



Är det transporteffektiva samhället i antågande?

Is the transport efficient society approaching?

Thomas Norman

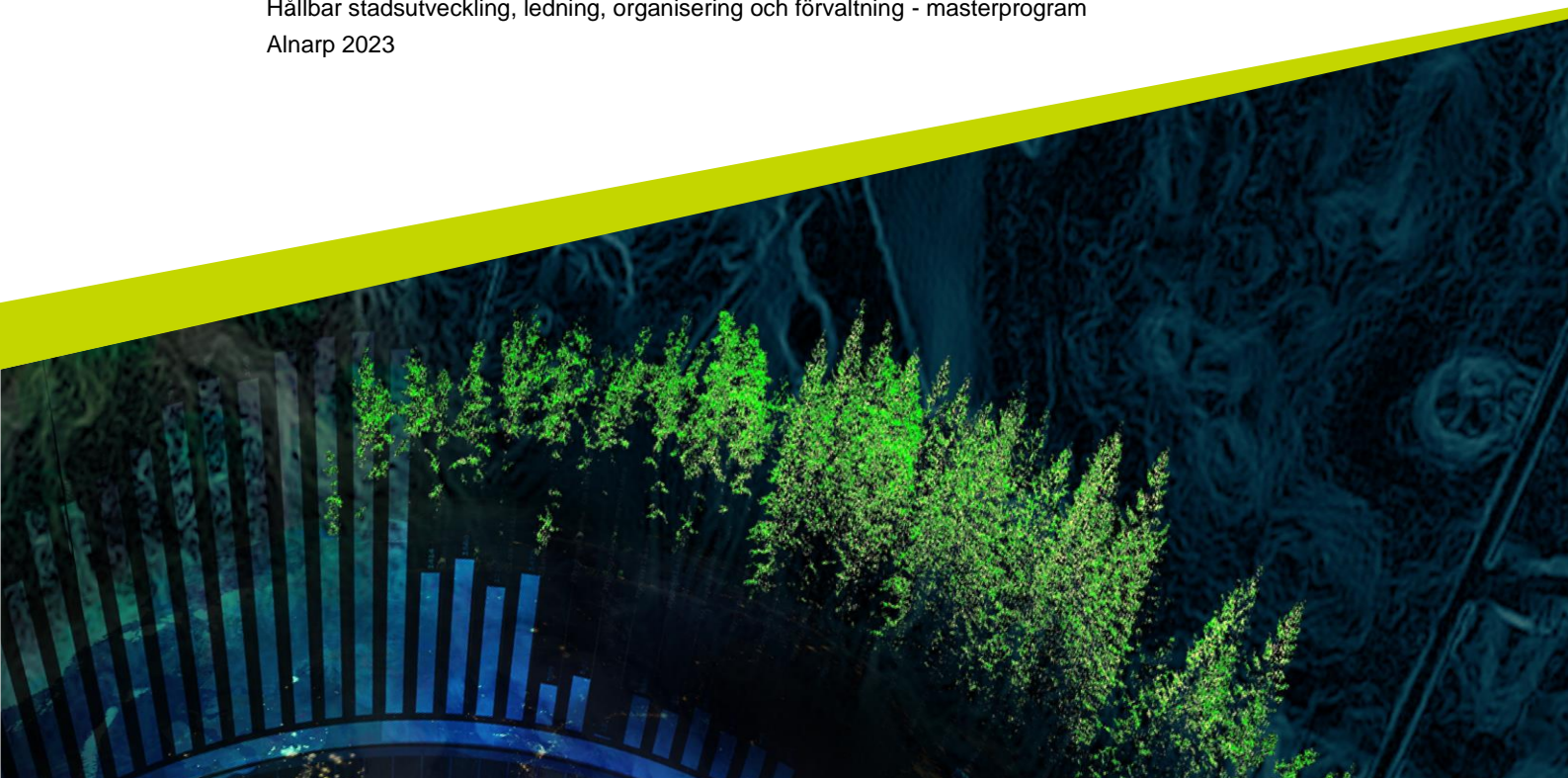
Självständigt arbete • 30 hp

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - masterprogram

Alnarp 2023



Är det transporteffektiva samhället i antågande?

Is the transport efficient society approaching?

Thomas Norman

Handledare: Anders Larsson, Sveriges Lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Mats Gyllin, SLU, Institutionen för människa och samhälle

Bitr. examinator: Linnéa Fridell, 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: 2023

Nyckelord: **Transporteffektivt samhälle, implementering, hållbar mobilitet, hållbar stadsutveckling, trafikstrategier och styrmedel.**

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Förord

Det här är en masteruppsats inom landskapsarkitektutbildningen Hållbar stadsutveckling, vid Sveriges lantbruksuniversitet i Alnarp, i samarbete med Malmö universitet.

Uppsatsen försöker ge en inblick i hur det går för kommuner i arbetet för en transporteffektiv samhällsutförning och kan ses som en fortsättning till magisteruppsatsen ”Hållbar väg till klimatmålet”. Där studerades aspekter på hållbarhet och genomförbarhet i de olika sätten för transportsektorn att nå klimatmålet. Slutsatsen var ett transporteffektivt samhälle med mindre bil- och lastbilstrafik är det sätt som är mest hållbart. På sikt är också det transporteffektiva samhället det sätt som kan få störst acceptans i samhället och därför är det minst svåra att genomföra. Studien visade att det är kommunerna som har störst rådighet i det här arbetet, ändå har många kommuner svårt att komma igång. Därav kom frågeställningarna till denna masteruppsats;

- Vilka hinder möter kommunerna i arbetet för en mer transporteffektiv samhällsutförning?
- Hur långt har arbetet för ett transporteffektivt samhälle kommit i kommunerna? samhällsutförning?
- På vilka sätt kan samhället bli mer transporteffektivt?

För att få svar på frågorna har tre kommuner granskats: en storstad, en större stad och en mindre stad. Dels har kommunernas strategiska dokument analyserats och dels har 17 intervjuer gjorts med tjänstepersoner och politiker, men också med personer på ett universitet och en statlig myndighet. Svaren på frågorna och slutsatserna redovisas och analyseras i uppsatsens avsnitt 4 - 5.

En transporteffektiv samhällsutförning och en hållbar mobilitet är två viktiga delar i en hållbar stadsutveckling vilket ger en självklar koppling till utbildningens titel och innehåll.

Samspelet mellan bebyggelseplanering och transportinfrastruktur har varit ett av mina starkaste intressen sedan tonåren, men det är först under det senaste decenniet som begreppet och innehållet i ett transporteffektivt samhälle har gett mig en ny dimension. Därför har det varit jätteroligt att få skriva två uppsatser om transporteffektiv samhällsutförning inom ramen för masterutbildningen Hållbar Stadsutveckling.

Jag vill tacka handledare Anders Larsson, lektor vid Sveriges Lantbruksuniversitet i Alnarp, som har varit en stor inspiratör. Jag vill också tacka alla de informanter som så välvilligt ställt upp på mina intervjuer och gett mig så mycket värdefull information.

Thomas Norman

Karlshamn, januari 2023

Sammanfattning

Samhället behöver begränsa klimatpåverkan till hållbara nivåer både globalt och nationellt. Transportsektorns klimatpåverkan är stor och vägtrafikens utsläpp dominerar, men kan minskas genom mer energieffektiva fordon, förnybar energi och ett transporteffektivt samhälle och framförallt genom en kombination av dessa. Enligt Sveriges miljömål (2022c) ska klimatmålet uppnås utan att äventyra biologisk mångfald, livsmedelsproduktion eller andra mål för hållbar utveckling, exempelvis social hållbarhet.

Det transporteffektiva samhället, med ett minskat behov av resor och transporter är grundläggande för att kunna nå klimatmålet, men också det sätt som är mest ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbart. På lång sikt är det också sannolikt det mest genomförbara sättet i fråga om acceptans och kostnad, även om det transporteffektiva samhället i ett kort perspektiv upplevs svårare att genomföra. Det är framförallt på den kommunala nivån som rådigheten finns och där åtgärderna kan utföras. Men det är stor skillnad mellan kommunal praktik och globala hållbarhetsmål när det kommer till lokala planeringssystem, lagstiftning, ekonomi och administration. Dessutom är det oftast begränsat med resurser på kommunal nivå för att ta itu med stora samhällsförändringar.

Uppsatsen ger en aktuell uppdatering i hur långt arbetet för ett transporteffektivt samhälle kommit i kommunerna, men också vilka hinder de möter i arbetet för en mer transporteffektiv samhällsutformning. Det här görs genom att granska tre kommuner: en storstad, en större stad och en mindre stad. Uppsatsen har dels analyserat kommunernas strategiska dokument och dels har 17 intervjuer gjorts med tjänstepersoner och politiker, men också med ett universitet och en statlig myndighet. Dessutom försöker uppsatsen beskriva vad ett transporteffektivt samhälle är samt vilka aktörer, verktyg och styrmedel som kan bidra till kommunernas arbete för en transporteffektiv samhällsutformning. Intervjuavsnittet ger en aktuell och autentisk bild av kommunernas förutsättningar, utmaningar, skillnader, och inte minst de bästa exemplen från Sverige just nu. Särskilt undersöks de kommunala arbetssätten med bland annat organisering, implementering och styrmedel.

Resultatet pekar på att det finns kommuner som tydligt prövar nya idéer och arbetar i riktning mot ett transporteffektivt samhälle. De hade sannolikt inte gjort det i samma utsträckning utan statlig medfinansiering trots att investeringarna kan vara lönsamma på sikt. Här finns således en win-win-situation där statliga pengar kan användas i kombination med lokalkännedom, för att skapa ett mer ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbart samhälle. Dessa erfarenheter bör spridas till de kommuner som ännu inte kommit så långt eller användas för att åstadkomma en hållbar tillgänglighet i andra urbana områden i världen.

Nyckelord: Transporteffektivt samhälle, implementering, hållbar mobilitet, hållbar stadsutveckling, trafikstrategier och styrmedel.

Abstract

Our society needs to limit the climate impact to sustainable levels both globally and nationally. The transport sector's climate impact is large and road traffic emissions dominate, but can be reduced through more energy-efficient vehicles, renewable energy and a transport-efficient society, and above all through a combination of these. According to Sweden's environmental goals (2022c), the climate goal must be achieved without jeopardizing biodiversity, food production or other goals for sustainable development, for example social sustainability.

The transport-efficient society, with a reduced need for travel and transport, is fundamental to being able to reach the climate goal, but also the way that is most ecologically, socially and economically sustainable. In the long term, it is also likely to be the most feasible way in terms of acceptance and cost, even if the transport-efficient society is perceived to be more difficult to implement in the short term. It is above all at the municipal level that the resources are available and where the measures can be carried out. But there is a big difference between municipal practice and work with global sustainability goals when it comes to local planning systems, legislation, finance and administration. In addition, there are usually limited resources at the municipal level to deal with major societal changes.

This thesis provides a current update on how far the work for a transport-efficient society has come in the municipalities, but also what obstacles they face in the work for a more transport-efficient societal design. This is done by examining three municipalities: a large city, a medium size city and a small city. This thesis has partly analyzed the municipalities' strategic documents and partly 17 interviews have been conducted with civil servants and politicians, but also with a university and a government authority. In addition, the thesis tries to describe what a transport-efficient society is and which actors and the means to influence, which can contribute to the municipalities' work for a transport-efficient society design. The interview section provides a current and authentic description of the municipalities' conditions, challenges, differences, and not least the best examples from Sweden right now. In particular, the municipal working methods are examined with, among other things, organization, implementation and means of influence.

The results indicate that there are municipalities that are clearly testing new ideas and working towards a transport-efficient society. They probably would not have done it to the same extent without government co-financing, even though the investments may be profitable in the long term. There is thus a win-win situation where government money can be used in combination with local knowledge, to create a more ecologically, socially and economically sustainable society. These experiences should be disseminated to the municipalities that have not yet come this far or used to achieve sustainable accessibility in urban areas in the world.

Innehållsförteckning

Förord

Sammanfattning

Abstract

Innehållsförteckning

1	Inledning	8
1.1	Läsanvisning	8
1.2	Bakgrund	8
1.3	Uppsatsens syfte och frågeställningar	11
1.4	Avgränsningar	11
2	Teoretiska utgångspunkter	13
2.1	Ett transporteffektivt samhälle	14
2.1.1	Vad är ett transporteffektivt samhälle?	14
2.1.2	Vilka effekter kan ett transporteffektivt samhälle innebära?	18
3	Metod	21
3.1	Teori	21
3.2	Empiri	21
3.2.1	Dokumentanalys	21
3.2.2	Intervjuer	23
3.2.3	Urval av informanter	24
3.2.4	Tematisk analys	26
3.2.5	Metoddiskussion	27
3.2.6	Källkritik	29
3.2.7	Forskningsetiskt förhållningssätt	29
4	I strävan efter det transporteffektiva samhället	30
4.1	Aktörer och planering på olika nivåer	30
4.1.1	Transporteffektivt samhälle i ett nationellt perspektiv	30
4.1.2	Transporteffektivt samhälle i en regional och kommunal kontext	31
4.2	Kommunal trafikstrategi	34
4.2.1	Erfarenheter från arbetet med trafikstrategier	35
4.3	Implementering	36
4.3.1	Vad innebär implementeringen av en trafikstrategi?	37
4.4	Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle	39
4.4.1	Styrmedel på kommunal nivå	43
4.4.2	Nationella styrmedel för ett transporteffektivt samhälle	45
5	Resultat - Kommunernas arbete för mer hållbara transporter	50
5.1	Dokumentanalys	50

5.1.1	Storstaden	50
5.1.2	Den större staden	53
5.1.3	Den mindre staden	57
5.2	Intervjuer	59
5.3	Sammanfattning dokumentanalys och intervjusammanställning	60
6	Diskussion och slutsatser	74
	De tre kommunerna skiljer sig åt	74
	Transporteffektivitet ses som nödvändigt för att kunna nå klimatmål	76
	Hur kan styrmedel påverka utvecklingen?	77
	Hur kan ett transporteffektivt samhälle se ut?	79
	Hur är acceptansen för det transporteffektiva samhället?	81
	Grannskapssamhällen i ett nationellt sammanhang	82
	Slutsats	83
7	Förslag på vidare forskning	85
8	Referenser	86
9	Bilaga 1. Dokumentanalys	106
9.1	Storstaden	106
9.2	Den större staden	114
9.3	Den mindre staden	124
10	Bilaga 2. Intervjusammanställning	130
10.1	Storstaden	131
10.2	Den större staden	145
10.3	Den mindre staden	151
10.4	Övriga informanter	156

1 Inledning

1.1 Läsanvisning

Resultatdelen, avsnitt 5, är på 24 sidor och innehåller en dokumentanalys på 9 sidor, ett avsnitt om intervjuerna på 1 sida och en sammanfattning av dessa bägge på 13 sidor.

En längre version av dokumentanalysen finns i bilaga 1 och in intervjusammanställning finns i bilaga 2. För den lite mer intresserade läsaren rekommenderas att läsa bilagorna och framförallt intervjusammanställningen, som är det mest unika delen av uppsatsen, enligt författaren. För den läsare som vill ta en genväg, kan sammanfattningen vara tillräcklig.

1.2 Bakgrund

Världen står inför stora utmaningar att begränsa klimatpåverkan till hållbara nivåer. Till 2030 behöver de globala utsläppen minska med 45 procent jämfört med 2010 och nollutsläpp behöver nås senast i mitten av seklet för att sedan övergå i negativa utsläpp (UN, 2021). Det innebär att utsläppen behöver minska med cirka 8 procent per år. Transportsektorn står för en stor del av klimatpåverkan. I Sverige orsakar inrikes transporter ca en tredjedel av de nationella utsläppen. Till 2045 ska Sverige ha ställt om till ett samhälle utan nettoutsläpp av växthusgaser och redan 2030 ska utsläppen från inrikes transporter, exklusive flyget, ha minskat med 70 procent jämfört med 2010 (Naturvårdsverket, 2021c).

Klimatpåverkan från trafiken kan minskas på tre sätt (Trafikverket 2020b, Energimyndigheten 2017, IEA 2009)

- Ett mer transporteffektivt samhälle med mindre bil- och lastbilstrafik.
- Mer energieffektiva fordon och användning.
- Övergång till förnybar energi genom biodrivmedel, el och vätgas.

De två första sätten minskar behovet av energi och resurser för transporter. Det sista sättet måste till för att trafiken ska nå nollutsläpp. Många pekar på att det behövs en kombination av de tre sätten för att nå klimatmålet för transportsektorn (Energimyndigheten, 2017; Klimatpolitiska rådet, 2021; Regeringen, 2019).

Omställningen till förnybar energi sker nu på bred front (Energimyndigheten, 2022), men farhågor finns över den kommande höga förbrukningen av biodrivmedel (2030sekretariatet, 2021). Dessutom förväntas trafiken öka, vilket kräver mer transportinfrastruktur, sannolikt mer energi och att vi kommer att resa allt längre. Ett sätt att bromsa eller motverka den här trenden är att samhället blir mer transporteffektivt.

Johansson & Norman (2021) kommer fram till att det transporteffektiva samhället är det sättet av de tre, som är mest ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbart. Med hänsyn till hållbarhetseffekterna är det också den väg som har störst möjlighet att få acceptans och därmed långsiktigt minst svår att genomföra. Trots detta går förändringen till ett transporteffektivt samhälle alldeles för långsamt.

Begreppet transporteffektivt samhälle förklaras mer utförligt i avsnitt 2.1, men kan kort beskrivas som ett samhälle där behovet av transporter inte är lika stort. Ett sätt att åstadkomma detta är att genom samhällsplanering arbeta med förtätning och funktionsblandning, framförallt i tätorter, för att människor ska få kortare resväg mellan sina målpunkter som exempelvis bostad, arbete, skola, service, handel, vänner och rekreation. Det här minskar också kostnader för den enskilde och för samhällets transportinfrastruktur. Kan dessa målpunkter dessutom nås via gång eller cykel så ökar hälsan genom den fysiskt aktiva förflyttningen samt bidrar till ett minskat behov av infrastruktur i exempelvis bilvägar och parkeringsplatser. Det här sparar tätorten utrymme, som i sin tur kan leda till att målpunkterna kan närma sig ytterligare. Kollektivtrafik är också mer yt- och transporteffektivt än personbilar.

Till det transporteffektiva samhället räknas företeelser och styrmedel som mobility management, bildelning/bilpooler, distansutbildning, distansarbete och resfria möten samt ökad e-handel, parkeringspolicy och parkeringsavgifter, hastighetssänkningar, avståndsbaserad skattereduktion, förbättrad trafikledning och trafikinformation och samordning av godstransporter med ruttoptimering och ökad fyllnadsgrad, längre och tyngre lastbilar, eller bättre utnyttjande av andra trafikslag.

Det är flera aktörer som har rådighet över nämnda företeelser i omställningen till det transporteffektiva samhället: Kommuner har ansvar för planering av markanvändning (SFS 2010:900) och äger eller är huvudman för en stor del av samhällets fysiska infrastruktur. Genom det kommunala planmonopolet (Boverket, 2020b) är det kommunerna som planerar var ny bebyggelse ska ske och hur den ska användas och i viss mån utformas, men som också oftast är huvudman för de allmänna platserna, gator, kollektivtrafik-hållplatser, GC-vägar m.m. Regioner har ansvar för regional kollektivtrafik (SFS 2010:1065) men har också genom plan- och bygglagen ett visst ansvar för fysisk planering i Skåne, Stockholm och Halland genom kravet på att upprätta en regionplan. Dessa aktörer sitter på en viktig nyckel till en transporteffektiv samhällsutformning och är de som bäst känner till de visioner, planer och beslutade åtgärder som kan förväntas inom en överskådlig framtid för en stor del av samhällets trafikmiljöer och transportsystem.

Vissa statliga myndigheter har också betydelse i detta avseende. Trafikverket planerar trafikens infrastruktur i en större skala, genom bl.a. sin nationella infrastrukturplanering

(Trafikverket, 2022b) som visar vilka nationella infrastrukturåtgärder som ska prioriteras kommande tolvårsperiod. Även Boverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket och Trafikanalys kan få genomföra regeringsuppdrag att utreda frågor om transporteffektivitet. Regeringen tar genom Infrastrukturdepartementet beslut om nationell plan för transportinfrastrukturen samt om styrmedel som rör det transporteffektiva samhället. Näringslivet eller den enskilde har också rådighet över en hel del beslut som skulle kunna förändra beteendet mot ett mer transporteffektivt samhälle.

Men, det finns många hinder och utmaningar med att göra samhället mer transporteffektivt, inte minst i kommuner. Det kan handla om organisatoriska brister, resursbrister eller bristande intresse och kunskap, där kopplingarna till globala mål upplevs för avlägsna, även för de som vill förändra.

Ett transporteffektivt samhälle är, som nämnts tidigare, också det sätt som bidrar mest till att uppfylla även andra hållbarhetsmål. Messerli et al. (2019) konstaterar att världen sannolikt inte kommer att uppnå merparten av de 169 delmål inom de 17 globala hållbarhetsmålen. Mycket mer måste hända mycket fort för att åstadkomma de förändringar som krävs för att nå målen och mycket kvarstår för att hålla oss inom de planetära gränserna (Randers et al., 2018). Mycket fokus ligger på klimatmålet vilket är en svår uppgift i sig. Därtill finns 16 andra globala hållbarhetsmål där vi är långt ifrån att nå målen. Lyckligtvis pekar forskningen på att åtgärder och styrmedel för att nå klimatmålen även kan bidra till annan hållbarhet (Karlsson et al., 2020). Städerna har en central roll i omställningsarbetet genom att mer än hälften av världens befolkning bor i städer och att andelen ökar, samtidigt som städerna står för över 70 procent av den globala klimatpåverkan och 60 procent av resursanvändningen (UN, 2019).

De globala målen är uppbyggda för att bli integrerade i vidare system och regelverk, vilket innebär att de måste integreras i den översiktliga planeringen och i det vardagliga arbetet (Gustafsson & Ivner, 2016). På den nationella nivån menar Brokking et al. (2020) att det mest effektiva sättet att styra och förhålla sig till hållbarhetsarbetet i stadsbyggnadsprocessen är genom lagstiftning, där det framförallt på kommunal nivå handlar om Plan- och bygglagen och Miljöbalken (Bergkvist et al., 2021).

1.3 Uppsatsens syfte och frågeställningar

Syfte

- att bidra till en bättre förståelse om vad det transporteffektiva samhället är, vilka effekter det för med sig, varför det anses vara bra och hur det kan genomföras.
- att ge en inblick i hur det går för tre kommuner år 2022 i arbetet för ett transporteffektivt samhälle och kunna visa på bra exempel.

Frågeställningar

- Hur långt har arbetet för ett transporteffektivt samhälle kommit i de studerade kommunerna?
- Vilka hinder möter dessa kommuner i arbetet för en mer transporteffektiv samhällsutformning?
- På vilka sätt kan samhället bli mer transporteffektivt?

Ett transporteffektivt samhälle är en kombination av en hållbar mobilitet och en transportbesparande fysisk planering. Svaren till frågeställningarna är viktiga i arbetet för en hållbar stadsutveckling kopplar därmed till utbildningens titel; *Hållbar stadsutveckling*.

1.4 Avgränsningar

Uppsatsen utgår från det kommunala arbetet i strävan att nå globala mål för transportsektorn, nedbrutet i nationella mål och kommunernas rådighet över sin del i arbetet för hållbara transporter genom ett transporteffektivt samhälle. Det nationella och regionala arbetet för ett transporteffektivt samhälle studeras inte mer än utifrån ett kommunalt perspektiv.

De kommunala verktygen som berörs är deras rådighet, kompetens, resurser, intresse och politisk vilja och hur dessa används. Även interna arbetssätt, samverkan och samarbete behandlas. Från kommunernas verktygslåda för att göra samhället mer transporteffektivt nämns fysisk planering, strategiarbete och implementering samt styrmedel för hållbar mobilitet.

Med resor och transporter menas i uppsatsen både person- och godstransporter på lokal nivå samt i vissa fall persontransporter på regional nivå. Interregional samt internationell mobilitet ingår inte.

Empirin avgränsas till att ha studerat tre kommuners visionsdokument för hållbar mobilitet och till 17 intervjuer med tjänstepersoner och politiker från dessa kommuner som är dels en storstad, en större stad och en mindre, dels en informant från ett universitet samt en informant från en statlig myndighet. Empirin ska spegla kommunernas målsättningar, arbetssätt och åtgärder och den tekniska, politiska samt tids- och resursmässiga genomförbarheten där stöd hämtas från vetenskaplig litteratur. Även nationella styrmedel för det transporteffektiva samhället beskrivs.

Där begreppet hållbarhet används, utgår uppsatsen från stark hållbarhet, vilket innebär att samhället inte får töra på naturresurserna. Vid stark hållbarhet kan det ekologiska kapitalet inte bytas mot exempelvis ekonomiskt kapital (Alfredsson et al. 2006). Den sociala hållbarheten begränsas till spektret individnivå till nationell nivå, men har i uppsatsen sin tyngdpunkt i det urbana lokalsamhället. Ekonomisk hållbarhet ses som ett sätt att hushålla med resurser, undvika överkonsumtion för att bättre klara kriser och vara förändringsbenägen men ändå långsiktig. Exempelvis ska tillgångar och resurser användas och vårdas för att skapa långsiktigt hållbara värden genom bättre nyttjande, återanvändning och återvinning så att även framtida generationer kan få sina behov tillgodosedda (Högskolan i Gävle, 2021). Andra hållbarhetsbegrepp som exempelvis kulturell-, eller institutionell-, har här ansetts ingå i social hållbarhet (Söderqvist et al., 2022).

2 Teoretiska utgångspunkter

I det här avsnittet behandlas uppsatsens teoretiska utgångspunkter och begrepp som utgör ramen för uppsatsen ställningstaganden. Avsnittets rubriker är; Vad är ett transporteffektivt samhälle och Vilka effekter kan ett transporteffektivt samhälle ge. Först beskrivs bakgrunden.

Bakgrund

Förbränning av fossila bränslen i världen utgör den största andelen klimatpåverkande utsläpp (Naturvårdsverket, 2021a). Den svenska transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser (Naturvårdsverket, 2021c). Av den tredjedelen kommer 91 procent från vägtrafiken, där persontransporter med bil står för 67 procent (Sveriges Miljömål, 2022a; Naturvårdsverket, 2019). Förutom biltrafikens utsläpp som påverkar människor, djur, natur- och kulturmiljöer negativt så leder biltrafiken också till en försämrad framkomlighet för övriga trafikanter i städer till följd av trafikflöden och barriäreffekter (Boverket et al., 2015). Sveriges riksdag har därför beslutat om strategiska transportpolitiska mål för transportsektorn (Sveriges miljömål 2022a).

Det transportpolitiska målet (riksdagen 2009), syftar till att trygga en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela Sverige. Med hållbar transportförsörjning menas ett transportsystem som kan tillgodose dagens samt kommande generationers transportbehov (Hydén et al. 2008 s.48). Det transportpolitiska målet rymmer i sig ett funktionsmål och ett hänsynsmål (Regeringen u.å.).

Funktionsmålet syftar till att det svenska transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att allas grundläggande transportbehov kan tillgodoses genom tillgänglighet och god kvalitet (Regeringen, u.å.). Funktionsmålet ska enligt regeringen ske inom ramen för hänsynsmålet, vilket innebär att utformning, funktion och användning ska utvecklas på ett sådant sätt att ingen människa skadas allvarligt eller dör.

Hänsynsmålet syftar även till att transportsystemets funktion och utformning ska bidra till att de svenska miljö kvalitetsmålen nås och en förbättrad folkhälsa (Regeringen, u.å.). Inom hänsynsmålet så rymmer även det etappmål som ingår i riksdagens klimatmål för transportsektorn.

Med anledning av problembilden kring utsläppen från transportsektorn togs ett nytt svenskt klimatpolitiskt ramverk fram som trädde i kraft 2018. Det klimatpolitiska ramverket innehåller en ny klimatlag, klimatmål och inrättandet av ett klimatpolitiskt råd (Regeringskansliet 2017a). Det huvudsakliga klimatmålet är att Sverige ska generera noll-nettutsläpp av växthusgaser senast 2045. Därefter ska Sverige uppvisa negativa utsläpp

(Regeringen, 2016). I klimatmålet ingår även ett *etappmål* som innebär att Sveriges inrikes transporter, bortsett från inrikes flyg, ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med de nivåer som uppmättes 2010 (Sveriges miljömål, 2022a). Statliga utredningar, propositioner och direktiv har under senare år lyft fram att transportsystemets klimatomställning behöver omfatta tre kategorier av åtgärder; energieffektivare fordon, fossilfria drivmedel samt insatser för ett mer transporteffektivt samhälle (Witzell, 2022).

2.1 Ett transporteffektivt samhälle

2.1.1 Vad är ett transporteffektivt samhälle?

En entydig innebörd saknas av begreppen transporteffektivitet och transporteffektivt samhälle, men här redogörs för olika tolkningar från; Regeringen, Energimyndighetens samordningsuppdrag ”SOFT”, Utfasningsutredningen, Utredningen Samordning för bostadsbyggande genom en sammanställning i Klimatråtsutredningen (Regeringen, 2022a).

Klimatpolitiska handlingsplanens tolkning (Regeringskansliet, 2019):

”I det transporteffektiva samhället är det transportarbete som utförs så effektivt som möjligt utifrån energi-, miljö- och ekonomiska perspektiv för att åstadkomma tillgänglighet, hållbarhet och konkurrensförmåga. Transporteffektivitet kan beskrivas som att sambandet mellan tillgänglighet och ökat transportarbete minskar. I ett mer transporteffektivt samhälle kan tillgängligheten öka samtidigt som det trafikarbete som krävs för att uppnå motsvarande tillgänglighet kan minska. Utveckling mot ett mer transporteffektivt samhälle innebär således att trafikarbetet, och därigenom utsläppen och övrig miljöpåverkan, kan minska utan att tillgängligheten försämras. Detta åstadkoms bl.a. genom transporteffektiv samhällsplanering, universell utformning, tillgång till effektiv, punktlig och tillförlitlig kollektivtrafik, samordnade godstransporter, överflyttning till mindre energiintensiva transportsätt och fordon, ökad fyllnadsgrad, ökad möjlighet till längre och tyngre tåg, ökad möjlighet till längre och tyngre lastbilar där överflyttning till järnväg och sjöfart inte är ett realistiskt alternativ, ruttoptimering, ökad användning av digitala lösningar och innovativa lokala och regionala transport- och mobilitetslösningar. I vissa fall kan transporter kortas eller ersättas helt. Utveckling och användning av teknisk infrastruktur för virtuella möten och distansarbete är också ett exempel på hur trafikarbetet kan minska utan att tillgängligheten försämras.”

Energimyndighetens tidigare samordningsuppdrag SOFT (Energimyndigheten, 2020) har tillsammans med Boverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen tagit fram följande definition och beskrivning av innebörden av begreppet transporteffektivt samhälle: ”Med ett transporteffektivt samhälle avses ett samhälle där trafikarbetet med energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg minskar. Det

kan ske både genom överflyttning till mer energieffektiva färdmedel och trafikslag och genom att transporter effektiviseras, kortas eller ersätts helt. Effektivisering av transporter kan exempelvis ske genom ökad fyllnads- och beläggningsgrad i gods- och personfordon eller att transporter kortas genom exempelvis en mer tät och funktionsblandad bebyggelse. Ersättning av transporter kan ske via bland annat resfria möten eller förändrade arbetsätt och konsumtionsval. I och mellan städer och tätorter är en överflyttning till andra alternativ än personbil och lastbil enklare än på landsbygden där bilen är fortsatt viktig. Även vad gäller minskat flygande ser förutsättningarna olika ut i olika delar av landet. Ett transporteffektivt samhälle innefattar bland annat att samhället planeras så att en del transportarbete kan minska genom närhet och funktionsblandning i tätare bebyggelsestruktur.”

Utfasningsutredningen (Regeringskansliet, 2021a) menar att ”ett mer transporteffektivt samhälle är ett samhälle där tillgänglighet skapas på ett så effektivt sätt som möjligt utifrån energi-, miljö- och ekonomiska perspektiv. Utfasningsutredningen ser fördelar med en definition som i linje med skrivningarna i den klimatpolitiska handlingsplanen inte pekar ut vissa trafikslag som mindre energieffektiva. Detta motiveras med att elektrifieringen av fordonsflottan kan komma att leda till att skillnaden i energieffektivitet mellan olika färdmedel blir mycket mindre än i dag.”

Utredningen Samordning för bostadsbyggande (Regeringen, 2021a) närmar sig begreppet transporteffektivitet från ett annat håll och utgår delvis från fyrstegsprincipen i sin beskrivning. Utredningen menar att transporteffektivitet innebär följande:

”• Mindre behov av transporter. Detta gäller såväl till och från som inom ett tillkommande bebyggelseområde och uppnås bl.a. genom lämplig lokalisering, en funktionell sammansättning i den urbana och regionala strukturen som främjar närhet till service och andra samhällsfunktioner samt en inre tillgänglighet som genom områdets fysiska utformning klaras utan energikrävande transportslag.

• Effektivare användning av infrastruktur. Detta kan t.ex. uppnås genom att förlägga tillkommande bebyggelse till områden där hög tillgänglighet redan finns samt i den befintliga infrastrukturen främja resurseffektiva transportslag.

• Likvärdig tillgänglighet till olika trafikslag. Detta kan t.ex. uppnås genom att angöring och uppställning av fordon ordnas likvärdigt för olika fordonsslag.

• Energieffektivare och miljövänligare fordonstrafik. Förnybara drivmedel för fordon och energieffektivare fordon kräver även fysiska åtgärder, exempelvis infrastruktur för el, biogas och vätgas samt angörings- och uppställningsplatser för delade fordon, självkörande eller förarlösa fordon, e-skortrar och cyklar. Trafikverkets beskrivning av ett transporteffektivt samhälle i inriktningsunderlaget för infrastrukturplaneringen utgår från ett effektivitetsmått.”

Klimaträtsutredningens tillägg: ”Ett transporteffektivt samhälle kan beskrivas som nivån på tillgängligheten eller transportnyttan i förhållande till insatsen i form av trafikarbete, genom att öka nyttan eller minska insatsen ökar effektiviteten. Åtgärder som bidrar är exempelvis att järnvägen rustas upp, moderniseras och byggs ut. Vägar som passar in i ett transporteffektivt samhälle är samhällsekonomiskt motiverade, även med en minskad trafik.” (Regeringen, 2022a)

Åtgärdsområden som Trafikverket (2020c) räknar till det transporteffektiva samhället utgörs av:

- Sparsam körning genom system i fordon, utbildning, vägbeläggning och utformning
- Förtätning, centralt o kollektivtrafiknära, funktionsblandning, utformning
- Mobility management
- Satsningar på gång och cykelinfrastruktur
- Ökat utbud kollektivtrafik
- Stimulering av bildelning framför individuellt bilägande
- Förbättrat erbjudande av distansutbildning, distansarbete och resfria möten
- Ökad e-handel
- Parkeringspolicy och parkeringsavgifter
- Sänkning av hastighetsgränsen, 10 km/h landsbygd utom glesbygdsrän och i tätort
- Avståndsbaserad skattereduktion ersätter dagens skatteavdrag
- Trafikledning och trafikinformation
- Samordnade godstransporter i staden
- Ruttoptimering och ökad fyllnadsgrad godstransporter
- Längre och tyngre lastbilar
- Bättre nyttjande av andra trafikslag (investeringar, underhåll, mjuka åtgärder m.m.)

Utformning och placering av samhällets bebyggelse och infrastruktur är en viktig utgångspunkt, där fokus i planeringen ska utgå från ordningen gång, cykel, kollektivtrafik, samordnade godstransporter och i sista hand personbilen. För att skapa detta behöver den fysiska planeringen kännetecknas av att man bygger tätt, centralt, kollektivtrafiknära och med god funktionsblandning.

Här nedan följer en kondenserad information om parametrar som kan göra samhället mer transporteffektivt, presenterade i en punktlista.

Informationen är hämtad från Trafikverkets publikation *Kunskapsunderlag om energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan*, (2020c)

- Vid förtätning är viktigt med kvalitet i stadsrummet med plats för olika samhällsfunktioner och att inte bebygga värdefulla grönytor.
- Lokalisering av ny bebyggelse närmare stadskärnan, lokala centrum eller stationsstäder.

- Kortare avstånd mellan kollektivtrafik och målpunkt.
- Funktionsblandning med närhet till olika målpunkter, gärna på gång- eller cykelavstånd. En blandning av olika bostäder, arbetsplatser, service, handel, rekreation, skola etc.
- Attraktiv utformning för gående och cyklister vid stora vägar, i korsningar, låga bilhastigheter, gena stråk vid barriärer m.m.
- Mobility management ska möjliggöra och informera om hur befintlig infrastruktur kan nyttjas mer effektivt och hållbart.
- Attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik binder ihop staden, städer och regioner.
- Tillgång till, och kostnad för bilparkering.
- Trafikledning handlar om hur trafiken ska styras i syfte att minimera störningar, som trafikinformation, signalreglering eller variabel hastighetsskyltning.
- Bildelning eller uthyrning genom bilpooler men också för cyklar och micromobilitet. Även samåkning och taxi.
- E-handel spar resor, men förutsätter hållbar distribution och att inte konsumtionen ökar.
- Resfritt – digitala mötesformer i arbetet, i utbildningen eller med vänner m.fl.
- Hastigheten på vägar har stor betydelse för utsläpp av koldioxid, emissioner från avgaser, däck, och vägslitage och buller samt olycksrisk och barriäreffekt.
- Godstransporter flyttas från väg till sjöfart och järnväg, men också effektivisering av trafikupplägg, optimering av fordon (längre, tyngre, högre och bredare tåg), längre och nya mötesspår, högre bärighet, dubbel- och fyrspår, enkelriktning och signaloptimering, triangelspår, hastighetsöversyn, nya mötesstationer och plattformsförlängning.
- Samordning av godstransporter och cykeldistribution i städer.
- Ruttoptimering och ökad fyllnadsgrad minskar fordonsrörelser och kostnader, men kräver samordning och digitalisering.
- Tyngre transporter (74 ton) och lastbilar på upp till 34 meter kan ge minskade utsläpp.

Istället för transporteffektiv har ordet ”transportsnål” och ”bilsnål” tidigare använts i olika sammanhang, och haft en liknande betydelse. I en gods- och transportkontext kan transporteffektiv ha en mer teknisk betydelse. I vissa fall används också begreppet transporteffektiv som en konsekvens av människors val när kostnader för resor och transporter ökar, exempelvis på grund av ökade drivmedelspriser, höjda skatter eller avgifter. I den här uppsatsen används ordet transporteffektiv, och tolkningen av begreppets breda innebörd är inte djupare än att den kan inrymmas i alla de tolkningar som redogjorts för i detta avsnitt.

2.1.2 Vilka effekter kan ett transporteffektivt samhälle innebära?

Ett transporteffektivt samhälle nämns som ett av de tre sätten för att ställa om till ett hållbart transportsystem, även om det ofta poängteras att utöver ett transporteffektivt samhälle, behöver användningen av förnybara drivmedel och andelen elfordon öka för att utsläppen av växthusgaser helt ska kunna upphöra (Pädam et al., 2022). Ett transporteffektivt samhälle ses dock som centralt för att trafiktillväxten inte ska tillintetgöra effekten av andra klimatåtgärder eller att kraftigt öka användning av biodrivmedel eller batterimetaller. Om åtgärder görs inom alla tre områden kan dessutom omställningen nås kostnadseffektivt. Det transporteffektiva samhället ses dock som en möjliggörare för en socialt och ekologiskt hållbar omställning för att nå klimatmålen.

Många utav de transporteffektiva åtgärderna gynnar också sociala nätverk med ökad tillit samt utbyte av varor och tjänster, även kallat socialt kapital, vilket är en viktig del av den sociala hållbarheten. Inte minst kollektivtrafiken kan bidra till det sociala kapitalet genom att olika människor använder det på lika villkor. Samtidigt bidrar kollektivtrafiken till trygghet när fler vistas i publika miljöer och till minskad segregation genom att binda ihop olika bebyggelseområden (Dymén et al., 2020).

Transporteffektivitet kommer att vara mer betydelsefull i urbana miljöer, i synnerhet för att undvika trafikinfarkt och för att skapa trivsamma stadsmiljöer. (Pädam et al., 2022). I en tät stad med utbyggd kollektivtrafik är trafikarbetet betydligt mindre (Newman & Kenworthy, 1989). Utanför landets urbana miljöer kommer det transporteffektiva samhället sannolikt att märkas mest i ökad järnvägsutbyggnad, förbättrade system för distansutbildning, distansarbete och resfria möten, ökad e-handel, sänkta hastighetsgränser (utom i glesbygdslän), avståndsbaserad skattereduktion, mer godstransporter med tåg och båt samt färre, men längre och tyngre lastbilar (Johansson & Norman, 2021). På landsbygden och i mindre tätorter kommer bilen att vara viktig som transportmedel även i framtiden. Samtidigt är det viktigt att även landsbygden ges förutsättningar att vara en del av omställningen till ett hållbart transportsystem (Trafikverket 2022a)

Ett transporteffektivt samhälle kan innebära betydande potentialer för att minska biltrafiken (Ewing och Cervero, 2010 samt Stanley et al., 2017) med kortare avstånd i staden och att alternativen till bil och lastbil ökar. Minskad biltrafik, lägre hastigheter och fler som går, cyklar och åker kollektivtrafik bidrar till ökad fysisk aktivitet, förbättrad livsmiljö och bättre trafiksäkerhet, men också till minskad resursanvändning i form av bl.a. biodrivmedel, material till fordon och infrastruktur.

Det transporteffektiva samhället är enligt Johansson & Norman (2021) även det sätt som är mest ekonomiskt hållbart, eftersom investeringar i transporteffektivitet är beteende- och

strukturförändrande och fortsätter att spara resurser även efter att investeringens avbetalningstid är över. Sättet *Energieffektivare fordon och användning* spar visserligen resurser i fordonet, men inte i samhällsutformningen. Sättet *Övergång till förnybar energi genom biodrivmedel, el och vätgas* innebär en ökad och sannolikt en ohållbart hög produktion av biodrivmedel samt en trafikökning med fler fordon och sannolikt fler vägar, vilket leder till ett ökat transportbehov med risk för glesare stadsstrukturer.

I godstransportsystemet används begreppet transporteffektivitet i minskningen av transportarbete (ton-kilometer) men också som effektivare nyttjande av resurser i minskat trafikarbete (fordons-kilometer). Transporteffektivt arbete kan därmed vara viktigt för att lyckas med implementering av den nya fossilfria tekniken, som i sig inte räcker för att nå klimatmålen, trafiken måste helt enkelt minska (McKinnon, 2018).

Men att minska transportarbetet kan vara kontroversiellt och tolkas som att transporter är något negativt (ALICE, 2019) även om dessa åtgärder kommer bli viktigare framöver (McKinnon, 2018; Pålsson och Johansson, 2016).

Faktorer som påverkar godstrafikens transporteffektivitet kan vara lokalisering av terminaler, produktion och lager och samlastningscentraler (Blinge och Svensson, 2006). ALICE inkluderar även logistiknätverkets nodpunkter, distributionsupplägg och leveransställen/konsumenter, samt resursutnyttjande inklusive trafikarbetet, men också minskad konsumtion eller tidiga bokningar och längre leveranstid (ALICE, 2019). Att anpassa lastbilens storlek efter lasten och att optimera användningen av fordonsutrymmet är två åtgärder för att åstadkomma en hög fyllnadsgrad (ALICE 2020). Enligt ALICE (2020) kan godstransporter samordnas genom urbana konsolideringscenter, crowd-shipping där privatpersoner hjälper till att transportera gods och ta med returerna, där informations- och kommunikationsteknologi kan bidra mycket (Bull Sletholt et al., 2020; World Economic Forum, 2016). Samarbete är viktigt för att åstadkomma ökad transporteffektivitet (Hoen och Zondag, 2014) men också överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart är transporteffektivt vid stora volymer (Karlsson et al., 2020).

Ett transporteffektivt samhälle har fokus på att minska bil- och lastbilstrafiken. I olika scenarier för ett transporteffektivt samhälle använder Trafikverket (2020a) olika kombinationer styrmedel och åtgärder som förbättrar alternativen till bil- och lastbilstrafik. I de kombinationer som liknar ett transporteffektivt samhälle antas personbilstrafiken minska med 10 – 18 procent till 2030 och 10 – 26 procent till 2040 jämfört med ett referensscenario utan styrmedel och åtgärder. Motsvarande minskning för lastbilstrafiken är 5 – 12 procent till 2030 och 5 – 17 procent till 2040 jämfört med referensscenariot. (Trafikverket 2020a) . Genom att kombinera åtgärderna med högre bränsleskatter och kilometerskatt tillsammans med energieffektivisering och elektrifiering skulle även mängden biodrivmedel kunna begränsas.

I den klimatpolitiska handlingsplanen (Regeringen, 2019) skriver regeringen: ”För att etappmålet för inrikes transporter och det övergripande klimatmålet ska kunna nås behöver Sverige bli ett mer transporteffektivt samhälle, där trafikarbetet kan minska utan att göra avkall på tillgängligheten.” Även rapporten Scenarier för transportsystemet (Trafikverket 2020a) och Klimatråtsutredningen (Regeringen, 2022a) landar i denna slutsats. Här nämns tre skäl till att omställningen bör vila på alla de tre sätten att nå klimatmålen (energieffektiva fordon och användning, ersättning av fossila drivmedel med förnybar energi samt ett mer transporteffektivt samhälle).

Skäl 1: Omställningen är stor och behöver ske på kort tid, vilket gör det svårt att klara det med enbart ett eller två av områdena. Det finns också en osäkerhet i effekter av styrmedel.

Skäl 2: Spridning av riskerna. De globala resurserna är begränsade när det gäller råvaror till biodrivmedel, batterier och drivlinor till elbilar, bränsleceller, fordon och infrastruktur.

Skäl 3: Det finns stora synergieffekter med andra hållbarhetsmål, inte minst när det gäller ett transporteffektivt samhälle.

Den globala tillgången på biodrivmedel är begränsad. För att till slut nå nollutsläpp måste en övergång till förnybar energi ske, och då måste biodrivmedel fortfarande vara ett alternativ. Färre fordon är mer resurseffektivt och har en lägre energi- och materialanvändning, och kräver inte en utbyggd transportinfrastruktur. Omställningen kan ge incitament för näringslivet att utöver minskade utsläpp även stärka innovationskraften och öka sysselsättningen (Trafikverket 2022a). Det transporteffektiva samhället skapar också minskad trängsel genom minskad biltrafik, ökad fysisk aktivitet genom mer gång och cykel istället för bil, lägre buller, mindre luftföroreningar, färre dödade och skadade i trafikolyckor samt minskat buller genom elfordon och mindre trafik. Nyttorna är mycket stora, även i monetära mått (Smith et.al. 2016).

3 Metod

Det här avsnittet beskriver vilka metoder som använts i uppsatsen och hur material har samlats in och bearbetats för att kunna besvara uppsatsens frågeställning och för att resultatet ska vara så trovärdigt som möjligt.

3.1 Teori

Uppsatsen har utgått från en traditionell litteratursökning, med en kombination av peer-review artiklar, facklitteratur samt rapporter från myndigheter, utredningar och forskningsprojekt inom området. Den traditionella litteraturstudien har enligt Hart (2018) fokus på teori och metodologi och avser att nå en högre kunskapsnivå inom ett ämne. Hart påpekar att den traditionella litteraturstudien också kan vara systematisk och använder sig utöver peer-review artiklar ofta även böcker, rapporter och så kallad grå litteratur. Anledningen till att en traditionell litteratursökning har valts är att den möjliggjort ett bredare urval av litteratur som har varit mer relevant utifrån frågeställningarna om det kommunala perspektivet och det transporteffektiva samhället i Sverige. Sökningen har gjorts företrädesvis i Google Scholar via Sveriges Lantbruksuniversitet, med utvalda sökord som *Transporteffektivt samhälle, implementering, hållbar mobilitet, hållbar stadsutveckling, trafikstrategier* och *styrmedel*. Antalet träffar har fått en första gallring utifrån relevansen i artiklarnas titel och en andra gallring utifrån genomläsning av abstract. Syntesen av litteratursökningarna har sammanställts i avsnitt 2, Teoretiska utgångspunkter och i avsnitt 4, I strävan efter det transporteffektiva samhället.

3.2 Empiri

De delar av uppsatsen som bygger på empirisk faktainhämtning bidrar med kunskap om hur det kommunala genomförandet av det transporteffektiva samhället fortlöper i Sverige och presenteras i avsnitt 4; ”I strävan efter ett transporteffektivt samhälle”. Empirin är dels hämtad genom dokumentanalyser från tre kommuner, med fokus på fysisk planering och visionsdokument för en hållbar mobilitet och dels från 17 intervjuer med tjänstepersoner och politiker från samma tre kommuner samt ett universitet och en statlig myndighet. Intervjuerna ger en relevant, nutida och specifik bild av det operativa genomförandet av ett transporteffektivt samhälle i tre kommuner, vilka är; en storstad en större stad och en mindre stad.

3.2.1 Dokumentanalys

En kvalitativ dokumentanalys i syfte att få en djupare inblick i kommunernas strategiska dokument har genomförts inför intervjuerna. Kvalitativ dokumentanalys är en metod för att granska texter och analysera dess innehåll och betydelse (Esaiasson 2017, s.211-212).

Storstadens dokument som analyserats är:

- Trafikstrategi (Malmö Stad, 2004).
- Parkeringspolicy och Parkeringsnorm (Malmö Stad, 2010a).
- Förtätning. Dialog. PM (Malmö Stad, 2010b).
- Godstrafikprogram (Malmö Stad, 2014).
- Trafik- och Mobilitetsplan (Malmö Stad, 2016).
- Översiktsplan. Planstrategi (Malmö Stad, 2018).
- Översiktsplan för Nyhamnen (Malmö Stad, 2019).
- Uppföljning på trafik- och mobilitetsområdet (Malmö Stad, 2020a).
- Policy och norm för mobilitet och parkering (Malmö Stad, 2020b).
- Genomförandeplan omvandla Parkering Malmö till Mobilitet Malmö (Malmö Stad, 2020c).
- Mobilitetsåtgärder och utformning av parkering förfastighetsägare (Malmö Stad, 2021).

Den större stadens dokument som analyserats är:

- Handbok i bilsnål samhällsplanering (Lunds kommun, 2005).
- LundaMaTs III (Lunds kommun, 2015).
- Översiktsplan (Lunds kommun, 2018a).
- Cykelstrategi (Lunds kommun, 2018b).
- Parkeringsstrategi Remissförslag (Lunds kommun, 2020a).
- LundaMaTs III Årsrapport (Lunds kommun, 2020b).
- Gångplan Remissversion (Lunds kommun, 2021).

Den mindre stadens dokument som analyserats är:

- P-norm (Karlshamns kommun, 1984).
- Handlingsprogram för hållbar utveckling (Karlshamns kommun, 2007).
- Trafikvision (Karlshamns kommun, 2012).
- Övergripande Trafik- och parkeringsutredning (Karlshamns kommun, 2014).
- Översiktsplan (Karlshamns kommun, 2015).
- Trafik- och bullerutredning Stårnö Sjöstad (Karlshamns kommun, 2020).

Därutöver har ett antal regionala dokument lästs igenom inför intervjuerna, exempelvis Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030, Det öppna Skåne 2030 - Skånes utvecklingsstrategi, Regionalt trafikförsörjningsprogram för Blekinge 2012-2015, Framtidens kollektivtrafik i Blekinge, Länsplan för regional transportinfrastruktur för Blekinge 2010 – 2021, Trafikförsörjningsprogram Blekinge 2020 – 2023, Växtplats Blekinge Regional

utvecklingsstrategi fram till 2030. Dessa dokument är undantagna i dokumentanalysen, men har funnits med som bakgrundsmaterial i många intervjuer.

För att kunna besvara uppsatsens frågeställningar studerades framförallt de tre kommunernas strategier för hållbarhet, trafik och fysisk planering. Därefter utfördes semistrukturerade intervjuer med de kommunala tjänstepersoner som arbetar med planering eller genomförande av dessa strategier i kommunerna, för att få reda på hur det går och vilka utmaningar som finns. Mer om det i avsnitt 3.2.2 Intervjuer. Vid intervjutillfällena och framförallt i den tematiska sammanfattningen av dokumentanalysen och intervjusammanställningen kunde en jämförelse ske, huruvida kommunernas visioner, strategier och planer överensstämde med vad som faktiskt görs i respektive kommun. Det ska tilläggas att en intervju gjordes med en universitetslektor och en intervju med en expert på en statlig myndighet för att få ytterligare perspektiv. Att bara tre kommuner valdes var en avgränsningsfråga och valet av just dessa kommuner i ett begränsat antal var för att få en spridning i kommunstorlek, en storstad, en större stad och en mindre stad, enligt SKR:s kommungruppsindelning.

