Förtätning genom mobilitet - en studie om hur vi skapar täta och hållbara städer

Densification through mobility - a study on how we develop dense and sustainable cities

Av Mattias Andersson

Självständigt arbete • 30 hp
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - masterprogram
Alnarp 2024

Interreg North Sea
Co-funded by the European Union
SHARE-North Squared

Förtätning genom mobilitet – En studie om hur vi skapar täta och hållbara städer.

Densification through mobility – a study on how we create dense and sustainable cities.

Mattias Andersson

Handledare:	Anders Larsson, SLU Alnarp, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Bitr. handledare:	Michael Johansson, Lund Universitet, Institutionen för tjänstevetenskaper
Examinator:	Patrik Olsson, SLU Alnarp, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Bitr. examinator:	Lisa Norfall, SLU Alnarp, 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:	2024
Omslagsbild:	Mattias Andersson

Nyckelord:	**Mobilitet, attraktiva städer, hållbara städer, förtätning, attraktiv**

Publicering och arkivering

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

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

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

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

Sammanfattning

Dagens stadsutveckling arbetar omfattande med att skapa hållbara städer genom satsningar på förtätning och mobilitet. Forskningen förespråkar mobilitet och tillgänglighet för att skapa mer kompakta städer. Syftet med denna studie är att skapa en synergi för hur man genom förtätning och mobilitet skapar täta och hållbara städer. Detta har gjorts genom att studera vad forskningen säger om attraktivitet, mobilitet och förtätning samt hur offentlig sektor nyttjar dessa begrepp och genomför planering av förtätning och mobilitet för att skapa hållbara städer. Studien har genomförts i samarbete med EU-projektet SHARE-North Squared. Intervjuer och diskussioner har skett med aktörer inom både offentlig sektor och forskning. Ett platsbesök i samband med SHARE-North Squareds projektmöte i Gent genomfördes också.

Studiens slutsatser är att det finns brister inom planeringen av förtätning och mobilitet i städer och att man kan förtäta städer genom att konvertera bildominerade ytor till ytor för hållbar mobilitet. Privatbilen har en alldeles för stor mängd tillägnad markyta, trots att människor i majoritet reser med hållbara medel. Studien presenterar en synergi kring vilka metoder och riktlinjer som planerare bör nyttja för att kunna genomföra förtätning genom hållbara mobilitetsinsatser. Det finns stora möjligheter att förtäta städer genom att frånta privatbilen anspråktagna mark och konvertera dessa ytor till ytor för hållbart resande, ekosystemtjänster, mötesplatser och andra funktioner som bidrar till att göra staden mer resilient och hållbar för framtida generationer.

Abstract

Today's urban development works extensively to create sustainable cities through investments in densification and mobility. The research advocates mobility and accessibility to create more compact cities. The purpose of this study is to create a synergy for how to create dense and sustainable cities through densification and mobility. This has been done by studying what the research says about attractiveness, mobility and densification and how the public sector uses these concepts and implements densification and mobility planning to create sustainable cities. The study has been carried out in collaboration with the EU project SHARE-North Squared. Interviews and discussions have taken place with actors in both the public sector and research. A site visit in connection with the SHARE-North Squared project meeting in Ghent was also carried out.

The study's conclusions are that there are shortcomings in the planning of densification and mobility in cities and that cities can be more sustainable in both social, economic and ecological aspects through densification by converting car-dominated areas into areas for sustainable mobility. The private car has far too much dedicated land, despite the fact that the majority of people travel by sustainable means. The study presents a synergy around which methods and guidelines planners should use to implement densification through sustainable mobility efforts. There are great opportunities to densify cities by removing land claimed by the private car and converting these areas to areas for sustainable travel, ecosystem services, meeting places and other functions that contribute to making the city more resilient and sustainable for future generations.

Förord

Detta arbete är bland det mest inspirerande jag har gjort och jag har haft nöjet att få arbeta med människor som inte bara varit extremt professionella, utan också hjälpsamma och entusiastiska i att delta. De har också varit ett lysande exempel på att den hållbara utvecklingen är i gång och att vi fortfarande kan motverka klimatförändringarna, trots hur mörka prognoserna än är. Det är ett stort arbete vi står inför, men det går att vända utvecklingen.

Jag vill rikta ett mycket stort tack till mina två handledare, Anders Larsson på SLU Alnarp, och Michael Johansson på LTH, som inte bara varit extremt hjälpsamma och otroligt sakkunniga i frågan om mobilitet och stadsutveckling, utan också för att de både utmanat och sporrat mig. Våra diskussioner har alltid varit avslappnade och jordnära. Ett extra tack till Michael som bjöd in mig till att delta i SHARE-North Squareds projektmöte i Gent och för möjligheten att få publicera inom projektet. Jag vill också rikta ett tack till Matilda Alfengård för att hon alltid varit en fantastisk lärare som man alltid kunnat diskutera med och rådfråga.

A huge thanks to the project members of SHARE-North Squared, who welcomed me with open arms when I joined them in Ghent and with whom I had so many interesting and inspiring conversations. You are truly in the forefront of sustainable development.

Ett stort tack till intervjupersonerna från de olika sektorerna som gett perspektiv på stadsutveckling som inte lika lätt kan produceras i textform.

Ett stort tack till min sambo Ebba, som alltid uppmuntrar och driver mig framåt och som korrekturläst uppsatsen.

Slutligen vill jag också tacka min morfar, Hans Mathson, som gick bort våren 2022 och som är min konstanta ledstjärna och förankring till historien. Tack för att du satte mig på den väg jag går på idag.

Innehåll

Sammanfattning 1
Abstract 2
Förord 3
1. Inledning 1
1.1 Bakgrund 1
1.1.1 Förtätning i Malmö. 3
1.1.2 SHARE-North Squared 6
1.1.3 Gent 6
1.2 Problemformulering 7
1.3 Syfte & frågeställningar 9
1.4 Centrala begrepp 9
1.4.1 Förtätning 9
1.4.2 Mobilitet och tillgänglighet 10
1.4.3 Attraktivitet 10
2. Metod 11
2.1 Forskningsdesign 11
2.2 Insamlingsmetoder 12
2.2.1 Litteraturanalys 12
2.2.2 Dokumentanalys 12
2.2.3 Intervjustudie 12
2.2.4 GIS 13
2.2.5 Platsbesök 14
2.2.6 Urvalsprocess 14
2.3 Avgränsning 15
2.4 Forskningsetiska överväganden 16
3. Utvecklingen av staden 17
3.1 Den attraktiva staden 17
3.1.1 Smarta städer 17
3.1.2 Sammanfattning 22
3.2 Den tillgängliga staden 22
3.2.1 Transit-oriented Development 25
3.2.2 Aktiv mobilitet 26
3.2.3 Kollektivtrafiken 26
3.2.4 Delningstjänster 28

3.2.5 Incitament 30
3.2.6 Gent och mobiliteten 32
3.2.7 Sammanfattning 36
3.3 Den täta staden 37
3.3.1 Täthet 37
3.3.2 Parkeringsnormer 40
3.3.3 Sammanfattning 42
4. Resor och målpunkter i Malmö stad 42
4.1 Färdmedelsfördelning per ärendetyp inom Malmö kommun 43
4.2 Färdmedelsfördelning per ärendetyp, kortare än 5 km inom Malmö kommun 44
4.3 GIS-analyser 45
5. Resultat 50
5.1 Resor i Malmö stad 50
5.2 Till gagn för vem? 51
5.3 Piskor och morötter 52
5.4 Teori vs verklighet 55
6. Synergi - Förtätning genom mobilitet 57
6.1 Styrning och strategier 57
6.2 Starkare tillsammans 61
6.3 Det mobila stadsrummet 62
7. Hur förtätar vi Malmö? 65
7.1 Lorensborg & Bellevuegården 65
7.2 Amiralsgatan 68
8. Avslutning 74
9. Referenslista 77
Bilagor 84
Bilaga 1: intervjuer med Jeffrey Matthijs och Angelo Meuleman på Autodelen och Mpact. 84
Bilaga 2: Intervju med Jonas Standar, trafikplanerare på Malmö stadsbyggnadskontor. ... 85
Bilaga 3: Intervju med Martin Grander, biträdande lektor på Malmö universitet. 86

1. Inledning

"A society grows great when old men plant trees in whose shade they shall never sit." — grekiskt ordspråk.

1.1 Bakgrund

Vår värld befinner sig i en omvälvande tid där våra städer och samhällen ställs inför ökande utmaningar som exempelvis urbanisering, klimatförändringar och socioekonomisk ojämlikhet. FN:s globala hållbarhetsmål (FN, u.å) utgör det vanligaste ramverket för hur dessa utmaningar ska bemötas för att skapa mer hållbara samhällen.

År 2030 väntas 70 % av världens befolkning leva i städer (Ondiviela, 2021). Enligt FN (2023) byggs det var femte dag en mängd byggnader motsvarande hela Paris. Malmö stad (2010) skrev i *Så förtätar vi Malmö!* att man vill växa med minst 100 000 invånare och i översiktsplanen (Malmö stad, 2023a) presenteras planer och förväntningar på att Malmö ska bli en halvmiljonstad 2050. Malmö är en av Sveriges snabbast växande städer (Andersson & Leveaux, 2022) och staden ligger i en expanderande region som är den fysiska kopplingen till kontinenten. Genom Sverigeförhandlingen har man skapat Ramavtal 8 Storstad Malmö (Malmö stad, 2024c) vilket ska bidra till utbyggnaden av kollektivtrafik och bostadsproduktion.

Urbanisering och befolkningsökning sätter stor press på den urbana miljön och hur vi planerar den. Var ska folk bo? Var vill folk bo? Var finns sjukhusen och affärerna? Hur ska barnen ta sig till skolan? Finns det parker och grönmiljöer? Hur ska man hantera regn- och dagvatten?

Hur detta ska lösas råder det delade meningar om och det finns gott om målkonflikter i stadsutvecklingen (Grundström, 2018; Iseborn et al., 2021). Men det är inte bara hur man planerar staden som påverkar, utan också vem man planerar den för - dagens eller kanske till och med morgondagens medborgare? Dessutom kommer någon behöva stå för kostnaderna, och vilka samhällskostnader och värden som värderas högst, och därmed kommer prioriteras, varierar.

Förenta nationernas elfte globala mål avser att beskriva hur stadsplanering och stadsutveckling bör styras i framtiden för att skapa städer och samhällen som är hållbara, motståndskraftiga, säkra och inkluderande (FN, u.å). En central del i Mål 11 är utvecklingen av hållbara transporter. Delmål 11.2 lyder: *"Senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra trafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer"* (FN, u.å). Inrikes transporter är centrala också i den mening att de står för en tredjedel av växthusgasutsläppen (Miljömålsrådet, 2016). Adderar man utrikestransporter blir andelen ännu större. Mobilitet och tillgänglighet är också ett av de centrala koncepten inom målet med den hållbara staden.

Figur 1

FN:s 11:e globala mål - Hållbara städer och samhällen. Bildkälla: FN, u.å.

En metod som lyfts fram av många, inklusive Malmö stad i *Så förtätar vi Malmö!* (2010), är förtätning, som ska skapa hållbarhet genom att bygga täta städer. Förtätning är motsatsen till utglesning och utspridning, även känt som urban sprawl, som förespråkar en större utbredning och ianspråktagande av obebyggd mark.

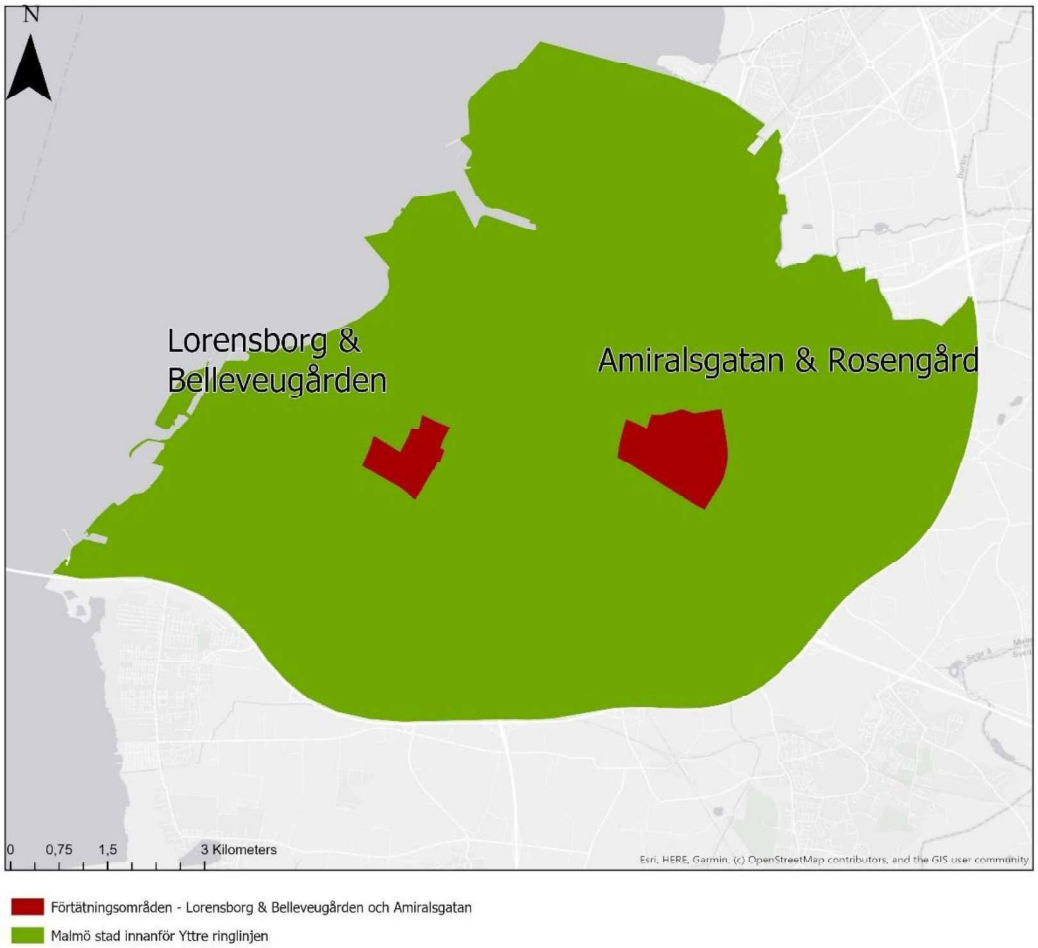
Förtätning kan användas för att effektivisera nyttjandet av markyta inom framförallt redan bebyggda områden, där det i våra städer finns outnyttjade eller helt tomma fastigheter och ytor som kan konverteras till funktionella tjänster. I Sverige är detta särskilt intressant. Vi har i Sverige mer parkeringsyta än boyta (InfraSweden, 2022). Sedan 1990-talet har konceptet "den kompakta staden" varit en central planeringsstrategi för att bemöta utmaningar inom den globala urbaniseringen samt för att främja den hållbara stadsutvecklingen. Förtätning har blivit en vanlig metod inom, i synnerhet för svenska storstadskommuner, den fysiska planeringen.

I och med Malmös ambitiösa befolkningsmål är det intressant att studera hur man ska utveckla Malmö på ett hållbart sätt, hur man kan förtäta staden hållbart samt garantera tillgänglighet och mobilitet. Malmö är också intressant i sin geografiska kontext. Staden ligger nära kontinenten, har Danmarks huvudstad Köpenhamn på andra sidan sundet och Öresundsregionen är Nordens största arbetsmarknadsregion med över fyra miljoner invånare (Andersson & Leveaux, 2022; Malmö stad, 2023a).

1.1.1 Förtätning i Malmö.

Två omfattande förtätningsprogram pågår i Malmö när denna studie genomförs. Det ena är Amiralsgatan som sträcker sig från Rosengård tågstation till Inre Ringvägen, samt det omedelbara området kring Persborg station. Det andra programmet är Lorensborg och Bellevuegården, som sträcker sig från Lorensborgsgatans början nära Pildammsparken och ned till korsningen Lorensborgsgatan-Ärtholmsvägen. Enligt planprogrammen vill man skapa en tätare och mer hållbar livsmiljö. Dock har platserna har olika förutsättningar för förtätning.

Figur 2



Planprogrammens lokalisering i Malmö stad innanför Yttre Ringlinjen. Bildkälla: Författaren.

Planprogrammet för Lorensborgsgatan (Malmö stad, 2022) beskriver att man vill omvandla Lorensborgsgatan till en stadsgata utan parallellgator, prioritera utveckling på oanvänd eller ineffektivt använd mark, samt att man vill minska vägens effekt som barriär. Högre prioritet ges till hållbar mobilitet för att jämna ut balansen mellan olika trafikslag. Gatusektionen ska ges en mindre yta för att kunna göra plats för utveckling. Samtidigt vill man i planen inte kompromissa med de stora grönytorna och bostadsgårdarna och nybyggnationen ska begränsas i största möjliga mån till redan existerande hårdgjorda ytor. Däremot ska en viss del av växtligheten ersättas för att skapa större variation, men man poängterar att alla ekosystemtjänster som tas bort ska ersättas inom eller i anslutning till området. Någon miljökonsekvensbeskrivning upprättades inte i och med att man ansåg att det inte skulle orsaka någon betydande miljöpåverkan. Drygt 8000 människor bor i området som berörs i planprogrammet (Malmö stad, 2024b).

Figur 3

Planprogrammen för Lorensborg och Bellevuegården till vänster samt Amiralsgatan och station Persborg till höger. Bildkälla: Malmö stad, 2021; Malmö stad, 2022.

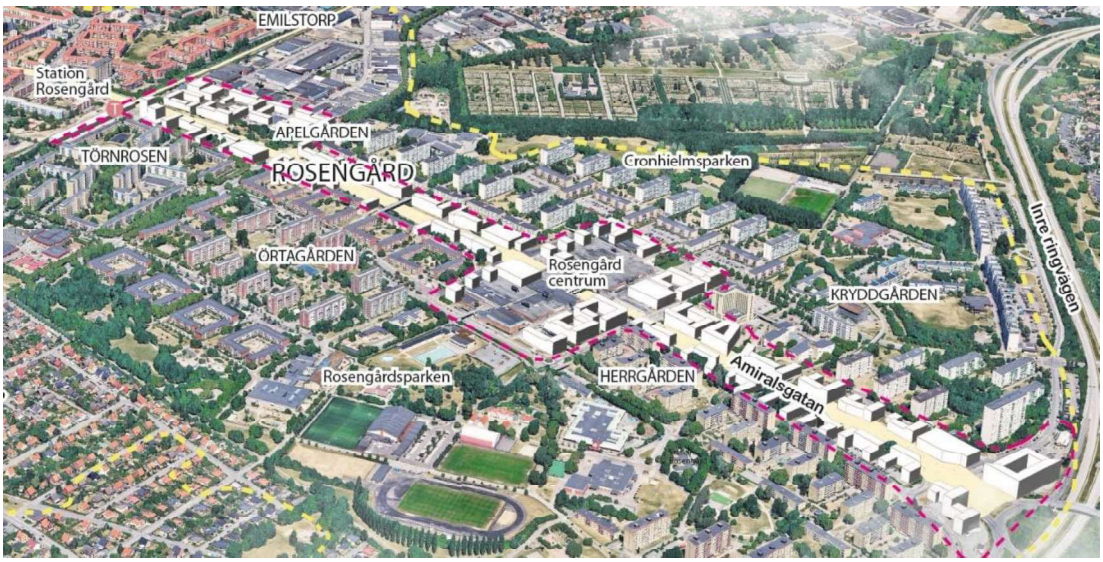
Planprogrammet för Amiralsgatan (Malmö stad, 2021) har som mål att fungera som motor för sociala förändringar. Amiralsgatan ska omvandlas till en stadshuvudgata med tät bebyggelse i stationsnära läge till Station Rosengård och Station Persborg. Förtätningen ska generera nya attraktiva livsmiljöer och överbrygga mentala såväl som fysiska barriärer samt bidra till ökad

trygghet, hälsa och integration. En social konsekvensbeskrivning inkluderas i planprogrammet. Det bor över 19 000 invånare i Rosengård, vilket är i planprogrammets fokusområde (Malmö, 2024b). Inom planprogrammets område pågår stadsutvecklingsprojektet Culture Casbah (u.å) på initiativ av Rosengård Fastigheter, vars syfte är att omvandla Rosengård till en tryggare och ännu mer grönskande stadsdel som fler vill vistas i.

Figur 4

Lorensborgsgatans projektområde. Bildkälla: Malmö stad, 2022.

Figur 5



Amiralsgatans projektområde. Bildkälla: Malmö stad, 2021.

1.1.2 SHARE-North Squared

SHARE North Squared är ett North Sea EU/Interreg-projekt, vars övergripande målsättning är att främja transnationella samarbeten och utveckling samt innovativ hållbar mobilitet. Projektet SHARE-Norths syfte är att främja lokal utveckling för att reducera bilberoendet, öka tillgång till och kunskap kring andra delade mobilitetstyper, samt att utveckla innovativa metoder för att realisera detta. Projektet SHARE-North Squared är ett 4-årigt projekt, vars mål är att öka hållbarheten, resurs- och rumslig effektivitet för fastighets- samt bostadsutveckling till rimliga priser genom att integrera delad mobilitet som ett sätt att stödja multimodalt resebeteende. Detta för att minska bilägandet, bilberoendet och främst efterfrågan på parkering (SHARE North Squared, u.å). En av initiativtagarna och aktiv projektpartner i detta projekt är forskaren Michael Johansson som specialiserat sig på olika hållbara mobilitetslösningar i det förtätade stadsrummet med fokus på nya bostadsområden. Michaels forskning kommer att stå för en större del av forskningsmaterialet i denna studie.

Figur 6

SHARE-North Squared. Bildkälla: SHARE-North Squared.

1.1.3 Gent

I SHARE-North Squared deltar representanter från flera europeiska länder inom området Interreg North Sea Region som satsar eller har satsat hårt på hållbar mobilitet och förtätning. En av de städer som är prominent inom detta är staden Gent i Belgien. Gent införde 2017 en omfattande mobilitets- och cirkulationsplan, vars syfte var att minska bilberoendet och öka den hållbara mobiliteten och trivselfaktorn i staden. Staden har sedan införandet av de nya visionerna och planerna utvecklats mycket positivt, med sjunkande utsläpp, lägre trängsel och

minskat bilberoende. Varför Gent väljs som studieobjekt baseras, förutom sin lyckade utveckling av hållbar mobilitet, på att staden också är av liknande storlek som Malmö, samt att Gent, precis som Malmö, ligger i en mycket trafikerad region. Dessutom är Gent framträdande i SHARE-North Squared och lyfts av akademiker som Michael Johansson (2017) på Lund universitet. Michael Johansson är forskare på Lund universitet och specialiserar sig på hållbar mobilitet och dess effekter på förtätning och ekosystemtjänster. Han är också projektpartner inom projektet SHARE-North Squared. Forskaren Till Koglin på SLU gick ut så sent som i april 2024 och påpekade i SVT att städer bör göra det mer besvärligt att köra bil och bygga om städerna på samma sätt som man gjort i Gent (Hultman & Walfridsson, 2024). I och med detta kommer Gent vara huvudsakligt inspirerande studieobjekt för arbetet.

Jag åkte också, på inbjudan av projektmedlemmar, på platsbesök i Gent och deltog i projektmöten 22-25 april. Besöket genomfördes främst för att få en uppfattning och känsla för staden Gent, men ingen djupare analys av besöket genomfördes.

1.2 Problemformulering

Uppsatsens tillkommande grundar sig i diskursen kring förtätning i den hållbara staden (Boverket, 2016), något som Malmö stad (2023a) aktivt applicerar i sin översiktsplanering, och som exemplifieras i planprogrammen för Lorensborg och Amiralsgatan. Tanken är att Malmö ska bli en tät, attraktiv stad med hög mobilitet som samtidigt bemöter klimatförändringar genom miljöanpassning och minskad miljöpåverkan.

