



Pratar vi om samma sak när vi pratar om hållbar mobilitet?

– en fallstudie om samverkan i Storstadspaketet

*Do we talk about the same thing when we talk about sustainable mobility?
– A case study on collaboration in Storstadspaketet*

Therese Svensson

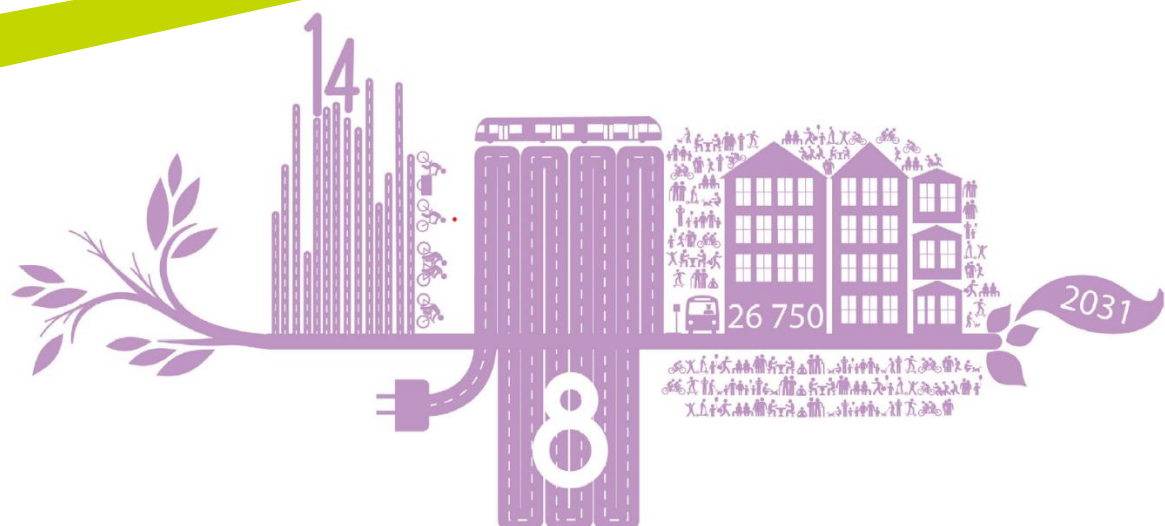
Självständigt arbete • 30 hp

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - masterprogram

Alnarp 2022



Pratar vi om samma sak när vi pratar om hållbar mobilitet? – en fallstudie om samverkan i Storstadspaketet

Do we talk about the same thing when we talk about sustainable mobility? – A case study on collaboration in Storstadspaketet

Therese Svensson

Handledare:	Anders Larsson, SLU, institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Examinator:	Nina Vogel, SLU, institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Bitr. examinator:	Frederik Aagaard Hagemann, SLU, institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Omfattning:	30 hp
Nivå och fördjupning:	A2E
Kurstitel:	Independent Project in Landscape Architecture
Kurskod:	EX0859
Program:	Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - masterprogram
Kursansvarig inst.:	Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Utgivningsort:	Alnarp
Utgivningsår:	2022
Omslagsbild:	Malmö stad (2019), Storstadspaketets åtaganden, hämtad i Värdeprogram för Storstadspaketet.
Nyckelord:	samverkan, aktörer, planering, förvaltnings- och sektorsövergripande, flernivåstyrning, hållbar mobilitet, Storstadspaketet

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i **JA**, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i **NEJ**, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Fulltexten kommer dock i samband med att dokumentet laddas upp arkiveras digitalt.

Om ni är fler än en person som skrivit arbetet så gäller krysset för alla författare, ni behöver alltså vara överens. Läs om SLU:s publiceringsavtal här: <https://www.slu.se/site/bibliotek/publicera-och-analysera/registrera-och-publicera/avtal-for-publicering/>.

JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.

Sammanfattning

Hur vårt transportsystem, som alltför länge varit bilcentrerat, planeras och utvecklas behöver förändras till en mer hållbar planering, utveckling och mobilitet. Utifrån detta har de flesta offentliga aktörer som planerar städer, infrastruktur och trafik formulerat mål för en ökad hållbar mobilitet – vilket ofta kretsar kring ökad andel resor som sker genom gång, cykel och kollektivtrafik. Det är dock enklare sagt än gjort att realisera denna planeringsinriktning i praktiken eftersom planering för hållbar mobilitet bygger på många olika sakfrågor, perspektiv, ansvar och planeringsaktörer som ska integreras och samverka då ingen enskild aktör vare sig äger problematiken eller lösningarna.

Syftet med denna studie är att förstå samverkan i planeringsprocesser för ökad hållbar mobilitet. För att konkretisera vilka utmaningar och möjligheter som präglar samverkan i planeringsprocesser för ökad hållbar mobilitet studeras Storstadspaketet i Malmö stad. Samverkan mellan aktörer på olika förvaltningsnivåer, med olika perspektiv och uppdrag upplevs ofta vara utmanande rent praktiskt, därför utreder studien även hur aktörer med ansvar för planering av trafik på regional och lokal nivå uppfattar samverkansstrukturer och hur dessa samverkansstrukturer påverkar förutsättningarna för en samverkande planering för ökad hållbar mobilitet i Malmö.

Fallstudien har innefattat en dokumentanalys samt sex semi-strukturerade intervjuer med tjänstepersoner på Malmö stad och Skånetrafiken. Resultatet visar att det krävs en nära och tidig samverkan mellan aktörer för att kunna möta den komplexitet som stads- och trafikplanering befinner sig i, men att samverkan i sig aldrig kommer att vara problemfri. Storstadspaketets samverkansstruktur upplevs som otydlig på den operativa nivån, men då projektet på många sätt fortfarande har mycket arbete framför sig borde det finnas en vilja, tid och resurser för att skapa en mer enhetlig och tydlig struktur för när, hur och varför samverkan ska ske mellan alla ingående aktörer. Utmaningarna som präglat samverkan hittills är kopplade till återkoppling, tydlighet, framförhållning, dialog, informationsutbyte, förväntningar, delaktighet och engagemang. Samtidigt görs framsteg och det finns en stor vilja hos aktörerna att förbättra samverkansstrukturerna. Det finns även en stor vilja att göra saker gemensamt och aktörerna vill skapa så bra förutsättningar som möjligt för gång, cykel och kollektivtrafik.

Abstract

How our transport system, which has been car-centered for too long, is planned and developed needs to change to a more sustainable planning, development, and mobility. Based on this, most public actors who plan cities, infrastructure and traffic have formulated goals for increased sustainable mobility – which often revolves around an increased proportion of travel made through walking, cycling and public transport. However, it is easier said than done to realize this planning focus practically because planning for a sustainable mobility is based on many different issues, perspectives, responsibilities, and planning actors who must be integrated and collaborate since no single actor owns either the problem or the solution.

The purpose of this study is to understand collaboration in planning processes for an increased sustainable mobility. To concretize the challenges and opportunities for increased sustainable mobility, Storstadspaketet in the City of Malmö is studied. Collaboration between actors at different administrative levels, with different perspectives and assignments, is often perceived as challenging in practical terms, therefore the study also investigates how actors responsible for traffic planning at a regional and local level perceive collaboration structures and how these structures affect the conditions for a collaborative planning for an increased sustainable mobility in the City of Malmö.

The case study has included a document analysis and six semi-structured interviews with officials at the City of Malmö and Skånetrafiken. The results show that a close and early collaboration between actors is required to be able to meet the complexity of urban and traffic planning, but that collaboration will never be problem-free. The collaboration structure of Storstadspaketet is perceived as unclear at an operational level, but as the project in many ways still has a lot of work ahead of it, there should be a will, time, and resources to create a more uniform and clear structure for when, how and why collaboration should occur between all participating actors. The challenges that have characterized the collaboration so far are linked to feedback, clarity, foresight, dialogue, exchange of information, expectations, participation, and dedication. At the same time, progress is being made and there is a great wish among the actors to improve the collaboration structures. There is also a great wish to do things together and the actors want to create as good conditions as possible for walking, cycling and public transport.

Förord

Nu sätter jag punkt för alla mina år som student, i alla fall tillfälligt, genom att avsluta min masterutbildning i Hållbar stadsutveckling vid SLU Alnarp.

Jag vill börja med att tacka Anders Larsson, min handledare på SLU, som under arbetets gång svarat på alla mina frågor, varit stöttande och bidragit med såväl värdefulla som kritiska synpunkter som utvecklat uppsatsen. Jag vill också rikta ett stort tack till min arbetsgivare Malmö stad som möjliggjort för mig att vara studieledig på halvtid under snart ett års tid för att färdigställa min utbildning. Vidare vill jag tacka alla tjänstepersoner på Malmö stad och Skånetrafiken samt andra kollegor som bidragit med sina tankar, frågor och hejarop – utan er hade det inte blivit en uppsats.

Genom utbildningen har mitt intresse för hållbarhet och städers utveckling blivit ännu större. Genom mitt arbete, såväl nuvarande som tidigare arbetsplatser, har jag fått upp ögonen för kollektivtrafik, mobilitet och samverkan. I denna uppsats har jag fått knyta samman allt detta och det har varit otroligt roligt och lärorikt. Hållbar mobilitet tar alltmer plats i samhällsdebatten och är en viktig pusselbit för att skapa mer hållbara städer och samhällen.

Sist men inte minst, tack till min familj och mina vänner för allt stöd längs vägen och för att ni tror på mig mycket mer än vad jag själv gör! Ni är guldvärda!

God läsning!

Therese Svensson
Lund, maj 2022

Innehållsförteckning

1. Inledning	1
1.1. Introduktion och problembild.....	1
1.2. Syfte och frågeställning	2
1.3. Avgränsning	2
1.4. Tidigare forskning om samverkan för ökad hållbar mobilitet	3
1.5. Disposition	4
2. Planering för hållbar mobilitet – en orientering	5
2.1. Vad är hållbar utveckling och stadsutveckling?	5
2.2. Hållbar mobilitet och planeringsprocesser	6
2.3. Hållbar mobilitet i Malmö stad.....	8
3. Bakgrundsbeskrivning av Storstadspaketet i Malmö stad	12
3.1. Storstadspaketet i Malmö stad	12
3.2. Struktur för samordning och samverkan.....	14
4. Teoretiskt ramverk	17
4.1. Nya perspektiv i planering	17
4.2. Samverkan.....	17
4.2.1. Vad är samverkan?	17
4.2.2. Byggstenar för samverkan	18
4.2.3. Samverkan som en nödvändig process i planering	20
4.3. Institutionell kapacitet	21
4.3.1. Vad är institutionell kapacitet?	21
4.3.2. Kunskapsresurser	22
4.3.3. Relationella resurser	23
4.3.4. Förmågan att mobilisera	23
4.4. Sammanfattning teoretiskt ramverk	24
5. Metod	26
5.1. Kvalitativ forskning	26
5.1.1. Fallstudie	26
5.1.2. Intervjuer	28
5.1.3. Dokumentstudie	30
6. Empiriskt resultat	32
6.1. Hållbar mobilitet – olika perspektiv	32
6.2. Samverkan som definition samt dess vinster och förluster	34

6.3.	Struktur för samverkan i Storstadspaketet	36
6.4.	Positiva effekter med samverkan inom Storstadspaketet.....	38
6.5.	Utmaningar med samverkan i Storstadspaketet.....	40
7.	Diskussion och analys	44
7.1.	En tydlig och samtidigt otydlig samverkansstruktur	44
7.2.	Utmaningar i Storstadspaketets samverkansstrukturer	46
7.3.	Möjligheter och positiva effekter med samverkan i Storstadspaketet	49
7.4.	Sammanfattning diskussion och analys	52
7.4.1.	Samverkansstrukturer	52
7.4.2.	Utmaningar.....	53
7.4.3.	Möjligheter.....	54
8.	Slutsatser.....	55
8.1.	Slutsatser utifrån fallstudien Storstadspaketet i Malmö stad	55
8.2.	Förslag till vidare forskning	56
9.	Referenser	59
9.1.	Litteratur.....	59
9.2.	Figurer.....	64
10.	Bilaga.....	66
10.1.	Intervjuguide	66

1. Inledning

Detta inledande kapitel behandlar bakgrund till studiens ämne och problematik. Även studiens syfte och frågeställningar, avgränsning, tidigare forskning och disposition presenteras i detta kapitel.

1.1. Introduktion och problembild

Våra städer är i ständig förändring och rörelse. För att möjliggöra goda miljöer är utformningen av städernas transportsystem en viktig del, då transportsystemet sammankopplar människor och platser. Hur vårt behov av förflyttning tas om hand har direkt inverkan på vår hälsa, städernas utveckling och vårt klimat (Banister, 2005; Paulsson, 2018). Samtidigt kan transportsystemets utformning orsaka mycket hårdgjord yta, barriärer och ojämn tillgänglighet (Newman & Kenworthy, 2015). Dagens transportsystem är skapat utifrån bilen. För att gå mot ett mer hållbart transportsystem behöver vi förändra hur vi ser på mobilitet och hur vi planerar samt utvecklar våra samhällen. Transportsystemet är en utmanande fråga och det förändras inte över en natt.

Mot denna bakgrund har merparten av aktörer som planerar städer, infrastruktur och trafik formulerat mål om att öka den hållbara mobiliteten – ofta kopplat till att gång, cykel och kollektivtrafik ska vara det självklara valet för människors förflyttningar. Detta är dock utmanande att omsätta i praktisk handling eftersom planering för hållbar mobilitet består av många olika perspektiv, ansvar och aktörer som ska integreras och samverka. Jag arbetar själv som trafikplanerare med fokus på kollektivtrafik i Malmö stad och möter ständigt andra förvaltningar och organisationer i mitt arbete. Ansvar för kollektivtrafikplaneringen är delat mellan kommunen och regionen, Malmö stad är kommunal väghållare och ansvarar för att det finns en fungerande infrastruktur för kollektivtrafiken medan Skånetrafiken tillsammans med upphandlade entreprenörer ansvarar för kollektivtrafikens trafikering. Kollektivtrafikplaneringen ska sedan passa in i ett större sammanhang – i Malmö stadsutveckling – och det är inte alltid det lättaste att hitta samsyn i hur detta ska ske.

Planering för hållbar mobilitet förutsätter samverkan mellan aktörer på olika förvaltningsnivå, men många aktörer upplever svårigheter att samverka i praktiken (Norell Bergendahl, 2016; Trafikverket, 2018). Samtidigt är samverkan grundläggande för att öka den hållbara mobiliteten, alla aktörer har ett ansvar eftersom ingen enskild nivå eller part vare sig råder över problematiken eller lösningarna. Forskning menar vidare att det finns många tänkbara lösningar för att öka den hållbara mobiliteten, men att vi inte kommit längre på grund av organisatoriska, politiska och institutionella skäl (Banister, 2005; Henriksson, 2014).

Samverkan är komplext och utmanande men också nödvändigt, därför är det angeläget att åskådliggöra och förstå samverkan som tillvägagångssätt för att kunna fortsätta utveckla våra planeringsprocesser för att skapa en ökad hållbar mobilitet. Denna studie fokuserar på samverkansprocesser inom ramen för Ramavtal 8 – Storstad Malmö, det vill säga Storstadspaketet i Malmö stad. Ramavtalet har ingåtts mellan stat, region och kommun, och kräver samverkan mellan aktörer på olika förvaltningsnivåer.

1.2. Syfte och frågeställning

Detta examensarbete har som syfte att förstå samverkan i planeringsprocesser för ökad hållbar mobilitet. Samverkan mellan aktörer på olika förvaltningsnivåer upplevs, som nämns ovan, ofta som praktiskt utmanande. Därför undersöker studien hur aktörer med ansvar för planering av trafik och mobilitet på regional och lokal nivå uppfattar samverkansstrukturerna i Storstadspaketet och hur dessa samverkansstrukturer påverkar förutsättningarna för en samverkande planering för ökad hållbar mobilitet i Malmö. För att åskådliggöra vilka utmaningar och möjligheter som präglar samverkan i planeringsprocesser för ökad hållbar mobilitet studeras Storstadspaketet i Malmö stad.

Denna studie ska besvara följande frågeställningar:

- Hur uppfattar aktörer med ansvar för planering av trafik och mobilitet på regional och lokal nivå samverkansstrukturerna i Storstadspaketet och hur påverkar samverkansstrukturerna förutsättningarna för att bedriva en samverkande planering för ökad hållbar mobilitet?
- Vilka utmaningar och möjligheter präglar och har präglat samverkan i planeringsprocessen i arbetet med Storstadspaketet i Malmö stad?

1.3. Avgränsning

På grund av det begränsade tidsutrymmet för denna masteruppsats görs ett antal avsiktliga avgränsningar. Denna studie har som syfte att förstå samverkan i planeringsprocesser för ökad hållbar mobilitet. Studien har avgränsats till att studera Storstadspaketet i Malmö stad. Avgränsningen medför dock vissa brister i studien, vilka jag redogör för nedan.

Jag väljer, som nämns ovan, att avgränsa mig till Storstadspaketet i Malmö stad. Det finns även storstadsavtal i Stockholm, Göteborg, Helsingborg och Lund. Syftet med studien är inte att jämföra olika kommuners och regioners arbete med varandra utan att få en bild av hur Storstadspaketet i Malmö stad arbetar med samverkan för ökad hållbar mobilitet. Utifrån detta hoppas jag dock kunna dra generella slutsatser, i och med att de olika storstadsavtalen trots allt befinner sig i liknande kontexter – även om städerna har lite olika storlek.

Valet att avgränsa mig till Storstadspaketet leder också till att jag avgränsar mig till att titta på den form av samverkan som sker i projektform, då Storstadspaketet drivs uppdelat i olika projekt. I och med detta väljer jag bort att studera det dagliga arbetet för ökad hållbar mobilitet som sker i respektive aktörs linje och tillsammans. Detta innebär att det finns en viss risk för att gå miste om samverkan som sker mer informellt, utanför uppbyggda mötesformer.

Även om Storstadspaketet i Malmö stad är ett avtal mellan kommun, region och stat, så väljer jag att avgränsa mig till att studera samverkan mellan kommun och region. I arbetet med att realisera de åtgärder som Storstadspaketet syftar till är det främst kommun och region som har en aktiv roll, statens roll är mindre aktiv i själva planerings- och genomförandeprocessen.

Slutligen innebär avgränsningen till Storstadspaketet i Malmö stad att jag väljer bort att titta på internationella exempel. Detta val gör jag eftersom planeringsförutsättningarna och lagstiftning skiljer sig åt från land till land, dock framgår det av forskning från andra länder i norra Europa att samverkansprocesser anses som viktiga för att hantera komplexa frågor även där (Paulsson et al, 2018).

1.4. Tidigare forskning om samverkan för ökad hållbar mobilitet

Det har tagits fram mycket forskning av intresse gällande hållbar utveckling, planering och mobilitet under de senaste decennierna, vilket jag presenterar i kapitel 2. Dock finns det få forskningsstudier som rör samverkan i planeringsprocesser för en ökad hållbar mobilitet specifikt. Däremot förekommer det en del forskning både i Sverige och i norra Europa kring samverkan inom kollektivtrafikområdet samt det hållbara samhället, varför det finns lärdomar inom dessa fält som går att applicera på hållbar mobilitet.

Det hållbara samhället är i fokus idag, därför betonas behovet av en ökad sektorsövergripande samverkan alltmer (Bryson et al, 2006). Samverkan i planeringsprocesser är centralt för att arbeta med utmaningar som är kopplade till hållbarhet, mycket på grund av dess komplexitet (Paulsson et al, 2018). Både Hrelja et al (2016) och Paulsson et al (2018) framhåller behovet av ökad samverkan mellan aktörer för att skapa ett sammanhållet kollektivtrafiksystem. I dessa processer nämns frågor gällande ansvar, ägarskap, engagemang, geografiska förutsättningar och organisatoriska strukturer – och detta oavsett antalet deltagande aktörer (Hrelja et al, 2016).

Hur samverkan ser ut skiljer sig åt beroende på samverkansprocessens syfte och frågor. Paulsson et al (2018) lyfter i sin forskning samverkan mellan region och kommun som syftar till att främja en bebyggelseutveckling som stödjer kollektivtrafik och hållbart resande i stort, men att det i praktiken inte är så enkelt. När kommunerna planerar den lokala bebyggelsen måste de väga in många olika perspektiv och intressen, vilket ibland resulterar i lösningar som står i stark kontrast till det som är önskvärt utifrån ett kollektivtrafikperspektiv.

Samverkan som process anses trots vissa praktiska svårigheter som väsentlig för att till exempel utveckla gemensamma överenskommelser, målbilder och prioriteringar. Vidare menas samverkansprocesser skapa förutsättningar för att dela erfarenhet och lära av andra aktörers perspektiv, vilket är viktigt för kollektivtrafikens och den hållbara mobilitetens långsiktiga planering och utveckling (ibid). Isaksson (2006) lyfter slutligen att en sektorsövergripande samverkan i många fall kan leda till att aktörer även reflekterat kring vilka perspektiv som prioriteras framför andra och varför. Detta är framför allt tydligt i samverkan som är formaliserade i avtal eller samverkansdokument, det vill säga där aktörerna formaliserat vad som ska prioriteras – som i Storstadspaketet.

1.5. Disposition

Inledningsvis i detta kapitel (1) presenteras bakgrund till ämnet och den problematik som studien ämnar behandla. I detta kapitel redogörs även för studiens syfte och frågeställningar, avgränsning, tidigare forskning och disposition. I nästkommande kapitel (2) beskrivs kortfattat den teoretiska utgångspunkten för hållbar utveckling och stadsutveckling som ligger till grund för detta arbete. Därefter följer en presentation av hållbar mobilitet och planeringsprocesser på en övergripande nivå. Slutligen ges en introduktion till hur Malmö stad har arbetat och arbetar med hållbar mobilitet på en övergripande nivå. I följande kapitel (3) presenteras en bakgrund till vad Storstadspaketet är och vilken betydelse det har och kommer att få för Malmö som stad. I kapitlet ges även en kort beskrivning av hur planeringsprocessen för Storstadspaketet ser ut i nuläget. Det teoretiska ramverk som används för att analysera studiens frågeställningar redogörs för i kapitel 4. Kapitel 5 behandlar studiens tillvägagångssätt och metodval. Därefter följer en presentation av det empiriska resultat som framkommer från intervju- och dokumentstudie i kapitel 6. I nästkommande kapitel (7) analyseras och diskuteras studiens resultat utifrån det teoretiska ramverket. Slutligen i kapitel 8 sammanfattas studiens resultat och frågeställningar besvaras. Förslag till vidare forskning framförs också.

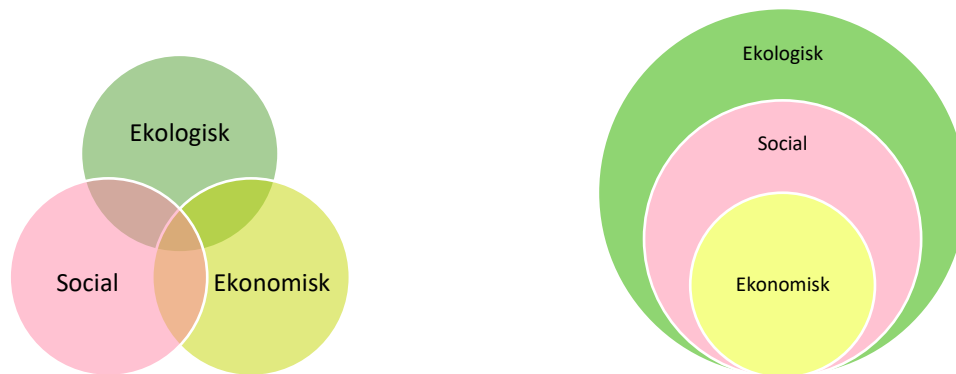
2. Planering för hållbar mobilitet – en orientering

I detta kapitel redogörs kortfattat för vad hållbar utveckling och stadsutveckling är. Därefter följer en redogörelse för hållbar mobilitet och planeringsprocesser på en övergripande nivå. Slutligen ges en beskrivning av hur Malmö stad har arbetat och arbetar med hållbar mobilitet på en övergripande nivå.