3.2.2 Intervjuer

För att undersöka hur kommuner arbetar med hållbar mobilitet har sammanlagt 17 intervjuer genomförts i mars till maj 2022. Åtta av dessa har jobbat i den kommunala förvaltningen i en svensk storstad, tre i en svensk större stad, fyra i en svensk mindre stad samt en (1) på ett universitet och en (1) på en statlig sektorsmyndighet. Av de intervjupersonerna som arbetat kommunalt arbetar sju för en teknisk nämnd, fem för en byggnadsnämnd, två för kommunfullmäktige och en (1) för en miljönämnd. Rollerna är trafikstrateg, gatuingenjör, miljöstrateg, planarkitekt, universitetslektor, politisk samordnare, expert, strategisk planerare, chef och, två är nämndsordförande och sex stycken är trafikplanerare.

De som intervjuats har valts på grund av sin kunskap inom det område som undersöks i studien. Ett selektivt urval av informanter har gjorts, vilket innebär att informanterna handplockats utifrån forskarens uppfattning om vilka individer som kan dela med sig av relevant information, likt vad David & Sutton (2016) beskriver.

Intervjuerna har gjorts genom en semistrukturerad metod där frågorna och samtalsämnena har varit förutbestämda, men har ändå skiljt sig lite beroende på vem som har intervjuats. Eventuella följdfrågor har uppstått utifrån det som informanten berättat, vilket har blivit intressanta uppslag i intervjuerna. Flexibiliteten och möjligheten till följdfrågor ses som den starkaste fördelen med semistrukturerade intervjuer (Bryman 2018: 563–565). I en flexibel intervju där deltagarna innehar expertkunskap kallas de som intervjuas för informanter. Genom semistrukturerade intervjuer fick informanterna chansen att utveckla sina egna tankar

och berätta om sina egna uppfattningar, vilket också ses som en tillgång (Merriam & Grenier, 2019; 11, 286 samt David & Sutton, 2016; 99, 113) för att kunna få en bra bild av hur arbetet med implementeringen av kommunens visionsdokument för hållbar mobilitet har fungerat och genomförts. På så sätt har informantens kunskap och berättelse kunnat utvecklas i intervjuerna, vilket ytterligare har varit fördelaktigt eftersom intervjuerna har velat ta reda på olika aspekter från olika infallsvinklar och från varierande professioner.

Intervjuerna gjordes genom videokonferens som spelades in för att fokusera på samtalet med informanten istället för att anteckna. Efter intervjuerna, som gjordes i mars, april och maj 2022, avlyssnades inspelningarna och det som informanterna sagt i intervjun skrevs ner. Någon fullständig transkribering gjordes inte. Den nedskrivna texten mailades sedan till respektive informant, för att ge denne möjlighet att läsa igenom för att kunna ändra, förtydliga, ta bort eller lägga till. Syftet var att undvika missförstånd samt att ge möjlighet för informanten att ge en mer genomtänkt bild eller lägga till sådant som missats. Det var också ett sätt för mig att känna att intervjutexterna fått ett ”godkännande”. Jag bad informanterna att få den ändrade texten tillbaka med ändringarna färgmarkerade för att undvika missar. Alla informanter fick tre veckors svarstid, med det tillägget att de inte behövde svara, men att texten då ändå kunde anses vara OK. Det bör tilläggas att informanterna visste att deras namn inte skulle framgå i uppsatsen och även att deras roller skulle vara delvis anonymiserade.

3.2.3 Urval av informanter

Kommuner har ansvar för planering av markanvändning (SFS 2010:900) och äger eller är huvudman för en stor del av samhällets fysiska infrastruktur. De som arbetar åt kommunernas byggnads-, trafik- eller miljönämnd sitter på en viktig nyckel till en transporteffektiv samhällsutformning och är också de som bäst känner till de visioner, planer och beslutade åtgärder som sker både inom respektive kommun, men också vad som kan förväntas inom en överskådlig framtid för en stor del av samhällets trafikmiljöer och transportsystem.

Att ta reda på hur samtliga svenska kommuner arbetar för en transporteffektiv samhällsförändring vore naturligtvis optimalt för att få den bästa bilden av läget i Sverige. Tyvärr skulle det vara alldeles för omfattande för en masteruppsats. Urvalet utgick ifrån att kommunernas skulle ha olika befolkningsmängd. Kommunernas storlek och personalstyrkan har stor betydelse för i vilken omfattning de kan arbeta med hållbar mobilitet eller har något eget visionsdokument, exempelvis en trafikstrategi.

Kommunerna valdes utifrån Sveriges kommuners och regioners kommungruppsindelning (SKR, 2021). Det var uteslutet att inte välja en av de kommuner som har kommit allra längst i sitt arbete, därför valdes en storstad (A1- kommuner med minst 200 000 invånare varav minst

200 000 invånare i den största tätorten.). Även större städer arbetar i de allra flesta fall aktivt med hållbara transporter, därför valdes också en kommun med en större stad (B3- kommuner med minst 50 000 invånare varav minst 40 000 invånare i den största tätorten). Den tredje kommunen som valdes är en av de som inte har kommit lika långt i sitt arbete, men ändå speglar en stor del av Sverige, tillhör gruppen (C6 - Mindre stad/tätort - kommuner med minst 15 000 men mindre än 40 000 invånare i den största tätorten).

De kommungrupper som valdes bort var;

- A2. *Pendlingskommun nära storstad* - kommuner där minst 40 procent av nattbefolkningen pendlar till arbete i en storstad eller storstadsnära kommun.
- B4. *Pendlingskommun nära större stad* - kommuner där minst 40 procent av nattbefolkningen pendlar till arbete i en större stad.
- B5. *Lågpendlingskommun nära större stad* - kommuner där mindre än 40 procent av nattbefolkningen pendlar till arbete i en större stad.
- C7. *Pendlingskommun nära mindre stad/tätort* - kommuner där minst 30 procent av nattbefolkningen pendlar till arbete i annan mindre ort och/eller där minst 30 procent av den sysselsatta dagbefolkningen bor i annan kommun.
- C8. *Landsbygdskommun* - kommuner med mindre än 15 000 invånare i den största tätorten, lågt pendlingsmönster (mindre än 30 procent).
- C9. *Landsbygdskommun med besöksnäring* - landsbygdskommun med minst två kriterier för besöksnäring, d.v.s. antal gästnätter, omsättning inom detaljhandel/ hotell/ restaurang i förhållande till invånarantalet.

Med hänsyn till uppsatsens avgränsning valdes endast tre kommuner att ingå i studien, vilket blev en kommun i respektive grupp A1, B3 och C6. Eftersom min bostad och mitt lärosäte ligger i södra Sverige valdes kommuner i södra Sverige. Kommunerna valdes också i tron om att ha den kunskap som behövs för att på ett bra sätt kunna ge en bra bild utifrån uppsatsens frågeställningar om implementeringen av kommunernas mål, visioner och beslutade planer för att främja hållbara trafiklösningar i sina stadsmiljöer.

Till storstaden skickades ett informativt mejl till en trafikplanerare på Fastighets- och gatukontoret och till en chef på Stadsbyggnadskontoret. Med hjälp av dessa fick jag sedan tips på lämpliga intervjupersoner som sedan mailades uppsatsens arbetsplan och en fråga om de ville delta i en intervju. Med de som svarade ”ja” bokades sedan en mötestid för videokonferens. Senast fyra dagar innan mötet mailades samtalsämnena som var formulerade som frågor samt länkar till de kommunala dokument som jag ville att vi skulle prata om. I vissa fall bifogades också en powerpointpresentation med valda delar ur kommunala dokument som skulle diskuteras närmre. Frågorna som anpassats efter respektive informant varierade inte mycket från person till person. Mailtext och frågor går att läsa i bilaga 1.

Beträffande den större staden kontaktades kommunens medborgarcenter som gav ut några kontakter att börja med. Till slut erhöles de kontaktuppgifter till de som senare skulle bli informanter. Därefter gick förfarandet till på samma sätt som för storstaden. I den mindre staden hölls ett informationsmöte för kommunens planarkitekter där uppsatsidén presenterades. Dessa tipsade om vilka som kunde var bäst lämpade att bli intervjuade och dessa kunde också sedermera ställa upp. För att få olika perspektiv på uppsatsens frågeställningar valdes en gatuingenjör, en miljöstrateg, en planarkitekt och en politiker, till att bli informanter. Förfarandet med bokningen gick därefter till på samma sätt som i storstaden.

I syfte att ändå få en övergripande bild av alla landets kommuner kontaktades även en universitetslektor i trafik och mobilitetsplanering, som huvudsakligen forskar utöver undervisning och handledning, samt en expert på en statlig sektorsmyndighet som jobbat länge med tillämpning av kommunala trafikstrategier men också med digital tillgänglighet som komplement till fysisk tillgänglighet (mobilitet). Dessa intervjuer gav värdefull information för att de var övergripande, objektiva och kompletterade de intervjuer som var gjorda med de tre kommunernas företrädare.

Intervjuerna som var bokade i god tid, skedde alla digitalt i Microsoft Teams, varade med några få undantagsfall i en timme och alla spelades in. Informanterna fick reda på att intervjuerna skulle anonymiseras i uppsatsen och att intervjuerna skulle spelas in, både skriftligen i bokningsfasen och muntligen innan inspelningen startade.

Samtalen kretsade kring kommunernas arbete för en transporteffektiv samhällsutformning samt ändrade beteenden för att minska transporters klimatbelastning, restider och reseavstånd och möjliggöra för mer fysisk aktiv mobilitet. Frågeställningarna handlade om arbetssätt, organisation, beslutsfattande och implementering i arbetet med framdriften av kommunernas mobilitetsvisioner för att bli åtgärdsplanering och faktiska förändringar.

3.2.4 Tematisk analys

En efterbehandling av empirin gjordes genom en tematisk analys för att finna mönster (teman). En tematisk analys har som syfte att identifiera, analysera och rapportera mönster eller teman i den insamlade informationen (Braun och Clarke, 2006). I detta fall var det de kommunala dokumenten och intervjuerna. Det ska gå att plocka ut givna teman ur materialet, snarare än att forskaren ska tvinga fram teman utifrån sina egna föreställningar (David & Sutton, 2016; 292). En poäng med detta är att forskaren senare ska kunna återvända det insamlade materialet och hitta samma tema (Denscombe, 2018; 394). I denna uppsats identifierades teman utefter gemensamma nämnare utifrån den teoretiska utgångspunkt som

nämnts i avsnitt 2, Teoretiska utgångspunkter, men också i uppsatsens syfte och frågeställning.

Tack vare inspelningarna fanns också möjligheten att återkomma till intervjuerna för att återigen få ut nyanserna. Utifrån dessa kunde intervjuerna och dokumenten delas in i olika kategorier. Braun och Clarke (2006) beskriver att kategorierna sedan ska föras ihop till teman. De teman som använts som indelning av intervjutexterna i den tematiska analysen är uppdelade enligt punktlistan i avsnitt 3.2.4 ”Återkommande samtalsämnen i intervjuerna”.

3.2.5 Metoddiskussion

Tre kommuner kan vara i minsta laget för att få ett heltäckande svar på uppsatsens frågeställning, även om det var många dokument från varje kommun som analyserades. Totalt gjordes 17 intervjuer från dessa kommuner inklusive ett universitet och en statlig myndighet. Det kanske var i mesta laget för att bara välja tre kommuner, men i gengäld för få kommuner för att erhålla en bredd utifrån forskningsfrågan. Intervjuerna med universitetet och den statliga myndigheten gav ett välkommet tillskott genom de ytterligare perspektiv som de gav.

Intervjuerna tillsammans med dokumentanalysen får ändå ses som tillräcklig empiri för att besvara de forskningsfrågor som formulerats. Inledningsvis fanns en tanke att även välja en av de många kommuner i Sverige som har färre än 15 000 invånare i den största tätorten och lågt pendlingsmönster, men efter en liten undersökning på några kommuners webbsidor kunde slutsatsen dras att en sådan kommun hade liknat den mindre stadens arbete för ett transporteffektivt samhälle. En brist i valet av kommuner är att samtliga befinner sig i den sydligaste delen av Sverige, vilket också skulle kunna vara ett hinder för en uppskalad generalisering av studiens resultat. Fördelen med att ha bara tre kommuner istället för många kan vara att dessa kommuners arbete har kunnat granskas djupare och därför komma närmre de utmaningar som finns och de framgångar som görs i det kommunala arbetet för ett transporteffektivt samhälle, vilket också försvaras av David och Sutton (2016).

Dokumentanalysen utgick nästan uteslutande från svenska dokument vilket dels innebar en avsaknad av internationell inspiration men samtidigt innebar relevanta perspektiv i förhållande till forskningsfrågan. Svagheter med djupintervjuer är att det är en väldigt subjektiv metod. Det kan också framföras nackdelar mot intervjuer som görs genom en videokonferens och som spelas in. Informanten kan känna sig ofri, samtidigt som intervjun blir mindre personlig (Jacobsson, 2021). Fördelen är å andra sidan att intervjuaren slipper anteckna under intervjun och att allt går att få med genom att lyssna i efterhand. En annan

fördel är det resfia mötet, vilket överrensstämmer med målsättningarna i det transporteffektiva samhället.

Informanterna kan anses vara en homogen grupp med liknande uppfattning, men också en grupp som har en bra insikt i kommunernas arbete och hur arbetet bör bedrivas. Det som skiljer informanterna åt är delvis de som arbetar på stadsbyggnadskontoret och de som arbetar mer med frågor om gator och trafik. Politiker respektive tjänstemän är andra grupper som skiljer sig åt, liksom stora respektive små kommuner samt inom och utom den kommunala sektorn. Skillnaden består ofta i hur teoretiska respektive praktiska erfarenheter som de olika ställningstagandena grundar sig i.

Det finns ett flertal alternativa samansättningar av informanter. Att fråga fler utomstående, men kunniga i ämnet, exempelvis akademien, sektorsmyndigheter, konsulter m.m. Det hade kanske gett mer av ett översiktligt resultat, men hade å andra sidan riskerat att missa de explicita erfarenheterna från kommunernas arbete. Om en större andel politiker funnits bland informanterna hade en större tyngdpunkt varit på hinder och lågt hängande frukter i det faktiska genomförandet, men mindre av det interna och organisatoriska arbetet.

Det var lättare att få tag på trafikplanerare än stadsplanerare, men hade en större del av informanterna arbetat med fysisk planering hade svaren sannolikt haft sin grund i ett mer teoretiskt synsätt och med mer fokus på tidiga planeringsskeden samt förtätning och funktionsblandning. Samansättningen av informanter kan ändå ses som bra med tanke på uppsatsens frågeställning huruvida kommunerna bidrar till ett transporteffektivt samhälle och lyckas med att förverkliga sina trafikstrategier. Svagheten ligger snarare i hur många som intervjuats och hur de har varit spridda i landet och i olika typer av kommuner, men ytterst har det varit en avgränsningsfråga som fått accepteras.

Samtalsämnena och frågorna kan också ifrågasättas, även om det efter att intervjuerna är gjorda inte har upplevts att några viktiga delar har missats.

Det behöver nämnas att uppsatsförfattaren är boende och anställd i den mindre kommunen, vilket har inneburit en större lokalkännedom, såväl till lokalsamhällets-, som till kommunadministrationens struktur. Den kännedomen har författaren försökt hålla objektiv, men kan möjligen ha gjort att kommunens arbete har återgetts med en större autenticitet. Det här kan ha varit en viktig aspekt i studien, eftersom arbetet för ett transporteffektivt samhälle inte är lika tydligt i mindre kommuner, som i större.

Likaså har författaren strävat efter att förhålla sig och sin uppsats självständig, helt utan beroende av arbetsgivarens eventuella inflytande. Uppsatsen har inte varit ett uppdrag från

arbetsgivaren, vilka heller inte haft kännedom om uppsatsens innehåll, förrän eventuellt efter publicering.

3.2.6 Källkritik

Uppsatsens referenser har inhämtats från Google Scholar, Libsearch och Sciencedirect. Sökord en har varit *Transporteffektivt samhälle, implementering, hållbar mobilitet, hållbar stadsutveckling, trafikstrategier och styrmedel* samt dess engelska motsvarigheter. Det är företrädesvis svenska forskningsrapporter, vetenskapliga publikationer och myndighetsrapporter som har gett den informationen som efterfrågats. Det är inte alla källor som har varit vetenskapligt granskade av andra forskare, det har snarare varit fokus på källor som har gett relevant information till uppsatsens forskningsfråga, exempelvis myndighetsrapporter och statliga utredningar samt kommunernas egna dokument.

3.2.7 Forskningsetiskt förhållningssätt

För en kvalitativ studie är resultatets ärlighet centralt (Braun & Clarke, 2006). Genom att behålla informanternas förtrolighet och undvika personliga frågor har ärlighet och etik kunnat upprätthållas i uppsatsen. Forskaren har det yttersta ansvaret och ska ta ansvar för de handlingar som utförs (Denscombe, 2018; 437-438).

Anonymisering har genomsyrat ambitionen i uppsatsens empiriska del. I referatet av de kommunala dokumenten är det dock ogörligt att låta dessa vara anonyma. Informanternas namn har dock varit lätta att hålla anonyma, däremot har deras roller i vissa fall framgått i texten. Från och med avsnitt 5 kommer dock kommunernas namn att skrivas ut, eftersom det ändå inte går att dölja och att det underlättar för läsaren.

4 I strävan efter det transporteffektiva samhället

I det här avsnittet redogörs för viktiga faktorer i framdriften av ett transporteffektivt samhälle. Först beskrivs aktörer och planering på olika nivåer, därefter hur arbetet kan bedrivas på kommunal nivå och avslutningsvis ges exempel på styrmedel för att stimulera en mer transporteffektiv samhällsutformning.

4.1 Aktörer och planering på olika nivåer

Det är flera aktörer som har ansvar, rådighet och målsättningar för planering och åtgärder för ett transporteffektivt samhälle. Regeringen, Infrastrukturdepartementet, Trafikverket och andra statliga myndigheter, länsstyrelser och regioner, kommuner, näringsliv och medborgare.

4.1.1 Transporteffektivt samhälle i ett nationellt perspektiv

Vart fjärde år får Trafikverket ett direktiv till inriktningsplanering från sittande regering. Trafikverket tar då fram ett inriktningsunderlag till grund för regeringens infrastrukturproposition med tillhörande budget som sedan går till beslut i riksdagen. Får propositionen ett bifall är det dags för Trafikverkets åtgärdsplanering genom ett direktiv från regeringen, som ska leda fram till ett förslag till nationell infrastrukturplan och ett positivt beslut från regeringen innan planen kan genomföras av Trafikverket.

Den här processen stipulerar alltså inriktningen för samhällets transportinfrastruktur och med en budget på 881 miljarder för perioden 2022-2033 (Trafikverket, 2022b), som presenterades nu i juni 2022 utgör också planen en ekonomiskt avgörande inverkan på vilken typ av transportinvesteringar som genomförs på nationell nivå, men som i mycket hög grad även påverkar den regionala och kommunala nivån. Inriktningsunderlaget har initialt en stor betydelse för nationens framtida transporter, eftersom den bygger på en förväntad trafikutveckling, som i sig tenderar att bli självuppfyllande. Men hela framtagandeprocessen kantas av en mängd påverkansfaktorer som gällande statsbudget, statliga utredningar och utredningar från sektorsmyndigheter, förslag till ändringar av lagar, beskattningar eller styrmedel etc.

Trafikverket ansvarar för att den nationella infrastrukturplanen genomförs och har också rollen som samrådsinstans även vid kommunal och regional trafikplanering.

Trafikverket har under lång tid varit initiativtagande i användandet av lokala trafikstrategier. En handbok som kallas; Trafik för en attraktiv stad ”TRAST” (Trafikverket, 2015), syftar till att vägleda lokala beslutsfattare och planerare för en mer hållbar transportplanering, exempelvis med framtagande av kommunala trafikstrategier. TRAST kan också utvecklas för

att fungera som ett bredare arbetssätt i tidiga skeden. Förebilden är EU:s trafikplaneringskoncept; "Sustainable Urban Mobility Plan" (Civitas, 2020), som beskrivs vara en strategisk mobilitetsplan för medborgare och företag i europeiska städer i syfte att förbättra dess livskvalitet. Definitionen av SUMP är fritt översatt "en strategisk och integrerad strategi för att effektivt hantera stadstransporternas komplexitet. Dess kärnmål är att förbättra tillgängligheten och livskvaliteten genom att uppnå en förändring till en hållbar mobilitet." (Rupprecht Consult, 2019).

Departement och sektorsmyndigheter i Sverige har under senare år varit enade om att transportsystemets klimatomställning behöver stå på tre ben: energieffektivare fordon, fossilfria drivmedel, och ett mer transporteffektivt samhälle. I förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 avfärdas dock potentialen av transporteffektiva åtgärder som osäker och endast av marginell betydelse för att uppnå klimatmålen. En förklaring till detta kan vara att Trafikverkets myndighetsuppdrag inte på samma sätt som regioner och framförallt kommuner har ansvar och rådighet över de åtgärder som det transporteffektiva samhället innebär. Det transporteffektiva samhället strävar ju efter att minska behovet av resor och transporter, medan Trafikverkets uppdrag snarare inbegriper planering, byggande, drift och underhåll av den nationella transportinfrastrukturen. Det här behöver inte innebära en konflikt, men kommunernas och även regionernas arbete för ett transporteffektivt samhälle skulle behöva få mer stöd från nationellt håll, i synnerhet då Trafikverket enligt Witzell (2021) snarare har medverkat till att tona ned betydelsen av det transporteffektiva samhället än att belysa dess potential.

I ett gemensamt regeringsuppdrag (Strategisk plan för omställning av transportsystemet till fossilfrihet, "SOFT") ställde sig sex sektorsmyndigheter bakom den betydande potential som ett transporteffektivt samhälle har. Transporteffektiva åtgärder bedömdes också vara strategiskt viktiga och för att skapa både social och ekologisk hållbarhet, utöver klimatmålen. Tyvärr påverkades Trafikverkets inriktningsplanering för 2018 – 2029 inte av slutredovisningen i SOFT därför att uppfattningen beträffande potentialen i transporteffektiva åtgärder skiljde sig väsentligt (Witzell, 2021)

4.1.2 Transporteffektivt samhälle i en regional och kommunal kontext

Den regionala aktören ansvarar för kollektivtrafik och kommunerna för den lokala infrastrukturen som lokala vägar, gångvägar och cykelvägar (Håkansson & Isaksson, 2016).

Kommuner har också ansvar för planering av markanvändning (SFS 2010:900) och äger eller är huvudman för en stor del av samhällets fysiska infrastruktur. Kommunen har därför en stor rådighet beträffande en transporteffektiv samhällsutförande och genom sin politiska

styrning och sin administration skapas de visioner, strategier, planer och åtgärder som formar stora delar av vår fysiska miljö, i synnerhet trafikmiljöer och transportsystem i landets tätorter, för lång framtid. Hermelin och Smas (2019) menar att strategisk fysisk planering är ett verktyg som skulle användas mer i arbetet med globala hållbarhetsfrågor. Brokking et al. (2020) beskriver att de flesta kommunerna tar upp hållbarhetsmålen i sina översiktsplaner men också i trafikstrategier, grönstrukturplaner eller i implementering av barnkonventionen. Implementering av hållbarhetsmålen görs främst genom översiktsplanen, detaljplaner och i viss mån genom markanvisning (Bergkvist et al., 2021).

Alla kommuner ska ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunen och syftar till att vara vägledande för beslut om kommunens mark- och vattenanvändning, men också ta hänsyn till och samordna relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen (Boverket, 2022a). Detaljplanen är ett kommunalt plandokument som reglerar hur mark och vattenområden får användas, samt hur bebyggelsen i ett område ska vara utformad (Boverket, 2022b).

Markanvisning är en överenskommelse mellan en kommun och en byggherre där kommunen upplåter eller överlåter mark till en byggherre för byggnation och kan ställa krav på byggherren att byggnationen ska uppfylla vissa krav (SKR, 2021).

Kommunernas fysiska planering spelar en viktig roll som styrmedel för att minska trafikens miljöpåverkan och kan genom översiktsplanen vägleda till klimatsmarta samhällsstrukturer som främjar ett hållbart transport- och resebeteende, enligt Boverket (2020c). Blandad och tät bebyggelsestruktur med ett brett utbud av service, fritidsaktiviteter, blandade bostäder och arbetsplatser genererar färre bilresor (Malmö 2012).

Vid en detaljplaneläggning är de främsta sätten för kommuner att påverka graden av hållbara transporter att kommunen själv äger marken och antingen i en markanvisning ställa krav på hållbarhet eller skapa förutsättningarna för hållbara transporter. Brokking et al. (2020) menar att hållbarhetsarbete i stadsutvecklingen kräver en dialog mellan kommun och privata aktörer. Det är enligt Gustafsson, Hermelin och Smas (2019) inte troligt att de globala målen implementeras om inte kommunerna själva har den ambitionen och att både politiker och tjänstepersoner följer strategidokumentet i sitt arbete. En effektiv implementering av hållbarhetsmål kräver en välorganiserad kommunorganisation med förvaltningar och nämnder som samarbetar i hållbarhetsfrågor och vet vem som ska göra vad (Bergkvist et al., 2021).

Stadsplaneringsinstrumentets betydelse som särskilt viktigt för ett transporteffektivt samhälle understryks av IPCC, UN-Habitat m.fl. I en metastudie har OECD:s visat att en tät

bebyggelsestruktur har flera ekonomiska, sociala och ekologiska mervärden, exempelvis ökad produktivitet, innovation, trygghet, arbetsplatsutbud, hållbara transporter och energieffektivitet (Ahlfeldt et al, 2018). Risker med en tät bebyggelsestruktur kan uppstå om städerna inte samtidigt blir yt- och transporteffektiva, vilket i så fall kan leda till oönskad trängsel, sämre hälsa, minskat välbefinnande och sämre tillgång på friytor. Att lyckas få fler att gå, cykla och använda kollektivtrafik är därigenom inte bara en fråga om att minska utsläpp. (Adell et al, 2021).

Sambandet mellan bebyggelsestruktur och resvanor publicerades 2010 av Ewing & Cervero. De hade analyserat över 200 studier som behandlat bebyggelsestrukturens påverkan på reslängd med bil, men också gångresor och kollektivtrafikresor. I studien etablerades fem variabler som har fått stor betydelse för transporteffektiv stadsplanering, de så kallade 5 d:na; densitet, diversitet, design, destinationstillgänglighet och distans till kollektivtrafik.

- *Densitet* är hushåll, våningsarea, arbetsplatser eller invånare per areaenhet.
- *Diversitet* kan uttryckas som ett index på hur en tätorts yta används diverifierat för olika behov eller bara mängden invånare per arbetsplats
- *Design* avser gatunätets korsningstäthet eller kvartersstorlek, gatubredd, antal övergångsställen eller andel trottoarer.
- *Destinationstillgänglighet* mäter tillgängligheten till stadens utbud i stort. Enheten kan vara avstånd från centrum eller antal arbetsplatser inom en given restid.
- *Distans till kollektivtrafik* mäts som avstånd till närmaste kollektivtrafikhållplats eller som antalet linjer eller hållplatser inom ett givet område.

Kategoriseringen är ett användbart sätt att organisera faktorerna som har betydelse för resvanor för att sammanställa kunskapen inom forskningsfältet (Adell et al., 2021) Det finns ytterligare två D som har betydelse för resvanor men som inte beskriver bebyggelsestrukturen. Demand Management och Demographics.

- *Demand Management* avser styrning av efterfrågan av resande, exempelvis trängselavgifter, parkeringsutbud och avgifter.
- *Demografi och socioekonomi* är också avgörande för hur människor reser.

(Ewing & Cervero, 2010, 265-294)

Kommunen kan genom översiktsplaneverktyget utöver markanvändning och bebyggelseplanering skapa strategier för en hållbar mobilitet, vilket specifikt kan bidra till en transporteffektiv samhällsutförande. Denna kan främja en ökad täthet, blandade användningsområden, lokalisering av bebyggelse och ha fokus på gång-, cykel- och kollektivtrafik (Banister, 2008; Thoresson, 2022) och bli en tematisk del av översiktsplanen.

4.2 Kommunal trafikstrategi

Trafikstrategier och trafikplaner är styrdokument som tydliggör långsiktiga trafikfrågor. De kan beskriva hur trafiksystemet bör utformas för att stötta samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens mål. Strategin bör vara kopplad till översiktsplanen och ska hantera avvägningar mellan konkurrerande intressen och mellan trafikslagen (Trafikverket 2019). Den bör vara förankrad både i tjänsteorganisationen och politiskt. Den kan innehålla strategier för godstrafik, samt renhållnings- och blåljustrafik ingå, liksom parkeringspolicy eller strategier för mikromobilitet, fordonsdelning, mobility management, mobility as a service ”Maas” eller Mobilitetshubbar/zoner. Trafikstrategin bör beskriva det organisatoriska arbetet och ansvarsfördelning för genomförande och uppföljning samt hur beslutsfattandet sker (Bergkvist et al., 2021).

TRAST-guiden (Trafikverket, 2021b) är en vägledning till kommuner som vill arbeta fram en trafikstrategi. TRAST står för ”Trafik för en attraktiv stad, och har getts ut i många utgåvor under 2000-talet och har idag en bred uppsättning av vägledningsdokument (Trafikverket 2022g). Vägledningen gäller arbetet från start till vision, handlingsplan, genomförandefas och till trafikstrategins fortlevnad. En checklista för TRAST-processens tre faser:

Fas	De olika arbetsmomenten
FAS 1	<ol style="list-style-type: none">1. Ta tag i arbetet med trafikstrategin genom att initiera en process, beskriva och påvisa nyttan med en trafikstrategi och beskriva utgångspunkten2. Ta fram en projektbeskrivning3. Nulägesanalys
FAS 2	<ol style="list-style-type: none">4. Ta fram vision, mål och inriktning5. Förankring av vision, mål och inriktning6. Ta fram handlingsplan7. Sammanställ trafikstrategi8. Kommunicera, remissbehandla och justera trafikstrategin9. Antagande av trafikstrategin
FAS 3	<ol style="list-style-type: none">10. Genomförandeplanering11. Följa upp och utvärdera, kommunicera resultaten12. Uppdatera styrdokument, aktualitetsförklara

Figur 1. Arbetsmomenten i de tre faserna; Fas 1 – Starta arbetet och få ett uppdrag, Fas 2 – Arbeta fram strategin och Fas 3 – Genomföra och förvalta (Trafikverket, 2021c)

4.2.1 Erfarenheter från arbetet med trafikstrategier

För att en trafikstrategi ska bli lyckad menar Trafikverket (2012) att fem incitament utgör grunden; mognad, timing, engagemang & förankring, uthållighet och resurser. Fas 1 och 3 präglas av lyhörddhet och anpassning till lokala arbets- och planeringsförutsättningar.

Trafikverket (2012) studerade erfarenheterna utifrån användandet av trafikstrategier. Lund var kanske allra först med LundaMaTs 1997. Därefter kom LundaMaTs II, 2005 och LundaMaTs III, 2014. Publikation *Framgångsrikt mobilitetsarbete i kommuner* (Trivector Traffic, 2007) berättar om Lunds arbete med hållbara transporter, där de så kallade reformområdena är Samhällsplanering, Cykelstaden, Utvecklad kollektivtrafik, Miljöanpassad biltrafik och Företagens transporter. Reformområdena som också varit förebild i andra kommuner har i Lund implementerats med fokus på en kombination av beteendepåverkande och fysiska åtgärder för att uppnå bästa effekt. I Lund startade också Sveriges första mobilitetskontor 1998. LundaMaTs II fick större inslag av regional samverkan och blev en del av den ordinarie verksamheten inom exempelvis samhällsplanering. Trivector Traffic menar att främst Lund och Karlstad, som också var en pionjär, har karaktäriserats av att testa nya koncept och arbetsmetoder. Framgångsrika koncept har varit Hälsotrampet, Testresenärsprojektet, Direktbearbetning av hushåll och anställda på företag, Bilpoolsprojektet, Gå och cykla till skolan – bilfria skoldagar, vandrande skolbussar, Utbildning i sparsam körning och Resepolicys. I bilaga 1, avsnitt 9.2 finns en redogörelse för innehållet i LundaMaTs III.

I Lund har byggnadsnämnden och tekniska nämnden varit ansvariga, medan gatu- och trafikkontoret har stått för genomförandet. Ansvarig för uppföljningen har varit en person för varje mål. I Karlstad är det Kommunledningskontoret som ansvarat för trafikstrategin, medan det operativa arbetet bedrivits av olika förvaltningar. Mål har följts upp av den ansvariga förvaltningen för varje åtgärdsområde. I Jönköping har en styrgrupp ansvarat för mobilitetsarbetet och i Kalmar är det Kommunledningskontoret medan olika projektgrupper inom ”Vi möts i Kalmar” har stått för genomförandet (Trivector Traffic 2007).

Göteborg trafikstrategi (Göteborg stad, 2014) pekar ut tre huvudmål med trafikstrategin:

- Resor, att skapa ett lättillgängligt regioncentrum.
- Stadsrum med attraktiva stadsmiljöer där folk vill bo, arbeta, handla, studera och mötas.
- Godstransporter ska befästa Göteborg som Nordens logistikcentrum

Effektiva målet för trafikstrategin är att minst 35 procent av resorna år 2035 ska ske till fots eller med cykel och att 55 procent av all motoriserad trafik ska vara kollektivtrafik 2035. Fokus ligger på att ge utrymme till cyklister och fotgängare samt att reducera parkeringsmöjligheter i urbana miljöer samtidigt som den ökade inpendlingen möjliggörs med andra trafikslag än bil. Göteborg stad vill satsa på delningsfordon och subventionerat kollektivtrafikkort samt ha

en god infrastruktur med hållbara resealternativ som buss, spårvagn eller raka och gena cykelstråk. Även gröna transportplaner är något som staden har arbetat med under en längre tid, vilket möjliggör lägre parkeringstal (Göteborg stad, 2014).

Göteborg är en stor och utspridd bilstad där trängselskatten är ett av deras viktigaste styrmedel för att minska biltrafiken tillsammans med minskat antal parkeringar i stadskärnan. Allt fler åker kollektivt och utbudet ökar. De menar att medborgardialog är viktigt vid planering av konkreta åtgärder, däremot att medborgardialog är svårt i framtagandet av trafikstrategier, eftersom målen är mer abstrakta (Göteborg stad, 2014).

Trivector Traffic (2007) sammanfattar erfarenheter som gett framgång. Viktigt är att det faktiskt finns en trafikstrategi och en handlingsplan samt att allt arbete har förankrats och att genomförandet följts upp och utvärderats. Gustafsson & Ivner (2016) menar att kommunerna i Sverige har goda förutsättningar i att implementera målen genom sitt planmonopol och har därför ett stort ansvar.

4.3 Implementering

En trafikstrategi som inte implementeras i organisationen riskerar att bara bli en hyllvärmare. Begreppet implementering kan bland annat förklaras som ‘verkställande av politiska beslut’ (Sannerstedt, 1997:18ff). Målet och meningen med implementering kommer i grunden från tanken om att varje människa måste göra skillnad och att mål måste anpassas till nya förutsättningar (Bergkvist et al., 2021).

Implementeringsteorier belyser processer och villkor mellan politiskt fattade beslut och deras realisering (Hertting, 2018). Policyimplementering är ett av två olika forskningsfält som tillämpas i samhällsvetenskap och oftast inom offentlig policy (Garpenby, 2010). Fokus är det objekt som ska implementeras, vilka aktörer som ingår och hur implementeringsprocessen ser ut (Vedung, 2016).

Implementeringsforskningen växte under 1970-talet i USA för att försöka förstå varför det var svårt att använda politiska strategier och offentliga policier (Pülzl & Treib, 2007). Numera finns en omfattande kunskap om implementering, där både strukturer och aktörer inkluderas i den politiska strategin (Pülzl & Treib, 2007; Cerna, 2013). Lennart Lundquist (1987:29) menar att nyckelfaktorn inom implementering är styrning. Andra viktiga faktorer är; organisation och uppföljning, politiskt ledarskap och engagemang, tillräckliga resurser, ekonomisk vinst, att åtgärderna får önskad effekt, eldsjälarna samt nätverk.

Lundquist (1987) menar att tre faktorer måste finnas i implementeringsprocessen för att lyckas med implementeringen av exempelvis en trafikstrategi:

- *Förstå.* Är strategins innehåll entydigt och begripligt?
Organisationen ska förstå syftet av förändringen och intentionen i strategin (Lundquist 1987:43; Sannerstedt 1997:27).
- *Vilja.* Har tillämparen en vilja att genomföra strategin?
Vilket engagemang har tillämparen?
- *Kunna.* Finns det resurser att genomföra strategin?
Finns tillräckliga resurser som personal, lokaler, tid, ekonomi och kompetens? Finns möjlighet att påverka och fatta delbeslut (Lundquist 1987: 43; Sannerstedt 1997:27).

4.3.1 Vad innebär implementeringen av en trafikstrategi?

Implementering av en trafikstrategi kan ses som en tvärsektoriell implementering med ett gemensamt arbete över verksamhetsgränser (Ekman, 2020). Hållbarhetsfrågor som trafikstrategier berör många och kräver samarbete mellan kommunala förvaltningar och nämnder. Här kan en styrgrupp eller en samordnare sätta ramarna för genomförandet. Petra Svensson (2017) menar att den offentliga sektorn hela tiden förändras och att tvärsektoriella samordnare, så kallade strateger, är tecken på det. Beslut som sträcker sig över flera politikområden bör inte hanteras stuprörsformat i konkurrens mellan förvaltningar. Att vara samordnare för en tvärsektoriell implementering innebär utmaningar i att förankra förändringen i respektive verksamhet nerifrån och upp, vilket skapar intressekonflikter. Samordnaren blir både ”lobbyist” och ”byråkrat” (Svensson 2017:146).

Många kommuner i Sverige har ambitiösa trafikstrategier, men får problem i genomförandefasen. Brokking et al. (2020) menar att brister i den interna organisationen ofta leder till en bristande implementering. En anledning kan också vara att trafikstrategin endast är rådgivande och inte juridiskt bindande (Busck et al., 2008). Vid konflikter i planeringen med lagstadgade dokument, prioriteras dessa framför trafikstrategin (Andersson et al., 2012). En annan anledning kan vara att trafikstrategier formulerats på ett allmänt sätt i syfte att ha ett brett politiskt stöd och det är först i samband med de konkreta åtgärderna som reaktionerna kommer. En tredje anledning kan vara att det tvärsektoriella arbetet behöver fortsätta i genomförandefasen där de större utgifterna kommer, vilket försvårar fördelning av ansvar, personalresurser och kostnader (Mulgan, 2007; Andersson et al., 2012).

Trivector Traffic (2007) har genom intervjuer tagit fram indikatorer som tyder på en lyckad implementering av mobilitetsarbete i kommuner. Implementeringsfasen liksom initierings- och uppstartsfasen ska vara intensiv med samråd, avstämningar och diskussioner. Samarbetet med myndigheter, näringsliv, organisationer och med andra kommuner ger värdefullt erfarenhetsutbyte och projektidéer. Samarbetet skapar intresse och ger tyngd och respekt för

arbetet. Idé- och visionsarbetet måste fortgå parallellt med de fysiska åtgärderna, eftersom de stärker varandras effekter (ibid.).

Ghaderi & Johansson (2013) studerade implementering av lokalt klimatarbete för att hitta framgångsfaktorer i tre kommuner; Örebro, Eskilstuna och Östersund och kom fram till att eldsjälarna, konkreta dokument samt förankring hos ledande tjänstemän och politiker är betydelsefullt. Framgångsfaktorer skiljer sig dock mellan olika faser i ett hållbarhetsarbete (Forsberg, 2007). Eldsjälarna är viktigare i den första fasen, i synnerhet eftersom hållbarhetsarbete är frivilligt (Goldmann, Östborn, 2011). Har eldsjälarna även chefsbefattning är det lättare att få genomslag för idéerna (Forsberg, 2002). Försvinner eldsjälarna kan dock hållbarhetsarbetet ebba ut snabbt (Vedung, 2016). En konkret målbild förbättrar uppföljningen och redovisningen för styrgrupp och politiker, som beslutar om riktning och tilldelning av resurser (Goldman och Östborn, 2011). Genom samarbete inom och mellan kommuner ges tillgång till fler perspektiv, tips och idéer och även tillgång till fler resurser, vilket är extra viktigt i små kommuner. Implementeringen är också lättare om det finns pengar, personaltid och kunskap. Här kan statlig stimulans i form av bidrag vara en viktig faktor, men det kräver ofta kommunala personresurser. Banister (2008) liksom Hedegaard Sørensen och Isaksson (2021) menar att en förutsättning för att lyckas med att effektivt implementera strategier för hållbar mobilitet, är allmänhetens acceptans till förändringen.

Otydlighet i politiska beslut kan både underlätta och försvåra implementeringen (Hertting, 2018). Målinriktad tydlighet är generellt att föredra för att alla ska kunna arbeta mot samma mål och följa upp genomförandet. Men Hertting (2018) ser ändå underlättande sidor i vaga målformuleringar som skapar handlingsutrymme och undviker att viktiga aktörer i implementeringen sätter sig på tvären. Implementering som genomförs på ett annorlunda sätt kan försvåra processen (Vedung, 2016), där offentliga organisationer tenderar att hålla sig till etablerade tillvägagångssätt, även om de visat sig vara kontraproduktiva. Vanligare är att kedjan av delbeslut i implementeringsprocessen gör att resultatet i slutet avviker från det som önskades i början (Pressman & Wildavsky, 1973), en risk som finns inom offentlig implementering där önskemål om att många aktörer bör samverka för att bättre förankra politikens målsättningar (Lundin, 2007).

Ett problem med implementering kan vara att medborgarna inte involveras i ett tidigt stadium. Stödet är inte nödvändigtvis stort bland allmänheten, men det finns undantag. I tyska staden Freiburg var medborgaraktivism och bostadsbrist drivande för att implementera den bilfria stadsdelen Vauban. Vid implementering av hållbar mobilitet är det en framgångsfaktor att känna till och ta hänsyn till hur de kulturella, politiska och socio-ekonomiska förutsättningarna ser ut (Koglin et al., 2019). I Sverige är det ofta kommunernas administration som är drivande i implementeringen av hållbar mobilitet och där finns också

en samlad kompetens och kännedom om den egna kommunens förutsättningar och medborgare. Tyvärr används inte alltid denna kunskap i arbetet med hållbar mobilitet.

4.4 Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle

Styrmedel betraktas från flera perspektiv och kategoriseras på flera olika sätt i den vetenskapliga litteraturen. Det är vanligt att skilja mellan ”hårda” och ”mjuka” styrmedel, vilket i regel syftar på hur tvingande ett styrmedel är. Men ibland kan ”hårda” styrmedel också användas för att benämna fysiska åtgärder, närmare bestämt utformningen av den fysiska miljön och infrastrukturen. Exempel på mjuka styrmedel är information, ”nudging” och kunskaphöjande insatser.

Ekonomiska styrmedel är svårare att kategorisera, inte minst eftersom de utgörs av både restriktioner och subventioner. Att betala en avgift eller en skatt är inte frivilligt och beroende på individens ekonomiska situation kan dess valmöjlighet begränsas betydligt. Ett ekonomiskt styrmedel kan också verka på motsatt sätt, det vill säga i form av ett positivt incitament för att uppmuntra ett önskat beteende. Många forskare skiljer på begränsande och adderande styrmedel, vilket ligger nära begreppsparet push/pull (Bardal et al., 2020, Drews et al., 2016) eller morot och piska (Vedung, 1998). Begreppen syftar på åtgärder som avskräcker respektive uppmuntrar ett visst beteende.

För styrmedel och åtgärder som hör till den transporteffektiva samhällsreformeringen råder osäkerheter i hur mycket de betyder för trafikutvecklingen (Trafikverket 2020a). Potentialerna skiljer sig åt för olika platser i landet samt mellan tätort och landsbygd. De flesta åtgärder handlar om att skapa mer hållbara städer med mindre biltrafik, vilket gör att minskningarna framförallt sker i städerna. Fler resfria möten innebär dock en möjlighet att minska biltrafik både i städer och på landsbygden. Genom kilometerskatt istället för bränsleskatt skulle beskattningen kunna styras olika utifrån fordonstyp, bränsle eller var fordonet framförs (Hult, C. 2018).

För att åstadkomma mindre bilresande och mer kollektivtrafikresande kan styrningen ta sikte på att göra bilåkandet dyrare, krångligare eller mer tidskrävande, eller att göra kollektivtrafiken billigare, mer tillgänglig eller snabbare. Styrningen behöver vara en väl genomtänkt sammansättning av olika styrmedel och måste sannolikt inkludera både tekniska och mer processinriktade styrmedel. Det senare handlar om åtgärder som ökar implementeringen, exempelvis kommunikation och medborgarinflytande (jfr. Sørensen et al., 2014). Howlett (2005: 33) menar att styrmedlen ofta hänger ihop i ett ömsesidigt beroende och ska därför inte delas upp kategoriskt i ”morot” och ”piska”.

Styrmedel för hållbar mobilitet finns på olika administrativa nivåer. Kommuner har en slags styrning genom sitt planmonopol. På regional nivå handlar det om styrmedel i samband med regionala trafikförsörjningsprogram och ansvaret för kollektivtrafiken. Statens främsta styrmedel är lagstiftning, skatter och andra ekonomiska styrmedel samt finansiering, utveckling och förvaltning av den nationella infrastrukturen (Hedegaard, Sørensen & Isaksson, 2021). Regeringskansliet (2021a) listar ett antal beslutade styrmedel som bidrar till ett transporteffektivt samhälle, både ekonomiska- och styrmedel för samhällsplanering. Trafikverkets (2020d) rapport om klimatstyrmedel i infrastrukturplaneringen nämner ”bränsleskatter och reduktionsplikt samt förbättrade åtgärder för alternativ till bil och lastbil, såsom satsningar på järnväg, kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik” som styrmedel för ett transporteffektivt samhälle.

Pädam et al., (2022) delar in styrmedlen i ”transportkostnadshöjande” respektive ”förbättrade alternativ”. De transportkostnadshöjande styrmedlen höjer den generaliserande kostnaden för bil, lastbil och flyg, medan förbättrade alternativ sänker kostnaden eller på andra sätt skapar förbättrade förutsättningar. Den generaliserande kostnaden är en sammanvägning av tidsåtgång, reskostnad/transportkostnad samt bekvämlighet/kvalitet. Exempelvis kan en hastighetssänkning leda till minskade drivmedelskostnader, men ge längre res- och transporttider, och därigenom höja den generaliserade kostnaden (Regeringskansliet, 2021a).

Styrmedel som riktas mot samhällsplanering i nedanstående tabell kan vara både förbättrade alternativ eller transportkostnadshöjande för bil, lastbil och flyg.

	Styrmedel på nationell nivå	Styrmedel på kommunal och regional nivå
Transportkostnads- höjande för bil/lastbil/flyg	Beskattning av drivmedel för vägfordon	Begränsning av biltrafik (bilfri zon, omvandling av trafikled*)
	Flygskatt	Parkeringsbestämmelser
	Reduktionsplikt för bensen, diesel och flygfotogen	Parkeringsavgift
	Hastighetssänkning på det statliga vägnätet	Hastighetssänkning i tätbebyggt område
	Trängselskatt	
	Vägavgift för tunga fordon	
Samhällsplanering	Direktiv för åtgärds- och inriktningsplaneringen	Regionplan, RUS
	Finansiering av åtgärder i nationell och regional plan	Kommunala planer och program
		Parkeringsnormer

Förbättrade alternativ	Auktion av 5G-licenser	Subventionering av kollektivtrafik
	Ekobonus för omlastning från lastbil till sjöfart (och järnväg) **	Regionala trafik-försörjningsprogram
	Finansiering av nationell cykelstrategi för ökad, säker cykling	Cykelgator
	Miljökompensation för järnväg (t.om 2021)	
	Nationell stödmodell för bredbandsutbyggnad	
	Stadsmiljöavtal (ingår i nationell plan)	
	Resfria digitala möten i myndigheter	
	Upphandling av nattågstrafik	

Figur 2. Styrmedel på nationell respektive kommunal nivå, indelade i styrmedel som är transportkostnadshöjande, riktas mot samhällsplanering och förbättrade alternativ. (Pädam et al., 2022)

*Not: * Begränsning av biltrafik har klassats som ett kommunalt styrmedel samtidigt som åtgärden ”omvandling av trafikled” delas av den nationella och kommunala nivån.*

***Trafikverket presenterar en breddad och förlängd ekobonus för regeringen den 10 mars 2022.*

Styrmedlen i tabellen delas upp i nationella respektive kommunala/regionala styrmedel. De flesta nationella styrmedel som är transportkostnadshöjande är ekonomiska styrmedel. Två administrativa styrmedel, ”reduktionsplikten” och ”hastighetssänkningar”, ingår också i denna kategori. Reduktionsplikten innebär visserligen ökad andel biodrivmedel, men kan ändå anses styra mot ett transporteffektivt samhälle eftersom den är transportkostnadshöjande. 2021 infördes reduktionsplikt även för flygbränsle (VTI, 2021). Hastighetssänkningar finns i bägge nivåerna beroende på ansvar och rådighet. På kommunal nivå regleras parkeringsstyrmedel som avgifter, bestämmelser och tillgång. Ekonomiska styrmedel kan åstadkomma kostnadseffektiva utsläppsminskningar, därför räknas koldioxidskatten på bensin och diesel hit, eftersom aktörerna minskar körsträckan eller väljer andra färdmedel, liksom de gör vid hastighetssänkningar. Utsläppen kan alltså minskas både genom prissättning och genom tidsåtgång. Hastighetssänkningen är inte lika effektiv och ställer större krav på kontroll av regelefterlevnad.

Biltrafiken och samhällets transporteffektivitet påverkas både av tillgången till parkeringsplatser och av priset på dem. Parkering påverkar även andra styrmedel, men kommunerna har enligt lag (SFS 1957:259) begränsade möjligheter att låta biltrafiken bära sina kostnader för parkering och därmed gynna ett transporteffektivt samhälle. Tillgången och styrningen av parkering skiljer sig mellan tomtmark och gatemark. På tomtmark har markägaren möjlighet att relativt fritt reglera utformningen av parkering genom civilrättsliga avtal. På gatemark gäller istället offentlig rätt för kommun att ta ut parkeringsavgift för att ordna trafiken, men inte för styrning (SFS 1957:259). Kostnaden för att parkera kan därför skilja sig mellan tomtmark och gatemark inom ett och samma område. Parkeringsnorm anger krav på antal parkeringsplatser i bygglov och kan se olika ut. Ett sätt för kommunerna att minska antalet parkeringsplatser är så kallade ”flexibla” parkeringstal som innebär att byggherrar och fastighetsägare kan minska antalet parkeringsplatser om de kan förbättra förutsättningarna för annan mer hållbar mobilitet, genom att exempelvis erbjuda andra mobilitetstjänster (Höök, 2020). Kommunernas parkeringsnormer innebär annars oftast kraftiga subventioner till biltrafik och ett problem är att de gäller endast vid byggandet - de rör stora belopp men är löst styrda (Pädam et al. 2022). Generösa parkeringsnormer påverkar bostadsbyggandet negativt, genom att de gör byggprojekten kostsamma, leder till urban sprawl med dyrare och längre resor och sammantaget minskar den ekologiska, sociala och ekonomiska hållbarheten (ibid.).

Trafikplanering och samhällsplanering kan vara förbättrande styrmedel för att ge alternativ till bil, lastbil och flyg, men de kan också bidra till motsatsen. Den nationella planen och länstransportplaner för infrastruktur kan genom investeringar i kollektivtrafik, cykelvägar och höjning av bärighetsklass i vägnätet bidra till ett transporteffektivt samhälle. Samtidigt finns en utbredd kritik mot Trafikverkets inriktningsunderlag där trafiktillväxten i Trafikverkets basprognos bidrar till prioritering av vägtrafik (SOU 2021:48, 2021 samt 2030-sekretariatet, 2021).

Acceptansen för styrmedel som hastighetssänkningar och lokala trängselavgifter kan öka om de genererar intäkter som tydligt kan återinvesteras i infrastrukturåtgärder som kommer allmänheten till godo (Naturvårdsverket, 2021b). Ett hinder för transporteffektivitet kan vara kostnader för förtätning eller utbyggd kollektivtrafik, något som märks i Stadsmiljöavtalen. Expansiva kommuner arbetar med att omvandla trafikleder till stadsgator (urbana stråk) för att på så sätt frigöra gatuutrymme till gång- och cykelbanor eller till bostadsbyggande (Trafikverket, 2020f; Naturvårdsverket, 2021b). Kommuner har rådighet att planera för omvandling, men Trafikverket ansvarar för framkomligheten på trafikleder, vilket skapar en intressekonflikt.