Dessa hållbarhetsinriktningar avses flytta fokus från bilorienterad mobilitet till tillgängliga städer genom mer hållbara transporter, som bilpooler, kollektivtrafik (buss och spårbaserad transport), cykel och gång. 15-minutersstaden är, särskilt i europeisk kontext, en populär vision för att skapa attraktiva städer som grundar sig i att skapa tillgång till samhällsservice och tjänster samt samhällsfunktioner inom en 15-minuters radie (Moreno et al., 2021). Majoriteten av svenska städer har som långsiktiga visioner att förtätas, utan att exploatera åkermark och grönområden, (Johansson, 2017, s. 57). Detta stämmer väl överens med EU:s strategi för att skydda och återställa jord (EU, u.å.a). Malmö stad utgör ett exempel på hur man aktivt arbetar med dessa planer (Malmö stad, 2023a).

Michael Johansson (2017) säger att det just nu existerar tre motstridiga trender inom svensk samhällsplanering, som både leder mot och samtidigt bort från hållbar stadsbyggnad (Johansson, 2017, s. 56):

- Det sker en förtätning av stadscentrum och hamnområden med en "renässans" för bostäder och affärer, samtidigt som det sker en utglesning.
- Utglesningen sker genom att fritidshusbebyggelse i städers utkanter görs till permanenta boenden.
- Det sker en regionförstoring som knyter samman städer över större avstånd, vilket skapar gemensamma arbets- och fritidsområden.

Förtätningen har alltså en baksida - ökat markbehov för hushåll som har bilbehov. Detta är raka motsatsen till tanken om den kompakta staden, varav ett syfte är minskat bilberoende (Johansson, 2017).

Städers mobilitet kan förekomma på många olika sätt; till fots, med cykel, med kollektivtrafik (buss och tåg) och med privata fordon. Det kommer också framgå längre fram i studien att privatbilismen, utifrån ett hållbarhetsperspektiv, inte är det mest eftersträvansvärda. Studien kommer utgå från statistiskt material som visar hur folk reser med olika färdmedel och sedan presentera en synergi för hur man lämpligen kan gå tillväga i förtätningsprojekt i städer som Malmö.

Så hur kan man förtäta en stad som samtidigt ska vara attraktiv och bemöta människors faktiska behov? Hur kan man garantera att människor har tillgång till hela staden, utan att man låter det bli på bekostnad av andra aspekter, såsom kollektivtrafik och ekosystemtjänster? Vad händer när man bygger tätare, och vissa funktioner försvinner? Hur påverkas mobiliteten i staden, exempelvis cykel, bil, och busslinjer? Dessa är komplexa problem, också kända som *wicked problems*, som måste lösas med gränsöverskridande samarbeten (Brorström & Diedrich, 2020). Det holistiska förhållningssättet kan också förankras i att det behövs ett helhetstänk för stadsutvecklingen eftersom stadens funktioner och tjänster hänger ihop med varandra och därmed påverkar varandra; orsak och effekt.

1.3 Syfte & frågeställningar

Syftet i denna studie är att undersöka hur man kan eller bör planera en hållbar och tät stad utifrån de aktuella förtätningsideal som finns inom planeringen samtidigt som man garanterar mobilitet till olika tjänster och service som folk nyttjar eller behöver i staden.

Följande frågeställningar ska besvaras:

- Hur kan resedata och statistik i Malmö förstås i relation till teorier om attraktiva stadsmiljöer samt valet av transportmedel? Vart reser folk, och hur reser de?
- Hur kan statistiken och teorierna användas som grund för att arbeta med förtätning och mobilitet i städers centrala stadsdelar?
- Om man tillämpar resultaten från föregående frågeställningar - vad skulle "modellen" säga om förtätningsprojekten Lorensborgsgatan och Amiralsstaden i Malmö?

1.4 Centrala begrepp

I denna del presenteras centrala begrepp som anses viktiga eller som behöver tas i beaktande för att besvara problemformuleringarna samt för att förstå de analyser och begrepp som används.

1.4.1 Förtätning

Begreppet förtätning kommer att studeras eftersom förtätningsdiskursen fokuserar på att göra städer mer tillgängliga, mobila och hållbara (Boverket, 2016). Det är också här det skapas konflikter i hur man genomför förtätning, varför man förtätar samt vilka funktioner i staden som påverkas. Förtätningen möter många utmaningar, bland annat hur mer mark måste tas i anspråk i staden, vilket leder till stigande markpriser. Dessutom uppstår konflikter kring vad marken förtätas med. Är det bostäder eller service? Och är det relevant service? Till detta kommer också hur förtätning konkurrerar med transporter och mobiliteten i den urbana miljön. Det är också relevant att diskutera i svensk kontext. Enligt Wenner Tångring (2019) är Sverige ett av de länder i Europa som har högst andel artificiell yta per invånare, det vill säga hårdgjord yta som inte släpper igenom vatten, vilket är något vissa typer av förtätning ämnar motverka.

1.4.2 Mobilitet och tillgänglighet

Begreppen mobilitet och tillgänglighet behöver förstås eftersom studien centreras kring hur man i en hållbar kontext ska kunna resa och förflytta sig i staden. Folk rör sig i staden för att ta sig till samhällstjänster, handel, jobb och bostäder. Attraktiv mobilitet i staden förekommer återkommande i flera dokument om vad som anses bidra till att göra en stad hållbar, och mobiliteten kan yttra sig på olika sätt, antingen att det finns god tillgång till färdmedel som tar medborgarna till resmålen eller att man inte behöver resa långt eftersom man har tillgång till tjänster och service i sin närhet (Malmö stad, 2023a; Moreno et al., 2021; Ondiviela, 2021). Som vi kommer se så spelar mobiliteten och tillgängligheten stor roll för en stads attraktivitet och också hur olika transportsätt görs attraktiva för olika resemål. Privata bilfordon har varit det dominerande transportmedlet inom stadsplanering och mobilitet sedan 50-talet och bilens plats i staden är fortfarande svårrubbad. I synnerhet SCAFT-riktlinjerna som utvecklades på 60-talet marginaliserade fotgängare och cyklister till förmån för bilismen (Koglin et al., 2019). Bilens dominans gör den till ett attraktivt färdmedel och något som är känsligt att ifrågasätta (Johansson, 2017), men dess attraktivitet har så smått börjat utmanas av mer hållbara transportmedel och flera teorier kommer presentera hur man minskar respektive ökar attraktiviteten för olika typer av transportmedel. Betydelsen av begreppen mobilitet och tillgänglighet kommer också problematiseras, eftersom tillgänglighet och mobilitet kan definieras olika baserat på aspekter som socioekonomisk ojämlikhet och segregation, samt andra områden.

1.4.3 Attraktivitet

Att staden ska vara attraktiv är centralt för många städers planering idag för att attrahera investerare och invånare, vilket i sin tur ökar skatteintäkter och kompetenser i staden. En attraktiv stad är en plats som lockar människor och ger en positiv upplevelse både för besökare och de som bor permanent. Attraktiva städer innebär också att staden kan erbjuda tjänster och service för medborgarna som skapar livskvalitet (Ondiviela, 2021). Attraktivitet behöver också analyseras för att kunna förstå hur och varför folk reser som de gör samt vad människor anser är attraktivt i en stad. Vart är det attraktivt att resa med buss kontra bil eller cykel? Attraktivitet är också viktigt att förstå i relation till hur man ofta porträtterar hållbara städer som “smarta städer” och tillgängliga städer. Attraktivitet blir subjektivt (Andersson, 1998) i vilka människor som man väljer att attrahera och vilka som ska bemötas när man vill skapa attraktiva, hållbara och tillgängliga städer.

2. Metod

Forskningsproblemet i denna studie identifieras som i huvudsak ett teoretiskt problem utifrån den definition som presenteras av Booth et al. (2019). Detta syftar till att förstå och skapa kunskap kring teoretiska och diskursiva aspekter av ett specifikt ämnesområde. Den forskningsstrategiska ansatsen utgår från Gunnarsson och Bodéns (2021) definition om kvalitativa forskningsstrategier.

Studierna utförs utifrån ett socialkonstruktivistisk och hermeneutiskt perspektiv enligt Patel och Davidson (2019). Detta görs eftersom rapporten ska bilda en generell uppfattning och förståelse för ett samhällsfenomen som ska lösas genom de kvalitativa studierna och det kvantitativa statistiska materialet. I och med studiens samhällsorientering kommer det att tillämpas ett kritiskt perspektiv, även detta utifrån Patel och Davidson (2019).

2.1 Forskningsdesign

Metoderna som använts i denna studie syftar till att skapa en förståelse för hur beslutsfattare, policys och forskning relaterar till varandra. En litteraturanalys gjordes för att skapa en förståelse för mobilitet och vad forskningen säger om de centrala begreppen i tidigare avsnitt. En dokumentanalys genomfördes för att undersöka hur offentliga policys eller strategier som tillämpas av beslutsfattare kan förankras teoretiskt. Intervjuer genomfördes med sakkunniga inom forskarvärlden, det privata och det offentliga för att se vilka likheter och diskrepanser som finns mellan olika nivåer eller aktörer, främst mellan forskningen, vilka representerar kunskapsproduktionen, och offentlig sektor som representerar praktiken. GIS-analyser genomfördes för att skapa visuella beskrivningar och sammanställa vad statistiken säger i relation till forskning och beslutsfattande. Platsbesök genomfördes för att också generera upplevelsebaserad kunskap. De olika valda metoderna valdes för att skapa en översiktlig förståelse och för att komplettera varandra. Intervjuer erbjuder exempelvis möjligheter att införskaffa data som inte lika lätt förmedlas i textform eller som inte framkommer i offentliga dokument, och därigenom också skapar ett mer komplett narrativ (Gunnarsson & Bodén, 2021) samt erbjuder också möjligheter till direkt arbets- och upplevelsebaserad data som bäst förmedlas i personmöten (Gunnarsson & Bodén, 2021).

2.2 Insamlingsmetoder

2.2.1 Litteraturanalys

För att bättre förstå och inhämta kunskap kring de ämnen som ska appliceras i den potentiella förtätningsmodellen för urban mobilitet så utfördes en litteraturanalys för att sammanställa de teorier som finns kring hållbara städer, attraktivitet, mobilitet och förtätning. Detta gjordes för att bilda en uppfattning kring vad attraktiva städer innebär, förtätningsbegreppets versioner samt mobilitet och tillgänglighet i planeringen.

2.2.2 Dokumentanalys

I dokumentanalysen användes offentliga dokument från Malmö stad och andra aktörer inom offentlig sektor som verkar i regionen och internationellt. Trafikverket och Region Skåne förekommer också, i och med att fokusområdet Malmö är både ett lokalt, regionalt och nationellt tillväxtcentrum. Dokumentanalysen inkluderade också inhämtning av statistiskt material kring människors resvanor. Detta gjordes för att skapa förståelse för huruvida teorierna stämmer överens med verklighetens resebeteende och hur man kan bilda en synergi för hållbar transport- och mobilitetsplanering samt förtätning utifrån detta.

2.2.3 Intervjustudie

För att få en mer direkt förståelse för diskurserna och uppfattningar kring attraktivitet, hållbar mobilitet och förtätning så genomfördes flera semistrukturerade och ostrukturerade intervjuer utifrån Grønmos teorier (2020) med relevanta akademiker och yrkesaktiva inom samhälls- och stadsplaneringen. De fem respondenterna som kontaktades var:

- Harald Stjerna - arbetar på Malmö stads kulturförvaltning.
    - Bidrog med kunskap om hur attraktivitet kan upplevas på olika sätt och hur aspekter inom stads- och samhällsplaneringen ofta inte tar kulturella näringar i beaktning till förmån för tillväxtperspektivet. Dessutom framkom det vilken typ av relation kultur har i relation till mobilitet. Harald kontaktades i och med att vi träffats tidigare och att han är aktiv inom kulturområdet i Malmö stad.
- Jonas Standar - trafikplanerare på Malmö stads stadsbyggnadskontor.
    - Presenterade vilka aktiva förtätningsprojekt som är aktuella och vilken syn man har på den framtida stadsplaneringen med förtätning, samt hur attraktivitet och

mobilitet går hand i hand. Jonas blev kontaktad eftersom han är aktiv inom planeringen för framtida mobilitetsplanering i den hållbara staden.

- Martin Grander - biträdande lektor på Malmö universitet.
    - Forskar och undervisar inom stads- och samhällsutveckling samt urban integration. En diskussion fördes kring mobilitetens och tillgänglighetens vikt för att motverka segregation och tillgängliggöra staden för alla medborgare. Grander kontaktades i och med att han har skrivit omfattande forskning i Malmö-kontext.
- Jeffrey Matthijs - direktör för bildelningsaktören Autodelen.
    - Autodelen arbetar med delningstjänster inom mobilitet och eftersträvar att minska det privata bilägandet och att skapa städer som är rymliga, rena och solidariska.
- Angelo Meuleman - direktör för bildelningsorganisationen Mpact.
    - Mpact är ett företag som arbetat med delningstjänster sedan 1975 och varit en pionjär som aktör inom delningstjänster och hållbar mobilitet.

Alla fem intervjuer genomfördes ansikte mot ansikte med respondenterna. I och med att det var semistrukturerade intervjuer så följdes intervjumallarna enligt bilaga 1-3, men diskussioner uppkom också vid sidan om. Alla respondenter godkände inkluderande av namn och har granskat samt godkänt materialet som de omnämns i.

2.2.4 GIS

För att genomföra översiktliga och enklare analyser i kartform har det digitala geografiska informationssystemet ArcGIS använts, både för att producera visuellt material och för att göra vissa statistiska sammanställningar samt dra statistiska slutsatser. Kartmaterialets data är hämtad från Malmö stads statistik som sammanställts tillsammans med Statistiska centralbyrån (Malmö stad, 2024b). Datan har också använts för att dra kopplingar och dra slutsatser kring eventuella samband mellan olika aspekter kring mobilitet, resande och socioekonomiska- samt ekologiska aspekter.

2.2.5 Platsbesök

Under arbetet genomfördes platsbesök i Gent för att träffa medlemmar i projektet SHARE-North Squared och för att skapa en uppfattning kring hur man kan utveckla mer hållbara städer avseende mobilitet och förtätning. Besöket genomfördes på inbjudan av Michael Johansson, vilken är medlem i SHARE North Squared, och var relevant eftersom Gent lyfts fram i flera av de forskningsartiklar som inkluderats i studien. Besöket gjordes för att inhämta upplevelsebaserad kunskap och information om staden. Majoriteten av de delar av Gent som besöktes tillhörde den gamla stadskärnan.

2.2.6 Urvalsprocess

I urvalsprocessen fanns källornas relevans i åtanke utifrån ämnet och de valda teoretiska områdena, det vill säga attraktiva städer, mobilitet och förtätning. Målet var att inkludera flera källor som representerar olika perspektiv.

Sammanlagt framställdes en lista på totalt 83 källor från en variation av aktörer. Majoriteten av källorna kommer från offentliga myndigheter och akademiska publikationer samt forskningsprojekt. Efter bästa förmåga har litteratur- och dokumentöversikten försökt hålla sig till så pass aktuella källor som möjligt för att hålla arbetet relevant. Dock har texter äldre än 20 år inkluderats. Sökmotorerna för att få fram källorna var Libsearch via Malmö universitetsbibliotek samt Google Scholar. Ett begränsat antal källor kom som rekommendationer från handledare och lärare.

Nyckelord som använts vid sökande efter källor för litteraturanalysen var följande: *förtätning/densification, mobilitet/mobility, tillgänglighet/accessibility, attraktiva städer/attractive cities.*

Nyckelord som använts vid sökande efter källor för dokumentstudien var följande: *förtätning/densification, mobilitet/mobility, tillgänglighet/accessibility, attraktiva städer/attractive cities, infrastruktur/infrastructure, Trafikverket, Malmö stad, översiktsplan.*

I och med att studien ska bilda en synergi för effektiva förtätningsmodeller genom mobilitet så krävs det teoretiska källor och studier kring mobilitet, förtätning och attraktiva städer för att sedan kombinera dessa med hur folk faktiskt reser enligt statistiken. Validiteten stärker

forskningsprocessens anknytning till verkligheten. Validiteten stärks även av triangulering (Patel & Davidson, 2019), det vill säga insamlandet av empiriskt material genom olika tillvägagångssätt, vilket i denna studies fall görs genom litteraturanalys, intervjuer samt dokumentanalys.

De sökmotorer som använts har varit Libsearch, Google Scholar och respektive bibliotek på Malmö universitet och SLU Alnarp. Till detta har källor också hämtats utifrån rekommendationer och tips från diverse lärare och handledare.

Datan som använts från Malmö stads statistiska material som brukats i ArcGIS har tillämpat den senaste offentliga datan som Malmö stad erbjuder.

Studiens respondenter kom sig av rekommendationer från handledare, genom medlemmar i SHARE-North Squared samt genom de som de offentliga aktörerna skickade mig till.

2.3 Avgränsning

I och med att bebyggd urban miljö kan beröra många olika kontexter och yttra sig på olika sätt behöver forskningsområdet begränsas. I denna studie avgränsas forskningen till tät stadsbebyggelse. Detta kan i sig också variera, då tät stadsbebyggelse kan vara allt från centrala Tokyo till en svensk småstad. Därmed avgränsas studien till Malmö stad. De offentliga dokumenten från Malmö stad poängterar och förespråkar förtätning, vilket gör att det finns stor relevans i att studera aktiva förtätningsprojekt i Malmö. De valda utvecklingsområdena stärks sedermera utifrån information som hämtats från intervjupersoner. Vissa överstatliga organisationers publikationer hanteras.

Statistiken som hanteras avgränsas också till svensk kontext och lokaliserad statistik från Skåne och i synnerhet Malmö stad. Busshållplatser och tågstationer kommer hanteras i sin spatiala aspekt, och kommer inte beakta turtätheten i frågan om tillgänglighet och mobilitet. Detta görs i och med tidsbegränsning samt att turtätheten är mer tidsrelaterad och inte lika beroende på spatiala aspekter.

SHARE-North Squared består av projektmedlemmar från flera städer och länder i Nordsjöregionen, varav flera omtalas i denna studie, men Gent kommer, på grund av sin relativa

likhet med Malmö, vara det huvudsakliga inspirerande studieobjektet för hur man kan förtäta genom mobilitet.

Majoriteten av studien fokuserar på de offentliga planer, utredningar och policys som Malmö stad har för förtätningsprocessen och mobilitet i staden. Detta innebär att diskurser och planer inom den privata sektorn inte kommer inkluderas i studien, mer än enstaka instick. I och med att studien dessutom utgår från offentliga dokument och källor så kommer heller inte privata personers perspektiv inkluderas. Den data som eventuellt behandlas eller diskuteras är hämtade från privata personer som deltagit i statistiska undersökningar, men dessa har endast hämtats från de offentliga dokumenten.

2.4 Forskningsetiska överväganden

Delar av arbetet har innefattat intervjuer med representanter med olika samhällsperspektiv, både från ett forskningsperspektiv och den offentliga sektorn. Här blir det viktigt att förhålla sig till etiska riktlinjer för att värna om respondenternas integritet och skydd (Grønmo, 2020). I rollen som intervjuare har undertecknad en skyldighet att skydda personuppgifter som används och skapa full transparens om vad informationen ska användas till. I och med detta finns också ansvaret att ansvarsfullt hantera det empiriska materialet samt kommunikationer med eventuella respondenter. Detta säkerställdes genom att respondenterna informerades om vilket syfte intervjuerna hade samt varför deras svar användes i studien.

Även om studien eftersträvar att utgå från ett neutralt och objektivt perspektiv så bör det betonas att detta också påverkas av egna upplevelser, tidigare erfarenheter, uppfattningar samt fördomar. Detta kopplas vidare till studiens socialkonstruktivistiska förhållningssätt, det vill säga hur kunskapsskapandet och verklighetsskapandet sker genom subjektiva eller påverkade upplevelser av verkligheten (Patel & Davidson, 2019).

3. Utvecklingen av staden

3.1 Den attraktiva staden

FN:s elfte globala mål (FN, u.å), Hållbara städer och samhällen, säger att städer och bosättningar ska vara inkluderande, säkra, hållbara och motståndskraftiga. Tillvägagångssätten för att skapa dessa hållbara städer är väldigt olika. Vad som ofta lyfts fram i samklang med städers utveckling och hållbarhet är att de ska växa och vara attraktiva städer, vilket exemplifieras i Malmös översiktsplan (2023a).

3.1.1 Smarta städer

Ett vanligt begrepp som används är att skapa attraktiva städer är "smarta städer". Europeiska kommissionen (EU, u.å.b) säger att smarta städer inte handlar om digitalt och teknologiskt smarta städer, utan syftar mer på smartare infrastruktur som effektivare transportnät och bättre avfallshantering. Men det inkluderar också mer interaktiva och responsiva stadsstyren, säkrare offentliga platser och att bemöta befolkningens behov. Ondiviela (2021; 2022) beskriver det som att man vill attrahera och planera städerna för de tre T:na; Teknologi, Talang och Tolerans. Detta ska genomföras genom det han kallar för Smart Cities-metoden. Smart Cities-metoden syftar på att man använder teknologi för att transformera och förbättra städerna och göra städer mer attraktiva för talangfulla invånare. Modellen beskrivs som att städer ska fokusera på att utveckla strategier som fokuserar på ett flertal punkter (Ondiviela, 2021, s. 163) där medborgarna, deras välstånd och livskvalitet sätts i fokus.

Konceptet kring attraktiva städer med fokus på de tre T:na grundas i Richard Floridas (2014) beskrivning på hur de mest framgångsrika städerna frodas. Florida säger att inkluderande städer skapar en samlevnad som är hållbar och attraktiv samt bibehåller sitt mänskliga kapital och kompetenser genom detta (Ondiviela, 2021, s. 187).

Frågan om vad som är en attraktiv stad är dock en svår bedömning eftersom det är en högst subjektiv fråga. Ondiviela (2021) utförde två undersökningar på två evenemang i Stavanger respektive Barcelona 2018, vars syfte var att undersöka vilka värden som är mest attraktiva i en stad. Undersökningspersonerna, vilket inkluderade flera tusen personer, ansågs vara hemmahörande i den tekniska marknaden och som talangfulla medborgare, vilket likställs med

den kreativa klassen, vilket kommer diskuteras vidare nedan. Utifrån resultaten så hamnade den urbana mobiliteten och transportmöjligheterna överlägset högst av alla de 10 indikatorer som sammanfattades i studien. Detta var också samstämmigt oavsett aspekter som ålder eller kön. Figur 7 visar i vilken ordning man värderade de utvalda indikatorerna. Ondiviela (2022) drar slutsatsen att de som deltog i undersökningen antagligen är så pass "talangfulla" att de inte möter utmaningar inom de lägre rankade aspekterna, varpå de inte värderat de som lika viktiga.

Figur 7

CITY SERVICES - SCALE OF VALUES	RK	1-10
URBAN MOBILITY / TRANSPORTATION	1	10,00
SOCSERVICES / HEALTH	2	9,04
ENV. SUSTAINABILITY	3	8,95
SAFETY (PHYSICAL/VIRTUAL)	4	8,37
EDUCATION	5	7,67
EMPLOYABILITY	6	7,11
URBAN PLANNING	7	4,78
GOVERNANCE	8	2,85
CONNECTED CITY	9	1,83
CULTURAL SVS / TOURISM	10	1,00

Rankning av hur värdefulla olika tjänster och service är i en attraktiv stad. Bildkälla: Ondiviela, 2022.

Ondiviela (2022) formerar tesen att en stads attraktivitet beror på stadens magnetism och stadens lönsamhet. Med magnetism syftar Ondiviela (2022) på de upplevda kvalitéerna i en stad, de emotionella band som knyts samt de aspekter i en stad som väcker bekvämlighet och anknytning. Med lönsamhet syftar Ondiviela på de mer rationella aspekterna av en stad, exempelvis de tjänster och service som finns tillgängliga, välstånd, levnadskostnader samt preferenser och livsstil. Lönsamheten knyts här till det så kallade medborgarkontraktet (Ondiviela, 2022, s. 9).

Undersökningen gjordes också i vetskap om att respondenterna med största sannolikhet tillhörde den så kallade "kreativa klassen" (*talented citizens* eller *creative class* används på engelska), ett begrepp som lanserades först av Richard Florida (2014) och som används återkommande i hur stads- och samhällsutvecklingen kommer påverkas i framtiden (Ondiviela, 2021; Björling & Fredriksson, 2018) samt för hur man bygger den framtida hållbara staden och skapar tillväxt. Detta eftersom den kreativa klassen anses skapa tillväxt och värderar attraktiva

aspekter som sammanfaller med den hållbara staden och dess aspekter. Den kreativa klassen är tätt förknippad med de tre T:na.