2.1. Vad är hållbar utveckling och stadsutveckling?

Frågor om miljö, klimat och mänskliga rättigheter har diskuterats under lång tid, men först 1987 definierades begreppet hållbar utveckling av Brundtlandskommissionen som ”en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov” (WCED, 1987, se översättning i Hedenfelt, 2013:12). Definitionen har sedan dess format planering från lokal till global nivå, dock har den fått utstå kritik för att vara luddig samt svår att genomföra i praktiken (Gunder, 2006; Felger & Unemo, 2000).

Brundtlandskommissionen fastslog att hållbar utveckling måste ses som tre samverkande dimensioner; ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. En vanlig förklaring är att de tre perspektiven är överlappande och att hållbar utveckling sker i korsningspunkten av de tre dimensionerna (Hedenfelt, 2013). Denna förklaring innebär i teorin att de tre perspektiven ses som likställda. Modellen har dock fått utstå en del kritik, då forskning framhåller att det ekonomiska perspektivet ofta tilldelats ett högre värde och skapat ramarna för de ekologiska och sociala perspektiven (Abrahamsson, 2012). Vidare säger kritiker att de tre perspektiven inte kan ses som jämlika, utan att hållbar utveckling måste ses som ett system där ekologin utgör gränsen för hur människan kan leva i den sociala sfären och ekonomin är ett redskap och del av samhället (Hedenfelt, 2013). Grundproblemet med att säga vad som är hållbart eller inte ligger i den otydlighet för hur det övergripande begreppet samt de olika perspektiven av hållbarhet ska tolkas och hur relationen dem emellan ska förstås (Cars, 2011). Oavsett förklaringsmodell framhålls att de tre perspektiven och dess utmaningar har gemensamma drag, de måste hanteras såväl lokalt som globalt (Engström, 2011).



Figur 1. Olika förklaringsmodeller för hållbar utveckling med de tre samverkande dimensionerna ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet (egen illustration).

Hållbar stadsutveckling är en aspekt av hållbar utveckling där staden är i centrum. Hållbar stadsutveckling är processen på vägen mot tillståndet hållbar stad, men det finns ingen exakt definition av hur processen respektive tillståndet ser ut eftersom det beror på staden och dess förutsättningar (Maclaren, 1996). Dock poängterar Hedenfelt (2013:30) att:

”...en stads hållbarhet inte bara handlar om att bedriva den fysiska stadsplaneringen på ett hållbart sätt utan även om att invånarna, privat och i arbetslivet, behöver anpassa sig och ta hänsyn till en hållbar livsstil för att också stadens flöden ska bli hållbara”.

Den snabba urbaniseringen medför att städer står inför stora utmaningar. Engström (2011) menar samtidigt att städer är en nyckel till en mer hållbar utveckling. För att skapa en mer hållbar stadsutveckling betonar forskning (Engström, 2011; Smidfelt Rosqvist, 2011; Newman & Kenworthy, 2015) att städernas transportsystem och människors transportval är grundläggande att förändra. Många städer arbetar med olika lösningar för att minska trafikens påverkan, men Smidfelt Rosqvist (2011:34) framhåller att ”utan en mer hållbar utveckling av trafiken är det svårt, för att inte säga omöjligt, att skapa en hållbar utveckling för våra städer”. Det krävs stora förändringar i hur vi planerar våra städernas transportsystem och vilka lösningar som byggs, men också i hur vi människor ser på transporter och mobilitet – vilket Hedenfelt betonar i citatet ovan.

2.2. Hållbar mobilitet och planeringsprocesser

Denna studie fokuserar på förutsättningarna för att samverka i planeringen för en ökad hållbar mobilitet – Men vad är då hållbar mobilitet? Hur kan det definieras?

Banister (2008) menar att hållbar mobilitet består av flera delar och att det möjliggörs genom nedan punkter:

1. Det totala transportarbetet minskar (eg. färre resor sker).
2. Övervägande delen av de resor som genomförs sker med hållbara färdmedel (eg. omställning till gång, cykel och kollektivtrafik).
3. Minskade reslängder på de resor som genomförs.
4. Teknisk innovation effektiviserar transporter och resande.

Sveriges Kommuner och Landsting, numera SKR, och Trafikverket (2010:9) definierar hållbart resande på ett liknande sätt:

”... i första hand resandet med hållbara färdmedel såsom gång, cykel och kollektivtrafik och att resor inte behöver genomföras alls. I andra hand kan även en effektivare bilanvändning, i form av exempelvis bilpool eller samåkning, och i viss mån också resor med fossilbränslefria och bränslesnåla fordon räknas som hållbart resande”.

Likheterna mellan de två definitionerna medför att jag ser dem som samstämmiga. Begreppet hållbar mobilitet kan även innehålla andra aspekter, såsom i Agenda 2030 där ett hållbart transportsystem innefattar begreppen säkert, tillgängligt och ekonomiskt överkomligt för alla samt att behoven hos kvinnor, barn, personer med funktionsvariation och äldre ges särskild uppmärksamhet (UNDP, 2021). Detta arbete fokuserar dock på ökad andel gång, cykel eller kollektivtrafik, och den planering och samverkan som sker kring ämnet inom Storstadspaketet. Trafikverket (2015) påpekar behovet av att planera samhället för att öka andelen resor som görs med gång, cykel och kollektivtrafik eftersom det ger positiva effekter på energieffektivitet, miljö, hälsa och tillgänglighet. En ökad hållbar mobilitet framhålls av Newman och Kenworthy (2015) som ett redskap för att skapa mer attraktiva städer eftersom mer yteffektiva färdmedel skapar förutsättningar till att använda stadens ytor till annat än hårdgjord gata.

Det är dock viktigt att poängtera att planering för en ökad hållbar mobilitet är ett helt annat planeringsperspektiv än det som varit styrande under större delen av 1900-talet i Sverige – planering som fokuserat på biltrafik (Koglin, 2013). Bilen har haft en ohotad plats i samhället under lång tid, och det i kombination med ”de planeringsverktyg och den professionskultur som ständigt bekräftade dess varande och fortsatta utveckling” menar Norell Bergendahl (2016:11) fortfarande präglar dagens planering. Många planeringsaktörer har dock en vilja och ambition att arbeta för en ökad hållbar mobilitet, vilket i Sverige syns tydligt bland annat hos kommuner och regioner som tar fram planer och målsättningar gällande ökad andel hållbara transporter.

En planering för ökad hållbar mobilitet bygger på samverkan mellan olika aktörer, perspektiv och planeringsskeden (Isaksson et al., 2014). Något som dock påverkar denna planering är att ansvaret för olika inverkande områden är delat mellan aktörer på kommunal, regional och statlig nivå. Kommunal nivå ansvarar bland annat för frågor om markanvändning, bebyggelse och lokal infrastruktur, regional nivå ansvarar för kollektivtrafik och statlig nivå ansvarar för den statliga väg- och järnvägsinfrastrukturen.

Som nämns i inledningskapitlet är det dock enklare sagt än gjort att samverka kring dessa frågor. Forskning menar att det finns utmaningar med att integrera olika planeringsområden, exempelvis stads- och trafikplanering, då det visat sig svårt att skapa ett gemensamt perspektiv mellan individer från olika sektorer och bakgrund (Tornberg, 2009). Tornberg och Cars (2008) lyfter att en sammanhållen planering mellan olika förvaltningsnivåer ofta hindras av att de arbetar med olika planeringsprocesser och har olika tidsperspektiv. Vidare menar Banister

(2005) att en sammanhållen planering för ökad hållbar mobilitet kräver en tydlig formell struktur för hur samverkan ska ske samt vilket ansvar och roller som aktörerna har i processen.

Det framstår tydligt att det inte finns en färdig mall för hur hållbar mobilitet planeras, åstadkoms eller ska se ut, men Banister (2008) framhåller att en kombination av olika åtgärder är det som är mest effektivt.

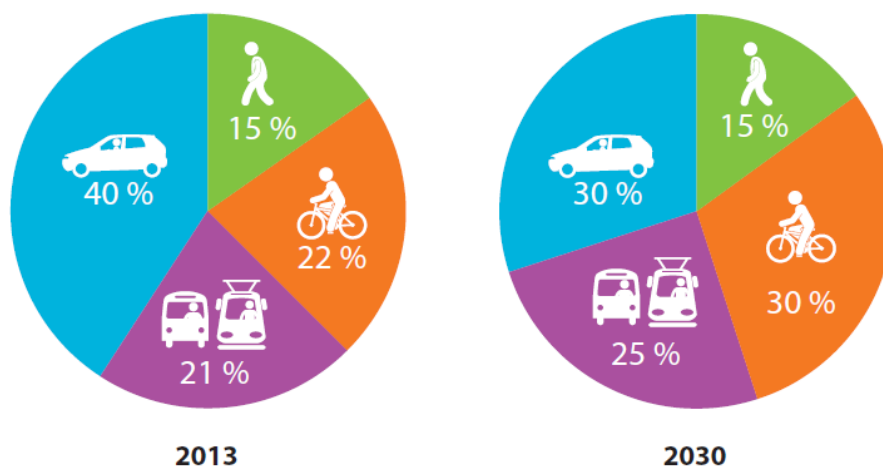
2.3. Hållbar mobilitet i Malmö stad

Malmö precis som andra städer i Sverige och världen behöver förändras, det krävs en stor omställning i hur vi rör och transporterar oss. År 2020 stod motorfordonstrafiken för 33 procent av Malmös växthusgasutsläpp, luftföroreningar och buller (Malmö stad, 2021a).

I början av 2016 antog kommunfullmäktige stadens första trafik- och mobilitetsplan, och den har som ansats att ta ett helhetsgrepp på kopplingen mellan stadsutveckling och hållbara transporter utifrån alla tre hållbarhetsperspektiv. Syftet med trafik- och mobilitetsplanen var att tydliggöra, konkretisera och vidareutveckla trafikrelaterade mål och åtgärder för en hållbar stadsutveckling inom Malmö stad. Som övergripande vision formulerades:

”Gång, cykel och kollektivtrafik är det självklara valet för de som bor, arbetar eller vistas i Malmö. Detta utgör tillsammans med effektiva godstransporter och en miljöanpassad biltrafik grunden i den täta och hållbara stadens transportsystem. Ett transportsystem anpassat till människan och för staden” (Malmö stad, 2016:10).

Denna vision återfinns även i Malmö stads översiktsplan från 2018 och beskriver gång, cykel och kollektivtrafik som grunden i stadens trafiksystem. För att visionen ska uppnås ska stadens trafiksystem och stadsmiljöer bidra till en större tillgänglighet, en ökad hållbar mobilitet för fler och en närhet som skapar förutsättningar för att gå, cykla och åka kollektivt (Malmö stad, 2018a). Mobilitet definieras som ”möjligheten för människor och gods att förflytta sig från en plats till en annan” (Malmö stad, 2016:19) och förtydligas med ”att en växande befolkning ska ges goda möjligheter att resa hållbart i vardagen och att gods kan transporteras effektivt på stadens villkor” (ibid:19). För att nå dit krävs åtgärder som förändrar färdmedelsfördelningen, såväl för resor inom kommunen som för resor över kommungränsen. För att skapa en god tillgänglighet för befolkningen och förändra färdmedelsfördelningen är satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik avgörande. Malmö stad poängterar att satsningar på dessa trafikslag inte ska ske på bekostnad av varandra; goda kopplingar mellan trafikslagen ska planeras med ett hela-resan-perspektiv och överflyttningen av resor ska ske från biltrafik (Malmö stad, 2016; Malmö stad, 2018a).



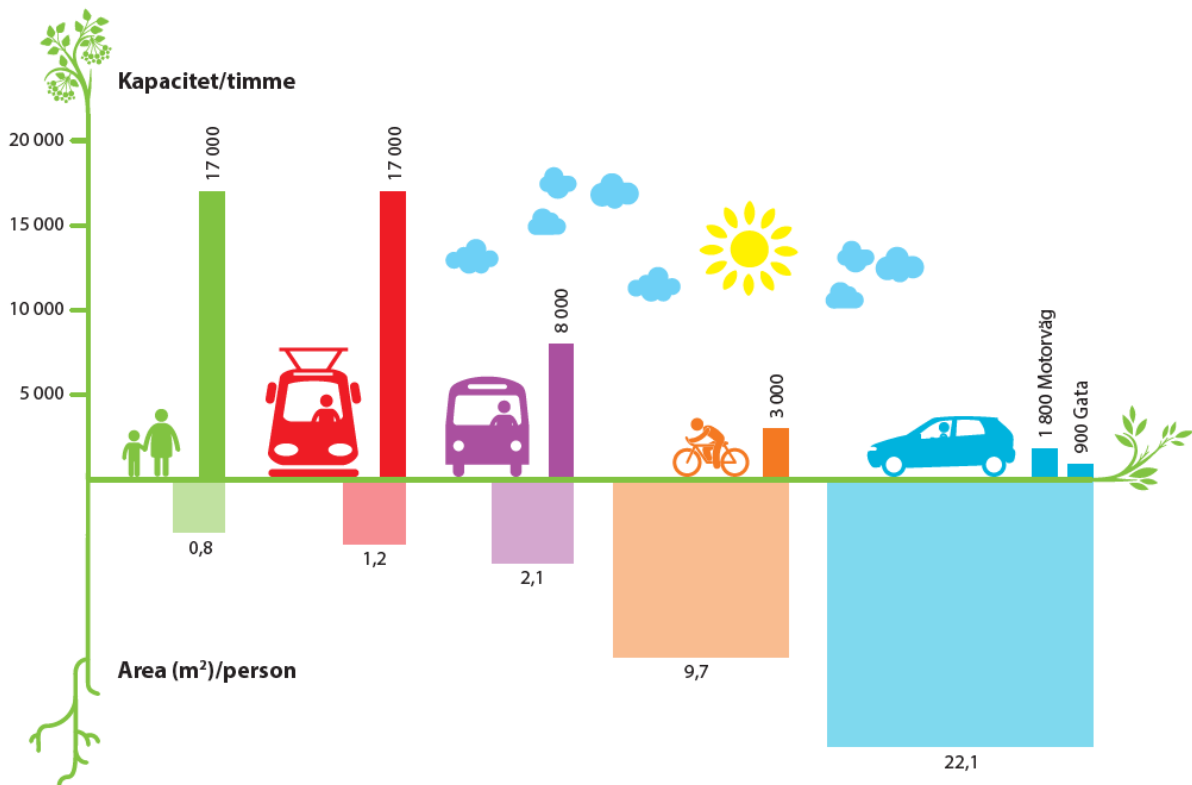
Figur 2. Malmöbornas färdmedelsfördelning 2013 och målbild för 2030. Källa: Malmö stad, 2016:11.

Vidare trycker staden på att kollektivtrafik och bebyggelseplanering ska stödja varandra, det vill säga transit oriented development (ibid). För att förändra färdmedelsfördelningen krävs även att staden vågar prioritera mellan olika trafikslag och för en ökad hållbar mobilitet måste gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras högre än bilen (Malmö stad, 2016). Prioriteringen kan dock inte enbart vara ord, utan måste omsättas i åtgärder. I översiktsplanen lyfter Malmö stad (2018a) att det kan behövas inskränkningar i framkomlighet och hastighet för biltrafik för att gynna oskyddade trafikanter som går och cyklar.



Figur 3. Generell prioriteringsmodell för olika trafikslag i Malmö stads planeringsarbete. Källa: Malmö stad, 2016:27.

Malmö växer och med en växande befolkning ökar trycket på stadens gator. För att undvika en trafikinfarkt är det nödvändigt att minska andelen biltrafik. För att Malmös tillväxt ska kunna ske på ett hållbart sätt måste planeringen konsekvent utgå från ovan prioritering av olika trafikslag och gynna mer yteffektiva trafikslag, och skapa såväl ökad tillgänglighet som framkomlighet för gång, cykel och kollektivtrafik. I såväl trafik- och mobilitetsplanen som översiktsplanen (Malmö stad, 2016; 2018a) framförs att transporters ytanspråk måste ifrågasättas och att en omDispositionering av gaturummet leder till bättre möjligheter att gå, cykla och åka kollektivt, vilket gynnar jämlikhet och rörelsefrihet. En mer effektiv markanvändning är nödvändig och gaturummet måste utformas för att transportera människor på ett ytsnålt och resurseffektivt sätt. Detta gäller gaturummet generellt i kommunen (Malmö stad, 2018a).



Figur 4. Generell flödeskapacitet per timme och ytkrav per person som krävs för olika trafikslag. Källa: Malmö stad, 2016:28.

För att förändra de resor som görs i och till Malmö krävs en kombination av åtgärder – både fysiska åtgärder och åtgärder kopplat till beteendeförändringar. Malmö stad (2016) framhåller i trafik- och mobilitetsplanen att stadens arbete även behöver främja miljöfordon, tekniska innovationer och förnybara bränslen. Bland annat nämns ökad användning av elcyklar och elektrifiering av kollektivtrafiken som viktiga beståndsdelar för att kunna konkurrera med biltrafiken och i längden attrahera bilister (ibid). Malmö stad (2016; 2018a) nämner även förvaltnings- och kompetensövergripande samverkan som en förutsättning för att implementera beslutade åtgärder och strategier, samt för att nå satta mål. Det krävs gemensamma insatser och planering med olika samhällsaktörer för att nå en ökad hållbar mobilitet (ibid). Omställningen till en ökad hållbar mobilitet och ett mer hållbart trafiksystem anpassat till människa och till staden ska fortsätta och intensifieras (Malmö stad, 2021a). I arbetet mot en mer attraktiv stad

och en ökad hållbar mobilitet är Storstadspaketet ett stort projekt med många åtgärder kopplade till framför allt kollektivtrafik och cykel, men också stadsutvecklingsåtgärder i stort.

3. Bakgrundsbeskrivning av Storstadspaketet i Malmö stad

I detta kapitel ges läsaren en bakgrund av vad Storstadspaketet är och vilken betydelse det har och kommer att få för Malmö som stad och för dess medborgare. Här ges även en kort beskrivning av hur planeringsprocessen för Storstadspaketet ser ut i nuläget.

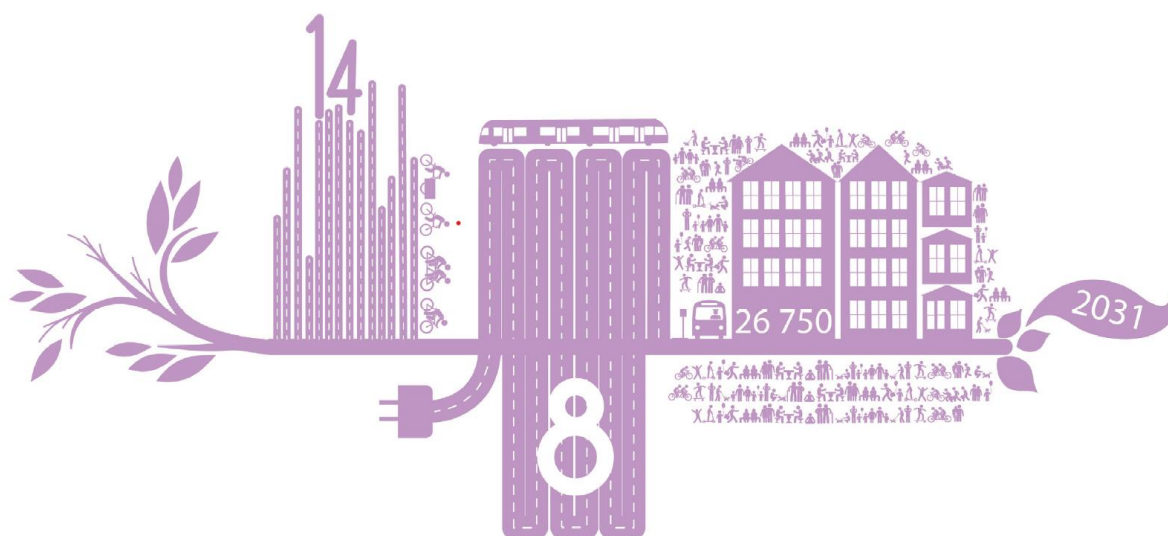
3.1. Storstadspaketet i Malmö stad

Under 2014 påbörjades Sverigeförhandlingen med uppdraget att förhandla om nya stambanor kopplat till ökad bostadsbebyggelse, ökad tillgänglighet i storstäderna och åtgärder för att främja cykling. Syftet med förhandlingen var att samordna en utbyggnad av ny infrastruktur och bostäder. Fem ramavtal tecknades med storstadsområdena Stockholm, Göteborg, Malmö, Lund och Helsingborg och innefattar ett stort antal kollektivtrafik- och cykelobjekt samt 193 130 bostäder (Malmö stad, 2018b; Trafikverket, 2021).

Ramavtalet för storstadsregionen Malmö benämns officiellt som Ramavtal 8, men i Malmö har kommunen valt att kalla det Storstadspaketet eftersom investeringarna ska ses som ett paket av åtgärder (Malmö stad, 2018b). Med Storstadspaketet skapas förutsättningar att på kortare tid förverkliga målsättningar i översiktsplanen och trafik- och mobilitetsplanen och det innebär även för staden:

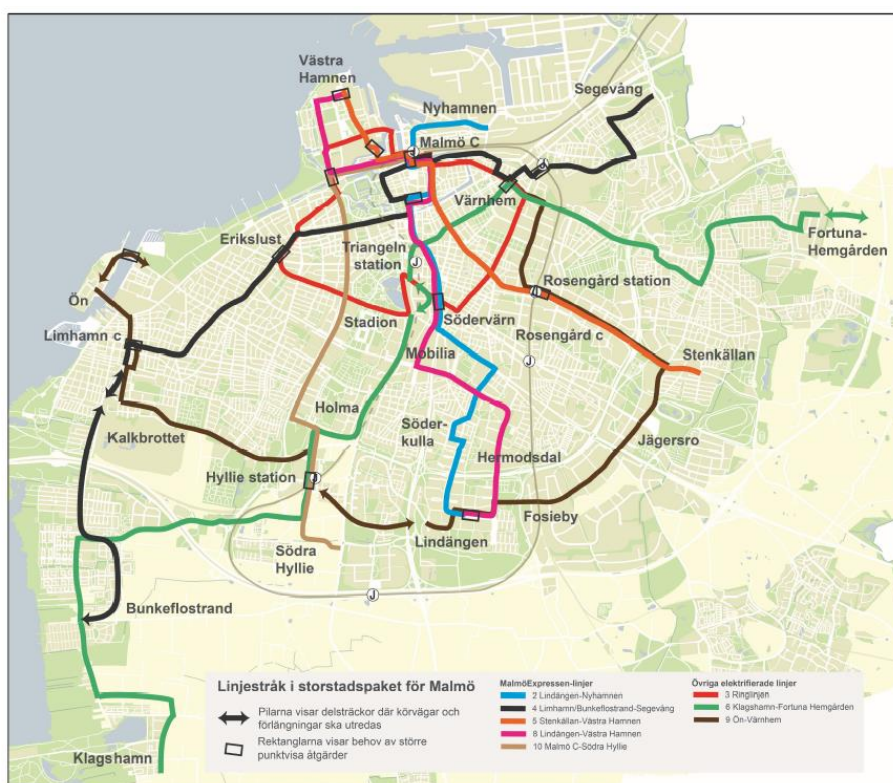
”... en kraftfull satsning på en hållbar stadsutveckling i ett växande Malmö. Kollektivtrafiksatsningar och bostadsutbyggnad i hållplats- och stationsnära lägen skapar möjligheter och förutsättningar för ett ökat hållbart resande. Kollektivtrafiksatsningarna skapar även förutsättningar för att kunna hålla en hög takt på bostadsbyggandet under kommande år. Genom att förtäta och bygga om runt stationer och hållplatser ges möjlighet att stärka befintliga noder och centrumbildningar med mer folkliv och handel. Med ökade färdmedelsandelar för gång, cykel och kollektivtrafik minskar trängselproblematiken i trafiken samtidigt som miljövinster uppnås. Övergången till eldriven kollektivtrafik förstärker miljövinster ytterligare” (Malmö stad, 2018b:3).