Skatteavdraget för arbetsresor är ett styrmedel som motverkat klimatmålen, men 220317 presenterade regeringen en lagrådsremiss för en ny färdmedelsneutral och avståndsberoende

skattereduktion (Riksdagen, 2022b). Förslaget skulle minska incitamenten att resa med bil och bo i dåliga kollektivtrafiklägen. Ett avskaffande av ”det gamla” reseavdraget skulle enligt Sweco (2019) minska utsläppen från arbetsresor med 17 procent. Men den 8 november presenterade regeringen sitt budgetförslag för nästa år. Där meddelas att nuvarande reseavdraget behålls och dessutom förstärks, i stället för den avståndsbaseade skattereduktion som riksdagen beslutade om i juni (Regeringskansliet, 2022b). Dessutom kan nedsättningen av fordonsskatten för personbil i vissa norrlandskommuner samt nedsatt moms till 6 procent på transporter vara styrmedel som motverkar klimatmålen (Pädam et al., 2022).

Ett annat motverkande styrmedel är flygupphandling av flyglinjer med beslutad trafikplikt. Syftet är att säkerställa tillgängligheten för sju orter i Norrland och Gotland genom flyg. Här finns en uppenbar målkonflikt mellan tillgänglighet och klimat (Pädam et al. 2022).

Ytterligare ett motverkande styrmedel är att järnvägen använder cirka 12,1 miljoner liter diesel på sträckor som inte är elektrifierade (Trafikanalys, 2021). Till skillnad från vägtrafiken beskattas inte dieseln med koldioxidskatt. Även sjöfarten undantas från koldioxidskatt, men där kompliceras det utav att sjöfarten är internationell. Ett land kan inte ensamt införa en skatt, för det skulle leda till att fartygen bunkrar utomlands istället. Liknande problematik finns vid prissättning av koldioxidutsläpp från flygtrafiken, men här har internationella överenskommelser gjorts.

4.4.1 Styrmedel på kommunal nivå

Vanliga kommunala styrmedel för ett transporteffektivt samhälle är fysiska åtgärder till förmån för gång, cykling, mikromobilitet och kollektivtrafik samt parkeringsbegränsningar eller hastighetssänkningar för bil. Kommunen ansvarar också för infrastrukturen kring kollektivtrafiken, exempelvis hållplatser, bussgator och bussfiler. Ett vanligt administrativt styrmedel är den fysiska planeringen där möjlighet finns att planera för en transporteffektiv samhällsutförning, exempelvis genom förtätning, bebyggelseområden som är funktionsblandade och har nära till kollektivtrafik. Andra administrativa styrmedel kan vara lokala föreskrifter, parkeringsbegränsningar eller planbestämmelser i detaljplaner samt riktlinjer från kommunala policydokument. Ekonomiska styrmedel kan vara parkeringsavgifter, vägavgifter och tullar. Så kallade mjuka åtgärder, som informativa styrmedel och nudging förekommer också på kommunal nivå, exempelvis för att tillgängliggöra information om gång, cykel och kollektivtrafik eller mobilitetstjänster, så kallad ”Mobility management” i syfte att förändra människors beteende och resvanor till en mer hållbar mobilitet. Det finns en synergi i att mjuka åtgärder ofta bidrar till att de hårda åtgärderna, exempelvis cykelbanor, används mer (Kepaptsoglou et al., 2012).

Åtgärder som är kontroversiella eller politiskt känsliga är svårare att implementera och därmed svårare att genomföra (Hansson et al., 2018). De menar därför att det exempelvis är vanligare att kommuner använder styrmedel för att förbättra kollektivtrafiken än att minska biltrafiken (Söderqvist & Alder, 2022)

I slutbetänkandet från utredningen Samordning för bostadsbyggande föreslogs ändringar i plan- och bygglagen för bättre hänsyn till transporteffektivitet i planeringen (Regeringen, 2021a). Genom den fysiska planeringen kan kommuner påverka behovet av mobilitet. Kommuner med attraktiva tätorter har möjligheter att planera för en tätare bebyggelse. Om ny befolkning dessutom lokaliseras till platser med god kollektivtrafik kan bilanvändningen minska (WSP, 2013). Uittenbogaard (2016) skriver att Tyskland har bestämmelser för standardavstånd mellan olika samhällsfunktioner i syfte att minska avstånd mellan service, bostad, arbete och andra målpunkter.

Bland styrmedel som ger förbättrade alternativ till bil, lastbil och flyg finns nationella subventioner som stödjer överflyttning av gods från väg, till sjöfart och järnväg samt statliga medel investeringar i cykelinfrastruktur och kollektivtrafikåtgärder inklusive styrmedel till digital tillgänglighet. Även utbyggnaden av digital infrastruktur subventioneras av statliga styrmedel, exempelvis ett nationellt stöd för bredbandsutbyggnad (SKR, 2022a). Genom stadsmiljöavtalen (Trafikverket, 2022d) kan kommuner och regioner söka statliga medel för åtgärder som bidrar till hållbara stadsmiljöer. Som villkor ska motprestationer genomföras i andra hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande.

Utfasningsutredningen rekommenderar ett ökat fokus på transporteffektivitet för godstransporter (Regeringskansliet, 2021a, s. 361). Även regeringen prioriterar överflyttning av gods från väg, till järnväg och sjöfart i den nationella godstransportstrategin (Trafikverket, 2022e). Ett styrmedel för överflyttning är ekobonus som är en miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart som i budgetpropositionen (Regeringskansliet, 2021b) föreslås öka.

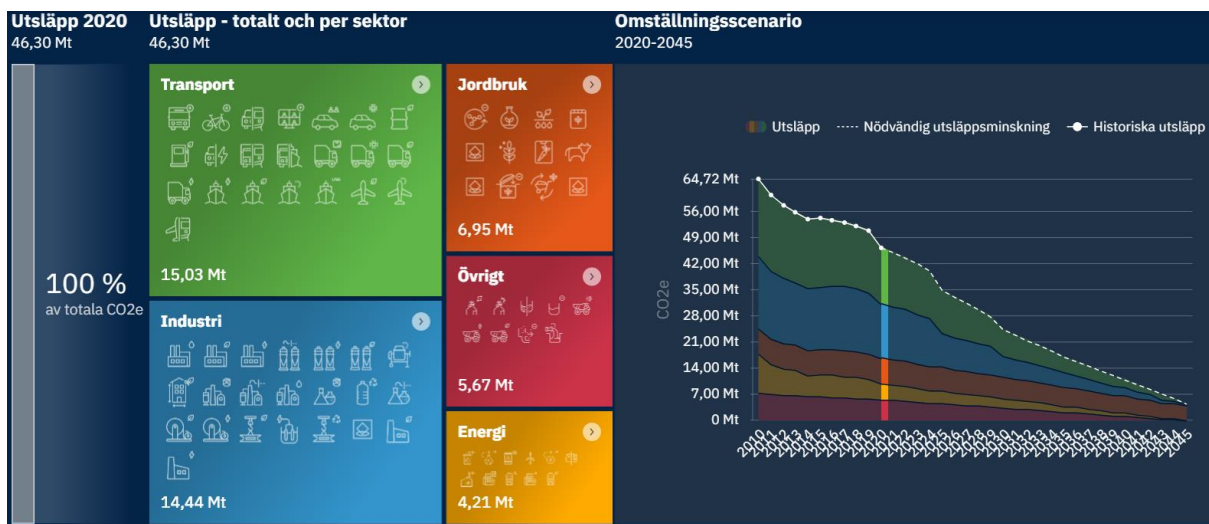
På regional nivå finns kollektivtrafikfrämjande styrmedel så som regionala trafikförsörjningsprogram och subventionerade biljettpriiser för kollektivtrafiken. Genom statliga investeringar i kollektivtrafikanläggningar finansieras en del av utbyggnaden av kollektivtrafiken även nationellt (Pädam et al., 2022).

Kommuner har möjligheter att genom trafikreglering främja gång, cykel och kollektivtrafik eller påverka biltrafiken genom omvandling av trafikleder till fler trafikslag. Regeringen har nyligen infört möjlighet att inrätta cykelgator genom att meddela klimatlag (Riksdagen, 2022c). Det finns alltså många möjligheter för kommuner att planera för ett transporteffektivt samhälle (Pädam et al., 2022).

Eftersom resande och godstransporter alltmer sker utanför den egna kommunen så behöver bebyggelse-, transport- och översiktsplaneringen ske även på regional nivå, vilket inte är ett krav idag. Sverige har ingen tydlig planeringshierarki, som en del andra länder, vilket gör det svårare att få genomslag för nationella mål på den lokala nivån. Kanske att den regionala nivån skulle behöva vara mer närvarande i den fysiska planeringen. Staten behöver också förmedla signaler om hur olika samhällsmål, inklusive klimatmålen, ska vägas samman i planeringen (Naturvårdsverket, 2012).

4.4.2 Nationella styrmedel för ett transporteffektivt samhälle

Följande avsnitt redogör kortfattat för de nationella styrmedel som har bäring på ett transporteffektivt samhälle, enligt det visuella verktyget *Panorama* för klimatomställningen som Klimatpolitiska rådet, Naturvårdsverket och Energimyndigheten står bakom. (Naturvårdsverket, u.å.)



Figur 3. Panoramas layout för att visualisera de olika sektorernas utsläpp av CO2e, respektive ett omställningsscenario (Naturvårdsverket, u.å.).

Exempel på nationella styrmedel.

Cykelgator. Regeringen ger den 1 december 2020 kommuner möjligheten att inrätta cykelgator där motorfordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken, max 30 km/h. Fordon har väjningsplikt och parkeringsförbud. Lämpar sig för tätastadsmiljöer där cykelbana inte får plats eller för cykelstråk i glesbygd. Förseelse innebär böter. Två nya vägmärken införs.

Digitaliseringskonsultbranschens färdplan för fossilfri konkurrenskraft. Utbildningar om digitaliseringens effekter ur ett hållbarhetsperspektiv. Skapa ett gemensamt ramverk för att kunna redovisa emissioner. Lansera en webbplattform där branschens möjligheter ett kunskapslyft till kunder, akademi och politiker.

Ecodriving (sparsam körning) i körkortsbildningen. EcoDriving ingår som ett moment i körkortsutbildningen i Sverige sedan 2007 för elever och deras handledare.

Breddad ekobonus - Miljökompensation för överflyttning av gods till sjöfart. För åren 2022-2024 är 100 miljoner kronor per år avsatt för breddad ekobonus för att främja överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart och underlätta för intermodala godstransporter. Förordning (2018:1867). Stödet kan som mest uppgå till 30 procent av produktionskostnaden.

Elbusspremien är ett statligt stöd för aktörer som bedriver kollektivtrafik. Främjar introduktionen av elbussar. I budgeten för 2022 har regeringen beslutat att elbusspremien ska täcka 20 procent av inköpspriset och att premien ska uppgå till totalt 1 100 miljoner kronor. Premien riktas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten eller trafikbolag. Premien regleras i förordning (2016:836) om elbusspremie.

Elektrifieringskommission ökar takten i elektrifieringen på transportområdet. Uppdraget sträcker sig fram till och med den 31 december 2022 och ska belysa finansieringsfrågor, affärsmodeller och hur el snabbt kan dras fram till elväg och laddinfrastruktur för snabbbladdning. Även vätgasdrift ska undersökas.

Elektrifieringspiloter för tunga transporter. Regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter ska påskynda elektrifieringen av godstransporter i Sverige. Under 2022 ska 550 miljoner kronor fördelas till aktörer som vill bygga upp en regional infrastruktur med strategiskt placerade publika ladd- och tankstationer för el och vätgas.

Flexibla parkeringstal. Vägledning till kommuner om flexibla parkeringstal för att främja ett hållbart resande, effektivare markutnyttjande och en mer attraktiv stadsmiljö.

Miljökompensation för järnvägsföretag som utför godstransporter på järnväg syftar till att stärka järnvägens konkurrenskraft och bidra till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. 400 miljoner kronor per år ska användas under 2021-2025.

Kommuner kan stänga ute vissa fordon från särskilda områden "miljözoner" i städer. Miljözon är en åtgärd för att förbättra luftkvaliteten i områden. Undantagna är fordon som uppfyller utsläppskrav och vissa fordon som används för vissa angivna tjänster och ändamål.

Nationella planen för transportsystemet 2018-29 har omfattande satsningar på järnväg. Den största i modern tid. 125 miljarder går till drift och underhåll av statliga järnvägar.

Skattelättnad för cykelförmån. Regeringen har i budgeten 2022 infört ett avdrag för cykelförmån. En anställd som får använda sin arbetsgivares cykel privat behöver endast betala förmånsskatt för den del av förmånen som överstiger 3 000 kronor. Syftet med förslaget är att underlätta för cykelpendling

Stadsmiljöavtal. Syftet med stadsmiljöavtalen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att kommuner och landsting kan söka statligt stöd för investeringar som leder till en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik och hållbara godstransportlösningar. Stödet ska särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik eller cykeltrafik och insatser för samordning och effektivisering av godstransporter. Förutsättningar för stöd är också att motprestationer genomförs som bidrar till hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande. Det kan till exempel innebära löften om revidering av parkeringstal, byggande av cykelparkeringar, bulleråtgärder eller framtagande av trafik- och parkeringsstrategier. Förslag finns om att öka anslaget för stadsmiljöavtalen till 6 miljarder per år för att täcka nuvarande investeringsbehov.

Trängselskatt för fordon i Stockholm och Göteborg, med syfte att minska trängseln, förbättra miljön och bidra till att finansiera infrastruktursatsningar. Fordonen registreras automatiskt vid betalstationer (Lag (2004:629) om trängselskatt).

Vägavgift för tunga fordon med en totalvikt på minst 12 ton eller en totalvikt på minst 7 ton om draganordning finns. Förslag finns också på en avståndsbaserad skatt.

Länsstyrelsen och Sveriges Åkeriföretags projekt vägleder för hållbara transporter som riktar sig till transportköpare i syfte att åkerier ska kunna investera i mer klimatsmart teknik och arbetssätt. Exempelvis längre leveranstider och större tidsfönster för när godset ska vara framme eller fasta leveransdagar samt kravställan att transporten ska ske med tåg eller fartyg.

Åkerinäringens färdplan för fossilfri konkurrenskraft. Åtgärder för fossilfrihet senast 2045 och för hur sysselsättning och lönsamhet kan öka parallellt med att utsläppen minskar, exempelvis övergång till andra drivlinor, ökad fyllnadsgrad och ruttoptimering.

Främja godssamordning i den fysiska planeringen och föreslå åtgärder. Ta fram en vägledning som ska hjälpa aktörer som arbetar med fysisk planering att främja ökad godssamordning. Vägledningen finns på Boverkets webbplats PBL kunskapsbanken.

Trafikverket ska intensifiera arbetet att främja intermodala järnvägstransporter i samverkan med transportköpare, speditörer, kombiterminaler, transportföretag, hamnbolag, kommuner, omlastning och andra aktörer för att öka överflyttning av godstransporter från väg till järnväg, samt sprida innovativa lösningar som kan bidra till fler intermodala godstransporter som inkluderar järnväg, inklusive automatiserad omlastning.

Uppdrag att föreslå styrmedel för en lokal och regional klimatomställning. I budgetpropositionen för 2022 har regeringen föreslagit en satsning på 80 miljoner till Länsstyrelsen, Naturvårdsverket och Energimyndigheten som ska analysera förutsättningarna för kommuner och regioner att styra mot minskade växthusgasutsläpp. I uppdraget nämns fysisk planering, transportinfrastruktur- och trafikplanering, regional utveckling, gestaltad livsmiljö, energi- och klimatrådgivning samt energieffektivisering.

Nationellt cykelmål. VTI och Cykelcentrum har på uppdrag av regeringen tagit fram mål för ökad andel cykling, som inkluderar alla åldrar och socioekonomiska grupper i hela landet och främjar cyklingens samhällsekonomiska effekter. Cyklandet ska fördubblas till 2035 och det finns etappmål och delmål. VTI har föreslagit sju indikatorer som kan användas i den nationella resvaneundersökningen och för uppföljning i "Nationellt cykelbokslut".

Plan för elvägar. Trafikverket har fått i uppdrag att inleda planering för en utbyggnad av elvägar längs det statliga vägnätet fram till 2030 och med sikte på 2040. I planen ska även laddinfrastruktur öka fordonens räckvidd ytterligare och därigenom samspela med elvägarna.

Statlig fossilfri sjöfart. Trafikverket, Sjöfartsverket och Kustbevakningen utredde 2021 hur den statliga sjöfarten skulle bli fossilfri. Förslaget var att tillföra ytterligare 45 miljoner kronor per år till sjöfartsverket för att påskynda omställning till fossilfri båt- och fartygsflotta.

Transportsektorns omställning. Regeringen har gett Trafikanalys i uppdrag att ta fram underlag (Trafikanalys, 2022) med åtgärder som kan bidra till transportsektorns klimatomställning. Underlaget remitterades den 15 september 2022 och var tänkt att användas i Regeringens klimatpolitiska handlingsplan.

EU:s utsläppshandelssystem för transporter och uppvärmning. 2025 ska bränsledistributörer rapportera utsläpp för 2024 och 2025. Utsläppen från vägtransporter och uppvärmning av byggnader förväntas minska med 43 % till 2030 jämfört med 2005.

Förmånsbeskattning arbetsplatsparkering. Förslag till beskattning av de som har förmån av fri parkering, i stället för att den som i dag ingår i bilförmånen.

Nationellt biljettsystem för kollektivtrafik. I budgetpropositionen för 2022 avsatte regeringen 111 miljoner kronor för ett gemensamt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige. I vårbudgeten 2022 föreslog regeringen att Trafikverket kunde medfinansiera regionerna för deras kostnader att utveckla och integrera regionala biljettsystem.

Omvandling av trafikleder i städer. Naturvårdsverket har presenterat en kartläggning av styrmedel som främjar omvandling av befintliga trafikleder i städer och tätorter. Kommunerna begränsas av målkonflikter, rådighetsfrågor, brist på medfinansiering, politisk vilja och allmänhetens syn på den här typen av åtgärder.

Reformerat reseavdrag. Regeringen presenterade 2021 en proposition för att reseavdraget avskaffas i sin nuvarande form och ersätts av en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion. 6 kronor per mil för den som har mellan 3 och 8 mil enkel resa till arbetet, oavsett färdmedel. Där kollektivtrafiken är bristfällig ingår också en fast ersättning om 20 kronor per resdag. Minst 59 och max 210 resdagar per år kan ge skattereduktion.

Stärkt planering för en hållbar utveckling. Utredningen "Samordning för bostadsbyggande" utökade I februari 2019 direktiven till att också se över delar av plan- och bygglagen, för att genom ändringar i regelverket stärka förutsättningarna för transporteffektivitet och tillgänglighet genom hållbara transporter samt utveckla möjligheterna att främja långsiktigt hållbara stadsmiljöer. Utredningens slutbetänkande redovisades den 30 mars 2021.

I underlaget till Trafikanalys uppdrag att rekommendera styrmedel inför kommande klimatpolitiska handlingsplan föreslås; Möjliggörande av styrande parkeringsavgifter, statlig medfinansiering av drift av kollektivtrafiken, att fristående statlig cykelbana möjliggörs; ändrat stadsmiljöavtal och finansiering av innovationer i omlastningsterminaler (Pädam et al., 2022)

5 Resultat - Kommunernas arbete för mer hållbara transporter

I det här avsnittet presenteras resultatet från den empiriska delen. I första delavsnittet beskrivs de kommunala dokumenten som har bäring på ett transporteffektivt samhälle. Därefter återberättas intervjuerna och slutligen sammanfattas de i en tematisk analys.

5.1 Dokumentanalys

Den empiriska delen har innefattat en genomläsning och syntes av de tre kommunernas strategiska dokument som en förberedelse för de intervjuer som också genomförts.

I detta avsnitt beskrivs dokumentens innehåll och budskap. I avsnitt 8, Referenser, finns länkar till de kommunala dokument som är publika.

De tre kommunerna är:	Invånare	Täthet (invånare/km ²)
”Storstaden”:		
Malmö tätort (2020-01-01)	324 002	4 205
Malmö kommun (2022-06-30)	354 395	2 258
”Den större staden”:		
Lund tätort (2020-01-01)	94 393	3 559
Lund kommun (2022-06-30)	126 989	298
”Den mindre staden”:		
Karlshamn tätort (2020-01-01)	20 283	1 270
Karlshamn kommun (2022-06-30)	32 260	66

Uppgifterna är hämtade från Wikipedia 2022-08-23.

5.1.1 Storstaden

Malmö

Trafikstrategi för Malmö, 2004

Trafikstrategin har som huvudmål: En trygg och tillgänglig stad. Effektivare kollektivtrafik, mer cykel, smartare parkering och ett lugnare tempo. En starkare region där Malmö kan vidareutveckla sin roll som regionalt centrum. Effektivisera trafiksystemet för människor och gods och förtäta stationsnära

Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för bil, mc och cykel, 2010

Parkeringspolicyn belyser fyra områden. God tillgänglighet, effektiv markanvändning, minskning av biltrafiken och dess negativa effekter samt en attraktiv stadsmiljö.

Parkeringsnormen ger parkeringstal för bil, motorcykel och cykel uppdelat på flerbostadshus. respektive arbetsplatser.

Dialog-PM 2010:2. Så förtätar vi Malmö!

I detta dokument beskrivs fördelarna med förtätning och ett förslag till förtättningsstrategi presenteras och vad det skulle betyda för staden stadslivet. Även genomförandet diskuteras, liksom förtätningspotentialen i olika stadskaraktärer. Förslaget där Malmö utvecklas som en blandad, tät, grön och transporteffektiv stad utgår från strategierna; stationsnära lägen, kollektivtrafikstråk, blandad stad, omvandla trafikleder till stadsgator samt utveckla mellanrummen, det gröna och det blå.

Godstrafikprogram 2014

Malmö's första Godstrafikprogram är kanske Sveriges första och fokuserar på godstrafikens utmaningar fram till 2020. Programmet tar upp godsterminaler, omlastningsstationer, ITS-lösningar, citylogistik, transporter, godshantering i detaljplaner samt alternativa bränslen och fordonsutveckling men också det regionala och nationella perspektivet.

Trafik- och mobilitetsplan 2016

Dokumentet är en trafikstrategi och kallas även för Trompen. Den är Malmö's viktigaste styrdokument för hållbart resande och hållbara transporter, där mer Malmö ska skapas för fler med mer liv och rörelse och bättre underlag för handel och service.

Fyra huvudområden får sammanfatta planens innehåll: helhetstänk, målstyrd planering av framtidens trafik, pendling inom regionen samt skapa stadshuvudgator av trafikleder. Malmö ska vara växande, tätare, mer funktionsblandad, närmre och tillgängligare samt grönare.

Trompen behandlar också mobility management, resvanor, transportefterfrågan liksom godstransporter och citylogistik. Stadens ytor tas upp och dess olika trafikslag, trafiktempot samt de gröna och blå värdena. Trompen innehåller också åtgärdslista med indikatorer, konsekvenser, uppdateringar, aktualisering och uppföljning. Ett avsnitt rubriceras ”Implementering” och där presenteras organisation, åtgärdsansvar, finansiering, samverkande aktörer och kommunikationsåtaganden. I styrgruppen för implementering och uppföljning ska beslutsfattare från Stadskontoret, Fastighet- och Gatukontoret, Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret och Miljöförvaltningen ingå. Styrgruppen ansvarar för implementering och uppföljning och utser projektsamordnare och projektgrupp som samordnar implementeringen, följer upp och informerar styrgruppen. Genomförandet sker i projekt eller i linjeorganisationerna.

Översiktsplan Planstrategi 2018.

Malmö's gällande översiktsplan (ÖP) antogs 2014. Det här är en uppdaterad version där en tätare och mer funktionsblandad stad har fått genomslag i planeringen. Transportsystemet ska

bidra till att fler väljer att gå, cykla eller åka kollektivt. Fysiska och mentala barriärer ska arbetas bort vid planering, utformning och gestaltning. Invånarnas resvanor ska också påverkas. Stadshuvudgatornas utformning har en viktig roll. För att hantera kapacitet och prioritering mellan trafikslag ska nya lösningar implementeras. Kollektivtrafikens stomlinjer ska prioriteras i hela staden, medan stråk för fotgängare och cyklister prioriteras i tätbebyggda områden. Parkeringsavgifter ska användas som styrmedel. En väl fungerande och effektiv varuförsörjning inom staden genom rationella och effektiva logistikupplägg, exempelvis samlastning vid externa terminaler. Översiktsplanen länkar också till Strukturbild Malmö-Lund och Storstadspaket Malmö (Sverigeförhandlingen) med 8 linjer Malmöexpressen-bussar, Malmö-pendeln–Lommabanan samt 14 cykelobjekt. Även länkar till Trompen (2016), Gångstråkplan, Fotgängarprogrammet 2012 -2018, Cykelprogrammet 2012–2019, Framtidens kollektivtrafik, Godstrafikprogrammet samt Parkeringspolicy och parkeringsnorm för bil, mc, och cykel. www.malmo.se/op

Fördjupning av Översiktsplan för Nyhamnen (2019) ingår också i dokumentanalysen.

Uppföljning på trafik- och mobilitetsområdet i Malmö (2020) redovisar resultaten av de insatser som gjorts sedan början av 2000-talet och ska sättas i relation till stadens målsättningar inom trafik- och mobilitetsområdet och tydliggöra förbättringspotentialen och huruvida målsättningarna har haft en positiv inverkan. Fokus är att hitta långsiktiga trender, framförallt genom de resvaneundersökningar som genomförts 2003, 2008, 2013 och 2017.

Vad har då hänt? Malmös strategiska arbete med att få fler att välja cykel fortsätter. Godstransporter med cykel ökar. Pågatågen mellan Trelleborg och Malmö stannar sedan 2020 på de nya stationerna i Östra Greve och Västra Ingelstad och samma år öppnades pågatågstrafiken mellan Malmö och Kävlinge. I december 2018 invigdes Malmöpendeln, den nya ringlinjen med Pågatåg runt Malmö. Publika laddplatser etableras och 2018 påbörjades arbetet med det nya ”fyrspåret” mellan Malmö och Lund samt avtal tecknas med regeringen (Storstadspaketet) om finansiering för fyra nya stomlinjebussar, ”Malmöexpressen” m.m.

Parkeringshus planeras att i framtiden få fler funktioner och Malmö förtätas i stora stadsutvecklingsområden, men också digitalisering, 5G och intelligenta transportsystem samt geofencing, flexibla skyltar, micromobilitet och nya godstransportlösningar och en Öresundsmetro.

Policy och norm för mobilitet och parkering (2020)

Policyn består av fyra delar;

- Policydelen beskriver kommunens avsikt med parkeringsfrågor.
- Kapitlet ”Parkeringsnorm” anger flexibla parkeringstal vid ny- och tillbyggnader

- Tredje delen beskriver fortsatta strategier och åtgärder i genomförandet
- Därtill kommer en bedömning av konsekvenser av ny policy, norm och strategier.

Att omvandla Parkering Malmö till Mobilitet Malmö (2021)

Mobilitetshusens roll är att möjliggöra en hållbar förflyttning av människor eller gods och vara den platsen för malmöbor och besökare att parkera sina bilar på, för ett effektivare marknyttjande. Men de nio befintliga parkeringshusen är för få och för dåligt utspridda. Här krävs fler samlingspunkter som också inkluderar bytespunkter för kollektivtrafik i s.k. mobilitetszoner som samlar de många olika mobilitets- och delningstjänster som finns idag.

Mobilitetsåtgärder och utformning av parkering för fastighetsägare (2021)

Skriften är en fördjupning av ”Policy och norm för mobilitet och parkering” och inspirerar arbetet med mobilitetsåtgärder för fastighetsägare, trafikplanerare, arkitekter och andra som arbetar med mobilitet och parkering.

5.1.2 Den större staden

Lund

Handbok i bilsnål samhällsplanering är uppdelad i fyra delar:

1. ”Bilen, staden och framtiden” tar upp bakgrund, problematik och mål för hållbara transporter, ett framtidsscenario och bilsamhällets olägenheter.
2. ”Åtgärder” som är möjliga att genomföra för att uppnå en minskning av biltrafiken genom översiktsplanering, planprogram, detaljplanering, avtal, och policys.
3. ”Trafiken och samhällsplaneringen” behandlar hur bilens intåg ändrat stadens uttryck.

LundaMaTs III, 2014 – Lunds viktigaste strategi för ett hållbart trafiksystem som omfattar sex fokusområden: 1 Byarnas utveckling, 2 Levande stadskärna, 3 Verksamhetens transporter, 4 Regional arbetspendling, 5 Växande Lund och 6 Innovativa Lund



Figur 4. En visuell beskrivning av LundaMaTs III (Lunds kommun, 2015).

Lunds kommuns översiktsplan (2018) Del 1, Planstrategi (www.lund.se/op).

Planstrategin innehåller Utgångspunkter, Målområden och Genomförandefrågor.

Strategier redovisas för tätorternas utbyggnad och för hållbara resor och transporter med konkreta åtgärder.

Del 2 Markanvändning och hänsyn (2018)

Även här har dokumentanalysen fördjupats i avsnittet Mobilitet. Där beskrivs ställningstaganden för att förbli Sveriges främsta cykelstad, kollektivtrafiken med spårvägen som ryggrad, järnvägsutbyggnader, biltrafikens framtid, godstransporter såväl transittrafik som lokala, parkeringsstrategi med parkeringsnorm samt kommunikation och beteendepåverkan.

Cykelstrategi 2018-2021

Fyra utmaningar identifieras: 1 ”Fler ska cykla mer”, 2 ”Lunds kommun i framkant”, 3 ”Förtätning av staden och tätorterna”, 4 ”Cykelparkering”. Årligen ska också ett antal indikatorer följas upp.

Parkeringsstrategi - Remissförslag (2020)

Beskriver parkering i stadskärnan, vid stadsutveckling, parkeringsanläggningar och cykelparkering. Allt detta konkretiseras i 13 ställningstaganden.

Verksamhet och resultat – LundaMaTs III

Dokumentet är en lättläst måluppföljning i matrisform:

Mål för LundaMaTs III

Måluppföljning

område	mål*	utfall 2020	signal
CO2-utsläpp	Utsläppen av koldioxiden från trafiken i kommunen ska minska per invånare med 2,5 % per år.	- 3 % **	▲
Färdmedelsfördelning	Av alla resor inom Lunds kommun ska 70 % ske med kollektivtrafik, gång och cykel år 2020, och 75 % år 2030.	70 %	▲
Färdmedelsfördelning	Av alla resor till och från Lunds kommun ska 45 % ske med kollektivtrafik, gång och cykel år 2020, och 50 % år 2030.	52 %	▲
Gångtrafik	Gångtrafiken per invånare ska årligen öka.	ingen uppgift	▶
Cykeltrafik	Cykeltrafiken per invånare ska öka med 1 % per år.	0,5 %	▲
Kollektivtrafik	Kollektivtrafikresandet per invånare ska öka med 3,5 % per år.	- 3 ****	▼
Motorfordonstrafik	Motorfordonstrafiken per invånare, på det statliga och kommunala vägnätet, skall årligen minska.	minskat **	▶
Motorfordonstrafik	Motorfordonstrafiken per invånare på det kommunala vägnätet, skall minska med 1 % per år.	- 3,7 %	▲
Tillgänglighet	Den fysiska tillgängligheten för funktionshindrade, barn och äldre ska årligen öka.	ökat	▲
Trygghet	Andelen människor som upplever att trafikmiljön är trygg ska årligen öka.	minskat	▶
Trafiksäkerhet	Antalet svårt skadade och dödade i trafiken ska minska med 25 % till 2020 och 50 % 2030 (avser kommunalt och statligt vägnät 2018-10-01 - 2019-09-30)	-20 %	▶
Trafikbuller	Till år 2030 ska samtliga fastigheter utsatta för ljudnivåer över 54 dBA ha erbjudits bidrag. (avser ekvivalentnivå utomhus, frifältvärde)	6 fastigheter	▲
Effekt av LundaMaTs	Andelen invånare i Lunds kommun som uppger att de påverkats av LundaMaTs ska öka.	25 %	▶

4

* basår 2011
 ** senaste statistik från 2018
 *** ju lägre betygs desto bättre
 **** ny mätmetod sedan 2019

Figur 5. Måluppföljning av LundaMaTs III (Lunds kommun, 2020b).

Gångplan 2021-2024, remissversion 2020

Gångplanen är en fortsättning på Lunds kommuns Fotgångstrategi (2014) och syftar till att öka gångtrafiken i kommunen. Gångplanen är vägledande och riktar sig främst till kommunens tjänstepersoner och bygger på översiktsplanen, LundaEko och LundaMaTs. Det finns också ett antal stödjande dokument kopplade till gångplanen.

5.1.3 Den mindre staden

Karlshamn

Parkeringsnorm

”Parkeringsnorm” hänvisar till en parkeringsutredning i stadskärnan från 1984.

Handlingsprogram för hållbar utveckling 2007 – 2010

Dokumentet omfattar flera hållbarhetsområden. Dokumentanalysen har fokuserat på avsnittet som handlar om kommunens arbete med transporter, kommunikationer och resande. Här beskrivs den stora godshamnen men också högskolan som tillsammans med företag arbetar med utveckling av miljöanpassade och energieffektiva transportsystem samt attraktiva övergångsmöjligheter för godslogistik där ambitioner för 2007-2010 redovisas.

Trafikvision Karlshamn 2030 (2012)

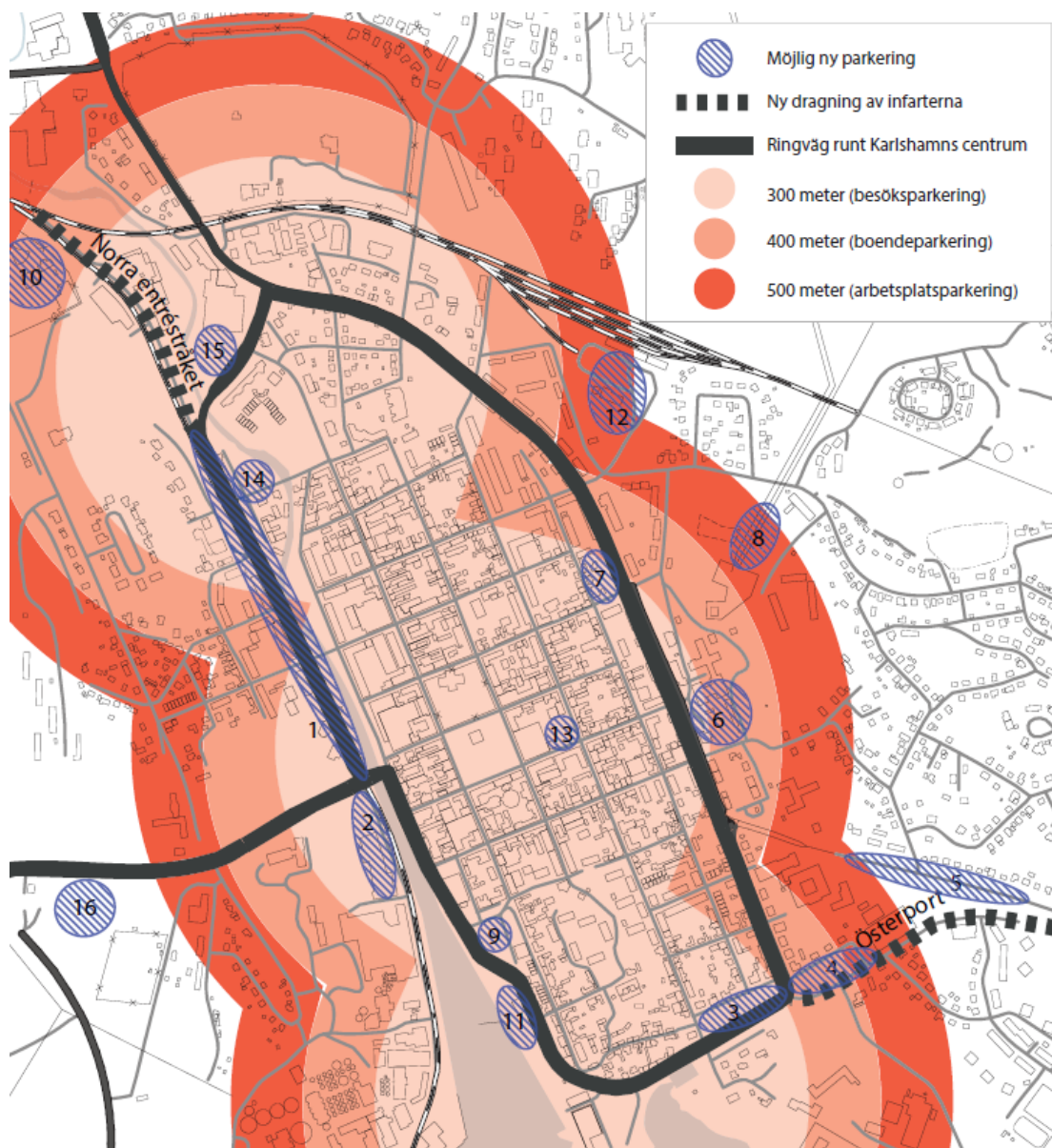
Trafikvisionen innehåller en målbild 2030 samt konkreta åtgärdsförslag i de större tätorterna i kommunen, med fokus på Karlshamn centrum. Visionen fokuserar på gång, cykel och biltrafik, men inte på kollektiv-, gods-, eller utryckningstrafik. Järnväg mot Älmhult, handel- och verksamhetsområden, ny infartsled till staden, Sveriges största småbåtshamn, turister som nyttjar lånecyklarna, parkeringshus vid den nygamla ringlinjen runt staden och nya cykelvägar med hög standard. Ett antal åtgärdsförslag beskrivs också.

Övergripande Trafik- och parkeringsutredning - Karlshamns centrum

Utredningen är beställd som underlag till ÖP 2014 och bygger vidare på Trafikvision 2030. Syftet är att utreda hur stadskärnans förändringar i trafikstruktur och parkeringsbehov kan lösas långsiktigt hållbart och effektivt fram till 2030. Ledorden är förtätning, funktionsblandning, hållbara kommunikationer och god infrastruktur.

Viljeinriktning är att stärka vägnätet och främja gång- och cykeltrafik. Två nya tillfartsvägar föreslås liksom en ringled runt centrum. Parkeringsbehovet förväntas öka med 100 nya bilplatser före 2020 och därefter behöver 350-450 nya bilplatser tillskapas.

En parkeringspolicy behöver upprättas och innehålla en parkeringsnorm. Även en cykelplan tillhör det fortsatta arbetet.



Figur 6. Karlshamns centrum med förslag till nya parkeringsytor, infartsvägar och därtill hörande ringväg (Karlshamns kommun, 2014).

Översiktsplan (2015) består av flera delar. Dokumentanalysen är gjord för delen "Utvecklingsstrategier" med fokus på avsnittet "Kommunikationer och infrastruktur". Här är budskapet att gång- och cykeltrafik jämte kollektivtrafik ska vara normbildande och bebyggelsen förtätas i centrum. Femton nya gång- och cykelvägar föreslås.

Förbättrade järnvägsförbindelser till Karlshamn är prioriterat, exempelvis en ny järnväg, Sydostlänken, som kopplar Blekinge kustbana till Södra stambanan. Även behovet av motorväg, infartsleder och ringled samt ett heltäckande fiberbaserat Data- och telekommunikationsnät är angelägna frågor i avsnittet.

Trafik- och bullerutredning Stärnö Sjöstad (2020). En utredning som visar kommunens senaste sätt att se på trafikfrågor och bullerfrågor i planeringen av en ny tätort.

Dokumentanalysen och intervjusammanställning sammanfattas tillsammans i avsnitt 5.3.

5.2 Intervjuer

Hur intervjuarbetet har gått till framgår i metodavsnittet 3.2.2.

Intervjuernas frågor och samtalsämnen har varit förutbestämda, men ändå skiljt sig åt beroende på vem som har intervjuats. Informanterna har fått chansen att utveckla sina egna tankar, vilket har gett olika infallsvinklar från varierande professioner.

Återkommande frågeställningar i intervjuerna har varit:

1. Hur överensstämmer genomförandebeslut med ambitionerna i kommunernas visionsdokument?
2. Vilken tyngd har dokumenten ifråga om efterlevnad, tyngd i beslutsprocesser och uppföljning, m.m.?
3. Hur fungerar organisation, styrning, samarbete och ansvarsfördelning i arbetet med framdriften av kommunala trafikstrategier?
4. Hur fungerar samarbeten mellan stadsbyggnadsavdelningar och trafikavdelningar och dess nämnder?
5. Samverkan mellan grannkommuner?
6. Kommunal samverkan med regioner i trafikfrågor men också i frågor om fysisk planering?
7. Acceptans och intresse i samhället? Exempelvis begränsad framkomlighet för biltrafikanter, parkeringsbegränsningar och avgifter, levande bottenvåningar, förtätad bebyggelse?
8. Hur går arbetet med samordning av gods- och servicetransporter?
9. Hur argumenteras för aktiv mobilitet som gång och cykel?
10. Pratar ni om social hållbarhet inom mobilitetsfrågorna?
11. Sker en trafikökning eller trafikminskning i kommunen?
12. Hur skiljer sig kommunala ambitioner i hållbar mobilitet med nationella/regionala intressen?

13. Finns det behov av fler nationella styrmedel med koppling till transportpolitiska klimatmål? Hur skulle isf dessa kunna utformas så att de känns meningsfulla för en kommun?
 14. Hur viktig är den fysiska planeringen för att de faktiska trafikåtgärderna ska bli bra?
 15. Har du exempel på hur en mer transporteffektiv samhällsförändring kan påskyndas?
 16. Vilka effekter utöver trafikeffektivitet kan det transporteffektiva samhället ge?
 17. Vilka hinder ser du för en övergång till ett mer transporteffektivt samhälle?
 18. Vad görs för att överbrygga dessa hinder?
 19. Vilka åtgärder är lågt hängande frukter men avseende på: kostnad, acceptans, lagstöd, teknisk möjlighet och genomförandetid?
 20. Hur skulle du tipsa en kommun som frågade dig om hur de kan förändras att bli mer transporteffektiv? Vad ska de börja göra?
 21. Tillgångar (eller hinder): rådighet/äganderätt? kompetens? resurser? intresse? politisk vilja?
 22. Finns tillräckligt med interna personella trafiktekniska resurser för att hinna med? Är det brist på externa resurser som konsulter och entreprenörer?
 23. Har du konkreta exempel på bra åtgärder som jag skulle kunna skriva mer om/fotografera
- Frågorna kan ses som en bruttolista där informanterna valde att samtala utifrån olika frågor.

Intervjuernas innehåll är enligt författaren det mest intressanta och unika med studien, men med hänsyn till uppsatsens disposition och omfattning återfinns intervjusammanställningen istället i bilaga 2. En sammanfattning av intervjuerna finns dock i avsnitt 5.3 där de även kopplas till dokumentanalysen och delas in i fyra teman.

5.3 Sammanfattning dokumentanalys och intervjusammanställning

I detta avsnitt sammanfattas dokumentanalysen och intervjusammanställningen utifrån fyra teman: 1. Kommunernas interna arbete, 2. Kommunernas samverkan med andra aktörer, 3. Synen på acceptansen från samhället samt 4. Ambitioner i kommunerna.

I texten återges informanternas resonemang mycket kortfattat och av utrymmesskäl redovisas inte respektive uppgiftskälla till varje stycke eller konstaterande. För att få en utförligare bild av informanternas svar och diskussioner hänvisas till bilaga 2, Intervjusammanställning.

Tema 1. Kommunernas interna arbete.

De tre kommunerna har liknande organisationer med en stadsbyggnadsförvaltning som arbetar för byggnadsnämnden och en teknisk förvaltning som arbetar med trafikfrågor för den tekniska nämnden. En stor skillnad är dock personalresurserna, framförallt på trafiksidan där

Malmö har 64 anställda på mobilitetsenheten som sorterar under Gatu- och fastighetskontoret, medan Karlshamn har en (1) person som arbetar med trafikfrågor. Eftersom PBL ställer krav på kommunernas arbete med fysisk planering, skiljer sig personalresurserna inte lika tydligt mellan de tre kommunerna för den del av det transporteffektiva samhället som hanterar den fysiska planeringen. Karlshamns stadsbyggnadsavdelning har dock inte personalresurser för övergripande strategiskt arbete utöver ÖP:n, planprogram och liknande, även om en havsplanering finns och en klimatanpassningsplan och en grönstrukturplan är på gång. Lund befinner sig mitt emellan de andra kommunerna, men i fråga om strategiskt arbete och i synnerhet hur tidiga de var med hållbar mobilitet, är de sannolikt en av de kommuner som kommit längst i Sverige.

Malmö har en trafikstrategi (Trompen) och har en trafikstrategier (LundaMaTs) samt erfarenheter av både framtagandet av strategierna och problematiken i att arbeta vidare med dem, exempelvis organisatoriskt, kostnadsmissigt och genom den politiska beslutsprocessen framförallt på åtgärdssidan. Efter att den övergripande trafikstrategin i Malmö antagits för sex år sedan uppstod ett litet vacuum där genomförandeprocessen inte riktigt hittade sin organisation, budgetutrymme och styrning för att kunna implementeras som det var tänkt, vilket drabbade åtgärdsplaner och uppföljning och återrapportering med mera. Brist på dedikerad personal kan ha varit bidragande liksom att framdriften genomfördes som egna projekt istället för i befintlig förvaltningsorganisation.

Tanken var annars enligt Trompens implementerings-avsnitt att ”styrgruppen för implementering och uppföljning” skulle ansvara för implementeringen i linjeorganisationen samt en årlig uppföljning av Trompens mål, arbetsprocess och åtgärdsarbete. Styrgruppen som bestod av beslutsfattare från SK, FGK, SBK och MF ansvarade också för att åtgärderna behandlas politiskt och inarbetas i verksamhetsplaner och budgetar. Styrgruppen skulle också utse en projektsamordnare och en projektgrupp enligt Trompen, som skulle ansvara för att följa upp implementeringen och för styrgruppen påtala behov av resurser eller ändrade arbetssätt. Tyvärr fick projektsamordnaren andra arbetsuppgifter och hade inte tid avsatt för implementeringsarbetet. Styrgruppen hade ingen projektsamordnare och ingen projektgrupp att styra och heller ingen som efterfrågade uppföljning eller återrapportering, vilket då inte blev av. De första åren var det osäkert om efterlevnaden och åtgärderna följdes enligt planen.

Lund har arbetat med trafikstrategier sedan 1900-talet där den tredje och nu gällande versionen av LundaMaTs antogs 2014. Här finns en djup och bred erfarenhet. Även här är den tekniska nämnden ansvarig för trafikstrategin, men den drivande arbetsgruppen representeras av flera förvaltningar och det har funnits en ledningsgrupp. För att stärka framdriften har en så kallad sammanhållen stadsbyggnadsprocess bildats, där även delar av

kommunledningen ingår. Trafikstrategin är implementerad i linjeverksamheten och har ingen egen budget, den tekniska förvaltningen tar merparten av investeringarna.

LundaMaTs III är publicerad som en populärversion där det interna arbetet beskrivs mer sparsamt. Framtagandet presenteras dock och där framgår att Tekniska förvaltningen, Stadsbyggnadskontoret, Miljöförvaltningen och Kommunkontoret har samarbetat, inspirerats av och förankrat i fördjupningsområden, workshops, medborgardialog och referensgrupp.

Fördjupningsområdena har varit regional samverkan, internationell omvärldsanalys och trafik för en attraktiv stad. Tre workshops har genomförts, en kring nuläge och önskad framtid med tjänstepersoner i Lunds kommun. En workshop har handlat om vision, mål och innehåll där även Skånetrafiken, Trafikverket, HM Skåne, LTH har ingått samt en workshop med politiker för att förankra framtagandet. Därefter har en medborgardialog förts kring specifika frågeställningar. Referensgruppen presenteras också i LundaMaTs, där namngivna personer från Skånetrafiken, Region Skåne, Region Skåne, Länsstyrelsen, LTH, Malmö stad och Trafikverket har ingått. Styrgruppens representanter (direktörer) är från Kommunstyrelsens arbetsutskott, Strategisk samhällsplanering och miljönämndens presidium, vilka namnges liksom arbetsgruppens personer som är från Tekniska Förvaltningen, Stadsbyggnadskontoret, Kommunkontoret, Miljöförvaltningen och Trivector. Hur det interna arbetet skulle organiseras och genomföras efter framtagandet framgår inte i LundaMaTs publika version.

I Karlshamn finns ingen trafikstrategi, men det finns ett avsnitt om hållbart resande i ÖP:n och gatuingenjören är med vid framtagandet av planer, vilka också remitteras till Teknik- och fritidsnämnden. Något dokument som beskriver hur det interna arbetet med hållbar mobilitet ska gå till finns dock inte.

Processen att implementera en trafikstrategi kompliceras av att det är långa ledtider i stadsplaneringen medan kostnader och opinion kommer i genomförandet. Det är lätt att helhetstänket går förlorat. Malmös storstadspaket har medfört stora organisationsförändringar vilket har bidragit till svårigheter. Sker genomförandet i linjeorganisationen finns rutiner för arbetsprocesser, budget och beslut, men det konkurrerar med de ordinarie uppgifterna i fråga om arbetstid, prioritering och kanske också om budgetutrymme. Informanterna menar att organisationsstrukturen är jätteviktig, liksom syftet med målen samt genomförandet. Studiens övriga informanter menar att det inte är det skrivna som är viktigast, utan hur man pratar och tänker, framförallt inom politiken och att det måste ledas av en idé. De menar att processen måste fungera, där en bred förankring av idéerna är grundläggande. Kommer man igenom de första åren blir den frågan lättare, men istället ökar utmaningarna när de lågt hängande frukterna är plockade. Framdriften får aldrig slappna av. Det är viktigt är att få till en positiv attityd, eftersom känslan ofta trumfar förnuftet, säger en av informanterna.

De tre kommunerna anser sig ha ett bra samarbete mellan stadsbyggnad och trafik, respektive deras nämnder. Stadsbyggnadsförvaltningar följer ofta visionerna mer teoretiskt för en attraktiv stadsmiljö, medan trafikförvaltningar är lite mer pragmatiska och vill ha en handlingsfrihet i åtgärder och förvaltning. Det här är tydligast vid utformningen av allmänna platser, och vid trafikkapaciteter på gator i fråga om de olika trafikslagets körfält, godstrafik, angöring och parkering. Det här är också politiskt känsliga frågor som kräver pedagogisk hantering. Planering av allmän plats är utredningstungt och i Malmö sker ett omfattande samarbete i dessa frågor. I Lund har man minskat stuprörsindelningen och sitter numera dessutom i samma byggnad. Generellt beslutar GK om dagsaktuella frågor och SBK tar beslut i frågor om framtiden. Informanten från universitet menar att trafikplanering och samhällsplanering hör ihop och borde hanteras av bara en (1) nämnd i kommuner. Hen hänvisar till Köpenhamn där en förvaltning som heter teknik- och miljöförvaltning tar beslut om stadsplanering, trafikplanering och miljöplanering. På så sätt kan ”stuprör” reduceras och samhällsbyggnaden ske mot gemensamma mål med mindre risk för att olika förvaltningar och nämnders beslut motverkar varandra.

I de politiska nämnderna är det oftast de olika ideologierna som skapar skiljaktigheter, där trafikstrategier kan dela politikernas åsikter om personbilens framkomlighet respektive dess negativa sidor. Framförallt i Malmö handlar det mer om ytan och livsutrymmet. Ska bilen ha företräde till de 90 hektar av Malmös värdefulla mark som dagligen används för inpendlande biltrafik, eller ska den användas till attraktivt stadsliv, bostäder, arbetsplatser, skolor, vårdlokaler, parker, fotbollsplaner med mera? Få svarar ja på den frågan, som därför inte blir lika politiskt laddad som frågan om bilistens framkomlighet. Dessutom har Trompen och Storstadspaketet liknande målsättningar, vilka innebär många positiva sidor för Malmö, inte minst miljömässiga, sociala och ekonomiska. Malmös politiker tar därför beslut som i huvudsak överensstämmer med visionerna om hållbar mobilitet.