Denna tes ifrågasätts dock, bland annat av ekonomen Edward L. Glaeser (2005), som säger att kreativa klasser inte är den typ av människor, de han kallar "bohemer", som garanterar tillväxt. Glaeser lyfter befolkningstillväxten som orsak till tillväxt och finner inte själv sambandet mellan kreativa klasser och tillväxt utifrån matematiska regressionsanalyser. Han finner också utifrån egna studier och personliga upplevelser att det finns gott om bevis för att utglesningen av städer, låga skatter och bra skolor är bevis på tillväxt. Glaeser lyfter också att det finns kritik mot den kreativa klassen som en mycket elitistisk idé. Det ska också sägas att Richard Florida på senare tid själv, i form av uppföljande studier, stöpt om och problematiserat konceptet sedan det lanserades (Björling & Fredriksson, 2018; Florida, 2017). Florida ändrar inte de principer som Glaeser kritiserar, utan uppmärksammar de potentiella efterverkningarna av att utveckla en stad för den kreativa klassen. Rörelsen mot att attrahera den kreativa klassen leder enligt honom till växande utmaningar med segregation, ojämlikhet och gentrifiering, varav det sistnämnda kommer diskuteras i nära förankring till avsnittet om förtätning. Glaeser är dock partisk och hans undersökningar är inte vetenskapligt publicerade. Det är därmed mer intressant att studera Arthur O'Sullivans *Urban Economics* (2012) som beskriver urban sprawl som en bidragande faktor till segregation, högre utsläpp och ojämlikhet. Vad O'Sullivan däremot stödjer är att folks benägenhet till att leva och bo i en stad beror på så kallade "amenities", eller "bekvämligheter", det vill säga att man har tillgång till tjänster och service som attraherar folk att leva på en viss plats. Detta stödjer också tanken om att göra städer attraktiva på olika sätt, bland annat genom att skapa tillgänglighet till stadens utbud av tjänster och service.

Det Florida lyfter om segregering och ojämlikhet är viktigt eftersom det visar på poänger som både Florida själv vid lanseringen av begreppet "kreativ klass" och kritiker som Glaeser missar, vilket är medel- och arbetarklassens plats i staden. Konkurrensperspektivet i relation till konceptet av den kreativa klassen lyfts av Björling och Fredriksson (2018) och det är en stor utmaning i att det endast är en minoritet av befolkningen som åsyftas med den kreativa klassen. Här uppstår också frågan om attraktivitetens roll i fråga om vart man utvecklar i en stad. Tar vi det pågående förtätningsprojekten i Malmö längs med Amiralsgatan, som går genom Rosengård och socioekonomiskt utsatta områden, så är det en fråga om vilken typ av attraktivitet man bygger för. I intervjun med Jonas Standar (Personlig kommunikation, 7 februari 2024) lyfter han att det ska byggas och förtätas i Rosengård och att de behov man ser är främst annat än

bostäder, men att marknaden är mer intresserad av att bygga just bostäder. Frågan är vems behov man då bygger för och vem man vill attrahera till den "nya" stadsdelen. Och desto viktigare är kanske att diskutera om olika "klasser" har större skillnader i vad man anser är attraktivt i en stad, eller om det inte finns några större skillnader.

Något både Florida och Glaeser å sin sida missar helt att diskutera kring frågan om att skapa attraktiva städer är relationen till tillväxt. Detta kan också ses som ett väldigt amerikanskt perspektiv från dem båda (båda är amerikaner). Tillväxtbegreppet kritiseras omfattande inom planeringen just nu för att den ekonomiska tillväxten får mycket plats på bekostnad av både social och ekologisk utveckling samt att inflytandet från den privata marknaden är större tack vare en liberaliserad ekonomi (Andersson & Leveaux, 2022; Andersson, 1998; Heldt Cassel, 2008; Bertilsson & Pobiega, 2018). Diskrepansen mellan forskning och genomförande är alltså stor. Harald Stjerna påpekar under vårt samtal (Personlig kommunikation, 29 januari 2024) att politiker ofta har svårt att se sambanden mellan näringsliv, kulturella näringar och andra samhällsfunktioner - saker som alla genererar tillväxt. Han påpekar också att när man diskuterar begreppet "attraktivitet" så är det inte alltid klart vilken attraktivitet som avses. Vem ska attraheras? Och vilken typ av attraktivitet avses? Det är en viss typ av personer som ska attraheras när man åsyftar den kreativa klassen. Detta i relation till konkurrensperspektivet och den individualiserade svenska regionalpolitiken (Heldt Cassel, 2008) påvisar att man inte bara konkurrerar om invånare, utan dessutom om de mer "talangfulla" medborgarna i den kreativa klassen. Syssner (2008) anser att tillväxtbegreppet är en produkt av sociala konsekvenser och omständigheter och att det är den ekonomiska tillväxten som avses när man vill generera utveckling och tillväxt genom innovation och kunskapsbyggande. Detta stöds av Ondiviela i boken *Beyond Smart Cities: Creating the Most Attractive Cities for Talented Citizens* (2021). Även Moreno et al. (2021) kritiserar den tillväxtfokuserade utvecklingen av smarta städer och belyser att smarta städer egentligen ska fungera för att binda samman stadens funktioner och dess medborgare. Dock poängterar han att det är själva utförandet som är problematiskt och inte metoden i sig.

I Anderssons bok *Attraktiva städer - en samhällsekonomisk analys* (1998) så lyfter han att städer finns i alla dess former och att de utvecklas på olika sätt samt har olika värden som de prioriterar. Han lyfter också vikten av att fundera kring vem staden ska vara attraktiv för enligt de undersökningar som gjorts och som han utgår ifrån. Andersson lyfter bland annat att det sällan är USA:s storstäder som hamnar högst upp bland de mest attraktiva städerna. Flera av

resultaten stämmer överens med Ondiviela (2021; 2022) men det finns också intressanta skillnader. Bland annat att det främst är, i amerikanska mått mätt, ganska små städer som inte nödvändigtvis växer mycket som är de mest attraktiva städerna att leva i. Andersson (1998) säger att lokalinvånarna kan ogilla att en stad växer, eftersom stadens kvalitéer kan påverkas, och att deras livskvalitet därmed också påverkas. Andersson (1998) säger också att de mest attraktiva städerna tenderar att ha starka reglerande styren. Värt att åter nämna här är att de som deltog i Ondivielas (2022) undersökningar tillhörde de talangfulla människor som räknas till den kreativa klassen. Ondiviela (2022) poängterar också att bland yngre så är utbildning den tredje mest värderade aspekten av en stad. Detta påvisar också att preferenser och behov varierar, vilket också visar hur svårt det är att definiera vad som är attraktivt med en stad och dess miljö, eftersom medborgare har olika behov och önskemål. Meuleman (Personlig kommunikation, 11 april 2024) påpekar vikten av att utveckla städer smart och attraktivt med lokal förankring och inte bara för att attrahera nya invånare.

Andersson (1998) påpekar att även om städer ska planeras med många attraktiva aspekter och funktioner så måste man i viss mån prioritera planeringens insatser, liksom att man som individ och medborgare måste prioritera aspekter i staden (Andersson, 1998, s. 71). Människor väljer att kompromissa med vissa aspekter för att istället få något annat i gengäld. Exempelvis är vissa villiga att bo längre bort om bostadspriserna är lägre, om resorna är billigare, eller liknande. För vissa kan det handla om huruvida man har ekonomiska möjligheter att välja vissa aspekter eller funktioner. Här är det centralt att lyfta mobilitetens roll för att garantera tillgång till stadens olika funktioner utan att ekonomiska förutsättningar avgör om du har tillgång till dessa funktioner, exempelvis skolor, sjukvård och arbete. Tillgängligheten, oavsett samhällsgrupp, verkar då vara det som attraherar människor.

Med det sagt är det skillnad på hur man prioriterar som individ respektive som stadsstyre. Individen prioriterar sig själv medan styret måste fördela resurser utefter vad som tjänar staden och dess invånare bäst. Det är också utifrån detta som både Andersson (1998) och Ondiviela (2021) efterlyser stads- och statsmakters ingripande med åtgärder för att uppnå mål om attraktiva, och i förlängningen hållbara, städer för att så många invånare som möjligt ska trivas i staden och erhålla samma tillgänglighet. Därmed blir det också tydligt varför det är så viktigt att få med det lokala styret i planer för att skapa förändring.

3.1.2 Sammanfattning

Utifrån ovanstående kan vi sammanfatta det som att stadens mest attraktiva aspekter rör sig kring mobilitet och tillgänglighet i staden. Attraktivitet är en subjektiv upplevelse och varierar mellan individer samt utefter de behov människor har, men vad som verkar vara attraktivt på en generell nivå för allmänheten är att vilja ha tillgång till stadens funktioner och tjänster genom goda transportmöjligheter och tillgänglighet. Vi kan också konstatera att attraktivitet görs i den mån att man vill attrahera innovativa medborgare inom den kreativa klassen samt investerare som ökar den ekonomiska tillväxten. Det ska också konstateras att de mest attraktiva städerna tenderar att vara de med tydliga och kraftfulla styren som kan genomdriva olika strategier samt som är starkt förankrade och driver strategier och policys.

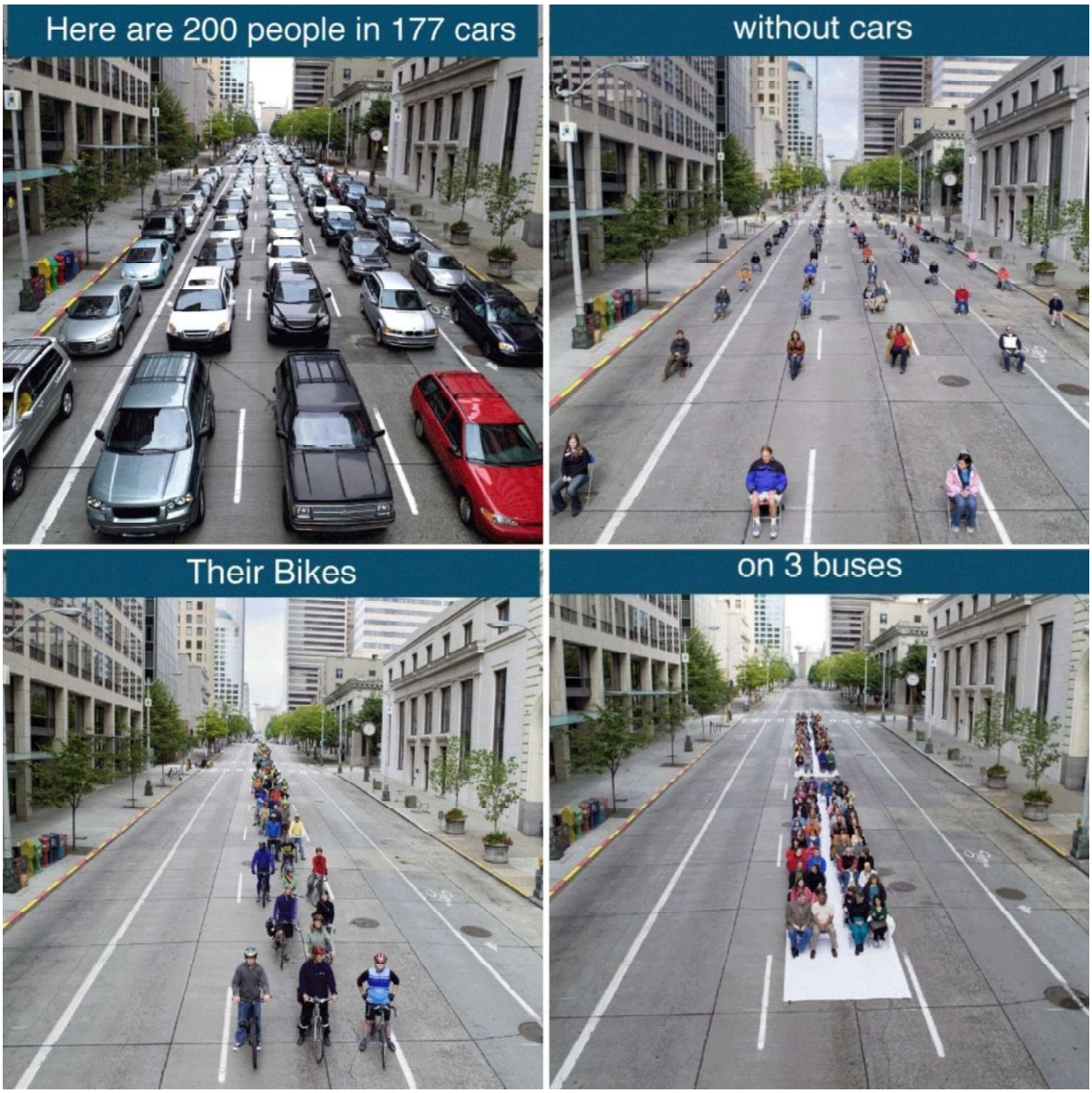
3.2 Den tillgängliga staden

Mobiliteten spelar stor roll för att folk ska kunna förflytta sig samt välja mellan levnadsorter (Ondiviela, 2021). I Ondivielas (2022) undersökning etablerades det att mobiliteten är den i särklass högst värderade aspekten i en stad för att göra den attraktiv. Mobilitet och tillgänglighet har en central betydelse för hållbara städer också inom FN:s globala mål för hållbara städer (FN, u.å) och det är centrala riktlinjer inom många städers planering idag. Hållbar trafikplanering ger förutsättningar för ett effektivare resande genom att planera för att människor ska kunna göra hållbara transportval. Johansson (2017) säger att hållbar mobilitet och hållbart resande i första hand avser transporter genom gång, cykel och kollektivtrafik, eller att resor inte behöver genomföras alls. I andra hand kan effektivare bilanvändning, exempelvis i form av samåkning eller bildelningstjänster nyttjas. Även resor med fossilbränslefria och bränslesnåla fordon räknas i viss mån som hållbart resande.

Bilen har länge varit det dominerande färdmedlet och dess ankomst har enligt Moreno et al. (2021) ofta hyllats för de oräkneliga möjligheter den förde med sig i fråga om mobilitet, handel samt sociala klassförändringar. Moreno et al. (2021) belyser också den väldokumenterade negativa och stora påverkan privatbilismen har haft på socioekonomiska dimensioner. Bilar är också en resurs som till största del står oanvänd; bilar står oanvända 95 % av sin levnadstid (UN Habitat, 2017) och har stora markanspråk. Städer är nu de mest klimatpåverkande platserna, både i fråga om mänskligt avfall, och i minskandet av biodiversitet, luftföroreningar, energikrav och många andra aspekter. Bilens roll är stor i detta, då utsläpp påverkar hälsan i staden, vilken mobilitet som är prioriterad och, slutligen, så är ianspråktagandet av mark mycket

stort. Bilberoendet idag påvisar djupa ojämlikheter (Moreno et al., 2021), i synnerhet i sociala och ekonomiska sfärer.

Figur 8



Jämförelse av transporteffektivitet. Bildkälla: i-SUSTAIN, u.å.

Moreno et al. (2021) beskriver visionen om 15-minutersstaden (15-Minute City) som presenterades av Carlos Moreno som ett förslag 2016, vilket blivit en populär modell bland policy- och beslutsfattare världen över, bland annat av UN-HABITAT, WHO och OECD. 15-minutersstadens vanligaste variationer tenderar att antingen fokusera på att se till att funktioner är tillgängliga inom gångavstånd och minskar behovet av resor eller att man skapar tillgänglighet i staden genom hållbara resemedel, exempelvis gång, cykel eller kollektivtrafik

(Moreno et al., 2021, s. 96-98). Även Moreno och 15-minutersstaden benämner, liksom Ondiviela (2021; 2022), vikten av digitaliseringen och smarta städer samt "krono-urbanism" (Moreno et al., 2021, s. 98) där tidsaspekten har stor betydelse för att skapa nära städer och teknologiska framsteg ska bidra till utvecklingen. Just tidsaspekten och krono-urbanismen har stor betydelse för grundidén om 15-minuterstaden, där människors grundläggande behov ska kunna tillmötesgås inom 15 minuter restid.

15-minuterstadens grundläggande punkter för att effektivt uppfylla det goda urbana livet genom tillgänglighet är bostäder, arbete, handel, sjukvård, utbildning och nöje/underhållning (Moreno et al., 2021, s. 100). Som följd av covid-19-pandemin har dessa också kommit att kompletteras av dimensionerna om täthet, anslutning, mångfald och digitalisering (Moreno et al., 2021, s. 101). Täthet kommer diskuteras i senare del, men just anslutning är viktigt i sig för just mobilitet och transporter. Närhet och tillgång till anslutande transportmedel eller stadsdelar är avgörande för hur mobil en människa kan vara i staden.

David Banister (2008) listar i *The sustainable mobility paradigm* fyra centrala principer för att uppnå hållbar mobilitet:

1. Tekniskt nyttjande - att utefter bästa förmåga använda den senaste tekniken för att minimera de negativa effekterna av transporter. Här bör krav ställas på industrierna och på systemen för att påverkan på individen ska bli så begränsad som möjligt.
2. Reglering och prissättning - externa kostnader för transporter ska speglas i de faktiska kostnaderna för transporter.
3. Integrerad och sammansatt samhällsplanering - samhällsplaneringen ska genomföras så integrerat med mobilitetsplaneringen som möjligt. Nybyggnation ska ske i stationsnära lägen med det övergripande målet att minska behovet av transporter och mobilitet. Individer ska inte behöva resa för att utföra vardagliga sysslor.
4. Personinriktad information - transporternas effekter ska tydligt kommuniceras till medborgarna och därmed höja kunskapen om de negativa effekterna som finns kring resande. Denna princip bidrar också till ett högre socialt medvetande och påtryckning för att minska transportnivåerna.

Dessa principer går också hand i hand med stora delar av vad Ondiviela (2021) och Andersson (1998) lyfter om vad som är attraktiva städer.

Det är också viktigt att diskutera hur den sociala hållbarheten påverkas av mobiliteten i staden. Jan Gehl (2010) lyfter mobilitet och tillgänglighet som centrala för den sociala hållbarheten, för att garantera alla invånares lika demokratiska rättighet till staden. Gehl lyfter cykel-, gång- och kollektivtrafik som viktiga komponenter för att skapa detta. Under platsbesöket i Gent poängterade projektmedlemmarna i SHARE-North Squared att mobilitet och tillgänglighet är viktigt för social hållbarhet i den mån att mobiliteten påverkar tillgängligheten till bland annat social housing-projekt och de socioekonomiskt svagare hushållens tillgång till samhällstjänster. Jeffrey Matthijs berättar (Personlig kommunikation, 5 april 2024) att mobiliteten genom bildelningstjänster och bilpooler i Gent har haft en inverkan på social hållbarhet. Folk med låg inkomst fick minskade utgifter för transporter, men fick dessutom större socialt nätverk samt att invånarna lär känna sina grannar bättre och stärker sociala band. De nya tillgängliga plattformarna, för möten och aktiviteter, skapar nya platser som i sin tur skapar nya sociala värden.

3.2.1 Transit-oriented Development

Ett sätt att skapa mobilitet genom stationsnära lägen (Banister, 2008) är genom så kallad Transit-oriented Development, eller TOD (Stanley et al., 2018; Hrelja et al., 2020). Hrelja et al. (2020) säger att TOD brukar definieras som en metod inom transport- och markanvändningsplanering som gör gång, cykel och kollektivtrafik smidig, lämplig och attraktiv samt maximerar effektiviteten hos existerande kollektivtrafiktjänster genom att fokusera utveckling nära stationer, hållplatser och pendelplatser. Konceptet bygger på de tre D:na - *Density*, *Diversity* och *Design* (Hrelja et al., 2020, s. 12). Ibland kompletteras detta också med *Distance to Transit* och *Destination accessibility*. Tillgång till fots har en stor betydelse för TOD-baserad utveckling och närhet till kollektivtrafiktjänster brukar här i genomsnitt definieras till mellan 400-600 meter (Hrelja et al., 2020, s. 13).

Vissa använder också tidsaspekten i hur många minuter som det tar att nå kollektivtrafiktjänster. Detta gör också att TOD har en koppling till det krono-urbanistiska tankesättet. Samtidigt ska det noteras att TOD-baserad utveckling inte är en nyhet, eftersom samhällen ofta uppstått i närheten av viktiga trafik- och transportnoder. Detta kan också härledas till effektivisering av transport och produktion genom lokaliseringsteorier och lokaliserad ekonomi (O'Sullivan, 2012). Utifrån både Stanley et al. (2018) och Hrelja et al. (2020) så vill man maximera "catchment area", eller det nådda området, kring transportnoderna för att maximera effektivitet

och transporter, både avseende tidsbesparing, transportkostnader och tillgänglighet utifrån ett rättviseperspektiv.

Malmö stad (2023a) har i sin översiktsplan etablerat att man vill utveckla tätt i stationsnära lägen, vilket följer tanken om både 15-minuterstaden och TOD-principen. Dock så är det skillnad på TOD och stationsnära lägen - det senare antyder endast planering utefter kollektivtrafik. Samtidigt ska det sägas att cykel och gång aktivt lyfts fram i översiktsplaner (Malmö stad, 2023a) liksom i Trafik- och mobilitetsplaner (2016), trots att man talar om stationsnära lägen.

3.2.2 Aktiv mobilitet

Cykel- och gångtrafik är några av de vanligaste satsningar som förekommer i offentliga dokument såsom olika plandokument (Malmö stad, 2023a; Malmö stad, 2012), strukturplaner (City of Ghent, 2018) och förespråkas aktivt i forskningen om hållbart mobilitet (Johansson, 2017). Denna typ av mobilitet brukar lyftas som hälsofrämjande och bidrar till minskad miljöpåverkan. Cykeln beskrivs av Svensk cykling (u.å) som världens mest miljövänliga fordon och det beskrivs också att cykeln har störst möjlighet att komma till sin rätt som fordon i stadsmiljö. I Malmös cykelprogram (Malmö stad, 2012) beskrivs cykeln som både fördelaktig för hälsan, billig, snabb och effektiv.

Gång- och cykeltrafik är också centralt för konceptet om 15-minuterstaden (Moreno et al., 2021), det täta stadsrummet och framför allt den tillgängliga staden. I Paris har cykel och gång blivit de primära transportsätten i Paris stad (Nguyen-Luong, 2024), vilket kan kopplas till att Paris var den första stad som Carlos Moreno först tillämpade konceptet om 15-minuterstaden på (Moreno et al., 2021). Det ska samtidigt sägas att denna studie av Paris är pågående och siffrorna fluktuerar under dagen samt att de tillfrågade invånarna varierar i om de bor i Paris stad eller kringliggande förstäder. Ändå bör dessa ses som en fingervisning om att tillgänglighet genom cykel- och gångtrafik är framgångsrikt samt populärt i frågan om mobilitet och tillgänglighet.

3.2.3 Kollektivtrafiken

Kollektivtrafik definieras av Transportstyrelsen (2024) som persontransporter av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering. Regionala

kollektivtrafikmyndigheter ansvarar för att det ska finnas en tillfredställande trafik inom länen. Transporter och kollektivtrafik beskrivs av Ondiviela (2021) som stadens livsnerv och att maximera transporters effektivitet är en av de viktigaste aspekterna inom välfärd (van Wee et al., 2013) samt att det bidrar till att skapa större tillgänglighet och rättvis tillgång till den bebyggda miljöns områden och funktioner. Kollektivtrafik lyfts aktivt fram i både policydokument hos kommuner och nationella institutioner (Malmö stad, 2023a; Boverket, 2016), bland transnationella organisationer (FN, u.å) och forskare inom området som Richard Florida, Carlos Moreno och Ondiviela (Moreno et al., 2021; Ondiviela, 2021; Ondiviela, 2022). Policymål med kollektivtrafik har många dimensioner, exempelvis ekonomi genom minskad trängsel och minskat bilanvändande, minskandet av utsläpp för klimat och den sociala jämlikheten i tillgången till kollektivtransporter (Mulley & Nelson, 2021). Ökad kollektivtrafikandel och minskning av privat bilanvändande är en aktiv hållbarhetspolicy, och det är oftast ökad tillgänglighet som är målet för detta (van Wee et al., 2013), men infrastruktursatsningar inom kollektivtrafik stöter ofta på motstånd på grund av flera faktorer:

- Ekonomisk tillväxt och befolkningsökning är externa processer bortom policyskapares kontroll.
- Många transportinsatser är inte synkroniserade med varandra och får som konsekvens att deras effektivitet blir lidande.
- Förändringar i beteenden i bilanvändande är endast troliga vid implementering av stränga policys.