Storstadspaketet innefattar en utbyggnad av åtta kollektivtrafikobjekt och 14 cykelobjekt i Malmö stad, byggnation av 28 550 bostäder (varav 26 750 i Malmö stad) samt utbyggnad av objektet Malmöpendeln – Lommabanan etapp 2 tillsammans med Lomma kommun, Kävlinge kommun och Trafikverket (Trafikverket, 2021; Malmö stad, 2018b; Malmö stad, 2021b). För utbyggnaden av delarna som sker i Malmö så är ingående avtalsparter Malmö stad, Region Skåne och staten. Kollektivtrafikobjekten finansieras till 50 procent av staten, medan cykelobjekten finansieras till 25 procent av staten under förutsättning att planerade bostäder byggs (Malmö stad, 2021b).



Figur 5. Storstadspaketets åtaganden. Källa: Malmö stad, 2019:3.

De åtta kollektivtrafikobjekten innebär en upprustning av stadens stadsbusstrafik på åtta linjer motsvarade 3 210 miljoner kronor under perioden 2018 – 2031 som innefattar bland annat elektrifiering av bussflottan, införande av MalmöExpressen-koncept (24 meter dubbelledande bussar kallade MEX) på ytterligare fyra linjer samt uppgradering av dagens linje 5, framkomlighetsåtgärder, ombyggnader av terminaler, bytespunkter och gaturum på vissa sträckor, åtgärder för trafiksäkerhet och tillgänglighet till hållplatser samt förbättringar i stadsmiljön (Malmö stad, 2018b; Malmö stad, 2021b).



Figur 6. Storstadspaketets kollektivtrafikobjekt. Källa: Malmö stad, 2018b:10.

Cykelobjekten innefattar drygt 30 kilometer cykelbana på 14 utpekade sträckor kopplat till kollektivtrafikobjekten motsvarade 573 miljoner kronor. Planering och byggnation sker samordnat med kollektivtrafikobjekten (Malmö stad, 2018b).



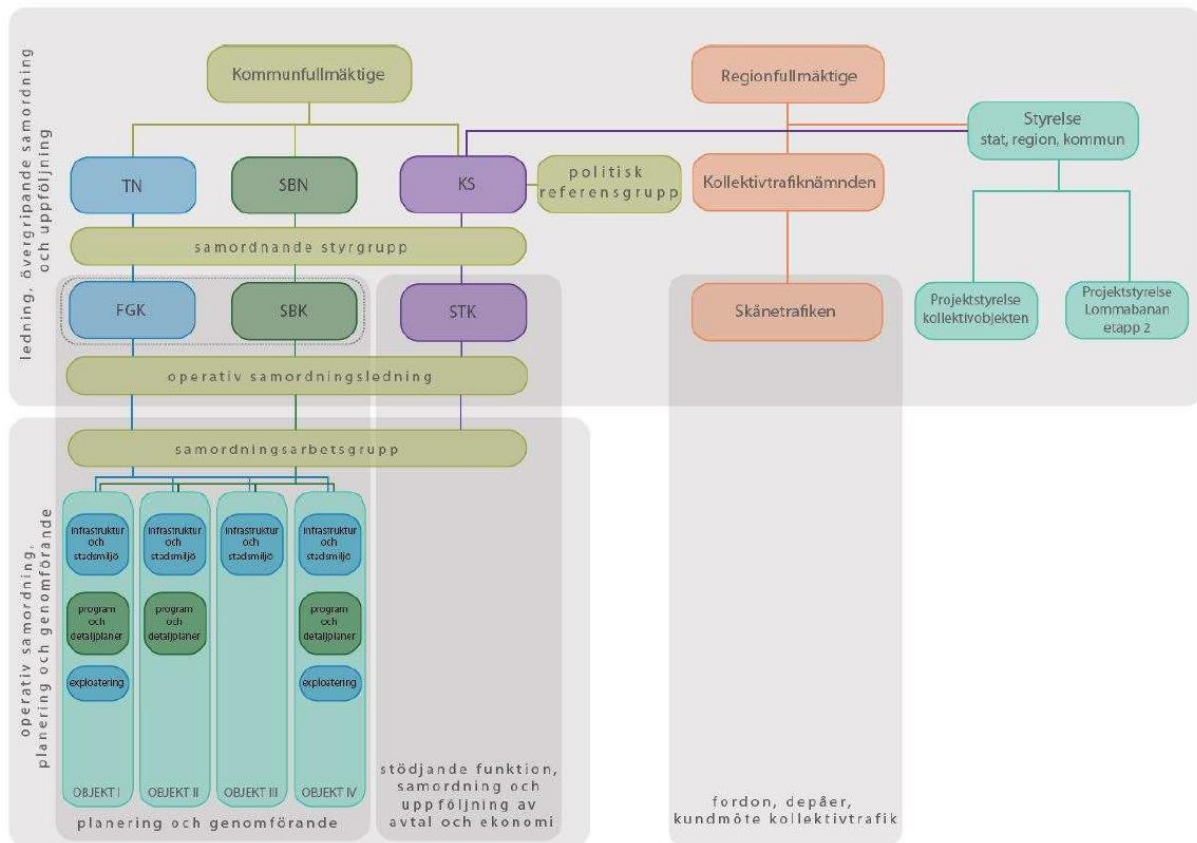
Figur 7. Storstadspaketets cykelobjekt. Källa: Malmö stad, 2018b:13.

Storstadspaketet innebär att kommun, region och stat investerar i förbättringar av kapacitet och tillgänglighet i transportsystemet, stadsutveckling och övergripande upprustning av gaturummen i Malmö. Åtgärderna skapar förutsättningar för ny och kompletterande bostadsutbyggnad samt lägger grunden för en attraktiv stad för både malmöbor och regionens övriga invånare (Malmö stad, 2018b).

3.2. Struktur för samordning och samverkan

I ett tidigt skede av Storstadspaketets planering identifierades många utmaningar. Arbetet ställer stora krav på nya och utvecklade arbetsprocesser över planeringsgränser. I och med detta och det långa tidsperspektivet krävs både en effektiv och samordnad organisation i Malmö stad och en utvecklad samordning med regionen och staten (Malmö stad, 2018b). För den interna organiseringen är grundprincipen att ansvar för genomförande och beslut i enskilda objekt bereds och fattas inom ramen för ordinarie förvaltnings- och nämndsstruktur. Det vill säga att ansvar för planprogram, detaljplaner och så vidare ligger på stadsbyggnadsnämnden och

stadsbyggnadskontoret, medan ansvar för infrastruktur och exploatering ligger på tekniska nämnden och fastighets- och gatukontoret. Tillsammans med Region Skåne/Skånetrafiken planeras för hur kollektivtrafiken ska byggas ut (Malmö stad, 2018b; Malmö stad 2021b). För intern och extern samordning har det skapats en nämnds- och förvaltningsövergripande samordningsorganisation på olika beslutsnivå.



Figur 8. Storstadspaketets interna och externa samordningsstruktur. Källa: Malmö stad, 2018b:21.

I planerings-, utrednings- och genomförandeskedet av Storstadspaketets kollektivtrafik- och cykelobjekt är främst kommun och region i form av Skånetrafiken representerade. Gällande kollektivtrafikfrågorna har Malmö stad och Skånetrafiken vidareutvecklat en befintlig trepartssamverkan till att även innefatta Storstadspaketet som benämns som programsamordning. I detta forum behandlas gemensam samordning och uppföljning av såväl Storstadspaketet som det löpande kollektivtrafiksamarbetet på olika beslutsnivå.



Figur 9. Samordningsstruktur för programsamordning (egen illustration). Gröna boxar gäller det löpande kollektivtrafiksamarbetet, ljusröda boxar gäller Storstadspaket, i de tvåfärgade boxarna behandlas frågor gällande båda områdena och de grå boxarna behandlas separat av Skånetrafiken och Region Skåne, men informeras om i programsamordning.

Respektive objekt som drivs av fastighets- och gatukontoret är sedan uppdelat i ett flertal infrastrukturprojekt som består av projektledningsgrupp (FGK¹), arbetsgrupp (FGK), kollektivtrafikgrupp (FGK, ST²) och referensgrupp (FGK, SBK³, ST) samt en övergripande styrgrupp (FGK). Infrastrukturprojekten har en struktur som följer en tydlig tidsaxel som börjar med en idéstudie för respektive MEX-linje samt Malmös terminaler. Sedan delas linjerna upp i flera olika delprojekt som börjar med en förstudie och förprojektering, därefter följer en detaljprojektering och slutligen en entreprenad och genomförande.



Figur 10. Struktur för infrastrukturprojektens framdrift (egen illustration).

¹ FGK = Fastighets- och gatukontoret

² ST = Skånetrafiken

³ SBK = Stadsbyggnadskontoret

4. Teoretiskt ramverk

Detta kapitel presenterar de teorier och begrepp som utgör studiens teoretiska ramverk och utgångspunkter. Det teoretiska ramverket innefattar teorier om samverkan och institutionell kapacitet. Teorierna används för att tolka och analysera studiens kontext och kunna besvara studiens syfte och frågeställningar.

4.1. Nya perspektiv i planering

För att hantera den ökande komplexiteten i dagens samhällen och städer kopplat till planeringsprocesser och hållbarhetsfrågor behöver nya perspektiv och tillvägagångssätt tas i beaktning. Torfing (2005) lyfter samverkan som ett sätt att hantera komplexiteten, det vill säga att aktörer möts för att genom samverkan finna lösningar på gemensamma utmaningar eller frågor. Eftersom samhället blir mer komplext och oförutsägbart krävs samordning i större utsträckning än tidigare (Trafikverket, 2018). Hedenfelt (2013) samt Delegationen för hållbara städer (2012) menar också att arbetet med hållbarhetsfrågor, särskilt hållbar stadsutveckling, kräver samverkan, kommunikation och delaktighet.

4.2. Samverkan

4.2.1. Vad är samverkan?

Samverkan är på samma sätt som hållbarhet ett begrepp som definieras på många olika sätt, men det finns en tydlig röd tråd i olika ordböcker. Samverkan beskrivs som personer som samordnar för att uppnå gemensamma mål (Svenska Akademiens ordbok, 1964), ”att handla eller fungera gemensamt för ett visst syfte” (Svensk ordbok, 2021) eller ”att samarbeta” (Svenska Akademiens ordlista, 2015).

Den röda tråden följer med även in i forskningens definitioner. Forskning ser samverkan som ett socialt samspel där något ska åstadkommas. Danermark (2003:15) menar att samverkan är ”medvetna målinriktade handlingar som utförs tillsammans med andra i en klart avgränsad grupp avseende ett definierat problem och syfte”. Lindberg (2009) lyfter att samverkan handlar om att arbeta med gemensamma problemformuleringar över organisationsgränser och att offentlig sektor i många fall ser samverkan som nödvändig för att försöka tillfredsställa samhällets behov. Hrelja et al (2016:7) bygger vidare på det gemensamma och beskriver samverkan som:

”[...] försök att överkomma problem med kollektivt handlade och försök att förändra en situation där ömsesidigt beroende aktörer agerar självständigt till en situation där de agerar samfällt för att uppnå gemensamma mål”.

I samverkan går aktörer följaktligen från att agera självständigt till att agera kollektivt för att hantera problem och uppnå gemensamma målsättningar. Paulsson et al (2018) understryker tydligt att samverkan är ett arbetsätt för gemensam måluppfyllelse. Thomson och Perry (2006) betonar att självständiga aktörer börjar interagera genom att skapa gemensamma strukturer och förhållningsregler som sedan styr aktörernas förhållande, uppträde och agerande – samverkan bygger följaktligen på delade normer och sociala interaktioner.

Det som skiljer forskning från ordböcker är att forskning inte ser samordning, samarbete och samverkan som synonyma. Skillnaderna relaterar till hur djupt aktörer interagerar och engagerar sig samt hur komplex kontexten är (ibid). Hrelja et al (2016) framhåller att samverkan är mer komplext eftersom det handlar om att gå från ett självständigt till ett kollektivt agerande. Lindberg (2009) samt Paulsson et al (2018) påpekar att samverkan är gränsöverskridande och kräver en större grad av interaktion än samordning och samarbete.

I samverkansprocesser går självständiga aktörer med olika synsätt, ansvar och mål samman för att hantera problem och frågor som de inte ensamma kan lösa, exempelvis frågor kopplat till hållbarhet, i nätverk menar Hrelja et al (2016). De relationer som skapas i nätverk är grunden för samverkan och en väl fungerande samverkan kan beskrivas som samhandling av självständiga aktörer i nätverk (ibid). Samverkan framhålls ofta också som en viktig åtgärd för att lyckas med en integrerad planering av markanvändning och transportplanering, och som kan bidra till att skapa förutsättningar för en mer strategisk planering (Paulsson et al, 2018).

4.2.2. Byggstenar för samverkan

Varför aktörer väljer att samverka varierar, men både teori och praktik anser att behovet av samverkan uppstår inom vissa områden på grund av en uppdelning av olika ansvarsområden och perspektiv (Hrelja et al, 2016). Samverkan handlar som nämns ovan om att tillsammans åstadkomma något eftersom ingen enskild aktör eller förvaltningsnivå ensam sitter på vare sig problematiken eller lösningarna.

En god samverkan är inte något som bara uppstår, utan det krävs mycket från deltagande aktörer. Ett flertal orsaker kan sätta käppar i hjulet för en god samverkan. Det kan bero på att deltagande aktörer har olika syn på vad samverkan ska mynna ut i, men också på skillnader i uppdrag, ansvar och kultur (Lindberg, 2009; Paulsson et al, 2018). Dessa skillnader kan leda till att aktörerna ser olika på hur problem hanteras och lösningar skapas, och aldrig får en delad förståelse (Lindberg, 2009; Hrelja et al, 2016). Lindberg (2009) menar också att samverkan i många fall tar längre tid än tänkt till följd av brist på dialog och förtroende, missförstånd samt oenighet.

Holmberg och Hultén (2018) samt Paulsson et al (2018) menar att det inte finns någon definitiv sanning för hur en god samverkan ska se ut eller vad som krävs av berörda aktörer, däremot har ett antal byggstenar som är viktiga för en god samverkan identifierats. En öppen och inkluderande dialog lägger grunden för samverkan eftersom dialog är en central del av att bygga förtroende och engagemang mellan aktörer samt skapa ömsesidig respekt och gemensam förståelse (Hrelja et al, 2016; Paulsson et al, 2018). Dialog är även viktig för att bryta barriärer och normer som kan hindra arbetet med att hitta och skapa gemensamma nyttor (Hrelja et al, 2016). Vidare har förtroende en viktig roll i samverkansprocesser. Det behövs transparenta och öppna processer för att skapa förtroende och det är viktigt att deltagande aktörer även känner att de delar på ansvaret för en fungerande samverkan (ibid). För att bygga en förtroendeskapande dialog samt engagemang krävs det att alla deltar på lika möjligheter, alla ska känna att de hörs, respekteras samt har relevanta arbetsuppgifter. Dialogen som sker i samverkansprocessen måste också vara äkta, det vill säga att respekt, hänsyn och ärlighet formar dialogen – i motsats till en dialog som kännetecknas av hemlighetsmakeri, förhandling, manipulation och ojämn maktfördelning (ibid). Själva ämnet som aktörer samverkar kring måste också uppfattas som viktigt och meningsfullt, något måste stå på spel. Hrelja et al (ibid) menar utifrån detta att det som samlar aktörer i samverkan är ett gemensamt åtagande, endast då kan ett engagemang skapas som resulterar i önskvärda resultat för alla inblandade.

Vidare anser Hrelja et al (ibid) att aktörer genom dialog kan uppnå en delad förståelse. Delad förståelse kan beskrivas på olika sätt, men det handlar framför allt om en gemensam grund att stå på vare sig det gäller syfte, mål, strategier, problemformuleringar eller att vilja förstå andras perspektiv. En delad förståelse syftar vidare till att information delas mellan aktörer på ett respektfullt sätt (ibid). Lindberg (2009) betonar tydligt att aktörers vilja för att se utmaningar ur andras synvinklar är avgörande för om samverkan ska fungera eller inte. Även Holmberg och Hultén (2018) samt Paulsson et al (2018) tar upp att förståelse och tillit för att vi har olika roller och perspektiv samt gemensamma problem- och målbilder är grundläggande för att skapa förutsättningar för god samverkan.

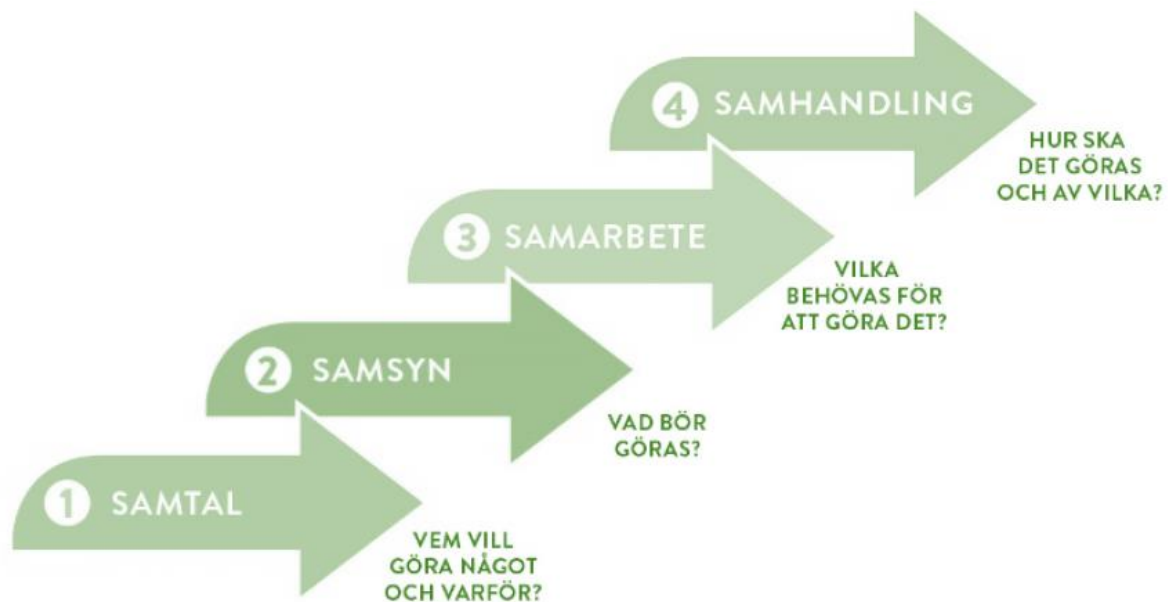
Tabell 1. Byggstenar för samverkan (Hrelja et al, 2016:14).

Förutsättningar	Första steg	Andra steg
Ej möjligt för enskilda aktörer att åstadkomma önskvärda resultat på egen hand.	Förståelse för andra aktörers drivkrafter, perspektiv och roller.	Gemensamma problemdefinitioner och mål.
Ärlig, öppen, respektfull och inkluderande dialog.	Ömsesidig respekt.	Överenskommelser om hur man ska agera kring det man samverkar.
Handlingsriktning.	Förtroende.	Gemensamt agerande varvid man uppnår något som en enskild aktör på egen hand inte hade klarat av att uppnå.
Resurser i form av ekonomi, kunskap, mandat, ledarskap.	Engagemang.	Gemensamt skapande av värde där olika aktörer producerar tjänster eller produkter.

Att skapa goda förutsättningar för samverkan kan sammanfattas som krävande för alla inblandade. Viktigt att poängtera är dock att förmågan att bygga upp en god samverkan med samförstånd mellan aktörer är en central grund för att kunna gå ”i en gemensam riktning för att nå bästa resultat” (Hrelja et al, 2016:13). För att få till en god samverkan krävs viss struktur.

Det finns olika sätt att strukturera samverkan på, Trafikverket (2018) lyfter bland annat samhandlingstrappan som ett användbart verktyg. Den syftar till att organisera aktörer i olika långtgående steg och avsikter för att möta gemensamma problem. Samhandlingstrappan innefattar fyra steg; samtal, samsyn, samarbete och samhandling, och kan förklaras enligt följande (ibid):

1. Samtal – utbyte av information mellan fler än två individer.
2. Samsyn – uppnås om fler än två aktörer delar en gemensam problembild.
3. Samarbete – aktörer går samman i en process eller projekt för att nå gemensamma mål.
4. Samhandling – aktörer formaliserar och genomför åtaganden.



Figur 11. Samhandlingstrappan. Källa: Trafikverket, 2018:10.

4.2.3. Samverkan som en nödvändig process i planering

Utifrån det som forskning menar krävs för en god samverkan framgår det att samverkan i sig är en process som utvecklas i takt med att medverkande aktörer interagerar (Paulsson et al, 2018). En generell insikt om samverkan handlar om tidsperspektivet. Att bygga samverkan tar tid och samverkansprocesser är något som stegvist utvecklas – samverkan uppstår inte bara ur tomma intet vid behov utan det krävs kontinuerlig interaktion mellan aktörer. Samverkan måste ges tid för att dels utvecklas framåt, dels för att tillåta tillfälliga tillbakagångar (Hrelja et al, 2016; Paulsson et al, 2018).

Dagens planerings- och genomförandeprocesser involverar ofta många aktörer. I synnerhet i den kommunala trafik- och infrastrukturplaneringen, då ansvaret för trafik- och infrastrukturfrågor är delat mellan kommun, region och nation. Samverkan är inom offentlig sektor en nödvändighet i många fall, men samverkan innebär inte att deltagande aktörer alltid är jämlika. Det kan finnas distinkta skillnader i roller, mandat och tillgängliga resurser, vilket kan leda till en ojämn maktfördelning (Hrelja et al, 2016; Paulsson et al, 2018). Utifrån detta dras två viktiga slutsatser. För det första är det viktigt att tidigt i processen kartlägga respektive aktörs förutsättningar så att eventuella åtgärder kan vidtas och att det finns en medvetenhet hos alla inblandade om att beslutsprocesser och arbete tar olika lång tid hos olika aktörer. För det andra finns det stora risker med att samverkan ofta ses som en nödvändighet, när samverkan är ”påtvingat” kan det leda till lågt engagemang hos aktörerna (ibid). Detta kan vara svårt att motverka även om det finns en medvetenhet om att samverkan är en långsam och långsiktig process (Hrelja et al, 2016). Paulsson et al (2018) menar dock att respektive aktör måste framhålla för sina samverkansdeltagare att det långsiktiga tidsperspektivet skapar förutsättningar för att minska ”vi och dem”-tänkande i processen.

Samverkan har enligt forskning en roll i att lösa svåra och viktiga frågor. I praktiken finns det dock olika uppfattningar om samverkan och det har olika tyngd hos olika aktörer (ibid). Hos vissa aktörer är samverkan grundläggande, det får ta tid och resurser i anspråk. Hos andra aktörer är samverkan ett komplement till det egna arbetet som går att syssla med när det finns extra tid och resurser.

4.3. Institutionell kapacitet

Våra handlingar i olika sammanhang formas av ett ramverk som utgörs av institutioner. Institutioner förklaras i detta fall som de regler, normer och kulturer som formar den sociala kontexten mellan aktörer, intressen och maktstrukturer som påverkar hur vi agerar i komplexa situationer (Norell Bergendahl, 2016). Dessa institutioner skapar en stabil och förutsägbar grund, men är samtidigt ett hinder för utveckling (ibid).

