "street space conver*" OR "road conver*" OR
"street conver*"

OR "parking space conver*" OR "parking conver*"

OR "reclaiming road" OR "reclaiming street" OR "reclaiming space")

AND

("public transport" OR bus* OR tram* OR bik* OR bicycl* OR superblocks OR
"car-free"

OR pedestrianised* OR "vehicle access regulation" OR "Low-Traffic" OR "Bus
Rapid"

OR "shared space" OR "slow street*" OR "open street*" OR "bike lane*" OR
"cycle track*"

OR "green corridor*" OR parklets OR woonerf OR "pedestrian priority"

OR "cycle highway*" OR "cycle superhighway*" OR "bik* highway*" OR "bik*
superhighway*"

OR "transit priority" OR "bus priority" OR "walking priority" OR "street
redesign"

OR "road diet*" OR "pedestrian street*" OR "public space*" OR "filtered
permeability"

OR "green street*" OR "complete street*" OR "signal priority"

OR "prioritization of signal*" OR "prioritisation of signal*"

OR "bus lane*" OR "traffic regulation*" OR "traffic management"

OR "low emission zone*" OR "congestion charg*"))

OR

AK=((("accepta*" OR "support")

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturoversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

AND

("road space reallocat*" OR "street space reallocat*" OR "road reallocat*" OR "street reallocat*")

OR "parking space reallocat*" OR "parking reallocat*"

OR "road space conver*" OR "street space conver*" OR "road conver*" OR "street conver*"

OR "parking space conver*" OR "parking conver*"

OR "reclaiming road" OR "reclaiming street" OR "reclaiming space")

AND

("public transport" OR bus* OR tram* OR bik* OR bicycl* OR superblocks OR "car-free"

OR pedestrianised* OR "vehicle access regulation" OR "Low-Traffic" OR "Bus Rapid"

OR "shared space" OR "slow street*" OR "open street*" OR "bike lane*" OR "cycle track*"

OR "green corridor*" OR parklets OR woonerf OR "pedestrian priority"

OR "cycle highway*" OR "cycle superhighway*" OR "bik* highway*" OR "bik* superhighway*"

OR "transit priority" OR "bus priority" OR "walking priority" OR "street redesign"

OR "road diet*" OR "pedestrian street*" OR "public space*" OR "filtered permeability"

OR "green street*" OR "complete street*" OR "signal priority"

OR "prioritization of signal*" OR "prioritisation of signal*"

ACCEPTANS FÖR ATT PRIORITERA KOLLEKTIVTRAFIK PÅ GATOR OCH VÄGAR

En litteraturöversikt på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik

Februari 2026

OR "bus lane*" OR "traffic regulation*" OR "traffic management"

OR "low emission zone*" OR "congestion charge*")))

Sökningar med Elicit

Träffar: 168

Datum: 2025-11-25

Tre frågor ställdes för att identifiera om det fanns:

- Studies investigating acceptance for reallocating road space from cars to public transport?
- Studies investigating acceptance for reallocating road space from cars to bus?
- Studies investigating acceptance for reallocating road space from cars to tram

STOCKHOLM

Box 21060, 100 31 Stockholm

GÖTEBORG

Box 53021, 400 14 Göteborg

MALMÖ

Nordenskiöldsgatan 24
211 19 Malmö

KRISTINEBERG

**(Center för marin forskning och
innovation)**

Kristineberg 566
451 78 Fiskebäckskil

SKELLEFTEÅ

Kanalgatan 59
931 32 Skellefteå

BEIJING, CHINA

Room 612A
InterChina Commercial Building No.33
Dengshikou Dajie
Dongcheng District
Beijing 100006
China

© IVL SVENSKA MILJÖINSTITUTET AB | Tel: 010-788 65 00 | www.ivl.se