Till detta kommer också den dominerande position bilen redan har inom transportinfrastrukturen. Dock räcker inte enbart förändringar i kollektivtrafiken för att skapa hållbar förändring inom färdsätt, fördelning mellan trafikslag och total mängd resande (Dickinson & Wretstrand, 2015). Det krävs synergier och samverkan mellan åtgärder och styrmedel för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv.

Kollektivtrafiken har också betydelse för den sociala hållbarheten. I Berg et als. (2019) studie kring mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden framkommer det att kollektivtrafiken har en viktig del i hur medborgare i socioekonomiskt utsatta områden kan vara delaktiga i samhället och känna sig inkluderade. Kollektivtrafiken och utveckling i stationsnära lägen lyfts också fram som central i förtätningsprocessen (Malmö stad, 2023a). Kollektivtrafiksatsningar sker dock enligt studien ofta i redan starka transportstråk, eftersom tillväxten ska generera

regionalekonomisk utveckling. Socioekonomiskt utsatta områden och svagare transportstråk underprioriteras därmed i styrdokumenten, trots att kollektivtrafiken lyfts fram som viktig för att utjämna ojämlikheter och bidra till högre social hållbarhet och integration. 15-minuterstaden (Moreno et al., 2021) var ett av de ledande koncept som infördes av Anne Hidalgo i Paris och som lyfts som anledningen till att staden blivit mer resilient, medborgarvänlig och tillgänglig. Enligt Moreno et al. (2021) blev Anne Hidalgo omvald tack vare detta. Enligt Matthijs (Personlig kommunikation, 5 april 2024) gällde samma sak i Gent. Deras borgmästare blev omvald efter satsningarna på delningstjänster och begränsande av privatbilism.

3.2.4 Delningstjänster

När man diskuterar mobilitet, och i synnerhet hållbar mobilitet, är delningstjänster också populära verktyg att lyfta i dagens mobilitetsdiskurser. Delningstjänster och delad mobilitet skapar också fler ytor som kan upplåtas för förtätningsprocesser (SHARE-North, 2021). När man talar om hållbar mobilitet tenderar man att automatiskt prata om gång, cykel och kollektivtrafik, men i förlängningen kan det också innefatta bilpooler och andra delningstjänster (Johansson, 2017) för fordon. Även så kallade mikromobiliteter (Mulley & Nelson, 2021, s. 388; SHARE-North, 2021) som elcyklar och elsparkcyklar är bra kompletterande transportmedel som förlänger kollektivtrafikens nätverk. Däremot har individuella bilfordon fortfarande fördel i policy- och reglerande frågor. Exempelvis är momsen på bilpooler 25 % jämfört med taxibilar som endast har 6 % (Skatteverket, u.å.a; Skatteverket, u.å.b) Detta skapar ojämn konkurrens utifrån ett marknadsperspektiv (Johansson, 2017), och främjar också de individuella fordonen över de kollektiva, vilket också bidrar till lägre incitament att planera och bygga för en minskning av individuella transporter som tar plats. Incitamentpåverkan diskuteras vidare i avsnitt 3.2.5.

När man talar om delningstjänster blir det också relevant att diskutera hur dessa implementeras och hur det går att ackommodera för dem på flera sätt. Vanliga ackommoderingar är cykelparkeringar, cykelställ och parkeringshus. På senare tid, i linje med förtätningsdiskursen och minskandet av privatbilism, har man börjat tala om mobilitetshus och mobilitetshubbar (Tyréns, 2020; Malmö stad, 2024d). Parkeringshus är i sig en typ av yteffektiva byggnader som minskar behovet av kantstensparkering (Johansson 2017). Mobilitetshus kan förstås som att man tar parkeringshus ett steg längre, där man genom att samla olika typer av fordonstyper (cykel, elsparkcyklar, bilpooler, etc) skapar yteffektiv förvaring av fordon. I Tyréns (2020) utredning för Malmö stad etablerar man att mobilitetshusen också bör kompletteras med ett

system av så kallade mobilitetszoner i hela staden, där mobilitetstjänster som taxi, busshållplatser, bilpoolsbilar och lånecyklar samlas till ett gemensamt system som både är lättillgängligt och som uppmuntrar till fler att välja bort den egna bilen.

Detta har också gjort avtryck i både Malmö stads senaste översiktsplan (2023a) och i planprogrammen för Amiralsgatan (Malmö stad, 2021) samt Lorensborg och Belleveugården (Malmö stad, 2022). På Malmö stads hemsida (2024d) skriver kommunen hur mobilitetshubbar kan bli framtiden för transportsystemet som skapar nya samlingsplatser för det delade resandet i staden som bidrar till en mer tillgänglig stad. Det ska också bidra till att transportsystemets olika delningstjänster och mobilitet samverkar och kompletterar varandra. Här är det viktigt att lyfta hur mobilitets- och delningstjänster då också måste samspela med varandra, och i synnerhet inte begränsas. I Malmö förbjöds bland annat elsparkcyklister från att parkera i utsatta områden, vilket annars bestraffas med böter (Marinkovic, 2021). Begränsningar av mobilitet riskerar att öka klyftor och social ojämlikhet - vilket är raka motsatsen till vad mobilitet och tillgänglighet syftar till enligt både Malmö stad (2023) och teorier om vad en hållbar stad är (FN, u.å; Stanley et al., 2018).

Det ska också poängteras hur vanskligt begreppen mobilitetshubb och mobilitetshus kan vara. I *Planering för ny tillgänglighet* (Koglin et al., 2022) skriver de att en utmaning med mobilitetshubbar är att en del byggnader kallas för mobilitetshubbar, även om man mest tillhandahåller bilparkering, trots att mobilitetshubb egentligen har en annan betydelse. Man kan här ana en form av vilseledande begreppsanvändning av liknande form som sker vid greenwashing (Pizzetti et al., 2019).

Det är också relevant att lyfta den tekniska innovationens relation till hållbar mobilitet. Medan Ondiviela (2021; 2022) och Banister (2008) lyfter teknologins vikt för både attraktivitet och hållbarhet så påpekar Winner (1980) risken av att förlita sig enbart på tekniska lösningar, och att det sätter ramar för både beteende och för vilka som kan bruka tekniken. Johansson (2017) lyfter det faktum att även om elbilar har en påverkan på utsläppen i sig så tar elbilar precis lika mycket plats som bensin- och dieseldrivna bilar, och de kräver samma mängd parkeringsplatser. Detta kan också förankras till övertron på digitala och matematiska trafiksimuleringar för transportflöden.

Delningstjänster skulle enligt Johanssons (2017) kartläggning fungera som ett bra stärkande av kollektivtrafiken och bidra till en reducering i den mängd mark som upptas av hårdgjorda ytor. Martin Grander säger i en diskussion (Personlig kommunikation, 14 februari 2024) att delningstjänster är vägen framåt, men att förutsättningarna måste vara rätt:

> Jag tror verkligen på delningstjänster, men jag tror inte att de kommer att lyfta så länge det är fördelaktigt att ha egen bil. Det gäller mig också, jag har bil. Ibland hör de till och med av sig från försäkringsbolaget och undrar "kör ni verkligen så lite?" Så länge incitamenten finns och det underlättas mer att ha egen bil så kommer man att välja det. Plockar man bort möjligheten för bilarna så kommer delningstjänsterna höjas. (Personlig kommunikation, 14 februari 2024).

3.2.5 Incitament

Incitament spelar en stor roll för hur människor väljer var de bor, och i synnerhet spelar de stor roll för vilka transportmedel man använder i den bebyggda miljön. Mer specifikt i detta fallet åsyftas hur folk uppmanas eller påverkas till att välja alternativa transportsätt än privatbilism.

Bilens dominans har länge, som tidigare nämnts, gjort att incitamenten för att ha bil har varit mycket höga. Stanley et al. (2018) säger att bilens dominans i staden bidrar till externaliteter som inte bara ökar beroendet av bilbaserade transporter utan också påverkar säkerheten för barn i staden, vilket gör att föräldrar är mer benägna att köra sina barn till skolan. Aspekter som säkerhet, restid och komfort har stor påverkan på vilka transportsystem invånare väljer att nyttja. GTC, *Generalized Transport Costs*, påverkas av aspekter som trafikvolymer, kvalité, hastigheter, et cetera (van Wee et al., 2013, s. 8). Detta är också nära kopplat till CBA, *Cost-Benefit-Analysis* (O'Sullivan, 2012; van Wee et al., 2013), vilket syftar på vad människor är villiga att betala för eller lägga tid på, hur människors vanor och beteenden påverkas samt hur man agerar i livsval. CBA kan också relateras till medborgarkontraktet (Ondiviela, 2021) i hur folk väljer att leva sina liv. CBA kritiseras också som uppskattningsmetod eftersom den brister i att uppskatta rättvisefrågor som fördelningseffekter eller att rikare samhällsgrupper, som exempelvis den kreativa klassen, spelar en större roll och tar större plats i CBA (van Wee et al., 2013) och är mer villiga att betala för olika tjänster och service, så kallad WTP, eller *Willingness To Pay* (O'Sullivan, 2012; van Wee et al., 2013). Viktigt att ha i åtanke här är också att de som har råd med vissa tjänster och service är de enda som har möjlighet att nyttja dessa. Möjligheten, eller villigheten, att betala för denna tillgänglighet är också avgörande för hur du som medborgare kan prioritera i valet av lokalisering i den urbana miljön.

Markanvänding och socioekonomiska samt demografiska variabler påverkar varandra, vilket tillsammans, och även på egen hand, påverkar resebeteendet, vilket skapar komplicerade samband att bemöta (van Wee et al., 2013). Till detta tillkommer också attityder, livsstilar och preferenser som ökar komplexiteten. Detta ökar också behovet av att kunna avgöra vart vissa insatser bör riktas samt vart det är möjligt att skala ned på vissa funktioner, exempelvis minska privatfordons tillgänglighet på platser som inte har högt bilresande. Bilens position som statussymbol är också en viktig aspekt kring bilens dominans. Det är ett verktyg att uttrycka tillhörighet och sociala position och välstånd (Johansson, 2017) och detta är en aspekt som inte bör förbises.

Incitament och beteendepåverkan kan ske på flera olika sätt; regleringar, subventioner, reformer och policys är vanliga offentliga styrmedel som bidrar till detta (Dickson & Wretstrand, 2015). Den så kallade Mohringeffekten (Dickson & Wretstrand, 2015), att ökat antal passagerare och efterfrågan vill bemötas med ökat utbud, skapar incitament för aktörer att satsa av rent vinstintresse. Utifrån Ondiviela (2021) och Andersson (1998) vet vi att de mest attraktiva städerna också har ett starkt styre där offentliga myndigheter ger tydliga direktiv och reglerar utvecklingen. Man behöver, som Dickinson och Wretstrand (2015, s. 83) skriver, "använda både piska och morötter" för att skapa incitamenten.

Det finns också bevis på att minskad bilkapacitet bidrar till ökad efterfrågan och användning inom kollektivtrafiken och andra transportmedel. Detta lyfts bland annat av Dickinson och Wretstrand (2015) som nämner flera europeiska städer som Paris och Warszawa, och av Johansson (2017) som i sin doktorsavhandling lyfter flera tyska och belgiska städers satsning på att prioritera kommunala parkeringsplatser för bildelningsfordon. Belgien, och i synnerhet staden Gent, är intressant som studieobjekt eftersom de implementerat ett system där cirkulations- och mobilitetsplanen skapar näst intill bilfria stadskärnor. Gent har en aktiv cykel- och mobiliseringsstrategi sedan 90-talet för att förhindra köbildning och trängsel. Här bör det återkopplas till Anderssons (1998) yttrande om att de städer som generellt sett rankas högst i sin attraktivitet är de städer som har starka reglerande funktioner och policys. Dessa satsningar och regleringar har kommit från styrdokument och strategier genomförda på kommunalt reglerande nivå.

Det blir här viktigt att beröra vad effektiva och hållbara mobilitetssatsningar innebär. Det är skillnad på att skapa effektiv kollektivtrafik och välanvända cykelvägar i redan relativt täta städer gentemot om man skulle försöka göra det i glesa städer. Europeiska städer som Barcelona, Gent och Bremen kan dra nytta av dessa strategier, men det skulle vara svårare att implementera i typiskt bilberoende städer som Atlanta i USA. Här är det värt att återigen nämna det faktum att Sverige är ett glesbefolkat land som till stor del byggt in bilberoendet på stor skala. Så även om man bor i en stad som Malmö som förtätar och skapar förutsättningar för hållbar mobilitet så består till viss del bilincitamentet för transporter på nationell nivå eller långa avstånd. Närheten och tätheten i svenska tätorter ska dock inte helt förkastas. Enligt Statistiska centralbyråns GIS-expert Stefan Svanström (2024) så kan nästan en tredjedel av Sveriges arbetande befolkning cykla till arbetet.

3.2.6 Gent och mobiliteten

I Gents strukturvision för 2030 (City of Ghent, 2018) så har mobiliteten etablerats genom att sätta en tydlig prioriteringsordning där all urban utveckling sker med utgångspunkt från ett nätverk för cykel- och gångtrafik. Gent införde också en Cirkulationsplan 2017 (EU, 2017) med målet att ta tillbaka stadsutrymmet till medborgarna och bemöta framtidens utmaningar med den växande staden, som trängsel, utsläpp och osäkra miljöer (Boverket, 2022). Införandet av planen var inte oproblematisk och mötte högljutt motstånd från flera aktörer.

En central del av processen var att konvertera existerande bilinfrastruktur istället för att bygga nytt för cykel och gångstråk (Gustavsson Binder et al., 2023). Förändringen beräknas ha kostat cirka 5-6 miljoner euro - en bråkdel mot vad kostnaden hade varit för en helt ny separat infrastruktur (Boverket, 2022). Tillämpningen skedde över en helg genom att trafikhinder placerades ut i innerstaden, vilket fungerade som omedelbara och temporära hinder för biltrafiken. Dessa har sedan helt byggts om och fått nya värden eller bevarats för de som av nöd behöver privata bilfordon (Gustavsson Binder et al., 2023). I och med att man införde den nya strategin ökade samma år trafiken i viss mån på den ringlinje som nu skulle användas för att ta sig från en zon till en annan. Dessa nivåer återgick emellertid följande år till normala nivåer. Däremot sjönk både olycksfallen, utsläppen och andra hälsovådliga faktorer omedelbart och bruket av cykel-, gång- och kollektivtrafik ökade markant. Dock tog planeringen för genomförandet av planen tre år.

Viktigt att lyfta här är tidsperspektivet, som lyfts fram som att man planerade länge och genomförde snabbt (Gustavsson Binder et al., 2023). Även om detta lyfts fram som en lång planering, så är det viktigt att reflektera kring hur detta i kontext kan ses som mycket snabbt. Byggnadsprocesser tenderar att dra ut på tiden, ibland i decennier, och i fallet Gent skedde skyltning och placering av temporära hinder inom en kort tid, varav vissa åtgärder med tiden blev permanenta.

Under besöket i Gent upplevde jag att det överlägset fanns mer cykelbaserad trafik i staden än bilbaserad. Bilar observerades, men den övervägande majoriteten av trafiken var på cykel. Ofta var det inte ens särskilt mycket trafik alls. Det var tydligt att skyltning och gatumarkeringar fungerar väl och trafikhastigheten bedömdes vara låg hela tiden. Bilens lägre position var tydlig i att cykeltrafik nästan alltid hade företräde i staden, vilket syns i figur 9. Det är också värt att nämna att säkerhetsupplevelsen var hög även under sena kvällar, eftersom det var så få bilar i staden.

Figur 9

Vänster: gatumarkering för att visa cykeltrafikens företräde. I Gent sträcker sig dessa markeringar kilometerlånga. Höger: gatuskyltning för trafikförbud. Notera att cykel och moped är undantag. Bildkälla: Egentagna foton.

Det är inte bara Gent som implementerat detta tankesätt. Birmingham, Bryssel och Leuven har alla infört bilfria zoner i stadskärnan och begränsningar i hur bilar kan röra sig i de centrala stadsdelarna (Gustavsson Binder et al., 2023). Andra städer som också lyfts för sitt arbete med hållbar mobilitet och styrning är Köpenhamn och Barcelona. Bremen i Tyskland inledde redan under 1990-talet sina första tester av bildelningstjänster (Eurocities, u.å). 2022 använde 22 000 människor den lokala bildelningstjänsten. Bremens Sustainable Urban Mobility Plan, i synnerhet kring bildelning och mobilitetshubar, har sedan sin implementering inspirerat andra städer (SHARE-North, 2021). I norska Bergen har man, utifrån Bremens koncept, framgångsrikt implementerat mobilitetshubar och delningstjänster (SHARE-North, 2021) för att minska bilberoendet. Det var också i Bremen man sedermera lät fastighetsutvecklare själva välja om man ville inkludera parkeringsytor eller inte. Vissa var skeptiska, medan andra bejublade möjligheten att exploatera till lägre kostnader.

Texten *Att göra en Gent* (Gustavsson Binder et al., 2023) lyfter fram sju lärdomar som svenska städer och deras beslutsfattare kan ta med sig från Gent och andra städer som tillämpat liknande metoder:

1. Arbeta fram en bred acceptans - Invånarna är mer vänligt inställda till hållbara mobilitetssatsningar än vad beslutsfattare tror. De högljudda motståndarna är oftast en konservativ minoritet. Den tysta majoriteten är dock inte lika aktiv och hörs inte ofta nog i samråd och dylikt. Sedan är det viktigt att hålla sig till den satta planen och göra mindre anpassningar utan att förlora det övergripande målet.
2. Tydlig kommunikation är a och o - Kommunikationen ska vara löpande och inkluderande, inklusive under förberedelser. Visionen, inte specifika insatser, ska kommuniceras och de relaterbara effekterna ska lyftas fram. Tekniska aspekter är ointressanta. Narrativet ska tydligt beskriva de aktuella utmaningar som folk bryr sig om och vad som ska åstadkommas, men de faktiska åtgärderna kan lyftas mer abstrakt.
3. Noggrann planering, snabbt genomförande - Framgångsreceptet är att planera länge och implementera snabbt. Gent genomförde sin implementering på en helg och använde bland annat temporära åtgärder. Fördelen med detta är att effekterna snabbt blir synliga. Det kan finnas svårigheter med snabba åtgärder utan tillräckligt politiskt stöd. I Sverige pågår stegvisa versioner av detta med sommargator, för att bemöta brist på politiskt stöd, men det snabba genomförandet är att föredra.
4. Inför ett paket av åtgärder som samverkar och stödjer varandra - Det krävs en mix av samverkande åtgärder för att förändra invanda resmönster, inte bara genom att ändra

hur ytor används utan också ge utrymme för de sökta aktiviteterna. Åtgärder i paketen kan genomföras i ett skede och vissa i ett annat. Gent inledde med cirkulationsplanen och sedan följde övriga insatser i etapper med flera åtgärder samtidigt. Förbättringar ska ske kontinuerligt så att folk märker av resultaten för de hållbara resesätten och mätningar ska ske löpande för att man ska kunna göra korrigeringar.

5. Undvik övertro på trafiksimuleringar - Övertron på trafiksimuleringar är för hög och man bör inte använda dessa som underlag för hur trafikflöden förändras, i och med att simuleringar inte beaktar överflyttningar av trafik från ett färdmedel till ett annat. Resultaten i städer som Gent, Birmingham och Leuven visar på motsatsen.
6. Viktigt med politiskt ägandeskap - Grunden för framgångsrik planering och implementering finns i förankring i politiken och hos tjänstemän och åtgärder blir svåra att genomföra utan dessa. Det behövs flera företrädare, inte enskilda, som talar för projekten och dessa behöver stå fast vid projektens fördelar. Offentliga aktörer måste också kontinuerligt känna sig delaktiga och känna tillhörighet till projektet. Deras arbete måste erkännas och uppmärksammas.
7. Våga tänka nytt - Metoderna är inte en "one size fit all", och måste anpassas efter stadens egna sammanhang. Däremot får man inte fastna i att en stad tänker "vi är inte Gent" och att man inte har samma förutsättningar. I Gents exempel var det långtifrån självklart att man skulle kunna genomföra sådana förändringar som gjorts på 2000-talet.

Braess paradox (Zhuang et al., 2022), en teori lanserad av Dietrich Braess, menade att ökad kapacitet för flöden inte skapar förbättrade flöden, vilket Zhuang et al. (2022) matematiskt bevisade i artikeln *The Braess's Paradox in the Dynamic Traffic*. Braess paradox kan appliceras i flera sammanhang, men i trafiksyfte så innebär det att minskad kapacitet för bilen leder till minskat bilanvändande och därmed mindre trängsel och köbildning. Detta betyder alltså att minskade incitament att använda privata fordon till förmån för ett effektivt kollektivtrafiksystem skulle gynna majoriteten av befolkningen. Winner (1980) säger att infrastruktur kan användas för att påverka beteenden och forma samhällets strukturer samt som maktmedel. Paris boulevarder utformades för att kunna slå ned uppror och prostester. Denna beteendepåverkan styrks av incitamentbildandet som tidigare presenterats från Ondiviela (2021), Dickinson och Wretstrand (2015), Stanley et al. (2018) med flera. 15-minutersstaden, med sin tanke om närhet och tillgänglighet och minimering av resor, kan då göra stor skillnad om man ser till att stadens delar kommer närmre varandra.

Braess paradoxen står i kontrast till traditionell svensk trafikplanering avsett på att man ofta använder trafikmodeller baserade på trafiksimuleringar (Gustavsson Binder et al., 2023) som viktiga beslutsunderlag. Dock påvisar både Braess paradoxen och Gents strukturvision att nämnda trafiksimuleringar inte kan inkludera överflyttning av resenärer från ett färdmedel till ett annat. Exkluderingen av trafiksimuleringar var centrala för utvecklingen av Gents cirkulations- och mobilitetsplan (Gustavsson Binder et al., 2023).

3.2.7 Sammanfattning

Stora delar av satsningarna i planer för hållbar mobilitet attribueras till främst cykel- och gångtrafik, kollektivtrafik och i viss mån bilpooler samt att man planerar nyproduktion utifrån stationsnära lägen. Hur vi reser påverkas av incitament och hur viss typ av mobilitet prioriteras. Städer planeras traditionellt sett med bilens tillgänglighet i åtanke, men många planerare försöker numera rikta sig mot transportmedel som inte använder fossila bränslen. Majoriteten av människor är positivt inställda till hållbara satsningar och det som krävs för att främja minskat bilanvändande är att man satsar på att göra det mer fördelaktigt att nyttja kollektivtrafik, cykel och gång.

Staden Gent är en stor föregångare inom frågan om hållbar mobilitet och delningstjänster och har lyckats införa en omfattande förändring i sin mobilitet som bidragit till både minskade utsläpp och ökad ekonomisk- och social tillväxt genom att minska bilens tillgänglighet till att i stället öka människors mobilitet genom gång- och cykeltrafik samt bilpooler. Delningstjänster för bilpooler har varit mycket framträdande här.

3.3 Den täta staden

En typ av fysisk struktur som kan minska incitament för att använda bilen är att förtäta våra städer. Täthet är en avgörande dimension för staden och den byggda miljön och den har en direkt koppling till resande, resbehov och mångfald (Moreno et al., 2021, s. 102) och det har också en stor betydelse för att skapa mer hållbar mobilitet i nära anslutning till stadens funktioner genom transportorienterad utveckling (Hrelja et al., 2020), där täthet, eller *density*, är ett av de tre D:n som konceptet bygger på. Moreno et al. (2021) poängterar att i klassisk planering innebär förtätning tätt liggande byggnader, men inom 15-minuterskonceptet beskrivs detta mer som människor per kvadratkilometer. Johansson (2017) poängterar också att täthet inte måste vara att ta mer mark i anspråk utan snarare att man maximerar den redan bebyggda ytan. Förtätningen har kommit som ett svar på utglesningen som skedde för att förbättra hälsa och minska trängsel (Boverket, 2016). I Beijing beräknas kostnaderna för trängsel och luftföroreningar motsvara upp till 16 % av BNP (UN-HABITAT, 2017).