Inom samverkan finns ett tydligt fokus på att aktörer gemensamt skapar bland annat målbilder, lärande och lösningar för att hantera frågor de inte själva kan lösa. I denna process är det samtidigt viktigt att utveckla sina egna institutionella förutsättningar, det vill säga allt från synsätt och kunskap till mer organisatoriska frågor som exempelvis arbetsformer. Detta behöver utvecklas för att, som Norell Bergendahl (ibid:20) säger, ”möjliggöra en aktörsgemensam och sammanhållen planering” för en ökad hållbar mobilitet.

4.3.1. Vad är institutionell kapacitet?

Institutionell kapacitet är ett begrepp som används av forskare för att identifiera vilka institutionella förutsättningar en aktör har för att agera i enlighet med uppsatta målsättningar eller hantera problem och svåra frågor. Healey et al (2002) menar att det finns en tydlig koppling mellan institutionell kapacitet och planeringsprocesser samt förmågan att gå bortom invanda

mönster, vilket behövs för att kunna hantera utmaningar kopplade till hållbarhet. Institutionell kapacitet kan definieras på lite olika sätt, men flertalet definitioner kretsar kring (Norell Bergendahl, 2016):

1. Förmågan att fatta beslut och genomföra målsättningar i linje med tagna beslut.
2. Förmågan att genom processer för beslut, planering och genomförande hantera identifierade utmaningar.
3. Förmågan som skapas när aktörer genom samverkan skapar en gemensam bild av vad som gemensamt ska göras.

Institutionell kapacitet handlar också om förmågan att realisera sitt institutionella kapital i handlingar, det vill säga använda resurser kopplade till kunskap, relationer och förmågan att mobilisera (De Magalhães et al, 2002).

4.3.2. Kunskapsresurser

Kunskapsresurser handlar om vilken förmåga och vilka förutsättningar som finns hos en aktör för att dels bygga upp, dels utveckla den kunskap som behövs för att hantera utmaningar som kommer med utveckling på olika sätt (De Magalhães et al, 2002). Kunskap i detta sammanhang förklaras som något som skapas genom social interaktion, vilket innebär att kunskapsbegreppet rymmer mer än bara formell och uttalad kunskap. De Magalhães et al (ibid) betonar att det finns fyra olika aspekter av kunskapsresurser av värde för att stärka den institutionella kapaciteten:

- Kunskapsutbud
- Referensramar
- Integration av kunskap samt referensramar
- Öppenhet och förmåga till lärande

Med kunskapsutbud menas den kunskap som aktörer har till sitt förfogande i planeringssammanhang, det vill säga kunskap om vad, varför och hur något ska göras (ibid). Kunskap är dock föränderligt, samma kunskap kan ses som relevant eller irrelevant i olika sammanhang – detta styrs helt och hållet av situation, normer, syfte och rådande maktstrukturer (Norell Bergendahl, 2016). Med referensramar menas de osynliga gränser som i ett planeringssammanhang inverkar på hur vi förstår och tolkar saker samt vad som i situationen anses viktigt (De Magalhães et al, 2002). För att inte fastna i samma referensramar och stuprör, och på så sätt utveckla den institutionella kapaciteten och gå i en mer hållbar riktning, är det viktigt att aktörer utvärderar och utvecklar sina referensramar allt eftersom (ibid). Med integration av kunskap samt referensramar menar De Magalhães et al (ibid) hur aktörer som samverkar i planeringssammanhang tar del av och förstår varandras kunskap och referensramar. Den institutionella kapaciteten stärks ju bättre integrerad kunskap och referensramar är mellan inblandade aktörer. Rydin (2007) betonar tydligt hur viktig denna integration är för att skapa en god samverkan, det krävs att aktörernas olika perspektiv integreras för att en gemensam förståelse ska skapas. Det finns dock svårigheter att integrera kunskap samt referensramar i praktiken, Tornberg (2009) har bland annat identifierat svårigheter att skapa en gemensam förståelse mellan aktörer från olika ansvarsområden i planeringen för en mer integrerad stads- och trafikplanering. Med öppenhet och förmåga till lärande menas hur öppna aktörer är samt

vilken förmåga de har för att ta in nya tankar och kunskap, vilket vid en stark institutionell kapacitet leder till att förståelse och handlande utvecklas samt att ny information och inspiration tillgängliggörs (De Magalhães et al, 2002). Banister (2008) framhåller att tillgång till denna kunskapsresurs i olika planeringssammanhang skapar förutsättningar för en kontinuerlig utveckling av kunskap och verktyg som finns inom stads- och trafikplanering.

4.3.3. Relationella resurser

Relationella resurser handlar om de relationer som skapas sinsemellan aktörer och som är viktiga när aktörer ska samverka och agera i gemensamma sammanhang (De Magalhães et al, 2002). Det handlar om ifall det finns nätverk för aktörer som bör agera gemensamt, hur nätverken i så fall är skapade – utifrån geografi, antal platser och vilka aktörer som ges möjlighet att delta – och om relationerna mellan deltagande aktörer har sin grund i ömsesidigt förtroende (ibid). Att bygga upp relationella resurser som är av värde för att stärka den institutionella kapaciteten bygger enligt forskning (ibid) på fyra perspektiv:

- Nätverks utbredning och sammankoppling
- Nätverks uppbyggnad
- Integration mellan olika nätverk och relationer
- Relationen mellan formell beslutsmakt och olika nätverk

För att stärka den institutionella kapaciteten behöver det finnas nätverk som förenar aktörer som berörs av samma frågor, men det behöver också finnas sammankopplingar mellan olika nätverk som har gemensamma intressen i vissa frågor (ibid). Vidare menar De Magalhães et al (ibid) att nätverkens uppbyggnad har en stor betydelse för om den institutionella kapaciteten kan stärkas. Med detta menas att nätverk som har en struktur som möjliggör för långsiktiga relationer mellan aktörer inom ett nätverk samt med andra nätverk underlättar utbyten av olika slag mellan aktörer och nätverk. För att stärka de relationella resurserna krävs en integration mellan olika nätverk och relationer. Detta görs genom att aktörer deltar i mer än ett nätverk, att deltagande aktörer har vissa gemensamma synsätt och att det finns möjlighet för utbyte mellan nätverken (ibid). Något som också påverkar de relationella resurserna i en samverkansprocess är hur relationerna mellan olika aktörer ser ut. Relationernas karaktär kan påverka hur tillgänglig en viss aktör uppfattas, hur delaktig i sammanhanget en aktör känner sig och om det finns förtroende och samspel, det vill säga socialt kapital, mellan ingående aktörer (ibid). Slutligen är relationen mellan formell beslutsmakt och nätverk avgörande för den institutionella kapaciteten. Det handlar enkelt sagt om vilken handlingsförmåga respektive aktör har i ett visst sammanhang, det vill säga hur beslutsmakten i ett nätverk är uppdelad och hur nätverket sedan är kopplat till den formella makten (ibid).

4.3.4. Förmågan att mobilisera

Förmågan att mobilisera handlar om att använda såväl kunskap som nätverk i planeringsprocesser för att förändra dominerande strukturer och i förlängningen få till förändringar i en mer hållbar riktning (ibid). I planeringssammanhang menar De Magalhães et

al (ibid) att deltagande aktörers förmåga att mobilisera kunskap och nätverk för att utmana rådande strukturer och stärka den institutionella kapaciteten beror på följande tre aspekter:

- Möjlighetsstruktur
- Institutionella arenor
- Tillvägagångssätt vid mobilisering

Med möjlighetsstruktur menas de möjligheter till ett strategiskt kollektivt handlande som aktörer har och vilka förutsättningar för att skapa gemensamma tankar som finns i ett visst sammanhang (ibid). Healey (2007) menar att möjlighetsstrukturer till stor del handlar om att deltagande aktörer gemensamt agerar strategiskt vid rätt tillfälle för att skapa strukturell förändring i det planeringssammanhang aktörerna befinner sig i. Norell Bergendahl (2016) beskriver att gemensamma tankar och visioner behövs för att olika aktörer inom planering ska mobilisera beslutsmakten som i nuläget är utspridd mellan olika nivåer och förvaltningar. Möjlighetsstrukturer skapas alltså genom strategisk handling och att aktörer har något gemensamt att sluta upp kring (De Magalhães et al, 2002; Healey, 2007). Med institutionella arenor menas de ytor där resurser och beslutsmakt finns, och alltså förändring kan beslutas om. Förmågan att mobilisera stärks om deltagande aktörer både kan identifiera sådana ytor och har tillträde till dem (De Magalhães et al, 2002). Med tillvägagångssätt vid mobilisering menas de tekniker som en aktör förfogar över för att mobilisera resurser och den institutionella kapaciteten stärks om den teknik som väljs är effektiv i att skapa och bibehålla framdrift (ibid).

4.4. Sammanfattning teoretiskt ramverk

Som nämns i början av kapitlet så blir dagens samhällen och städer alltmer komplexa och de ställs inför olika utmaningar kopplade till hållbarhet. I och med detta behöver nya perspektiv och tillvägagångssätt tas i beaktning. De traditionella sätten att planera är inte längre lösningen, utan forskning trycker på att olika aktörer tillsammans måste hitta lösningar på gemensamma utmaningar eftersom ingen enskild aktör eller förvaltningsnivå kan lösa problemen (Delegationen för hållbara städer, 2012; Hedenfelt, 2013).

Ett sätt att möta gemensamma utmaningar är genom samverkan. I samverkan möts självständiga aktörer och i den sociala interaktionen etableras gemensamma regler och strukturer som styr aktörernas förhållande, uppträde och agerande. Samverkan ses som en viktig åtgärd för att åstadkomma en integrerad planering av markanvändning och transportplanering, men god samverkan är inte något som bara uppstår utan det krävs mycket från deltagande aktörer. Hrelja et al (2016:14) nämner ett antal viktiga byggstenar i två olika steg:

1. Förståelse för andra aktörers drivkrafter, perspektiv och roller, ömsesidig respekt, förtroende och engagemang.
2. Gemensamma problemdefinitioner och mål, överenskommelser om hur aktörerna ska agera kring det som samverkas, gemensamt agerande varvid aktörerna uppnår något som en enskild aktör på egen hand inte hade klarat av att uppnå samt gemensamt agerande av värde där olika aktörer producerar tjänster eller värde.

Utifrån de byggstenar som Hrelja et al (ibid) identifierat för en god samverkan är det tydligt att samverkan i sig är en process som utvecklas i takt med att medverkande aktörer fördjupar sin interaktion (Paulsson et al, 2018). Samverkan sker stegvist och tar tid, och tid samt utrymme måste finnas för att möjliggöra både framsteg och bakslag (Hrelja et al, 2016; Paulsson et al, 2018).

Ett tydligt fokus inom samverkan är att aktörer gemensamt skapar målbilder, lärande och lösningar för att tillsammans hantera olika utmaningar. I samverkansprocesser måste dock varje enskild aktör även utveckla sin egen institutionella kapacitet, vare sig det handlar om visioner eller organisatoriska strukturer. Detta behövs för att skapa förutsättningar för en planering som är sammanhållen och aktörsgemensam (Norell Bergendahl, 2016).

En organisations institutionella kapacitet handlar om vilken förmåga organisationen har att använda resurser kopplade till kunskap, relationer och mobiliseringsförmåga i handlingar (De Magalhães et al, 2002). Kunskapsresurser gäller vilken förmåga och vilka förutsättningar en aktör har för att både bygga upp och utveckla kunskap som behövs för att hantera gemensamma utmaningar som finns i dagens samhälle (ibid). Relationella resurser relaterar till relationer mellan aktörer, det vill säga om det finns gemensamma nätverk och i så fall hur nätverken är uppbyggda (ibid). Resurser kopplade till förmågan att mobilisera handlar om organisationens förmåga att använda sin kunskap och sina nätverk för att utmana rådande strukturer och få till förändringar (ibid).

Det finns tydliga kopplingar mellan samverkan och institutionell kapacitet – för att kunna samverka krävs en institutionell kapacitet och vice versa. Genom att använda teorierna tillsammans utgör de ett sammanhängande ramverk för uppsatsens analys och för att skapa en helhetsbild av uppsatsens ämne.

5. Metod

I detta kapitel redogörs för studiens tillvägagångssätt och metodval.

5.1. Kvalitativ forskning

Denna studie grundar sig i ett kvalitativt tillvägagångssätt eftersom studiens syfte är att förstå samverkan i ett specifikt fall utifrån olika aktörers perspektiv, erfarenheter och ansvar. Ett kvalitativt tillvägagångssätt kännetecknas ofta av att det centrala i undersökningen ligger i att söka en detaljrik helhetsbild för att förstå det undersökta fenomenet i den kontext som det befinner sig i (Bryman, 2012; Patel & Davidson, 2019). I kvalitativ forskning ligger tyngdpunkten på att forskarens tolkning får ord i stället för siffror och att ”belysa det generella genom att titta på det enskilda” (Denscombe, 2009:60).

Att välja metod är inte enkelt då det finns flera vägar att välja, ingen väg är den enda rätta. Denscombe (2009:21) beskriver valet av metod som att ”... man väljer vissa tillvägagångssätt därför att de är *lämpliga* för speciella undersökningsaspekter och speciella problemtyper. Man väljer dem eftersom de lämpar sig för ändamålet” (författarens kursivering). De metoder som använts i denna fallstudie är intervju och dokumentanalys. Denna kombination av metoder lämpar sig väl för att fånga in och noggrant undersöka fallet. En stor fördel med fallstudier är att de uppmuntrar till att använda flera olika källor, data och metoder för insamlingen av empiriskt material.

5.1.1. Fallstudie

Denna studie utgörs av en fallstudie, detta eftersom fallstudier är användbara när forskaren vill undersöka en fråga djupgående och ge en förklaring som kan hantera det komplexa och subtila i verkliga situationer och processer runt fenomenet (Denscombe, 2009). Genom att använda fallstudie som strategi kan studien fokusera på förekomsten av samverkan i planeringsprocesser för att grundligt redogöra för förhållanden, erfarenheter och strukturer i detta specifika fall. Fallstudier karaktäriseras av att betona djup i stället för bredd, det speciella framför det generella, relationer och processer snarare än själva resultatet, naturliga miljöer framför onaturliga situationer och flera källor samt metoder i stället för ett tillvägagångssätt (Denscombe, 2009). Yin (2009) framför att fallstudier är användbara i studier av just planeringsprocesser och olika aktörer.

En vanlig kritik gällande fallstudier är att det kan vara svårt att generalisera utifrån studiens resultat (ibid). Dock är utgångspunkten för fallstudier att betona det specifika snarare än det

generella och bara för att fallet i sig har unika drag betyder det inte att det inte finns andra fall av liknande karaktär. Hur stora likheter fallet har med andra fall av liknande karaktär inverkar på möjligheterna att generalisera studiens resultat och dra generella slutsatser, därför betonar Denscombe (2009) att det är av vikt att visa på fallets likheter med andra exempel. Vidare menar Bryman (2012) att resultaten från kvalitativa studier är generaliserbara i avseendet att det med stor sannolikhet skulle genereras liknande resultat från andra fall i likartade kontexter.

Denna fallstudie utgörs dock enbart av ett fall och kan i viss mån kritiseras för att inte kunna leverera ett resultat som är lika övertygande och därmed robust som en fallstudie med flera fall. Målet med denna fallstudie är emellertid att belysa det specifika, med en förhoppning om att kunna dra generella slutsatser kring samverkan som fenomen för ökad hållbar mobilitet.

Val av fall

I fallstudier görs urvalet av fall att undersöka inte slumpmässigt, valet görs utifrån kända egenskaper. Det finns ofta en relativt stor mängd fall att studera, vilket ställer krav på att forskaren gör medvetna överväganden utifrån frågeställning och fenomen gällande vilket eller vilka fall som kan generera så mycket information som möjligt om det undersökta problemet (Denscombe, 2009). Mitt val av fall grundas i min roll som trafikplanerare med fokus på kollektivtrafik i Malmö stad, där jag bland annat arbetar i olika projekt och sammanhang inom Storstadspaketet på fastighets- och gatukontoret. I denna roll har jag märkt att det är många inblandade personer med olika kompetenser och från olika förvaltningsnivåer, såväl internt på Malmö stad som externt från exempelvis Skånetrafiken. Kopplat till hållbar mobilitet i Storstadspaketets projekt ansvarar Malmö stad för all infrastruktur som byggs på allmän platsmark och Skånetrafiken ansvarar för kollektivtrafikens trafikering, så det är många olika ansvarsområden som ska mötas för att skapa bra lösningar för Malmöborna och i förlängningen skapa bättre förutsättningar för en ökad hållbar mobilitet. Därför ville jag titta närmare på hur vi inblandade aktörer samverkar i planeringen av Storstadspaketet.

Reflexivitet och positionalitet

I och med att jag valt att forska i min egen arbetssituation ställer detta krav på att jag tydligt redogör för min positionalitet. Mina antaganden och analyser i studien påverkas av min förförståelse och synsätt som grundas i min positionalitet. Jag har en förförståelse av att arbeta på Malmö stad och samverka med aktörer från både min egen förvaltning (fastighets- och gatukontoret) och andra förvaltningar som stadsbyggnadskontoret och Skånetrafiken, vilket har skapat öppningar i fältet som kanske andra forskare inte haft tillgång till. Jag har erfarenhet av att arbeta i och samverka inom Storstadspaketet, såväl i projekt som i programsamordning. Då jag har personlig kunskap om det studerade ämnet föreligger det en risk att faktorer missas eller tas för givet.

Jag har genomgående i arbetsprocessen med detta examensarbete reflekterat över min roll som trafikplanerare på Malmö stad och min roll som "forskare" eftersom forskning inte kan vara hundra procent värderingsfri eller objektiv (Bryman, 2012). Jag som forskare måste vara medveten om att mina värderingar och erfarenheter samt person har en inverkan på

forskningsprocessen. Denna reflektion har varit viktig för mig att hålla levande under arbetets gång för att eftersträva ett material och resultat som är neutralt och forskningsbaserat.

5.1.2. Intervjuer

För att få inblick i människors tankar och erfarenheter, och kunna tolka och förstå data utgör intervju en passande metod. De intervjuer som genomförts i denna studie är av en kvalitativ semistrukturerad karaktär. Detta innebär att informanterna tillåtits utveckla sina tankar och åsikter genom att jag ställt öppna frågor utifrån i förväg bestämda teman. Fördelar med att använda intervju som metod är att de är lämpliga för att producera detaljerad och djupgående data, att det bara krävs enkel utrustning i form av anteckningar och inspelning, att producerad data baseras på informanternas tankar, åsikter och idéer, och att informanterna har möjlighet att utveckla och förklara sina svar (Denscombe, 2009; Patel & Davidson, 2019). Valet att använda intervju som metod grundas i att nå djupgående information om informanternas erfarenheter om samverkan i planeringsprocesser genom det specifika fallet.

Nackdelar med att använda intervju som metod är dels att data från intervjuer grundas i vad människor säger att de gör snarare än vad de faktiskt gör ibland, dels i det som kallas intervjuareffekten (Denscombe, 2009). Intervjuareffekten innebär att forskarens identitet kan påverka den tillit samt relation som etableras vid intervjun vilket kan inverka på informanternas svar (ibid). Denna kritik är extra relevant i denna studie då jag själv arbetar med flertalet av de intervjuade informanterna på ett eller annat sätt.

Urval och informanter

I denna fallstudie är urvalet av informanter inte tänkta att vara representativa, urvalet baseras på att de tros kunna bidra med information till de frågeställningar som studien undersöker (Bryman, 2012). Urval av informanter till intervjuerna baseras på att de är eller har varit involverade i arbetet med Storstadspaketet i olika roller. I urvalet har det varit viktigt att få med informanter med olika perspektiv och roller i fallet samt att informanterna arbetar på olika förvaltningar och sektioner. Jag har intervjuat sammanlagt sex personer, tre kvinnor och tre män. Alla intervjuerna har skett enskilt. De människor som ingår i urvalet har olika yrkestitlar (projektledare, biträdande projektledare, stråkprojektledare, trafikplanerare, strateg, kollektivtrafikstrateg) samt olika ansvar och arbetsområden i sina respektive organisationer på Malmö stad och Skånetrafiken. Detta skapar förutsättningar för att ge en övergripande bild av de utmaningar och möjligheter som samverkan som arbetsform har i det studerade fallet. Samtliga informanter har erfarenhet av att arbeta med hållbar mobilitet samt samverkan på olika sätt, både i nuvarande yrkesroll samt från tidigare erfarenheter.

Tabell 2. Studiens informanter.

Informantnummer	Titel	Aktör/organisation
Informant 1	Biträdande projektledare	Fastighets- och gatukontoret
Informant 2	Stråkprojektledare	Fastighets- och gatukontoret
Informant 3	Projektledare	Fastighets- och gatukontoret
Informant 4	Kollektivtrafikstrateg	Skånetrafiken

Informant 5	Strateg	Fastighets- och gatukontoret
Informant 6	Trafikplanerare	Stadsbyggnadskontoret

Genomförande

I studien har sex semi-strukturerade intervjuer genomförts, alla har skett digitalt med hjälp av Teams. Min grundtanke var att genomföra intervjuerna på plats, men utifrån rådande förutsättningar med pandemi beslutade jag mig för att använda digitala hjälpmedel i stället. Intervjuer som sker på plats, ansikte mot ansikte, brukar ge ett empiriskt material med mer detaljrika beskrivningar då även informanternas kroppsspråk syns (Denscombe, 2009). En fördel med att Teams användes är dock att både ljud och video spelas in, så jag kunde således ta del av informanternas ansiktsuttryck och få med detta i det empiriska materialet. Varje intervju inleddes med att presentera syftet med studien och bakgrund till ämnet. Intervjuerna varierade mycket i tid, mellan 45 och 105 minuter men merparten låg runt 75 minuter. Den stora tidsdifferensen kan dock härledas till att någon informant var väldigt kort och koncis i sina svar medan andra informanter exemplifierade mer. Jag spelade in samtliga intervjuer efter godkännande från mina informanter.

Intervju är en tidskrävande metod, dels för att förbereda upplägg och frågor, dels går mycket tid åt till att transkribera (ibid). Intervjuerna utgick från en intervjuguide med ämnen och öppna frågor, se bilaga 10.1. Denscombe (ibid) framhåller att det är viktigt att ordningsföljden är flexibel och att frågornas struktur är öppen så att informanten tillåts utveckla sina tankar och svar, det centrala är att informanten har möjlighet att svara utförligt och fritt utveckla sina åsikter.

Alla intervjuer har transkriberats av mig. Transkriberingarna har därefter bearbetats genom att jag läst igenom materialet och identifierat övergripande teman och formuleringar. De övergripande temana som återfinns som rubriker i kapitel 6 och som jag använt för min kodning är:

- Hållbar mobilitet – olika perspektiv
- Samverkan som definition samt dess vinster och förluster
- Struktur för samverkan i Storstadspaketet
- Positiva effekter med samverkan inom Storstadspaketet
- Utmaningar med samverkan i Storstadspaketet

Utvalda formuleringar och avsnitt har därefter analyserats mer på djupet, dels för att hitta samband i olika delar av materialet, dels för att kommentera intressanta fynd gentemot det teoretiska ramverket. Kopplat till frågeställningen om hinder och möjligheter gällande samverkan i planeringsprocesser har jag också försökt identifiera likheter och skillnader i informanternas svar. Det bearbetade materialet presenteras bland annat genom citat. Bryman (2012) menar att kodning av kvalitativt material är viktig att göra och att det syftar till att underlätta hantering och analys av mina data. Jag har i och med detta lagt mycket tid på intervjustudien – förbereda, reflektera över samt transkribera intervjuerna noga.