I Lund har tvärtom biltrafik och parkering blivit en lite känsligare fråga under senaste mandatperiod. Delegeringen från nämnd till förvaltning är dock generös, vilket gör att många frågor inte behöver beslutas i nämnden och så länge trafiken inte växer och målen uppfylls så har politiken varit nöjd. I Karlshamns strategiska dokument finns många förslag som inte är genomförda och kännedomen om dokumentens alla förslag om hållbar mobilitet är låg hos politikerna. Generellt är det i Sverige en diskrepans mellan ambitionerna i visionsdokument och politikernas beslut. De ickekommunala informanterna menar att den politiska viljan ofta är låg, man nöjer sig med visionsdokumentens fina ord där budskapet är lite ”urvattnat” för att passa alla och därför kunna få politiskt beslutade bifall.

Översiktsplanerna är generellt de tyngsta dokumenten i kommunerna, men i trafikfrågor är trafikstrategierna mer genomarbetade och har därför ofta en större tyngd i frågor om hållbar mobilitet. Dessa plandokument ska ju också bygga på varandra och ha samma budskap, men det sker ibland en viss växelverkan eftersom de kan ta upp olika saker. Malmös trafikstrategi ska snart få en ny version som ska innehålla även de andra kommunala strategierna som har bäring på hållbar mobilitet. Den ska dessutom vara mer konkret än den första versionen. Lund har ett logiskt system av visionsdokument. Överst är en hållbarhetspolicy som innefattar kommunens arbete med ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Där under kommer LundaEko som är en övergripande strategi, som handlar om alla ekologiska ställningstaganden. Under denna kommer trafikstrategin som inte har antagits formellt och därför inte har samma juridiska tyngd som översiktsplanen.

Stadsplanering är kärnan i det transporteffektiva urbana samhället. De tre kommunernas översiktsplaner handlar om att skapa närmare, tätare, mer funktionsblandade och attraktivare tätorter. Den fysiska planeringen är också huvudgrenen i förändringsarbetet och där den kommande konkreta utformningen har sitt ursprung. Det är viktigt att fysiska planer och policydokument är förankrade och tydliga för att resultatet inklusive resan dit ska bli bra. Dokumenten behöver innehålla information om hur och när de ska följas upp och vem som ska göra det.

Malmö upplever att storstadspaketet innebär organisatoriska, beslutsmässiga och genomförandemässiga utmaningar samtidigt som det också skapar en positiv skjuts för den hållbara mobiliteten och att det ger staden en fantastisk kompetens, både genom de som anställs men också genom alla de erfarenheter som genereras i omställningen. Här framkommer att det finns problem med stuprörstänkande och att politiken inte delegerar beslutsfattandet tillräckligt samt att de förändringar som inte stöds av storstadspaketet får för lite pengar. I Karlshamn framför samtligainformanter att det finns ett stort behov av fler medarbetare, framförallt inom strategiska frågor. Kompetensen hos politiker är också bristfällig i att driva frågor, motivera ställningstaganden och att kunna bedöma tjänstepersonernas förslag.

Bemanningen är ett stort problem i Malmö och i Karlshamn, men av olika orsaker. Nästan alla som anställs i Malmö uppslukas av storstadsprojektet, som är en så stor satsning att tjänstepersonerna har svårt att hinna bereda ärendena inför nämndens beslut, som i sin tur har svårt att hinna ta alla beslut, som i sin tur leder till jätteinvesteringar som gör att bristen på konsulter och framförallt på entreprenörer blir tydlig. Sammantaget skapar allt detta logistikmässiga utmaningar. I Lund räcker budget och resurser och det går att få hjälp av näringslivet. I Karlshamn ges knappa resurser för att arbeta med strategiska frågor, förutom i viss mån till den lagstadgade fysiska planeringen. Bristen på personella resurser även i övriga

svenska kommuner bekräftas av de ickekommunala informanterna. Det är tuffast i småkommuner där pengar saknas och tjänstepersonerna är överhopade med arbete, vilket leder till svårigheter med att rekrytera och behålla rätt personal. I förlängningen leder detta till ett demokratiskt problem, menar informanterna.

Tema 2. Kommunernas samverkan med andra aktörer

I Malmö konstateras svårigheter i samverkan med grannkommuner för att minska bilpendlingen och de önskar mer hjälp från regionalt håll. Det finns visserligen en trafikplan som omfattar flera kommuner i sydvästra Skåne, en så kallad ”Poly-Sump”, där samarbetet med grannkommuner kontinuerligt förbättras. Ett Malmö-Lund-Regionen-nätverk hanterar liknande frågor, exempelvis gemensamma cykelstråk. Med regionen finns ett tätt samarbete om kollektivtrafik och supercykelvägar. Stadskontoret driver också ett samarbete mellan regionen, grannkommunerna och Köpenhamn om en Öresundsmetro. I samarbete med Trelleborg och Vellinge har en ny spårtrafik med nya Pågatågstationer tillkommit och Malmö hamn samarbetar med andra hamnar i regionen för att kunna köra mer gods på räls. Malmös transitohamn är en del av TNT (Europeiska transportnätverket) och har en särskilt prioriterad ställning i Europeiskt transportflöde (Core-hamn). Citylogistiken strävar efter en större samverkan mellan de stora distributörerna för att effektivisera pakettransporterna. Branschen behöver lösa de utmaningar som finns inom 10 år, annars har det gemensamma problemet blivit oacceptabelt. Samverkan och nätverkande med transport- och logistikbranschen är viktigt för Malmö även i frågor som omlastning och lager för logistik, bredare etableringsfrågor med hållbar mobilitet till arbetsplatserna. Transportföretagen vill ha den här dialogen. Malmös Godstrafikprogram (2014) berör företeelser som bygger på att kommunen måste samverka med transportbranschen. Här nämns VA Syd, Polisen och övriga aktörer inom gods- och logistiksektorn i Malmö.

Lund samverkar med regionen i nästan allt som görs, exempelvis Kollvision 2030, men också med närliggande kommuner för att hjälpa åt att undvika att kranskommuner bygger utspjutt och bilburet runt de större städerna. De menar att Regionen bör ta ett större ansvar här. Till Trafikstrategins årsmöten bjuds grannkommuner, region, polis, åkerinäring, Skånetrafiken och övriga in till nätverkande och det finns ett stort intresse för att haka på varandras idéer. Karlshamn samverkar med två kommuner i fråga om räddningstjänst, miljötillsyn och avfallshantering och är med i ”Vägvalsprojektet” om att få till en transporteffektiv region som drivs av Blekinge tekniska högskola. Stadsbyggnadsavdelningen har medverkat i den regionala utvecklingsstrategin och har också ett uppskattat regionalt samarbete runt havsplanering som inkluderar hamnar och transporter på havet. I handlingsplanen 2007 – 2010 står att Karlshamn kommun genom Baltic Logistic Center i samverkan med staten och

Blekinge tekniska högskola BTH, ska vidareutveckla ett effektivt transportsystem med ny godsbangård och kombiterminal, förbättrad och elektrifierad järnväg.

Informanten från universitet lyfter den regionala nivån som jätte viktig. Staten ska inte finnas på lokal nivå, möjligen bara för att utveckla förutsättningar. Just nu förordas regional planering, även om det har pratats om det i 60 år. Hen menar att kommunernas planmonopol behöver ändras, liksom plan- och bygglagen där den regionala planering som finns idag inte är tillräcklig. Flera informanter menar att hållbar mobilitet har en positiv inverkan på folkhälsan, exempelvis ger gång och cykling ett bättre hälsotillstånd och skjuter fram vårdinsatser flera år. En informant tycker att Regionen borde vara drivande här.

Även godstransporter är en viktig del i trafikstrategierna men ofta ges inte samma fokus. Det förekommer flera exempel på samverkansprojekt gällande godstransporter som tyvärr avslutats när projektet och pengarna är slut, trots att de fallit väl ut.

Tema 3. Acceptans och intresse för en transporteffektiv samhällsreform

Acceptansen för att begränsa biltrafik i Sverige är en känslig fråga och när visionsarbetet övergår i fysiska åtgärder blir det riktigt svårt. Då är det viktigt att ha trafikstrategier att botten besluten i och som är väl förankrade efter en gedigen process, menar informanten från den statliga myndigheten. Hen menar vidare att politikerna, som ska företräda medborgarna, ofta inte vill ta de hållbara besluten, men att Malmö i detta avseende är ett undantag. Flera informanter i Malmö nämner att Malmöborna vill ha plats för gång-, cykel- och kollektivtrafik och ett lugnare trafiktempo. De menar att inte heller parkeringsbegränsningar väcker särskilt starka åsikter och byggherrar anlägger sällan fler bilparkeringar än vad p-policyn säger, istället jobbar de med mobilitetsåtgärder. Den större delen av befolkningen säger sig vara positiva till förändringar för en trevligare stad att vistas i, utan att snabba bilar dominerar stadsrummet. Cirka 70 procent av Malmöborna gör sina resor med gång-, cykel-, och kollektivtrafik och att de flesta vill använda parkeringsytan till annat och en majoritet av boende i flerbostadshus föredrar en lägre boendekostnad istället för att bilplats ska ingå i boendet.

För att få acceptans är det viktigt med en förändringsvilja och det finns det gott om i Malmö, menar en informant, och tillägger att medborgare har en stor tilltro till planerare. Informanter menar att de flesta gillar när nya gågator anläggs och att lokalerna blir eftertraktade. Även de nya stadshuvudgatorna har uppskattats, trots att bilens framkomlighet har varit en känslig fråga för många. Därför fick inte begreppet ”stadshuvudgator” användas i Malmö under en tid. Nu när många gator byggts om är de flesta positiva. Malmös politiska vilja är att det ska bli enklare att gå och cykla, däremot är politiker ofta försiktiga med att begränsa framkomligheten för bil. Argumenten handlar om näringslivets framkomlighet eller att

människors vardagspussel hindras. Vid mobilitetsåtgärder, utbyggt cykelnätet eller ombyggda mobilitetshus och framförallt om hur bilarnas framkomlighet kan prioriteras ner, är tjänstepersonerna lyhörda inför samhällets acceptans. En informant menar att planerare och politiker måste våga tro på sina idéer, och det är viktigt att ha en idé.

I Lund är parkeringsbegränsningar och externhandel en målkonfliktfråga, där man inte är överens på politisk nivå. Handeln i stadskärnan gillar generellt inte parkeringsbegränsningar och att planera bort externhandel är inte gångbart. Vid byggandet av Lundalänken och spårvägen var huvuddelen av Lundaborna negativa, trots att kommunen hade fått pengar för att förbättra trafikmiljön. Många tyckte att de avstängningar som krävdes för att få plats med spårvägen, inte underlättade framkomligheten för bilisterna, vilka därmed skulle uppfostras att åka kollektivt eller cykla. Beslutet om ny spårväg motiverades sedan inte i första hand utifrån hållbara transporter, utan var snarare en kapacitetsfråga för att få en högkvalitativ kollektivtrafik till och från den nya stadsdelen Brunnsög. I Lund är det viktigt att ha en medborgardialog inför besluten som för medborgarnas fysiska Miljö. Utan den så är det mer problematiskt att genomföra exempelvis parkeringsbegränsningar och hastighetssänkningar. De senaste tio åren har det dock inte gjorts några övergripande begränsningar av biltrafiken, vilket kan ha berott på den politiska majoriteten i kommunen. Kunskapen om LundaMaTs har minskat med åren, men medborgarna är väl medvetna om att Lund driver de hållbara transporterna framåt.

I Karlshamn är kunskapen om så kallad hållbar mobilitet låg och många är negativa till parkeringsbegränsningar och höjda p-avgifter och menar att centrumhandeln drabbas negativt. Informanten från universitetet menar att trots vetskapen om växthuseffekten, ställer inte folk sin bil för att det kommer att bli olidligt varmt på jorden om 50 år. Det generella problemet är att nästan all infrastruktur är byggd efter bilens behov och det finns få trafikstrategier som säger att bilberoendet behöver brytas, fortsätter informanten. Blir det i framtiden självkörande elbilar med samma äganderätt som idag kommer det istället att bli ännu mer bilresande, säger informanten från universitetet och tillägger att det i detta scenario kommer bli ännu enklare att ta bilen, du kan sova och jobba under resan och sedan kan bilen parkera själv.

Malmö by bike (hyrcykelsystem) har varit mycket uppskattat liksom fotgängargator, cykelgator och sommargånggator som blivit succé, exempelvis Friisgatan. Malmö-Lund-samarbetet fungerar jättebra och det var inte alls självklart i början. Arbetet med parkering och mobilitetsåtgärder inom Malmö och i nybyggnadsprojekten har haft en bred acceptans både internt från ledning och från byggaktörer som sett ett stort värde i arbetet med en hållbar mobilitet. I Malmö handlar det mycket om yteffektivitet och att minska bilinnehavet, vilket ger billigare bostäder och har inneburit fler mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster. Det transporteffektiva samhället är efterfrågat men flera informanter i Malmö.

Tema 4. Ambitioner i kommunerna

Här vittnar de kommunala dokumenten om digra ambitioner. Malmö skriver redan 2004 om stadens huvudmål. Trygg och tillgänglig stad, effektivare kollektivtrafik, mer cykel, smartare parkering och att förtäta stationsnära. Även godstrafikprogrammet (2014) tar upp viktiga förändringar för hållbara godstransporter som omlastningsstationer, ITS-lösningar, citylogistik i en ökande e-handel och cykeldistribution. Malmös innovativa arbete enligt dokumentet ”Att omvandla Parkering Malmö till Mobilitet Malmö” (2021) innebär ett stort steg framåt i arbetet mot ett transporteffektivt samhälle, som kan innebära ett effektivare nyttjande av stadens mark och kollektivtrafiken, ett uppsving för mobilitets- och delningstjänster samt en mer jämlik möjlighet för alla att göra sina dagliga resor.

Lund har också en lång historik beträffande visionsdokument med banbrytande planer för hållbara transporter. I de senare årens dokument går det dock att skönja en känsla av att de lågt hängande frukterna är plockade, vilket kan ha lett till nya innovativa förslag. I senaste LundaMaTs tas exempelvis byarnas hållbara transporter upp, liksom att tillvara byarnas karaktärer och verksamheter. Förutom fokusområden som en levande stadskärna, verksamheters transporter och ett växande Lund, tas regional arbetspendling upp, vilket vidgar insikten om den ökade regionaliseringens betydelse för det transporteffektiva samhället. Även fokusområdet ”Innovativa Lund” tar ett nytt grepp för att ta vara på den innovativa kraft av nya idéer, kunskap och verktyg. Exempelvis en idéfora för innovativa idéer eller ett erfarenhetsutbyte i ett europeiskt nätverk med andra framstående städer.

Stadsmiljöavtalen tas upp som det allra tydligaste styrmedlet för ett transporteffektivt samhälle. I Stadsmiljöavtalens förordning föreslogs att en trafikstrategi skulle finnas för att kunna få pengar, men det var svårt att avgöra vad en trafikstrategi är och bedöma kvaliteten. I exempelvis Belgien ska regionerna ha en trafikstrategi som statliga inspektörer godkänner för att ge möjlighet att söka pengar till trafikåtgärder. Det tydligaste styrmedlet i Malmö är Storstadspaketet, som är en del av Sverigeförhandlingen (2017) som medfinansieras av staten till åtgärder för att möta den planerade höghastighetsjärnvägen. Med motprestationer från staden innebär Storstadspaketet cirka fyra miljarder kronor under en 14-års-period till framförallt ny cykelinfrastruktur och kollektivtrafik som exempelvis busslinjerna Malmöexpressen (MEX), vilket gör det till ett viktigt instrument för ett transporteffektivt samhälle. Informanter i Malmö tycker att det också skulle behövas mer styrmedel för att stimulera delningsfordon och hyrcyklar och större satsningar på hållbara resmöjligheter i den befintliga bebyggelsen, som är mest eftersatt. I Malmös parkeringspolicy är en av elva strategier att hitta förslag till styrmedel för att påverka nationellt. Det är ett viktigt strategiskt arbete som inte har kommit så långt ännu, men det finns en massa förslag från konsulter och många bra idéer i publicerade debattartiklar. En informant nämner Transportstyrelsens förslag att införa regleringsformen uppställningsplats för delningsmotorfordon, för att kunna

avsätta allmän plats till enbart delade fordon, vilket skulle underlätta utformningen av Malmös mobilitetszoner. Ett annat förslag är parkeringsstyrning som genom en ändring i PBL tydligare skulle kunna främja mobilitetsfrågan och inte bara ställa krav på tillgängliga parkeringsplatser till byggnader. Det skulle kunna ske som nu i byggskedet men också i förvaltningsskedet på längre sikt, genom andra verktyg än PBL, exempelvis som en fortlöpande rapportering om arbetet med mobilitetsfrågor. Även utvecklingsprojekt som geofencing och obligatorisk hastighetsreglering i fordon nämns, liksom styrmedel på EU-nivå.

Beteendeförändring är viktigt där ett av de starkaste instrumenten är parkeringsinstrumentet. I Malmös parkeringspolicy från 2010 lanserades bilpooler och parkering i p-hus som ett sätt att ändra beteende, där bilisten fick längre att gå till sin bil och därmed befolkade gatan, passerade en busshållplats och fick ta hissen för att hämta bilen. Genom att få ut folk i stadsmiljön, till hållplatsen och cykelstället har den beteendeförändring som väcktes 2010 nu skapat en bilpoolsboom i innerstaden tillsammans med högre parkeringsavgifter vid gatan än i parkeringshus. Det här har i sin tur medfört fler lediga parkeringsplatser längs gatan som har gynnat butiker och näringsliv. Malmö ligger i framkant och har numera en flexibel p-norm som kan komma ner till noll i centrum. Parkörerna måste ta kostnaden för parkeringen istället för att samhället betalar, genom att upplåta dyrbar mark eller att bostadsgrannen betalar samma hyra trots att den inte har en bil. Gratisparkering i externhandelsområden kan användas som infartsparkeringar som kopplas till högkvalitativ kollektivtrafik till centrala stadsdelar. Även instrument för att undvika söktrafik tas upp, liksom vikten av att förtäta i städer. För Malmö innefattar det hela staden, även i de områden som inte är lika attraktiva. Malmö har också ett starkt fokus på att planera för kollektivtrafikhäna bebyggelse och tät kollektivtrafik. Prioriteringen är att få kollektivtrafiken på plats först, så kommer bostäder och övrig bebyggelse sedan. Åtgärder som sänker hastigheterna understryks också.

P-Malmö AB byter namn till Mobilitet Malmö och omvandlar samtidigt sina nio P-hus till mobilitetshubbar och planerar ytterligare många ”mobilitetszoner” för en heltäckande geografisk täckning. Hubbarna och zonerna ska samla de delningsfordon som behövs i närområdet för boende och inpendlare. Dessa kan också innehålla en busshållplats, en hyrcykelstation med elcyklar och ett antal bilpoolsplatser, varuutlämning och paketboxar. Allt detta ska kompletteras med smarta appar för att kunna boka olika delningsfordon och hämta ut varor. För Malmö är det nu ett stort åtagande att tillgängliggöra fler delningsfordon för alla. De menar att det här är demokratiskt och jämlikt och bidrar till en social hållbarhet.

Malmö bygger om många av sina trafikleder och hårt trafikerade gator till stadshuvudgator, som välkomnar fler transportslag än bilen och de förtätas med nya byggnader och levande bottenvåningar för att fler människor ska vilja vistas här. Flera informanter menar att stadens gator har ett enormt värde, inte minst ekonomiskt, men där finns också stora sociala och

stadsmiljömässiga värden och ska därför kunna användas av många trafikslag, inte bara bilar. Gångator, busskörfält och övergångsställen ska få plats, men också den jätteviktiga nyttotrafiken. Transportinfrastrukturen kan behöva möta trenden med diversifierade transportslag, framförallt den ökade mikromobiliteten, elscootrar, segway, olika cykeltyper i olika hastigheter och alla typer av mopeder som har olika krav på tillstånd och hastigheter. Det är en utmaning att prioritera här, och utvecklingen sker snabbt, säger en informant.

Informanten från den statliga myndigheten menar att nationella satsningar på den digitala tillgängligheten skulle påskynda det transporteffektiva samhället på ett kostnadseffektivt sätt. Dessutom skulle riksdagen kunna förenkla samordningen mellan Trafikverkets rådighet över vissa vägar med kommunens planmonopol. De ickekommunala informanterna tillägger att organisatoriska problem inom kommuner avseende kommunikationen mellan olika förvaltningar och nämnder behöver underlättas.

En informant i Lund menar att positiva styrmedel, så kallade morötter, har haft störst framgång, där spårvägen som är byggd med hjälp av storstadspaketpengar och stadsmiljöavtal, är det mest lysande exemplet. När beslutet om att lägga räls kom, ville exploatörerna köpa mark, bygga och till och med delta i medfinansieringen av spårvägen. Det här intresset för spårvägen, den så kallade spårfaktorn, skulle inte ha uppnåtts ens med jättefina bussar, men ska detta fungera i en mindre kommun måste satsningen vara helhjärtad. Lund har ofta sökt stadsmiljöavtal vid cykelåtgärder och även olika EU-projekt för att utveckla infrastrukturen eller för att kunna påverka en infrastrukturåtgärd som delfinansierats av staten. Lund har också satsat på infartsparkering nära motorväg och spårväg i Brunnshög. De arbetar också för att "boulevardisera" trafikleder eller tillfört cykelkörfält på stadsgator för att begränsa biltrafik i den centrala staden. En informant från Lund menar att frågan om vad som ska bli nästa steg, kommer allt oftare. Biltrafiken måste minska, men hur? Cykelvägnätet är jättebra och kollektivtrafikresandet är högt. I "nästa-steg-frågan" samarbetar Lund med universitetet och Trivector, men även internationellt. En idé är att jobba med byarna. Lunds kommun har lånat ut elcyklar till människor som pendlar till staden från kringliggande byar. En annan idé är att bygga ut cykelnätet mellan kommuner, där elcyklar skapar nya förutsättningar. Men då krävs regionala initiativ.

Enligt Lunds ÖP ska större hänsyn tas till elcyklar och lastcyklar, och att "prova på elcykel" ska uppmuntras. Cykel bör också kunna tas med i kollektivtrafiken. Fler pendlarparkeringar bör finnas i direkt anslutning till befintliga hållplatser i tätorternas utkanter. Nya p-platser ska ordnas i gemensamma parkeringsanläggningar som kan utvecklas till mobilitetshus där även cykelparkering är en prioriterad fråga. Cykelplanen (2018) har många aktiviteter på sin agenda och Lund har också en egen cykelpanel med 300 personer som får tycka till. Lund är en bra cykelstad, det märks även i visionsdokumenten.

Karlshamn är mer inne på behovet av att jobba med visioner om det transporteffektiva samhället. Dels för att inte bygga bort framtida möjligheter, men också för att skapa gemensamma mål. Stadsbyggnadsavdelningen försöker planera enligt begreppet 20-minutersstaden, att man från sin bostad har möjlighet att inom 20 minuter nå Karlshamns centrum med kollektivtrafik (7 km), cykel (5 km) eller till fots (2 km). Just nu planeras också den kollektivtrafiknära stadsdelen Nya Stationsstaden i Karlshamn.

Karlshamns visionsdokument liknar Malmö och Lund, men prioriteringarna skiljer sig lite. Karlshamn Trafikvision har delvis fokus på handel- och verksamhetsområden, ny infartsväg till staden, Sveriges största småbåtshamn och en ringlinje-väg runt staden, vilket inte liknar de andra städerna. På liknande sätt framför den Övergripande Trafik- och parkeringsutredning att parkeringsbehovet har ökat i centrum och att 450 nya bilplatser behövs. Översiktsplanen nämner planerna på en ny järnväg, sen så kallade Sydostlänken, som kopplar Blekinge kustbana till stambanan i Älmhult. Den nämner också vikten av ett heltäckande datafibernet samt att E22 bör byggas om till en motorväg genom kommunen.

I Malmö byggs ofta bostäder först och sedan parkeringshus i etapp 2, vilket skapar utmaningar redan första inflyttningsdagen. En informant menar att det är en utmaning att genom parkeringsstrategin stimulera människor att inte ta bilen till jobbet, då parkeringskostnaden för att låta bilen stå kvar hemma är hög samtidigt som den ofta är gratis på arbetet. Byggherrarnas mobilitetslösningar inför slutbesked behöver få bättre avtal i förvaltningsskedet med en längre tidshorisont. Avtalen behöver förtydligas och det är viktigt att nyinflyttade är införstådda med att de inte kan ha två bilar eller att det kommer att kosta med bilparkering, menar en informant. Ökad e-handel är en stor utmaning för citylogistiken. Ännu åker många paket ”förstaklass”, vilket inte är hållbart. Den urbana godstrafiken skulle behöva en bättre dialog och bra ekonomiska styrmedel. Fram till 2030 – 2040 ser godstrafiken ut att öka med 500 procent, inte bara i Malmö. Det behövs fler angöringsplatser och lastzoner för varutransporter och staden kommer dessutom att ha förtätats. Det krävs därför en lugnare trafik och mindre fordon. Lagstiftningen släpar efter, den kunde vara ett viktigt styrmedel annars, menar en informant.

Flera informanter menar att det största hindret till förändring är att ändra vanor, och att det därför kan vara viktigt att låta människor få pröva nya färsätt och hållbara färdmedel. Det leder till handling och ofta till en bestående förändring. Administrationen runt allt som ska göras är för stor, även om resurser för de praktiska åtgärderna prioriteras. Bemanningen och de ekonomiska resurserna är ofta begränsade, vilket avgör tempot i förändringsarbetet. Hindren ökar också när förändringen kommit längre. Då finns snart inga förebilder att ta efter. En informant menar att politiken också kan vara ett hinder för en förändring.

Malmö söker finansiering till vissa kollektivtrafikåtgärder, däribland regional medfinansiering. Det finns välfungerande parkeringshus med laddplatser och livsmedelsbutik

i bottenvåningen eller cykelparkeringar med servicemöjligheter. Malmö anlägger också så kallade flexzoner, framförallt på stadens huvudgator. Dessa är möblerbara zoner där man också kan lösa både angöring och parkering under vissa tider. Det planeras också för, och monteras leveransboxar och publika paketboxar i staden.

En informant i Lund menar att medborgardialog är det viktigaste verktyget för att överbrygga hinder från medborgarna. Om människor får tycka till, så går det mesta lättare. Det är i genomförandet av de fysiska åtgärderna som konflikterna kommer och då är det viktigt att den övergripande nivån är klar och tydlig. Det är svårare att få medborgarnas åsikter i planeringen än i de konkreta åtgärderna. En informant menar att konsumenternas val och ekonomiska krafter påverkar så mycket mer än den kommunala planeringen.

En annan informant säger att piskan kanske behöver komplettera morötterna men att det kräver ett politiskt mod. Det är lättare att investera i cykel och buss än att begränsa biltrafiken. Lund har hittills varit enig inom politiken men framtidens beslut är mycket svårare. Numera är det visserligen inte bara tekniska förvaltningen och SBK som jobbar med hållbar mobilitet, utan också fastighetsbolag, parkeringsbolag, kultur o fritid och serviceförvaltningen. Alla jobbar med hållbarhetsfrågor och även hållbar mobilitet på ett sätt än man inte gjorde för fem år sedan. Det var precis den strävan som fanns i LundaMaTs III, som skulle utgå från en levande stadskärna, ett växande Lund, regional arbetspendling och ett bredare arbetssätt istället för att bara fokusera på de olika färdmedlen bil, gång, cykel och kollektivtrafik.

Informanten från universitetet menar att Malmö inte är så politiskt ängsligt, Socialdemokraterna verkar tro att de vinner även nästa val, och tillägger; däremot hade det varit en lågt hängande frukt att utbilda politiker, exempelvis i mobility management eller att cykling är jättebra och billigt och att biltrafiken skapar problem. En annan informant reflekterar över kraften i att använda sig av känslan i argumenten. Den ska inte underskattas, liksom positiva tankar och känslor, eller att bli stolt och ha kul, samtidigt som positiva synergier ska lyftas, exempelvis med bildelning. Allt börjar med dialog som ska vara transparent mellan förvaltning och politik, så att alla förstår riktning och ambitionsnivå, fortsätter informanten. Framgångsfaktorer är att hitta praktiskt gångbara mervärden. I Malmö är detta; trygghet och inkludering som bidrar till en rättvisare fördelning, där Östra Malmö ska ha lika tillgång till delad mobilitet och det här säger ingen emot, menar en informant. Ett tips till andra kommuner är att ha en vision och våga tro på sina idéer, men också att ha någon konkret åtgärd att visa upp, då kanske inte motståndet blir så stort. Det är också viktigt att kommunicera med medborgarna för att det ska tas emot positivt, säger en informant i Malmö.

I Lund propagerar man för en trafikstrategi som är formulerad så att den inte är ett politiskt sprängstoff för den röda eller den blå sidan. Alla ska kunna underteckna den, och säga; -det är

klart att vi ska göra så här. Det är också viktigt att hålla kontakten med forskningen och låta sig bli inspirerad av andra städer som har kommit långt, menar en informant. Dessutom ska man kanske börja med att prata med medarbetare, medborgare och företagare varför det är viktigt med hållbara transporter, då kommer även politiken att vara med på det. Den här typen av arbete är dessutom mycket billigare än att bygga cykelvägar som ingen cyklar på eller en ny bussgata, utbrister informanten från universitetet. Det viktigaste är att få till attityderna och förståelsen. Att ta gärna hjälp av konsulter som gör en kampanj som verkligen får effekt kan vara en lågt hängande frukt till en förhållandevis låg kostnad, även om de känns dyra. Sen är det också bra att göra någonting som manifesterar att första steget har tagits nu, och visa på det med hjälp av media, menar informanten.

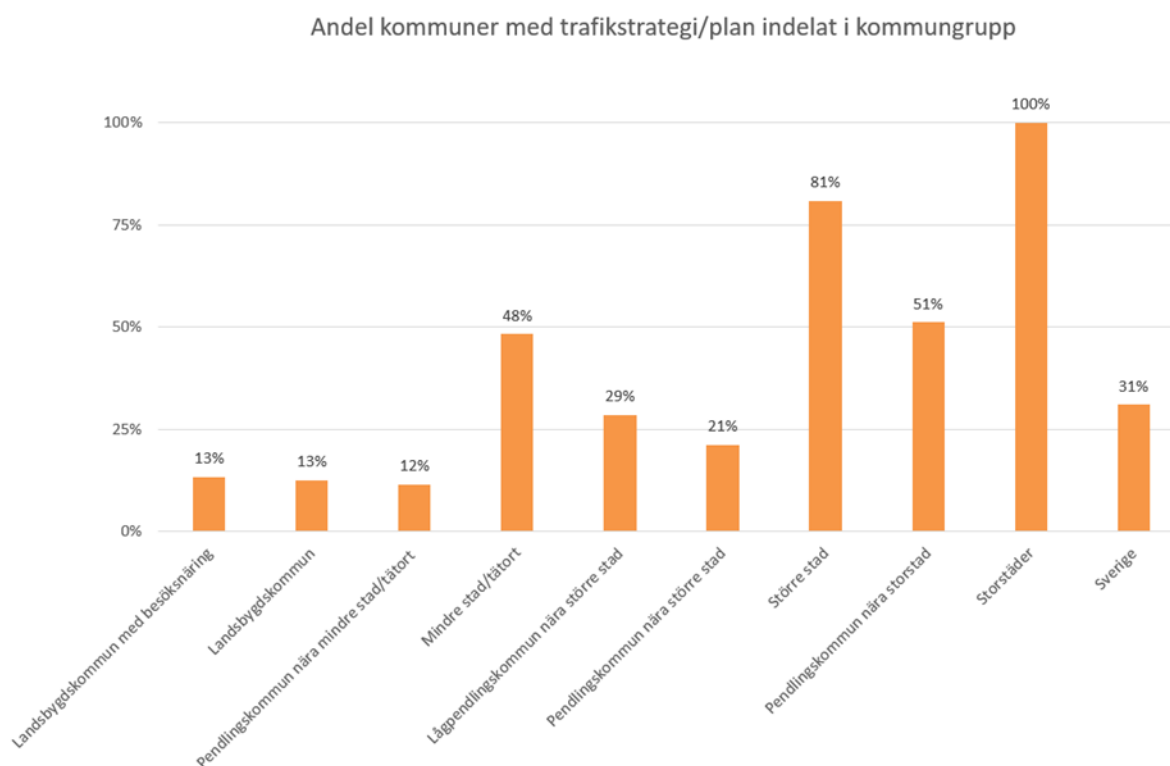
Flera informanter tycker att kommuner ska börja med att kartlägga visioner och hur resandet ser ut samt kommunens förutsättningar, flöden och potential. En bra start är att läsa resvaneundersökningar, med statistik för kommunen. De nämner också fördelar med att slå ihop byggnadsnämnd med tekniskt nämnd, eller att organisationen i större utsträckning jobbar mot samma mål och inte har ansvar och budgetar som motarbetar varandra. Dessutom måste man se till att det blir verkstad och inte bara fina dokument, säger en informant. Den faktiska verkligheten måste finnas i visionerna, vilket också kan leda till en positiv acceptansspirall. De nämner att det finns mycket att hämta inom EU-nätverk, exempelvis inom civitas-nätverket som arbetar med hållbar mobilitet mellan olika städer inom EU.

6 Diskussion och slutsatser

I det här kapitlet presenteras uppsatsens resultat i relation till de teoretiska utgångspunkterna. Det förs också en vidare diskussion om hur empirin kan tolkas utifrån tidigare studier och vilka slutsatser som kan dras och vad uppsatsen har kommit fram till.

De tre kommunerna skiljer sig åt

Den största skillnaden i det kommunala arbetet för en transporteffektiv samhällsutföring förefaller enligt intervjuerna vara huruvida kommunen arbetar med strategifrågor, särskilt hållbarhetsfrågor och i synnerhet frågor för en hållbar mobilitet i kommunen. Den mindre staden har inte alls kommit lika långt som de andra i detta avseende. Enligt statistik (TRAST, 2019) hade alla storstäder trafikstrategier och 81 procent av de större städerna medan bara 48 procent av de mindre städerna hade en trafikstrategi. Karlshamns tätort med sina 20 283 invånare befinner sig på 23:e plats av de 39 mindre städerna i gruppen, sett till invånarantal. Därmed skulle Karlshamn statistiskt sett inte vara en av de mindre städer som hade en trafikstrategi 2019. Om utvecklingen är att fler kommuner upprättar trafikstrategier, står en stad med 20 000 invånare på tur när som helst. Både Lund och Malmö är föregångare i arbetet med hållbara resor och transporter, inte bara i sina kommunklasser.



Figur 8. Andel kommuner per kommungrupp som har en trafikstrategi/plan (Pilerot, 2019).

Även kunskap och vilja hos tjänstemän, politiker och medborgare är viktiga faktorer där intervjuerna vittnar om olika förutsättningar för de tre kommunerna. Malmö och Lund liknar varandra på många sätt, men vad gäller resurser och framförallt ekonomiska resurser, skiljer sig även dessa påtagligt åt. Anledningen till det är i första hand den stora injektionen som det nationella storstadspaketet innebär och som gör att det nu är ett mycket högt tryck i Malmös förändring till ett transporteffektivt samhälle. Bemanningen är därför ett stort problem i Malmö, men också i Karlshamn av ett annat skäl. I Malmö har mobilitetsenheten 64 anställda, medan Karlshamn har en (1) person som arbetar med trafikfrågor och Malmö behöver ytterligare bemanning för att klara av tempot i Storstadspaketet.

Storstadspaketet innebär en hög arbetsbelastning även för politiker och leder till jätteinvesteringar med brist på konsulter och entreprenörer. Karlshamn har inga resurser för att arbeta med strategiska frågor, förutom i viss mån till den lagstadgade fysiska planeringen, där skillnaderna är mer proportionella. Det här kan bero på de lagkrav som finns på kommunernas fysiska planering. Lund befinner sig emellan, även om de ligger långt framme med det strategiska arbetet för en hållbar mobilitet i en nationell jämförelse. Bristen på personella resurser i övriga svenska kommuner bekräftas av de ickekommunala informanterna. Det är tuffast i småkommuner där pengar saknas, tjänstepersonerna är överhopade med arbete, och det är svårt att rekrytera och behålla rätt personal. Även kompetensen hos politiker kan vara bristfällig i att driva frågor, motivera ställningstaganden och att bedöma tjänstepersonernas förslag, vilket i förlängningen leder till ett demokratiskt underskott, menar en av informanterna.

Flera lyfter kommunernas organisering som jätteviktigt, liksom syftet med målen samt genomförandearbetet. En informant menar att diskursen, idéerna och framförallt huruvida man kan få till en positiv attityd är jätteviktig, eftersom känslan ofta trumfar förnuftet. Kommer man igenom de första åren blir den frågan lättare, men istället ökar utmaningarna när de lågt hängande frukterna är plockade.

Till skillnad från Karlshamn har Malmö och Lund erfarenhet av både strategiskt och operativt arbete med hållbar mobilitet, där de delger problematiken i genomförandet, exempelvis organisatoriskt, kostnadsmässigt och politiskt. Kombinerat med långa ledtider i stadsplaneringen är det lätt att helhetstänket går förlorat. Generellt verkar informanterna förespråka färre kommunala stuprör i beslut som rör trafikplanering och samhällsplanering, för att minska risken att motverka varandra.

Det måste poängteras att studiens avsikt inte är att jämföra de tre kommunerna. Anledningen till att dessa tre kommuner har valts är att få en viss spridning på olika kommun- och

tätortstyper, men också att få skriva om framgångsrika kommuner i arbetet för ett transporteffektivt samhälle. Däremot skulle Malmö kunna jämföras med Sveriges övriga storstäder, Lund med övriga större städer och Karlshamn med de mindre städerna. Eftersom det bara är dessa tre som ingår i uppsatsens studie kan istället resultaten användas för antagandet att resultaten liknar andra tätorter inom respektive kommungruppsindelning (SKR 2022b). De kommungrupper som inte representeras är pendlingskommuner till dessa samt landsbygdskommuner. Av totalt nio kommungrupper representerar kommunerna i studien tre kommungrupper där 53 kommuner ingår med sammanlagt 6,7 miljoner invånare, varav 4,3 miljoner bor i kommunernas största tätort.

Personbilens framkomlighet respektive dess negativa sidor delar politikernas åsikter, men framförallt i Malmö handlar det mer om ytan och livsutrymmet och frågan blir därför inte lika laddad. Storstadspaketet innebär dessutom många positiva sidor för Malmö. I Lund har tvärtom biltrafik och parkering blivit en lite känsligare fråga under senaste mandatperioden. I Karlshamn är hållbar mobilitet än så länge något som mest nämns i olika plandokument. De ickekommunala informanterna menar att den politiska viljan ofta nöjer sig med visionsdokumentens fina ord, för att de kan passa alla.

I Malmö är framförallt den dagliga inpendlingen av bilar stor, vilket skapar trängsel och konkurrens om stadens eftertraktade mark. Det här bidrar till en opinion som efterfrågar ett lugnare trafiktempo, mer utrymme till gång, cykel och kollektivtrafik och att ytor tas från biltrafik och parkering för att möjliggöra aktiv mobilitet och ett levande stadsliv. Majoriteten av Malmös invånare är alltså positiva till förändringar för ett transporteffektivt samhälle, vilket gör att politiker driver utvecklingen tillsammans med stadens tjänstepersoner, både i planeringsfrågor och i faktiska åtgärder. Även i Lund finns tendenser till detta fenomen, men för Karlshamns del är det snarast obefintligt.

Transporteffektivitet ses som nödvändigt för att kunna nå klimatmål

Flera underlag, exempelvis tidigare regeringars klimathandlingsplan har pekat på nödvändigheten av att samhället blir mer transporteffektivt för att tillsammans med tekniska åtgärder nå klimatmålet. Trafikanalys har i sin Rapport 2022:14 (Trafikanalys, 2022) skrivit om förslag som leder till transportsektorns klimatomställning. I remissvar har bland annat Chalmers, Gröna Mobilister, Göteborgs och Malmö Stad, Mobility Sweden, SKR och Västra Götalandsregionen tillstyrkt rapportens förslag om en transportpolitisk princip för att samhället ska utvecklas mot ett mer transporteffektivt samhälle. Vikten av att definiera vad transporteffektivitet är framförs samt att Trafikverkets myndighetsinstruktion bör förändras i linje med klimaträtsutredningens förslag. Även behovet efterfrågas av att Plan- och bygglagen i högre grad än idag bidrar till ett transporteffektivt samhälle, men också att

samarbete behövs på flera nivåer och åtgärder inom flera områden för att nå ett transporteffektivt samhälle. Johansson & Norman (2021) konstaterar att investeringar i det transporteffektiva samhället är beteende- och strukturförändrande. Dessa fortsätter sedan att begränsa klimatpåverkan även när att klimatmålet har nåtts och sparar därför resurser även efter att investeringarnas avbetalningstid är över, vilket därmed också innebär en ekonomisk hållbarhetspotential.

De andra sätten för transportsektorn att nå klimatmålen, som biodrivmedel och elfordon enligt Trafikverkets basprognos kan tyckas vara en enkel och snabbare väg i det korta perspektivet, som inte kräver så stora förändringar jämfört med hur dagens samhälle ser ut. Johansson & Norman (2021) menar att det tankesättet kan leda till att den transporteffektiva samhällsutformningen fördröjs. Förutom att det riskerar att orsaka ökande sociala och ekologiska hållbarhetsproblem finns en uppenbar risk för inlåsnings effekter. En fortsatt ökande trafik leder sannolikt till fortsatt utbyggnad av vägnät och till glesare stadsstrukturer. I ett framtida transporteffektivt samhälle kan denna vägutbyggnad ses som en ekonomisk felsatsning som dels inte behövs, dels innebär en glesare stadsstruktur med högre kostnader för infrastruktur och samhällsservice samt längre restider och ett större transportarbete. Arbetet i strävan efter ett transporteffektivt samhälle måste mot bakgrund av detta ses som en genväg snarare än något som är tidsödande (ibid.)

Trafikarbetet i städer utgör cirka 30 procent av trafikarbetet med personbil i Sverige (Trafikverket 2020e). Resor som huvudsakligen sker utanför städer kan fortfarande ha en målpunkt i städer, varför påverkan av åtgärder i städer kan bli större än vad som visas av faktiskt körda kilometer (Roth & Romson, 2021). Ett annat viktigt skäl till att fokusera på städer är att potentialen att påverka biltrafikens andel och trafikarbete är störst i stadsområden, där gång- cykel och kollektivtrafik har stor potential (Trafikverket 2020g). Därför kan bilinnehavet i högre utsträckning påverkas i städer till följd av samlade paket med åtgärder. Ett minskat bilinnehav skulle påverka inte bara resor i stadsmiljö utan också längre resor där exempelvis destinationer med god kollektivtrafiktillgänglighet får större attraktionskraft. Trafikverket (2012b) poängterar att åtgärder för ett transporteffektivt samhälle inte bara är relevant för större städer utan även för mindre och medelstora städer.

Hur kan styrmedel påverka utvecklingen?

Redan implementerade nationella styrmedel för att minska transporterens klimatpåverkan ger ibland upphov till konflikter mellan social och ekologisk hållbarhet. Dessa konflikter kan leda till att effekten går förlorad eller i värsta fall ger ett oönskat utfall (Johansson & Norman, 2021). Vid utformning av strategier, styrmedel och åtgärder behövs en bredare syn på hållbarhet. Generellt är det lättare att få acceptans genom att använda morötter än piskor

(Forward, 2023). Ofta kombineras styrmedel för att ge en förstärkt effekt jämfört med att försöka lösa en enskild hållbarhetsaspekt i taget. Styrmedel kan med fördel balanseras så att “morötter” möjliggör en ökad acceptans för de “piskor” som kan behövas för att förändringen ska ske och som då bör ingå i samma styrmedelspaket (Pädam et al., 2022). Legitimiteten av styrmedlet kan då öka om moroten exempelvis kompenserar piskan monetärt, eller så kan summan av morot och piska liknas med $1+1=3$ (ibid.). Dessa positiva effekter är dock inte självklara, det är viktigt att förstå och motivera varje enskilt styrmedelspaket och att det är väl sammansatt. Men utgångspunkten är att morötter kan underlätta piskorna om kopplingen är tydlig. Här behövs mer genomtänkta argument och mer forskning, men också mer kunskap om vilka hinder som finns i genomförandet av olika åtgärder och styrmedel på den lokala och regionala nivån samt hur hindren skiljer sig åt i olika typer av kommuner (ibid.).

Ett styrmedel som har varit ytterst påtagligt i uppsatsens studie är Storstadspaketet i Lund och Malmö. I Lunds fall har den statliga medfinansieringen gått till spårvagnsutbyggnaden och till cykelgarage och cykelvägar, men har bara stått för cirka en tiondel av investeringskostnaderna. I Malmö däremot, kommer storstadspaketet få statlig och regional finansiering med cirka två miljarder kronor (Trafikverket 2022f) där Malmö skjuter till med drygt lika mycket Investeringarna som är på cirka fyra miljarder kronor fördelas enligt ramavtal 8 från 2018 till 2031, alltså under en fjortonårsperiod. Lund, Helsingborg, Göteborg och Stockholm har också liknande avtal med Sverigeförhandlingen.

Som ett tankeexperiment skulle Malmös del av storstadspaketet kunna skalas upp till att bli en hypotetisk investering för ett transporteffektivt samhälle på en nationell nivå. Malmös storstadsavtal understöds av ett statsbidrag på knappt 2 miljarder som tillfaller Malmö, med 325 000 invånare i tätorten (Trafikverket 2022f). Uppskalad och extrapolerad till att omfatta Sveriges samtliga tätorter skulle detta innebära dryga 50 miljarder kronor, eller knappt 4 miljarder per år under en 14-årsperiod, fördelat med lika stort belopp per invånare som i Malmös storstadspaket. Det här skulle kunna göra Sveriges tätorter betydligt mer transporteffektiva. Liknande tankeexperiment skulle kunna göras med styrmedel som Stadsmiljöavtalet, som är statlig medfinansiering till cykel- och kollektivtrafikåtgärder med krav på motprestation. Sedan starten 2015 har Trafikverket betalat ut knappt en miljard kronor per år till åtgärder för att främja hållbara stadsmiljöer med ökad kollektivtrafik eller cykeltrafik och hållbara godstransportlösningar. Detta har gett ett tillskott till det transporteffektiva samhället, men biltrafiken har ändå ökat, eftersom stadsmiljöavtalen är mer morot än piska. I den nationella planen för transportsystemet 2022–2033 finns 1 miljard kronor per år till stadsmiljöavtalen mellan 2022–2027. Åtgärder som stöd söks för, och motprestationer, ska vara genomförda senast under 2027 (Trafikverket 2022d). I Klimaträtsutredningen (Regeringen, 2022a) finns förslag på utökade stadsmiljöavtal, exempelvis åtgärder för mer gångtrafik eller åtgärder i städer som leder till minskad

transportefterfrågan, eller effektivare användning av befintlig transportinfrastruktur. En förutsättning för utbetalning ska vara att biltrafiken inom avtalsområdet inte ökar och att den på sikt minskar.

Parkeringsstyrning är ofta ett effektivt verktyg för ett transporteffektivt samhälle, som kan handla om att begränsa antalet bilparkeringar eller att höja avgiften. Det här ger många positiva synergier i tätorter och anses vara ett kostnadseffektivt styrmedel (Holm & Ivansson, 2022). Malmö har kopplat ytterligare en transporteffektiv funktion till parkeringsstyrmedlet när de nu omvandlar sina parkeringshus till mobilitetshubbar och dessutom skapar ytterligare cirka 100 mobilitetszoner som kan erbjuda omstigning till en mer hållbar mobilitet (Malmö stad, 2020c). Ett kommande steg i detta är att vid dessa hubbar och zoner också tillhandahålla delningsfordon, med den tänkta effekten att många ska upptäcka att de inte behöver äga sin bil. Malmös tekniska nämnd menar att det här är demokratiskt och jämlikt och ska stärka den sociala hållbarheten. De tror också att effekten kommer väldigt snart och att det är det bästa sättet att nå den sista tredjedelen medborgare, den som inte använder hållbara transportmedel.

Flera källor och informanter ser ett behov av ytterligare styrmedel och stimulanser för att hjälpa kommuner att kunna leva upp till sina mål om ett mer transporteffektivt samhälle. I en svensk undersökning hade 37 procent av kommunerna mål om att biltrafiken inte skulle öka och 77 procent hade mål om ökat resande med kollektivtrafik (Hansson et.al., 2018). Samtidigt finns ett nationellt mål om att andelen gång, cykel och kollektivtrafik ska öka (Sveriges miljömål, 2022b).

Hur kan ett transporteffektivt samhälle se ut?

Den transporteffektiva samhällsutformningen är sannolikt mest påtaglig i urbana miljöer, genom förtätning, funktionsblandning, gång och cykelinfrastruktur, kollektivtrafik, bildelning, parkeringspolicy, och samordnade godstransporter. Många av dessa åtgärder gynnar också sociala nätverk med ökad tillit samt utbyte av varor och tjänster, det så kallade sociala kapitalet som är en viktig del av den sociala hållbarheten. Inte minst kollektivtrafiken kan bidra till det sociala kapitalet genom att olika människor använder den på lika villkor. Samtidigt bidrar kollektivtrafiken till trygghet när fler vistas i publika miljöer och till minskad segregation genom att binda ihop olika stadsdelar (Dymén et.al. 2020).

Men befolkningen i urbana miljöer ökar och den urbana metabolismen bidrar i förhållandevis stor utsträckning till hållbarhetsproblem (Hedenfelt, 2013). Samtidigt kan en bristande attraktion för landsbygd och mindre städer leda till en ohållbar utveckling på landsbygden och i dessa mindre städer. Genom ett förbättrat transportsystem i regioner stärks tillgängligheten och den regionala utvecklingen (Boverket 2022c). Förbättrade

transportsystem, inte minst kollektivtrafik, förstöras också arbetsmarknadsregionerna. Regionförstoring ses ofta som en lösning på demografiska utmaningar och arbetsmarknadsutmaningar i glesbefolkade områden (Grip, 2020). Regionförstoringen syftar bland annat till att genom mer effektiv kollektivtrafik knyta samman regioner, men också olika regioner och därigenom vidga regionernas arbetsmarknader och serviceutbud (Lindkvist & Henriksson, 2020). Regionförstoringen kan visserligen innebära ett bättre transportsystem mellan stad och land, åtminstone i de urbana områdenas omland, som då både ökar stadens attraktivitet men också människors möjlighet att bo kvar i omlandet (Svensk kollektivtrafik, u.å). Samtidigt kan regionaliseringen riskera att ha en centraliserande effekt i regionen och ställa högre krav på medborgare att vara mobila, där olika regiondelar blir mer specialiserade för olika aktiviteter som boende, arbete, handel eller rekreation, vilket i sin tur påverkar reslängder, reskostnader och restider (Ureta, 2008). Regionförstoringen kan också kritiseras ur ett jämställdhetsperspektiv (Joelsson och Lindkvist Scholten, 2019; Grip, 2020).

Ett transporteffektivt samhälle ska enligt Regeringen (2021a) bygga på ett funktionsblandat grannskap där människor har närmre till sina målpunkter och ett samhälle som är tillgängligare för fler på ett rättvist och jämlikt sätt, när förflyttningen inte är lika kostsam, tidsödande eller uppoffrande i andra avseenden, men den ökade regionaliseringen gör att fler människor i högre utsträckning rör sig mellan flera tätorter. Exempelvis kan bostaden finnas i en tätort, arbetet i en annan och många övriga målpunkter i en tredje och så vidare. För den här typen av resmönster kan det vara svårare att hitta attraktiva alternativ till personbilen, som ofta är överlägsen andra trafikslag på lite längre avstånd när tidsaspekten och flexibiliteten prioriteras. En ökad regionalisering kan vara en av flera utmaningar på vägen mot det transporteffektiva samhället.

Den regionala planeringsnivån skulle också kunna knyta ihop många trådar som ligger utanför både kommunernas rådighet och de nationella åtagandena, inte minst när resande och varutransporter alltmer sker interkommunalt i en ökad regionalisering. Det här kan förstärka behoven av en ökad regional samordning och planering, där ny bebyggelse och nya målpunkter binds ihop av en hållbar mobilitet eller planeras på ett sätt som gör att behovet av resor och transporter inte uppstår i samma utsträckning. En informant lyfter den regionala nivån som en viktig länk mellan den nationella och den kommunala som skulle kunna hjälpa till att implementera nationella mål i en lokal kontext eller underlätta kommunala initiativ för att gagna såväl regionala som nationella angelägenheter, exempelvis ett transporteffektivt samhälle. En förändring av plan- och bygglagen sker (Riksdagen 2022d) och är i linje med en nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030 (Regeringskansliet, 2021c)

Utanför landets urbana miljöer kan det transporteffektiva samhället märkas mest i ökad järnvägsutbyggnad, förbättrade system för distansutbildning, distansarbete och resfria möten, ökad e-handel, sänkta hastighetsgränser på vissa platser, mer godstransporter med tåg och båt samt färre, men längre och tyngre lastbilar (Trafikverket, 2020c). Utöver det kan en aktiv fysisk planering på landsbygd och i små tätorter behöva ske. En ökad lokal service och kommersiellt utbud, utökad kollektivtrafik och fler cykelvägar eller bättre digital tillgänglighet (Khan et. al., 2022). Exempel kan vara obemannade livsmedelsbutiker, anropsstyrd busstrafik och förtätade tätortscentrum. Det är därmed viktigt att åtgärder, styrmedel och strategier utvecklas både för en hållbar stadsutveckling men också för en hållbar utveckling på landsbygden.