Utglesningen, internationellt känd som urban sprawl, har lett till ett bilberoende som skapat en strukturell "tvångsrörlighet" (Johansson, 2017) och ökade utsläpp (Stanley et al., 2018). Genom att skapa tätare städer kan vi minska transportberoendet och bevara grönområden både inom och utanför städerna, vilket är viktigt för den biologiska mångfalden och klimatet. Det ska också leda till fler möten mellan människor och större inkludering av medborgarna i staden (UN-HABITAT, 2017). Angelo Meuleman poängterar (Personlig kommunikation, 11 april 2024) att förtätning är en förutsättning för hållbar mobilitet.

3.3.1 Täthet

Täthet har sin grund i att människan bildade städer för att man ville skapa närhet, säkerhet och effektiv produktion genom så kallade agglomerationer (O'Sullivan, 2012; Berghauser Pont et al., 2021). Täthet beskrivs av Berghauser Pont et al. (2021) som fördelaktigt beroende på vilken typ av hållbarhet man talar om; förtätning fungerar bäst upp till en viss nivå. Dock är Berghauser et al. (2021) en amerikansk studie som applicerar amerikanska doktriner om förtätning på svenska städer. Begreppet täthet antas bara vara att man har närliggande byggnader, men förtätning kan ske på flera olika sätt. Det gör det också viktigt att definiera vad som egentligen är en tät stad, och därmed också hur man förtätar.

I Gents strukturvision för 2030 (City of Ghent, 2018) beskriver man det som att smart förtätning inte bara görs genom att skapa fler bostäder utan snarare genom närhet och mikrocentralitet. Strukturvisionen anger också att tätheten och mobiliteten ska skapa förutsättningar för att invånarna ska ha tillgång till grönområden och vattendrag samt samhällsfunktioner. Täthet kan enligt Gents strukturvision genomföras på följande sätt (City of Ghent, 2018, s. 14):

1. Stapling: Bygga högre, använda underjordiska ytor eller addera våningar på existerande byggnader.
2. Delning: Använda byggnader, parkeringsplatser, etcetera, för olika syften vid olika tider.
3. Återbruk: Ge nytt liv till existerande terräng och byggnader som inte längre nyttjas.
4. Temporär användning: Användning av ytor som temporärt står oanvända, exempelvis för att de inväntar utveckling, för andra syften under mellantiden.
5. Urban uppdelning: (Om-)uppdelning av större markytor till mindre fastigheter, vilket tillåter mer effektiv markanvändning.
6. Mindre bostäder: Stimulera invånare till att välja småskaliga bostäder anpassade för familjesammansättningar.

Till detta kommer också mobilitet som ett sätt att förtäta (SHARE-North, 2021), eftersom delningstjänster och andra former av hållbar mobilitet skapar förutsättningar för förtätning då markytor tillgängliggörs av minskat ianspråktagande av mark för privatbilism.

Enligt Boverket (2016) så sker förtätning oftast genom bostadsbyggande, trots att hus och byggnader oftast består av mer än bara bostäder (Boverket, 2016). Det är stor skillnad på fysisk täthet och upplevd täthet. Täthet är dessutom inte i sig eftertraktad, utan snarare de kvalitéer som uppstår till följd av det, exempelvis närhet till arbete, kulturutbud, parker, etc. Närhet är en av de största trivselfaktorerna. Det finns också olika typer av förtätning. Utifrån Boverkets *Rätt tätt* (2016) så presenteras olika typer av hur man kan förtäta. I Malmö lyfter man fram Lindängen som exempel för hur man bygger bostäder i miljonprogramsområden genom subventioner av bostadspriser. I andra områden har man arbetat med att nyttja oanvända byggnaders ytor. Miljonprogram lyfts fram som områden med förtätningspotential just för att de tenderar att ha större oanvända eller ineffektivt nyttjade ytor. Jan Gehl (2010) poängterar att det finns skillnad på hur väl en tät stad fungerar för sina invånare och att kvalitén på tätheten är vad som spelar roll. Han lyfter bland annat New York som har täta stadsdelar som inte har liv stora delar av dygnet, medan andra stadsdelar i samma stad, exempelvis Soho och Greenwich

Village, är täta men inte lika täta som andra delar av Manhattan. Gehl säger att en stad inte förtätar bäst genom att bara bygga på höjden och närliggande, utan med olika funktioner i byggnaderna samt med kvalitativa livsmiljöer mellan husen.

Det är viktigt att återigen lyfta att Sverige utgör i denna kontext ett mycket glesbefolkat och tätortsutglesat land. Jämför vi de landmässigt nästan jämnstora kommunerna Hässleholm, med 52 000 invånare (Hässleholm, 2023), och Hong Kongs kommun 7,5 miljoner (Census and statistics department, 2023; Lands department, 2024) så ser vi den stora skillnaden i markeffektivitet och planering av täthet samt vad man får plats med på en viss markyta. Täthet är alltså relativt beroende på vart i världen man tittar och i vilket sammanhang. Likaså finns ingen perfekt lösning för alla städer. Barcelonas superblocks (Gustavsson Binder et al., 2023) erbjuder möjligheter att förtäta på ett sätt, Malmö ett annat. Andersson (1998) påpekar att medan europeiska städer utvecklades mer på det sociala planet under 90-talet så utvecklades många asiatiska städer, däribland Hong Kong, med tillväxt i fokus. Angelo Meuleman säger (Personlig kommunikation, 11 april 2024) att Bryssel implementerade en egen version av Gents cirkulationsplan, men i och med att den belgiska huvudstaden består av en annan demografi, har annorlunda infrastruktur samt är indelad i 19 kommuner så har detta inte fungerat lika väl. Bilanvändandet har minskat även där enligt Meuleman, dock inte med den önskade effekten och stödet. Detta kan också användas som ett exempel på att det inte finns en universell lösning på utmaningar inom förtätning och mobilitet.

Förtätningen medför också utmaningar (Johansson, 2017; Boverket, 2016; UN-HABITAT, 2017). Bebyggelse av grönytor och färre fria ytor är bara några av dessa. Byggnader byggs ofta på höjden, vilket påverkar stadsbild samt ljusinsläpp. Förtätning kan bidra till höga fastighetskostnader (Boverket, 2016) och markanspråk på bekostnad av andra funktioner som ekosystemtjänster och mobilitet. Detta leder också till externaliteter, som att man inte bygger tillräckligt med service och tjänster, exempelvis skolor som ska bemöta de nya bostädernas behov. Även gentrifiering kan bli ett resultat av förtätning (Boverket, 2016; UN-HABITAT, 2017). Gentrifiering definieras av Nationalencyklopedin (u.å) som en social förändringsprocess som består i att individer med hög socioekonomisk status flyttar till stadsdelar som traditionellt har dominerats av individer ur lägre sociala klasser eller från etniska minoriteter. Ett vanligt utfall av detta blir en förflyttning av socioekonomiskt utsatta grupper till andra platser till förmån för de invånare som man vill ska flytta in i ett område. Detta sker oftast till följd av högre mark- och fastighetspriser.

Kort sagt så finns det ett glapp mellan vad människor värderar eller önskar och vad som faktiskt byggs (Boverket, 2016). Det är här viktigt att ha utglesning i åtanke eftersom det finns en gräns för hur mycket man kan förtäta.

3.3.2 Parkeringsnormer

I och med bilens dominans i trafikutrymmet och parkeringsnormer blir också detta en stor faktor som påverkar effektiv förtätning, hållbar mobilitet och tillgänglighet. Täthet kan innebära att man minskar privata bilars framkomlighet och anspråktagna mark till förmån för exempelvis ekosystemtjänster. Parkeringsnormer lyfts fram som ett kommunalt verktyg som används för att planera och reglera parkeringsutrymmen på ett sätt som främjar effektiv och hållbar användning av existerande mark i stadsmiljö (Johansson, 2017). Parkeringsnormer ska definiera den mängd parkeringsplatser som bör finnas vid ny- eller ombyggnation av byggnader. Syftet med dessa normer är att balansera parkeringsbehov med andra stadsutvecklingsmål, exempelvis hållbarhet, minskad biltrafik och tillgänglighet (Johansson, 2017). Detta ska också leda till minskad markexploatering. Fler och fler kommuner har börjat införa flexibla parkeringsnormer, vari byggherrarna uppmuntras till att skapa mobilitetsåtgärder som minskar behovet av privatbilsägande. Meuleman hävdar att parkeringsnormer är avgörande för att reglera bilanvändning och en nyckel till hållbar förändring (Personlig kommunikation, 11 april 2024).

Det pågår också ett skifte i att kommuner numera talar om mobilitetsnormer (Johansson, 2017), vilket är en utveckling av parkeringsnormerna. Dessa mobilitetsnormer definierar i stället hur många parkeringsplatser för både cykel och bil som bör finnas vid nybyggnation eller ombyggnation av fastigheter. Precis som parkeringsnormerna fastställs dessa av kommunerna själva och är menade att reglera parkeringsutrymmen. Dessa mobilitetsnormer är tätt förankrade med parkeringsnormerna.

Men i och med att man har minimigräns eller flexibla gränser för hur många parkeringsplatser som ska finnas så består risken för bilens dominans i planeringen om byggherrar endast uppmanas till att bygga med dessa gränser. Trots att parkeringsnormer har blivit ett vanligt styrmedel som tillämpas på allt fler platser, så finns det inga kvantitativa mätningar i Sverige av hur parkeringsnormer påverkar minskandet av bilanvändandet (Dickinson & Wretstrand, 2015). Dessutom är parkeringskostnader ofta subventionerade i Sverige (Dickinson &

Wretstrand, 2015). Parkeringsnormernas inflytande på den fysiska markexploateringen påvisas också i *Rikare grannskap* (InfraSweden, 2022). Rapporten konstaterar att parkeringar i Sverige, inklusive anslutningar, upptar en mängd mark som motsvarar cirka 50 kvadratmeter per invånare. Detta kan jämföras med att den genomsnittliga boarean per person i Sverige är 42 kvadratmeter per person. Under diskussionen fick Martin Grander frågan om hur han ser på parkeringsnormen:

> Parkeringsnormen i Malmö är fortfarande präglad av för stark tro på bilismen - man gör sina undantag, testar med experiment, och så vidare. Jag är helt för bilfria innerstäder. Jag tror som du, bilen kommer alltid att finnas kvar. Så länge vi har möjlighet och råd att köpa bil och köra bil så kommer vi göra det, för det är fortfarande för billigt att köra bil. (Personlig kommunikation, 14 februari, 2024)

Finns det bra parkeringar så väljer människor att ta bilen över annan mobilitet, som kollektivtrafik, även om kollektivtrafiken i sig är bra. Även Angelo Meuleman stämmer in i detta (Personlig kommunikation, 11 april 2024) och säger att om man skapar parkeringsplatser så kommer de användas. Johansson (2017) föreslår att man istället för minimigränser för parkeringar ska sätta maximigränser för detta.

Parkeringsnormerna sätts också av kommunerna själva. Här poängteras återigen de offentliga nivåernas inflytande och möjligheter att bidra till att utöva påtryckningar och att skapa rätt incitament för att bygga mer hållbart. Johanssons (2017) exempel från Gent tydliggör hur man kan planera för en tätare och mer funktionell stad genom att införa reformer och regleringar. Under besöket i Gent så framkom det (Personlig kommunikation, 25 april 2024) att Köpenhamn arbetar med att ta bort några procent parkeringsplatser varje år. Det beskrevs som att successiv avveckling fungerar som en tvångsmässig insats, men som inte chockar invånarna.

Under resan till Gent med SHARE-North Squared berättade representanter från staden Mechelen i Belgien (Personlig kommunikation, 23 april 2024) att planering av social housing-projekt, det vill säga bostäder för ekonomiskt svaga hushåll, påverkas av hur man planerar för parkering och mobilitet. De berättade att eftersom man var tvungen att bygga för parkeringar, vilket oftast görs under marken, så ökade priserna eftersom utvecklare var tvungna att bekosta saneringen av marken för att bygga underjordiska parkeringshus. Parkeringens vara eller icke vara påverkar alltså både den sociala och ekonomiska aspekten av hur människor kan leva och

verka i områden. Meuleman (Personlig kommunikation, 11 april 2024) ställer sig dock kritisk till att bostadspriser per automatik skulle bli lägre om man tar bort parkering eftersom kostnaderna fortfarande kan drivas upp av bostadsutvecklare.

3.3.3 Sammanfattning

Förtätning ses ofta som nyproduktion av bostäder, men kan ske på många olika sätt. Konvertering av hårdgjord mark och av bilvägar till cykelvägar eller grönområden räknas också som förtätning. Täta städer är en förutsättning för att utveckla tillgänglighet och hållbar mobilitet samt för att minska behovet av resor över längre avstånd. Förtätning sker också på olika nivå. Städer kan inte förtätas på samma sätt överallt. Normen i att ha bil påverkar också förtätningen eftersom bostadsbyggandet normalt sett kräver att man har en viss mängd parkeringsplatser, vilket både ökar byggnadskostnaderna samt den mängd mark som tillägnas privatbilen. Styrmedel med inspiration som begränsar bilens plats och ökar hållbara alternativ finns i Europa och kan tillämpas.

4. Resor och målpunkter i Malmö stad

Det statistiska materialet som presenteras i följande del görs för att sammanställa resevanor och beteenden i Malmö stad. Den mest omfattande studien genomfördes av Region Skåne (2018) och presenterar hur människor reser i Malmö kommun. Den visar att en omfattande del människor, 74 %, mellan åldrarna 16–84 har körkort. 62 % anger att de alltid eller oftast också har tillgång till bil i hemmet. Desto fler, 73 %, anger att de alltid eller oftast har tillgång till cykel. Det konstateras också att Malmöbor i snitt gör 2,1 resor per dag och att 68 % av resorna i Malmö sker inom kommunen. Majoriteten av de som saknar bil lever i Malmös Centrum, Rosengård-Sorgenfri, Slottsstaden, Västra hamnen och Kirseberg. Dock är det endast i Centrum som majoriteten av invånarna saknar tillgång till personlig bil. De som har flest antal bilar tenderar att tillhöra hushåll med hög inkomst, oavsett om området ligger centralt i Malmö eller ej, med undantag från Centrumområdet, där över 50 % av medborgarna saknar bil i hushållet.

I Malmös kontext anges det att det finns flera förmåner som gör att folk väljer bilen i sina resor (Region Skåne, 2018). De två vanligaste är att man väljer bilen för att det erbjuds förmånsbil, fri bilparkering eller bilparkering mot avgift samt ersättning för användning av egen bil i tjänsten. I kontrast finns det omfattande förmåner för cykelparkering, men tjänstecykel och betalda resekort med kollektivtrafik är det desto mindre med. Men förutom att förmånerna

används i större utsträckning för privatbil så finns det dessutom fler typer av förmåner relaterade till privatfordon.

Av alla resor i Malmö stad genomfördes år 2018:

- 34 % med bil
- 25 % med buss eller tåg
- 26 % med cykel
- 14 % till fots
- 2 % med andra färdmedel

Alltså genomförs 66 % av alla resor i Malmö stad med hållbara medel.

Majoriteten av resor i Malmö, 69 %, görs till fots, buss eller tåg vid resor mellan 3-5 kilometer (Region Skåne, 2018, s. 21). Ju kortare resorna blir desto mindre blir också bilresandet. Kollektivtrafiken står för en klar majoritet av resandet vid resor på 5 km eller kortare tills resandet understiger 1 km. Vid sträckor kortare än 1 km är till fots det vanligaste transportmedlet. Detta är intressant i och med att majoriteten av Malmös urbana miljö, det vill säga områdena innanför Yttre Ringlinjen, ligger inom 5 kilometer av Station Triangeln, utifrån en GIS-analys.

4.1 Färdmedelsfördelning per ärendetyp inom Malmö kommun

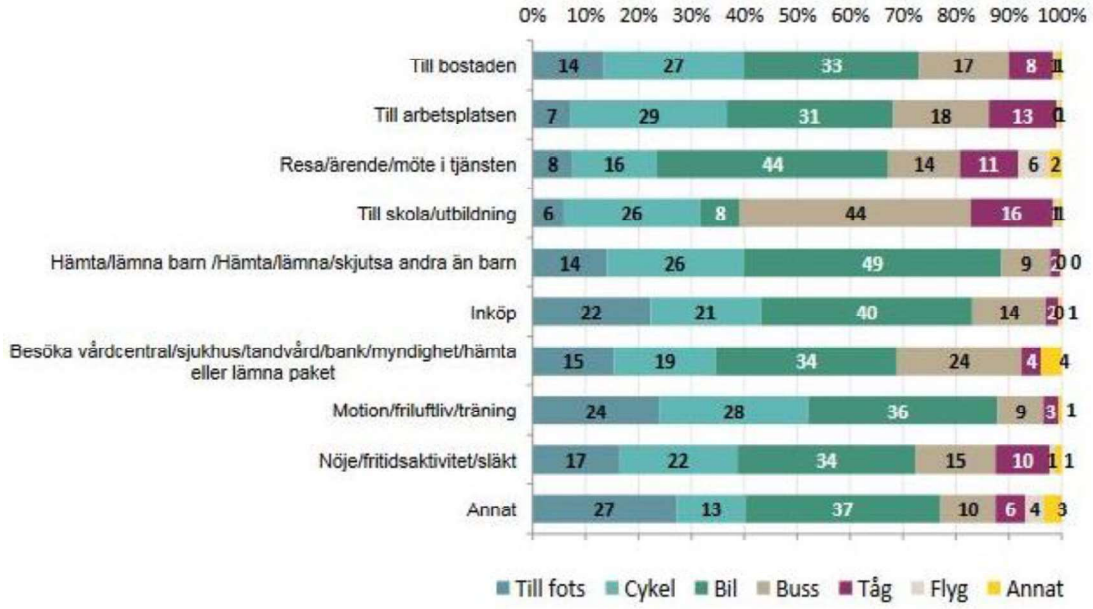
Alla målpunkter i Malmö kommun har en andel på mellan 31 % och 49 % för bilanvändande, med undantag för "Till utbildning och skola", 8 % (Region Skåne, 2018, s. 22). Det finns ett tydligt glapp mellan "Inköp" (40 %), "Hämta/lämna/skjutsa barn" (49 %), "Resa/ärende/möte i tjänsten" (44 %) och övriga bilanvändande målpunkter som genomsnittligt ligger på 34 %.

Tillsammans utgör resorna till fots, buss, tåg och cykel för följande andel av alla resor i Malmö:

- Till bostad - 66 %
- Till arbetsplats - 67 %
- Resa i tjänsten - 49 %
- Till skola/utbildning - 92 %
- Hämta/lämna/skjutsa barn - 51 %
- Inköp - 59 %
- Besöka vård/bank/myndighet/hämta & lämna paket - 62 %

- Motion/friluftsliv/träning - 64 %
- Nöje/fritidsaktivitet/släkt - 64 %
- Annat - 56 %

Figur 10



Andel resor per färdmedel per ärende i Malmö kommun. Bildkälla: Region Skåne, 2018.

Slutsatsen från denna tabell är att, med undantag för punkten "Tjänsteresor, möten och ärenden i arbetet", står bilen för en minoritet av resorna i staden. Endast i kategorin hämta/lämna/skjutsa barn (samt kategorin "Annat") så står bilen för strax över en tredjedel av alla resor i Malmö.

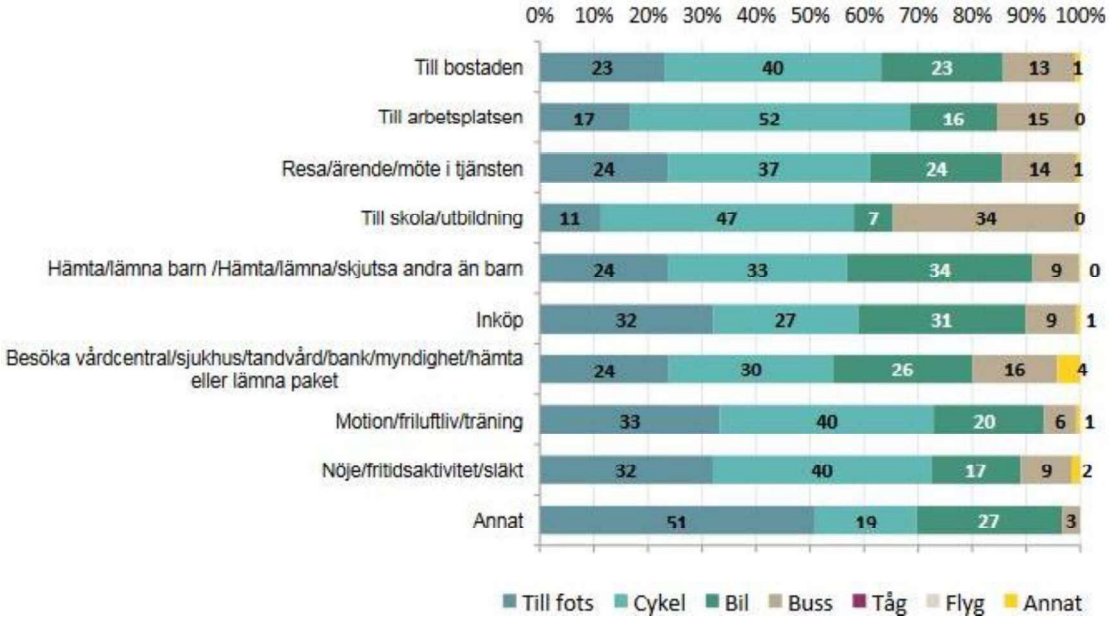
4.2 Färdmedelsfördelning per ärendetyp, kortare än 5 km inom Malmö kommun

Om man gör studien snävare och gör en avgränsning på ärenderesor som är kortare än 5 km inom Malmö kommun så blir resultaten för bilanvändande resor lägre än det tidigare där alla distanser inkluderades. Av resorna som är kortare än 5 km så står hållbara resor för följande andelar:

- Till bostad - 76 %
- Till arbetsplats - 84 %
- Resa i tjänsten - 75 %
- Till skola/utbildning - 94 %
- Hämta/lämna/skjutsa barn - 66 %

- Inköp - 68 %
- Besöka vård/bank/myndighet/hämta & lämna paket - 70 % (26 % bil, 4 % Annat, enda större avvikelsen här från Annat)
- Motion/friluftsliv/träning - 79 %
- Nöje/fritidsaktivitet/släkt - 81 %
- Annat - 73 %

Figur 11

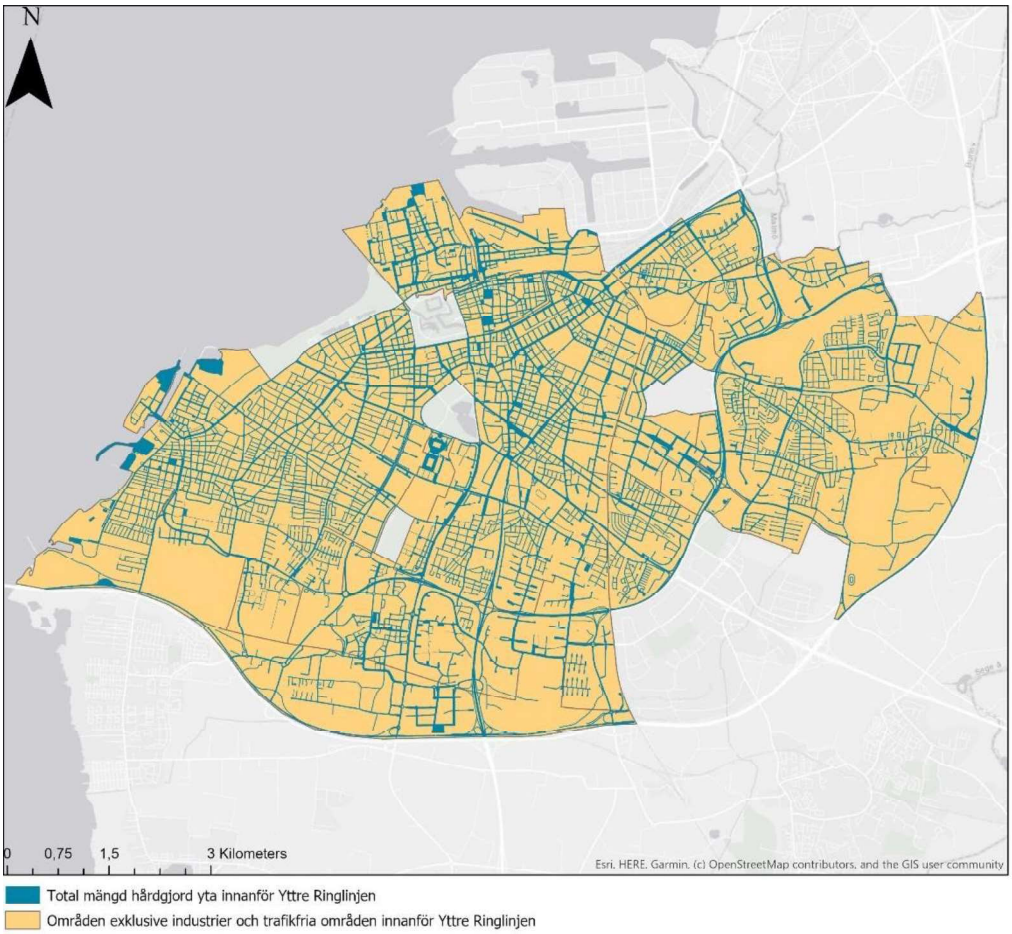


Andel resor per färdmedel som är kortare än 5 km per ärende i Malmö kommun. Bildkälla: Region Skåne, 2018.