5.1.3. Dokumentstudie

För att utforska visioner, mål och åtaganden kopplade till fallstudiens undersökningsområde har en dokumentanalys genomförts på ett antal mål- och planeringsdokument som är kopplade till Storstadspaketet. Dokumentanalys kan beskrivas som en systematisk bedömning och tolkning av text i olika former med syftet att få reda på vad som framställs som relevant, vilka prioriteringar som görs och vilka värderingar som framförs – alltså förstå innebörden samt utveckla material (Denscombe, 2009). Dokumentanalys är en lämplig metod för kvalitativa fallstudier eftersom den möjliggör för en ökad förståelse för kontexten som det undersökta fenomenet befinner sig i samt om och hur olika förhållanden och förutsättningar påverkar.

En stor fördel med dokumentanalys är tillgängligheten i materialet (ibid). Dokument från offentliga källor är i många fall publicerade och tillgängliga via internet, utan krav på godkännande från författaren. Offentliga dokument har en stabilitet, de ändrar sig sällan över tid och täcker stora områden över lång tid framöver. Dock är det viktigt att ha en källkritisk blick angående den information som sedan används i studien (Denscombe, 2009; Patel & Davidson, 2019). Det finns risker att informationen från dokumenten är allt för övergripande och att det valda fenomenet inte återges tillräckligt detaljerat. I denna studie används dock dokumentanalys tillsammans med intervjuer som metod, varför detta tillsammans tillhandahåller ett empiriskt material med en detaljerad bild över samverkan för ökad hållbar mobilitet i Storstadspaketet.

Urval

De dokument som valts ut för analys i denna studie är dels övergripande plandokument som behandlar mål och visioner kopplade till Storstadspaketet som fungerar som vägledning för planerings- och genomförandeprocesserna. Dels har avtal som kopplar specifikt till Storstadspaketet studerats, vilka har i syfte att fastställa åtaganden, riktlinjer och åtgärder för arbetet som bedrivs inom Storstadspaketet. Dokumenten har valts ut att analysera eftersom de sammantaget bedöms ge en bred bild över hur planeringen av Storstadspaketet och dess åtaganden för ökad hållbar mobilitet beskrivs.

Följande dokument har studerats:

- Ramavtal 8 – Storstad Malmö (2017).
- Storstadspaketet Malmö. Åtgärder för utbyggd kollektivtrafik, cykel och bostäder. Plan för genomförande (2018).
- Värdeprogram för Storstadspaketet (2019).
- Övergripande genomförandavtal för kollektivtrafikobjekt i Malmö (busslinjerna) inom Ramavtal 8 – Storstad Malmö (2019).
- Genomförandavtal för kollektivtrafikobjektet Malmöexpressen med eldrift linje 8 Lindängen-Hermodsdal-Västra Hamnen inom Ramavtal 8 – Storstad Malmö (2020).
- Genomförandavtal för kollektivtrafikobjektet Malmöexpressen med eldrift linje 4 Segevång-Centralen-Limhamn inom Ramavtal 8 – Storstad Malmö (2021).

Genomförande

Dokumentstudier kan utföras på flera olika sätt, utförandet beror på analysens syfte och vilken typ av dokument som ska studeras. Generellt sett går dokumentanalys ut på att identifiera, välja ut, tolka och bedöma dokumentens innehåll utifrån citat eller stycken i texten (Denscombe, 2009). Dokumentanalysen som utförts i denna studie har gjorts i ett antal steg. Dokumenten har studerats både inför och efter intervjuerna för att få detaljerad data. Samtliga dokument har först skummats igenom för att ge en överblick av hela innehållet och intressanta delar som rört vid samverkan och hållbar mobilitet har markerats, detta för att utgöra underlag till studiens intervjuguide. Därefter har dokumenten lästs igenom mer detaljerat, under samma tid som data från intervjuerna analyserades. Genom att gå till väga på detta sätt har jag kunnat få en mer heltäckande bild av hur samverkan kopplat till arbetet med Storstadspaketet och ökad hållbar mobilitet ser ut, samt kunnat koppla informanternas svar till passager i dokumenten och vice versa. Fokus vid dokumentanalysen har varit att hitta formuleringar som synliggör hållbar mobilitet och hur arbetet med att öka detta beskrivs samt om och hur samverkan nämns. Formuleringar har därefter sorterats in i samma övergripande teman som användes för intervjustudien, vilka återfinns som rubriker i kapitel 6:

- Hållbar mobilitet – olika perspektiv
- Samverkan som definition samt dess vinster och förluster
- Struktur för samverkan i Storstadspaketet
- Positiva effekter med samverkan inom Storstadspaketet
- Utmaningar med samverkan i Storstadspaketet

6. Empiriskt resultat

Detta kapitel presenterar det empiriska resultatet från fallstudiens intervjuer och dokumentstudie. Rubrikerna i detta kapitel är kategoriserade utifrån teman som har identifierats under materialinsamlingen.

6.1. Hållbar mobilitet – olika perspektiv

För att få en första inblick i hur aktörer på olika förvaltningsnivåer, med olika ansvar och olika roller tolkar hållbar mobilitet började samtliga intervjuer med att informanterna fick definiera hållbar mobilitet. Samtliga informanter tyckte att det var svårt att definiera och tog tid på sig att formulera sina tankar. Informant 1 hade en tolkning som jag fann väldigt intressant:

”Jag tänker hållbar mobilitet som en blandskog, för att du ska ha en bra och frisk skog ska det finnas olika sorters ekoaspekter i den, det måste finnas björk, gran, tall och sånt, det måste finnas mossor, djur och växter så du får ett ekosystem. Och hållbar mobilitet är samma sak, där tänker jag att det ska finnas utrymme för alla olika transportslag i harmoni [...] däremot ska dom som kan åka kollektivtrafik, gå eller cykla, och då är det vi i det offentliga som måste möjliggöra det.” (Informant 1).

Även informant 3 fokuserar på att det offentliga ska möjliggöra för mer hållbara alternativ och menar att Storstadspaketet handlar om att vi gör satsningar för att höja standarden på infrastrukturen för gång, cykel och kollektivtrafik, och att vi måste göra så att satsningarna också hänger ihop. Informant 4 lyfter också gång, cykel och kollektivtrafik, och hur viktigt det är att dessa trafikslag samverkar och inte ställs mot varandra.



Figur 12. Sammanhängande infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik. Källa: Apelöga, 2021.

Både informant 2 och informant 6 lyfter ett utrymmesperspektiv och hur olika trafikslag har tillgång till olika mycket yta idag. Hur vi planerar stadens ytor skapar förutsättningar för olika trafikslag. Informant 6 menar att mer yteffektiv trafikplanering framför allt kopplat till biltrafik och parkering skapar förutsättningar för mer hållbara och levande städer.

Informant 2 nämner kortfattat miljöperspektivet och utsläpp, vilket även informant 5 lyfter genom att koppla det till tanken om att en resa som inte genomförs är det mest hållbara. Informant 5 utvecklar sin tanke genom att berätta:

”Kan man undvika att resa så är det ju det allra mest hållbara [...] och när man väl gör en resa att den sker med så lite så att säga energibehov som möjligt. Alltså av vad ska man säga våra ändliga resurser, ja eller det ser vi ju nu också även om vi går över till vad säga fossilfria energikedjor så att säga så är det ju ändå en begränsad tillgång till det.” (Informant 5).

Informant 4 tar vidare upp att hållbar mobilitet inte ger negativa konsekvenser på miljö, hälsa och trafiksäkerhet, vare sig för oss eller kommande generationer. Vilket kopplar an till det som informant 2 tar upp gällande social hållbarhet och att alla ska ha möjlighet att ta sig runt i staden. Informanternas varierande svar visar att hållbar mobilitet är svårt att definiera på ett enda sätt och att det troligen finns olika syn på hållbarhetsbegreppet också.

Malmö stad (2018b) beskriver att Storstadspaketet är en stor satsning på en hållbar stadsutveckling och att det handlar om att skapa både möjligheter och förutsättningar för ett ökat hållbart resande. Storstadspaketet innebär alltså ett stort fokus på en ökad hållbar mobilitet, men det finns ingen tydlig definition på vad som menas. I Storstadspaketets värdeprogram

nämns inte hållbar mobilitet explicit, men uttryck som ”kollektivtrafiken är en motor” (Malmö stad, 2019:4) och ”luften är ren och med tystare fordon hålls bullernivåerna låga utmed de gröna gaturummen” (Malmö stad, 2019:5) relaterar till det som några av informanterna tar upp. I de tre genomförandeavtalen (Malmö stad & Region Skåne 2019; 2020; 2021) betonas inte heller hållbar mobilitet uttryckligen utan benämningar som attraktiva kollektivtrafikstråk, grön och myllrande stad samt en stad redo för framtiden används i stället. I det övergripande ramavtalet (Sverigeförhandlingen, 2017) finns en skrivning där hållbarhet tas upp, men då i samband med en transportinfrastruktur som skapar förutsättningar för förbättrad tillgänglighet och ökad bostadsbebyggelse.

6.2. Samverkan som definition samt dess vinster och förluster

För att utforska hur aktörerna inom Storstadspaketet ser på samverkan rent allmänt och för att kartlägga eventuella likheter och skillnader ombads alla informanter även att definiera samverkan. Genomgående i intervjuerna nämns några beståndsdelar som alla informanter uppfattar som viktiga inslag i samverkan och det är dialog, information och förståelse för varandra samt öppenhet och transparens kopplat till hur vi vill samverka. Vidare nämns även ett gemensamt arbete och gemensamma målbilder som viktiga aspekter. Informant 6 förklarar det genom att säga att samverkan är ”flera parter som samarbetar för att uppnå en bättre liksom totaleffekt än vad man kan göra på egen hand”. Informant 2 fördjupar denna tanke i sin tolkning av samverkan:

”[...] att jobba tillsammans. Alltså tillsammans väldigt mycket [...] och att man har ett jamen någonstans också strukturerat arbetssätt kanske eller vad man säg [...] och de olika som sitter i samverkan också vet vad man har för roller, vad man har för gemensam målbild. Men att man jobbar tillsammans mot ett gemensamt mål, det är ett pussel man lägger tillsammans.” (Informant 2).

I intervjuerna framkommer en del olika tankar också. Informant 4 nämner återkoppling och delaktighet som viktiga element. Informant 1 lyfter vikten av att bygga relationer och tillit mellan aktörer, och att samverkan i sig handlar om relationsbyggande. Informant 1 tar även upp vikten av att ha en struktur för hur samverkan ska ske, det vill säga att det behövs rutiner för hur, när och varför vi ses. Ibland blir det för mycket fokus på att ha möten, när viss informationsöverlämning hade kunnat göras via mejl. Vikten av strukturer betonar även informant 3, men med extra fokus på att strukturerna fylls med ett bra och relevant innehåll – så att rätt saker diskuteras i respektive delprojekt.

Informant 2 konstaterar att vi måste prata med andra så att de förstår vad vi säger och att det dessutom måste finnas en förståelse för att vi inte alltid är överens samt att våra olika uppdrag kan skapa olika utgångspunkter. Informant 1 resonerar en del om hur viktig dialog och information är för samverkan och att mycket skapas i nätverk med andra aktörer. Genom dialog och återkoppling ser informant 1 även att genomförandet kan bli smidigare och att aktörerna blir mer samsynta. När informant 6 pratar om vikten av dialog och information tas även förankring upp. Informanten menar att det handlar om att medvetandegöra frågor i tidiga skeden

så att de olika organisationerna vet vad som är på gång och att de då känner en trygghet i vad som beslutas inom samverkansorganisationen.

I dokumentstudien betonas ett antal beståndsdelar för samverkan som även framkommit i intervjustudien. Genomgående i dokumenten nämns ordet gemensamt på ett eller annat sätt. Sverigeförhandlingen (2017:4) skriver tydligt att Storstadspaketet är "[...] ett gemensamt projekt för Staten, alla berörda Kommuner, Regionen med flera". Sverigeförhandlingen (ibid) lyfter även uttryck som överens, i god anda, konsensus och tillsammans hitta lösningar. Malmö stad (2018b:15) bygger vidare på att lösningar måste vara gemensamma, men också att inblandade aktörer ska "se varandra som partners i ett långsiktigt arbete". Storstadspaketets satsningar ska också ske sammanhållet för att social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet ska åstadkommas (ibid). I de tre genomförandeavtalen betonar Malmö stad och Region Skåne (2019; 2020; 2021) vikten av öppenhet för varandra och att gemensamma standarder för värden, kvaliteter och funktioner används i projektets planering och genomförande. Något som inte framkom under intervjuerna, men som påverkar fastighets- och gatukontorets ingång till samverkan i Storstadspaketet är att fastighets- och gatukontoret på Malmö stad (2019) har tagit fram ett värdeprogram. Detta är en intern målbild, baserad på kommunövergripande dokument, för fastighets- och gatukontorets arbete med planläggning, exploatering och infrastruktur, och den målbilden ska användas i samverkan med andra aktörer.

Informanterna fick vidare beskriva eventuella vinster eller förluster med samverkan. Informanterna tog upp lite olika vinster med samverkan, men som i grund och botten alla relaterar till samsyn, förståelse och smidigare framdrift i projekt. Informant 1 lägger stor vikt vid att samsyn och att komma överens är den stora vinsten med samverkan. Det är viktigt att aktörerna sitter ner tillsammans och skapar en gemensam bild över vad som ska göras och hur det ska göras.

Sverigeförhandlingen (2017) har tydliga skrivningar kring vilka ansvar respektive aktör har. I de tre genomförandeavtalen som tagit fram mellan Malmö stad och Region Skåne (2019; 2020; 2021) tydliggörs detta ännu mer, där beskrivs uttryckligen vilket ansvar respektive aktör har utifrån ett antal aspekter under projektets planering och genomförande. Att de olika ansvarerna är tydliga kan kopplas till de tankar informant 2 lyfter om vinsten med att aktörerna kan hjälpa varandra och samtidigt få en förståelse för att de har olika uppdrag och ansvar, vilket kan motverka gnissel i samverkan på ett förebyggande sätt.

Både informant 3 och 5 ser att samverkan skapar vinster i form av att det är lättare att driva projekt om det finns en bra samverkan i grunden och att det skapar medvind i arbetet. Informant 5 poängterar att om "alla parter har något att vinna av en viss utveckling [...] ja då blir det extremt mycket enklare och lättare att arbeta och gå åt det hållet". Informant 4 ser stora vinster med samverkan eftersom aktörerna då tittar på helheten på ett annat sätt än vad den egna organisationen hade klarat av själv och att bättre helhetslösningar för invånarna totalt sett då skapas.

När det kommer till förluster med samverkan hade informanterna till en början svårt att se förluster. Informant 5 menar att offentliga verksamheter inte har något att förlora rent ekonomiskt och att de enbart tjänar på öppen samverkan, och att saker delas mellan aktörer. Även informant 2 är inne på samma spår, men kommer sedan in på att det kan finnas förluster kopplat till otydlighet och formerna för samverkan, vilket då skulle leda till att aktörerna inte bli samstämmiga. Dock framhåller informanten att det är bättre att försöka samverka trots att det kan vara utmanande än inte alls. Informant 1 bygger vidare på tanken på otydlighet och lyfter att det kan finnas informationsbrister och att vi kanske inte känner till vad andra gör. Informant 1 ser också förluster med att vi inte samverkar tillräckligt mycket och att våra invånare kan påverkas då:

”[...] inom det offentliga så tycker jag att vi borde samverka ännu mer, till exempel så bryr sig inte våra invånare om juridiska gränser fastän man kan nästan i landskapet se dom. Jag vet inte om du åkt bussen 146:an igenom Vellinge till Trelleborg, för där är en väldigt tydlig bullervall som slutar exakt på gränsen mellan Vellinge och Trelleborg längs med E6:an [...] och det tycker jag är förlusten, att våra invånare påverkas av att vi inte kan samverka bättre. Så det tycker jag är den största förlusten när vi inte samverkar och förstår sig på varandra, det är att vi kanske har invånare som kommer i kläm.” (Informant 1).

Informant 3 kommer in på att det kan bli för mycket fokus på samverkan i stället för genomförande och vice versa, och att det lätt blir att vi gör antingen eller. Informant 4 och 6 resonerar båda att en förlust kan vara att det är tids- och resurskrävande, vilket gör att samverkan kan framstå som ineffektivt. Informant 6 menar att det framför allt är tydligt när samverkan ska startas upp och att det tar tid att skapa strukturer för samverkan, vilket gör att arbetet ofta inte är så snabbfotat i början men att detta tas igen i slutet.

6.3. Struktur för samverkan i Storstadspaketet

Något som har varit viktigt att undersöka i både dokumentstudien och vid intervjuerna är om det finns en struktur för hur samverkan ska genomföras i Storstadspaketet, hur den i så fall är uppbyggd och hur den uppfattas fungera. Sverigeförhandlingen (2017) beskriver i ramavtalet att respektive ingående aktör måste bemanna sina organisationer med de resurser som krävs för att bemanna samverkan på olika nivåer samt genomföra Storstadspaketet i tid. Informant 2 menar att det finns en tydlig struktur på en övergripande nivå, men att strukturen inte är lika tydlig ju längre ner i planeringen en kommer:

”[...] om man ser på Storstadspaketet på vad ska man säga det här ramverket så är det rätt så väldefinierat. För där är ju liksom styrelse där regionen är med, staten är med och vi är med. Så där är ju ganska tydligt, men det är väl sen när vi kommer längre ner, ju längre ner i processerna ju mer har vi väl tappat det och det är väl också för att då blir det mycket här och nu och då har vi inte heller de formerna så tydligt. För att i styrelsen och det så är det väldigt tydliga ramverk och det finns väldigt tydliga avtal och tydliga roller, medan när vi kommer ner i verkstan (eg. projekten) så har vi inte det så tydligt på det sättet som man kanske har det i programsamordning (eg. samverkansorganisation mellan fastighets- och gatukontoret, stadsbyggnads-kontoret och Skånetrafiken) heller till exempel där man ju har utarbetat liksom en struktur som är rätt så satt sen väldigt länge [...] de är lite parallella kan man säga.” (Informant 2).

Strukturen för intern och extern samverkan som skapats på nämnds- och förvaltningsövergripande nivå beskrivs och illustreras också i *Plan för genomförande* (se Figur 8 i denna studie samt Malmö stad, 2018b). Storstadspaketet ställer krav på utvecklade processer som går tvärs traditionella sektorsgränser och som ska ske löpande under flera år, en utökad samverkan såväl internt som externt är nödvändig för att möjliggöra en stadsutveckling och mobilitet som är hållbar. Den samverkansstruktur som skapats sträcker sig från politisk till operativ nivå, men varken i text eller bild presenteras hur samverkan ska ske nere i Storstadspaketets enskilda projekt utöver att samverkan mellan Malmö stad och Skånetrafiken sker i form av representation av resurser i olika arbetsgrupper (ibid).

Informant 5 lyfter programsamordning, som också informant 2 nämner i citatet ovan, som en inarbetad samverkansstruktur mellan fastighets- och gatukontoret, stadsbyggnadskontoret och Skånetrafiken som funnits i många år. Programsamordning har skapats av en redan befintlig samverkansstruktur för kollektivtrafik, där numera frågor både kopplat till Storstadspaketet och det löpande kollektivtrafikarbetet hanteras (Malmö stad & Region Skåne, 2019). Informant 5 ser den mångåriga strukturen som en bra grund att bygga vidare på för samverkan inom Storstadspaketet, för även om samarbetet har varit mer eller mindre bra genom åren så finns en stomme att utgå ifrån och aktörerna känner varandra. Genom att det funnits uppbyggda nätverk och relationer så har det varit lättare att hitta varandra och skissa fram gemensamma tankar. Även informant 4 lyfter programsamordning och dess olika grupper som en upparbetad och fungerande struktur. Det har med tiden byggts upp en tydlighet kring hur aktörerna i programsamordning ska arbeta tillsammans.

Informant 6 nämner att det har arbetats fram en struktur för hur arbetet med respektive busslinje drivs framåt i olika skeden i form av "[...] idéstudier och sen förstudier och förprojektering och sen kommer detaljprojektering". Informant 3 berättar om processen och strukturen för samverkan i förstudieskedet som består av "projektgrupp, arbetsgrupp, referensgrupp och kollektivtrafikgrupp, men att det kanske ändå är lite flytande beroende på projekt". Informant 3 menar vidare att det i projekten sker samverkan kring specifika frågor eller platser, men att det även finns andra strukturer för samverkan som projekten kanske inte deltar i – i programsamordning diskuteras exempelvis kollektivtrafikfrågor av andra tjänstepersoner och chefer:

"Det finns ju andra strukturer för samverkan, sen har vi som driver projekt lite dålig koll på dom, det här med programsamordning [...] I programsamordning är inte vi i projekten med, utan chefer och andra tjänstemän [...] projekten kommer in och är en del av samtalen lite då och då." (Informant 3).

Informant 3 kommer under intervjun även in på vilka aktörer som deltar vid vilka tidpunkter och berättar att det varit en lång diskussion i planeringen av förstudierna. Det finns en viss struktur för vilka aktörer som är med under själva framtagandet av förstudierna medan andra aktörer enbart deltar i ett slutligt granskningsskede, men samtidigt ser det olika ut från projekt till projekt och det är en återkommande diskussion kring vilka aktörer som ska delta när och hur samt vilka aktörer som inte ska delta.

Informant 2 kommer in på att vikten av tydliga ingångar hos respektive aktör som en viktig del av strukturerna för samverkan i de enskilda projekten. Att respektive aktörer har utpekade personer för olika frågor skapar en tydlighet kring var en ska vända sig med vilka frågor. Informant 5 berättar slutligen om komplexiteten i Storstadspaketets storlek och att det har varit svårt att bygga upp en struktur som ska hantera allt. Informanten menar att Malmö stad har skalat upp en redan befintlig verksamhet, men att verksamheten nu är i så stor skala att det krävs en större administrativ apparat. Att bygga upp en sådan struktur och organisation har varit komplicerat, eftersom Malmö stad inte är vana vid att ha så många olika stora projekt i gång samtidigt samt att mycket ska byggas i befintlig stad och knytas ihop till en helhet.

6.4. Positiva effekter med samverkan inom Storstadspaketet

Under intervjuerna fick informanterna berätta om hur de tycker att samverkan inom ramen för Storstadspaketet har fungerat samt om och i så fall vilka möjligheter och positiva effekter som har präglat samverkan.

Informant 5 framhåller att samverkan i sig ger positiva effekter och att den samverkan som skett inom Storstadspaketet är en förutsättning för att hitta helhetslösningar eftersom informanten menar att aktörerna då tillsammans tittar på ett problem ur flera olika synvinklar. Informant 2 berättar att stråktprojektledare, projektledare och biträdande projektledare i förstudierna har arbetat med att utveckla förstudieprocessen allt eftersom lärdomar har dragits från dialog med andra aktörer kring det arbete som utförts hittills och ser viktiga verktyg för ännu bättre samverkan:

”[...] vi försökte lite med att ta fram någon sån här förenklad projektledningsplan för varje förstudie [...] för att definiera rollerna och ansvar lite tydligare, också så att man har samma mål. Projektledningsplanerna kan bli ett väldigt bra verktyg för att underlätta just samverkan för då kan man tydligt beskriva vad vi har för roller, vad vi har för förväntningar, vilka kommer påverkas, vem måste vara med, vem kanske bara behöver ha information. Det finns förbättringsvilja och det har ändå varit en öppen dialog.” (Informant 2).

Informant 6 lyfter människorna som deltar i arbetet med Storstadspaketet som en stor möjlighet och säger att ”alla som är med är ju sunda och vettiga människor som är samarbetsvilliga”. Informant 6 menar dock samtidigt att det kanske inte är Storstadspaketet i sig som skapat detta, utan att förvaltningarna generellt kommit närmare varandra genom att programsamordning och dess utvecklingsgrupp fått en tydligare struktur i sitt arbete med kollektivtrafikfrågor. Även informant 2 lyfter människorna som deltar i arbetet med Storstadspaketet och pratar om ett stort engagemang. Deltagande aktörer vill skapa något bra för skattebetalarna, Malmöborna och Malmö som stad, och informanten menar att det är lättare att arbeta ihop då.