Hur är acceptansen för det transporteffektiva samhället?

Johansson & Norman (2021) menar att fördelarna med det transporteffektiva överväger de två andra sätten, i synnerhet på sikt och att det därför är fördelaktigt att komma igång tidigt med denna förändring och dess åtgärder. Vissa åtgärder går snabbt att iscensätta, medan exempelvis den transporteffektiva samhällsutformningen tar längre tid, vilket i sig är en orsak till en snabbare förändring. De nämner också att det kan finnas goda affärsmöjligheter i att så tidigt som möjligt besitta kunskap om och erfarenheter av en transporteffektiv samhällsförändring. Klimatförändringen är global och Sverige står bara för några promille av de globala utsläppen av växthusgaser. Det är såklart viktigt att alla länder minskar utsläppen och Sverige har bättre förutsättningar än många. Sverige kan dessutom göra mycket nytta för klimatet och för övriga hållbarhetsfrågor genom att vara ett föregångsland som kan inspirera och dela sina kunskaper och erfarenhet (Johansson & Norman, 2021).

Trots att det transporteffektiva samhället är det sätt som sannolikt har störst chans att få acceptans och därmed blir långsiktigt minst svår att genomföra, kan Johansson & Norman (2021) konstatera att stor del av samhället inte slagit in på denna väg. Även Klimatpolitiska rådet och Energimyndigheten konstaterar att omställningen till ett transporteffektivt samhälle inte har utvecklats lika positivt i relation till 2030-målet, som inom områdena förnybara drivmedel och energieffektiva och fossilfria fordon (Energimyndigheten, 2020).

För att lyckas i det kommunala arbetet mot ett transporteffektivt samhälle är det viktigt att få en acceptans till förändringen (Banister, 2008). En informant tillägger vikten av att ha en trafikstrategi att böttna besluten i och som är väl förankrad, framförallt hos beslutsfattare. En annan informant poängterar att medborgardialog, framförallt i genomförandefasen, som ofta är ovärderligt bra. Acceptansen är högre i visions- och planeringsstadiet än i genomförandet av konkreta åtgärder, som inte sällan innebär ändrade förutsättningar eller vanor. En informant menar att samtalet mellan tjänstepersoner, politiker, medborgare och näringsidkare

om vikten av hållbar mobilitet, är betydelsefull för att lyckas med genomförandet och är dessutom förhållandevis billig. Naturvårdsverket (2021b) skriver att acceptansen för begränsande styrmedel ökar om de ändå medför något annat som är positivt.

Av de tre kommunerna i studien, förefaller acceptansen vara högre ju längre förändringen har kommit. Det här skulle kunna tyda på att det transporteffektiva samhället har positiva framtidsutsikter, men eftersom det är de stora städerna som är föregångare, kan det också tyda på att förändringen är passad för de urbana miljöerna bättre, än så länge.

En framgångsfaktor i förändringen förefaller vara att låta medborgare vänja sig vid förändringen genom reversibla åtgärder, som även går under benämningen ”pop-up” eller taktisk urbanism (Yassin, 2019). Bra exempel är sommargångator som kan hjälpa till att skapa nya beteenden. Informanterna nämner dessa åtgärder som lyckade och att det också har skapat en mer öppen inställning till förändringar, där människor upptäckt att ett initialt motstånd har vänts till något som efterfrågas.

Grannskapssamhällen i ett nationellt sammanhang

Ett transporteffektivt samhälle förknippas oftast med hållbar stadsutveckling och urbana miljöer. Förtätning och funktionsblandning är viktiga faktorer, där människors målpunkter ska finnas i grannskapet, likt det som kallas 15 minutersstaden (Zakariasson, 2022). Denna ska ha tre viktiga funktioner.

1. Staden ska vara till för människor, inte bilar.
2. Stadens utrymmen ska tjäna många olika syften.
3. Människor ska kunna leva och arbeta i staden utan att tvingas pendla någon annanstans.

Under 1900-talet skapades idén om ABC-staden, där arbetsplatser, bostäder och centrumverksamhet skulle finnas i grannskapet och på så sätt minska resandet och skapa lokalsamhällen. ABC-städerna byggdes som förorter och bands ofta ihop med transporteffektiv kollektivtrafik, exempelvis ”tunnelbanestaden”. Just det faktum att ABC-städerna var relaterade till moderstaden gjorde att de blev en del av en större region där arbete, skolor och service erbjöds även på många närliggande platser. Dåtidens ideala 15-minutersstäder lyckades kanske inte skapa det grannskap som var en viktig idé i ABC-staden. Framtidens ABC-städer skulle kunna vara redan existerande stationsområden som kompletterats för att bli transporteffektiva lokalsamhällen längs exempelvis befintliga järnvägsstråk i landet. Dessa samhällen har en fungerande struktur och historik, inte minst i samspelet med sina omland. Detta skulle kunna göra Sverige mer tillgängligt på ett transporteffektivt sätt, samtidigt som landets arealer skulle bli till glädje för fler. Sverigeförhandlingens höghastighetsjärnväg (Sverigeförhandlingen, 2017), liksom det förslag

till nio helt nya hållbara städer och stationssamhällen som regeringen presenterade 2017 i ett 22-punktsprogram (Regeringskansliet, 2017b), bygger på idén där kompletterande stationssamhällen gör även rurala områden mer tillgängliga på ett transporteffektivt sätt.

Slutsats

En av uppsatsens syfte har varit att bidra till en bättre förståelse om vad det transporteffektiva samhället är, vilka effekter det för med sig, om det är bra och hur det kan genomföras. Kommunerna är mycket viktiga i arbetet för ett transporteffektivt samhälle genom sitt planmonopol, sitt lokala engagemang och den rådighet som de har genom lagstiftning och sitt markägande.

En av frågeställningarna är vilka hinder kommunerna möter i sitt arbete för en mer transporteffektiv samhällsutformning? Det transporteffektiva samhället innebär att mycket av vårt invanda res- och transportmönster förändras, vilket flera informanter har lyft som den största utmaningen. Samtidigt är acceptansen till förändring högre i kommuner som kommit längre. Det kan dels tyda på att det transporteffektiva samhället har positiva framtidsutsikter, men det kan också tyda på att förändringen är mer anpassad till de urbana miljöerna, än så länge.

Uppsatsens andra syfte är att ge en inblick i hur det går för tre kommuner år 2022 i arbetet för ett transporteffektivt samhälle och kunna visa på bra exempel. Det är stor skillnad mellan kommunerna i arbetet för det transporteffektiva samhället. De mindre kommunerna är ofta svagt bemannade, har en mer ansträngd budget och saknar en drivande opinion för ett transporteffektivt samhälle. Men det är ofta tvärtom i landets största kommuner och därifrån har uppsatsen kunnat hämta många lärande exempel om stadshuvudgator, mobilitetshubbar, delningsfordon eller spårvägsutbyggnad.

Stora kommuner har kommit längre än små, i synnerhet vad gäller genomförandet. Visionsarbetet skiljer sig inte lika mycket, vilket kan bero på att den processen ofta styrs av plan- och bygglagstiftningens krav på översiktsplanering. Det kan också bero på att visionsarbetet mer handlar om att enas kring vackra formuleringar än att ta obekväma beslut, som kräver planering, kostar pengar och riskerar att skapa en negativ opinion.

Uppsatsen har försökt besvara frågeställningarna genom intervjuer samt att granska tre kommuners strategiska dokument, framförallt i syfte att få reda på arbetssätten, bland annat organisering, implementering och styrmedel. Ett viktigt arbetssätt är att arbeta fram en kommunal trafikstrategi som är brett förankrad i olika förvaltningar och i politiska nämnder. Idéerna, attityden och den goda känslan i diskursen ska inte underskattas. Det framförs

farhågor kring stöprörstänkande i budgetar och beslutsprocesser, men det verkar kunna överbryggas om formerna för ett tvärsektorielt samarbete skapas. I genomförandefasen kan det vara bra att arbetet sker inom linjeorganisationen, men att kopplingen till en styrgrupp och till ett ständigt pågående visionsarbete behöver finnas, liksom kontinuerlig uppföljning och återrapportering.

Det är inte bara kommunerna som är viktiga i arbetet mot ett transporteffektivt samhälle. Det finns nationella mål för transportsektorn där det transporteffektiva samhället i högsta grad är en möjliggörare. Ansvar och rådighet finns på andra planeringsnivåer än den kommunala, även för åtgärder som ska utföras på lokal nivå. Flera informanter har efterfrågat en större regional samordning och det har också framkommit att en regional planeringsnivå skulle kunna knyta ihop många trådar som ligger utanför både kommunernas rådighet och de nationella åtagandena, inte minst när resande och varutransporter alltmer sker interkommunalt i en ökad regionalisering. Det finns också många oanvända möjligheter att skapa nationella styrmedelspaket för att nå ut med nationella mål på lokal nivå. Bland annat föreslår Klimaträttsutredningen ett utökat stadsmiljöavtal.

Slutligen kommer en reflektion över frågeställningarna om hur långt har arbetet i de studerade kommunerna kommit och hur samhället kan bli mer transporteffektivt? Det finns kommuner som tydligt prövar nya idéer och arbetar i riktning mot ett transporteffektivt samhälle. De hade sannolikt inte gjort det i samma utsträckning utan statlig medfinansiering trots att investeringarna kan vara lönsamma på sikt. Här finns sannolikt en ekologisk, social och ekonomisk hävstångseffekt i att använda statliga pengar för att med kommunal förmåga skapa ett mer transporteffektivt samhälle. Erfarenheterna kan därefter spridas till de kommuner som ännu inte kommit så långt eller användas för att åstadkomma en hållbar tillgänglighet i andra urbana områden i världen.

7 Förslag på vidare forskning

Det kan behövas mer forskning om styrmedel för att kunna ta fram fler och bättre styrmedel samt kunskap om hur de kan kombineras för att få avsedd effekt för en transporteffektiv samhällsförändring. I detta sammanhang vore det också bra med mer kunskap om den ekonomiska hållbarheten i en transporteffektiv samhällsförändring.

Det är viktigt att ta del av framgångsrika exempel från andra länder, där bättre resultat har uppnåtts. Det skulle ge nya perspektiv på de mål och metoder är som gällande i Sverige.

Det behövs också ytterligare kunskapsunderlag över strategier och åtgärder för att utforma det transporteffektiva samhället, men också framgångsrika arbetssätt för implementeringen.

Begreppet transporteffektivt samhälle skulle behöva definieras och dessutom visualiseras för att en målbild ska kunna tas fram.

En viktig del av genomförbarheten ligger i kopplingen mellan statliga mål kommunala åtaganden. Det skulle behövas mer kunskap om en förstärkt regional nivå skulle vara en möjliggörare.

Plan- och bygglagen har en självklar roll i kommunernas samhällsutformning för en god och långsiktigt hållbar livsmiljö. Plan- och bygglagen kan förändras så att bättre hänsyn tas till transporteffektivitet i planeringen.

8 Referenser

Ahlfeldt, G., Pietrostefani, E., Schumann, A., & Matsumoto, T. (2018). Demystifying compact urban growth: Evidence from 300 studies from across the world. Tillgänglig: <https://www.oecd-ilibrary.org/content/paper/bbea8b78-en> (Hämtad 20230118).

Alfredsson, E; Kriström, B; Ankarhem. M. (2006). Samhällsekonomiska aspekter och mått på hållbar utveckling. ITPS skriftserie för Swedish Institute for Growth Policy Studies (ITPS) (Danagårds Grafiska, Ödeshög) A2006:009: sid. 25. ISSN 1652-0593. (Hämtad 20230118).

ALICE. (2019). A framework and process for the development of a roadmap towards zero emissions logistics 2050, online: <https://www.etp-logistics.eu/wp-content/uploads/2019/12/Alice-ZeroEmissions-Logistics-2050-Roadmap-WEB.pdf> (Hämtad 2022-10-21).

fka Andersson, A. S., Adell, E., & Hiselius, L. W. (2021). Vad är substitutionseffekten av e-cyklar? En randomiserad kontrollerad studie. *Transportforskning del D: transport och miljö*, 90, 102648. Tillgänglig: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920920308336> (Hämtad 20230119).

Andersson, C. (2012). Planerarens kompetenser. Tillgänglig: <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:658406/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 20230115).

Andersson, L. (2015). Framgångsfaktorer i lokalt klimatarbete - En fallstudie av Lunds arbete med hållbara transporter. Tillgänglig: <https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=8167089&fileId=8167103> (Hämtad 20230115).

Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm, *Transport Policy*, Volume 15, Issue 2, 2008, Pages 73-80, ISSN 0967-070X, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>. Tillgänglig: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X07000820> (Hämtad 20230114).

Bardal Granås, K; Gjertsen, A; Brynildsen Reinart, M. (2020). Sustainable mobility: Policy design and implementation in three Norwegian cities, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, Volume 82, 2020, 102330, ISSN 1361-9209, <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102330>. Tillgänglig: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920919315524> (Hämtad 20230115).

Blinge, M; Svensson, Å. (2006). Miljöåtgärder för godstransporter. Tillgänglig: https://www.lifecyclecenter.se/wp-content/uploads/2006_5-Miljo%CC%88a%CC%8Atga%CC%88rder-fo%CC%88r-godstransporter.pdf (Hämtad 20230118).

Boverket, (2020a). Minska transportsystemets klimatpåverkan. Tillgänglig: https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/allmannaintressen/hansyn/miljo_klimat/klimatpaverkan/transport/ (Hämtad 20230112).

Boverket. (2020b). Kommunalt planmonopol. Tillgänglig: <https://www.boverket.se/sv/kommunernas-bostadsforsorjning/kommunens-verktyg/kommunalt-planmonopol/> (Hämtad 20230112).

Boverket. (2020c). Minska transportsystemets klimatpåverkan. Tillgänglig: https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/allmannaintressen/hansyn/miljo_klimat/klimatpaverkan/transport/ (Hämtad 20230112).

Boverket. (2021). Funktionsblandning på rätt sätt. Tillgänglig: https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/allmannaintressen/hansyn/miljo_klimat/klimatpaverkan/strukturer/funktionsbland/ (Hämtad 20230118).

Boverket. (2022a). Översiktsplanen. Tillgänglig: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/oversiktsplanen/> (Hämtad 20230118).

Boverket. (2022b). Detaljplanering. Tillgänglig: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/> (Hämtad 20230118).

Boverket. (2022c). Regional planering - för en stärkt samordning. <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/regional-planering/>. (Hämtad 20220829)

Braun, V; Clarke, V. (2006). Qualitative research in psychology, Volyme 3, Issue 2, Pages 77-101. Tillgänglig: https://scholar.google.com/citations?view_op=view_citation&hl=en&user=otoYzF8AAAAJ&citation_for_view=otoYzF8AAAAJ:mel-f30kHHgC (Hämtad 20230113).

Brokking, P., Liedholm Johnson, E., & Paulsson, J. (2020). Hållbarhet, regelverk och roller från detaljplan till bygglov. Tillgänglig: <https://www.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1502416&dswid=4129> (Hämtad 20230113).

Bryman, A., & Buchanan, D. A. (2018). *Unconventional methodology in organization and management research*. Oxford University Press.

Bull Sletholt, K., Strömberg, C., Wallinder, C., Björkman, A., & Skjutare, K. (2020). Horisontella samarbeten för ökad fyllnadsgrad och transporteffektivitet med stöd av datadelning. Tillgänglig: <https://www.diva-portal.org/smash/record.jsf?dswid=4129&pid=diva2%3A1464721> (Hämtad 20230113).

Busck, A. G., Hidding, M. C., Kristensen, S. B., Persson, C., & Præstholt, S. (2008). Managing rural landscapes in the Netherlands, Denmark and Sweden: Comparing planning systems and instruments in three different contexts. *Geografisk Tidsskrift-Danish Journal of Geography*, 108(2), 1-16. (Hämtad 20230113).

Cerna, L. (2013). The nature of policy change and implementation: A review of different theoretical approaches. Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) report, 492-502.

Civitas. (2020). SUMP-UP. Tillgänglig: <https://sumps-up.eu/home/> (Hämtad 20230114).

David, M. & Sutton, C.D. (2016). *Samhällsvetenskaplig metod*. (1. uppl.) Studentlitteratur.
Drews, S., & Van den Bergh, J. C. (2016). What explains public support for climate policies? A review of empirical and experimental studies. *Climate Policy*, 16(7), 855-876.

Denscombe, M. (2018). *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna* (4. uppl.). Studentlitteratur.

Dymén, C; Wennberg, H; Mårtensson, M; Lindkvist, C. (2020). Kollektivtrafik som investering i socialt kapital. K2 OUTREACH (2020:6). Tillgänglig: https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/web_outreach_2020_6.pdf (Hämtad 20220424).

Ekman, B. (2020). En tydlig vision men med ett oklart tillvägagångssätt? En fallstudie av Agenda 2030 inom Länsstyrelsen Västra Götaland. Tillgänglig: <https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordOid=9006577&fileOid=9006578> (Hämtad 20230111).

Energimyndigheten. (2017). Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. ER 2017:07. Tillgänglig: <https://energimyndigheten.aw2m.se/Home.mvc?resourceId=109664> (Hämtad 2022-04-16).

Energimyndighetens. (2020). SOFT, Samordningsuppdrag för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. Tillgänglig: <https://www.energimyndigheten.se/klimat--miljo/transporter/samordningsuppdrag-for-omstallning-av-transportsektorn/> (Hämtad 20230111).

Energimyndigheten (2022). Sverige har överträffat målet om andel förnybar energi för 2020. Tillgänglig: <https://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2022/sverige-har-overtraffat-malet-om-andel-fornybar-energi-for-2020/> (Hämtad 20230111).

Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., Towns, A., & Wängnerud, L. (2017). Metodpraktikan: Konsten att studera samhälle, individ och marknad.

Ewing, R; Cervero, R. (2010). Travel and the Built Environment. *Journal of the American Planning Association* 76 (3): 265–294. doi: 10.1080/01944361003766766.

Forsberg, B. (2002). Lokal Agenda 21 för hållbar utveckling: en studie av miljöfrågan i tillväxksamhället (Doktorsavhandling, Umeå universitet). Tillgänglig: <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:154836/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 20230111).

Forward, S. (2023). Resebeteenden, så får vi fler att resa aktivt och hållbart. Tillgänglig: https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/k2-resebetenden-sonja-forward.pdf. (Hämtad 20230429)

Garpenby, P. (2010). Perspektiv på implementering.

Johansson, K., & Ghaderi, M. (2013). Kommunalt klimatarbete: Jämförande studie mellan tre kommuner med avseende på drivkrafter och framgångsfaktorer. Tillgänglig: <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:611680/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 20230111).

Goldmann, M., & Östborn, P. (2011). Utmaning 2020 – Hållbar bilism i kommuner och landsting. Uppsala: Gröna bilister

Grip, L. (2020). Genusperspektiv på regionala utmaningar, regionalpolitik och demografisk utveckling i en nordisk kontext. Nordiska ministerrådet. Tillgänglig: <https://nikk.no/wp-content/uploads/2020/12/Genusperspektiv-pa-demografi-tillg.pdf>. (Hämtad: 20220531)

Gustafsson, Sara. & Ivner, Jenny. (2018). Implementing the Global Sustainable Goals (SDGs) in to Municipal Strategies applying an integrated approach. In Leal Filho (red). Handbook of Sustainability Science and Research. Springer International Publishing. Pp 301-316.

Göteborgs stad. (2014). Trafikstrategi för en nära storstad. Tillgänglig: https://goteborg.se/wps/wcm/connect/32f1301c-7e10-4f6d-a0fa-ee4f1c2f3f3a/Trafikstrategi_Slutversion_swe_web_140402.pdf?MOD=AJPERES (Hämtad 20230111).

Hansson, P.; Petterson, F.; Khan, J. och Hrelja, R. (2018). Kommunerna och kollektivtrafiken. En enkätundersökning om Sveriges kommuners arbete för att stödja kollektivtrafiken. K2 – Working papers 2018:6. Tillgänglig: https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_bifogad_fil/kommunerna_och_kollektivtrafiken_wp_2018_6.pdf (Hämtad 20220530).

Hart, C. (2018). Doing a literature review, releasing the research imagination. 2nd edition. Tillgänglig: https://books.google.se/books?hl=sv&lr=&id=ff1BDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=Hart,+C.+2018&ots=iCMOhFapUe&sig=99rTOADtJDQWjiYkllf3TQ6tgSM&redir_esc=y#v=onepage&q=Hart%2C%20C.%202018&f=false (Hämtad 20230111).

Hedegaard Sørensen, C., & Isaksson, K. (2021). Omställning till hållbar mobilitet: vilka roller kan smart mobilitet, medborgardeltagande och coronakrisen spela?. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Tillgänglig: <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1560899/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 20230111).

Hedenfelt, E. (2013). Hållbarhetsanalys av städer och stadsutveckling Ett integrerat perspektiv på staden som ett socioekologiskt, komplext system. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1404784/FULLTEXT01.pdf>. (Hämtad 2022-0429)

Hoen, A., & Zondag, B. (2014). Options for the Road Freight Sector to Meet Long Term Climate Targets. In European Transport Conference 2014 Association for European Transport (AET). Tillgänglig: <https://significance.nl/wp-content/uploads/2019/03/2014-BZO->

Options-for-the-road-freight-sector-to-meet-long-term-climate-targets.pdf (Hämtad 20230111).

Holm, F; Ivansson, M. (2022). Parkering som verktyg för hållbar mobilitet. Tillgänglig: http://klimatkommunerna.se/wp-content/uploads/2022/05/parkering_som_verktyg_foc88r_hacc8allb-mobilitet.pdf (Hämtad 20230429)

Howlett (2005: 33) Howlett, M., Perl, A., & Ramesh, M. (2005). Implementation styles. Designing government: From instruments to governance, 31. Tillgänglig: https://books.google.se/books?hl=sv&lr=&id=44VQQ0m3lfEC&oi=fnd&pg=PA31&dq=Howlett+2005&ots=D6DmSA4cGd&sig=ZDwRKA9c-hjznzH9G3iOb5qvyUc&redir_esc=y#v=onepage&q=Howlett%202005&f=false (Hämtad 20230111).

Hult, C. (2018). Hur kan framtida styrmedel för och beskattning av personbilar formas? Delrapport från en Delfistudie om kilometerskatt och alternativa styrmedel. Tillgänglig: <https://www.ivl.se/download/18.34244ba71728fcb3f3fa9f/1591706071354/C356.pdf> (Hämtad 20230111).

Hydén, C. (2008), Trafiken i den hållbara staden. 1:1 upplaga. Lund. studentlitteratur.

Högskolan i Gävle. (2018). Ekonomisk hållbarhet. Tillgänglig: <https://www.hig.se/Ext/Sv/OmHogskolan/Vart-arbete-for-en-hallbar-utveckling/Vad-ar-hallbar-utveckling-paHogskolan/Ekonomisk-hallbarhet.html> (Hämtad 20220530).

Höök, L. (2020). Flexibla parkeringstal: Ett effektivt verktyg för att främja hållbart resande? Tillgänglig: <http://www.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1477889&dswid=4860>. (Hämtad 20220515)

IEA. (2009). Transport, Energy and CO2, Moving Toward Sustainability. Paris: OECD/IEA

Jacobsson, C. (2021). Att samsas om samordning - En studie av bebyggelse- och transportplanering Tillgänglig: <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1593776/FULLTEXT02.pdf> (Hämtad 20230111).

Joelsson, T; Lindkvist Scholten, C. (2019). The political in transportation and mobility: Toward a feminist analysis of everyday mobility and transport planning. Tillgänglig:

<http://www.diva-portal.org/smash/record.jsf?dswid=-1457&pid=diva2%3A1288969> (Hämtad 20230115).

Johansson, H; Norman, T. (2021). Hållbar väg till klimatmålet. Tillgänglig: <https://www.diva-portal.org/smash/record.jsf?dswid=9770&pid=diva2%3A1561897> (Hämtad 20230115).

Karlshamns kommun. (1984). P-norm. Internt dokument.

Karlshamn. Kommun. (2007). Handlingsprogram för hållbar utveckling. Tillgänglig: <https://docplayer.se/30999368-Politiskt-handlingsprogram-for-hallbar-utveckling-i-karlshamns-kommun.html> (Hämtad 20230115).

Karlshamns kommun. (2012). Trafikvision. Tillgänglig: <https://www.karlshamn.se/wp-content/uploads/2.-Fakta-och-underlag.pdf> (Hämtad 20230115).

Karlshamns kommun. (2014). Övergripande Trafik- och parkeringsutredning. Tillgänglig: <https://docplayer.se/12785530-Overgripande-trafik-och-parkeringsutredning-karlshamns-centrum.html> (Hämtad 20230115).

Karlshamns kommun. (2015). Översiktsplan. Tillgänglig: <https://www.karlshamn.se/bo-trafik-och-miljo/oversiktsplanering/oversiktsplan-2030-2/> (Hämtad 20230115).

Karlshamn kommun. (2020). Trafik- och bullerutredning Stårnö Sjöstad. Tillgänglig: <https://www.karlshamn.se/kontaktkort/del-av-karlshamn-81-m-fl/> (Hämtad 20230115).

Karlsson, M.; Alfredsson, E. och Westling N. (2020). Climate policy co-benefits: a review. *Climate Policy*. 20(3): 292-316. doi: 10.1080/14693062.2020.1724070 (Hämtad 20230111).

Karlsson, J.; Kjellsdotter Ivert, L.; Brunner, S. (2021). Transportföretags interna processer. Triple F Etableringsprojekt. Omvärldsanalys Logistik. Tillgänglig: <https://www.diva-portal.org/smash/record.jsf?dswid=6733&pid=diva2%3A1536480> (Hämtad 20230111).

Kepaptsoglou, K.; Meerschaert, V.; Neergaard, K., Papadimitriou, S.; Rye, T., Schremser, R.; Vleugels. (2012). Quality Management in Mobility Management: A Scheme for Supporting Sustainable Transportation in Cities. *International Journal of Sustainable Transportation*, 6:4, 238-256. <https://doi.org/10.1080/15568318.2011.587137>. (Hämtad 20230111).

Klimatpolitiska rådet. (2019). Klimatpolitiska rådets rapport 2019. Tillgänglig: <https://www.klimatpolitiskaradet.se/wp-content/uploads/2019/09/kprrapport190426.pdf> (Hämtad 20220509).

Khan, J.; Lund, E.; Hildingsson, R.; Smidfelt Rosqvist, L.; Winslott Hiselius, L. (2022). Hållbar tillgänglighet. Hinder och möjligheter för transporteffektivitet i stad och på landsbygd. Rapport nr 127, Miljö- och energisystem, Lunds tekniska högskola.

Klimatpolitiska rådet. (2021). Klimatpolitiska rådets rapport (2021). Tillgänglig: <https://www.klimatpolitiskaradet.se/wpcontent/uploads/2021/04/klimatpolitiskaradetrapport2021.pdf> (Hämtad 20220509).

Koglin, T; Vogel, N; Perander, S; Larsson, A; Marcheschi, E. (2019). Implementering av bilfria distrikt. Tillgänglig: <https://portal.research.lu.se/en/publications/implementering-av-bilfria-distrikt-en-dokumentstudie-fr%C3%A5n-ett-int> (Hämtad 20230111).

Lindkvist & Henriksson. (2020.) Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet. Tillgänglig: <https://arkiv.nu/wp-content/uploads/9789179243517.pdf> (Hämtad 20230111).

Lunds kommun. (2005). Handbok i bilsnål samhällsplanering. Tillgänglig: <https://docplayer.se/980466-Lund-handbok-i-bilsnal-samhallsplanering-framtagen-av-tekniska-forvaltningen-och-stadsbyggnadskontoret-1.html> (Hämtad 20230115).

Lunds kommun. (2015). LundaMaTs III. Tillgänglig: <https://lund.se/download/18.2b762f8e1818001d8791b453/1658133731427/Lundamats%20III%20strategi%20f%C3%B6r%20ett%20h%C3%A5llbart%20transportsystem%20i%20Lunds%20kommun.pdf> (Hämtad 20230115).

Lunds kommun. (2018a). Översiktsplan. Tillgänglig: <https://lund.se/stadsutveckling-och-trafik/stadsplanering-och-utbyggnad/oversiktsplan-2018> (Hämtad 20230115).

Lunds kommun. (2018b). Cykelstrategi. Tillgänglig: <https://moten.lund.se/welcome-sv/namnder-styrelser/kommunstyrelsen/kommunstyrelsen-2018-11-07/agenda/cykelstrategi2018-2021s1-24nypdf?downloadMode=open> (Hämtad 20230115).

Lunds kommun. (2020a). Parkeringsstrategi Remissförslag. Tillgänglig: <https://www.google.se/search?q=Lunds+kommun%2C+2020a.+Parkeringsstrategi+Remissfö>

rsIag&ei=xFbIY7SQO77P7_UPIfOrmAI&ved=0ahUKEwi0gvzv-tH8AhW-57sIHZX5CiMQ4dUDCA8&oq=Lunds+kommun%2C+2020a.+Parkeringsstrategi+Remissfö
rsIag&gs_lcp=Cgxnd3Mtd2l6LXNlcnAQDDIFCAAQogQyBQgAEKIEMgcIABAeEKIEMg
UIABCiBDIFCAAQogRKBAhBGABKBAhGGABQAFgAYIgbaABwAHgAgAGVAogBIQ
KSAQMylTGyAQcQAQKGAQHAAQE&scIent=gws-wiz-serp (Hämtad 20230115).

Lunds kommun. (2020b). LundaMaTs III Årsrapport. <https://lund.se/nyheter/nyheter/2021-06-17-sa-har-gick-det-for-lundamats-2020> (Hämtad 20230115).

Lunds kommun. (2021). Gångplan Remissversion. Tillgänglig:
<https://moten.lund.se/welcome-sv/namnder-styrelser/tekniska-namnden/tekniska-namnden-2021-04-21/agenda/gangplan-2021-2024-remissversion-20210317pdf?downloadMode=open>
(Hämtad 20230115).

Lundin, M. (2007). När förbättrar samarbetet genomförandet av den offentliga politiken?.
Tidskrift för policystudier, 35 (4), 629-652. Tillgänglig:
<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/j.1541-0072.2007.00240.x> (Hämtad
20230111).

Lundquist, Lennart. (1987). Implementation Steering, Studentlitteratur AB.

Lång, E.; & Björk, L. VTI. (2021). Klimatstyrmedel i transportsektorn i Sverige 2010–2021.
En sammanställning över införda styrmedel och genomförda utvärderingar. Tillgänglig:
<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1600934/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad
20230111).

Malmö Stad. (2004). Trafikstrategi. Tillgänglig:
<https://malmo.se/download/18.1c002f7b12a6486c372800012072/1491302360778/Trafikstrategiantagen.pdf> (Hämtad 20230116).

Malmö Stad. (2010a). Parkeringspolicy och Parkeringsnorm. Tillgänglig:
<https://malmo.se/download/18.781896bd12b17644785800018792/1491299415228/Parkeringspolicy-och-parkeringsnorm-slutligt-forslag-antagen-av-KF.pdf>

Malmö Stad. (2010b). Förtätning. Dialog. PM. Tillgänglig:
<https://malmo.se/download/18.1c002f7b12a6486c372800012053/1491302361109/fortatning-Dialog%20PM.pdf> (Hämtad 20230116).

Malmö Stad. (2014). Godstrafikprogram. Tillgänglig: <https://docplayer.se/11214040-Godstrafikprogram-for-malmo.html> (Hämtad 20230116).

Malmö stad. (2016). Trafik- och Mobilitetsplan. Tillgänglig: https://malmo.se/download/18.4cc964c317575b479bd78f1/1605625383803/MALM_TROM_P_210x297mm_SE.pdf (Hämtad 20230116).

Malmö Stad: (2018). Översiktsplan. Planstrategi. Tillgänglig: https://malmo.se/download/18.4f363e7d1766a784af162af/1610100094509/%C3%96VERSIKTSPLAN%20F%C3%96R%20MALM%C3%96_antagen_31maj2018.1%C3%A5g.webb.pdf (Hämtad 20230116).

Malmö stad. (2019). Översiktsplan för Nyhamnen. Tillgänglig: https://malmo.se/download/18.38c6709716cae2cad392c813/1577969982708/F%C3%96P_2037_Nyhamnen_antagen_20191219%20lowlow.pdf (Hämtad 20230116).

Malmö stad. (2020a). Uppföljning på trafik- och mobilitetsområdet. Tillgänglig: <https://docplayer.se/51547964-Trafik-och-mobilitetsplan-for-ett-mer-tillgangligt-och-hallbart-malmo.html> (Hämtad 20230116).

Malmö stad. (2020b). Policy och norm för mobilitet och parkering. Tillgänglig: [https://malmo.se/download/18.4f363e7d1766a784af1fe2b/1611828560211/Policy%20och%20norm%20f%C3%B6r%20mobilitet%20och%20parkering%20antagen%20september%202020\(002\).webb.pdf](https://malmo.se/download/18.4f363e7d1766a784af1fe2b/1611828560211/Policy%20och%20norm%20f%C3%B6r%20mobilitet%20och%20parkering%20antagen%20september%202020(002).webb.pdf) (Hämtad 20230116).

Malmö stad. (2020c). Genomförandeplan omvandla Parkering Malmö till Mobilitet Malmö. Tillgänglig: <https://www.pmalmo.se/contentassets/f02923cfd5164d58a881b5314b2134ff/rapport-budgetuppdrag-2020-mobilitet-malmo-.pdf> (Hämtad 20230116).

Malmö stad. (2021.) Mobilitetsåtgärder och utformning av parkering för fastighetsägare. Tillgänglig: <https://malmo.se/Bo-och-leva/Bygga-och-bo/Bygga-riva-eller-forandra/Parkering-kring-fastigheter---for-fastighetsagare-och-byggherrar.html> (Hämtad 20230116).

Merriam, S. B., & Grenier, R. S. (2019). Qualitative research in practice: Examples for discussion and analysis. John Wiley & Sons. Tillgänglig: <https://books.google.se/books?hl=sv&lr=&id=PL59DwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP9&dq=Merriam+%26+Grenier+2019&ots=k6bIk2IXR0&sig=BsJ96IOetFTowHU5TeMj02hzASw&redi>

r_esc=y#v=onepage&q=Merriam%20%26%20Grenier%202019&f=false (Hämtad 20230110).

Messerli, P., Murniningtyas, E., Eloundou-Enyegue, P., Foli, E. G., Furman, E., Glassman, A., ... & van Ypersele, JP (2019). Global sustainable development report 2019: the future is now—science for achieving sustainable development. Tillgänglig: https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/24797GSDR_report_2019.pdf (Hämtad 2022-06-03)

McKinnon, A. (2018). Decarbonizing logistics, distributing goods in a low-carbon world. London: Kogan Page Limited.

Mulgan, G. (2007). Good and bad power: The ideals and betrayals of government. Penguin UK. Tillgänglig: https://books.google.se/books?hl=sv&lr=&id=0SBkpObDFVAC&oi=fnd&pg=PT7&dq=Mulgan,+2007&ots=4FgmSjy-9K&sig=gQ6oCiSQKrboQw5gng5q1ne1Izo&redir_esc=y#v=onepage&q=Mulgan%2C%202007&f=false (Hämtad 20230110).

Naturvårdsverket. (u.å.). Panorama – visuellt verktyg för klimatomställningen. Tillgänglig: <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/sveriges-klimatarbete/panorama--visuellt-verktyg-for-klimatomstallningen/> (Hämtad 20230110).
och
<https://app.climateview.global/public/board/ec2d0cdf-e70e-43fb-85cb-ed6b31ee1e09?id=b541b91c-5de1-41e3-8f4c-b8953d98732f&action=84266478-880f-4241-86c2-dd5831f9ebf3> (Hämtad 20230110).

Naturvårdsverket. (2012). Underlag till en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050. Tillgänglig: <https://www.naturvardsverket.se/globalassets/media/publikationer-pdf/6500/978-91-620-6537-9.pdf>

Naturvårdsverket. (2019). Fördjupad utvärdering av miljömålen 2019 – Huvudrapport. Tillgänglig: <https://www.naturvardsverket.se/om-oss/publikationer/6800/fordjupad-utvardering-av-miljomalen-2019> (Hämtad 20230110).

Naturvårdsverket. (2021a). Sveriges klimatmål och klimatpolitiska ramverk. Tillgänglig: <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelatefter-omrade/Klimat/Sveriges-klimatlag-och-klimatpolitiska-ramverk/> (hämtad 20221219).

Naturvårdsverket. (2021c). Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter. Tillgänglig: <https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-franinrikes-transporter/> (Hämtad 20221220).

Naturvårdsverket. (2021b). God bebyggd miljö. Tillgänglig: <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-isamhallet/Sveriges-miljomal/Miljokvalitetsmalen/God-bebyggd-miljo/> (hämtad 20220314).

Naturvårdsverket. (2021a). Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik. Sveriges miljömål, etappmålen. Tillgänglig: <https://www.sverigesmiljomal.se/etappmalen/andelen-gang--cykel--och-kollektivtrafik/> (Hämtad 20220513).

Naturvårdsverket. (2021b). Kartläggning av styrmedel som främjar omvandling av trafikleder i städer. Tillgänglig: <https://www.naturvardsverket.se/globalassets/media/publikationer-pdf/6900/978-91-620-6978-0.pdf> (Hämtad 20230110).

Newman, P. G., & Kenworthy, J. R. (1989). Cities and automobile dependence: An international sourcebook. <https://trid.trb.org/view/351194>

Nordheim, B. (u.å). K2centrum. Kollektivtrafik - Utmaningar, möjligheter och lösningar för tätorter. Tillgänglig: https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_bifogad_fil/kollektivtrafik_utmaningar_mojligheter_och_losningar_for_tatorter.pdf (Hämtad 20230110).

Panorama. (u.å.) En väg till Sveriges klimatmål. Tillgänglig: <https://app.climateview.global/public/board/ec2d0cdf-e70e-43fb-85cb-ed6b31ee1e09> (Hämtad 20230110).

Pilerot, U. (2019). Trafikstrategier Munkfors 2019-09-25. Presentation, slide 27. Tillgänglig: <https://slidetodoc.com/trafikstrategier-munkfors-2019-09-25-syfte-att-kunskap/> (Hämtad 20230110).

Pressman, J. L., & Wildavsky, A. (1973/1984). Implementation: How great expectations in Washington are dashed in Oakland; Or, why it's amazing that federal programs work at all, this being a saga of the Economic Development Administration as told by two sympathetic observers who seek to build morals on a foundation (Vol. 708). Univ of California Press.

Pülzl, H., Treib, O., Fischer, F., Miller, G. J., & Sidney, M. S. (2007). Handbook of public policy analysis. Theory, politics and methods, 89.

Pålsson, H., & Johansson, O. (2016). Minska transportutsläppen: Företagets avsikter, hinder och diskriminerande faktorer. Benchmarking: En internationell tidskrift. Tillgänglig: <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/BIJ-03-2014-0025/full/html?fullSc=1> (Hämtad 20230110).

Pädam, S; Andersson, M; Brundell-Freij, K; Hallström, A; Johansson, E; Moback, D; Nelander, L; Viklund, V. (2022). Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle. Tillgänglig: https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/klimatuppdrag/wsp-styrmedel-for-ett-transporteffektivt-samhalle_slutlig.pdf (Hämtad 20230110).

Randers, J.; Rockström, J.; Stoknes P. E.; Golüke U., Cornell, S. (2018). Transformation is feasible. How to achieve the Sustainable Development Goals within Planetary Boundaries. A report to the Club of Rome, for its 50 years anniversary 17 October 2018. Tillgänglig: https://www.stockholmresilience.org/download/18.6938920e172330c148c1d6/1591087465168/7017_0097%20SRC%20Report_Achieving%20the%20Sustainable%20Development%20Goals_version%20%20WEB.pdf (Hämtad 20220505).

Regeringen. (u.å.). Mål för transportpolitiken. Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/> (Hämtad 20230112).

Regeringen. (2016). Proposition 2016/17:146. Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige. Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/49fe25/contentassets/480ed767687b4b7ba6c960f9c1d4857f/ett-klimatpolitiskt-ramverk-for-sverige-prop.-201617146> (Hämtad 20230112).

Regeringen. (2019). En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan, Prop. 2019/20:65. Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/4a9c81/contentassets/61f93d2abb184289a0c81c75395207b6/ensamlad-politik-for-klimatet--klimatpolitisk-handlingsplan-prop.-20192065> (Hämtad 20220509)

Regeringen. (2021a). Stärkt planering för en hållbar utveckling. Utredningen Samordning för bostadsbyggande. SOU 2021:23. Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2021/03/sou-202123/> (Hämtad 20230112).

Regeringen. (2021b). Från och med idag har Sverige en klimatlag. Tillgänglig: https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2018/01/fran-och-med-idag-har-sverige-enklimatlag/?TSPD_101_R0=088d4528d9ab20000eae69dc1ed4312db6f1f84f3d852d8725017e5023b8609a235f9272356dcb590857581ba7143000f54c2e1eaf8d7f528cd39a36811cae9ec099b746dd6cb2180b8728367b250d157edb3ac00ba24271d4ca7b0c01e0beaf (Hämtad 20220707).

Regeringen. (2022a). Klimaträtsutredningen. Rätt för klimatet. SOU 2022:21.- Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2022/05/sou-202221/> (Hämtad 20230112).

Regeringskansliet. (2017). Utredningen för att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande (N 2016:G). Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/4912ec/contentassets/d4b521ba86ea4ed491195dd6e1b6bdc7/slutredovisning-utredningen-for-storre-samlade-exploateringar.pdf> (Hämtad 20230112).

Regeringskansliet. (2021a). Utfasningsutredningen. I en värld som ställer om - Sverige utan fossila drivmedel 2040. SOU 2021:48. Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2021/06/sou-202148/> (Hämtad 20230112).

Regeringskansliet. (2021b). Budgetpropositionen för 2022. Prop. 2021/22:1. Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2021/09/prop.-2021221/> (Hämtad 20230112).

Regeringskansliet. (2021c). Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030. Skr. 2020/21:133. Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/skrivelse/2021/03/skr.-202021133>. (Hämtad 20220429)

Regeringskansliet. (2022a). Skatteförslag i regeringens budgetproposition för 2023. Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/skatt-och-tull/skatteforslag-i-regeringens-budgetproposition-for-2023/> (Hämtad 20230112).

Regeringskansliet. (2022b). Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk. Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/lagadsremiss/2022/03/skattelattnad-for-arbetsresor--ett-enklare-och-fardmedelsneutralt-regelverk/> (Hämtad 20230112).

Riksdagen. (2009.) Det transportpolitiska målet. Tillgänglig:
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/mal-for-framtidens-resor-och-transporter_GW01TU14 (Hämtad 20230112).

Riksdagen. (2022a). Trafikförordning (1998:1276) t.o.m. SFS 2022:1720

Riksdagen. (2022b). Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk Skatteutskottets betänkande 2021/22:SkU29. Tillgänglig:
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/skattelattnad-for-arbetsresor-ett-enklare-och_H901SkU29 (Hämtad 20230112).

Riksdagen. (2022c). Cykelfrågor. Trafikutskottets betänkande 2021/22:TU11. Tillgänglig:
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/cykelfragor_H901TU11 (Hämtad 20230112).

Riksdagen. (2022d). Regional fysisk planering i Hallands län. Tillgänglig:
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/regional-fysisk-planering-i-hallands-lan_H901CU25. (Hämtad 20220829)

Romson, Å., Hellsten, S., & Rydstedt, A. (2021). Tillståndsvillkor för klimatutsläpp rörande transporter till och från hamnar och flygplatser – rättsligt olämpligt eller rimlig styrning mot klimatmålen?. Nordisk miljörettslig tidskrift, 1, 33. Tillgänglig:
https://nordiskmiljoratt.se/onewebmedia/NMT2021nr1_%204_Romson_m.pdf (Hämtad 20230117).

Roth, A; Romson, Å. (2021). Transporteffektivitet – i lagens namn. På uppdrag av Klimatrettsutredningen. Tillgänglig: <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1705494/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 20230117).

Rupprecht Consult, (2019). SUMP - European platform on sustainable urban mobility plans. Eltis. Tillgänglig:
https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf (Hämtad 20230117).

Sannerstedt, A. (1997). Implementering-hur politiska beslut genomförs i praktiken. Tillgänglig: <https://lup.lub.lu.se/search/publication/530859> (Hämtad 20230117).

2030sekretariatet. (2021). Omfattande remisskritik av inriktningsunderlag till nationell plan – gör om, gör rätt regeringen. Tillgänglig: <https://www.2030sekretariatet.se/inriktningsunderlag/> (Hämtad 20220703)

SFS 1957:259. Lag om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. Tillgänglig: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1957259-om-ratt-for-kommun-att-ta-ut_sfs-1957-259 (Hämtad 20230117).

SFS 2010:900. Plan- och bygglag. Tillgänglig: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900_sfs-2010-900 (Hämtad 20230117).

SFS 2010:1065. Lag om kollektivtrafik. Tillgänglig: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-20101065-om-kollektivtrafik_sfs-2010-1065

SKR. (2021). Markanvisningar. Tillgänglig: <https://skr.se/download/18.1f376ad3177c89481f7468a1/1615373021584/Markanvisningar-grundl%C3%A4ggande-f%C3%B6rutrustnings%C3%A4ttningar.pdf> (Hämtad 20230117).

SKR. (2022a). Bredbandsutbyggnad. Tillgänglig: <https://skr.se/skr/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/bredbanddigitalinfrastruktur/bredbandsutbyggnad.27356.html> (Hämtad 20230117).

SKR. (2022b). Kommungruppsindelning. Tillgänglig: <https://skr.se/skr/tjanster/kommunerochregioner/faktakommunerochregioner/kommungruppsindelning.2051.html> (Hämtad 20230118).

Smith, A. C. et al. (2016). Health and environmental co-benefits and conflicts of actions to meet UK carbon targets. *Climate Policy (Earthscan)*.16(3):253–283. doi:10.1080/14693062.2014.980212.

Stanley, J.; Stanley, J.; och Hansen, R. (2017). *How Great Cities Happen, Integrating People, Land Use and Transport*. Cheltenham, Edward Elgar Publishing.

Sweco. (2019). Förändrat arbetsreseavdrag. Slutrapport. Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/4adacb/contentassets/c5c41347278a4b839157c303514badaa/rapport-forandrad-arbetsreseavdrag-sweco-2019.pdf> (Hämtad 20230119).

Svensk kollektivtrafik. (u.å). Fakta. Kollektivtrafikens samhällsnytta.
<https://www.svenskkollektivtrafik.se/fakta/kollektivtrafikens-samhallsnytta/>.

Svensson, P. (2017). Sektorsövergripande strategier. Hängivna byråkrater i kommunförvaltningen.

Sverigeförhandlingen. (2017). Tillgänglig: <https://www.sverigeforhandlingen.se/>

Sveriges Miljömål (2022a). Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter. Tillgänglig: <https://www.sverigesmiljomal.se/etappmalen/utslapp-av-vaxthusgaser-fran-inrikes-transporter/> (Hämtad 20230119).

Sveriges Miljömål (2022b). Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik. Tillgänglig: <https://www.sverigesmiljomal.se/etappmalen/andelen-gang--cykel--och-kollektivtrafik/> (Hämtad 20230119).

Sveriges Miljömål (2022c). Begränsad klimatpåverkan. Tillgänglig: <https://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/begransad-klimatpaverkan/> (Hämtad 20230119).

Sveriges miljömål. (2022). Tillgänglig: <https://www.sverigesmiljomal.se/etappmalen/andelen-gang--cykel--och-kollektivtrafik/> (Hämtad 20230119).

Söderqvist, F; Alder, E. (2022). Det trafikstrategiska arbetet för att främja hållbar mobilitet - En kvalitativ studie av två stora svenska kommuner. Tillgänglig: <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1669478/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 20230119).

Trafikanalys. (2021). Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2020. Rapport 2021:4. Tillgänglig: https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2021/rapport-2021_4-transportsektorns-samhallsekonomiska-kostnader-for-2020.pdf (Hämtad 20230119).

Trafikanalys. (2022). Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning. Rapport 2022:14. Tillgänglig: https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_14-forslag-som-leder-till-transportsektorns-klimatomstallning.pdf (Hämtad 20230119).

Trafikverket. (2012a). Effekter av trafikstrategier. Tillgänglig: https://bransch.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/effekter_av_trafikstrategier.pdf (Hämtad 20230119).

Trafikverket. (2012b). Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit. Underlagsrapport. Tillgänglig: <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1364078/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 20230119).

Trafikverket. (2015). Trafik för en attraktiv stad. Handbok, utgåva 3. Tillgänglig: https://bransch.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/trast3_handbok_ny.pdf (Hämtad 20230119).

Trafikverket. (2018). Fyrstegsprincipen. Tillgänglig: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/> (Hämtad 20220530).

Trafikverket. (2019). Trafikstrategi, trafikplan och åtgärdsprogram. Tillgänglig: <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/planera-for-transporter-i-samhallsplaneringen/Trafikstrategi-trafikplan-och-atgardsprogram/> (Hämtad 20230112).

Trafikverket. (2020a). Scenarier för att nå klimatmålet för inrikes transporter – ett regeringsuppdrag. Trafikverket rapport 2020:080. Tillgänglig: <https://trafikverket.ineko.se/se/scenarier-for-att-na-klimatmålet-for-inrikes-transporter-ettregeringsuppdrag> (Hämtad 2022-03-03).

Trafikverket. (2020b). Kunskapsunderlag om energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan. Trafikverket rapport 2020:084. Tillgänglig: <https://trafikverket.ineko.se/se/kunskapsunderlag-om-energieffektivisering-och-begransadklimatpåverkan> (Hämtad 2022-08-02).

Trafikverket. (2020c). Johansson, H; Eklöf, H; Lindblom, H. Kunskapsunderlag om energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan. Tillgänglig: <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1433386/FULLTEXT02> (Hämtad 20230112).

Trafikverket. (2020d). Klimatstyrmedel i infrastrukturplaneringen. En underlagsrapport till Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037. Tillgänglig: <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1484834/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 20230112).

Trafikverket. (2020e). Trafikprognoser. En underlagsrapport till Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037. Tillgänglig: <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1484841/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 20230112).

Trafikverket. (2020f). Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037. Tillgänglig: <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1484716/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 20230112).

Trafikverket. (2020g). Dahlstrand, A. Attraktiva och klimatsmarta transporter i städer. Erfarenheter och rekommendationer från länder i Norden. Delprojekt inom Sveriges ordförandeskapsprojekt i Nordiska ministerrådet, Hållbara nordiska städer med fokus på klimatsmart mobilitet 2018–2021. Tillgänglig: <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1429457/FULLTEXT02.pdf>. (Hämtad 20220429)

Trafikverket. (2021a). Effektsamband för transportsystemet, fyrstegsprincipen Steg 3 och 4, bygg om eller bygg nytt, kapitel 7 miljö. Version 2021-04-01. Dokumentdatum: 2020-06-01. Tillgänglig: <https://www.trafikverket.se/contentassets/0ebc841761f74f56b31c6eba59511bca/byggom/kapitel-7-miljo-210401.pdf> (Hämtad 2022-04-15).

Trafikverket. (2021b). TRAST-guiden. Arbetsprocess för kommunens trafikstrategi. Tillgänglig: <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1628860/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 20230112).

Trafikverket. (2021c). TRAST-guiden. En checklista. Tillgänglig: <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1628867/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 20230112).

Trafikverket. (2022a). Trender i transportsystemet. Trafikverkets omvärldsanalys 2022. Tillgänglig: <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1696683/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 20230112).

Trafikverket. (2022b). Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Tillgänglig: <https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/nationella-nyheter/2022/juni/regeringen-har-faststallt-nationell-plan-for-transportinfrastrukturen-20222033/> (Hämtad 20230112).

Trafikverket. (2022c). Rapporter om trafikstrategiskt arbete. Tillgänglig: <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och->

utreda/samhallsplanering/samspel-mellan-trafik-och-bebyggelse/Planera-for-hallbara-stader-och-atraktiva-regioner/Trafik-for-en-attraktiv-stad/Rapporter-om-TRAST/ (Hämtad 20230112).