4.3 GIS-analyser

Bilvägarna, exkluderat hårdgjorda parkeringsytor, utgör 14,2 kvadratkilometer innanför Yttre Ringlinjen. Det motsvarar 16 % av all mark i Malmö innanför Yttre Ringlinjen. Tillsammans med övrig hårdgjord mark och om man bortser från områden som industriområden, som Norra hamnen och andra områden utan bostäder, blir detta närmare 32 % av marken i Malmö. Till detta ska också nämnas att det finns märkbara skillnader mellan den angedda marken från Malmö stads GIS-datalager och satellitbilder. Detta antyder att det verkar finnas hårdgjord mark som inte inkluderas i den data Malmö stad har tillgänglig. Detta betyder i sin tur att mängden hårdgjord mark antagligen är högre än 32 %.

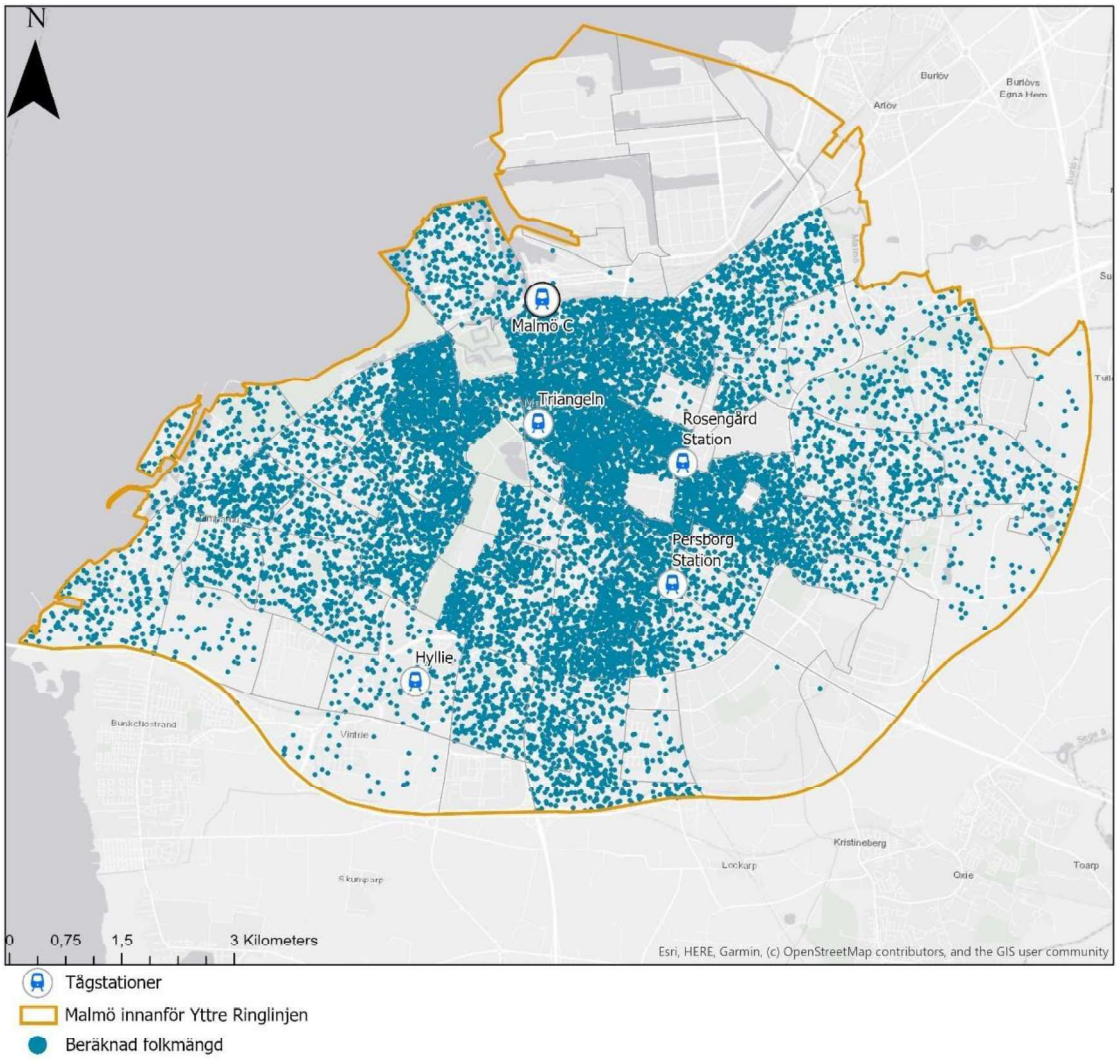
Figur 12



Hårdgjord yta i relevanta delområden i Malmö. Bildkälla: Egenproducerad.

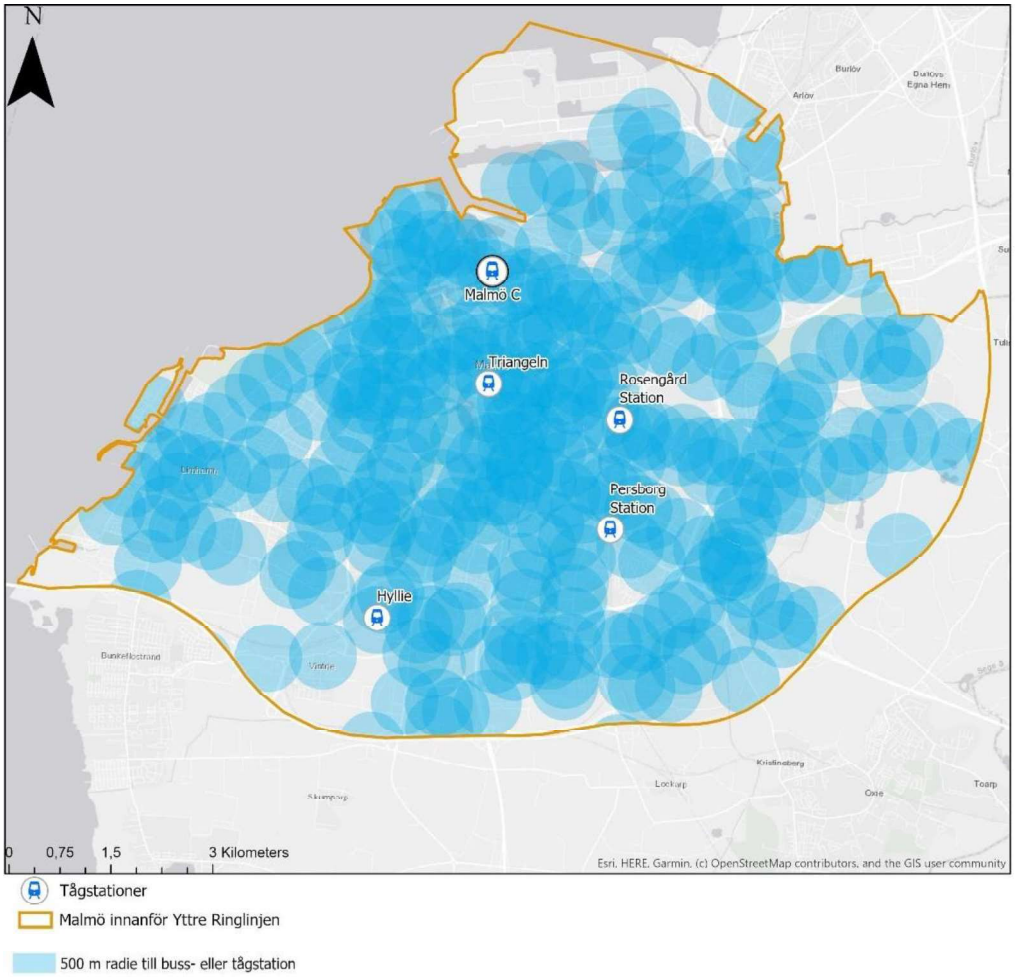
Utifrån en analys av busshållplatser och tågstationer i Malmö så kan det utläsas att en stor majoritet av Malmös yta innanför Yttre Ringlinjen har en busshållplats inom 500 meter eller mindre. Även en majoritet av markytan har en busshållplats inom 300 meter eller mindre. Vi ser också utifrån datan att stora delar av Malmös befolkning innanför Yttre Ringlinjen lever inom 500 meter till en busshållplats.

Figur 13



Befolkningstäthet i Malmös delområden innanför Yttre Ringlinjen. Bildkälla: Egenproducerad.

Figur 14



Andel av Malmö som ligger inom 500 m till tåg- eller busshållplats innanför Yttre Ringlinjen. Bildkälla: Egenproducerad.

Utifrån en befolkningsanalys i folkmängd och areal så bor det över 11 200 invånare per kvadratkilometer i Rosengård (1,7 kvadratkilometer) och i Lorensborg-Bellevuegården bor det över 9 300 invånare per kvadratkilometer (0,867 kvadratkilometer). Det bor alltså fler invånare i Rosengård, både i direkta antal och per kvadratkilometer, jämfört med Lorensborg-Bellevuegården, trots att Rosengård är närmare en kvadratkilometer större.

Det finns begränsat med delningstjänster i Malmö. Malmö by Bike är en vanlig offentlig delningstjänst som finns på utvalda platser i Malmö. Det finns 100 aktiva hyrstationer med 1000 cyklar som används av cirka 62 000 resenärer (Malmö stad, 2023b).

Figur 15

Delningstjänsten Malmö by Bike. Bildkälla: Egentaget foto.

5. Resultat

5.1 Resor i Malmö stad

Utifrån det statistiska materialet kan vi se att majoriteten av folk använder hållbara medel för att transportera sig i Malmö. Delningstjänsterna är populära när deras förutsättningar är bra, men dessa kan göras ännu starkare eftersom incitamenten för att använda privatbil fortfarande är stora, något som underminerar incitamenten för hållbar mobilitet. Utifrån Region Skånes (2018) siffror, som visar att två tredjedelar av alla resor i Malmö görs med hållbara medel, så kan vi konstatera att hållbara transporter är populära. Detta stämmer också överens med Ondiviela (2021; 2022) om att det finns intresse av att resa hållbart när incitamenten väl finns där. Folk tycker om att snabbt och effektivt kunna ha tillgång till tjänster och service i närheten eller lättillgängligt genom effektiva transporter. Detta stämmer också väl överens med Ondivielas (2022) undersökning om att transportnätets effektivitet har en stor plats i folks syn på stadens attraktivitet och att det är centralt i deras vardag. I relation till den första frågeställningen kan vi se att teorier och resedata säger att det finns samband mellan hur folk reser och vilka färdmedel som är attraktivt att resa med. Folk reser aktivt med hållbara medel i enlighet med teorier. Men incitamenten måste då finnas till detta.

Diskrepans uppstår i hur mycket av marken inom Yttre Ringlinjen som är tilldelad bilvägar och hårdgjord mark, som parkering, samt till vilken nivå hållbara transportmedel nyttjas. Även om cirka en tredjedel av alla resor i Malmö sker med bil så är markåtgången, det vill säga minst 32 % i Malmös fall innanför Yttre Ringlinjen, inte proportionerlig med behovet för bilanvändarna. Förtätningsmöjligheterna är alltså stora utan att man behöver kompromissa med bilars tillgång eftersom behovet inte är lika stort som markanspråket. Till detta ska vi också koppla samman det faktum att bilen, i snitt, står still cirka 95 % av dygnet. Att då låta en tredjedel av all mark tilldelas ett ineffektivt transportmedel är ologiskt. Utifrån analyser kan vi också se att bilanvändandet och privatbilens infrastrukturer bidrar till både högre bilanvändande och mer trängsel, vilket exemplifieras både av upphämtade teorier som Braess paradox och från i fallet med Gents trafikutveckling efter införandet av sin mobilitets- och cirkulationsplan (Boverket, 2022; City of Ghent, 2018; Gustavsson Binder et al., 2023).

5.2 Till gagn för vem?

Det finns ett samband mellan att den kreativa klassen, de medborgare med högre välstånd, visserligen vill leva i attraktiva miljöer som inkluderar hållbarhet, men så länge incitamenten för att använda hållbara färdmedel för mobilitet inte är attraktiva eller fördelaktiga nog så tenderar de att inte nyttja dem, vilket stämmer överens med vad både Johansson (2017) och Grander (Personlig kommunikation, 14 februari 2024) säger. En av de största anledningarna till varför folk använder bil är för att det finns bra förmåner för dem (Region Skåne, 2018), exempelvis förmånsbilar från arbetet, fri eller betald parkering eller ersättning för resor med egen bil i tjänsten. Detta stämmer överens med Granders uttalande samt att starkare parkerings- eller mobilitetsnormer hade kunnat fungera som starka incitamentbyggare. Det ska dock påpekas att det inte finns något som säger att folk som inte tillhör den kreativa klassen inte har samma preferenser för vad som beskrivs som attraktiva städer, det vill säga hållbara, gröna och tillgängliga städer med bra mobilitet. Meuleman lyfter (Personlig kommunikation, 11 april 2024) att attraktiviteten skapar risker för gentrifiering, inte bara avsett på förskjutning av ekonomiskt svagare hushåll, utan också avsett på idéer och kultur. Gent är en universitetsstad som attraherar unga och innovativa aktörer, men riskerar också att knuffa undan de som har annan bakgrund. Detta kan kopplas till den kreativa klassen och lägger vikt vid Floridas problematisering av den smarta staden och den kreativa klassen.

En av de viktigaste saker som kan konstateras är att attraktiva stadsmiljöer som är täta och har god tillgång till tjänster och service inom en viss distans bidrar till minskat bilanvändande. I Malmös centrum saknar majoriteten tillgång till bil i hemmet. Det kan tänkas att detta också påverkas av socioekonomiska faktorer, men även i Rosengård-Sorgenfri så saknar nästan hälften, 49 %, av medborgarna bil (Region Skåne, 2018), vilket också räknas som socioekonomiskt utsatt område enligt Polisen (2023). Det ska sägas att Region Skånes resvaneundersökning inte kontaktade alla medborgare i Malmö och att svarsfrekvensen var 29 % i delområdet Centrum och även i Malmö generellt. Enligt Malmö stads statistik (2024b) bor det cirka 8 600 människor i Gamla staden i Malmö. Det finns i området ca 1 900 bilar registrerade på invånarna i området. Om vi avlägsnar en tredjedel av invånarantalet som minderåriga utan körkort, så visar resultatet fortfarande att det endast är 33 % av invånarna som har en bil. Vi utgår därmed från att Region Skånes (2018) resultat angående tillgång till bil i hushållet är rimligt.

Mindre bilkapacitet bidrar aktivt till mindre bilanvändande i verkligheten enligt resevanorna i Malmö (Region Skåne, 2018) och Gent (City of Ghent, 2018), vilket stämmer väl överens med teorier från både Johansson (2017) och Dickinson & Wretstrand (2015). På grund av köer och andra bilrelaterade hinder väljer många att förflytta sig med hjälp av andra medel - om det finns alternativ. Braess paradox (Zhuang et al., 2022) verkar alltså kunna appliceras i Malmös situation. Skolor och utbildning är det bästa exemplet, och i synnerhet universiteten i Malmö, där folk nästan unisont väljer hållbara transportmedel. Många busslinjer går förbi Malmö universitet och dessutom ligger Malmö Central mycket nära. Värt att ha i åtanke är att många som tar sig till skola och utbildning också ingår i den kategori av invånare som inte är gamla nog att inneha körkort, vilket gör att de inte har några andra alternativ.

Det finns också motsättningar i vad målet med förtätning är samt vilka verktyg som används vid förtätning. Både Grander och Standar (Personlig kommunikation, 14 februari 2024; 7 februari) påpekar att förtätning är tätt kopplat till bostadsutveckling och bostadspolitik, vilket gör att bostadsproduktion blir centralt som förtätningsverktyg. Detta görs dock ofta på osäkra grunder. Culture Casbah (u.å) argumenterar bland annat för bostadsproduktion i Rosengård genom att säga att det inte byggts bostäder där på 50 år, men det bör då diskuteras om det då faktiskt är bostäder som behövs eller andra funktioner och samhällstjänster.

Kollektivtrafiken har en viktig plats inom både de mål som sätts upp i policydokument samt enligt teorier om både social-, ekonomisk- och ekologisk hållbarhet (Mulley & Nelson, 2021). Dock finns det diskrepans i vad syftet med kollektivtrafiken är och den praktik som faktiskt sker, vilket tydliggörs i vad offentliga dokument (Malmö stad, 2023a) säger om hur staden ska utvecklas samt i hur man prioriterar för utvecklingen av kollektivtrafik och vilka effekter kollektivtrafiken ska ha.

5.3 Piskor och morötter

Det finns verktyg som används av kommuner för att styra till en viss mobilitet, som regleringar och vilken typ av infrastruktur man väljer att bygga. I synnerhet parkeringsnormer och mobilitetshus är verktyg som ska begränsa bilanvändandet. Företaget Hub Park (u.å) utvecklar mobilitetshus som ska kunna erbjuda parkeringsplatser och delningstjänster, men som i framtiden ska vara flexibla nog för att kunna konverteras till kontor eller bostäder när bilanvändandet i framtiden minskar. Dock kan strategier som parkeringsnormer enligt

Johansson (2017) och Grander bli striktare. Mobilitetshus lyfts ofta fram av både privata och offentliga aktörer (Tyréns, 2020; Malmö stad, 2023a) som åtråvärda och något som bör integreras mer i transportsystemet. Tydliga och starka riktlinjer från styrande organ från exempelvis Gent (City of Ghent, 2018) stämmer väl överens med Anderssons (1998) ståndpunkt om att de mest attraktiva städerna har starka regleringar och tydligt styre. Under möten inom SHARE-North Squared visade representanter från Bremen hur styrning mot hållbar mobilitet kan kombineras och blandas. För att utveckla mobilitet hållbart är det alltid krav på att minst en insats från deras kategori 1 (se fig. 15) ska inkluderas, det vill säga antingen inom kollektivtrafik, BahnCard (tyska nationella tågrabatter), bildelning, taxitjänster, bilpooler eller cykelparkering (Free Hanseatic City of Bremen, 2022). Bättre synergi mellan transportmedlen belyses också som främjande för människors incitament för att använda hållbara transporter, exempelvis genom minskade kostnader i tid.

Figur 16

Planning mobility management – what measures are possible?

A wide range of mobility management measures can be mixed and matched. The focus is on the shared benefit of the mobility services offered. Mobility management measures can be combined, but **at least one measure from category 1 is mandatory.** The measures must be offered for **at least 5 years** and must be accompanied by a communication plan. The following table provides an overview of possible measures, which are categorised according to their impact on traffic. This list is not exhaustive. Other well-founded measures are possible in consultation with the transport department of the Ministry for Buidling, Mobility and Urban Development responsible for mobility management (see contact on page 15).

Category	Measure	Type of implementation	Permitted for projects (reference table)	Suggested for implementation if:
Category 1 Mobility services with the highest impact	Public transport passes	Transferable public transport tickets for residents and employees	For residential users and for other projects	• Nearest public transport stop is a maximum of 300 metres from the property • The user group does not have a public transport season ticket already (e.g. not suggested for student residences, as students generally have a semester ticket)
		Permanent job tickets for employees	Only for other projects (numbers 2 to 10)	
	BahnCard (German national railway discount card, for long-distance travel)	25, 50 or 100% discount cards for employees	Only for other projects (numbers 2 to 10)	• The user groups make occasional to frequent long-distance journeys.
	Car sharing	Installation of a car sharing station on the property**	All	• No car sharing service is currently available in the immediate vicinity. Existing car sharing station in the neighbourhood (max. walking distance 300 m) can be included in the mobility management plan if sufficient capacity is available there • Car sharing parking spaces exist in a clearly visible, publicly accessible location (e.g. not in the lowest level of an underground car park and not in so-called "fear areas") • Car sharing services with a mixed fleet (different vehicle and drive types) can cover a wider range of mobility needs ** *An appropriate number of car sharing spaces is based on the standard: 1 shared vehicle per 45 potential users from the property and the immediate neighbourhood*
		Operating cost subsidy for a car sharing scheme in the nearby area	All	• Location is in one where profitability is not to be expected immediately. However, the station should be able to finance itself within a maximum of 5 years
		Membership for residents or employees	All	• User group includes people with driving licences (e.g. in the case of residences for refugees or assisted living for people with disabilities, car sharing memberships do not make sense for all residents, but may make sense for employees) • Car sharing station is within 300 metres of the property • Contract amount is sufficient to finance memberships for at least 5 years • The number of company cars/the vehicle fleet can be reduced as a result
	Taxi	Taxi vouchers for residents or employees	All	• At locations where public transport connections (especially at certain times of the day) is patchy or longer distance away • For target groups with limited mobility
	Carpools	Permanent operation and incentives for carpooling	Only for other projects (numbers 2 to 10)	• For use by commuters
		Premium parking spaces for carpools	Only for other projects (numbers 2 to 10)	
	Bicycle parking	Installation of additional bicycle parking spaces or cargo bike parking spaces	All	• At locations with a particularly high demand for bicycle parking

continuation

Mobilitetstjänster och lösningar som har störst påverkan enligt Bremen stad. Bildkälla: Free Hanseatic City of Bremen, Ministry for Building, Mobility and Urban Development.

I Gent har man genomdrivit hårda restriktioner för privatbilismen i sin cirkulationsplan och prioriteringar av delningstjänster samt gång-, cykel- och kollektivtrafik, vilket också visat sig framgångsrikt. Incitamenten för hur man reser och transporterar sig i staden lutar hårt mot hållbara medel och strategierna som införts genom kommunala restriktioner visar att Anderssons (1998) argument om starkare styre från den lokala ledningen har en effektiv inverkan på detta. Detta har också blivit uppskattat bland befolkningen med tiden (Boverket, 2016; Gustavsson Binder et al., 2023). Man genomförde också planen genom att förankra planen i politiken och fick representanter att känna sig delaktiga i processen (Gustavsson Binder et al., 2023). Det krävdes övertygelse och löpande kommunikation med tjänstepersoner för att beslutsfattarna skulle tycka att insatserna var fördelaktiga. Jeffrey Matthijs (Personlig kommunikation, 5 april 2024) säger att den kontinuerliga kommunikationen med olika grupper, och inte endast befolkningen som helhet, var ett av de viktigaste sätten att nå ut till folk och argumentera för införandet av de olika insatserna. Konstant kommunikation och reklam bidrog till att skapa medvetenhet och incitament.

Begreppsanvändning spelar en stor roll i hur man argumenterar för olika typer av satsningar inom transportfrågor och förtätning. Det finns inga otydligheter i lokala offentliga policydokument eller styrmedel i Malmö (Malmö stad, 2023a) eller från statliga myndigheter (Boverket, 2016) om vilka mål man vill uppnå. Däremot finns det diskrepans mellan sagda aspekter och det aktiva förfarandet hos beslutsfattare samt hur dessa mål ska nås eller vilka externaliteter som kan uppstå. I korthet - självkritiken är väldigt begränsad. Samtidigt är målen mer abstrakta och saknar tydliga åtgärdsplaner.