Informant 3 pratar mycket om att det inför att Storstadspaketet startade fanns en osäkerhet kring hur vissa saker skulle lösas, men att alla som deltagit arbetat aktivt för att lösa eventuella problem. När frågor blommat upp har aktörerna träffats, haft dialog och undersökt

möjligheterna för att lösa problemen – ingen har stoppat huvudet i sanden eller ignorerat situationen. Informanten menar att detta signalerar ett lösningsorienterat tillvägagångssätt. Även informant 5 lyfter en initial osäkerhet, men då kopplat till vilket uppdrag Malmö stad har och hur det har blivit tydligare med tiden vilket har skapat en större trygghet på handläggarnivå. Tidigare har det funnits en osäkerhet hos medarbetare då det inte alltid varit tydligt vad medarbetaren ska företräda och ta ansvar för, men genom en tydligare förankring såväl uppåt som neråt i organisationen menar informant 5 att det blivit lättare för medarbetare på handläggarnivå att samverka både internt och externt.

Informant 4 framhåller att samverkan har utvecklats ju längre aktörerna arbetat tillsammans i programsamordning och att det faktiskt skett förändringar i förstudierna efter att de lämnat synpunkter på processen. Informant 2 ser en positiv detalj i att ha en person i sin organisation som fungerar som en problemlösare och som kan förmedla vilka frågor som kan komma att skava lite, både internt uppåt i leden och externt mot andra aktörer.

Såväl informant 1 som 5 ser den positiva effekten att olika aktörer gemensamt bidragit till bra helhetslösningar. Informant 5 resonerar att det är utmanande att få plats med alla olika funktioner som behövs på stadens begränsade yta:

”[...] det är onekligen en utmaning att få plats med alla de här funktionerna på den begränsade yta som vi har och det är en resa vi har fått göra där, liksom försöka vikta saker och skapa de bästa helhetslösningarna [...] en väldigt klok helhetslösning, en helhet och det är den Malmöbon upplever.” (Informant 5).

Informanten menar att aktörerna tillsammans har gjort en resa här och försökt vikta funktioner mot varandra och på så sätt ansträngt sig för att skapa bästa möjliga helhetslösningar som slutligen Malmöbon upplever i den fysiska miljön.



Figur 13. MalmöExpressbuss vid hållplats Rosengård med goda gång- och cykelkopplingar samt cykelparkering. Källa: Apelöga, 2022.

Slutligen nämner informant 5 de genomförandeavtal som har tagits fram mellan Malmö stad och Region Skåne och att de tagits fram gemensamt. Detta har skapat dels en gemensam målbild, dels en trygghet i att respektive aktör vet vad som förväntas av dem och vad de förbinder sig att ansvara för samt att samverkan ska fortsätta i kommande faser av Storstadspaketet.

6.5. Utmaningar med samverkan i Storstadspaketet

Utöver att berätta om hur informanterna upplever att samverkan har fungerat hittills fick de också delge om och i så fall vilka utmaningar och problem de har upplevt med samverkan i Storstadspaketet.

Informant 1 är tydlig med att en stor utmaning med att flera aktörer från olika organisationer samverkar är att vi använder olika teknik och har olika servrar, det i sig skapar stuprör. Här finns stor utvecklingspotential och för att lättare ta del av varandras saker i samverkansprocesser behövs digitala verktyg. Ett problem som informant 6 upplevt med samverkan i Storstadspaketet är att det i perioder varit ganska infekterat mellan olika aktörer och kompetenser och att det behövs klara riktlinjer kring ansvar och mandat. Informanten menar att det behövs ett tydligare ledarskap och att chefer måste förmedla att olika roller har olika ansvar och mandat. Organisationen i stort, det vill säga Malmö stad, borde också medvetandegöra respektive aktörs frågor på ett bättre sätt för att hitta gemensamma lösningar.

Informant 6 fortsätter med att det måste bli tydligare att vid konflikter måste olika aspekter och funktioner vägas mot varandra, för allt får inte plats i gaturummet.

Informant 2 lyfter att det har varit väldigt tidspressat i perioder och att det då varit svårt att samverka med andra aktörer:

”Ska man vara lite, ja lite krass så samverkar vi väl ganska mycket internt på FGK i Storstadspaketet, men däremot ganska lite med stadsbyggnadskontoret och även Skånetrafiken [...] så som det varit och det är väl kanske lite synd kan jag tycka men jag tror att det också är ett tecken på att det varit så himla intensivt och det har varit väldigt pressade tidplaner också som har gjort så att det lite har blivit så för att vi har inte riktigt haft de möjligheter att hålla alla dörrar så öppna som jag tror hade varit bra egentligen [...] samverkan kanske blev först när det blev skarpt läge. Det blev inte så förebyggande som jag velat [...] det är lätt att vara efterklok. Att man också, att alla känner en delaktighet och att man ändå får en fråga kanske.” (Informant 2).

Bristen på samverkan som funnits i perioder lyfter även informant 4 och då med fokus på återkoppling, tydlighet och framförhållning. Informanten förtydligar med att de vid vissa tillfällen fått se alternativ där de inte vet hur processen gått till, alltså hur alternativet tagits fram och varför – som aktör blir det svårt att ta till sig något när de inte förstår varför, även om alternativet i sig kanske är det bästa. Ibland har även alternativ presenterats vid sittande möte, vilket har försvårat för informantens organisation då de menar att det är svårt att tycka till vid sittande möte och således har projekten gått miste om deras eventuella synpunkter. Vidare har möteskallelser kommit väldigt sent, vilket inneburit att kalendrar behövt kastas om då Storstadspaketet är prioriterat för informantens organisation. Informant 4 lyfter också att återkoppling kring projekten har varierat, ibland har aktören inte vetat vad som händer i förstudierna och så har politiska beslut tagits som de inte känt till. Just tydlighet är ett återkommande tema även hos informant 1 som menar att det finns en inbyggd utmaning i kommunikation, den måste vara effektiv men också tydlig. Informanten ser hellre att viss information kortfattat mejlas ut än att alltid ha fysiska möten eftersom det ibland är bättre att skicka ut information där det tydligt framgår vad som förväntas i projektet.

Informant 6 fyller i att just tidspressen var en stor utmaning när själva planeringen av Storstadspaketet och dess struktur och organisation påbörjades. Informanten menar att samverkan initialt är tids- och resurskrävande, dock anser informanten att när aktörerna började planera för Storstadspaketet så gav de upp lite väl snabbt i stället för att låta en organisationsexpert medverka längre i dessa tidiga processer och avsätta mer resurser för att få en bra fungerande organisation och samverkan:

[...] förvaltningarna har inte lyckats få till den mest optimala organisationen för det här behovet som vi kanske på tjänstepersonsnivå har sett framför oss [...] så det är väl liksom den stora utmaningen kanske att få det organisationsmässigt och det beror på tiden att man kanske inte har märkat med.” (Informant 6).

Vidare menar informanten att organisationsmässigt har förvaltningarna inom Malmö stad inte lyckats få till den mest optimala organisationen för det behovet som informanten och hans kollegor på tjänstepersonsnivå har sett framför sig – på tjänstepersonsnivå har samarbetet

fungerat väl och dialogen har varit bra, däremot på chefsnivå upplever informanten att respektive förvaltning hållit mer i sina frågor.

Informant 5 säger att en stor utmaning har varit att alla aktörer kanske har haft lite olika förväntningar och hur parterna får försöka förhålla sig till det. Informanten menar att aktörer i form av både organisationer och enskilda individer kan ha varierande förväntningar och för att hantera detta handlar det om att fånga in samt skruva ner dem och således skapa en förståelse kring detta från politisk nivå och vidare ner till enskilda handläggare. Kopplat till förväntningar känner informant 6 en frustration gällande att deras kunskap kanske inte alltid kommer till användning eftersom de som aktör i många fall kommer in för sent i samverkansprocessen i de enskilda projekten. Vidare lyfter informant 6 en frustration kopplat till Storstadspaketets potential och att det kanske inte riktigt blivit så som de såg framför sig:

”Det kanske fanns, från vår sida, en annan förväntning från början att det skulle bli något gemensamt, något stort, något bra där vi liksom krokas arm och bygger en bra stad utifrån bebyggelse och trafiksynpunkt och den visionen eller ambitionen kanske liksom har gått lite mer isär allt eftersom vi har jobbat även om vi samarbetar bra så kanske inte den där optimala samverkan [...] det (eg. Storstadspaketet) är ett infrastrukturprojekt och sen bygger vi eller planerar vi lite bostäder vid sidan av.” (Informant 6).

Malmö stad och Region Skåne har i ett av genomförandeaftalen (2019) enats om en huvudinriktning om att samla alla trafikslag i utpekade huvudgatustråk, bland annat för att gynna stadslivet. Informant 4 ser dock detta som en utmaning som tangerar planering för hållbar mobilitet på ett tydligt sätt. I vissa fall har de hållbara färdssätten hamnat mot varandra, exempelvis har kollektivtrafikens framkomlighet ställts mot cyklisters och fotgängares trafiksäkerhet och informanten menar att det är olyckligt att det blir så och frågan är svår att hantera – det hade varit enklare att hävda kollektivtrafikens behov av framkomlighet gentemot biltrafiken. Vidare lyfter informant 4 även kopplingen till den planering som sker utanför Storstadspaketet och en rädsla att resurserna, såväl personella som tid, inte räcker till för alla behov som finns i Malmö. Informanten upplever att de som arbetar mer med det löpande kollektivtrafikarbetet, det vill säga utanför Storstadspaketets åtaganden, inte maktar med alla behov som behöver åtgärdas eftersom Storstadspaketet åter upp resurserna och resterande behov får stå tillbaka.

Informant 6 uttrycker att det finns en utmaning med den struktur för intern och extern samverkan kopplat till roller internt som beskrivs och illustreras i *Plan för genomförande* (Malmö stad, 2018b). Det finns en samordningsarbetsgrupp som ska bestå av resurser från exploatering, plan och infrastruktur samt en resurs som tar ett övergripande ansvar och informant 6 upplever en brist här. Informanten menar att samordningsarbetsgruppen hade behövt mer resurser så att samordnarna hade en tydlig roll och inte som i dagsläget där en individ har två roller. Informant 6 upplever att detta har medfört att individen har ett för brett och stort ansvar, och fått fokusera på samordning uppåt i organisationen, vilket resulterat i brist på samordning av vissa frågor neråt i organisationen och ut på tjänstepersonsnivå.

I dokumentstudien har inga direkta utmaningar eller problem identifierats i dokumentens skrivningar utöver de risker som Malmö stad (2018b) övergripande identifierat kopplat till Storstadspaketets långa tidshorisont, många aktörer och omfattande investeringar. Specifikt kopplat till faktorer gällande samverkan på ett eller annat sätt lyfts risker angående kompetens och resurser i organisationen, en samordnad organisation samt dialog och kommunikation.

7. Diskussion och analys

I detta kapitel diskuteras och analyseras det empiriska resultatet från intervjuerna och dokumentstudien utifrån studiens teoretiska ramverk.

7.1. En tydlig och samtidigt otydlig samverkansstruktur

Från resultatet av intervju- och dokumentstudien framgår det att samverkan inom Storstadspaketet innehåller ett flertal av de byggstenar som Hrelja et al (2016) ser som viktiga. Flera av informanterna lyfter i intervjuerna vikten av att det skapas en struktur för hur samverkan ska ske och att det måste vara tydligt hur vi ses, när vi ses och att vi pratar om relevanta saker. Detta stämmer väl överens med de som forskningen lyfter kring dialog, handlingsriktning och resurser samt den egna organisationens institutionella kapacitet i form av kunskap, relationer och mobiliseringsförmåga (Hrelja et al, 2016; De Magalhães et al, 2002; Norell Bergendahl, 2016). Dock framgår det i intervjustudien att den samverkansstruktur som skapats inom Storstadspaketet upplevs som tydlig och otydlig på en och samma gång.

I dokumentstudien syns tydliga försök till att skapa strukturer för intern och extern samverkan på en övergripande nivå. I *Plan för genomförande* (Malmö stad, 2018b) trycker staden på att samverkan måste vara förvaltningsövergripande och illustrerar det i både text och bild (se Figur 8) och i det övergripande ramavtalet (Sverigeförhandlingen, 2017) beskrivs att respektive aktörer måste tillse att tillräckligt med resurser finns för att bemanna samverkan på olika nivåer. Informant 2 framhåller att den tydliga strukturen för övergripande samverkan som beskrivs i olika dokument även stämmer överens med den bild informanten har av det och att det beror på att det finns ett tydligt ramverk med avtal, roller och målbild. Storstadspaketet har på en övergripande nivå byggt upp nätverk och relationer som är av betydelse för att ingående aktörer ska kunna samverka och agera i denna gemensamma process, vilket De Magalhães et al (2002) menar är en viktig del för aktörers institutionella kapacitet. Nätverken innehåller aktörer som berörs av samma frågor, de delar samma målbild (eg. ramavtalet) och det sker ett samspel mellan ingående aktörer (ibid). På denna övergripande nivå är det också nära mellan den formella beslutsmakten och nätverken, då den formella makten faktiskt deltar i nätverken på denna nivå (ibid).

Av dokumentstudien framkommer en otydlighet i hur samverkan ska ske nere i Storstadspaketets enskilda projekt, det vill säga den operativa nivån, utöver att samverkan mellan Malmö stad och Skånetrafiken sker i form av representation av personer i olika arbetsgrupper (Malmö stad, 2018b). Informant 2 lyfter på liknade sätt att samverkansstrukturerna blir mer och mer otydliga ju längre ner i planeringen av projekten en kommer eftersom det blir fokus på arbetet här och nu. Dock finns programsamordning, för kollektivtrafiken, med sin utarbetade struktur för samverkan som

är satt sen länge menar informanten. Problemet med en parallell samverkansstruktur blir ju dock att det finns risker för att dialogen och handlingsriktningen kan påverkas negativt och inte bli lika inkluderande, vilket kan påverka viktiga byggstenar som förståelse för andra aktörers roller, ömsesidig respekt och förtroende (Hrelja et al, 2016). Informant 3 nämner något av en brist gällande sammankopplingen mellan de enskilda projekten och programsamordning.

Det måste finnas ett utbyte mellan de enskilda projekten och den parallella samverkansstrukturen för att kunskapsresurser och relationella resurser inte ska bli lidande (De Magalhães et al, 2002; Norell Bergendahl, 2016). Det är här viktigt att de som deltar i projekten och de som deltar i programsamordning utbyter och tar del av varandras kunskap och tolkningar av olika frågor och problem genom att koppla samman och integrera sina olika nätverk. På så sätt skapas förutsättningar för en utveckling av den kunskap och i förlängningen de lösningar som tas fram i de enskilda projekten (Banister, 2008; De Magalhães et al, 2002).

Informant 4, 5 och 6 menar alla att programsamordning, även om det är en parallell samverkanstruktur, är en inarbetad struktur och en bra grund för att bygga upp en välfungerande samverkan för Storstadspaketet på den operativa nivån. Att ha ett nätverk att utgå ifrån ses som positivt då det är lätt att hitta varandra, det finns ett socialt kapital mellan aktörerna och det finns en tydlighet kring hur fastighets- och gatukontoret, stadsbyggnadskontoret och Skånetrafiken jobbar tillsammans i alla fall med kollektivtrafik. Hrelja et al (2016) samt Paulsson et al (2018) menar att en långtgående dialog som har utvecklats i takt med att aktörerna interagerar alltmer över tid är centralt för att bygga förtroende, engagemang, respekt och förståelse, vilket informanterna ger uttryck för att programsamordning har skapat. Från intervjustudiens resultat framträder hur viktigt informanterna ser att nätverk är för samverkan och att aktörerna inom Storstadspaketet då kan bygga vidare på den befintliga samverkansstruktur som är etablerad sedan länge även i de enskilda projekten, och som informant 1 säger ”har man inte ett nätverk, så kommer informationen inte fram. Det är jättemycket dialog med alla i nätverk”.

I intervjustudien framkommer att det i planeringen av Storstadspaketets förstudier varit en diskussion om vilka aktörer som ska delta vid vilka tidpunkter. I nuläget finns det ingen exakt rutin och det varierar i viss mån mellan de enskilda projekten vilka aktörer som bjuds in i samverkansprocessen menar informant 3. De Magalhães et al (2002) menar att relationen mellan formell beslutsmakt och nätverk är avgörande för en aktörs handlingsförmåga i ett visst sammanhang. Samverkan i de enskilda projekten ser olika ut eftersom olika aktörer har tillträde i processen på olika sätt och relationerna sinsemellan aktörer utformas av varierande karaktär (ibid). Förstudierna har alltså en samverkansstruktur som skiljer sig åt, vilket skapar otydlighet och som påverkar olika aktörers engagemang samt delaktighet i projekten (Hrelja et al, 2016).

I både dokument- och intervjustudien har det framkommit att Storstadspaketet ställer nya krav på utvecklad förvaltningsövergripande samverkan, det är nödvändigt för att möjliggöra en ökad hållbar mobilitet. Informant 5 kommer i sin intervju in på det komplexa med Storstadspaketet storlek och att den har skapat svårigheter för att bygga upp en struktur som ska hantera allt.

Samverkan kanske inte kan förekomma överallt i Storstadspaketet, utan det viktiga i sig är att det finns en tydlighet för när, hur och varför samverkan ska ske. Trafikverket (2018) menar att en samverkan som inte är organiserad på ett strukturerat sätt medför utmaningar och att det finns risker för att samverkan blir mer resurskrävande samt svår att avgränsa och organisera på ett effektivt sätt. För att skapa en sådan tydlighet kan samhandlingstrappan vara ett användbart verktyg, då Storstadspaketets ingående aktörer kan sätta sig ner tillsammans och forma en tydligare samverkansprocess för den operativa nivån.

7.2. Utmaningar i Storstadspaketets samverkansstrukturer

I dokumentstudien har utmaningar med Storstadspaketets process noterats. Malmö stad (2018b) identifierar inför uppstarten utmaningar med bland annat det långa tidsperspektivet, den stora aktörgruppen, personella resurser och mycket stora investeringar. Resultatet från intervjustudien visar på ett liknande resultat på många sätt och att ett antal olika utmaningar och problem har präglat samverkan i Storstadspaketet hittills. En stor utmaning som flera av informanterna påpekar är tid och då gällande tidsbrist på ett eller annat sätt. Informant 2 pratar om att vissa projekt varit väldigt tidspressade samt haft resursbrist och att det då varit svårt att samverka externt, det vill säga utanför fastighets- och gatukontoret. Samverkan, kopplat till mobilitetsfrågor, med exempelvis stadsbyggnadskontoret och Skånetrafiken har påverkats av pressade tidplaner samt resursbrist och skett först när det blivit skarpt läge. Detta menar informanten är negativt för delaktigheten, vilket stämmer väl överens med det Hrelja et al (2016) menar när de pratar om engagemang och i förlängningen ett gemensamt skapande där olika aktörer bidrar med olika perspektiv till en gemensam lösning. Informant 6 upplever att bristen på samverkan externt har lett till att det i perioder varit infekterat mellan aktörer och kompetenser, vilket hade kunnat hanteras med en mer inkluderande dialog samt tydligare riktlinjer kring ansvar och mandat (ibid). Paulsson et al (2018) lyfter tid som avgörande för en god samverkan. Samverkan utvecklas stegvist och tar tid att bygga, varför det inte är något som bara kan ske när det blir skarpt läge. Samverkan kräver också utrymme för att tillåta både framsteg och motgångar (Hrelja et al, 2016; Paulsson et al, 2018).

Informant 6 pratar även om tid som en stor utmaning men då i hänseende till själva planeringen av Storstadspaketets samverkansstruktur. Informanten menar att det borde avsatts mer tid och resurser i ett tidigt skede för att få till en bättre fungerande organisation för samverkan. Samverkan kräver resurser i form av kunskap, mandat och ledarskap (Hrelja et al, 2016), och informant 6 resonerar att det kanske funnits en brist på detta i uppstarten av Storstadspaketet, vilket påverkat strukturerna för samverkan på den operativa nivån. Informant 4 och 6 resonerar båda att samverkan är tids- och resurskrävande, vilket kan ha framställt samverkansplaneringen som ineffektiv. I och med att det också funnits en tidspress gällande projektets framdrift så har aktörerna troligen inte mäktat med allt. I detta tidiga skede hade Storstadspaketets samverkansplanering gynnats av att som Paulsson et al (2018) lyfter påpeka att samverkan är nödvändig för att skapa goda förutsättningar för en ökad hållbar mobilitet, men samtidigt kan den inte vara påtvingad.

Som nämns i inledningen till detta avsnitt av informant 2 så har det i perioder funnits brister i samverkan externt. Informant 4 menar att de brister som varit tydligast är att det saknats återkoppling, tydlighet och framförhållning i den samverkan som sker i de enskilda projekten. Bristen på återkoppling och tydlighet anser informant 4 har påverkat deras förmåga att komma med synpunkter på förslag, eftersom de som aktör i vissa fall sett förslag för första gången vid sittande möte och då haft svårt att ge bearbetad respons, samt att de inte vetat om att vissa politiska beslut har tagits. Bristen på framförhållning har lett till att de inte alltid har kunnat delta vid möten, vilket har påverkat både möjligheterna att delge synpunkter och informationsutbyte. Dessa negativa aspekter påverkar förutsättningarna för att skapa ömsesidig respekt, förtroende och engagemang i samverkan. Det kan leda till att möjligheterna till en samverkan med ett gemensamt agerande och skapande minskar (Hrelja et al, 2016). De relationella resurserna blir således negativt påverkade eftersom utbytet mellan nätverk och aktör inte sker (De Magalhães et al, 2002). Utifrån samhandlingstrappan har i perioder aktörerna som arbetar med de hållbara transportfrågorna inte haft dialog och utbytt information eller varit delaktiga fullt ut i processer med att nå gemensamma mål, vilket lett till en ojämn maktfördelning mellan aktörerna (Trafikverket, 2018).

Intervjustudien belyser vidare utmaningen med att aktörerna i Storstadspaketet har haft lite olika förväntningar på vad som ska åstadkommas i planeringen. Informant 5 menar att det är en utmaning gällande hur parterna ska förhålla sig till och hantera de olika aktörernas förväntningar. Under intervjun resonerar informanten om behovet av att dels fånga in de olika förväntningarna, dels skruva ner dem för att det inte går att gå in i en samverkansprocess med tron om att alla mål eller ambitioner som en aktör har kommer att förverkligas. I planeringsprocesser av denna storlek är det grundläggande att skapa en förståelse kring att respektive aktör har olika drivkrafter, perspektiv och roller. Genom att få en sådan förståelse så kan gemensamma mål och förväntningar formas (Hrelja et al, 2016; Holmberg & Hultén, 2018; Paulsson et al, 2018). Något som påverkar fastighets- och gatukontorets ingång till samverkan, men som inte nämns under intervjuerna, är att fastighets- och gatukontoret på Malmö stad har tagit fram ett eget värdeprogram, vilket är en intern kortfattad målbild baserad på kommunövergripande dokument för fastighets- och gatukontorets arbete med planläggning, exploatering och infrastruktur, och den målbilden ska användas i samverkan med andra aktörer. Detta kan påverka deras institutionella kapacitet och förmågan att genomföra gemensamma mål då de ska förhålla sig både till gemensamma målsättningar och egna målsättningar kopplat till Storstadspaketet (Norell Bergendahl, 2016).