Trafikverket. (2022d). Ansök om bidrag för hållbara stadsmiljöer – stadsmiljöavtal. Tillgänglig: <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/statligt-stod-for-hallbara-stadsmiljoer---stadsmiljoavtal/> (Hämtad 20230112).

Trafikverket. (2022e). Nationella godstransportstrategin. Tillgänglig: <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-godstransporter/nationella-godstransportradets-kansli/> (Hämtad 20230112).

Trafikverket. (2022f). Storstadspaketet Malmö – ramavtal 8. Tillgänglig: <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/finansiering/storstadsavtalen/malmo---ramavtal-8/> (Hämtad 20230112).

Trafikverket. (2022g). Trafikstrategiskt arbete – Tillgänglighet i ett hållbart samhälle. Handbok för trafikstrategiskt arbete. Tillgänglig: <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/samspel-mellan-trafik-och-bebyggelse/Planera-for-hallbara-stader-och-atraktiva-regioner/Trafik-for-en-attraktiv-stad/> (Hämtad 20230112).

Trivector Traffic. (2007). Den goda staden. Framgångsrikt mobilitetsarbete i kommuner. Tillgänglig: https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11040/RelatedFiles/2007_3_framgangsrikt_mobilitetsarbete_i_kommuner.pdf (Hämtad 20230113).

Uittenbogaard, C; Håkansson, M; Isaksson, K. (2016). Metoder och arbetssätt för integrerad trafik- och stadsplanering. Europeisk utblick. Forskningsrapport. https://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer_003201_003300/Publikation_003260/MUST%20europeisk%20utblick%20m%20omslag%20pdf.pdf (Hämtad 20230113).

UN. (2019). The Sustainable Development Goals Report. Tillgänglig: <https://unstats.un.org/sdgs/report/2019/The-Sustainable-Development-Goals-Report-2019.pdf> (Hämtad 2022-12-20).

UN Habitat. (2020). Planning and design. Tillgänglig: <https://unhabitat.org/topic/planning-and-design> (Hämtad 2023-01-14).

UN. (2021). The Sustainable Development Goals Report 2020. Tillgänglig: <https://unstats.un.org/sdgs/report/2020/> (Hämtad 2022-03-03).

Ureta, S. (2008). To Move or Not to Move? Social Exclusion, Accessibility and Daily Mobility among the Low-income Population in Santiago, Chile. *Mobilities*, 3(2): 269-289. doi:10.1080/17450100802095338

Vedung, E. (2016). Implementering i politik och förvaltning. Studentlitteratur.

Witzell, J. (2021). Skilda synsätt på transporteffektivitet: kunskapsperspektiv och analysmetoder ger olika framtidsbilder ”på väg mot hållbar omställning”? s 50 – 59. Tillgänglig: <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1603159/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 20230112).

World Economic Forum. (2016). Tillgänglig: <https://www.weforum.org/events/world-economic-forum-annual-meeting-2016> (Hämtad 20230112).

Yassin, H. H. (2019). Livable city: An approach to pedestrianization through tactical urbanism. *Alexandria Engineering Journal*, 58(1): 251–259. doi: 10.1016/j.aej.2019.02.005.

Zakariasson, Y. (2022). A study of the 15-minute city concept. Tillgänglig: <https://kth.diva-portal.org/smash/get/diva2:1683687/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 20230112).

Åström, S.; Sandvall, A.; Wisell, T.; Karlsson, K.; Mawdsley, I. (2022). Effekter på utsläpp av luftföroreningar från förändrad framtida elbalans i Sverige. Tillgänglig: <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1713134/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 20230112).

9 Bilaga 1. Dokumentanalys

9.1 Storstaden

Trafikstrategi för Malmö, 2004

Tre huvudmål:

- Trygg och tillgänglig stad. Effektivare kollektivtrafik, mer cykel, smartare parkering och ett lugnare tempo.
- En starkare region där Malmö kan vidareutveckla sin roll som regionalt centrum.
- Effektivisera trafiksystemet för människor och gods och förtäta stationsnära

Så ska Malmö gå vidare, enligt Trafikstrategi för Malmö, 2004:

- Gatukontoret (GK) tar fram ett nytt trafiksäkerhetsprogram
- GK och Stadsbyggnadskontoret (SBK) arbetar med trygghetsskapande planering av det offentliga rummets gator, torg och parker
- Påskynda genomförandet av cykelprogrammet (GK)
- GK och SBK tar tillsammans med Skånetrafiken fram en stomplan för kollektivtrafiken.
- GK och SBK och Skånetrafiken tar fram ett program för stadsbuss, regionbuss och tåg.
- Förbered för ny trafikering och stadsutveckling. GK, SBK och Fastighetskontoret (FK)
- SBK, GK och FK tar i samråd med P-Malmö fram en parkeringsstrategi.
- SBK och GK utarbetar ett program för ett huvudgatunät med lugnare vägtrafik i en attraktiv stadsmiljö och en god tillgänglighet för busstrafik och oskyddade trafikanter.
- Skapa nya spårförbindelser och öka stationernas tillgänglighet. SBK och GK.
- Utredda Öresundstaxorna i samarbete med myndigheter på båda sidor Öresund.
- Samordna Malmös utbyggnad med existerande och framtida stationslägen. SBK och FK.
- Ett nytt Trafikmiljöprogram tas fram.
- Beteendepåverkan. Hela reskedjan från dörr till dörr samt mobility management (GK)
- GK utarbetar en ITS-plan (ITS = Intelligent transportsystem)
- Etablera ett logistikcentrum i Norra Hamnen.
- Utvidga miljözonen. Följ utvecklingen av vägavgiftssystem. GK, SBK och Miljöförvaltningen (MF).

Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för bil, mc och cykel, 2010

Parkeringspolicyn fyra områden:

- *God sammanvägd tillgänglighet.* Parkering för boende på tomtmark. Angöring och korttidsparkering på gatumark. Kollektivtrafik vägs in i parkeringsbehovet. Funktionshindrades behov samt cykelparkering närmast mål- och startpunkter.
- *Effektiv markanvändning.* Samnyttjande, parkeringsköp, bilpooler och parkeringshus ska stödjas. Nya parkeringslösningar som kan leda till lägre bilinnehav ska främjas.
- *Minskning av biltrafiken och dess negativa effekter.* Fördelaktigt att lämna bilen hemma. Parkering vid arbetsplatser ska minskas. Gångavstånden till parkeringen ska jämföras med de till kollektivtrafiken. ”Hela resan” -perspektivet ska stödjas. Parkeringskostnader ska synliggöras. Pendlar- och infartsparkeringar uppmuntras.

- *Attraktiv stadsmiljö.* Parkering på tomtmark gynnas genom att gatumarksparkering ges en högre taxa och tidreglering. Parkeringshus ska rymma kontor, butiker i bottenvåningen.

Parkeringsnorm 2020:

Flerbostadshus. Parkeringsbehov utifrån bostadens läge, närhet till service, kollektivtrafik, boendetäthet och lägenhetsstorlekar. Behovstal mellan 0,5 och 1,0 bilplats per lgh, plus 0,1 för besökande. För motorcykel gäller 8 – 10 % av bilplatserna och för cykel 2,5 per lgh.

Arbetsplatser. Innersta zonen (zon 1) 0,2 bilplats per anställd och i den yttre zonen (zon 2) 0,3. För cykel gäller 0,4 cykelplats per anställd inom zon 1 och 0,3 inom zon 2.

Så förtätar vi Malmö! Dialog-PM 2010:2

I detta dokument beskrivs fördelarna med förtätning och ett förslag till förtättningsstrategi presenteras och vad det skulle betyda för staden stadslivet. Även genomförandet diskuteras, liksom förtätningspotentialen i olika stadskaraktärer. Förslaget där Malmö utvecklas som en blandad, tät, grön och transporteffektiv stad utgår från fyra strategier:

- Utnyttja stationsnära lägen och kollektivtrafikstråk
- Skapa mer blandad stad
- Omvandla trafikleder till stadsgator
- Utveckla mellanrummen, det gröna och det blå

Malmöns första Godstrafikprogram (2014) är kanske Sveriges första.

Programmet tar sikte på tiden fram till år 2020 och de utmaningar som godstrafiken står inför. Godstrafiken ska ses som ett eget trafikslag, liksom cykelåkeriernas verksamhet. Det här kommer ha betydelse vid planering, detaljplaneläggning, trafikreglering och ombyggnader av befintliga gatumiljöer. Programmet är en strategi för hållbara godstransporter och tar upp godsterminaler, omlastningsstationer, ITS-lösningar, citylogistik, transporter, godshantering i detaljplaner samt alternativa bränslen och fordonsutveckling. Programmet tar också avstamp i ett regionalt perspektiv för godstrafiken och Malmöns trimodala logistikcenter för fjärrtrafiken som är en viktig nationell nod. En stor uppmärksamhet riktas till godstrafikens utmaningar i den växande staden. Farligt gods, avfallshantering, buller, luftföroreningar och trängsel i förhållande till stadsmiljöfrågor, hållbara transporter, samlastning och citylogistik i en ökande e-handel. Programmet sätter inriktningsmål och effektmål, där olika förvaltningar namnges som ansvariga. Kunskaphöjande insatser nämns också, liksom samverkan med VA Syd, Polisen och aktörer inom gods- och logistiksektorn i Malmö.

Trafik- och mobilitetsplan 2016

Dokumentet kan liknas vid en trafikstrategi och kallas även för Tromp, eller Trompen i bestämd form. Trompen är Malmöns viktigaste styrdokument för hållbart resande och hållbara

transporter och strävar efter det som i uppsatsen benämns som ett transporteffektivt samhälle. Trompen skapar mer Malmö för fler med mer liv och rörelse och bättre underlag för handel och service. Det ska länka samman hela Malmö och skapa bättre levnadsvillkor för invånare.

Fyra huvudområden får sammanfatta planens innehåll:

- *Helhetstänk* – alla hållbarhetsaspekter för ett mer tillgängligt och attraktivt Malmö.
- *Målstyrd planering* – angreppssätt utifrån vad som vill skapas med framtidens trafik.
- *Pendling* – robust och hållbar pendling i samarbete med region och grannkommuner.
- *Stadshuvudgator* – om hur stadens gator ska bidra till ett gott stadsliv.

Malmö ska vara:

- *Växande* - fler kommer att förflytta sig och vistas på trottoarer, cykelvägar och gator.
- *Tätare* – Högre koncentration av människor och funktioner.
- *Mer funktionsblandad* – mer serviceutbud och stadsliv i det offentliga rummet.
- *Närmre och tillgängligare* - Staden länkas samman, både socialt och fysiskt.
- *Grönare* - Gröna miljöer för avkoppling och möten som främjar ekosystemtjänster.

Trompen behandlar också mobility management, förändrade resvanor, förslag på omdisponerade gatuutrymmen och transportefterfrågan liksom godstransporter, pendling och citylogistik. Stadens ytor tas upp, liksom stadshuvudgator och dess olika trafikslag, trafiktempot och lokalgator samt de gröna och blå värdena i gaturummet. Trompen innehåller också avsnitt som presenterar åtgärdslista respektive nästa steg samt behandlar indikatorer, konsekvenser, uppdateringar, aktualisering och uppföljning. Ett avsnitt rubriceras ”Implementering” och där presenteras organisation, åtgärdsansvar, finansiering, samverkande aktörer och kommunikationsåtaganden. I styrgruppen för implementering och uppföljning ska beslutsfattare från Stadskontoret, Fastighet- och Gatukontoret, Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret och Miljöförvaltningen ingå. Projektsamordnare och projektgrupp för implementering och uppföljning av planen utses av styrgruppen. Genomförandet sker i projekt eller i linjeorganisationerna. Projektsamordnare och projektgrupp är samordnings- och informationsansvariga.

Styrgruppen för implementering och uppföljning ansvarar för:

- att planens strategier och åtgärder implementeras genom linjeorganisationen.
- att åtgärderna behandlas politiskt och inarbetas i verksamhetsplaner och budgetar.
- att planens mål, arbetsprocess och åtgärdsarbete följs upp.
- att årligen rapportera statusen för planen och vidta åtgärder om planen inte följs.

Projektsamordnare och projektgrupp ansvarar för att följa implementeringen och påtala för styrgruppen vid behov av resurser eller ändrade arbetssätt. De ska också sammanställa årsrapporter med uppföljning av utvecklingen till styrgruppen, liksom att lyfta behov av revideringar och fungera som ambassadörer för Trompen.

Översiktsplan Planstrategi 2018.

Malmös gällande översiktsplan (ÖP) antogs 2014. Det här är den uppdaterade version som görs varje mandatperiod. Planeringsförutsättningarna har inte förändrats, däremot har nya inriktningar för en tätare och mer funktionsblandad fått genomslag i planeringen. Denna dokumentanalys gäller bara avsnitten som handlar om Mobilitet, trafikmiljö, cykelstaden, kollektivtrafik, bilism och godstransporter.

Transportsystemet ska bidra till att fler väljer att gå, cykla eller åka kollektivt. Fysiska och mentala barriärer ska arbetas bort vid planering, utformning och gestaltning. Invånarnas resvanor ska också påverkas. Stadshuvudgatornas utformning har en viktig roll. För att hantera kapacitet och prioritering mellan trafikslag ska nya lösningar implementeras. Kollektivtrafikens stomlinjer ska prioriteras i hela staden, medan stråk för fotgängare och cyklister prioriteras i tätbebyggda områden.

Alla ska tryggt kunna röra sig till fots i hela staden. Huvudgator och stråk ska utformas och gestaltas för gående och vistelse. Torg, parker och stationer ska kopplas samman för fotgängare och behovet av ytor för rörelse, upplevelser, mötesplatser och vistelse i gatumiljöer tillgodoses, i synnerhet säkra skolvägar. En hög ambitionsnivå för cykeltrafiken, där riktlinjer för cykelparkering med en mångfald av typer av cykelfordon tas fram samt möjligheter att ta med cykel på regional spårtrafik. Maskvidden för gång- och cykelvägnäten ska vara tätare än huvudgatunätet. I korsningspunkter ska cyklister prioriteras.

Kollektivtrafik och bebyggelseplanering ska stödja varandra. Kollektivtrafikstråk är den strukturella stommen i stadsbyggandet. Nya moderna spårvägar kan anläggas, en första etapp mellan stadens centrala delar och Stenkällan respektive Lindängen. Öresundsmetro till Köpenhamn ska utredas och att spårtrafik till Vellinge och Bara kan etableras samt att persontrafik på Lommabanan och Simrishamnsbanan återupptas.

Genom effektiva styrmedel och beteendepåverkan ska biltrafikens andel minska. Infartsleder omvandlas till stadshuvudgator med lägre hastigheter, lugnare trafiktempo och minskad barriärverkan. Parkeringsavgifter ska användas som styrmedel. En väl fungerande och effektiv varuförsörjning inom staden genom rationella och effektiva logistikupplägg, exempelvis samlastning vid externa terminaler. Logistikcentret i Norra Hamnen medför nya möjligheter att samordna godstransporter mellan sjöfart, väg och järnväg.

Översiktsplanen länkar också till Strukturbild Malmö-Lund och Storstadspaket Malmö (Sverigeförhandlingen) med 8 linjer Malmöexpressen-bussar, Malmö-pendeln–Lommabanan

samt 14 cykelobjekt. Även länkar till Trompen (2016), Gångstråkplan, Fotgängarprogrammet 2012 -2018, Cykelprogrammet 2012–2019, Framtidens kollektivtrafik, Godstrafikprogrammet samt Parkeringspolicy och parkeringsnorm för bil, mc, och cykel. www.malmo.se/op

Fördjupning av Översiktsplan för Nyhamnen (2019) har också studerats. Och även här valdes en begränsad del – avsnittet om Trafiksystem och resande.

Kollektivtrafiken är ryggraden i Nyhamnens trafikstruktur. Vid hållplatser ska bland annat cykelparkering och serviceutbud placeras. Två öst-västliga stadshuvudgator ska hantera merparten av biltrafiken. Vid utformningen av gatorna ska fotgängare, cyklister och kollektivtrafik prioriteras. Med nya gång- och cykelbroar kan Inre hamnen och Västra hamnen bindas samman. Bangårdens barriärverkan mot centrala staden ska minskas genom tre nya gång- och cykelbroar över järnvägen. Markytor kring centralstationen ska få mer plats för cykelparkering, angöring, bussar och på sikt även för spårväg. Utformningen av Nyhamnen ska möjliggöra ett lågt bilinnehav för att minska behov av parkeringsplatser genom bilpooler och samnyttjande med parkering i parkeringshus. Vid ny bebyggelse ska plats finnas för terminalfunktioner, leveransmottagning och angöring för bussar och taxi.

Uppföljning på trafik- och mobilitetsområdet i Malmö (2020)

Rapporten redovisar resultaten av de insatser som gjorts sedan början av 2000-talet och ska sättas i relation till stadens målsättningar inom trafik- och mobilitetsområdet och tydliggöra förbättringspotentialen och huruvida målsättningarna har haft en positiv inverkan. Fokus är att hitta långsiktiga trender, framförallt genom de resvaneundersökningar (RVU) som genomförts 2003, 2008, 2013 och 2017.

Vad har då hänt? Malmös strategiska arbete med att få fler att välja cykel fortsätter inom fyra områden: cykelvägnätet, cykelparkeringar, hyrcyklar och mobility management och elsparkcyklar. Godstransporter med cykel ökar.

Pågatågen mellan Trelleborg och Malmö stannar sedan 2020 på de nya stationerna i Östra Grevie och Västra Ingelstad och samma år öppnades pågatågstrafiken mellan Malmö och Kävlinge med stopp i Furulund och Lomma. I december 2018 invigdes Malmöpendeln, den nya ringlinjen med Pågatåg runt Malmö. Två gamla stationer, Östervärn och Persborg togs åter i bruk och en ny station i Rosengård öppnades.

Policy för laddinfrastruktur i Malmö (2019) stipulerar att publika laddplatser ska etableras i publika parkeringshus eller på kommunägd kvartersmark där befintliga parkeringsytor finns, exempelvis vid besöksanläggningar och skolor och genom upplåtelse till extern aktör. 2018 påbörjades arbetet med det nya ”fyrspåret” mellan Malmö och Lund. Malmö stad har slutit

avtal (Storstadspaketet) med regeringen om finansiering för fyra nya stomlinjebussar, ”Malmöexpressen” samt andra kollektivtrafikprojekt i staden. Samtidigt planeras också för ny cykelinfrastruktur. Investeringarna förväntas pågå fram till 2031 och innefattar ombyggnation av många av Malmös största gator till stadshuvudgator.

Parkeringshus planeras att i framtiden få fler funktioner. ”Mobilitetshubben” är en lösning för boende och företag där det förutom lånebilar och bilpoolsbilar även ska finnas utlåning av elcyklar, lådcyklar, möjlighet till tvätt och service av såväl cyklar som bilar.

Malmö stad förtätas i stora stadsutvecklingsområden som Västra hamnen, Södra Hyllie, Limhamn, Bunkeflostrand, Nyhamnen och Kirseberg, men också i många andra delar av staden. Utvärderingen nämner också digitalisering, 5G och intelligenta transportsystem samt geofencing, flexibla skyltar, micromobilitet och nya godstransportlösningar. Även höghastighetståg och fast förbindelse från Lolland till tyska Fehmarn nämns samt ökad kapacitet i Citytunneln och inte minst en Öresundsmetro som binder samman Malmö med Köpenhamn.

Policy och norm för mobilitet och parkering (2020)

Policyn ersätter

- Parkeringsnorm och parkeringspolicy för bil, mc och cykel i Malmö, 2010
- Tillämpnings-PM tillhörande parkeringspolicy och parkeringsnorm i Malmö, 2012
- Riktlinjer för korttidsparkering och angöring för bil, 2014

Policyn består av fyra delar;

- Policydelen beskriver kommunens avsikt med parkeringsfrågor.
- Kapitlet ”Parkeringsnorm” anger flexibla parkeringstal vid ny- och tillbyggnader
- Tredje delen beskriver fortsatta strategier och åtgärder i genomförandet
- Därtill kommer en bedömning av konsekvenser av ny policy, norm och strategier.

Policyns syfte är att bidra till en förändrad färdmedelsfördelning, lägre byggkostnader, bättre förutsättningar för näringsliv och en mer effektiv markanvändning i staden, där fler funktioner ska rymmas på samma yta, till exempel cykelbanor, kollektivtrafikkörfält, uteliv, grönska och dagvattenhantering. Bilparkeringen ska generellt vara avgiftsbelagd och parkörerna ska stå för de egna parkeringskostnaderna. Bilparkering ska inte ingå som en odefinierad del av hyran/avgiften.

Policydelen behandlar flexibla p-tal, mobilitetsåtgärder, parkeringsköp och mobilitetsköp. Dessutom förs en diskussion om prioriteringen av godsangöring, avfallshantering, samhällsfunktioner och parkering för rörelsehindrade, men också ordningen

korttidsparkering, boendeparkering och långtidsparkering. Parkeringsnormen visar tabeller med parkeringstal för olika bostäder, olika verksamhetskokaler, olika fordon, olika zonindelningar och olika reduceringar vid flexibla parkeringstal samt gångavstånd med mera. Även strategier för mobilitetsåtgärder, mobilitetscentraler, arbetsresor och pendelparkeringar beskrivs. Konsekvensbedömningen rör förändrade behov av mobilitet, nya stadskvaliteter, jämlikhet, barnkonsekvenser och hälsoeffekter samt tillgänglighetsfrågor. Även konsekvenser för fastighetsägare, byggaktörer och leverantörer av mobilitetstjänster.

Att omvandla Parkering Malmö till Mobilitet Malmö 2021

Med undertiteln; ”En utredning om möjliga vägar framåt”.

Malmö har en ambition om mer resurseffektiv användning av gemensam gatumark. I 2020 års budget fick därför kommunstyrelsen, FGK och Parkering Malmö uppdraget att utreda möjligheterna att omvandla Parkering Malmö till Mobilitet Malmö, för att omvandla befintliga parkeringshus till mobilitetshus.

Arbetsgruppen formulerade följande frågeställningar:

1. Hur kan begreppet mobilitetshus definieras för att bidra till stadens mål inom mobilitet?
2. Hur kan affärsmodeller för mobilitet se ut för att säkerställa långsiktig lönsamhet?
3. Vilka möjligheter och hinder finns för att omvandla parkeringshus till mobilitetshus?

Tre särskilt viktiga målgrupper pekades ut:

- Malmöbor i brådskande behov av fordon för körning inom staden
- Malmöbor som gör längre utflykter
- Pendlare och besökare

Mobilitetshusens roll är att möjliggöra en hållbar förflyttning av människor eller gods och vara den platsen för malmöbor och besökare att parkera sina bilar på, för ett effektivare marknyttjande. Men de nio befintliga parkeringshusen är för få och för dåligt utspridda. Här krävs fler samlingspunkter som också inkluderar bytespunkter för kollektivtrafik i s.k. mobilitetszoner som samlar de många olika mobilitets- och delningstjänster som finns idag. Men lokalisering är avgörande och vid parkeringshusen bör mobilitetstjänster adderas och prioritera bildelningstjänster. Slutsatsen är en bolagsomvandling är möjlig . Parkering Malmö har redan rådighet och kapacitet att möjliggöra den hållbar mobilitet som efterfrågas. Men det krävs en gemensam målbild för nämnder och bolag. Utredningen rekommenderar att Parkering Malmö fortsätter genomförandet utifrån rapportens slutsatser och att detta sker inom respektive nämnd och styrelse. Även kundsegment, potentiella erbjudanden och tänkbara affärsmodeller föreslås.

Mobilitetsåtgärder och utformning av parkering för fastighetsägare (2021)

Skriften är en fördjupning av ”Policy och norm för mobilitet och parkering” och inspirerar arbetet med mobilitetsåtgärder för fastighetsägare, trafikplanerare, arkitekter och andra som arbetar med mobilitet och parkering. Skriften är en som en handledning i arbetet med mobilitetsåtgärder och inkluderar även förfarandet vid detaljplan och bygglov, förmånsbeskattning av mobilitetsåtgärder, olika ambitionsnivåer, hur samverkan kan göras, vilka krav som finns och vem som ansvarar. Vidare ges exempel på lokalisering och utformning av cykelparkering och bilparkering samt information om bil- och cykelpooler.

9.2 Den större staden

Lund

Handbok i bilsnål samhällsplanering har fokus på personbilstransporter. De alternativa lösningarna skall kunna användas i det dagliga arbetet vid författandet av planer på olika nivåer samt vid trafikutformning, markanvisningar och avtalskrivning. Handboken ska öka kunskapsunderlaget om de kommunala planernas inverkan på trafikmiljön och målgruppen är politiker, arkitekter, planerare och övriga samhällsplanerare.

Handboken är uppdelad i fyra delar:

1. ”Bilen, staden och framtiden” tar upp bakgrund, problematik och mål för hållbara transporter, ett framtidsscenario och bilsamhällets olägenheter.
2. ”Åtgärder” som är möjliga att genomföra för att uppnå en minskning av biltrafiken genom översiktsplanering, planprogram, detaljplanering, avtal, och policys.
3. ”Trafiken och samhällsplaneringen” behandlar hur bilens intåg ändrat stadens uttryck.
4. ”Källhänvisningar” är bakgrundsinformation och bilagor

Handboken som är på 133 sidor tar också upp förtätning, funktionsintegrering, kollektivtrafiken i gatumiljön, omvänd ABC-planering, lokalisering av handel, bostäder och arbetsplatser parkeringsreglering, exploateringsstal, samverkansavtal och markanvisningar men också utformning av g/c-stråk, hållplatser och cykelparkeringar, åtgärder för god intermodalitet som utvecklar knutpunkterna eller minskar bilanvändandet samt mobility management-åtgärder, lagstiftning och ansvarsförhållanden.

LundaMaTs III, 2014 - En strategi för ett hållbart trafiksystem. Lund har en lång historia i sitt arbete med trafikfrågor i stadsplaneringen. Redan 1969 kom publikationen ”Genombrottet” som beskrev de skrinlagda planerna på en trafikled genom Lunds stadskärna. Efter det har många beslut i samma riktning kommit, till exempel ”Avstängning av trafiken vid Stortorget” 1971 och ”Centrumutredningen” 1985. Sveriges första Mobilitetskontor i

Lund startades 1998, för att uppmuntra hållbart resande. LundaMaTs I som kom 1999 med fokus miljöanpassning av transportsystemet. Uppdateringen LundaMaTs II, (2006) beaktade fler hållbarhetsaspekter.

Viktiga milstolpar i LundaMaTs-arbetet:

- Parkeringsledningssystem, infördes 1995
- Arbete med beteendepåverkande åtgärder, 1998
- Handboken ”Bilsnål samhällsplanering”, 2005
- ÖP 2010, stort utrymme för klimat och transport, 2010
- Reversibelt busskörfält på Tornavägen, 2010
- KLIMP-projektet Fyrstegs-principen, 2008-2011
- Tredjedelsmålet för Lund NE/Brunnshög, 2011
- ”Öresund som cykelregion”, EU-projekt, 2009-2012
- Policy för parkering på gatumark, 2012
- Nya avgifter för parkering på gatumark, 2012
- Fotgängarprogrammet – Remissversion, 2013
- Cykelstrategin 2013-2017, beslutades 2013
- Åtgärdsprogram för buller, 2013
- Parkeringsnorm, 2013

LundaMaTs III beslutades 2014. Utgångspunkterna är mål om minskade koldioxidutsläpp, stadsexpansion, omställning till ett mer hållbart transportsystem och en hållbar samhällsutveckling som också påverkas av kraven på effektivare markutnyttjande.

LundaMaTs III omfattar sex fokusområden för ett mer hållbart transportsystem i Lund:

1. Byarnas utveckling - Förbättrade gång-, cykel och kollektivtrafikresor och transporter. Att ta tillvara byarnas karaktärer samt bybornas och verksamheters önskemål.
2. Levande stadskärna - Genom aktiviteter skapas attraktiva gaturum som stimulerar till möten mellan människor. Människor prioriteras framför fordon, men logistik och varudistribution ska fungera. Bilparkering i parkeringsanläggningar och system för minskad söktrafik, på det sättet frigörs ytor till uteserveringar, mötesplatser, nästa generations cykelparkering, gång- och handelsstråk, cykelgator, sittplatser, aktivitetsplatser, toaletter och regnskydd.
3. Verksamheters transporter - Samordnad varudistribution för kommunens interna transporter, som effektiviseras genom citylogistik. Mobilitetsplaner för företag.
4. Regional arbetspendling - Samhällsplanering, pendling, trafik och transporter, gemensamma mål, planera och genomföra åtgärder. Exempel: Utbyggnad av Lund-Malmö-stråket till fyra järnvägsspår och av snabbcykelväg, Satsningar på buss- och tåg-förbindelser, knutpunkter, stationer, hållplatser, pendlar- och cykelparkeringar, regionala

cykelstråk och snabbcykelvägar, samåkning och Park-and-ride. Stimulera samåknings-tjänster. För Lund är spårvägen den viktigaste åtgärden men även stadsbussarna.

5. Växande Lund - Befolkningen förväntas öka med 1800 personer varje år och antalet arbetsplatser med drygt 1000 arbetsplatser per år. Med Max IV och ESS kan Lund växa ännu snabbare. Förtätning av bebyggelse ger goda förutsättningar att använda cykel och kollektivtrafik där bebyggelseplanering och trafikplanering sker i en samordnad process. Exempel på möjliga åtgärder: Byggherredialogen för innovativa mobilitetslösningar. Utveckla stadsdelscentrum, för bättre tillgänglighet till service. Attraktiva gatumiljöer för vistelse, fotgängare, cyklister. Boulevardisering och service vid viktiga hållplatser samt bilsnåla kvarter. Bilparkering utnyttjas till andra ändamål. Vid exploatering avsätts 1 % till en utvecklings- och MM-fond för aktiviteter och cykel och kollektivtrafik.
6. Innovativa Lund - Ta fram metoder för att ta vara på den innovativa kraft av nya idéer, lösningar, kunskap och verktyg som finns i den egna organisationen, inom andra verksamheter och bland allmänheten. Mobility management för att effektivisera användandet av transportsystemet, uppmuntra användningen av hållbara färdmedel, påverka attityder och beteende och också bidra till en mer effektiv markanvändning. Exempel på möjliga åtgärder: En idéfora eller tankesmedja för innovativa tankar och lösa idéer, som ständigt fylls på. Erfarenhetsutbyte, exempelvis i ett europeiskt nätverk med andra framstående städer inom området. Barn och unga har en stor potential att både förändra sig själva och sin omvärld. Genom att ta vara på denna kan vi också förändras.



Figur 4. En visuell beskrivning av LundaMaTs III (Lunds kommun, 2015).

Lunds kommuns översiktsplan (2018) Del 1 Planstrategi (www.lund.se/op).
 Del 1, Planstrategin innehåller Utgångspunkter, Målområden och Genomförandefrågor. Dokumentanalysen har varit översiktlig men fokuserat på avsnittet Hållbar mobilitet. Lunds kommuns tätorter ska växa inifrån och ut för att skapa en sammanhängande och integrerad miljö, trygg och överblickbar. Stråk ska knyta ihop stadsdelar och områden. En stor förtätningspotential finns i de stora och outnyttjade mellanrummen i staden. Boulevardisering, där ny bebyggelse längs större vägar och infarter omvandlas till gator med

trädplanteringar, trottoarer och cykelbanor. Barriärer bryts och utrymme skapas för nya bostäder, verksamheter, handel och service.

Strategier för tätorternas utbyggnad

- Förtäta på andra ytor än grönytor, främst i lägen med god tillgång till kollektivtrafik.
- Satsa på noder och stråk som binder samman stadsdelar och områden.
- Boulevardisering stärker en blandad bebyggelse med hög täthet.
- Kraftsamla i de viktiga stadsutvecklingsområdena Brunnshög, Kunskapsstråket, Stadskärnan, Västerbro, Råbylund, Källby, Stångby och Stationsområdet i Dalby.
- Attraktiviteten i de östra tätorterna ska öka och utgå från orternas unika förutsättningar.
- Stärk förutsättningarna för en levande landsbygd.
- Stärk områdets identitet och boendepalett genom en blandning av funktioner.

Strategier för hållbara resor och transporter

- Prioritera infrastruktursatsningar för hållbara transporter.
- Koppla kollektivtrafiknoder till gång- och cykelstråk samt den lokala busstrafiken.
- Öka cyklandet genom att höja standarden, framkomligheten och trafiksäkerheten.
- Ge fotgängaren större och mer kvalitativa utrymmen i stadsrummet

genom exempelvis;

- Snabbcykelstråk, cykelgator, busstrafik med egna körfält och prioritering i korsningar.
- Ökad turtäthet för tåg samt satsningar på stationsmiljöer.
- Attraktiva kollektivtrafiknoder med bra kopplingar även till gång- och cykelvägnet.
- Stambanan kompletteras med ytterligare två spår och Simrishamnsbanan byggs ut.
- Ett yttre godsspår avlastar Lunds stad från den ökande godstågstrafiken
- Minskade avstånd mellan bostad, arbete, skola och fritidssysselsättning.

Del 2 Markanvändning och hänsyn (2018)

Översiktsplanens andra del innehåller ställningstaganden för markanvändning och hänsyn. Även i denna del har dokumentanalysen endast varit översiktlig men fördjupats i avsnittet Mobilitet.

Gående människor bidrar också till ökat stadsliv. Stadskärnan, Kunskapsstråket och de större stadsutvecklingsområdena föreslås bli fotgängarzoner, men fotgängare kan även prioriteras utanför, exempelvis i tätorters centrum samt vid skolor genom exempelvis extra breda trottoarer, upphöjda korsningar, eller genom gågata, gångfartsområde och boulevardisering. Om fler personer väljer att gå, cykla eller åka kollektivt kan framkomligheten i gatunätet öka,

så att även resterande biltrafik kommer fram smidigt trots minskat gaturum och sänkta hastigheter.

Cykel. Lund är enligt ÖP:n Sveriges främsta cykelstad, även om har cyklandet i Lund inte ökat mer än befolkningen de senaste 20 åren. Ett cykelnät bör vara finmaskigt och ha en god standard och bra cykelparkeringar, gärna väderskyddade. En översyn av cykelstråk bör genomföras, för bättre kopplingar till stadsutvecklingsstråk eller snabbcykelstråk till tätorterna runt omkring. Det bör tas större hänsyn till elcyklar och lastcyklar, som öppnar upp nya cykelmöjligheter. Cykel bör också kunna tas med på kollektivtrafiken, för möjligheten att göra längre resor attraktiva, alternativt genom att nyttja hyrcykelsystemen som finns i Lund och Malmö. Lund har ambitioner att närma sig Nederländernas nivå på cyklandet.

Kollektivtrafik. Större samverkan mellan kollektivtrafikplanering och bebyggelseplanering. Spårvägen (fr.o.m. 2020) är en ryggrad för kollektivtrafiken i Kunskapsstråket och kopplar samman Lund C med Brunnsnäs. Potential för framtida spårväg eller superbusskoncept finns och Region Skåne har tagit initiativ till Regionalt Superbusskoncept (RSB) och flera linjer kan beröra Lund, bland annat har stråken Kristianstad-Lund/Malmö, Simrishamn-Lund och Sjöbo-Malmö via Veberöd pekats ut som prioriterade. Där resandeunderlaget är mindre behövs en mer flexibel trafik, exempelvis beställningstrafik eller förarlösa minibussar.

Järnväg. Södra stambanan kompletteras med två nya spår norr och söder om Lund C för regionaltåg samt höghastighetståg. Järnvägsplan för sträckan Lund -Flackarp där trafikstart planeras till 2024. Järnvägsplan för Hässleholm-Lund har planerad byggstart senast 2029. Att behålla och utveckla Lunds centrala stationsläge bedöms som väsentligt. Järnvägsnätet bör också utvidgas med Simrishamnsbanan för att koppla samman östra och västra Skåne. Utveckla stationsmiljöerna i Gunnesbo och Stångby, samt kommande pågatågstation i sydvästra Lund (Lyckebacken) och på längre sikt i Dalby och Veberöd. Ett yttre godsspår skulle eliminera miljöstörningar och risker som godstrafiken orsakar för staden.

Biltrafik. Biltransporter för personer och gods kommer även framöver vara en väsentlig del av transportsystemet. Målsättningen är i LundaMaTs III, att bilanvändandet per invånare ska minska. Samtidigt finns det utvecklingsområden som växer så kraftigt att det kan bli nödvändigt att komplettera väginfrastrukturen, exempelvis Brunnsnäs som på sikt får 40 000 boende, anställda och studerande. Översiktsplanen pekar ut ett antal sträckor och trafikplatser i en punktlista, där vägreservat planeras. Fyrstegsprincipen kommer att föregå beslut om genomförande. Utöver detta beskrivs Trafikverkets övriga vägprojekt utanför kommunen, men som ändå påverkar. Även en diskussion om eldrivna fordon samt hur utvecklingen av autonoma fordon kommer att påverka den översiktliga planeringen, får ett avsnitt.

Godstransporter. Översiktsplanen nämner en hel del om transittrafik av gods genom kommunen, utöver de godstransporter som boende och verksamheter inom kommunen genererar. Kommunen arbetar aktivt med att hitta effektiva lösningar för varu- och godstransporter genom att erbjuda lastzoner på lämpliga platser i tätorterna. Lunds stadskärna omfattas också av en miljözon inom vilken det ställs särskilda miljökrav på lastbilar och bussar med totalvikt över 3,5 ton. En förstudie pågår för att kunna arbeta mer aktivt med effektiva och hållbara godstransporter.

Parkering. Parkeringsstrategin med parkeringsnormen bör revideras. Fler pendelparkeringar bör finnas i direkt anslutning till befintliga hållplatser i tätorternas utkanter. Cykelparkering är en prioriterad fråga. Rätt placering är avgörande för att platserna ska komma till nytta liksom att passa fler cykeltyper (lastcyklar, elcyklar, cykelkärror mm)

Information och beteendepåverkan i kombination med fysiska lösningar är angeläget. Även förbättrad kommunikation för delande av fordon, samåkning och hållbart resande undersöks.

Cykelstrategi 2018-2021

Som också framgår av ÖP:n ska en cykelstrategi tas fram. I arbetet med cykelstrategin har fyra utmaningar identifierats:

1. "Fler ska cykla mer". Skolbarn, arbetsplatser, cykelkultur och "prova på elcykel". Kommunen har tagit fram en strategi för säker och hållbar väg till förskola och skola. "Cykelvänlig arbetsplats" är en utmärkelse till företag för att uppmuntra arbetsplatser att göra det lätt för sina anställda att välja cykeln till arbetet och i tjänsten. Även cykelkulturens baksida prioriteras för att minska problematiken med felparkerade cyklar, bristande hänsyn och trafikregelefterlevnad samt trafiksäkra cyklar. Dessutom erbjuds möjligheten att få prova på en el-cykel som hjälp till att förändra sina resvanor.
2. "Lunds kommun i framkant", med ambitionerna att bli en ännu mycket bättre cykelstad. Genom att bli testbädd för VTI:s Nationella forskningscentrum för cykel kan intresset för cykling öka. Cykelstrategin nämner också innovation och utveckling samt expertkompetens inom cykelplanering, drift och underhåll som viktigt för att kunna vara i framkant. Också en cykelpanel, utgör en viktig del, där de som cyklar tycker till om cykelåtgärder och strategier.
3. "Förtätning av staden och tätorterna" där cykelvägnätet, utformning och cykelgator ska ses över och moderniseras, exempelvis prioriteringen mellan snabbcyklare och barn.
4. "Cykelparkering" med parkeringsnorm och parkeringsplan för stadskärnan. Behovet av cykelparkering ökar, även för elcyklar, lådcyklar, ligg-cyklar, enhjulingar, tandemcyklar, racercyklar i stadsdelscentra, kollektivtrafiknoder, hållplatser och tågstationer.

Årligen ska också uppföljning av indikatorer ske, som det totala cykeltrafikarbetet per dygn, antalet cykelresor med Lundahoj (stadens låncykelsystem), antalet skadade och dödade cyklister, cykelhjälmsanvändning, nöjdhet med cykelsystemet, antalet meter cykelväg i kommunen och antalet cykelparkeringar, cykelpumpar och reparationsställ

Parkeringsstrategi - Remissförslag (2020)

Parkeringsstrategin anger den övergripande inriktningen för kommunens parkeringsplanering. Parkeringsnormen och parkeringspolicyn på gatumark är underordnad denna strategi.

Parkeringsstrategin innehåller 13 ställningstaganden inom följande fyra områden:

- Parkering i stadskärnan
- Parkering vid stadsutveckling
- Parkeringsanläggningar
- Cykelparkering

Ställningstagandena preciseras i punkter:

1. Antalet allmänt tillgängliga bilparkeringsplatser i stadskärnan ska bibehållas.
2. Antalet parkeringsplatser på gator och torg i stadskärnan ska bevaras.
3. Nya framtida parkeringshus med maximalt 10 minuters promenad till stadskärnan.
4. Korttidsparkering ska prioriteras på gator och torg i stadskärnan.
5. Prissättning av parkering i stadskärnan ska anpassas så att parkeringshus stimuleras.
6. Aktiva informationssystem ska vägleda söktrafiken till lediga parkeringsplatser.
7. I stadsutvecklingsområden ska parkering ordnas i gemensamma parkeringsanläggningar
8. Fastighetsägare att lösa sin parkering genom parkeringsköp där så är lämpligt.
9. Parkeringshus kan utvecklas till mobilitetshus med fler typer av fordon och funktioner.
10. Det ska finnas goda möjligheter att ladda sitt elfordon i parkeringshus.
11. Pendlarparkeringar vid kollektivtrafikhållplatser vid större tätorter och andra platser.
12. Cykelparkering ska finnas vid viktiga regionala och lokala kollektivtrafikhållplatser.
13. Tillgången på besöksparkering för cykel i stadskärnan ska förbättras.

Verksamhet och resultat – LundaMaTs III

Dokumentet börjar med en intervju med Skånetrafikens trafikdirektör. Därefter kommer en lättläst måluppföljning i matrisform:

Mål för LundaMaTs III

Måluppföljning

område	mål*	utfall 2020	signal
CO2-utsläpp	Utsläppen av koldioxiden från trafiken i kommunen ska minska per invånare med 2,5 % per år.	- 3 % **	▲
Färdmedelsfördelning	Av alla resor inom Lunds kommun ska 70 % ske med kollektivtrafik, gång och cykel år 2020, och 75 % år 2030.	70 %	▲
Färdmedelsfördelning	Av alla resor till och från Lunds kommun ska 45 % ske med kollektivtrafik, gång och cykel år 2020, och 50 % år 2030.	52 %	▲
Gångtrafik	Gångtrafiken per invånare ska årligen öka.	ingen uppgift	▼
Cykeltrafik	Cykeltrafiken per invånare ska öka med 1 % per år.	0,5 %	▲
Kollektivtrafik	Kollektivtrafikresandet per invånare ska öka med 3,5 % per år.	- 3 ****	▼
Motorfordonstrafik	Motorfordonstrafiken per invånare, på det statliga och kommunala vägnätet, skall årligen minska.	minskat **	▼
Motorfordonstrafik	Motorfordonstrafiken per invånare på det kommunala vägnätet, skall minska med 1 % per år.	- 3,7 %	▲
Tillgänglighet	Den fysiska tillgängligheten för funktionshindrade, barn och äldre ska årligen öka.	ökat	▲
Trygghet	Andelen människor som upplever att trafikmiljön är trygg ska årligen öka.	minskat	▼
Trafiksäkerhet	Antalet svårt skadade och dödade i trafiken ska minska med 25 % till 2020 och 50 % 2030 (avser kommunalt och statligt vägnät 2018-10-01 - 2019-09-30)	-20 %	▼
Trafikbuller	Till år 2030 ska samtliga fastigheter utsatta för ljudnivåer över 54 dBA ha erbjudits bidrag. (avser ekvivalentnivå utomhus, frifältvärde)	6 fastigheter	▲
Effekt av LundaMaTs	Andelen invånare i Lunds kommun som uppger att de påverkats av LundaMaTs ska öka.	25 %	▼

4

* basår 2011
 ** senaste statistik från 2018
 *** ju lägre betyg desto bättre
 **** ny mätmetod sedan 2019

Figur 5. Måluppföljning av LundaMaTs III (Lunds kommun, 2020b).

Matrisen flankeras av ett referat om hur det gick för Lund i Cykelbokslutet 2020. Cykeltraditionen är viktig i Lund och Cykelplanen (2018) har 13 indikatorer som årligen följs upp i ett cykelbokslut, där också genomförda och planerade åtgärder redovisas. Och det nämns en rad olika aktiviteter som visar att det finns en stor bredd i Cykelplanen: ”Hitta vägen för skolbarn och pedagoger”, ”Prova på elcykel”, ”Regional cykelpendling Lomma-Lund”, ”Cykelvänlig arbetsplats”, ”Årets cykelidé”, ”Vintercykling”, ”Cykelskola med Röda Korset”, ”Cykelguidning Malmö-Lund under tågstoppet”.

Tidigare trend att cyklingen per invånare minskar bröts 2020 och nu cyklar fler invånare mer. Lunds cykelpanel startade 2020 och består av nästan 300 personer. Panelen har tyckt till bland annat om cykelparkering, omledning vid byggnation och om cykelstråken längs spårvägen. Spårvägens invigning nämns också. Lund blev den första nya spårvagnsstaden i Sverige på drygt hundra år. En historisk investering för en hållbar mobilitet och stadsutveckling, där den 5,5 km långa linjen har krävt många års arbete. År 2050 kommer ytterligare 50 000 människor bo och arbeta längs spårvägsstråket.

Gångplan 2021-2024, remissversion 2020

Gångplanen är en fortsättning på Lunds kommuns Fotgängarstrategi (2014) och syftar till att öka gångtrafiken i kommunen. Gångplanen är vägledande och riktar sig främst till kommunens tjänstepersoner och bygger på översiktsplanen, LundaEko och LundaMaTs.

Det finns också ett antal stödande dokument kopplade till gångplanen:

- ”Riktlinjer för utformning för fotgängare och cyklister”.
- ”Policy för vinterväghållning” som beskriver snöröjning och halkbekämpning.
- ”Policy för renhållning” som beskriver sopning och sandupptagning.
- ”Asfaltsprogram” som beskriver vilken ordning gång- och cykelvägar ska asfalteras.
- ”Kommunala trafiksäkerhetsprogrammet 2018-2021” som beskriver gångtrafiksäkerhet.
- ”Tillgängliga Lund” med metodik för enkelt avhjälpna hinder.
- ”Inriktning för utveckling av gångstråk i Lunds stadskärna” med prioriteringar för gator.

Gångplanen inleder med gångtrafikens alla fördelar. Därefter kommer en nulägesanalys men också framtida utmaningar. Tyngdpunkten ligger i arbetet med de fyra insatsområdena:

1. Information och kommunikation
2. Lunds kommun i framkant
3. Förtätning av Lunds stad och kommunens tätorter
4. Höja fotgängarens status

INSATSOMRÅDEN	AKTIVITETER	21	22	23	24
1. Information och kommunikation	Utöka informationen om och för fotgängare på kommunens digitala kanaler				
	Informera om olika stråk, ex löpning, hund, rekreation, barnvagn mm				
	Stimulera utvecklingen av ljudguider för Lunds kommun				
	Information till fastighetsägare om deras ansvar gällande drift				
	Genomför kampanj/tävling för att minska skjutsandet till skolor och fritidsaktiviteter				
	Genomföra försök med avsläppningszon på en skola				
2. Lunds kommun i framkant	Bilda en fotgängargrupp				
	Besöka en fotgängarvänlig stad vartannat år				
	Delta i minst en konferens/utbildning per år				
	Genomföra omvärldsbevakning och trendspaning varje år				
	Träffa minst en intresseorganisation per år				
	Skapa ett gångforum/gångpanel				
	Genomföra en dialog med barn och unga per år				
	Delta vid och genomföra innovativa lösningar				
3. Förtätning av Lunds stad och kommunens tätorter	Identifiera ett huvudgångnät				
	Skapa en checklista för att lyfta fotgängare i detaljplaneskedet				
	Uppdatera rutiner i bygglovsgranskning				
4. Höja fotgängarens status	Uppdatera utformningsprinciper i samband med uppdatering för cykel				
	Fördjupning av fotgängarzonen				
	Checklista vid omledningar/TA-planer för att säkerställa framkomlighet för fotgängare				
	Översyn vid gång- och cykeltunnlar				
	Skapa vägvisning till stora målpunkter inkl karta				

Figur 6. Uppföljningsmatris för insatsområdena i Gångplanen (Lunds kommun, 2021).

9.3 Den mindre staden

Karlshamn

Parkeringsnorm

”Parkeringsnorm” hänvisar till en parkeringsutredning i stadskärnan från 1984. I avsnitt ”Förslag till behovstal” föreslås en riktlinje för beräkning av bilplatsbehov per våningsyta. Riktlinjerna gäller för nyexploatering, totalsanering för den tillbyggda delen, vid ändrat användningssätt och vid ombyggnad. Reglerna för tillämpningen av riktlinjerna kan ses som en praktisk tillämpning av kommunens parkeringspolitik, men att ”Tillämpningen får dock inte bli ”stelbent”.” Därför konstateras att ”Hänsyn till faktiska förhållande av skilda slag måste tas för varje enskilt fall”. ”Anledning att medge avsteg finns ej om kommunen kan erbjuda lämpligt parkeringsköp...”

Handlingsprogram för hållbar utveckling 2007 – 2010

Dokumentet omfattar flera hållbarhetsområden. Dokumentanalysen har fokuserat på avsnittet som handlar om kommunens arbete med transporter, kommunikationer och resande. Första stycket behandlar stadens industriella historia, den stora godshamnen men också högskolan som tillsammans med företag arbetar med utveckling av miljöanpassade och energieffektiva transportsystem samt attraktiva övergångsmöjligheter för godslogistik.

Åtgärder under 2007-2010

- Kommunen ska genom Baltic Logistic Center verka för att i samverkan med staten och Blekinge tekniska högskola BTH, vidareutveckla ett effektivt transportsystem med ny godsbangård och kombiterminal, förbättrad och elektrifierad järnväg.
- Kommunen ska verka för att en järnväg från nya godsbangården via Blekinge Kustbana, med anslutning (Sydostlänken) till Olofström, för vidare järnväg till Älmhult, vägs in i de nya nationella planerna för järnvägen. Sydostlänken är viktig för gods- och persontrafik.
- Kommunen ska verka för att fler mötesplatser tillkommer på Blekinge Kustbana med syfte att öka flexibiliteten och utnyttjandet av banan. Antalet godståg förväntas öka.
- En trafikplan och parkeringsplan ska upprättas för Karlshamns innerstad som ger förutsättningar att föra över biltrafik till gång-, cykel - och kollektivtrafik där fotgängare och cyklister ges företräde samt fler gårdsgator eller gångfartsområden.
- ”Ringleden” studeras närmare i samband med dessa planer.
- Gång- och cykelvägnätet ska byggas ut under perioden för att ge ökade förutsättningar för kommuninvånarna att lämna bilen hemma.
- Möjligheterna till samordnad och miljöanpassad skärgårdstrafik ska upphandlas.
- Resecentrum har en stor potential att utvecklas som ett centrum för kollektivtrafiken.
- Möjligheterna till bussförbindelse med Växjö ska beaktas.
- Alla större busshållplatser ska tillgänglighetsanpassas. Möjligheterna att ansluta busslinjetrafiken till större målpunkter såsom arbetsplatser, bostadsområden, torget handelscentra, idrottsanläggningar och de östra kommundelarna ska beaktas.

- För utveckling av kommunens operativa arbete med ”hållbara transporter” ska en sakkunnig person/utredare från kommunkoncernens organisation tillföras och biträda kommunstyrelsens arbetsutskott i dess roll som ”Hållbarhetsberedning”.

Trafikvision Karlshamn 2030 (2012)

Som en del i ett översiktsplanearbete har detta visionsdokument tagits fram. Syftet är att ge förslag till förbättringar i trafiknäten. Visionen är tänkt att användas i olika stadsplaneringsprojekt och vara ett stöd för diskussioner med politiker och allmänhet.

Trafikvisionen innehåller en målbild 2030 samt konkreta åtgärdsförslag i de större tätorterna i kommunen, med fokus på Karlshamn centrum. Visionen fokuserar på gång, cykel och biltrafik, men inte på kollektiv-, gods-, eller utryckningstrafik. Järnväg mot Älmhult, handel- och verksamhetsområden, ny infartsled till staden, Sveriges största småbåtshamn, turister som nyttjar lånecyklarna, parkeringshus vid den nygamla ringlinjen runt staden och nya cykelvägar med hög standard.