Politiken har en stor inverkan på stadsutvecklingen och det påverkar också hur incitament bildas och struktureras. Avvecklandet av stadsmiljöavtalen, ett verktyg för att utveckla hållbart resande och infrastruktur, i budgetpropositionen från 20 september 2023 (Trafikverket, 2023) är ett exempel på ett verktyg som har använts men som avvecklas till förmån för andra satsningar i den nationella budgeten. Detta påverkar också incitamenten hos kommuner att själva satsa på hållbar mobilitet. Det finns också en ojämlikhet mellan tillgången till privatbilismens tjänster och mer hållbara transportmedel. Exempelvis finns inga centrala digitala appsystem för att tanka elbilar, till skillnad från bensin- och dieselbilar (Personlig kommunikation, 4 april 2024).

5.4 Teori vs verklighet

Till att börja med så bör det lyftas hur väl förtätning och mobilitet går ihop med varandra som diskurser. I attraktiva städer är mobiliteten den mest centrala aspekten för befolkningen (Ondiviela, 2022). Vi kan också konstatera att tätheten går hand i hand med tillgängligheten och mobiliteten som är så eftertraktad (Banister, 2008; Moreno et al., 2021). Vi ser också att det finns ett flertal verktyg som kan appliceras i en stad av Malmös storlek och som uppskattas bland befolkningen, vilket gör staden attraktiv att leva och verka i, utefter exemplet Gent (City of Ghent, 2018; Gustavsson Binder et al., 2023). Utifrån materialet om hur folk reser, och nivån av hållbara resor människor företar sig, så är en högre nivå av hållbar mobilitet statistiskt och teoretiskt rekommenderad. Likaså är nivån av möjlig förtätning av stadsrummet hög, då markanvändningen tillägnad privatfordon överstiger det rimliga behovet. Även nivån av hur mycket av planeringen som bör tillägnas mer hållbara transporter och förtätning stärks av materialet, både avseende planering ur ett offentligt perspektiv och utifrån från marknaden.

Att planera utifrån stationsnära lägen enligt TOD-principen närhet till kollektivtrafik och andra hållbara transporter framstår som attraktivt enligt principer från europeiska initiativ (City of Ghent, 2018; Gustavsson Binder et al., 2023; SHARE-North, 2021) och stärks av att privatbilism begränsas. Begreppet TOD används inte i sig, men dess princip om att utveckla i stationsnära lägen är vanligt förekommande. Detta stöds också i svensk kontext av planer som Malmö argumenterar för i både översiktsplanen (Malmö stad, 2023a) och de aktiva förtätningsprojekten. Däremot tar denna studie inte kollektivtrafikens turtäthet på olika busshållplatser och tågstationer i beaktning, vilket i sig påverkar tillgängligheten. Detta skulle vara väldigt viktigt för framtida studier, i synnerhet eftersom det påverkar hur väl fungerande TOD-konceptet faktiskt är.

Utifrån både forskning och implementerade strategier så vet vi att teorier om att incitamentskapande genom formgivning av strukturer påverkar hur människor reser och beter sig. Teorier om att strikta regleringar, policys och lagar från offentligt styrande organ fungerar framstår som fullt möjliga att tillämpa när man studerar exempel från både Malmö i Sverige och Gent i Belgien. De skiljer sig däremot i tillvägagångssättet i implementering av sina strategier samt modellering av dessa strategier. När Gent införde sin nya cirkulationsplan 2017 (EU, 2017) kartlades vilka förutsättningar som skulle gälla i vilka zoner i centrala Gent. Detta är också enkelt att ta reda på som privatperson genom den digitala kartläggningen av planen

(City of Ghent, u.å). Här ser vi också hur den tekniska innovationen kan tillämpas för att skapa smidig och pedagogisk tillgång till stadsutvecklingen och information. Detta, i kombination med olika tekniska insatser som kamerorna i Gents bilfria distrikt eller de gemensamma apparna för synergier för olika transportsätt är bra exempel på hur man kan använda teknisk innovation för planering och mobilitet. Dock får man inte förlita sig på den för mycket, exempelvis som med trafiksimuleringar.

Jämfört med Malmös trafik- och mobilitetsplan (2016) så är Malmös plan mer abstrakt och mindre specificerad. Malmös Trafik- och mobilitetsplan (2016) presenterar de önskade procentuella målen, vilket i sig kan vara en tydlighet i sig om vilka mål som ska nås, men det specificeras inte *var* man ska uppnå detta eller hur specifika insatser ska ske. Tydliga mål och statistiska målsättningar etableras, men det finns inga handfasta angivelser för vilka områden som måste följa vissa angivelser eller ramar satta av kommunen. Även namnet på planen kan diskuteras i hur man främjar hållbara lösningar. Namnet Trafik- och mobilitetsplan kan jämföras med Gents Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP. Man skulle i Sverige kunna använda begrepp som Hållbar urban mobilitetsplan, eller HUMP, för att lägga ytterligare vikt på den hållbara diskursen.

Städer på kontinenten, som Gent, Bremen och Barcelona, är typexempel på städer som fungerar som föregångare och inspiration för hur andra städer kan utvecklas. Dessa har också haft tydliga och specifika utvecklingsmål om hur den fysiska miljön ska förändras, även om de ska ses i sin egen kontext och det inte finns en universell metod för att förtäta.

Vi kan konstatera att ekonomisk tillväxt är centralt inom offentlig utveckling och planering, både avseende mobilitet, i synnerhet kollektivtrafik, och förtätning. Detta problematiseras av forskare (O'Sullivan, 2012; Björling & Fredriksson, 2018), men i och med att ekonomiska värden tenderar att mätas kvantitativt, bland annat för att det är lättare att bemöta kvantifierbara problem, är det svårt att helt bortse från tillväxt i planeringen. Dessutom sker mycket av planeringen för att göra städer attraktiva och konkurrenskraftiga, vilket tenderar att fokusera på att planera staden för inkomststarka hushåll, ofta de som tillhör den kreativa klassen. Ekonomisk utveckling bör heller inte åsidosättas, men det bör likställas med social- och ekologisk hållbarhet samt, framför allt, ses som ofrånkomligt sammankopplad till ekologisk och social hållbarhet. I Gents fall (Boverket, 2016) så genererade den nya hållbara mobiliteten

ekonomisk tillväxt, liksom social- och ekologisk förbättring genom att utsläppen minskade, fler ekosystemfunktioner kunde installeras, nya mötesplatser uppstod och lokalhandeln ökade.

I fallet med Paris och Hidalgos införande av konceptet 15-minuterstadens så gav det samma effekt. Moreno et al. (2021) säger att folk valde bort ekonomisk tillväxt för att främja resiliens och levnadskvalitet. Detta visar på att det finns tecken på att även offentlig policy börjar anamma fler metoder för planering från teorier om hållbara städer som inte begränsas till ekonomiska värden.

6. Synergi - Förtätning genom mobilitet

Utifrån teorier, praktiska exempel och statistik så kan vi utgå ifrån tre områden som blir centrala för att förtäta stadsmiljön genom att man bygger för hållbar mobilitet, i enlighet med den andra frågeställningen:

- Styrning & strategier
- Organisering & samverkan
- Fysisk planering

Det finns lärdomar i exempel från hur Gent genomfört sin omställning till mer hållbara transporter och att skapa förtätning genom både det omedelbara genomförandet, styrningen och organiseringen av processen. När det kommer till själva förtätningen finns även här inspiration att hämta från både Gent (City of Ghent, 2018) och Bremen (SHARE-North, 2021) men även inrikes exempel från Sverige kan appliceras (Boverket, 2016).

6.1 Styrning och strategier

Utifrån existerande exempel ser vi att det finns möjligheter att tillämpa hårdare policys och regleringar i stadsrummet. I synnerhet bör man öppna upp för möjligheten att implementera mer drastiska åtgärder i städers centrala delar. I städer av Malmös kaliber är Gent som inspiration lämpligt eftersom de båda har en liknande utformning samt liknande storlek, både i yta och befolkningsantal.

Centralt för att skapa mobilitet och förtätning blir först att skapa incitamenten för att nyttja andra transportmedel än bilen. Piska och morot är bra strategiska tankesätt. Framför allt skulle fler delningstjänster kunna implementeras och få erhålla samma fördelar som andra mer individuella tjänster, tillsammans med mobilitetshus. Exempelvis bör bilpooler ha samma momsnivå som taxibilar. På nationell nivå kan man minska subventionerna på bilindustrin, som idag är tungt subventionerad (Stanley et al., 2018), men detta är en fråga för framtida forskning och på en annan skala. Det skulle också kunna skapas nya incitament att resa hållbart om företag uppmuntrades till att ge anställda förmåner som främjar hållbara transportmedel, exempelvis betalda resekort på kollektivtrafik, högre avgift på parkeringsplatser eller förmånsbilar som tillhör bilpooler. Bremens utvecklingskrav inom mobility management (Free Hanseatic city of Bremen, 2022), där utvecklare *måste* inkludera minst en av de hållbara lösningarna skulle vara ett starkt styrmedel även i Malmös fall, i synnerhet eftersom deras mall erbjuder metoder som inbegriper både mikromobiliteter, delningstjänster, bildelningar och stationsnära utveckling (se figur 15).

Malmös parkeringsnorm skulle kunna revideras för att antingen arbeta med maximinivåer av parkeringar, eller till och med att helt avskaffa kravet på parkeringsplatser för att sänka byggkostnader för fastighetsutvecklare, som man gjorde i Gent (Boverket, 2022). Detta stämmer också överens med Johansson (2017) och leder med största sannolikhet till minskad boendekostnad för potentiella invånare i bostäderna. Det är också ett minskat hinder för fastighetsutvecklare. Dock bör man inte anta att detta leder till minskade bostadspriser, men säkerligen minskade kostnader för produktionen av dem (Personlig kommunikation, 11 april 2024).

I och med Malmö stads mål om stationsnära utveckling (Malmö stad, 2023a) så fungerar detta väl med TOD-konceptet. Offentliga aktörer bör heller inte vara rädda för att implementera förtätning som går emot den folkliga opinionen, som man gjorde i Gent och Paris - resultaten tenderar att slå väl ut. Dock ska man inte överskrida sina mandat, som i fallet med Almstriden i Stockholm (Stockholm stad, u.å). Dock ska man ha medskicken från *Att göra en Gent* (2023) i åtanke; den tysta majoriteten är för hållbara satsningar och de högljudda protesterna är ofta en minoritet. Det bör också finnas en mer kontinuerlig kommunikation med berörda aktörer och medborgare. Samrådet räcker inte till för att garantera en rättvis röst. Meuleman berättar (Personlig kommunikation, 11 april 2024) att motståndet mot de nya mobilitetsplanerna fick en överskattad värdering när det kom till motståndet till Gents nya strukturer. När man sedan infört

satsningarna fick folk ett uppvaknande, även inom mediakretsar, när man insåg att den högljudda oppositionen egentligen var i minoritet. Detta var en stor lärdom, eftersom det visade sig att den tysta majoriteten egentligen var för satsningarna. Man bör alltså inte överskatta opinionen som samlas in vid samråd eftersom endast vissa röster, i synnerhet de mest högljudda och investerade, är de som får utrymme.

När det kommer till förtätning bör man på politisk nivå vara varsam kring vad det är som åsyftas när man diskuterar förtätning. Framför allt bör man sluta tänka på förtätning som bostadsproduktion. Gents implementering av den nya mobilitetsplanen och cirkulationsplanen (City of Ghent, 2018) är i sig en typ av förtätning som erbjuder ytor att nyttjas för människor och annan verksamhet. Att återta stadsrummet för människorna är centralt för i stort sett alla innovativa planer och teorier som denna studie tagit del av. Dessutom bör man se mobilitet som en fråga om ekonomisk-, social- och ekologisk hållbarhet, inte bara som en fråga om rörlighet. Gents tillväxt ökade genom sin mer hållbara mobilitet (Gustavsson Binder et al., 2023) liksom att fler blev mobila och stadsmiljön blev mer hälsosam.

Vissa tecken i Malmö tyder på att detta tankesätt har börjat tillämpas i och med att Södra Förstadsgatan, ett centralt gatustråk i Malmö, ska konverteras till gång- och cykelstråk (Malmö stad, 2024a). Denna typ av konvertering och förtätning stämmer väl överens med Gents modell och erbjuder åtgärder för både hållbar mobilitet, ökad tillgänglighet samt insatser för ekosystemtjänster och grönstrukturer. Det har också bevisats i liknande satsningar i London och New York att denna typ av konvertering är positiv för handelns försäljning (Iseborn et al., 2021). I Gent var man inledningsvis orolig att försäljning i stadskärnan skulle minska, men detta visade sig vara tvärtom för majoriteten av affärsidkare (Personlig kommunikation, 11 april 2024; Boverket, 2022). Dessutom tenderar folk som använder delningstjänster, enligt Jeffrey Matthijs (Personlig kommunikation, 5 april 2024), att handla mer lokalt och stärka lokal ekonomi.

Figur 17

Konverterad kanal i Gent. Tidigare användes ytan som parkeringsyta. Idag är det återigen ett vattendrag och ekosystemtjänst. Bildkälla: Egentaget foto.

Det bör också skapas tydlig tillgång till planerna. Gents cirkulationsplan och mobilitetsplan finns tillgänglig digitalt med tydliga angivelser om vilka zoner som är tillgängliga på vilket sätt. Dessa typer av tillgänglig information är bra både för transparens och för att göra informationen pedagogisk samt lättnavigerad. Digitala plattformar och verktyg är ett bra sätt att marknadsföra och nå ut till allmänheten.

Lärdomar:

- Förtätning ska tänkas som ett paraplybegrepp för olika typer av insatser och inte endast som bostadsproduktion.
- Digitala planer bör göras tillgängliga på ett enkelt och pedagogiskt sätt. Just nu är Malmös stadsatlas full med många olika datalager som visar en uppsjö av funktioner, vilket kan vara svårnavigerat.
- Det finns flera exempel världen över på hur man konverterar bilgator till förtätningsområden för ekosystemtjänster, bostäder och hållbar mobilitet. Det finns

försiktiga tendenser till att vilja konvertera bilgator till cykel- och gångstråk även i Sverige.

- Mobilitet är en hållbarhetsfråga för både social-, ekonomisk och ekologisk hållbarhet.
- Förmåner för privatbilar behöver konverteras till förmåner för hållbart resande, vilket innebär att minska incitamenten för att ha privatbil.
- En tyst majoritet av befolkningen är ofta för hållbarhetssatsningar.
- Insatser kan göras på kort tid - om de planeras ordentligt.

6.2 Starkare tillsammans

Mycket av medskicken från *Att göra en Gent* (2023) framstår som en bra grund att tillämpa rent konceptuellt. Att ha kommunikatörer är vanligt i kommuner, men den tydliga kommunikationen ska inte underskattas, och den behövs mellan förvaltningar samt flera som deltar, inte bara enskilda tjänstepersoner. I Gents fall har medborgardialogen varit mycket viktig för att få med sig både tjänstepersoner, politiker och allmänheten. Det är också viktigt att ha kontinuerlig kommunikation, inte bara vid vissa tillfällen. Det ökar stödet för planeringsprojekten och stärker tjänstepersoner och politikers egen identifiering med projektet.

En bra början för att skapa synergi skulle vara att integrera bilpoolers hyrsystem och Malmö by Bike in i Skånetrafikens appsystem. Gemensamma plattformar gör delningstjänsterna lättare att nyttja och skapar bättre synergi. Detta skapar incitament att nyttja tjänsterna inom hållbar mobilitet och ökar dess användning. Dock måste kommunikationen och synergierna lyftas fram ytterligare. En källa berättar (Personlig kommunikation, 4 april 2024) att en framträdande bilpoolsaktör i Skåne uppgett att de enkelt skulle kunna integreras i Skånetrafikens applikationer, men att Skånetrafiken själva hävdat att detta skulle ta flera år att genomföra.

Att dessutom införa studentpriser, som idag inte finns på Malmö by Bike, skulle också öka incitamenten att nyttja tjänsten. Det skulle kunna tänkas att Malmö kunde skapa en bilpool i samma stil som Malmö by Bike, kanske ett “Malmö by Drive”. Detta skulle inte bara vara inspirerat av Gents flera bildelningstjänster, utan dessutom vara ett nytt innovativt sätt att expandera de kommunala tjänsterna.

Den kontinuerliga kontakten som presenterades i Gents exempel (Gustavsson Binder et al., 2023; Boverket, 2022) är mycket viktig för att skapa samförstånd och en fortgående process

som inte begränsas till enstaka tillfällen. Detta för att både skapa förtroende mellan aktörer men också för att skapa en tillhörighetskänsla för deltagarna samt för att stärka processernas och insatsernas integritet och trovärdighet. En högre grad av syn på samarbeten som pågående processer och inte tillfälliga projekt anses också bidra till minskade utmaningar med wicked problems (Brorström & Diedrich, 2020).

Lärdomar:

- Synergin och samverkan måste etableras bättre och kommunikationen samt synergier mellan aktörer och inom organisationer bör formaliseras.
- Förutsättningarna för att integrera digitala tjänster på gemensamma plattformar för bland annat delningstjänster finns, vilket skulle skapa bättre synergi. Kollektivtrafikens appar har potential att vara facilitator för detta.
- Samarbeten måste ske kontinuerligt och inte vid enstaka tillfällen för att skapa samförstånd och gemensamma krafter för att genomföra projekt och processer.

6.3 Det mobila stadsrummet

Avseende faktisk utformning så kan det konstateras att Malmö har en stor mängd hårdgjord yta för biltrafik som inte stämmer överens ens med den existerande transportmängden. Många reser redan hållbart i Malmö, så incitamenten att bibehålla en så pass stor andel hårdgjord yta tillägnad privatbilism är redan i det fallet svaga. Incitamenten att stärka hållbar mobilitet genom olika delningstjänster är starka.

Rent synergimässigt behöver det finnas bättre samarbeten mellan trafikslagen. Mobiliteten och de olika transportmedlen bör ses som delar av en större helhet och inte som separata funktioner. Exempel att följa här är de städer som skapar mobilitetshus och mobilitetshubbar där man har olika trafikslag som överlappar, samspelar och kompletterar varandra. Offentliga bilpooler som i Bremen och Gent (City of Ghent, 2018; SHARE-North Squared, 2021), mobilitetshubbar nära kollektivtrafik och integrerade digitala system för dessa visar på hur effektivt teknologi och den smarta planeringen kan samspela. Företaget Hub Park (u.å) och deras flexibla parkeringshus som i framtiden ska kunna husera andra funktioner, när bilanvändandet minskar, är exempel på smart planering som kan anpassas efter behov.

Utifrån datan i Malmö finns goda möjligheter att begränsa privatbilism nära skol- och universitetsområden. Universitetsholmen i Malmö med stora delar av Malmö universitet har stor potential att minska mängden biltrafik. Över 90 % av alla studenter och skolelever tar sig till skolor och lärosäten med hållbara transporter (Region Skåne, 2018). Undantaget för detta skulle så klart vara för de som har särskilda behov eller förvaltning och underhåll. Universitetsholmen i Malmö har också omfattande hårdgjorda ytor som, om man begränsade framkomligheten för privatbilar, skulle kunna konverteras för mer kollektivtrafik eller större plats för cykel- och gångtrafik samt för ekosystemtjänster.

Figur 18

Universitetsholmen utanför universitetsbyggnaden Orkanen. Bildkälla: Egentaget foto.

Malmö universitet och Malmö Central ligger i nära anslutning till varandra och blir naturliga transportcentrum med närliggande tjänster, men vissa tjänster bör expanderas i andra delar av staden. Malmö by Bike har 1000 cyklar (Malmö stad, 2023b), vilket enkelt skulle kunna expanderas. De har också få cyklar i de delområden som ligger nära Yttre Ringlinjen, oftast socioekonomiskt utsatta områden. Av ren transporträttvisa bör detta expanderas för att öka den sociala hållbarheten och för att skapa en tillgänglig stad. Samma gäller elsparkcyklarnas förbud mot att parkera i utsatta områden. Böter bör sättas till de som förstör cyklar och hotar personal, inte de som nyttjar tjänsterna. Begränsar man sådana tjänster skapar man utanförskap.

Vid fastighetsutveckling bör man ignorera behovet av parkeringsplatser, i synnerhet i nya bostadsområden. Vill man främja hållbara transporter och utveckling i stationsnära områden bör man hålla sig till detta mer strikt. Människor som bor centralt i Malmö behöver sannolikt inte en bil i hushållet, vilket också stöds av statistiken i Paris och centrala Malmö (Malmö stad, 2024b; Nguyen-Luong, 2024), som visar att folk inte nyttjar privata bilar i centrum. Större delen av delområdet Centrum i Malmö skulle kunna begränsa stora delar av privata bilars framkomlighet, i synnerhet utifrån hur nära större delen av Malmö har till kollektivtrafik enligt figur 14.

Malmö har tidigare tillämpat subventioner i bostadspriser och sänkning av avgifter för att bygga mer inkluderande i miljonprogramsområden. I fallet med Lindängen (Boverket, 2016) så byggde man bostäder i området Vårsången genom att sänka tomträttsavgälden för att sedan höja den successivt. De som redan bodde i området hade förtur på bostäderna. Lokal förankring hos invånarna och livskvaliteten var central för både utveckling och förvaltning och underhåll av området. De nya bostadsområdena ersatte också en tidigare parkeringsplats, vilket bidrar till minskade incitament för privatbilar.

Lärdomar:

- Det finns mark som kan tas i anspråk från privatbilen till förmån för mer hållbar mobilitet i form av gång- och cykelinfrastruktur eller dedikerade bussgator, vilket främjar både social- och ekologisk hållbarhet.
- Det finns metoder och verktyg för att minska kostnader för att bygga billigare och med olika typer av förtätning. Sänkt tomträttsavgäld och avskaffande eller minskat krav på parkering är förslag på kostnadssänkande åtgärder som har fungerat på andra platser.
- Utbyggnad av delningstjänster kan och bör utökas.
- Teorierna och exemplen visar att man kan begränsa bilens framkomlighet för att främja social-, ekologisk- och ekonomisk hållbarhet.
- De olika trafikslagen bör och kan ha bättre synergi med varandra. I Malmös fall bör Malmö by Bike utökas till fler platser och andra delningstjänster och mikromobiliteter kan utvidgas.
- Flera platser i staden kan i Malmös fall helt bli bilfria. I Malmös fall skulle särskilt skolor och centrala Malmö kunna avveckla privatbilars framkomlighet.

Slutsatsen är att mycket av Gents metoder i utvecklingen av staden och dess strukturvisioner med inkluderad cirkulations- och mobilitetsplan är välbeprövade och har stöd inom forskningen och bland beslutsfattare utifrån hur man lyckats genomföra planerna. De lärdomar som presenteras i *Att göra en Gent* (2023) framstår som tillämpningsbar i majoriteten av stadsutveckling, med kontext i åtanke, och lärdomarna från intervjuer säger att det finns bra exempel på hur detta fungerat och inte fungerat i olika situationer.

7. Hur förtätar vi Malmö?

Följande kapitel diskuterar hur väl förtätningsprojekt i Malmö förhåller sig till synergin om hur bra förtätning genomförs avsett på mobilitet och hållbarhet i enlighet med den tredje frågeställningen. Det ska återigen poängteras att alla förtätningsprojekt är unika, med olika förutsättningar och utmaningar.

7.1 Lorensborg & Bellevuegården

Förtätningen av Lorensborg och Bellevuegården ser på ett översiktligt plan ut att överensstämma väl med de teorier som föreslagits i relation till mobilitet och förtätning. Även om Malmös trafik- och mobilitetsplan (2016) tolkas som alltför otydlig i hur man faktiskt ska implementera mer hållbar mobilitet och trafik så verkar man försöka ta egna initiativ avseende Lorensborgsvägen (Malmö stad, 2022) i enlighet med trafik- och mobilitetsplanen (Malmö stad, 2016). Bland annat har man tagit åt sig att invånarna vill prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik. Grönytor anses vara mer prioriterat än markparkeringsplatser i planprogrammet. Parallellgatorna ska bort, vilket skapar förutsättningar för förtätning av olika slag. Ekosystemtjänster kommer prioriteras och deras betydelse för stadsrummet, exempelvis dagvattenhantering, lyfts fram tydligt och man vill påverka grönytor så minimalt som möjligt. Dock erkänner man att det kan förekomma påverkan på ekosystemtjänster som dock måste utredas innan det fattas beslut om de ska flyttas eller ej. Miljöpåverkan av planprogrammet är överlägset det största som diskuteras i planprogrammets konsekvenskapitel, vilket är betryggande för förtätning avseende ekosystemtjänster och klimat.