Även informant 6 talar om förväntningar och potential med Storstadspaketet, men då kopplat till en känsla av frustration om att den kunskap de som aktör besitter inte kommer till användning fullt ut. Informanten menar att de i vissa fall kommer in för sent i förstudieprocesserna, när förslag och lösningar redan är formade. Med den struktur som skapats med olika grupper i förstudieskedet, och där den aktör som informanten representerar oftast ingår i referensgrupp, så anser informanten att projekten går miste om potentiellt värdefull information och kunskap eftersom referensgruppen inte alltid är delaktig i projektens tidiga

skeden. Informant 1 fyller i denna tanke och konstaterar att informationsbrister aktörerna sinsemellan riskerar att påverka våra invånare. Den institutionella kapaciteten hos aktörerna blir lidande eftersom vissa kunskapsresurser inte delas och byggs upp mellan aktörerna. De Magalhães et al (2002) konstaterar att om kunskap och referensramar integreras bättre mellan aktörer stärks den institutionella kapaciteten, men i detta sammanhang finns en risk att samverkan och den kunskap som finns i förstudieprocesserna blir lidande då aktörerna inte tar del av och förstår varandras kunskap och referensramar.

Vidare nämner informant 6 en frustration gällande förväntningar som fanns initialt om att Storstadspaketet var något gemensamt, men att det i nuläget finns en klyfta mellan stads- och trafikplanering och att Storstadspaketet mer är ett infrastrukturprojekt där bostäder planeras vid sidan av. Detta relaterar tydligt till den problematik som identifierats rörande en gemensam förståelse mellan aktörer i planeringen för en mer integrerad stads- och trafikplanering (Tornberg, 2009). Genom detta uppstår dels en brist på förståelse och kunskap om andra aktörers perspektiv, dels påverkas förmågan att använda kunskap och nätverk för att utmana rådande strukturer och få till förändringar i hur vi planerar våra städer (De Magalhães et al, 2002) vilket behövs för att ”möjliggöra en aktörsgemensam och sammanhållen planering” för en ökad hållbar mobilitet (Norell Bergendahl, 2016:20).

Den struktur för intern och extern samverkan som kopplar till roller internt på handläggarnivå inom Malmö stad (se Figur 8) uttrycker informant 6 som utmanande. Informanten upplever att den samordningsgrupp bestående av resurser från exploatering, plan och infrastruktur samt en resurs med ett övergripande samordningsansvar som har skapats saknar personella resurser. De som ingår i gruppen borde ha en tydlig roll, men i nuläget har en person två roller vilket medfört att den personen har ett alldeles för brett och stort ansvar enligt informant 6. Personen har fått fokusera på samordning uppåt i organisationen och samverkansprocessen, i stället för samordning neråt i organisationen. Utifrån det informanten säger framträder att Malmö stads institutionella kapacitet kopplat till arbetssätt och möjliggörande strukturer har brister (Norell Bergendahl, 2016). Tanken med samordningsgruppen är att samordna frågor om exploatering, plan och infrastruktur såväl uppåt som neråt i organisationen och informanten upplever att samordningen neråt i vissa frågor inte fungerat fullt ut. Enligt De Magalhães et al (2002) saknas således förutsättningar för både relationen mellan formell beslutsmakt och olika nätverk samt förmågan att mobilisera. Det informanten uppfattar som ett samordningsglapp neråt i organisationen leder i viss mån till sämre förutsättningar för den operativa nivåns handlingsförmåga och att individer på handläggarnivå hamnar långt från den formella makten (ibid). Den operativa nivån inom Malmö stad har inte optimala möjligheter för ett strategiskt kollektivt handlande och har inte tillgång till de institutionella arenorna fullt ut (ibid).

Slutligen i intervjustudien framträder en utmaning som inte i sig handlar om samverkan inom Storstadspaketet, men som är viktig att synliggöra. Informant 4 lyfter att de ser en utmaning med Storstadspaketets storlek och att det finns en risk att resurserna, såväl personella som tid och budget, inte kommer att räcka till alla de åtgärder utanför projektet som också behövs i Malmö för att öka den hållbara mobiliteten. Informanten upplever att Storstadspaketets

åtaganden åter upp resurserna och att de som arbetar med det löpande kollektivtrafikarbetet riskerar att inte mäkta med att hantera resterande behov som behöver åtgärdas. En ständig känsla av oro för att inte hinna med annat utanför Storstadspaketet kan dock få återverkningar på projektet. Medverkande aktörers övriga arbetsituation kan påverka vilka resurser samt kunskap som finns tillgängliga för Storstadspaketet och de lösningar som arbetas fram i samverkan (Hrelja et al, 2016; De Magalhães et al, 2002).



Figur 14. Hållplats utanför Storstadspaketets åtagande där upprustning påbörjats under 2021, men där planerad tillgänglighetsanpassning ännu inte färdigställts (författarens bild).

7.3. Möjligheter och positiva effekter med samverkan i Storstadspaketet

Genomgående i intervjustudien lyfter informanterna att samverkan behövs för att skapa goda helhetslösningar. Paulsson et al (2018) betonar att samverkan är grundläggande för att lyckas med att skapa förutsättningar för en mer strategisk planering av markanvändning och transportplanering. Informant 5 menar att det offentliga tjänar på att ha en öppen samverkan och att information samt kunskap delas mellan aktörer.

Vidare menar ett flertal av informanterna att med en bra samverkan i botten så är det lättare att driva Storstadspaketet framåt och att det skapar medvind i arbetet. I och med att Storstadspaketet är ett avtal så har ju faktiskt alla aktörer något att vinna på att samverka eftersom ingen enskild aktör ensam har kunskapen, ansvaret eller sitter på lösningarna. Trafikverket (2018) trycker tydligt på att det delade ansvaret för stads- och trafikplanering för med sig ett behov av att ta del av andra aktörers kunskap och åtaganden för att kunna genomföra planering. Även informant 4 och 5 ser stora möjligheter med den samverkan som sker inom Storstadspaketet då parterna tittar på helheten och inte enbart den egna aktörens ansvar och perspektiv. Informanterna menar att genom att tillsammans titta på olika utmaningar utifrån flera synvinklar skapas förutsättningar för en bättre helhet och goda helhetslösningar för Malmöbon.

Att ett flertal av informanterna lyfter detta i intervjustudien tyder på att det finns en vilja hos inblandade aktörer att agera och skapa något gemensamt som gynnar stadens invånare, vilket

stämmer väl överens med Hrelja et al (2016) tankar om samverkan som kollektivt handlande för att skapa förändringar och uppnå gemensamma mål. Även från dokumentstudien syns ett resultat som betonar att Storstadspaketet är en gemensam satsning. Genom ramavtal 8 har staten, regionen och kommunen formaliserat åtaganden som ska genomföras likt steg 4 i samhandlingstrappan – samhandling (Trafikverket, 2018). Gemensamma problemdefinitioner och mål har formulerats, och överenskommelser om hur aktörerna ska agera har formaliserats – ramavtal 8 har således försökt skapa en grund bestående av några av de byggstenar som Hrelja et al (2016) ser som viktiga för samverkan. Norell Bergendahl (2016) menar att en gemensam bild av vad som gemensamt ska genomföras stärker respektive aktörs institutionella kapacitet. Malmö stad (2018b) betonar både att lösningar som kommer ur Storstadspaketet måste vara gemensamma och att aktörerna är medspelare i ett långsiktigt arbete, vilket ligger i linje med Paulsson et al (2018) tankar om att samverkan är ett stegvist byggande som möjliggör ett minskat ”vi och dem”-tänkande.

Malmö stad och Region Skåne (2019; 2020; 2021) betonar i de tre genomförandeaftalen betydelsen av öppenhet för varandra och det gemensamma ansvaret i Storstadspaketets planering och genomförande. I både ramavtal 8 (Sverigeförhandlingen, 2017) och de tre genomförandeaftalen (Malmö stad & Region Skåne, 2019; 2020; 2021) formuleras uttryckligen respektive aktörs ansvar under projektets planering och genomförande. Informant 5 nämner att genomförandeaftalen har varit ett gemensamt arbete där Malmö stad och Skånetrafiken fördjupat ramavtal 8, vilket förtydligat en gemensam målbild men också skapat en trygghet i att kommun och region vet vad som förväntas av dem på olika nivåer, vad de förbinder sig att ansvara för och vad som kommer i vidare processer. Aktörerna har även i genomförandeaftalen beskrivit att fortsatt samverkan ska ske dels i projekteringsfasen, dels i driftsfasen med återkommande översyner av infrastrukturen. Informant 2 menar att tydliga roller och gemensamma målbilder gynnar samverkan samt förståelsen för varandras olika uppdrag. Informant 5 lyfter att tydlighet i ansvar och uppdrag har skapat en större trygghet på handläggarnivå inom Malmö stad. Hrelja et al (2016) påpekar att just samförstånd i vad som ska göras och tydlighet i ansvarsfördelning mellan aktörer ofta är avgörande för att samverkan ska fungera och leda till mer hållbara lösningar. En tydlig ansvarsfördelning och samförstånd kring vad projektet ska mynna ut i skapar även goda förutsättningar för att deltagande aktörer ska känna ett ägarskap och delat ansvar för samverkansprocesserna och Storstadspaketet i stort (ibid).

Informant 4 menar att samverkansprocesserna kopplat till delaktighet och återkoppling har utvecklats och att dialogen mellan aktörerna blivit bättre efter att de lämnat synpunkter, både vad gäller samverkan som sker i strukturen för programsamordning och i de enskilda projektens förstudieprocesser. Informant 2 ser att samverkan i Storstadspaketet har bidragit till att det finns en stor förbättringsvilja i arbetet med de enskilda projektens förstudier. Genom att dra lärdomar från dialog med aktörer såväl internt som externt kring arbetsstrukturer har de som driver projekten utvecklat verktyg, projektledningsplaner, som de hoppas ska bidra ännu mer till en fördjupad samverkan. Tanken med verktyget är bland annat att förtydliga roller, förväntningar, påverkan samt vilka som måste delta respektive vilka som enbart behöver information. Genom

intern och extern dialog har Malmö stad utvecklat sin institutionella kapacitet. De har tagit till sig av synpunkter och utvecklat sitt kunskapsutbud och integrationen av andras kunskap, vilket De Magalhães et al (2002) menar bidrar till en ökad förståelse för varandra. Även förutsättningarna kopplat till aktörernas förmåga att mobilisera kunskap och nätverk har utvecklats i och med att möjlighetsstrukturerna i sammanhanget har stärkts genom ett lärande och tillitsbyggande (De Magalhães et al, 2002; Hrelja et al, 2016; Paulsson et al, 2018).

Både informant 2 och 6 lyfter människorna hos respektive aktör som en positiv aspekt. Informant 6 pratar om en stor samarbetsvilja hos alla inblandade, medan informant 2 nämner ett stort engagemang. Deltagande aktörer vill skapa bra helhetslösningar för Malmöborna och Malmö som stad, vilket också gör att det är lättare att arbeta ihop. Storstadspaketet innebär stora förändringar i Malmös gaturum, staden kommer att förändras från fasad till fasad i vissa punkter. Informanterna uppfattar detta som något viktigt och stort för inblandade aktörer i och med att det skapar engagemang och samarbetsvilja. Hrelja et al (2016) menar att engagemang kommer ur att det aktörerna samverkar kring upplevs som meningsfullt samt att respektive aktör känner att deras uppgifter i samverkan är meningsfyllda.



Figur 15. Fasad till fasad-förändringar på Neptunigatan i Malmö. Källa: Apelöga, 2021.

Även informant 3 är inne på att det finns en samarbetsvilja hos aktörerna inom Storstadspaketet. Inför uppstarten av Storstadspaketet fanns det en oro hos aktörerna kring hur vissa frågor skulle lösas, men att alla har arbetat aktivt för att lösa problem som uppkommit och att det skett genom dialog – aktörerna har inte ignorerat utan diskuterat. Vidare så talar informant 2 om det positiva i att alla aktörer haft en tydlig ingång i specifika frågor i sina organisationer, vilket skapat tydlighet och struktur för samverkan i de enskilda projekten. Informant 2 lyfter slutligen att för

deras del har det varit väldigt positivt att fastighets- och gatukontoret på Malmö stad har en person i sin organisation som agerat som problemlösare vid behov och som kunnat förmedla vad som kan komma att skava, både internt uppåt i leden och externt mot andra aktörer. Dialog är grundläggande för samverkan eftersom det lägger grunden för viktiga byggstenar som förtroendebyggande, ömsesidig respekt, gemensam förståelse, engagemang och gemensamma nyttor – vilket krävs för att kunna bygga upp en struktur för god samverkan.

7.4. Sammanfattning diskussion och analys

7.4.1. Samverkansstrukturer

I såväl intervju- som dokumentstudie framgår vikten av att skapa en samverkansstruktur som tydligt svarar på hur samverkan ska ske, det vill säga hur vi ses, när vi ses och att vi pratar om relevanta saker. Detta överensstämmer väl med det forskning lyfter gällande dialog, handlingsriktning, resurser och institutionell kapacitet i form av kunskap, relationer och mobiliseringsförmåga (De Magalhães et al, 2002; Hrelja et al, 2016; Norell Bergendahl, 2016; Paulsson et al, 2018). Dock framgår det av resultatet från intervju- och dokumentstudie att den samverkansstruktur som har skapats inom Storstadspaketet upplevs som både tydlig och otydlig.

Dokumentstudien påvisar tydliga försök att skapa samverkansstrukturer som är förvaltningsövergripande och som sträcker sig från operativ till övergripande nivå. I resultatet från både intervju- och dokumentstudie framgår att den samverkan som sker på övergripande nivå, det vill säga bestående av höga tjänstepersoner och politiker, har ett tydligt ramverk bestående av en överenskommelse gällande roller och målbild samt att aktörerna byggt upp formella nätverk och relationer för samverkan. Av dokument- och intervjustudien syns däremot en otydlighet i hur samverkan ska ske nere i projekten, samtidigt som det finns en parallell samverkansstruktur för kollektivtrafikfrågor (eg. programsamordning).

I intervjustudien nämns vissa problem med en parallell samverkansstruktur om inte de enskilda projekten och programsamordning sammankopplas. Risker som identifieras är att dialog och handlingsriktningen i frågor gällande Storstadspaketet och hållbar mobilitet påverkas negativt och inte inkluderar alla aktörer fullt ut, vilket kan leda till brist på förståelse för andra aktörers roller, ömsesidig respekt och förståelse (Hrelja et al, 2016). Det finns inte heller någon exakt rutin för vilka aktörer som ska delta vid vilka tidpunkter i Storstadspaketets enskilda projekt, vilket gör att det finns viss variation mellan olika projekt. Samverkansstrukturen skiljer sig alltså något åt, vilket skapar otydlighet och påverkar delaktigheten (ibid). Likväl lyfts programsamordning som en inarbetad struktur och bra grund att bygga vidare på för att skapa en välfungerande samverkan på den operativa nivån inom Storstadspaketet då det är lättare att hitta varandra. Genom en ökad sammankoppling mellan den parallella samverkansstrukturen och de enskilda projekten kan kunskap i olika frågor utbytas, relationer utvecklas och nätverk integreras (De Magalhães et al, 2002).

Storstadspaketet ställer nya krav på utvecklad samverkan som är förvaltningsövergripande, det är nödvändigt för att möjliggöra en ökad hållbar mobilitet vilket framhålls i både dokument- och intervjustudien. Storstadspaketets storlek medför dock svårigheter, samverkan kanske inte kan förekomma överallt i Storstadspaketet utan det viktiga är att det finns en tydlig struktur för när, hur och varför samverkan ska ske. För att skapa en sådan tydlighet kan verktyg som samhandlingstrappan eller projektledningsplaner vara användbart, då Storstadspaketets medverkande aktörer gemensamt kan forma samverkansprocessen för den operativa nivån.

7.4.2. Utmaningar

I dokumentstudien har utmaningar gällande Storstadspaketets tidsperspektiv, resurser samt en effektiv och samordnad planerings- och genomförandeprocess identifierats. Intervjustudien visar ett liknande resultat. En utmaning som flera informanter lyfter är tids- och resursbrist. Tid och resurser har varit en stor utmaning avseende planeringen av Storstadspaketets samverkansstruktur och för att hantera detta borde mer tid och resurser avsatts i ett tidigt skede för att få till en gemensam utformning av samverkansstrukturen på den operativa nivån. Detta gäller även Malmö stads interna samordningsgrupp, som borde få mer resurser för att hantera det upplevda samordnings- och informationsglappet. Tidspressade delprojekt med resursbrist har medfört att det i perioder varit svårt att samverka inom mobilitetsfrågor utanför fastighets- och gatukontoret på Malmö stad, vilket negativt påverkat aktörernas delaktighet, engagemang och i förlängningen gemensamma lösningar (Hrelja et al, 2016; Paulsson et al, 2018). I viss mån har bristen på extern samverkan skapat konflikter, men framför allt nämns utmaningar med återkoppling, tydlighet, framförhållning, dialog och informationsutbyte i de enskilda projekten. Just utmaningar med informationsutbyte har skapat frustration då det finns en känsla hos vissa aktörer att deras kunskap inte kommer till användning fullt ut då de kommer in för sent i processen. Intervjustudien konstaterar också att informationsbrister mellan aktörer riskerar att påverka Malmös invånare eftersom aktörerna då kanske inte hittar bästa möjliga lösning för att gynna en ökad hållbar mobilitet.

Intervjustudien belyser vidare utmaningen med att Storstadspaketets aktörer har haft olika förväntningar på vad som ska åstadkommas och hur parterna ska förhålla sig till det. Bland annat lyfts behovet av att både fånga in de olika förväntningarna och skruva ner dem då det i samverkansprocesser handlar det om att forma gemensamma mål och förväntningar. Intervjustudiens resultat visar även på att det initialt i Storstadspaketet fanns en förväntan om att det skulle vara en ännu mer gemensam planeringsprocess, men att det allt eftersom uppkommit en klyfta mellan stads- och trafikplanering. Forskning påtalar genomgående en problematik kopplat till en gemensam förståelse och integration mellan stads- och trafikplanering (Tornberg, 2009).

Slutligen framträder en utmaning som inte i sig handlar om samverkan inom Storstadspaketet, men som behöver synliggöras. Utmaningen handlar om Storstadspaketets storlek och att det finns en risk att resurser inte kommer att räcka till alla de åtgärder utanför Storstadspaketet som också behövs i Malmö för att öka den hållbara mobiliteten. Känslan av oro att inte hinna med

annat kan också få konsekvenser för Storstadspaketet i form av att medverkande aktörers övriga arbetssituation kan påverka vilka resurser och kunskap som finns tillgängliga för Storstadspaketet (Hrelja et al, 2016; De Magalhães et al, 2002).

7.4.3. Möjligheter

Genomgående i intervjustudien betonas att Storstadspaketet är ett avtal mellan flera aktörer, vilket medför att alla aktörer har något att vinna av att samverka. Detta ses som positivt av flertalet av informanterna då det menas skapa medvind i arbetet och vara lättare att driva Storstadspaketet framåt. Intervjustudien betonar även att den samverkan som sker inom Storstadspaketet behövs för att skapa goda helhetslösningar, något som även forskning lyfter (Norell Bergendahl, 2016). Det delade ansvaret för stads- och trafikplanering medför ett behov av att samverka och ta del av medverkande aktörers kunskap och perspektiv för att kunna genomföra planeringen överhuvudtaget.

Det finns en tydlig vilja hos inblandade aktörer att agera och skapa något gemensamt som gynnar Malmö och både intervju- och dokumentstudie trycker tydligt på att Storstadspaketet är en gemensam satsning. Gemensamma problemdefinitioner och mål har formulerats samt överenskommelser om hur aktörerna ska agera har formaliserats, vilket är viktiga byggstenar för samverkan (Hrelja et al, 2016). Lösningar som tas fram är gemensamma och aktörerna är partners i ett långsiktigt samarbete, något som minskar känslan av ”vi och dem” (Paulsson et al, 2018). Vidare lyfts i intervjustudien det positiva med att respektive aktörs ansvar och roll under Storstadspaketets planering och genomförande formulerats väldigt tydligt. Detta skapar trygghet i vad som förväntas av respektive aktör och vad som kommer i den vidare processen. Tydliga roller och ansvar samt en känsla av ägarskap och delat ansvar menas också gynna samverkan och förståelsen för varandras olika uppdrag i processen inom Storstadspaketet. Forskning betonar att samförstånd och tydlighet ofta är avgörande för att samverkan ska leda till mer hållbara lösningar (Hrelja et al, 2016; Holmberg & Hultén, 2018; Paulsson et al, 2018).

Det finns en stor förbättringsvilja i arbetet med de enskilda projekten och genom intern och extern samverkan och dialog har Malmö stad dragit lärdomar och lyssnat på synpunkter kring hur Storstadspaketet ska struktureras. Samverkansprocessen i Storstadspaketet har utvecklats ju längre tiden har gått och bland annat nämns att delaktighet och återkoppling har förbättrats i de enskilda projekten. Det finns även en stor samarbetsvilja och ett stort engagemang hos respektive aktör, enligt informanterna, mycket i och med att Storstadspaketet innebär stora förändringar från fasad till fasad på vissa gator. Storstadspaketet upplevs som meningsfullt, vilket i sig skapar engagemang hos aktörerna.

8. Slutsatser

I detta kapitel dras slutsatser från studiens diskussion och analys samt frågeställningar besvaras. Slutligen redogörs för förslag till vidare forskning.

8.1. Slutsatser utifrån fallstudien Storstadspaketet i Malmö stad

Syftet med denna fallstudie har varit att undersöka och förstå samverkan i planeringsprocesser för ökad hållbar mobilitet, och har fokuserat på samverkan i Storstadspaketet i Malmö stad. Studiens två frågeställningar besvaras samlat nedan.

- Hur uppfattar aktörer med ansvar för planering av trafik och mobilitet på regional och lokal nivå samverkansstrukturerna i Storstadspaketet och hur påverkar samverkansstrukturerna förutsättningarna för att bedriva en samverkande planering för ökad hållbar mobilitet?
- Vilka utmaningar och möjligheter präglar och har präglat samverkan i planeringsprocessen i arbetet med Storstadspaketet i Malmö stad?

Det krävs en nära och tidig samverkan mellan aktörer för att möta den oförutsägbara och komplexa verklighet som stads- och trafikplanering befinner sig i. Utifrån det empiriska resultatet samt analysen syns både utmaningar och möjligheter kopplat till samverkan inom Storstadspaketet. Flertalet av informanterna lyfter att utmaningarna i många fall kan hanteras och vidareutvecklas till att bli möjligheter i stället.

Samverkan kommer aldrig vara smidig och problemfri. Den utmaning och otydlighet gällande samverkansstrukturer som upplevs på den operativa nivån har möjligheter att vändas. Storstadspaketet är i många fall fortfarande i starten av arbetet med flertalet projekt, varför det borde finnas tid och resurser samt en vilja att skapa en mer enhetlig och tydlig struktur för när, hur och varför samverkan ska ske i förstudierna och hur de bättre kan kopplas ihop med den parallella samverkansstruktur som programsamordning befinner sig i. Kan Malmö stad även tillsätta mer resurser till den interna samordningsgrupp som finns så hade det kunnat förbättra samverkan mellan fastighets- och gatukontoret och stadsbyggnadskontoret. Inom Storstadspaketet behöver aktörerna vidare arbeta med återkoppling, tydlighet, framförhållning, dialog och informationsutbyte på ett bättre sätt, men framsteg görs vilket är positivt och det finns en vilja att förbättra strukturerna.