Åtgärdsförslag

- Planera för förtätningar av bebyggelsen.
- Komplettera med gång- och cykelstråk som är trygga, säkra och attraktiva.
- Höj upp övergångsställen för att göra det trafiksäkrare för de oskyddade trafikanterna.
- Vegetation och kantstensparkering längs centrumgator i tätorter.
- Lägre fordonshastigheter och smalare centrumgator genom tätorterna.
- Tillgänglighetsanpassa busshållplatserna och underhåll gång- och cykelstråken.
- Skylta upp kopplingen Resecentrum-Centrum-Högskolan och vägentréerna till centrum.
- Satsa på service till cyklisterna i form av exempelvis cykelpumpar och kartor.
- Vid cykelparkeringar ska det gå att låsa fast cykelns ram och finnas platser under tak.
- Utöka antalet cykelparkeringar vid busshållplatser och tågstationer.
- Öka gående och cyklisters möjligheter till korta vägval genom att minska på barriärerna.
- Fortsatt utbyggnad av separerade gång och cykelvägar, och cykelvägar ska asfalteras.
- Minska söktrafiken och öka tillgängligheten till centrala parkeringsplatser
- Tidsbegränsa och avgiftsbelägg alla parkeringsplatser i centrum dagtid.
- Tillgängligheten för distributions- och underhållsfordon måste behållas.

Övergripande Trafik- och parkeringsutredning - Karlshamns centrum

Utredning är beställd som underlag till ÖP 2014 och bygger vidare på Trafikvision 2030. Syftet är att utreda hur stadskärnans förändringar i trafikstruktur och parkeringsbehov kan lösas långsiktigt hållbart och effektivt fram till 2030.

Ledorden är:

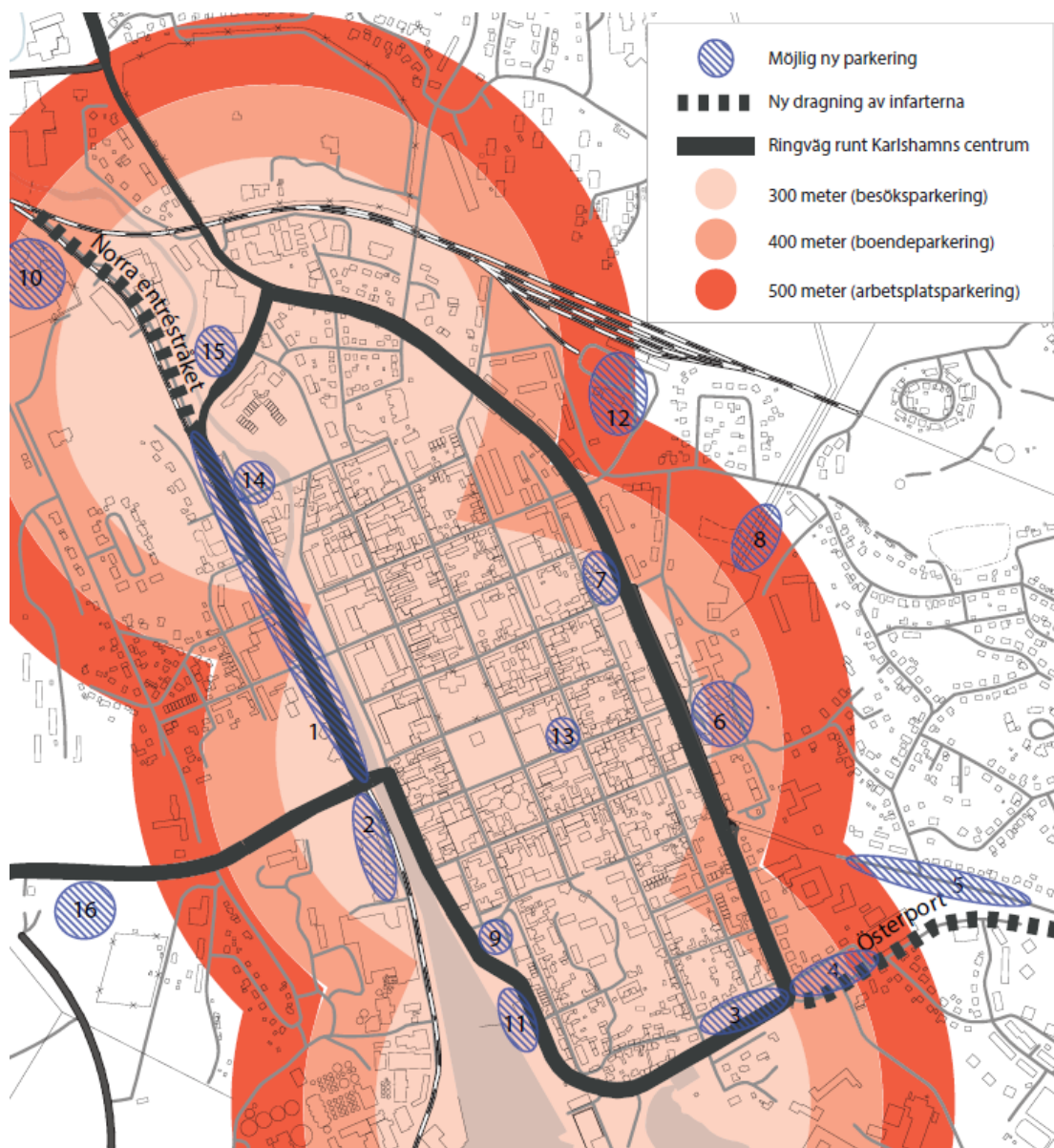
- Förtätning bidrar till att befolka staden som skapar en levande stadsmiljö.
- Funktionsblandning ger kortare avstånd mellan bostad, arbete och service.
- Hållbara kommunikationer ger förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- God infrastruktur med bra förutsättningar för säker trafik.

Viljeinriktning är att stärka vägnätet och främja gång- och cykeltrafik och minska genomfartstrafik genom en ringled med parkeringsplatser som matchar behovet. Prioritering är: 1. Angöring och korttidsparkering, 2. Boendeparkering, 3. Arbetsplatsparkering.

Nya tillfartsvägar till centrum föreslås; en från sydost och en ny väg norrifrån.

Parkeringsbehovet förväntas öka med 100 nya bilplatser före 2020 och därefter behöver 350-450 nya bilplatser tillskapas. Men målet att förtätning ställer krav på en effektiv markanvändning där markparkering innanför ”ringleden” ska anläggas ”med måtta” eller undvikas. Parkeringshus är att föredra, skriver författarna men med markparkeringsplatser utanför ringlinjen och att ingen parkering inom 300 meter från centrum bör vara avgiftsfri.

Utredningens medskick är att de föreslagna infartsvägarna behöver en djupare utredning och att en parkeringspolicy behöver upprättas och innehålla en parkeringsnorm. Även en cykelplan tillhör det fortsatta arbetet.



Figur 6. Karlshamns centrum med förslag till nya parkeringsytor, infartsvägar och därtill hörande ringväg (Karlshamns kommun, 2014).

Översiktsplan (2015) består av flera delar. Dokumentanalysen är gjord för delen "Utvecklingsstrategier" med fokus på avsnittet "Kommunikationer och infrastruktur".

Här är budskapet att gång- och cykeltrafik jämte kollektivtrafik ska vara normbildande i planeringen och utgå från trafikantgrupperna barn, äldre och funktionshindrade. I centrum ska bebyggelsen förtätas, genomfartstrafiken ska minska, cykeltrafiken dubbelriktas och

antalet parkeringsplatser ska stå i proportion till behovet. Satsningar på attraktiva gångstråk och att minska barriärerna, exempelvis genom fler gång- och cykelbroar och separerade gång- och cykelvägar ska anläggas. Förslag på femton nya gång- och cykelvägar preciseras.

Förbättrade järnvägsförbindelser till Karlshamn är prioriterat, med mål som halvtimmestrafik på Blekinge kustbana genom länet och kollektivtrafik till flygplatsen. Kommunen och regionen verkar också för en järnvägsförbindelse mellan Kristianstad och Lund. Även ökade godstransporter på järnväg, där en ny järnväg, Sydostlänken, som kopplar Blekinge kustbana till Södra stambanan, har det länge kämpats för. Nytt godsspår, bangård och kombiterminal ska byggas och kopplas till järnvägsnätet. I samband med detta prioriteras sjöfarten och utvecklingen av logistiknoden Baltic Logistics Center.

Ett flertal vägprojekt nämns också. Exempelvis E22 som bör byggas om till motorväg eller de två nya infartslederna till Karlshamns centrum, från norr och sydost samt ringleden runt centrum. Ett heltäckande fiberbaserat Data- och telekommunikationsnät är också en angelägen fråga i avsnittet.

Trafik- och bullerutredning Stårnö Sjöstad (2020). En utredning som visar kommunens senaste sätt att se på trafikfrågor. Utredningen, som också delvis har fokus på bullerfrågor, är en del i planeringen av en ny tätort i kommunen. Den beskriver konsekvenserna av ny bostadsbebyggelse på Stårnö ur ett trafik-, luft- och bullerperspektiv utifrån gång-, cykel-, kollektiv-, bil- och båttrafik. Angörings- och parkeringslösningar vägs in och olika scenarier presenteras, där också åtgärder för trafiken föreslås. Resultatet ska fungera som underlag för fortsatt detaljplanearbete.

Dokumentanalysen och intervjusammanställning sammanfattas tillsammans i avsnitt 5.3.

10 Bilaga 2. Intervjusammanställning

I denna bilaga sammanställs intervjuerna utifrån de kategorier som på en aggregerad nivå per kommun sammanfaller med de hjälpfrågor som samtliga informanter fick inför intervjuerna som gjordes i mars till maj 2022. Hjälpfrågorna kan jämföras med en bruttolista på samtalsämnen där informanterna valde att samtala utifrån olika frågor. Varje kategori har en numrerad rubrik 1 – 23 och det är långt ifrån alla informanter som representeras under varje rubrik. Redovisningen är uppdelad i fyra delavsnitt. Först ut är de åtta informanterna från storstaden, därefter kommer de tre från den större staden, sedan de fyra från den mindre staden och i sista avsnittet är de två övriga informanterna representerade.

De olika informanternas respons återges som om de vore deras egna utsagor, även om det inte är ordagrant formulerade utan justerade för att passa tempus eller undvika genitiva uttryck eller talspråk, däremot har budskapet bevarats så autentiskt som möjligt. För att kondensera texten finns inte mina egna frågor, kommentarer, reflektioner eller referenser med.

Varje uttalande i sammanställningen avslutas med Info (informant) och ett nummer där det går att följa om uttalandet kommer från en tjänsteperson till tekniska nämnden (TN) eller motsvarande respektive byggnadsnämnden (BN) eller motsvarande samt politiker, lektor eller expert.

Info 1	A1	Storstad	Tjänsteperson TN
Info 2	A1	Storstad	Tjänsteperson TN
Info 3	A1	Storstad	Tjänsteperson BN
Info 4	A1	Storstad	Tjänsteperson TN
Info 5	A1	Storstad	Politiker
Info 6	A1	Storstad	Tjänsteperson TN
Info 7	A1	Storstad	Tjänsteperson BN
Info 8	A1	Storstad	Tjänsteperson BN
Info 9	B3	Större stad	Tjänsteperson TN
Info 10	B3	Större stad	Politiker
Info 11	B3	Större stad	Tjänsteperson BN
Info 12	C6	Mindre stad	Tjänsteperson TN
Info 13	C6	Mindre stad	Tjänsteperson BN
Info 14	C6	Mindre stad	Tjänsteperson BN
Info 15	C6	Mindre stad	Politiker
Info 16		Universitet	Lektor
Info 17		Sektorsmyndighet	Expert

Figur 7. En sammanställning av informanterna.

Avsnitt 10.1 – 10.4 innefattar nästan allt som sades under dessa 17 intervjuer. Det som är borttaget är upprepningar och icke relevanta samtalsämnen. Jag har valt att inte ta bort så mycket information från intervjuerna eftersom jag tycker att de är det mest unika med uppsatsen. I avsnitt 5.3 finns en sammanfattning av både intervjusammanställningen och dokumentanalysen indelade i olika teman: Kommunernas interna arbete, Kommunernas samverkan med andra aktörer, synen på acceptansen från samhället samt Ambitioner i kommunerna.

10.1 Storstaden

1. Hur överensstämmer genomförandebeslut med ambitionerna i kommunernas visionsdokument?

I stort sett väl, även om de har genomlevt flera mandatperioder (Info7). Dokumenten är lätta att leva upp till när besluten tagits, men verkligheten gör ibland besluten svåra att ta. Förvaltningen lägger fram förslag enligt Trafik- och mobilitetsplan (Trompen), men problemen uppstår mellan partierna i nämnden, enligt en tydlig vänster-högerskala där Sverigedemokraterna inte alls är med på Trompen och det är svårt att kompromissa (Info5).

Tjänstepersonerna följer Trompens mål och försöker tratta ner målen till konkreta åtgärder. Vissa politiker köper Trompen rakt av och vissa kommer med motioner exempelvis att det ska vara bilfritt runt skolor eller att kantstensparkeringar ska tas bort. Vid bygglovsfrågor är det inte lika mycket ifrågasättande (Info8). Trompen har inte riktigt följts i nämnderna, men den ligger i linje med ambitionerna och med Storstadspaket. Cykel och kollektivtrafik prioriteras, men Godsprogrammet följs inte i alla delar (Info6).

Det är inte jättetydligt hur staden och politikerna ska använda Trompen i sina beslut och hur tungt den väger, även om det är klart att den är det styrande dokumentet i stadens trafikfrågor (Info8). Parkeringspolicyn och mobilitetsfrågan blir viktigast vid nybyggnation, där har vi ett stort ägandeskap och möjlighet att påverka, vilket är en styrka. Men det är viktigt att planerare följer upp efterlevnaden i stadsbyggnadsprojekten för att se till att intensioner i policy och norm följs, även om andra driver den processen (Info3).

2. Vilken tyngd har dokumenten ifråga om efterlevnad, tyngd i beslutsprocesser och uppföljning, m.m.?

Översiktsplanen (ÖP:n) antas av KF, men Trompen har mest relevans och innehåll vad gäller trafikfrågor, därför väger Trompen ganska tungt. Däremot har det funnits problem att implementera och konkretisera Trompen. Nu när den uppdateras kommer att gå lättare (Info8). Ambitionen med nya Trompen är att inte ha för många separata policydelar, utan att det mesta runt trafik och mobilitet ska integreras i planen (Info8).

Den nya Trompen ska vara mer lättläst och mindre fluffig, och inkludera sektorsprogram som fotgängar-, cykel- och trafiksäkerhet samt godsprogrammet inklusive godsbangård. Den nya blir mer ett mer enhetligt trafik- och mobilitetsprogram. En 5-årig budgetprocess ska också sätta lite hårdare press på sektorsprogrammen. Nytt blir texter om autonoma fordon och elscootrar samt en guideline för biltrafik ett underlag riktad till beslutsfattare och till politiken (Info2). Tanken var först att uppdatera alla separata program och göra ett nytt trafikmiljöprogram, men det mesta fanns redan i Trompen och cykelprogrammet fick inga pengar. Istället blir det en ny heltäckande och konkret Tromp, där ”flufftexterna” reducerats. Ingen vill ha en Tromp på hundratals sidor med övervägande vackra ord (Info2). Det största skälet till att vi reviderar Trompen är att vi håller på att uppnå alla målen och dessutom nästan för tidigt. 70 procent av Malmöborna gör sina resor med gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Ska vi nå den sista tredjedelen behöver vi ha delade fordon (Info5).

Det sker en växelverkan mellan ÖP:n och Trompen. Dessa två fördjupar sig inte i samma frågor, exempelvis återfinns stadshuvudgator bara i ÖP:n (Info2). De flesta inklusive styrgruppen tänkte nog att den skulle användas som ÖP:n. När Trompen väl var beslutad så skulle den följas, men den hade inte samma självklara ställning som ÖP:n och följdes mest när det passade, och inte så mycket som det var tänkt. SBK använde den, men FGK kände nog ibland att den var en belastning och Kommunfullmäktige ville kanske inte följa upp efterlevnaden när nämndens beslut inte gick åt rätt håll (Info2).

Den nuvarande och ursprungliga Trompen har använts mer som ett underlag än ett styrdokument. Den har vunnit priser, men den går att göra bättre (Info6). Det finns också en ganska ny parkeringspolicy (2020). Den är hyfsat flexibel och ger väldigt mycket mandat på tjänstemannanivå. Bygglov och detaljplanering håller sig inom ramen för parkeringspolicyn och politikerna känner sig trygga i det förfarandet och parkeringspolicyn (Info3).

3. Hur fungerar organisation, styrning, samarbete och ansvarsfördelning i arbetet med framdriften av kommunala trafikstrategier?

En genomförandeorganisation för Trompen togs aldrig fram. Förankringsarbetet tog mycket kraft och organisationen prioriterade att få fram dokumentet. Alla var beredda att gå långt i samarbetet, men det visade sig svårt att prioritera. Det fungerade bra under framtagandet, men efter antagandet, när målet nåtts, pustade alla ut lite och det fanns inte kraft kvar till genomförandet (Info2). Det borde ha funnits en genomförandeorganisation som ansvarade för implementering, åtgärdsplanering, uppföljning och åiterrapportering. Projektledaren började jobba med annat och hade ingen tid avsatt för genomförandet av Trompen. Det här gällde även för styrgruppen som istället borde ha planerat för implementering och uppföljning. Framdriften skulle ha rapporterats till direktörsgruppen (som bestod av chefer på Gatu-Fastighet- Stads- respektive SBK, med en förvaltningsövergripande avdelningschef). Men direktörsgruppen efterfrågade inte uppföljning eller åiterrapportering, vilket då inte blev av.

Framdriften skulle heller inte ha genomförts i egna projekt, den skulle ha legat hos linjeorganisationen istället. Numera har uppföljningen blivit viktigare, men första året var det osäkert om efterlevnaden och åtgärderna följdes. Styrgruppen fick ingen projektledare, med konsekvensen att framdriften inte blev bra. En styrgrupp utan projektgrupp har inget att styra. Ibland har målen ändå följts upp, men inte varje år (Info2).

SBK har drivit frågor som trevliga stadsmässiga miljöer, riktat mot projektering eller privata aktörer. Långa ledtider i stadsplaneringen försvårar också genomförandet. Planprogrammet tar flera år och lika lång tid tar detaljplaneskedet. Samtidigt är det Fastighet- och GK de sitter med experter och pengar för genomförandet, vilka behövs i långt senare skeden. Det är lätt att helhetstänket går förlorat (Info3). SBK som bemannade avsnitten om stadshuvudgator i Trompen, har märkt att det inte funnits krav på åiterrapportering. Det kanske var svårt att hitta formerna för hur Trompen skulle drivas vidare. Stora organisationsförändringar de senaste åren har sannolikt bidragit till dessa svårigheter i genomförandet (Info8).

Numera är det en tydlig struktur i framdriften med avstämningar i arbetsgruppsmöten, projektgruppsmöten och styrgruppsmöten eller referensgruppsmöten. Medarbetarna och projektledarna är drivande. De rapporterar resultaten och informerar styrgrupp och politiken som därefter tar beslut om vad som ska göras och tilldelning av pengar. Trafikplanerare är med i detaljplaneringen med uppgift att detaljplanen ska funka i verkligheten. Vi har olika styrkor men behöver varandras (Info1). I den nya Trompen ska genomförandet ske i linjeorganisationen, där åtgärdsprogrammen ingår i respektive budget, istället för att ha en egen styrgrupp med egna projekt som tar egna beslut som riskerar att bli för personberoende. Samtidigt finns det svårigheter med arbetet i linjeorganisationen, eftersom det blir så mycket information som ska konkurrera med de ordinarie uppgifterna för medarbetarna (Info2).

Genomförandet har varit en förvaltningsintern fråga för att hålla igång Trompen, men initiativet har legat på tjänstemännen. Politikerna har varit intresserade och informationen till politiken har varit nödvändig. De årliga uppföljningarna har tagits väl emot i Tekniska nämnden (TN). Trompens framdrift och uppföljning ligger till stora delar på mobilitetsenheten, och det är linjeorganisationen som har ansvaret för framdriften. Det innebär att förvaltningens ledningsgrupp agerar styrgrupp för Trompen (Info4).

4. Hur fungerar samarbeten mellan stadsbyggnadsavdelningar och trafikavdelningar och dess nämnder?

Gatu- och kantstensparkering är en känslig fråga mellan politiker och tjänstemän och kräver en del pedagogik. Det råder delade meningar om värden runt gatuparkering respektive värden i att ytan används till annat. Bidrar parkeringar till stadsliv och handel? Här finns forskning som ger stöd för olika synsätt. Vi måste ändå lösa vissa p-frågor för rörelsehindrade och plats för avfall och blåljusbilar (Info3). Även godsfrågor lyfts i detaljplanearbetet, men det är inte

ett fokusområde (Info6). En viktig fråga är hur kvartersmark och allmän platsmark kan samspela för att skapa en god stad med en bra bostadsutveckling (Info3).

Planering av allmän plats är utredningstungt. I detaljplaneskedet tillhör frågan SBK som en förlängning av parkeringspolicyn, men FGK deltar alltid med trafikkompetens (Info4). Allmänna platser är i genomförande- och förvaltningsfasen FGK:s ägandeskap. SBK har ambitioner om en attraktiv stadsmiljö och vill planlägga detaljerat, där kan flexibla detaljplaner för gatemark vara bra, så att FGK ska kunna bygga om och anpassa (Info3). FGK vill ha en väl tilltagen yta på allmän plats, så att vi får plats med det som vi vill ha där, medan planavdelningen ofta vill ha mer kvartersmark för att få ut mer bruttoarea (Info4). Trompen gör i vissa fall avvägningen svårare. Hur ska olika trafikslag i gaturummet prioriteras där infartsgator och ständigt ökande rörelser i staden leder till kapacitetsproblem mellan bilar och andra trafikslag? Det kan vara riskabelt att göra de förändringar i gaturummen som vår policy förordar, vad gäller gång-, cykel-, och kollektivtrafik på bekostnad av bilen. Det förs diskussioner i byggnadsnämnden (BN) och i TN om kapaciteter på körfält för godstrafiken, där även angöringen är en del (Info3). TN hanterar frågor i den fysiska miljön där det handlar om att byggherren ska göra hållbara val i sina åtgärder (Info4).

5. Samverkan mellan grannkommuner?

Samverkan med grannkommuner borde vara bättre eftersom många bilpendlar in till staden varje dag och Malmö vill att de ska åka kollektivt. Det finns inte plats för fler bilar i staden. Med kollektivtrafik försöker bilisterna nås, men det finns en risk att satsningar istället lockar cyklister (Info1). Frågan angående inpendling (järnvägspendling) har blivit viktigare på senare år, liksom den kommande höghastighetsjärnvägen. Kan inpendlingen hanteras i parkeringspolicyn eller är det en regional fråga? (Info3). Trompen gäller inom Malmö stads gränser. Burlöv ingår exempelvis inte, däremot Bunkeflostrand. Ett parallellt arbete har påbörjats som inte ingår i Trompen, benämnt "Poly-Sump" med en flerkärnig trafikplan, där vi förbättrar samarbetet med grannkommuner/kranskommuner för att gå i samma riktning (Info2). MLR, Malmö-Lund-Regionen-nätverket tar upp den här typen av frågor regelbundet. Ofta realiseras samarbetet i konkreta projekt, exempelvis just nu med att koppla ihop kommunerna genom gemensamma cykelstråk (Info4). Det finns också samarbeten med grannkommuner som leds av vår strategiska avdelning på SBK (Info8).

Stadskontoret (SK) samarbetar med regionen, grannkommunerna och Köpenhamn om Öresundsmetron. Tyvärr ingår inte frågan om inpendling i det samarbetet. Grannkommuner förstår inte riktigt Malmös problem med fler bilar och parkering till dessa. Kranskommunerna vill ofta bygga utspjutt och bilburet, vilket Malmö motsätter sig i remissyttranden till deras planering (Info7). Det bästa är att inpendlare inte alls sätter sig i bilen, för att undvika att de tar bilen hela vägen in i Malmö. Då behöver nybyggnationer ske i stationssamhällen med bra kollektivtrafik. En del av pendlingsfrågan kan fångas upp i Mobilitet Malmös satsningar på

mobilitetshus och mobilitetszoner (Info4). Samarbetet med Trelleborg och Vellinge har resulterat i ny spårtrafik som tidigare inte fanns samt två nya Pågatågsstationer. Samarbete finns också med Helsingborg och Trelleborg i fråga om godshantering. Bland annat är godsbangården en stor upphandling för att kunna bidra med mer gods på räls (Info2).

6. Kommunal samverkan med regioner i trafikfrågor och i frågor om fysisk planering?
Vi har ett väl utarbetat samarbete med Skånetrafiken i frågor om var hållplatserna ska ligga och var linjerna ska gå. Dels en kortsiktigare planering där bussföretagen är med, dels en för trafikomläggningar och en för mer långsiktig planering. Skånetrafiken sköter trafikeringen, tidtabeller och fordon (Info1). Vi har inte varit så aktiva vad gäller pendlar- och infartsparkeringar ännu, men det kan mycket väl komma som en del av det framtida mobilitetssystemet. Hittills har vi tillfredsställt det genom att se till att det funnits parkeringar i de stationssamhällen runt Malmö som har pågatågstrafik (Info4). Därutöver finns en samverkan med regionen om supercykelvägar (Info8).

7. Acceptans och intresse i samhället? Exempelvis begränsningar för biltrafikanter, parkeringsbegränsningar och avgifter, levande botten våningar, förtätad bebyggelse?
Det finns rapporter, uppföljningar och statistik för hur allmänheten uppfattar den förändring som Trompen innebär. De flesta frågor handlar om att gång, cykel och kollektivtrafik får mer utrymme. 47 % gillar detta, 34 % vill ha ett lugnare trafiktempo i innerstaden, medan 18 % tycker att man ska anpassa ”ner” biltrafiken. Det här går i linje med Trompen (Info6). Det gjordes också en undersökning 2015 – 16 där Malmös invånare frågades. Den större delen ville att ytor skulle tas från biltrafiken för att möjliggöra ytor för aktiv mobilitet och ett levande stadsliv. Undersökningen ansågs som statistiskt säkerställd. Vid detaljplanering får medborgare tycka till och då framkommer mest negativa åsikter, även om det är färre som är negativa till parkeringsavgifter eller att p-platserna flyttar till p-hus. De flesta är positiva till förändringar för en trevligare stad, utan att snabba bilar dominerar stadsrummet (Info8).

Politiken ska spegla acceptansen och intresset i samhället. Parkeringspolicyn 2010 var utmanade och försökte hitta nya lösningar som oroade politiken. Vid framtagandet av den nya parkeringspolicyn 2020, beaktades processen att hitta rätt balans i den politiska viljan. Nu styrs staden av Socialdemokraterna och Liberalerna med stöd av Miljöpartiet. Vi fick kompromissa i parkeringspolicyn, men politiken är inte det knepiga i det här läget. Vissa aktörer vill bygga underjordiska parkeringar för att höja värdet på sin fastighet. Stadsförvaltningen vill hellre satsa på p-hus som i framtiden kan omvandlas. Medborgarna har mer åsikter om parkeringsutformningen. Inom parkeringsfrågan finns många konflikter från skiftande håll, exempelvis frågan om tillgänglighet till service. Det är dock inte många som bygger fler bilparkeringar än vad p-policyn säger och de flesta byggherrar och fastighetsägare vill jobba med mobilitetsåtgärder för att sänka parkeringsbehovet (Info3).

70 procent av Malmöborna gör sina resor med gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Ska vi nå den sista tredjedelen behöver vi ha delade fordon. Därför kommer Malmö inom ett år bygga 100 stycken mobilitetshubbar eller zoner, där tidigare parkeringsplatser nu istället ska ge plats för elsparkcyklar och hyrningsbara elcyklar och elbilar. Dessa zoner ska finnas med 250 meters mellanrum i hela Malmö. Det här kommer att innebära en ny fysisk och materiell verklighet där Malmöborna kommer att inse att det är onödigt att betala för att få ställa sin egen bil bredvid den delningsbara bilen. Då kan förhoppningsvis den sista tredjedelen nås, och det är i första hand människor som värderar sin tid mer än pengar. Människor förfasas över låga p-tal och höga p-avgifter. Det finns en stor misstro, men det gäller att inte prata om bilars vara eller inte vara. I Malmö ska 60 000 bilar in i staden varje morgon för att åka hem på kvällen. Dessa bilar tar ca 60 hektar stadsmark bara för att förvaras under arbetsdagen. Utöver detta kommer alla Malmöbornas bilar samt väginfrastruktur m.m. Som svar på en direkt fråga om vi inte vill använda dessa 90 hektar till bostäder, arbetsplatser, skolor, vårdlokaler, parker, fotbollsplaner, så skulle ingen säga att de vill prioritera parkeringsplatser. Människor vill använda ytan till annat, men tänker inte på att den används till bilar och inte heller vad ytan kostar. En bostad utan parkeringsplats blir en kvarts miljon billigare, vilket gör att de flesta väljer en lägre boendekostnad framför att betala för att förvara en bil som de kanske ändå inte har. Det här är lättare att förstå än trafikens miljökonsekvenser. Det handlar om ytan och livsutrymmet som de vill använda. Delad mikromobilitet skulle också kunna vara en bra idé där busshållplatsen plockas bort. Mikromobiliteten ger helt nya lösningar och den frågan är inte på agendan ännu. Man tänker ännu ”en jättestor buss” (Info5).

I samband med projektet Sam-City tittades det på möjligheterna till samlastning. Malmö var lite före sin tid, lagar och regler var inte anpassade och det var svårt att övertyga aktörerna. Det var inte heller det mest lyckade projektet vad gäller samlastning, men inledningsvis fanns stora godsambitioner. Godsprogrammet (2014) som var före sin tid, har med åren halkat efter omställningen i branschen. Paketboxar föreslås på allmän platsmark och tjänstepersonerna tycker att det är en kanonidé, men ännu är det osäkert vad politiken tycker (Info6).

När en gågata införs kan någon handlare opponera sig, men det beror ofta på att handlarens målgrupp inte varit lämplig för en gågata. Andra har gillat gågatan och lokalen har varit eftertraktad. Planerare och politiker måste våga tro på sina idéer och det är viktigt att ha en målbild. Att Friisgatan som var en sommargågata permanentades var ingen emot. Inte heller Regementsgatan som byggdes om från en bred bilgata med vild trafik, till en boulevard med farthinder. För den här typen av acceptans är det viktigt med en förändringsvilja och det finns det gott om i Malmö. Medborgare har en stor tilltro till planerare här. Även om vissa medborgare missgynnas, tycker de allra flesta att förändringen är bra (Info7).

Vid frågor om mobilitetsåtgärder, att bygga ut cykelnätet eller bygga om mobilitetshus skapas diskussioner om samhällets acceptans. Framförallt om hur vi fördelar ytorna i våra

gator och hur vi vågar prioritera ner bilarnas framkomlighet. Bara om vi är helt säkra att trafiken kommer att flyta hyfsat ändå, vågar vi ersätta ett bilkörfält med ett kollektivkörfält. När vi detaljplanerar gator är den politiska viljan att det ska bli enklare att gå och cykla, däremot vill politiker i allmänhet inte begränsa framkomligheten för bil, även om det är en viss skillnad mellan partierna. Argumenten handlar om att näringslivet hindras, men också argument om människors vardagspussel som underlättas av bilkörande. Byggherrar har sedan 2010 vant sig med lägre parkeringstal och tycker det funkar bra. Frågan om bilens framkomlighet är känslig. Därför fick inte begreppet ”stadshuvudgator” användas under en tid. Nu när många gator byggs om är en del människor oroliga över stöket som skapas. Det är högljutt och tar tid, men det flesta är positiva till stadshuvudgator (Info8).

8. Hur går arbetet med samordning av gods- och servicetransporter?

Malmö har en transitohamn och en är en del av TNT (Europeiska transportnätverket). Arbetet med godstrafiken är eftersatt och samtidigt saknas en del rådighet inom området. Här behövs ett bättre samarbete med Regionen och med Trafikverket (Info2). Malmö är också en Corehamn (särskilt prioriterad ställning i Europeiskt transportflöde) och ska fortsätta utvecklas för nationella, men också för stadens intressen. Här genereras fjärrlogistik och farligt gods-transporter. Dessa behöver alltid utredas, och lokalt begränsar den övrig stadsutveckling.

Citylogistiken strävar efter att effektivisera pakettransporterna, men här krävs en större samverkan mellan de stora distributörerna. Fortsätter det som nu måste staden reglera transporterna mycket hårdare. Branschen behöver lösa de utmaningar som finns inom 10 år, annars blir problemet oacceptabelt. Bygglogistiken är en stor del av godstrafiken, men av en temporär karaktär. Generellt krävs mindre fordon, elfordon, cyklar. I upphandlingen för samlastning och omdistribuering är de små fordonen prioriterade, där zonindelning ska gynna cykeltransporter lokalt för att distribuera gods. För kommunala inköp föredras lokala utlämningsställen, som framförallt gynnar cykellogistiken, jämfört med omlastningscentraler i hamnen eller vid E6:an. Att de stora åkerierna tittar på omlastningsfrågan tillsammans är också en prioriterad fråga (Info6). Samordning av godsleveranser är viktigt för att 13-meterbilarna inte ska behöva köra ut till slutkunder överallt. Omlastning till exempelvis lastcyklar i varje delområde är att föredra (Info8). Tyvärr har vi inget uppdrag från politiken för upphandling för bättre citylogistik, men vi tittar på samlastning och omdistribuering i kommunal regi. Politiken vill dock att vi tittar på fjärrgods kopplat till arbetstillfällen (Info6).

Samverkan och nätverkande med transport- och logistikbranschen är viktigt och Malmö har en hel avdelning som jobbar med näringslivet i staden och detta kopplar till gods- och logistik. Många av transportföretagen vill ha en tätare dialog med Malmö stad. Den interna kunskapsnivån behöver stärkas och det har funnits gemensamma utbildningar.

Godsprogrammet som kom 2014 var revolutionerande. En del har implementerats och testats, exempelvis startades nätverk med regionen och kommuner som kunde delta och prata gods.

Malmö var först med att ta fram ett godsprogram, men också först med att ta bort den, nu ska det in i nya Trompen, där delarna om gods, logistik, avfall och blåjustrafik ska särskiljas. Det är jätteviktigt att transportbranschens arbetsvillkor inte äventyras på grund av gods- och logistik-visionen. Malmö har parallella utmaningar i att erbjuda arbetstillfällen, kanske det går att hitta jobb inom transportsektorn. Det här kan vara en väg till integration för arbetslösa. Det är inte bara att bygga omlastning och lager för logistik, staden behöver titta bredare på etableringsfrågor, med pendlingsmöjligheter, god kollektivtrafik och cykel-möjligheter till arbetsplatserna. Vissa industriområden kan behöva bättre cykelvägar (Info6).

9. Hur argumenteras för aktiv mobilitet som gång och cykel?

Folkhälsan är underordnad här, att gå och cykla ger ett bättre hälsotillstånd och skjuter fram vårdinsatser flera år. Regionen ser det i sin plånbok, men kanske inte kommunen (Info4).

10. Pratar ni om social hållbarhet inom mobilitetsfrågorna?

Ja, fysisk tillgänglighet för funktionshindrade men också geografisk inom kollektivtrafiken. Kollektivtrafik i sig är socialt hållbart eftersom det är tillgängligt och tryggt (Info1).

11. Sker en trafikökning eller trafikminskning i kommunen?

I uppföljningen utifrån resvaneundersökning (RVU) 2018 stämmer Tromp 2016 ganska väl med nuvarande verklighet, förutom att cykel bara har ökat med 1 procentenhet till 22 – 23 %. In- och utpendlingen ökar snabbare i procent än stadens storlek, mycket är kollektivtrafik men också bil. Malmö kan möjligen hantera lika många bilar, men inte fler. En svaghet med nuvarande mätning att bara huvudresorna är medräknade. Nya digitala sätt att mäta blir bättre och tar med alla resor, inte bara huvudresor. Yngre använder i oftare nya mät-applikationer medan äldre svarar på enkäter. På sikt kommer sannolikt resvaneundersökningar baseras på digitala mätningar genom exempelvis en app i mobilen (Info2). Jämfört med tidigare RVU:er var det ett lägre deltagande och en lägre svarsfrekvens, men också färre resor per person, vilket kan vara ett tecken på att det inte är rättvisande (Info4).

12. Hur skiljer sig kommunala ambitioner i hållbar mobilitet med nationella och regionala intressen?

Lokalt är det lättare att ha ambitioner om färdmedelsfördelning och Malmö ska vara tillgängligt för alla (Info1). Stadens budget är indelad på samma sätt som Agenda 2030 (Info4).

13. Finns det behov av fler nationella styrmedel med koppling till transportpolitiska klimatmål? Hur skulle dessa utformas så att de känns meningsfulla för en kommun?

Stadsmiljöavtalen är nog det allra tydligaste styrmedlet. I Malmö är det Storstadspaketet, som är en del av Sverigeförhandlingen, som ger mycket pengar, vilket gör att behoven av ytterligare styrmedel inte är så stort. Pengar för cykel- gång- och kollektivtrafik borde kopplas mer mot mobilitetsnoder och hubbar. Nationella styrmedel skulle kunna behöva stimulera delningsfordon och hyrcyklar. Den befintliga bebyggelsen är det viktigaste att

fokusera på genom att satsa pengar på hållbara resmöjligheter och minska bilbehovet (Info3). Transportstyrelsen har ett förslag till regeringen om att införa en regleringsform som heter uppställningsplats för delningsmotorfordon. Går det igenom får kommuner laglig rätt att avsätta allmän plats till enbart delade fordon och därmed kunna exkludera privatägda fordon, vilket skulle underlätta för mobilitetszoner. Idag är kvartersmarksrutor i gatan är det enda sättet att styra detta, men det kräver planändring och innebär ett osmidigt förvaltande (Info4).

Ett annat förslag till styrmedel är parkeringsstyrning som i PBL tydligare skulle kunna peka på, liksom mobilitetsfrågan. Då skulle det bli mer legitimt att ställa krav på fastighetsägare både i byggskedet men framförallt på längre sikt. Exempelvis att de fortlöpande skulle redovisa hur de arbetar med mobilitetsfrågor. Det är svårt att få in fastighetsägarnas utvärderingar och uppföljningar av de mobilitetsåtgärder som har varit beslutsgrundande i bygglovet. Den antagna ”Policy och norm om mobilitet och parkering” nämner 11 strategier. En av dessa är att påverka nationellt. Det finns alltså ett förvaltningsövergripande arbete med att föreslå styrmedel. Programmet antogs 2021 och har inte kommit så långt ännu, men det finns förslag från konsulter och från andras debattartiklar. Det här ett viktigt arbete. Miljöförvaltning (MF) har nyligen tagit fram en färdplan för att nå Malmös mål om att bli fossilfri och där är mobilitet en av flera delar. I det arbetet ingår Trompen, men också att invånare ska kunna ge input på vad de efterfrågar för att resa hållbart. (Info8). Det finns också många goda utvecklingsprojekt, exempelvis geofencing som Stockholm och Göteborg med flera deltar i. Även på EU-nivå finns styrmedel. Från nästa år ska det bli obligatoriskt att ha hastighetsreglering i fordonet (beroende på hur fordonstillverkaren tar det vidare) (Info4).

14. Hur viktig är fysisk planering för att de faktiska trafikåtgärderna ska bli bra?
Stadsplanering är kärnan i det transporteffektiva urbana samhället. Översiktsplanens portalparagrafer handlar om nära, tätt, blandat och attraktivt. Långa resor ska undvikas och framförallt ska onödiga resor avvecklas. Det här ingår i varje fördjupad översiktsplan och i detaljplaner. Tidigare stora externa handelsområden som Jägersro lever kvar. Kommunen har köpt mark och det har byggts bostäder och kontor på ett sätt som gör att områdena inte längre är externa. En kritik som kom tidigt i byggandet av Hyllie var att Emporia var externt placerat. Nu har stadsdelen växt och köpcentret ses inte längre som externt och kommer ännu mindre att göra det i framtiden när mer av stadsdelen har bebyggts. Numera finns knappast externhandel kvar i Malmö, då dessa områden också nås med kollektivtrafik och är bebyggda för olika ändamål. Det finns dock externhandel utanför kommunens gränser (Info7).

15. Har du exempel på hur en transporteffektiv samhällsförändring kan påskyndas?
Beteendeförändring är viktigt och ett av de starkaste instrumenten där är parkeringsinstrumentet. 2010 antogs en parkeringspolicy med en p-norm. För första gången lanserades bilpooler och parkering i p-hus som ett sätt att ändra beteende, där bilisten fick längre att gå till sin bil och därmed befolkade gatan, passerade en busshållplats, fick ta hissen

upp för att hämta bilen (parkeringshusen är mycket billigare än underjordiska parkeringar). Genom att få ut folk i stadsmiljön, till hållplatsen och cykelstället har den beteendeförändring som väcktes 2010 nu skapat en bilpoolsboom i innerstaden tillsammans med högre parkeringsavgifter vid gatan än i parkeringshus. Det här har i sin tur medfört fler lediga parkeringsplatser längs gatan som har gynnat butiker och näringsliv (Info7). Nu har vi en väldigt flexibel p-norm som kan komma ner till noll i centrum. Malmö ligger i framkant här. Mycket händer i världen runt detta och vi skulle vi kunna vara mer snabbfotade (Info3).

Att införa avgifter vid parkering som innebär att parkörerna bär kostnaden för parkeringen istället för att samhället betalar genom att upplåta dyrbar mark eller att bostadsgrannen betalar samma hyra trots att den inte har en bil. Gratisparkering i externhandelsområden kan användas som infartsparkeringar genom att med högkvalitativ kollektivtrafik koppla dem till centrala stadsdelar. Det är bättre att pendlarna sätter sig på bussen längre ut eller helst redan hemifrån, för att minska risken att de kör in i staden när de ändå sitter i bilen. Även instrument för att undvika söktrafik är viktigt men biltullar jobbar inte Malmö med (Info3).

SBK arbetar med förtätning även i de områden som inte är lika attraktiva. Planeringen fokuserar på kollektivtrafiknära bebyggelse och kollektivtrafiken i Malmö är så bra med tät trafik under stora delar av dygnet. De fem kommande MEX-busslinjerna går genom staden, ofta i de stora stråken, stadshuvudgatorna. Här ska gatumiljön lugnas ner och fler trafikslag ska få plats. Prioriteringen är att få kollektivtrafiken på plats så kommer bostäder och övrig bebyggelse sedan. Hastighetssänkningar genom exempelvis skyltning eller gupp (Info1).

För 2 år sedan kom ett uppdrag från kommunfullmäktige om att utreda huruvida P-Malmö AB kan omvandla sina P-hus till mobilitetshus och byta namn till Mobilitet Malmö. En första etapp av en genomförandeplan har presenterats. Eftersom P-Malmö bara hanterar nio parkeringshus och som dessutom inte har en icke heltäckande geografisk spridning, föreslogs också att ett antal mobilitetszoner utöver mobilitetshus ska anläggas för att ge en bättre helhet och en bättre geografisk täckning. Mobilitetszoner är en fysisk plats som samlar de delningsfordon som behövs i närområdet. Dessa zoner kommer att vara många fler och utspridda för ge många fler invånare tillgång, men också inpendlare. Först ut blir två pilotprojekt för att omvandla två parkeringshus och anlägga mobilitetszoner. Piloten blir ett helhetssystem för delningstjänster och delade fordonslag och kan visa hur det skulle kunna se ut i Malmö. I samband med detta tas också en tydligare målbild fram och en analys av helheten. En hubb eller zon kan innehålla en busshållplats, en hyrcykelstation med även elcyklar och ett antal bilpoolsplatser. En annan kan täcka andra behov, exempelvis skulle villaområden ha en mobilitetszon med några av ovan funktioner men kanske även annat som täcker det som efterfrågas där, exempelvis varuutlämning eller paketboxar. Det här ska kunna besvaras efter pilotprojektet. Allt detta måste kombineras med smarta appar för att förenkla

bokning av delningsfordon. Skånetrafiken är på gång med lösningar som ska passa olika aktörer och tänkbara delningsfordontyper (Info4).

Den traditionella klassfrågan handlade om huruvida du hade råd att köpa fordon för att sedan använda infrastrukturen. I framtiden ska vi ha råd att köpa den mobilitet vi behöver, det är ett helt annat perspektiv. Du ska inte behöva äga ett fordon. Det kan vara olika fordon i samma resa. Det här bidrar till social hållbarhet och är demokratiskt och jämlikt – alla ska i framtiden ha tillgång till en elbil utan att köpa en. Det är en stor omställning vi är på väg in i och det sker väldigt snabbt. Bilen har i ett sekel varit drömmen om friheten att kunna resa (Info5).

Multimodala funktioner, att kombinera olika transportsätt för transporteffektivitet. Här tar Malmö vara på sina goda möjligheter. Det här är i linje med Trafikverkets nationella plan om överflyttning till järnväg och sjöfart. Även samlastning och distribuering av gods, framförallt i urbana miljöer. Med detta jobbar SK upphandlingsenhet. ITS-lösningar är en jättestor fråga just nu (Info6). (ITS handlar om att använda IT och digitalisering för att göra transporter av människor och gods säkrare, smartare och mer hållbara)

Stadshuvudgator är trafikleder eller hårt trafikerade gator som ges större ytor för vistelse och fler transportslag än bilen och förtätas med nya byggnader och levande bottenvåningar. Här arbetas det med många olika delar, ett utav dessa är stadens gator. Gatorna har ett enorma värden, inte minst ekonomiska, även sociala och stadsmiljömässiga värden. Gatorna finns där men måste användas väl för alla som behöver trafikera dem. I en stad finns många fler trafikslag än bilar, bland annat gångytor, busskörfält och övergångsställen. Nyttotrafiken får inte begränsas, det är den onödiga biltrafiken som inte är önskvärd. Utmaningar är att bygga för ett ökat antal diversifierade transportslag, framförallt den ökade mikromobiliteten. Människor vill kunna ta sig fram med elscootrar, olika cykeltyper och hastigheter, segway och alla typer av mopeder som har olika krav på tillstånd och hastigheter. Det är svårt att ha koll och utvecklingen sker snabbt. Gång, cykel och kollektivtrafik behöver fortsatt prioritering (Info7), men att våga prioritera bort bilen är en av de svåra frågorna (Info8).

Storstadspaketet är en del av Sverigeförhandlingen som var en del av medfinansiering för att möta den planerade höghastighetsjärnvägen. På sikt ska Malmö bli en halvmiljonstad och då måste framförallt cykelinfrastruktur och kollektivtrafik vara robust nog för att klara befolkningsökningen. I Storstadspaketet ingår busslinjerna Malmöexpressen MEX, vilket egentligen ersätter idén om spårvagn. Istället satsas det nu på MEX som är eldrivna bussar (finns en hybrid idag), därför lever inte längre frågan om spårväg i Malmö, det har ändrats under de senaste 10 åren. I framtiden blir också Öresundsmetron en mycket större fråga. Det blir busstrafik över mark och metro under mark. På sikt kanske Metron förlängs in i Malmö, exempelvis i en ringlinje, men att den är färdig till 2035 är tveksamt. Det är många utredningar som görs i Köpenhamn och i Malmö, men man måste få till en mellanstatlig

utredning och där krävs nationella anslag. I ÖP beskrivs var det ska detaljplanläggas för ny byggnation. Det satsas även i Amiralstaden till Lindängen, trots att Västra hamnen, Nyhamnen och Hyllie är mest attraktivt (Info1).

Storstadspaketet slukar mycket fokus, resurser och pengar. Det finns en skarp tidplan. Andra projekt får vänta. Politikerna vill satsa på supercykelvägar utöver storstadspaketets cykelvägar. Det kan vara på bekostnad av en felande cykelvägslänk eller att bygga fler cykelvägar i innerstaden för att det börjar bli trångt på cykelvägarna i rusningstid. Det är svårt att bygga bilfria miljöer där det behöver finnas p-platser för rörelsehindrade och plats för sopbilar och blåljusfordon. Nästan alla kvarter måste vara omringade av bilgator. Därför blir det svårt att genomföra bilfria zoner, exempelvis runt skolor och därför kan vi inte bygga de här "gamla" stadsmiljöerna med smala gränder utan bilar. Med storstadspaketet planeras alla de bostäder som erfordras som motprestation för statlig medfinansiering till de nya transportinfrastruktur-investeringspengarna (Info8). Storstadspaketet leder mot ett transporteffektivt samhälle och sysselsätter jättemånga i Malmö.

17. Vilka hinder ser du för en övergång till ett mer transporteffektivt samhälle?

En utmaning är hur vi löser de låga parkeringstalen initialt, innan alla mobilitetsåtgärder är på plats. Först byggs ofta bostäder och sedan kommer p-huset i etapp 2, det blir utmaningar från första inflyttningsdagen. En annan utmaning är hur en parkeringsstrategi ska stimulera människor att inte ta bilen till jobbet, just för att parkeringskostnaden hemma är dyr och kanske gratis på arbetet (Info3). Avtalstiden är för byggherrarnas mobilitetslösningar behöver förtydligas. Det är också viktigt att nyinflyttade är införstådda med att de inte kan ha två bilar eller att bilparkeringen kostar. Kanske uppmuntras en livsstilsförändring (Info4).

Citylogistik har stora utmaningar med en ökad e-handel, där transporter till slutkonsumenten ständigt ökar. Ännu åker många paket "förstaklass", men fler måste åka hållbart. Dialogen med näringsliv, region och på nationell nivå har saknats. Pengarna till storstadspaketet går inte till den urbana godstrafiken, vilken också skulle behöva en större andel. Fram till 2040 ser godstrafiken ut att öka med 500 procent. Det kommer att behövas fler angöringsplatser och lastzoner för varutransporter i en förtätad stad. Allt fler transportslag konkurrerar om gaturummet och det är ofta fastighetsgränserna som bestämmer hur gaturummet ska se ut. Det är svårt att skära ner utrymmet, däremot är det bra att lugna trafiken och använda mindre fordon. Lagstiftningen släpar efter, det är tydligt i frågan om laddboxar (Info6).

18. Vad görs för att överbygga dessa hinder?

Vi har sökt finansiering till kollektivtrafikåtgärder som inte ingår i Storstadspaketet. Det finns även regional medfinansiering att söka och där får också mycket pengar (Info1).

Vi har varit duktiga på att bygga väl fungerande parkeringshus med laddplatser, ett bra exempel är ett mobilitetshus i Västra hamnen som har en livsmedelsbutik i bottenvåningen.

Även parkeringshus i Hyllie har försetts med verksamheter i bottenvåningen för att öka stadslivet i gatumiljön. Där gjordes också cykelparkeringar med servicemöjligheter, vilket tyvärr inte finns kvar. Det berodde nog på ett för svalt intresse (Info7). Vi planerar ofta för så kallade flexzoner, framförallt på stadens huvudgator. Det är möblerbara zoner där man även kan ordna angöring och parkering (Info3). Uppfyllande av mobilitetsåtgärder hanteras inför bygglovet som en avsiktsförklaring men för att få ett slutbesked ska avtal redovisas (Info3).

Ett sätt att överbrygga hindren är att anställa många. Mobilitetsenheten har gått från 35 till 64 anställda på ett år för att kunna genomföra storstadspaketet, men det handlar också om att försöka se systempotentialerna och att samordna. Följa planen eller ”skedeskartan” där ett 70-tal enskilda projekt ligger i en tidplan med inbördes relationer vilket gör att de försenar och påverkar varandra. Det viktiga är att genomföra så mycket som möjligt, för att organisera och planera kan innebära att tiden går förlorad. Politiken är uppdragsgivare och oavsett hur förvaltningen riggar sig så är det politiken som sätter tempot i beslutsfattandet genom de instruktioner de ger, där FGK måste förstå vad som förväntas och är gångbart (Info4).

De flesta är positiva till leveransboxar, men just nu utreds vem som ansvarar för dem och om de ska finnas på kvartersmark. Det utförs också en pilot nu, där politiken förhoppningsvis kommer att acceptera leveransboxar på allmän platsmark. Vi planerar bara för 25 – 30 paketboxar, som blir publika så att alla aktörer kan använda dem. Viktigt just nu är att kartlägga transportflöden, men också att bygga förtroende med transportsektorn (Info6).

19. Vilka åtgärder är lågt hängande frukter men avseende på: kostnad, acceptans, lagstöd, teknisk möjlighet och genomförandetid?