Utifrån det empiriska materialet och den analys samt diskussion som gjorts av materialet framkommer att det finns utmaningar med förväntningar i vad Storstadspaketet ska

åstadkomma. Aktörerna har under arbetets gång formulerat och formaliserat gemensamma målsättningar för Storstadspaketet, men längs vägen har den initiala förväntningen som funnits om en gemensam planeringsprocess inte förverkligats fullt ut. Stads- och trafikplanering har inte integrerats på det sättet som vissa aktörer förväntat sig, vilket haft en negativ inverkan på de olika aktörernas delaktighet, engagemang och i förlängningen gemensamma lösningar. Detta behöver aktörerna arbeta mer med och gemensamt försöka skapa en tydligare samverkansprocess som möter planeringens olika perspektiv, det är grundläggande för en ökad hållbar mobilitet. Exakt hur detta bör göras är svårt att säga, men exempelvis kan samhandlingstrappan vara ett verktyg. En av informanterna nämner även ett internt verktyg, projektledningsplaner, som tagits fram på fastighets- och gatukontoret som hade kunnat användas även externt för att tydliggöra ansvar, roller, mandat och så vidare på projektnivå. För att skapa en samsyn kring hur verktygen kan användas bör verktygen kopplas till befintliga och kommande genomförandeavtal för de olika kollektivtrafikobjekten eftersom det är i dem som aktörerna gemensamt formaliserar övergripande problemdefinitioner, mål, agerande och ansvar – vilket flertalet informanter lyfter som viktigt för att känna ett delat ansvar och ägarskap.

Det finns en vilja av att göra saker gemensamt och aktörerna vill skapa så bra förutsättningar som möjligt för gång, cykel och kollektivtrafik, men det kräver tid. Tid är avgörande för en god samverkan eftersom det utvecklas stegvist och är krävande att bygga – varför försök till samverkan inte är något som bara kan ges tid när det blir skarpt läge. Hur vi samverkar påverkar utformningen och användningen av transportsystemet, vilket i slutändan avgör om utvecklingen är mer eller mindre hållbar.

Samverkan är grundläggande för att skapa förutsättningar för en mer strategisk och sammanhållen planering av Malmös ytor och transporter, såväl på kort som lång sikt. För det krävs utvecklad dialog mellan aktörerna för att öka byggandet av förtroende, ömsesidig respekt, gemensam förståelse, engagemang och gemensamma nyttor. De utmaningar och möjligheter som lyfts gällande samverkan i Storstadspaketet kan på samma sätt vara en grund för att utveckla samverkansstrukturerna än mer och möta komplexiteten i arbetet med en ökad hållbar mobilitet.

8.2. Förslag till vidare forskning

Som nämns i avgränsningen har denna studie fokuserat på att förstå samverkan för ökad hållbar mobilitet inom fallstudien Storstadspaketet i Malmö stad. Genom att fokusera på hur samverkan uppfattas på tjänstepersonsnivå på lokal och regional nivå går jag miste om hur samverkansprocesserna uppfattas på nationell nivå samt på en övergripande nivå, vilket hade kunnat vara lika betydelsefullt att undersöka.

Den övergripande nivån med höga chefer och politiker är en viktig dimension att studera djupare kopplat till hur samverkan kring ökad hållbar mobilitet och åtgärder ser ut mellan tjänstepersoner och politiker. Det finns ofta en tydlig politisk vilja med visioner om ökad hållbar

mobilitet, men att det kanske inte alltid får den genomslagskraft i åtgärder som sedan genomförs. Hur kan vi samverka med politiken för att skapa lösningar som går ännu mer mot en ökad hållbar mobilitet genom att exempelvis plocka bort ännu fler parkeringsplatser eller stänga av gator för biltrafik?

Att belysa hur nationell nivå ser på samverkan inom Storstadspaketet i Malmö är en viktig fråga att titta närmare på. I ett sådant arbete kan forskningen även titta på eventuella likheter eller skillnader med andra storstadsavtal i Sverige. I denna fråga hade även regional nivå ytterligare kunnat bidra eftersom Region Skåne även är en viktig aktör i de storstadsavtal som finns i Helsingborg och Lund.

Vidare bör forskning fördjupa kunskapsfältet kring om och hur samverkan sker med allmänheten när inga lagstadgade krav finns, och vad det får för effekter på demokratiprocessen. Inom lokal och regional nivå är det enbart reglerat i plan- och bygglagen hur samverkan med allmänheten ska ske kopplat till översikts- och detaljplaner. Visst arbete inom Storstadspaketet mynnar ut i detaljplaner, men förstudier, förprojektering och detaljprojektering som drivs av fastighets- och gatukontoret på Malmö stad har inga lagstadgade krav på sig att samrådas med allmänheten, varför allmänheten kanske inte vet om vad som ska byggas förrän det redan är beslutat.

Fler privata aktörer arbetar med olika delade mobilitetstjänster i våra städer, vilket i frågan om elsparkcyklar medfört livliga diskussioner i både kommuner och tidningar. Att fördjupa forskningsfältet kring samverkan mellan det offentliga och det privata i frågor om ökad hållbar mobilitet är därför ett viktigt och aktuellt ämne. Det offentliga styr på många sätt planeringen kring gång, cykel och kollektivtrafik, men samtidigt blir delade mobilitetstjänster en allt vanligare syn i våra städer. Hur skulle samverkan mellan offentliga och privata intressen kunna bidra till såväl en ökad hållbar mobilitet som en eftersträvt stadsutveckling i både planerings- och förvaltningsskede?

Något som jag funderat på i slutet av uppsatsens skrivande är risken för ojämn maktfördelning och eventuell manipulation inom samverkansprocesser, detta nämns dock inte djupgående i studien. I komplexa processer är riskerna större för att starka aktörer, exempelvis med lång erfarenhet eller som när tillfälle ges tar för sig, i vissa fall manipulerar och kör över svagare aktörer. Att belysa detta hade varit betydelsefullt för att förstå om de lösningar som föreslås och sedan byggs verkligen är bäst för helheten eller för vissa sakområden. Dock anser jag att Storstadspaketet bör ha kommit längre i planerings- och genomförandeskedet för att kunna analyseras på ett tydligare och mer djupgående sätt över tid.

Slutligen hade det varit intressant att återkomma till Storstadspaketet efter projektets avslut och genomföra en utvärdering av samverkan och det slutliga resultatet, det vill säga sätta samverkansprocesserna i relation till om Storstadspaketet resulterat i en ökad hållbar mobilitet. Här hade det varit intressant att försöka titta på de olika städerna som har storstadsavtal och jämfört olika organisationer och olika resultat. Olika samverkansstrukturer – mer eller mindre

samverkan – kanske leder till bättre eller sämre konkreta resultat för en hållbar mobilitet? Bättre samverkan är, enligt forskning, i sig av stor vikt ur flertalet aspekter, men det kanske inte nödvändigtvis leder till mer hållbar mobilitet.

9. Referenser

9.1. Litteratur

Abrahamsson, H. (2012). *Städer som nav för en globalt hållbar samhällsutveckling eller slagfält för sociala konflikter*. Malmö stad.

Banister, D. (2005). *Unsustainable transport: City Transport in the New Century*. London: Routledge.

Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15 (2008), 73–80. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>

Bryman, A. (2012). *Social research methods*. Fourth edition, New York: Oxford University Press.

Bryson, J. M., Crosby, B. C. & Middleton Stone, M. (2006). The Design and Implementation of Cross-Sector Collaborations: Propositions from the Literature. *Public Administration Review*, 66:1, 27–40. <https://doi.org/10.1111/j.1540-6210.2006.00665.x>

Cars, G. (2011). *Vad är hållbarhet? I: Antologi från Global utmaning*. (2011). *Urbaniserad värld – Nya steg mot hållbara städer*.

Danermark, B. (2003). *Samverkan – Himmel eller helvete?* Stockholm: Gothia.

Delegationen för hållbara städer. (2012). *Femton hinder för hållbar stadsutveckling*. Statens offentliga utredningar. Regeringen.

De Magalhães, C., Healey, P. & Madanipour, A. (2002). *Assessing Institutional Capacity for City Centre Regeneration: Newcastle's Grainger Town*. I: Cars, G., De Magalhães, C., Healey, P. & Madanipour, A. (2002). *Urban Governance, Institutional Capacity and Social Milieux*. Aldershot: Ashgate.

Denscombe, M. (2009). *Forskningshandboken – För småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Lund: Studentlitteratur.

Engström, C-J. (2011). *Inledning*. I: Antologi från Global utmaning. (2011). *Urbaniserad värld – Nya steg mot hållbara städer*.

Felger, C. & Unemo, L. (2000). *Vad är hållbar utveckling?* (Bilaga 7 till Långtidsutredningen 1999/2000). Regeringskansliet, Finansdepartementet. Stockholm: Elanders Gotab.

Gunder, M. (2006). Sustainability: Planning's Saving Grace or Road to Perdition? *Journal of Planning Education and Research*, 26, 2008–221.
<https://doi.org/10.1177%2F0739456X06289359>

Healey, P., Cars, G., Madanipour, A. & De Magalhães, C. (2002). *Transforming Governance, Institutional Analysis and Institutional Capacity*. I: Cars, G., De Magalhães, C., Healey, P. & Madanipour, A. (2002). *Urban Governance, Institutional Capacity and Social Milieux*. Aldershot: Ashgate.

Healey, P. (2007). *Urban Complexity and Spatial Strategies – Towards a relational planning of our time*. London: Routledge.

Hedenfelt, E. (2013). *Hållbarhetsanalys av städer och stadsutveckling. Ett integrerat perspektiv på staden som ett socioekologiskt, komplext system*. Malmö: Malmö högskola.

Henriksson, M. (2014). *Att resa rätt är stort, att resa fritt är större. Kommunala planerares föreställningar om hållbara resor*. Diss. Linköping: Linköpings universitet.

Holmberg, B. & Hultén, J. (2018). *Ny kunskap inom kollektivtrafik*. K2 Outreach 2018:4. Rapport från K2, nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

Hrelja, R., Pettersson, F. & Westerdahl, S. (2016). *Dömd till samverkan! En kunskapsöversikt*. K2 Outreach 2016:4. Rapport från K2, nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

Isaksson, K. (2006). Fernissa eller förändring? I Blücher, G. & Graninger, G. (red.). *Planeringens förutsättningar – Ny lagstiftning, nya värderingar*. Stiftelsen Vadstena Forum för samhällsbyggande.

Isaksson, K., Ewald, G., Hrelja, R., Grönlund, A., Hägglund, E., Pettersson, F., Dickinson, J. & Albertsdóttir, E. (2014). *Hållbar stadsutveckling i praktiken – färdplan för kollektivtrafik i samhällsplaneringen*. Stockholm och Lund: Forum för innovation i transportsektorn.

Koglin, T. (2013). *Vélobility - A critical analysis of planning and space*. Diss: Lund University.

Lindberg, K. (2009). *Samverkan*. Malmö: Liber.

Maclaren, V.W. (1996). Urban Sustainability Reporting. *Journal of the American Planning Association*, 62, 2:184–202. <https://doi.org/10.1080/01944369608975684>

Malmö stad (2016). *Trafik- och mobilitetsplan – För ett mer tillgängligt och hållbart Malmö*. https://malmo.se/download/18.4cc964c317575b479bd78f1/1605625383803/MALM_TROMP_210x297mm_SE.pdf (Hämtad: 2021-11-05).

Malmö stad (2018a). *Översiktsplan för Malmö – Planstrategi*. <https://malmo.se/Stadsutveckling/Tema/Oversiktsplanering/Oversiktsplan-for-Malmo.html> (Hämtad: 2021-11-05).

Malmö stad (2018b). *Storstadspaketet Malmö. Åtgärder för utbyggd kollektivtrafik, cykel och bostäder. Plan för genomförande*. (Hämtad: 2021-11-05 från Malmö stads intranät).

Malmö stad (2019). *Värdeprogram för Storstadspaketet*. <https://motenmedborgarportal.malmo.se/welcome-sv/namnder-styrelser/tekniska-namnden/mote-2019-01-29/agenda/vardeprogram-for-storstadspaketet-181220-pdf?downloadMode=open> (Hämtad: 2021-11-05).

Malmö stad (2021a). *Hållbar mobilitet*. <https://malmo.se/Stadsutveckling/Tema/Resande-och-infrastruktur/Hallbar-mobilitet.html> (Hämtad 2021-11-04).

Malmö stad (2021b). *Ramavtal 8 Storstad Malmö*. <https://malmo.se/Stadsutveckling/Tema/Resande-och-infrastruktur/Ramavtal-8-Storstad-Malmo.html> (Hämtad 2021-11-08).

Malmö stad & Region Skåne (2019). *Övergripande genomförandeavtal för kollektivtrafikobjekt i Malmö (busslinjerna) inom Ramavtal 8 – Storstad Malmö*. <https://motenmedborgarportal.malmo.se/welcome-sv/namnder-styrelser/tekniska-namnden/mote-2019-08-27/agenda/forslag-till-overgripande-genomforandeavtal-for-kollektivtrafikobjekt-i-malmo-busslinjerna-inom-ramavtal-8-storstad-malmpdf?downloadMode=open> (Hämtad 2021-11-09).

Malmö stad & Region Skåne (2020). *Genomförandeavtal för kollektivtrafikobjekt Malmöexpressen med eldrift linje 8 Lindängen-Hermodsdal-Västra Hamnen inom Ramavtal 8 – Storstad Malmö*. <https://motenmedborgarportal.malmo.se/welcome-sv/namnder-styrelser/tekniska-namnden/mote-2020-04-21/agenda/forslag-till-genomforandeavtal-for-atgarder-kollektivtrafikobjekt-pa-malmoexpressen-linje-8-daterat-200325pdf?downloadMode=open> (Hämtad 2021-11-09).

Malmö stad och Region Skåne (2021). *Genomförandeavtal för kollektivtrafikobjektet Malmöexpressen med eldrift linje 4 Segevång-Centralen-Limhamn inom Ramavtal 8 – Storstad Malmö*. <https://motenmedborgarportal.malmo.se/welcome-sv/namnder->

[styrelser/tekniska-namnden/mote-2021-09-29/agenda/genomforandeavtal-for-atgarder-kollektivtrafikobjekt-pa-malmoexpressenlinje-4pdf?downloadMode=open](#) (Hämtad 2021-11-09).

Newman, P. & Kenworthy, J. (2015). *The End of Automobile Dependence. How Cities are Moving Beyond Car-Based Planning*. Island Press.

Norell Bergendahl, A. (2016). *Den ohållbara resan mot det hållbara resandet: en studie av institutionella förutsättningar för att bedriva planering för hållbart resande i Stockholmsregionen*. Lic.-avh. Stockholm: Kungliga Tekniska högskolan.

Patel, D. & Davidson, B. (2019). *Forskningsmetodikens grunder. Att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Lund: Studentlitteratur.

Paulsson, A. (2018). Making the sustainable more sustainable: public transport and the collaborative spaces of policy translation. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 20(4), 419–433. <https://doi.org/10.1080/1523908X.2018.1432345>

Paulsson, A., Isaksson, K., Hrelja, R., Rye, T., Lindqvist Scholten, C. & Hedegaard Sörensen, C. (2018). *Samverkan i kollektivtrafik: varför, hur och med vilka konsekvenser?* K2 Outreach 2018:1. Rapport från K2, nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

Rydin, Y. (2007). Re-examining the role of knowledge within planning theory. *Planning Theory*, vol 6(1), 52–68. <https://doi.org/10.1177%2F1473095207075161>

Smidfelt Rosqvist, L. (2011). *Trafik för hållbar stadsutveckling*. I: Antologi från Global utmaning. (2011). *Urbaniserad värld – Nya steg mot hållbara städer*.

Svenska Akademiens ordbok (1964). *Samverka*. <https://svenska.se/tre/?sok=samverka&pz=2> (Hämtad: 2021-11-16).

Svenska Akademiens ordlista (2015). *Samverka*. <https://svenska.se/tre/?sok=samverka&pz=2> (Hämtad: 2021-11-16).

Svensk ordbok (2021). *Samverka*. <https://svenska.se/tre/?sok=samverka&pz=2> (Hämtad: 2021-11-16).

Sverigeförhandlingen (2017). *Ramavtal om finansiering och medfinansiering avseende ökad tillgänglighet i storstäderna samt ökat bostadsbyggande. Ramavtal 8 – Storstad Malmö*. <https://www.regeringen.se/49f076/contentassets/d7ce1146386042d98f9f1c21906dc2d0/ramavtal-8---storstad-malmo.pdf> (Hämtad 2021-11-16).

Sveriges Kommuner och Landsting & Trafikverket (2010). *Hållbart resande i praktiken. Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus*. <https://skr.se/download/18.535996f717ee3b80ec93ec3c/1645113006109/Hallbart-resande-i-praktiken.PDF> (Hämtad 2021-12-01).

Thomson, A.M. & Perry, J.L. (2006). Collaboration Processes: Inside the Black Box. *Public Administration Review*, 66(s1), 20–32. <https://doi.org/10.1111/j.1540-6210.2006.00663.x>

Tornberg, P. & Cars, G. (2008). *En samordnad planering av städer och transportsystem. Slutrapport från utvärderingen av Den Goda Stadens första etapp*. VV-publikation 2008:52. Stockholm: Kungliga Tekniska Högskolan.

Tornberg, P. (2009). *Trafik- och stadsplanering som en integrerad process? Om perspektiv i kommunikativa processer i stadsutvecklingen*. Lic-avh. Stockholm: Kungliga Tekniska Högskolan.

Torfin, J. (2005). Governance network theory: towards a second generation. *European Political Science*, 4(3), 305–315. <https://doi.org/10.1057/PALGRAVE.EPS.2210031>

Trafikverket (2015). *Lokalisering – principer och markanvändning*. <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/samspel-mellan-trafik-och-bebyggelse/Lokalisering---principer-och-markanvandning/> (Hämtad 2021-10-27).

Trafikverket (2018). *Samverkan i samhällsplaneringens tidiga skeden. En översyn av planeringsläget*. https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/65537/Ineko.Product.RelatedFiles/2018_182_samverkan_i_samhallsplaneringens_tidiga_s_keden.pdf (Hämtad 2022-03-20).

Trafikverket (2021). *Malmö – ramavtal 8*. <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/finansiering/storstadsavtalen/malmo---ramavtal-8/> (Hämtad 2021-11-08).

UNDP (2021). *Om globala målen – Mål 11 Hållbara städer och samhällen*. <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-11-hallbara-stader-och-samhallen/> (Hämtad 2022-05-31).

WCED (1987). *Our Common Future*. The World Commission on Environment and Development. Oxford University Press, Oxford.

Yin, R. K. (2009). *Case Study Research – Design and Methods*. Fourth edition, Thousand Oaks: SAGE Publications.

9.2. Figurer

Figur 1: Producerad av Therese Svensson. Inspiration hämtad från figur i Hedenfelt, E. (2013). *Hållbarhetsanalys av städer och stadsutveckling. Ett integrerat perspektiv på staden som ett socioekologiskt, komplext system*. Malmö: Malmö högskola.

Figur 2: Hämtad 2021-11-05 från Malmö stad (2016). *Trafik- och mobilitetsplan – För ett mer tillgängligt och hållbart Malmö*.

https://malmo.se/download/18.4cc964c317575b479bd78f1/1605625383803/MALM_TROMP_210x297mm_SE.pdf

Figur 3: Hämtad 2021-11-05 från Malmö stad (2016). *Trafik- och mobilitetsplan – För ett mer tillgängligt och hållbart Malmö*.

https://malmo.se/download/18.4cc964c317575b479bd78f1/1605625383803/MALM_TROMP_210x297mm_SE.pdf

Figur 4: Hämtad 2021-11-05 från Malmö stad (2016). *Trafik- och mobilitetsplan – För ett mer tillgängligt och hållbart Malmö*.

https://malmo.se/download/18.4cc964c317575b479bd78f1/1605625383803/MALM_TROMP_210x297mm_SE.pdf

Figur 5: Hämtad 2021-11-05 från Malmö stad (2019). *Värdeprogram för Storstadspaketet*. <https://motenmedborgarportal.malmo.se/welcome-sv/namnder-styrelser/tekniska-namnden/mote-2019-01-29/agenda/vardeprogram-for-storstadspaketet-181220-pdf?downloadMode=open>

Figur 6: Hämtad 2021-11-05 från Malmö stad (2018b). *Storstadspaketet Malmö. Åtgärder för utbyggd kollektivtrafik, cykel och bostäder. Plan för genomförande*. (Malmö stads intranät).

Figur 7: Hämtad 2021-11-05 från Malmö stad (2018b). *Storstadspaketet Malmö. Åtgärder för utbyggd kollektivtrafik, cykel och bostäder. Plan för genomförande*. (Malmö stads intranät).

Figur 8: Hämtad 2021-11-05 från Malmö stad (2018b). *Storstadspaketet Malmö. Åtgärder för utbyggd kollektivtrafik, cykel och bostäder. Plan för genomförande*. (Malmö stads intranät).

Figur 9: Producerad av Therese Svensson.

Figur 10: Producerad av Therese Svensson.

Figur 11: Hämtad 2022-03-20 från Trafikverket (2018). *Samverkan i samhällsplaneringens tidiga skeden*. En översyn av planeringsläget. https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/65537/Ineko.Product.RelatedFiles/2018_182_samverkan_i_samhallsplaneringens_tidiga_skeden.pdf

Figur 12: Foto från Apelöga (2021). *Elsparkcykel*. Hämtad 2022-04-22 från <https://mediabank.malmo.se/sv?term=&sort=-date&rfid=VOZF5m&folder=101>

Figur 13: Foto från Apelöga (2022). *MalmöExpressen i Rosengård*. Hämtad 2022-04-22 från <https://mediabank.malmo.se/sv?term=&sort=-date&rfid=VOZF5m&folder=101>

Figur 14: Producerad av Therese Svensson.

Figur 15: Foto från Apelöga (2021). *Cyklister på Neptunigatan*. Hämtad 2022-04-22 från <https://mediabank.malmo.se/sv?term=&sort=-date&rfid=VOZF5m&folder=101>

10. Bilaga

10.1. Intervjuguide

Kort introduktion till uppsatsen. Några frågor innan inspelningen startar?
Inspelningen startar.

Allmänt

Kan du berätta kortfattat vad du jobbar med?

Hur skulle du definiera hållbar mobilitet?

Hur skulle du definiera samverkan?

Skulle du definiera god samverkan på ett liknande sätt eller definierar du det på ett annat sätt?

Vad anser du är största vinsten med att samverka?

Vad anser du är största förlusten med att samverka?

Samverkan i Storstadspaketet

Vad är din organisations huvudsakliga ”uppdrag” i Storstadspaketet? Vad anser du är andra aktörers ”uppdrag” i Storstadspaketet?

Hur skulle du beskriva att samverkan inom Storstadspaketet ser ut kopplat till hållbar mobilitet?

Initiativtagare, drivande part, rutiner, inblandade aktörer (förvaltningsnivåer), kommunikationsformer, involvering?

När sker samverkan, ge exempel på vilka former det tar och vilka som involveras?

Hur ser dialogen ut med berörda aktörer?

Hur tycker du att samverkan inom ramen för Storstadspaketet har fungerat eller fungerar idag?

Bra/dåligt, vad beror det på?

Vilka problem/utmaningar upplever du har präglat och präglar samverkan inom Storstadspaketet? Hur hanteras konflikter mellan olika intressen?

Vilka möjligheter och positiva effekter upplever du har präglat och präglar samverkan inom Storstadspaketet?

Vilket behov ser du av att samverkan mellan berörda aktörer behöver bli bättre?

Hur skulle det kunna förbättras?

Inom vilka områden och på vilket sätt?

Har det gjorts/görs det någon utvärdering för hur samarbetet/samverkan fungerar?

Finns det några särskilda utmaningar som ni som organisation står inför vad gäller samverkan för ökad hållbar mobilitet inom Storstadspaketet?

Vilka?

*Hur ser kunskapen om hållbar mobilitet ut?
Saknas de kunskap inom något område kopplat till hållbar mobilitet?
Vad får det för konsekvenser?*

Allmänt om samverkan

Finns det skillnader mellan samverkan inom Storstadspaketet och samverkan mer allmänt, och i så fall på vilka sätt?

Hur tror du att man kan samverka på ett annorlunda sätt än vad man gör idag?

Upplever du att ni har möjlighet att påverka andra aktörers inriktning och agerande? Hur ges de möjlighet att påverka er planering?

Avslutning

Något annat du vill komplettera med eller har reflekterat över under intervjun innan vi avslutar?
Inspelningen avslutas.