Malmö by bike (hyrcykelsystem) har varit mycket uppskattat. Fotgängargator, cykelgator och sommargånggator har varit succé. Friisgatan ska nu återkomma varje år. Cykelkopplingar har också fungerat bra. Malmö-Lund-samarbetet fungerar jättebra och det var inte alls självklart. Bägge var till en början lite rädda att förlora sin egen kommuns bestämmande. Malmö är stor, men ska då också vara snäll, men ska därför inte låta bli att leda. (Info2).

Arbetet med parkering och mobilitetsåtgärder inom staden och i nybyggnadsprojekten har uppskattats både internt från ledning och från byggaktörer som sett ett stort värde i vårt arbete. Det handlar om yteffektivitet och att minska bilägandet, det blir billigare att bygga och har gett fler mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster. Vår roll är efterfrågad (Info3).

20. Hur skulle du tipsa en kommun som frågade dig om hur de kan förändras att bli mer transporteffektiv? Vad ska de börja göra?

Allt börjar med dialog, transparent och öppen mellan förvaltning och politik, så att alla förstår riktningen och vilken ambitionsnivå som är tänkt (inte för mycket eller för lite). Det är en viktig instruktion. Det är också viktigt att för beslutsfattarna presentera ett tydligt underlag, så att alla vet. Framgångsfaktorer är att hitta praktiskt gångbara mervärden. I Malmö är detta;

trygghet och inkludering som bidrar till en rättvisare fördelning. Östra Malmö ska ha lika tillgång till delad mobilitet och här säger ingen emot (Info4). Ett tips till andra kommuner är att ha en vision och våga tro på sina idéer, men också att ha någon konkret åtgärd att visa upp. Då kanske inte motståndet blir så stort (Info7). Det är också viktigt att kommunicera med medborgarna. När vi har gjort det har det tagits emot positivt (Info 2).

21. Tillgångar (eller hinder) hos en kommun: rådighet/äganderätt? kompetens? resurser? intresse? politisk vilja?

Att kommunen är väghållare och ansvarar för infrastruktur, som hållplatser och vändplatser för bussar (Info1) är en viktig tillgång, liksom de fyra miljarder kronor att plöja ned i kollektivtrafik och cykelåtgärder som kommer från Storstadspaketet (Info4). Malmö är tätt och har inga förorter, det tar bara 20 minuter att ta sig genom staden med cykel (Info5). En fantastisk tillgång är den kompetens som finns inom MF, SBK, SK och FGK. Det är många trafikplanerare som är generalister, men också experter. Det finns mycket kompetens (Info6).

Hinder kan ibland vara den bristande förståelsen för kollektivtrafikfrågan inom den interna organisationen. Det borde finnas mer avsatta pengar för tillgänglighetsåtgärder utöver storstadspaketet (Info1). Storstadspaketet kan också innebära organisatoriska, beslutsmässiga och genomförandemässiga hinder. Stuprörstänkande i kommunen är ett hinder, liksom att alla frågor måste till nämnderna, då tjänstepersonen som är sakkunniga i ämnet ska övertyga politiker som i sig tycker olika. Besluten bollas mellan förvaltning och politiker (Info6). Men de generellt största svårigheterna är människors rädsla för förändring och det gäller inte bara på kommunal nivå. Det här kan vara ett svårt hinder för planerare, även om det kan vara ett lindrigare problem i Malmö. Att rucka balansen kan upplevas som skrämmande (Info7).

22. Finns tillräckligt med interna personella trafiktekniska resurser för att hinna med?

Är det brist på externa resurser som konsulter och entreprenörer?

Storstadspaketet med gång-, cykel, och kollektivtrafik innebär mer resurser och fler människor för att kunna arbeta mer intensivt, men vi befinner oss fortfarande i början av storstadspaketet. Det är en del projekt som har gått in i detaljprojektering men det ska fortgå till 2031. Det finns en risk att det ändå inte är tillräckligt bemannat. Många jobbar både med storstadspaketet och det dagliga och det kan vara svårt att hinna både och. Det är mycket som ska göras samtidigt (Info1). Bemanningen är ett stort problem. Nästan alla som anställs går rakt in i storstadsprojektet, vilket i sig är ett jättebra projekt med jätteinvesteringar i trafikåtgärder för ett transporteffektivt samhälle, och som ingen är emot. Den strategiska planeringen har dock fått stryka på foten i skuggan av storstadspaketet, som vi redan har åtagit oss. Ett hinder är också bristen på konsulter och framförallt på entreprenörer. Konsulter för trafikprognoser har dessbättre inte varit någon brist, men konsulthjälp kräver också interna resurser till upphandling och styrning. Brist på entreprenörer är ett problem även för Helsingborg, Lund och Köpenhamn som tillsammans med Malmö agerar på ungefär samma

geografiska marknad (Info2). TN har fått utökad tid i nämndsammanträden för att hinna ta alla beslut. Även tjänstemännen har tidsbrist på att bereda ärendena inför nämndens beslut, dessutom är det logistikmässiga svårt att hinna med.

23. Har du konkreta exempel på bra åtgärder i Malmö

- Hyllie och Västra hamnen har kommit längst med mobilitetshus.
- I Västra hamnen finns också bilpooler, cykelpool och cykelhotellet Ohboy.
- I Sorgenfri finns Iggy som är samma fastighetsutvecklare som Ohboy.
- En sträcka byggs just nu för enkelriktade cykelvägar, vilket är nytt i Malmö.
- Malmö-expressen-linjen; med busskörfält 2014 (Djäcknegatan, Studentgatan, Amiralsgatan, inklusive Nobeltorget och vidare till Inre ringvägen).
- Hycykelsystemet Malmö by bike har byggts ut från 50 till 100 stationer.
- Nya cykelbanor längs Nobelvägen 2018. Einar Hanssens esplanad är en ny gata för olika transportslag.
- Malbru i Hyllie. Mobilitet kan styras av bostadsmarknad och fastighetsägare.
- De kommunanställda har erbjudits att köpa momsbefriade tjänstecyklar.
- Godsstrategier finns i Gbg och Sthlm. I sommar kommer en rapport om fjärrgods 6.
- Neptunigatan. Stadshuvudgata där man fått in mycket grönt och dagvattenhantering.
- I Hyllie finns bra exempel på mer småskaliga gator på fotgängares villkor. Det finns en gata som heter Sagas gränd, som egentligen var för smal för att få plats med alla ledningar som kräver minst 7 – 8 meter. Det blev en teknisk utmaning att få plats inom den 6 meter breda gatan. En småskalighet inne i ett storkvarter i en stadsmässig stadsdel.
- Friisgatan vid Triangeln

10.2 Den större staden

1. Hur överensstämmer genomförandebeslut med ambitionerna i kommunernas visionsdokument?

De politiska besluten följer LundaMaTs beskrivning. Det har varit enighet inom politiken för LundaMaTs sedan den första antogs 1998. Tjänstepersonerna har ett stort engagemang och tar sitt ansvar vilket också politikerna gjorde tidigare, men den senaste mandatperioden har det förändrats. Det har blivit svårare att ta bort p-platser, biltrafiken har blivit en känslig fråga (Info9). Visionsdokument är övergripande, när de blir handling så kommer målkonflikterna. Besluten stämmer med visionernas avsikter, även om vissa detaljer avviker. Utvärderingar påvisar att även de konkretare planerna har påverkats av visionsdokumenten, (Info10).

Varje år följs 13 mål för hållbart resande upp av tekniska förvaltningen (TF), och merparten klarar målen varje uppföljning. Ett av målen som ännu inte nås, är att biltrafiken ska minska i Lund (trots att staden växer). Biltrafiken varken ökar eller minskar, det är samma bilflöden nu

som för 20 år sedan (Info11). Ett annat mål som inte nås är cykeltrafiken, som till och med minskar. Det kan bero på att kollektivtrafiken är så attraktiv och haft en jättebra utveckling, även om pandemin har gjort ett hack i kurvan. Men Lund investerar i cykelnätet och är flitiga med opinionsbildning och är en av Sveriges bästa cykelstäder, trots minskningen. I övrigt uppfylls målen. Lund brukar formulera sina strategier så att varje utförandefråga inte behöver tas upp för beslut i nämnden. Det medför att många åtgärder genomförs både inom och utanför verksamhetsgränser och någon gång utanför kommungränser. Så länge trafiken inte växer och målen uppfylls så har politiken varit nöjd. Men det som antogs för över 20 år sedan har levererats (Info11). Men ju längre förändringen har kommit, desto svårare har det blivit att ta ytterligare steg. I början byggdes cykelvägar, det var så konkret (Info9).

2. Vilken tyngd har dokumenten ifråga om efterlevnad, tyngd i beslutsprocesser och uppföljning, m.m.?

Fullmäktige gav 2013 TF i uppdrag att uppdatera LundaMaTs II. Därefter har två ”visionsparaplyer” tagits fram, som bägge befinner sig ovanför LundaMaTs. Den ena är LundaEko som är en övergripande strategi för all ekologisk hållbarhet. Den andra antogs 2021 och är en hållbarhetspolicy som omfattar LundaEko men också social och ekonomisk hållbarhet (Info11). LundaEko är basen för Lunds hållbara utveckling och mer övergripande än de andra visionsdokumenten (Info10). LundaMaTs fokuserar på mobilitetsfrågor och är en del av LundaEko. Efter LundaMaTs III (2014) har en parkeringsstrategi, en cykelstrategi och en gångplan tagits fram. Nu pratas det om att ta fram en ny LundaMaTs (Info9). Det har alltid diskuterats vilket dokument som väger tyngst - översiktsplanen, LundaEko eller LundaMaTs. Det handlar nog om vad frågan gäller, visionerna har lite olika perspektiv (Info10). LundaMaTs är ett strategidokument som inte har antagits formellt på samma sätt som översiktsplanen och har därför inte samma juridiska tyngd. Däremot har översiktsplanen utgått från LundaMaTs men är inte lika detaljerad inom mobilitetsområdet, därför kan LundaMaTs väga tyngre i vissa ställningstaganden (Info11).

3. Hur fungerar organisation, styrning, samarbete och ansvarsfördelning i arbetet med framdriften av kommunala trafikstrategier?

Tekniska nämnden (TN) är ansvarig för LundaMaTs och det har funnits en styrgrupp på direktörsnivå och dessutom en arbetsgrupp och en ledningsgrupp med avdelningschefer och andra, ca 6 – 7 stycken. De har träffats flera gånger varje år och sett till att saker händer, de initierar nya åtgärder och ser till att ett årsmöte hålls (Info10). Arbetsgruppen, där förvaltningarna är representerade träffas var sjätte vecka och är motorn i LundaMaTs. I början fanns en tjänstemannaledningsgrupp som var aktiv, men den avslutades. Tyvärr finns inte riktigt en hela-vägen-strategi i framdriften av LundaMaTs, även om arbetsgruppen jobbar för det. Därför sker numera en ”sammanhållen stadsbyggnadsprocess” som leds av kommunledning, förvaltningschefer och kommundirektör med avsikt att LundaMaTs ska drivas på och implementeras i linjeverksamheten (Info9).

Tidigare var det många styrgrupper i olika projekt, direktörerna hann inte vara med i alla. Nu är direktörerna samlade i en grupp som kallas SLG (Samhällbyggandets ledningsgrupp) och dessutom finns OPG (Operativa gruppen för planering och genomförande) där avdelningscheferna från olika förvaltningar jobbar med samhällsbyggnadsprocessen. Dessa två grupper är styrfunktion till arbetsgruppen. När arbetsgruppen initiera förslag, går de till dessa, istället för till en separat styrgrupp, eller direkt till nämnden. TF har merparten av investeringarna. Det finns ingen särskild budget för LundaMaTs, däremot för cykelinvesteringar, kollektivtrafikinvesteringar och en för trafikmiljöinvesteringar som också innefattar beteendepåverkan. Mobilitetskontoret hade en egen budget, men den slogs ihop med trafikplaneringsenheten till trafik- och mobilitetsenheten (Info11).

4. Hur fungerar samarbeten mellan stadsbyggnadsavdelningar och trafikavdelningar och dess nämnder?

Det finns ett gott samarbete mellan SBK och TF. Långt tillbaka fanns slitningar mellan dessa om vem som skulle besluta i stora trafikplaner eller svara på remisser till Vägverket. I det dagsaktuella skulle gatukontoret (GK) besluta, medan framtiden (3 månader framåt) skulle SBK besluta om. Det fanns mycket stuprörstänk då, men idag jobbar man tillsammans men yttranden och det hålls regelbundna möten mellan dessa förvaltningar och nämnder. Numera har mark- och exploateringsfrågor hamnat hos TN vilket gör samarbetar bättre (Info10).

5. Samverkan mellan grannkommuner?

Lund samverkar med regionen, närliggande kommuner och Skånetrafiken. Ska Lund och de andra lyckas med hållbar mobilitet, så måste det göras tillsammans. Det finns kommuner som rullar ut villamattor och menar att arbetstillfällena finns i Lund, vilket skapar ökade resbehov. Det här har blivit svårare, det behövs ett större ansvarstagande från Regionen (Info9). Genom LundaMaTs hålls varje år ett årsmöte där ca 60-70 personer bjuds in, exempelvis från grannkommuner, regionen, polisen, åkerinäringen, Skånetrafiken och övriga som kommer i kontakt med transporter. Det finns ett stort intresse från grannkommuner att haka på det som Lund gör. Å andra sidan är Lund också lyhörda för vad grannkommunerna tycker när Lund vill göra förändringar, men vi borde jobba mer tillsammans på tjänstepersonsnivå (Info11).

6. Kommunal samverkan med regioner i trafikfrågor och frågor om fysisk planering?

Lund har mycket kontakt med regionen i nästan allt som görs inom LundaMaTs, exempelvis Kollvision 2030, som är ett samarbete där Lund träffar regionen på högsta politiska nivå (Info11). Regionen är aktiv, men också Trafikverket, tyvärr kan det ibland bli dubbla budskap (Info9). Lund träffar regelbundet kollektivtrafiknämndens presidium och tjänstepersoner, det var täta möten i spårvagnsprojektet. Busstrafiken i stadskärnan har också varit en fråga och när bussflottan skulle bytas ut hade vi täta kontakter. Lund är en knutpunkt i den regionala trafiken och ett av de tidiga målen målet var att fördubbla antalet resande med kollektivtrafik, men pandemin ändrade förutsättningarna (Info10).

7. Acceptans och intresse i samhället? Exempelvis begränsad framkomlighet för biltrafikanter, parkeringsbegränsningar och avgifter, levande bottenvåningar, förtätad bebyggelse?

I planerings- och samrådsstadiet kommer inte så många synpunkter. Däremot blir det diskussioner när det kommer till konkreta uttryck (Info10). Hastighetssänkningar förankras genom dialoger i aktuella områden och orter, ofta föranledda av inkomna önskemål. Vid parkeringsbegränsningar har förslag tagits som sedan har ändrats i dialog med medborgare. Det är dialogen som har varit viktig, utan den så hade det varit mer problematiskt (Info9). Parkeringsbegränsningar och externhandel är en målkonfliktfråga, där är man inte överens på politisk nivå. Handeln i stadskärnan gillar generellt inte parkeringsbegränsningar och man löser inte detta genom att ta bort externhandel. Lund reglerar heller inte externhandel i andra kommuner och om detta finns en diskussion. Så snart parkeringsplatser tas bort fysiskt, kommer allmänhetens negativa synpunkter. Lundalänken och spårvägen är exempel på det. Kommunen hade fått pengar för att förbättra trafikmiljön, men huvuddelen av Lundaborna var negativa till spårvagnen. Beslutet motiverades inte i första hand utifrån hållbara transporter, utan var snarare en kapacitetsfråga för att få en högkvalitativ kollektivtrafik till och från den nya stadsdelen Brunnshög. Övergripande begränsningar av biltrafiken har inte gjorts de senaste 10 åren, vilket kan bero på rådande politiska majoritet. LundaMaTs är ett måldokument som måste verkställas av varje majoritet som då har tolkningsföreträde (Info10). I en enkät till medborgarna var tredje år avslöjar att kunskapen om LundaMaTs har minskat, men att Lund uppfattas verka för hållbara transporter och är innovativa (Info11). Det var klagomål kring att spårvägen skulle underlätta framkomligheten för vissa, men inte för bilisterna som då skulle uppfostras att åka kollektivt eller cykla (Info10).

10. Pratar ni om social hållbarhet inom mobilitetsfrågorna?

På senare år har även den sociala hållbarheten kommit i fokus, men i Lund finns inga stora utanförskapsområden. Stad- och landperspektivet har funnits länge som diskussion (Info10).

11. Sker en trafikökning eller trafikminskning i kommunen?

För Lunds stad är vi uppe i 78 % hållbart resande (Info11).

14. Hur viktig är fysisk planering för att de faktiska trafikåtgärderna ska bli bra?

Fysisk utformning har sitt ursprung i fysisk planering. Det är ett lättare och viktiga instrument i nya områden, sedan blir utfallet inte alltid som det har planerats för (Info10).

15. Har du exempel på hur en transporteffektiv samhällsförändring kan påskyndas?

Positiva styrmedel har störst framgång. Vägtullar hör inte till den gruppen och diskuteras inte nu. Lunds Parkeringsnormen är bra och öppnar upp för parkeringsbegränsningar. Spårvägen är byggd med hjälp av storstadspaketpengar och stadsmiljöavtal, men Lund får inga övriga storstadspaketpengar. Istället söks finansiering, oftast från staten eller i EU-projekt för att utveckla infrastruktur, eller så delfinansierar vi statliga infrastrukturåtgärder i kommunen för

att få det som vi önskar. Politiskt sett prioriteras cykling, där finns pengar. Stadsmiljöavtal söks också för att få lite utväxling på pengarna (Info9). I Brunnshög har det gjorts försök i vissa bostadsområden att inte ha några parkeringsplatser alls. Boende knyts då istället till en bilpool. Det är ett försök att förändra människors mobila beteende (Info10).

I kommunala trafikstrategier har det ofta planerats för BRT (Bus Rapid Transit - snabba, kapacitetsstarka bussar) och ibland på en separat banvall för att sedan när reseunderlaget är tillräckligt, lägga spårvagnsräls. I Lund användes spårvägen som en stadsbyggnadsmotor. Hade en BRT-lösning byggts istället, så hade stadsutbyggnadstakten varit halverad. När beslutet om att lägga räls kom, ville exploitörer köpa mark, uppföra byggnader och till och med medfinansiera spårvägen. Denna spårfaktor går inte att få med bara BRT. Den regionala strategin säger att Lund är en tillväxtort, vilket har gett incitament för en spårväg. Ska detta fungera i en mindre kommun måste man först bestämma sig: - Ja, vi vill växa här! (Info11).

I Brunnshög finns en infartsparkering för omstigning för biltrafikanter som inte ska behöva ta bilen sista kilometrarna till Lunds centrum. Infartsparkeringen var ett politiskt initiativ, men den inte används knappt ännu. Lund är en för liten stad och det är fortfarande lätt att hitta en central parkering, men i framtiden kanske infartsparkeringen kommer att användas mer. Gator byggs om från att vara breda bilgator till att bli smalare bilgator med cykelkörfält, exempelvis på Stora Södergatan och Kyrkogatan samt på Kävlingevägen. Men det har inte begränsat biltrafiken, det är snarare överytor som tagits i användning. Däremot arbetar vi med att utvidga den delen av den centrala staden där vi inte vill ha in fler bilar. De senaste fyra åren har LundaMaTs brottas med frågan; vad blir nästa steg? Det räcker inte med nolltillväxt på biltrafiken, den måste minska. Men hur ska det gå till? Här samarbetar vi med universitet, Trivector och även internationellt. Det finns ett jättefint cykelvägnät och ett högt kollektivtrafikresande, det som återstår kanske är att jobba med byarna (Info11).

17. Vilka hinder ser du för en övergång till ett mer transporteffektivt samhälle?

Det största hindret till förändring är att ändra vanor. Där är det viktigt att låta människor få pröva nya, hållbara färd sätt. Det är en svår omställning att sluta köra bil (Info9). Politiken kan i vissa fall också vara ett hinder för en övergång (Info11). Det kan vara ett hinder att vi haft en alltför slimmad organisation, men det har blivit bättre. Brist på projektörer för åtgärderna har varit ett hinder, liksom brist på rådighet över marken, men då har vi löst det med samverkan, och åtgärder på allmän platsmark har varit lättare (Info9). Administrationen runt allt som ska göras är för stor, även om resurser för de praktiska åtgärderna prioriteras. Sedan är de ekonomiska resurserna begränsade och påverkar takten i genomförandet (Info10). Hindren ökar när förändringen kommit längre, då blir förebilderna färre. Nu handlar det om att få till ett ändrat beteende och det är svårt. Kommunen har inte riktigt rådighet här, utöver informationskampanjer och evenemang (Info11).

18. Vad görs för att överbrygga dessa hinder?

Medborgardialog är det viktigaste verktyget. Får människor tycka till så går det lättare, dialogen är jätteviktig. En styrka i LundaMaTs är arbetet med att ta plats från biltrafiken till förmån för cykel och gång (Info9), men också hur den har förändrat stadskärnan och jobbat för spårvägen. På vilket sätt man jobbar med frågorna är viktigt och hur det finns med i planeringen och hela tiden aktualiseras. Enbart konkreta åtgärder kan innebära att man ”inte ser skogen för alla träd”. Det är också på den fysiska nivån som konflikterna kommer, därför måste den övergripande nivån vara klar och tydlig. Konsumenternas val och ekonomiska krafter påverkar så mycket mer än den kommunala planeringen (Info10).

Piskan behöver komplettera morötterna och det kräver ett politiskt mod. Det är lättare att investera i cykel och buss än att begränsa biltrafiken. Politiken har hittills varit eniga, men framtidens beslut är svårare. Numera är det inte bara TF och SBK som jobbar med de här frågorna, utan också av våra bolag, fastighetsbolag, parkeringsbolag, kultur o fritid och serviceförvaltningen. Alla jobbar med hållbarhetsfrågor och även hållbar mobilitet på ett sätt som inte gjordes för fem år sedan. Det var precis den strävan som fanns i LundaMaTs III, som skulle utgå från en levande stadskärna, ett växande Lund, regional arbetspendling och ett bredare arbetssätt istället för att bara fokusera på de olika färdmedlen bil, gång, cykel och kollektivtrafik. Nu märker vi att tankesättet är på gång, i hela samhället (Info11).

20. Hur skulle du tipsa en kommun som frågade dig om hur de kan förändras att bli mer transporteffektiv? Vad ska de börja göra?

Den röda tråden är viktigt i visionsdokumenten, liksom den tidiga översiktsplaneringen. Sedan är det viktigt att börja med något konkret och berätta om det. Det behöver inte vara något stort, en cykelparkering exempelvis. Det är också viktigt att hitta de politiker som är intresserade och vill föra upp frågan på den politiska agendan. Att låta människor få prova hållbar mobilitet kan vara framgångsrikt. Det ständiga arbetet är viktigt och får inte upphöra. Resvaneundersökningar är viktigt att ha tillgång till och utgå ifrån. (Info9).

Strategin ska vara formulerad så att den inte är ett politiskt sprängstoff för den röda eller den blå sidan. Alla ska kunna underteckna den. Det är nog en av anledningarna till att LundaMaTs har överlevt alla år i en skrivkunnig stad som Lund. Oavsett politisk filosofi ska alla kunna säga ”det är klart att vi ska göra så här”. Den politiska enigheten har gjort att LundaMaTs har genomförts över mandatperioder med olika politiska inriktningar. Det är också viktigt att hålla kontakten med forskningen och låta sig bli inspirerad av vad andra städer. Börja med att prata med medarbetare, medborgare och företagare om varför hållbara transporter är viktigt, då kommer även politiken att vara med på det. Den här är billigare än att bygga cykelvägar som ingen cyklar på eller en ny bussgata. Det viktigaste är att få till attityderna och förståelsen ”även om vi träter om politiken så måste vi ändå göra det här”. Lagg pengar på konsulter som gör en kampanj som får effekt, det är en lågt hängande frukt

till en förhållandevis låg kostnad. Manifesterar sedan att första steget har tagits och visa på det. Politikerna är lyhörda för vad väljarna tycker, så prioritera medborgarna (Info11).

22. Finns tillräckligt med interna personella trafiktekniska resurser för att hinna med?
Är det brist på externa resurser som konsulter och entreprenörer?

I Lund räcker budgeten och resurserna till och det går att få hjälp av näringslivet. (Info11)

23. Har du konkreta exempel på bra åtgärder som genomförts i Lund?

- Vi har gjort särskilda parkeringar för lådcyklar vid lite större hållplatser.
- Tornavägen – ett busskörfält som ändrar riktning efter trafikströmmen.
- Cykelvägarna genom stadskärnan, där vi har jämkat ihop cykel, busstrafik m.m.
- Clemenstorget och spårvagnshållplatsen är ett lyckat exempel att bara vistas på.
- Cykelöverfarter, en liten röd stenbelagd upphöjning där bilarna får ett litet gupp.
- Byggmästargatan med ett lokalt omhändertagande av dagvatten och biokolbäddar.
- Lunds bästa exempel är spårvägen och vår starkaste symbol för hållbara transporter.
- Ombyggnaden av stora Södergatan med färre parkeringar och nytt cykelstråk, liksom Stortorget, Kyrkogatan och Bredgatan och Bantorget framför Grand hotell.
- Bredgatan strax söder om Allhelgonakyrkan där vi har byggt om det nord-sydliga cykelstråket. I norra delen finns en gatusektion med mer plats för gående och mindre för bilar med ny markbeläggning på cykelfälten. Utritade cykelsymboler mitt i bilgatan för att ge cyklarna prioritet. Denna utformning har aldrig forskats på och aldrig tidigare byggts, men vi trodde på iden och den fungerar ypperligt. Det är ett bra exempel på där Lund och LundaMaTs har provat innovationer.

10.3 Den mindre staden

1. Hur överensstämmer genomförandebeslut med ambitionerna i kommunernas visionsdokument?

Översiktsplanen (ÖP:n) har i stort sett följts, men stadsbyggnadsavdelningen (SBA) har sedan inget genomförandeansvar. Vi försöker följa ledorden som vår ÖP bygger på (förtätning, funktionsblandning, hållbara kommunikationer, servicenära, naturnära, god infrastruktur, miljövänlig energi och levande landsbygd) i vår planering och följer varje år upp i vilken utsträckning nya detaljplaner uppfyller ÖP:s ledord (Info14). Kommunens genomförandebeslut överensstämmer bara till vis del med ambitionerna i kommunens antagna policydokument. Många konkreta åtgärder är inte genomförda och kännedomen om policydokumentens alla förslag är låg (Info15). Sedan översiktsplanen antogs har en ny vision tillkommit om att vi ska bli 50 000 invånare. Detta har bland annat fått till följd att Jannebergsområdet ska få bostäder, ett bra läge ur ett hållbart transportperspektiv (Info14).

2. Vilken tyngd har dokumenten ifråga om efterlevnad, tyngd i beslutsprocesser och uppföljning, m.m.?

Dokumentet har olika tyngd. Man lutar sig oftast på översiktsplanen, speciellt när det är oenighet i politiken. De flesta besluten tas i kommunstyrelsen. Tyngre dokument går även till kommunfullmäktige (KF) för antagande, även om KF är mer av ett debattforum (Info15).

3. Hur fungerar organisation, styrning, samarbete och ansvarsfördelning i arbetet med framdriften av kommunala trafikstrategier?

Planering på detaljplanenivå utgår från översiktsplanen. Trafikplanerare är med vid framtagandet av planer. Alla planer remitteras till Teknik- och fritidsnämnden, där en handläggare skriver ett yttrande som beslutas via deras nämnd. Handläggaren är också med vid planbesked och förhandsbesked så att trafiksidan kan yttra sig i tidiga skeden (Info14).

2018 fördes diskussionen om en struktur för strategiska dokument, men det finns ännu ingen övergripande hållbarhetsstrategi som skulle kunna innefatta exempelvis en trafikstrategi. En trafikvision borde vara inarbetad i översiktsplanen. Bakom en eventuell trafikvision finns i nuläget inte någon bemanning. Det saknas generellt strategier inom kommunen, inte bara inom trafikfrågor. De som vill driva hållbarhetsfrågor har ingen strategi att luta sig mot (Info13). Vi skulle behöva fler strategier, exempelvis har vi ingen hållbarhetsstrategi.

För några år sedan gjordes en cykelstrategi, men den blev inte antagen (Info14). Det finns dock en cykelpolicy som är mycket generell och en parkeringsutredning som gjordes 2018 för att utreda om det fanns behov av ett kommunalt parkeringsbolag (Info15). En ny p-norm behövs, nuvarande är från 1984 och där finns exempelvis inte p-tal för cyklar. Under arbetet med översiktsplanen 2014 togs en övergripande trafik- och parkeringsutredning för Karlshamns centrum fram, med förslag på parkeringsplatser längs en ringled istället för inne i staden. Förslag till parkeringsavgifter och parkeringsperioder fanns med, däremot ingen djupare utredning om de infartsvägar som ÖP:n har pekat ut (Info14).

Vad gäller framdriften av tunga dokument som översiktsplanen så tas tjänstepersonernas förslag upp i kommunstyrelsens arbetsutskott (KSAU), där det är mest diskussioner utifrån partiernas ideologier. Men vid meningsskiljaktigheter skickas förslagen tillbaka för omarbetning, kanske med önskemål om en viss annan inriktning. Generellt blir det ofta som tjänstemännen föreslagit, speciellt i nämndbesluten (Info15).

4. Hur fungerar samarbeten mellan stadsbyggnadsavdelningar och trafikavdelningar och dess nämnder?

Det är ett bra samarbete mellan planarkitekterna och gatuingenjör i planeringsfrågor, även om trafiksidan är underbemannad just nu (Info14). Parkeringsfrågan kommer upp ibland i samband med bostadsbyggande, där gatuingenjören försöker värna möjligheten till parkering, framförallt där det är dåligt tilltagna parkeringstal. Vid förtätningar skapas ett

parkeringsproblem om det blir fler boende och färre parkeringsplatser. Gatuingenjören är ett viktigt bollplank i tidiga skeden och det är viktigt med en tydlig dialog. Dels för att granska konsulternas trafiklösningar, de är experter men saknar ibland den lokala kännedomen, dels för att påverka så att bilar ska kunna mötas även när det är mycket snö och kunna snöröja eller att sopbilen ska kunna vända. Där behövs dialog i detaljplanearbetet (Info12).

5. Samverkan mellan grannkommuner?

Kommunen samverkar på ett bra sätt med två andra kommuner i fråga om räddningstjänst, miljötillsyn och avfallshantering. Men det skulle behövas mer samarbete i många fler frågor (Info15). SBA är med i ett projekt som drivs av BTH, kallat "Vägvalsprojektet" vilket handlar om att få till en transporteffektiv region. Vi tittar på alla transportslag, men särskilt på Sydostlänken och på Karlshamns hamn. Det ska tas fram en färdplan för länets transporter och en modell för vad vi behöver jobba med. En webb-applikation tas fram för att räkna utsläpp i olika transportsценарier. Här skulle vi gärna vara mer delaktiga (Info13).

Remisser på översiktsplan skickas mellan grannkommuner liksom detaljplaner som berör mellankommunala frågor. SBA har inte någon samverkan om transportfrågor mellan kommunerna, däremot ett jättebra samarbete runt havsplanering som inkluderar transporter på havet, exempelvis hamnar (Info14). Trafiksidan saknar mellankommunal samverkan, men det har funnits en arbetsgrupp tidigare. Däremot finns en dialog med Trafikverket, exempelvis angående hastigheter på olika vägar (Info12).

6. Kommunal samverkan med regioner i trafikfrågor och i frågor om fysisk planering?

Gatuingenjören har kontakt med Regionen (Blekingetrafiken) angående åtgärder på busshållplatser, men inte i övriga trafikfrågor. Vid något tillfälle har kommunen yttrat sig i trafiksammanhang för regionen (Info12). Regionen har vid några tillfällen varit initiativtagare till samarbete, bl.a. när den regionala utvecklingsstrategin (RUSen) har varit ute på remiss. De har ett intresse av att kommunens översiktsplan är aktuell (Info14). Kommunen har varit i kontakt med Blekingetrafiken angående trafikfrågor i Strömmaområdet (Info15).

7. Acceptans och intresse i samhället? Exempelvis begränsningar för biltrafikanter, parkeringsbegränsningar och avgifter, levande bottenvåningar, förtätad bebyggelse?

Många har svårt att se fördelarna med åtgärderna på lång sikt och fokuserar istället negativt på till exempel parkeringsbegränsningar och höjda p-avgifter (Info14). Kunskapen om ett transporteffektivt samhälle är låg. Många menar att centrumhandeln drabbas negativt om parkeringsplatser försvinner. Vi hade kunnat vara mer pedagogiska och framförallt behövs mer kunskap hos politikerna. Argumentation och kommunikation kunde vara bättre (Info15).

8. Hur går arbetet med samordning av gods- och servicetransporter?

I Karlshamn finns en samordnad varudistribution för transporter till kommunala verksamheter som skulle betjäna både Karlshamn, Olofström och Sölvesborg, men det blev

bara i Karlshamn i slutänden (Info15). I Karlshamn finns många logistikföretag. Översiktsplanen har pekat ut ett truckstop som skulle kunna användas till uppställning och service för speditörer/åkerier. Det överordnade intresset runt Stillerydshamnen är transporter, logistik, kommunikationer och infrastruktur (Info14).

10. Pratar ni om social hållbarhet inom mobilitetsfrågorna?

Ja, exempelvis trygghet kopplat till belysning. I LED-projektet byts 9000 armaturer, vilket sparar pengar och energi och många har velat lägga till trygghetsaspekter i det. Det skulle kunna innebära att vissa platser får tätare belysning och att vi tänder upp mer där man upplever otrygghet (Info12). Även trafiksäkerhet, vi sökt pengar hos Trafikverket för hastighetomskyltning från 50 till 40 eller 50 till 30 i fem tätorter i år, samt för farthinder som släpper förbi bussar men inte bilar och en GC-passage (Info12).

13. Finns det behov av fler nationella styrmedel med koppling till transportpolitiska klimatmål? Hur skulle dessa utformas så att de känns meningsfulla för en kommun? Styrmedlen behöver vara konsekventa och det är viktigt med kontinuitet och långsiktighet. Sannolikt är så kallade morötter bättre än piskor (Info15).

14. Hur viktig är den fysiska planeringen för att de faktiska trafikåtgärderna ska bli bra? Det är viktigt att ha planen och policydokumenten på plats för att få det att fungera. De ska innehålla information om hur och när man ska följa upp och vem som ska göra det. Det ska finnas med från början, annars kanske det inte blir gjort. Det här missas nog ofta (Info15).

15. Har du exempel på hur en transporteffektiv samhällsförändring kan påskyndas? Det är viktigt att jobba med visioner om det transporteffektiva samhället. Dels för att inte bygga bort framtida möjligheter, men också för att skapa gemensamma mål. Mer konkret är det viktigt var nya bostäder planeras så att familjer exempelvis inte ska behöva ha två bilar och att man lätt kan gå och cykla till målpunkter. SBA försöker planera enligt begreppet 20-minutersstaden, att man från sin bostad har möjlighet att inom 20 minuter nå Karlshamns centrum med kollektivtrafik (7 km), cykel (5 km) eller till fots (2 km). Just nu planeras också den kollektivtrafknära stadsdelen Nya Stationsstaden i Karlshamn. I första etappen minskas inte de allmänna parkeringsplatserna, istället ökar antalet pendlarparkeringar något. I kommande etapper finns scenarier att avsätta ett kvarter till ett parkeringshus (Info14).

17. Vilka hinder ser du för en övergång till ett mer transporteffektivt samhälle? Att gång- cykel och kollektivtrafik ska vara normgivande enligt ÖP:n, vilket inte har slagit igenom. Det är fortfarande bilen som är normbildande (Info13).

19. Vilka åtgärder är lågt hängande frukter men avseende på: kostnad, acceptans, lagstöd, teknisk möjlighet och genomförandetid? Börja med enkla åtgärder för att visa att det är möjligt att nå positiva resultat. De enkla åtgärderna behöver heller inte kosta så mycket (Info13).

**21. Tillgångar (eller hinder): rådighet/äganderätt? kompetens? resurser? intresse?
politisk vilja?**

SBA skulle behöva bestå av fler medarbetare (Info14). Kompetensen hos politiker är fläckvis, hög inom politikernas kärnområden, men de är med och röstar i alla frågor och det kan ibland bli mer ”tyckande”. Dessutom finns risken att politikerna blir nickedockor till tjänstemännens förslag, om kompetensen saknas. Politikerna ska ju faktiskt ta ansvar för besluten (Info15).

**22. Finns tillräckligt med interna personella trafiktekniska resurser för att hinna med?
Är det brist på externa resurser som konsulter och entreprenörer?**

Det finns inga resurser för att arbeta med strategiska frågor, exempelvis en parkeringspolicy. Med en trafikhandläggare och en trafikingenjör skulle mobilitetsfrågor kunna drivas (Info12). Det strategiska arbetet blir lidande och på hållbarhetssidan skulle det behövas två ytterligare för att hinna med det dagliga. Ska strukturerat utvecklingsarbete utföras behövs ännu fler. Nivån på strategiskt arbete positionerar oss bland de riktigt små kommunerna (Info13).

En strateg kan jobba ihop sin lön och även mycket mer på sikt. Det behöver också vara ett visst antal personer för att kunna söka de bidrag som finns. Då kan 1+1 bli 4. Arbetets riktning och målsättning måste också formuleras, det är extra viktigt vid långsiktig transportinfrastrukturplanering. Kanske att samverka med andra kommuner och regioner kan ge en överblick som ingen enskild kommun har tid för. Det flesta släcker bara bränder här och var. Det finns ingen inom kommunen som kan jobba med mobilitetsfrågor, vare sig med åtgärder eller med strategier (Info13). Kommunen arbetar dock strategiskt i ÖP-arbetet och i viss mån i detaljplanearbetet, men det kanske skulle behöva vara mer än så (Info14).

23. Har du konkreta exempel på bra åtgärder i Karlshamn

- En smart hantering av gammal uppbruten asfalt som vi krossar och som vi kan återvända.
- Sopsand återvinns genom siktning.
- Den nya belysningen vid Hinsetunneln och söder om Beijerrondellen fick pris.
- Tillgänglighetsanpassade busshållplatser.
- Gångfartsgator har byggts, men tyvärr är inga nya på gång.
- GC-väg mellan Vekerum och Stilleryd har byggts och nu är etapp 2 på gång.
- Busskuddar på Erik Dahlbergsvägen, vid övergångsställen och vid skolor.
- Nya laddplatser för parkerade bilar.
- Cykelvägen till Vettekullahöjden.
- Planeringen för Nya Stationsstaden Karlshamn.
- Den samordnade varutransporten, både i miljö- och ur säkerhetssynpunkt.

10.4 Övriga informanter

1. Hur överensstämmer genomförandebeslut med ambitionerna i kommunernas visionsdokument?

Kommunpolitikerns genomförandebeslut överensstämmer inte tillräckligt med ambitionerna i visionsdokumenten. De har många fina ord och är välskrivna på ett sätt som är svårt att säga emot. Alla vill skapa hållbara transportsystem, men hur man ska komma dit är en svårare fråga. Man nöjer sig ofta med de fina orden. Exempelvis liknar den nationella cykelstrategin ett skämt, det är ingen strategi. Cyklingen ska öka, men det finns inga mål och ingen tidplan eller strategier för implementering. Att ”cyklingen ska öka” räcker inte - det finns ingen som har något emot att cyklingen ökar. Många vet nog vad som behöver göras, men det görs inte. Ofta är det den politiska viljan som saknas. Visionsdokumenten måste ju antas i beslutande församlingar och de skrivs så att alla ska kunna hålla med, men det blir ”urvattnat” med mer vackra ord än konkreta förändringar – för att alla ska kunna skriva under dem (Info16).

3. Hur fungerar organisation, styrning, samarbete och ansvarsfördelning i arbetet med framdriften av kommunala trafikstrategier?

Organisation och ekonomi är jätteviktigt, men också mål och vad förändringar ska leda till. Därefter är det viktigt att se till att nå dit, det måste finnas en konkret handlingsplan (Info16). Det viktiga är att ha en visionsprocess inbakad i trafikstrategiarbetet. Det är inte det skrivna som är viktigast, utan hur man pratar och tänker, framförallt inom politiken och det måste finnas en idé. Det är viktigt att tidsätta och leda tankeprocessen. Det måste också hamna rätt i organisationen och att det överhuvud taget finns en organisation. Det gäller att hitta potentialen i att jobba systematiskt. Det största problemet är ofta att själva processen inte fungerar. Trafikstrategin måste ha en bred förankring i framtagandet. Folk från flera professioner av tjänstemän och framförallt politiker. Det behöver vara tillräckligt många och gärna inkludera även skola/omsorg/ekonomi. Att komponera ihop en text är bra, men det är ofta diskussionerna och tankarna som är det viktiga (Info17).

Arbetet är ganska linjärt de första åren, sedan blir arbetet mer cirkulärt. Organisationens måste finnas där över tid. Det behöver finnas ansvariga, organisation och budget för att sedan få in det i ett linjearbete och jätteviktigt att ha förankring hos ledningen. Hur det ska se ut beror på kommunen och de inblandade, det viktiga är att få till en god känsla, eftersom känslan ofta trumfar/styr förnuftet och den positiva attityden är viktig. I grunden måste det också finnas tid till att genomföra arbetet. Trafikstrategier borde kallas tillgänglighetsstrategier där trafiken är ett hjälpmedel att nå tillgängligheten. Det är också viktigt att tillämpa fyrstegsprincipen, framförallt genom arbetet med åtgärdsvalsstudier (ÅVS). Fysiska åtgärder behöver också förenas med mobility management-åtgärder, så ofta det går (Info17).

4. Hur fungerar samarbeten mellan stadsbyggnadsavdelningar och trafikavdelningar och dess nämnder?

Nästan i alla kommuner är det olika nämnder som ansvarar för trafik respektive stadsplanering. Det här är ett problem, trafikplanering och samhällsplanering måste vara mer gemensamt. Köpenhamn har en förvaltning som heter teknik- och miljöförvaltning. Under den ligger stadsplanering, trafikplanering och miljöplanering. Alla avdelningschefer har samordningsmöten varje vecka för en gemensam planering, där samma politiker är ansvariga för besluten. Det här skulle kunna vara en förebild för Sverige. Även i Malmö görs försök till samarbete, men det är svårt när det är olika nämnder. Jag intervjuade cykelplaneraren i Stockholm som sagt upp sig för att det var stora samordningsproblem, exempelvis då stadsplanerarna skickade sina förslag på remiss till trafikplanerarna men inte till cykelplaneraren. Dessutom var han ensamt ansvarig för cykelplaneringen i Stockholms stad. I Köpenhamn har de en hel avdelning som bara jobbar med cykelplanering (Info16).

6. Kommunal samverkan med regioner i trafikfrågor och i frågor om fysisk planering?

Den regionala mellannivån är jätteviktig. Staten ska inte finnas på lokal nivå, möjligen bara genom att utveckla förutsättningar. Just nu är vi i en fas där det förordas mer regional planering, även om det har pratats om regional planering i Sverige under 60 års tid. Ska man göra det mer ordentligt måste man ändra PBL och kommunernas planmonopol. Idag finns policys om regional planering men juridiskt sett har de ingen makt (Info16).

7. Acceptans och intresse i samhället? Exempelvis begränsad framkomlighet för biltrafikanter, parkeringsbegränsningar och avgifter, levande bottenvåningar, förtätad bebyggelse?

Acceptansen för att begränsa biltrafiken är liten. Trafikstrategiarbete är långsiktigt och ska klara flera mandatperioder. När visionsarbetet övergår i åtgärdsprogrammen blir hantverket svårt. Då är det viktigt att man har trafikstrategier att bottna besluten i och som är väl förankrade efter en gedigen process (Info17). Nyregistreringen av bilar ökar generellt. Fler bilar behöver också fler och större vägar, som i sin tur genererar fler bilister, så kallad inducerad trafik. Det saknas strategier för att minska bilkörandet, planerarnas kanske lägger fram hållbara förslag, men politikerna röstar nej, med Malmö som undantag. Planerarna har makt och borde kunna påverka politikerna, men rent demokratiskt är detta problematiskt. Politikerna är ju valda av medborgarna, men de vill inte ta de hållbara besluten. Vissa partiers syn på trafikfrågor liknar 60-talets bilsamhälle. De säger till medborgarna att om de blir valda så ska de stoppa kriget mot bilisterna, men Malmö stad för inget krig mot bilismen. De har lyckats skapat bättre förutsättningar för andra transportslag (Info16).

Bil Sweden är teknikoptimistiska och tror att bilproblemen kommer att lösas. Med ett delat biläggande skulle elbilar kunna vara en del av ett hållbart transportsystem. Blir dessa

självkörande elbilar med samma äganderätt som idag kommer det istället att bli ännu mer bilresande. Det blir då ännu enklare att ta bilen, du kan sova och jobba under resan och sedan parkerar bilen själv. Det finns inga miljövänliga bilar i ett livscykelperspektiv sett till alla bilens konsekvenser, istället måste vi resa mindre. Idag läggs samma tid på resande som för 200 år sedan, men nu blir resorna istället längre. Själva mobiliteten måste minska, men att påstå detta innebär ett politiskt ställningstagande. Det är inte forskning, det är politik (Info16). Alla vet att det finns en växthuseffekt, men en enskild person kommer inte ställa sin bil för att det kommer bli olidligt varmt på jorden om 50 år, det går inte att relatera till. Men att det inte finns plats att parkera bilen i staden, fattar folk (Info16).

8. Hur går arbetet med samordning av gods- och servicetransporter?

Godstransporter är också en viktig del i trafikstrategierna men får ofta inte samma fokus. Det förekommer flera exempel på samverkansprojekt gällande godstransporter som tyvärr avslutats när projektet och pengarna är slut, trots att de fallit väl ut (Info17).

11. Sker en trafikökning eller trafikminskning i kommunen?

Även om cyklandet ökar så måste bilkörandet minska! Vi lever alla i ett samhälle med ett kulturellt system där bilkörandet är norm och det är inte rätt att klaga på den enskilde. Problemet är att nästan all infrastruktur byggs efter bilens behov och det finns få visionsdokument som säger att vi måste bryta bilberoendet, där saknas strategier för verklig förändring. Dalia Muktar Landgren har tittat på 35 olika mobilitetsprojekt i Sverige som finansierats av Vinnova. Inga hade karaktären av radikal förändring mot hållbara transporter, kollektivtrafik och cykling kanske ökade lite men bilkörandet minskade inte (Info16).

13. Finns det behov av fler nationella styrmedel med koppling till transportpolitiska klimatmål? Hur skulle dessa utformas så att de känns meningsfulla för en kommun?

Det skulle behövas nationella riktlinjer för att skapa ett cykelnätverk. Det finns en handbok som heter GCM-handbok, men det är som att klumpa ihop buss, bil och flyg, och dessutom är den snart 15 år gammal (Info16). Tillgänglighet kan delas i fysisk respektive digital. Den digitala är inte riktigt Trafikverkets sak, de ska bygga vägar, bygga nytt. Det kostar mycket pengar. Kanske att nationella satsningar på den digitala tillgängligheten skulle påskynda utvecklingen och vara mer kostnadseffektiv (Info17).

Trafikverket har rådighet över vissa vägar och åtgärder, men det blir ett samarbetsproblem när Trafikverket exempelvis ska bygga cykelvägar åt kommunen samtidigt som kommunen måste detaljplanera först. Riksdagen skulle kunna förenkla detta förfarande, även om det är ett jättestor projekt. Ett annat problem är organisatoriska problem inom kommuner avseende kommunikationen mellan olika förvaltningar och nämnder (Info16). Önskvärt vore att lyfta ett nationellt trafikstrategiskt tänk. I Stadsmiljöavtalens förordning föreslogs krav på att det

skulle finnas en trafikstrategi som förutsättning för att få pengar, men det visade sig svårt att avgöra vad en trafikstrategi är och bedöma kvaliteten. Det räckte inte med ett dåligt förankrat dokument. I Europa, exempelvis i Belgien ska regionerna ha en trafikstrategi som statliga inspektörer godkänner för att ge möjlighet att söka pengar till trafikåtgärder (Info17).

15. Har du exempel på hur en transporteffektiv samhällsförändring kan påskyndas? Att bygga ut cykelnätet mellan kommuner där elcyklar skapar nya förutsättningar. Men det krävs regionala initiativ och kommunerna måste släppa lite av sin makt (Info16).

17. Vilka hinder ser du för en övergång till ett mer transporteffektivt samhälle? Att hela transportinfrastruktursystemet är byggt för bilar. Även digitaliseringen kan initialt vara ett hinder om det exkluderar vissa medborgare (Info16). Det största problemet är våra vanor, både i tankemönster och i beteendemönster. Ett bra exempel för att motverka detta kallas ”testresenärer”. Vanebilister erbjuds att åka buss för att bryta en vana och de upptäcker många fördelar. Det leder också till handling och oftast till en bestående förändring (Info17).

18. Vad görs för att överbrygga dessa hinder? Malmö har många bra exempel, de jobbar på och har inte den politiska ängsligheten, kanske för de vet att socialdemokraterna vinner även nästa val (Info16). Det hade varit en lågt hängande frukt att utbilda politiker, exempelvis i mobility management. Men också att skapa en medvetenhet hos politiker och allmänhet att cykling är jättebra och billigt, samtidigt som att man ibland måste göra något åt biltrafiken för att den skapar problem (Info16). Man ska inte undervärdera kraften i att använda sig av känslan i argumenten. Man behöver tänka lite krasst genom att skapa positiva tankar och känslor. Man ska bli stolt och det ska vara kul. Exempelvis försöka lyfta fram positiva synergier, exempelvis med bildelning (Info17). För att närma sig ett transporteffektivt samhälle behövs utöver ingenjörer även geografer, sociologer, stadsplanerare och statsvetare (Info16).

20. Hur skulle du tipsa en kommun som frågade dig om hur de kan förändras att bli mer transporteffektiv? Vad ska de börja göra? Börja med nuläget i kommunen, hur ser resandet ut? Kartlägg visioner och dokument. Vilka förutsättningar finns? Flöden? Potential? Det är bra om det finns RVU:er som stöd (Info17). Det är nog bra att börja ersätta de olika nämnderna i kommunerna med en nämnd. Det viktiga är att ha en organisation som jobbar åt samma mål och inte har olika ansvarsområden, snarare än en separat projektorganisation (Info16). Det måste verkligen bli verkstad och inte bara fina dokument. Exempelvis var det någon som vände på perspektivet; utökade boenderegioner (att jämföra med arbetsmarknadsregioner som man oftast talar om) där man kan bo i omlandet och jobba i staden, om det finns bra kommunikationsmöjligheter. Den faktiska verkligheten måste finnas i visionerna, vilket också kan leda till en positiv acceptansspiral (Info17). Det

finns också mycket att hämta inom EU-nätverk, exempelvis inom civitas-nätverket som arbetar med hållbar mobilitet mellan olika städer inom EU (Info16).

22. Finns tillräckligt med interna personella trafiktekniska resurser för att hinna med? Är det brist på externa resurser som konsulter och entreprenörer?

Det är brist på personella resurser. I småkommuner beror det oftast på en brist på pengar. De allra flesta studenter som examineras blir konsulter, troligtvis får de bättre betalt och kanske intressantare jobb än vad kommunerna kan ge. Det här leder till att kommunerna inte får rätt kompetens, vilken köps in istället. Frågan blir då om kompetensen finns för att bedöma konsulterna, vilket blir ett demokratiskt problem. Ofta hänger det på en eldsjäl i kommunerna, vilket är sårbart. Små kommuner har inte pengar till stora förändringar, även om det är mindre investeringar att bygga för cykel än för bil (Info16). De små kommunerna med lågt invånarantal är så överhopade med arbete. Samarbete i nätverk med flera kommuner kan hjälpa till att föra upp trafikstrategifrågan och dess arbete. En tjänsteperson i en liten kommun kan få göra det som 10 personer gör i en stor kommun. Därför finns ett stort värde i att de får prata med varandra och få tid tillsammans med att utveckla trafikstrategier och dra nytta av varandra. I Europa jobbar man ju regionalt, och det finns en potential i det (Info17).

23. Har du konkreta exempel på bra arbetsmetoder och färdiga resultat i Sverige?

Bra inspiration kan hämtas på remm.se eller att googla på Triple Access planning (TAP). I TRAST:s checklista finns bra tips på arbetsordning för att införa trafikstrategier i exempelvis en kommun.

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. Även om du inte publicerar fulltexten kommer den arkiveras digitalt. Om fler än en person har skrivit arbetet gäller krysset för samtliga författare. Du hittar en länk till SLU:s publiceringsavtal på den här sidan:

- <https://libanswers.slu.se/sv/faq/228316>.

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.