Likaså diskuteras trafikpåverkan och dess konsekvenser i betydande omfattning i planprogrammet. Det har genomförts kapacitetsanalyser, vilket i sig kan vara problematiskt eftersom de, som tidigare nämnt, inte tar i beaktning överflyttning av resor från bil till hållbara

transporter (Gustavsson Binder et al., 2023). Dock nämner själva planprogrammet att det förväntas bli en överflyttning av resenärer till hållbara transporter som gör att trafikmängden består, men att de trafikeras med hållbara medel. Det kan tolkas som att man är medveten om att målet är överflyttning av resenärer, men det tydliggörs aldrig. Däremot lyfter man att man vill etablera separata körfält för kollektivtrafik för att skapa bättre flöden för kollektivt resande (Malmö stad, 2021).

Samrådsprocessen under sommaren 2021 (Malmö stad, 2021) försvårades av covid-19-pandemin, men trots det genomförde man digitala möten och gångintervjuer. 270 invånare deltog i olika typer av aktiviteter och diskussioner. Dock pågick samrådet endast under en sommar och de löpande kontakterna som efterlyses enligt inspiration från Gent verkar saknas (City of Ghent, 2018; Gustavsson Binder et al., 2023).

De nya bostäderna ska byggas på parkeringsytor, varav många då hamnar längs med Lorensborgsvägen, men det framstår inte som att man fokuserar på att utveckla bara längs det redan starka trafikstråket där Linje 8 nu går, och sedermera den nya Linje 10 (Malmö stad, 2022). Parkeringsytan ska förflyttas till nya mobilitetshus för att minska biltrafiken i resten av området, vilket är en bra idé initialt. Dock så säger man att man måste ersätta de parkeringsplatser som förloras och måste då ackommoderas i nya mobilitetshus. Likaså beräknar man behovet utefter parkeringsnormen i Malmö, vilket i denna studie redan etablerats som otillräckligt för att minska bilanvändandet och incitamenten för privatbilar. Dock så säger man rakt ut att de 300 parkeringsplatser som finns på allmän plats och som förvaltas av Malmö stad kommer försvinna utan ersättande parkeringsplatser (Malmö stad, 2022) eftersom kommunen inte har någon skyldighet att tillhandahålla detta. Detta är åtminstone en början på att Malmö stad från egen sida inte utvecklar parkeringsplatser och därmed ökar incitamenten för bilanvändandet. Programmet lyfter det också som en ökad kostnad för boende med mobilitetshusens parkeringar. Detta hade dock kunnat motverkas om man applicerade samma metod för exploatörerna som i Gent (Johansson, 2017; City of Ghent, 2018) det vill säga att man avskaffar parkeringskravet för att eliminera kostnaden för parkeringsbyggnad, alternativt att man etablerar kommunala bildelningstjänster. Exempelvis skulle mobilitetshusen kunna bestå av en andel bilpool och inte bara platser för privatbilar. Dessutom skulle man kunna etablera fler stationer för Malmö by Bike. Dock ska det poängteras att även högre parkeringsavgifter fungerar som avskräckande medel för att individer ska göra sig av med den

privata bilen i enlighet med Johansson (2017). Incitamentbyggandet med att försvåra för bilanvändare finns där, även om det skulle kunna vara mer ambitiöst.

Planprogrammet vill på en övergripande nivå förtäta och den typen av förtätning argumenterar starkt för det hållbara resandet och ekologiska värden, men mycket av förtätningen sker här inom nya byggnader som skapar direkt tätare kvarter. Dock vill man göra detta genom att exploatera på hårda ytor tillägnade bilen, vilket är välbehövligt i dagens läge med annars stigande mängd hårdgjorda ytor i grönytor (Boverket, 2016).

Slutsatser:

- Planprogrammet för förtätning av Lorensborg och Bellevuegården har tydliga mål om hur man vill bygga och förtäta genom både bostadsproduktion och minskande av biltrafik till förmån för cykel-, gång-, och kollektivtrafik. Mobiliteten och miljö tar störst plats när det kommer till den faktiska omstruktureringen.
- Kommunikationen med invånare var begränsad på grund av covid-19-pandemin, men digitala möten och gångintervjuer genomfördes ändå, vilket stärker planprogrammet. Dock är kommunikationen med områdets invånare inte löpande och det skulle behövas för att bygga förtroende och större legitimitet.
- Ekosystemtjänster och hållbara transporter berörs aldrig i planprogrammet som typer av förtätning, men i praktiken så blir de verktyg för förtätning.
- Det skulle kunna finnas mer restriktiva begränsningar för bilanvändandet. I dagsläget vill man ersätta förlorade parkeringsplatser i mobilitetshus. Kostnaderna för de boende skulle potentiellt minska om man helt avskaffade kravet på parkeringsplatser. Med det sagt kan distansen till dessa minska incitamenten att nyttja privatbilar.
- Planerna för det hållbara resandet skulle kunna vara mer ambitiösa. Incitamentskapandet för hållbara resor finns där, men har potential att utökas.
- Planprogrammet är endast en liten del av övriga Malmö, varför det inte i sig skapar några övergripande förändringar för Malmö i sin helhet.

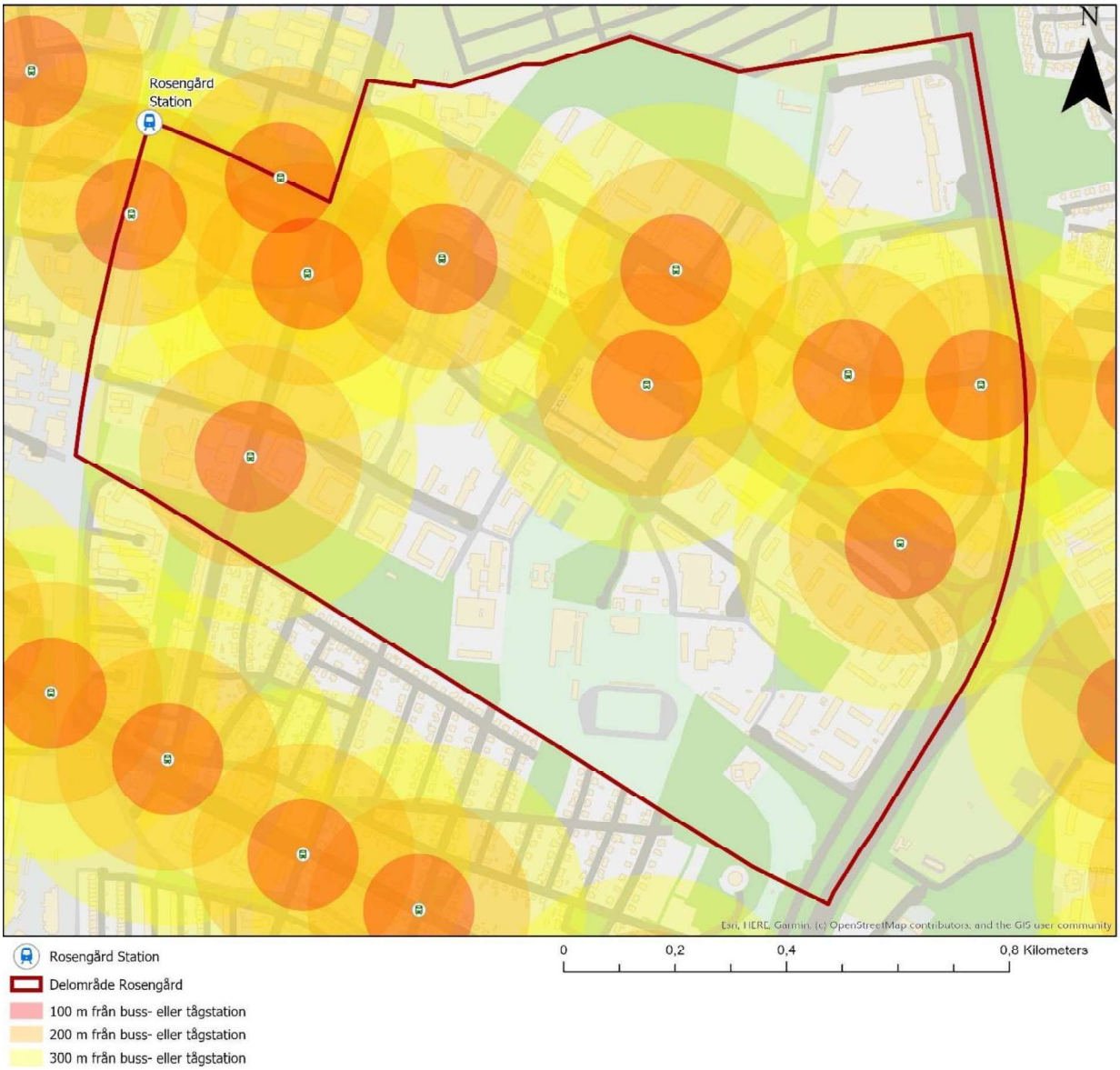
7.2 Amiralsgatan

Amiralsgatan har ett tydligt fokusområde i sin förtätningplan (Malmö stad, 2021) och det centreras främst till det närliggande området kring Amiralsgatan och Station Persborg. Planprogrammet etablerar tidigt att förtätningen i fråga ska bidra till stationsnära utveckling, vilket fungerar väl med både översiktsplanen (Malmö stad, 2023a) och teorier (Hrelja et al., 2020). Kollektivtrafiken samt cykel- och gångtrafik är nyttoindikatorer och ska fungera som riktlinjer för utveckling.

Området har sedan tidigare dragits med problem för dagvattenhanteringen, vilket också berörs i planerna, i synnerhet i relation till nyutvecklingen och i viss mån i områdena som sträcker sig bortom projektområdet. Man påtalar också hur viktig Amiralsgatan är för många pendlare. Martin Grander har bland annat påtalat hur expressbussarna lyft Rosengård (Personlig kommunikation, 14 februari, 2024).

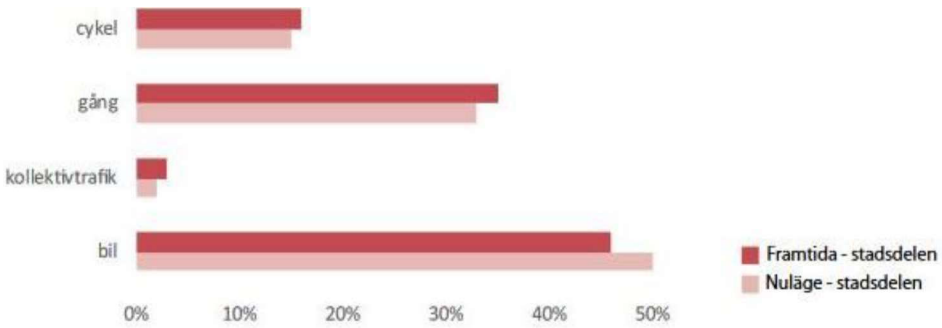
Dock sträcker sig väldigt lite av satsningarna på den hållbara mobiliteten in i existerande bostadsområden, vilket är ett problem i Rosengård i och med att det finns väldigt få delningstjänster här i form av Malmö by Bike samt att man inte får parkera privata bolags elsparkcyklar där. Man diskuterar heller inget om att utöka eller omstrukturera cykelvägarna inom existerande bostadsområden. Det privata bilägandet är lågt i Rosengård enligt statistiken från Malmö stad (2024), men trots detta väntas bilens tillägnade ytor minska med endast 8 %. Värt att notera här är att 50 % av markytandelen idag är tillägnad bilen, vilket planprogrammet själv presenterar.

Figur 19



Distanser till kollektivtrafik i Rosengård. Södra Rosengård, med både bostäder, skolor och idrottsanläggningar, saknar helt närhet till kollektivtrafik. Bildkälla: Egenproducerad.

Figur 20



Ytandel per trafikslag i Planprogram Amiralsgatan och station Persborg. Bildkälla: Malmö stad, 2022.

I relation till mobiliteten som verktyg för att stärka den sociala hållbarheten är detta ett problem, eftersom man bör förtäta stadsdelen för de som bor i området. I och med nyproduktionen på denna skala finns det en risk för både gentrifiering samt att man planerar för boende av annan socioekonomisk status, istället för de som redan lever i Rosengård. Den sociala hållbarheten diskuteras endast i form av ekonomiska termer, vilket förstärker intrycket av marknadsorienterade värderingar. Här lyfts också kostnader för parkering som en utmaning i kostnader för de boende med att ersätta markparkering med mobilitetshus, men det lyfts inget om att omvandla bilresande till andra mer hållbara resor eller vad man skulle tjäna på ökad mobilitet i existerande bostadsområden. Det är också otydligt hur de potentiella mobilitetshusen ska skapa hållbar mobilitet, eftersom det lyfts som ett problem istället för en möjlighet för att underbygga bilfritt resande. Det verkar inte alls finnas någon tanke på att minska mängden parkeringsyta och minska incitamenten för att ha privatbil.

Trafiksimuleringar har genomförts för planprogrammet och man lägger stor vikt vid att lita på dessa siffror avseende trafikmängder. Det ska sägas att Amiralsgatan är en viktig transportsträcka för tunga transporter samt är ett viktigt kollektivtrafikstråk, vilket inte är att försaka eller förbise. Dock överväger man inte alls vad det skulle innebära att minska bilens framkomlighet överhuvudtaget och planprogrammet begår misstaget i att förlita sig mycket på simuleringar, vilket exemplet Gent avråder ifrån att göra (Gustavsson Binder et al., 2023), liksom det matematiska beviset för Braess paradox av Zhuang et al. (2022).

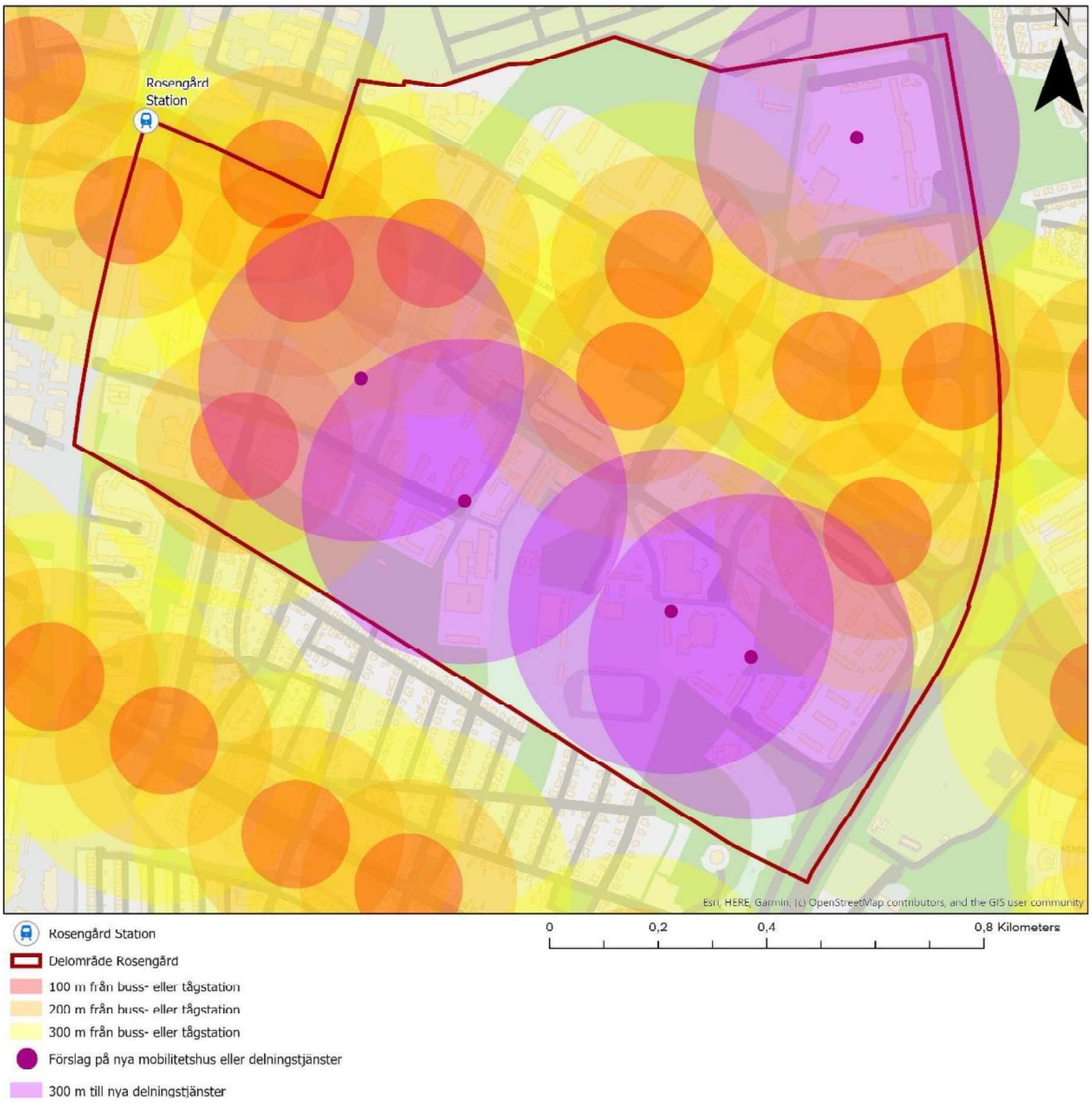
Det bör ses som ett problem i och med att det inte är större delar av Rosengård som berörs. Det är i huvudsak nyproduktion som hanteras och strukturplanen sker endast i nära anslutning till Amiralsgatan. Det kan också tyckas motstridigt. I planprogrammets diagram för gångavstånd till kollektivtrafik (Malmö stad, 2021, s. 102) är skillnaderna märkbart små, liksom gångbarheten (Malmö stad, 2021, s. 104). Ändå kartlägger man stora delar av Rosengård. Insatserna för att stärka hållbar mobilitet och tillgänglighet framstår därmed som långt ner på prioriteringslistan, trots att de mål man sätter upp och majoriteten av mobilitetssatsningarna är relaterade till det redan starka stråket på själva Amiralsgatan och dess nya fastigheter. Vad som skulle behövas i Rosengård är mobilitetshus med delningstjänster i närhet till de existerande bostäderna för att smidigt kunna ta sig till de starka stråken. Incitamenten för att öka det hållbara resandet bedöms därför som försumbara i detta förtätningsprogram.

Det är mycket tekniska aspekter som lyfts fram i detta dokument, vilket gör det svårare att navigera och mindre pedagogiskt än vad som efterlyses både av Gents egna tillvägagångssätt (City of Ghent, 2018; Gustavsson Binder et al., 2023) och enligt teorier. Det är också enligt Winner (1980) inte en säker sak att förlita sig på tekniska satsningar för att lösa de utmaningar som området har, i synnerhet dagvattenhantering. Med tanke på att Rosengård också har en större mängd medborgare som är invandrare (Malmö stad, 2024b) är detta kanske på ännu högre nivå ett problem för de som inte har svenska som förstaspråk.

Liksom i Lorensborg planerar man parkering för nyproduktion av bostäder och avsett på mobilitet planerar man mobilitetshus utefter parkeringsnormen, men dessa insatser görs enbart längs med stationsstråken och de stora vägarna. Inga satsningar beskrivs inom själva bostadsområdena, vilket också stärker redan existerande stråk istället för att öka mobiliteten i områden med transportfattigdom. Det skulle kunna sägas att det finns en större marknadsorienterad målsättning i utvecklingen av Amiralsgatan och att man vill planera för andra än lokalinvånarna. Att använda bostäder som förtätningsverktyg stämmer också överens med vad Jonas Standar beskriver (Personlig kommunikation, 7 februari 2024).

Utifrån de områden som det verkar sakna tillgång till kollektivtrafik eller delningstjänster enligt figur 19 föreslås nedan ett exempel på hur man skulle kunna minska bristen på tillgången till mobilitet om man placerar mobilitetshus eller delningstjänster inom själva området istället för längs de redan starka stråken. Notera att detta också skulle behöva kompletteras med cykel- och gångvägar, vilket inte heller lagts fram i planprogrammet för Amiralsgatan.

Figur 21



Enkelt förslag på vart man borde placera mobilitetshubb eller delningstjänster i Rosengård för att stärka hela området. Bildkälla: Egenproducerad.

Rent bostadsmässigt hade detta kunnat expanderas bättre till att utveckla nya bostäder i själva bostadsområdena så att det skapar blandad bebyggelse och fler möten mellan grupper samt tillgängliggöra bostäder för de som behöver. Detta skulle gå i linje med programmet som genomfördes i Lindängen (Boverket, 2016), vilket skapade möjligheter för lokalborna, vilket också skulle stämma bättre överens med att planera för de invånare som redan bor i området och att inte ändra områdets karaktär för nyinflyttades skull (Andersson, 1998). Detta riskerar annars att orsaka gentrifiering som presenterats tidigare där man planerar för att attrahera andra människor än lokalborna. Det saknas alltså en förståelse för det lokala behovet av mobilitet och bostadsproduktion. Fokuset på bostadsproduktion från utvecklare faller också inom den

konventionella planeringen om att förtäta genom bostadsproduktion (Boverket, 2016), vilket inte värderar andra typer av satsningar som hade kunnat tolkas som förtätning i lika hög grad. Man förutsätter också att den högre "komplexiteten" som en tätare stad medför ökar kostnaderna, vilket utifrån exemplet med Gent endast gäller om man tänker sig förtätning i form av produktion av byggnader och bostäder. I exemplet med Lindängen skapades dessutom jobb i och med de nya förvaltningsbehoven för de nya bostäderna (Boverket, 2016).

Det finns inget som tyder på att man vill konvertera hårdgjord mark till grönstrukturer eller mobilitet. Faktum är att det finns tydliga tendenser till att programmet ska bilda ytterligare hårdgjorda ytor (Malmö stad, 2021, s. 81-87) och att existerande grönytor ska anpassas för att hantera nederbörd och värmeböljor. Ekosystemtjänster benämns inte alls. Däremot berörs dagvattenhanteringen som en utmaning i och med de nya hårdgjorda ytorna och det benämns som en utmaning i framtiden.

Slutsatser:

- Planprogrammet för Amiralsgatan är mycket ambitiöst i sina dokument, men begränsar sig till att utveckla i Amiralsgatans absoluta närhet. Programmet ignorerar majoriteten av Rosengård i utvecklingsprogrammet.
- Kalkyler för området genomförs, men dessa är osäkra avsett på mobilitetshus. Det framstår som att man här lägger stor vikt vid ekonomiska kostnader och inte beaktar andra värdeskapande funktioner vid ökad mobilitet.
- Mobilitetshus lyfts fram i programmet men de framställs mer som problematiska avseende kostnader för parkering och inte som ett medel till att minska incitament för överflyttning av resor till hållbara transportmedel.
- Mycket av ansvaret på utvecklingen läggs på fastighetsägare och exploatörer utan att man erbjuder tydliga riktlinjer eller innovativa finansieringar för hållbar utveckling.
- Planprogrammet faller inom typisk planering i att förlita sig på trafiksimuleringar, som inte inkluderar större delen av Rosengård, och man planerar för stärkandet av redan tillgängliga stråk och förbiser de kringliggande områdena.

8. Avslutning

Lösningarna som presenteras i denna studie för Malmös aktiva förtätningsplanprogram ska ses som förslag som inte kan appliceras på samma sätt på olika platser, vilket exemplen från Gent (Gustavsson Binder et al., 2023; City of Ghent, 2018) påpekar. Däremot finns det alla förutsättningar att ta inspiration från andra länder och tillämpa egna lösningar. Dessa förslag är dessutom baserade på redan täta miljöer som ska förtätas och inte på de framtida stadsdelar som utvecklas runt om i Europa och världen. Framtida studier bör också beröra om det är önskvärt för städer att förtäta och växa bortom en viss storlek. Malmö vill bli en halvmiljonstad, men det är relevant att ställa frågan kring hur hållbart detta är i sig.

I och med att infrastrukturen värderas så högt inom både akademin (Ondiviela, 2021; Moreno et al., 2021; Banister, 2008) och i offentliga dokument från beslutsfattare (Malmö stad, 2023a; City of Ghent, 2018) bör mobilitet och tillgänglighet, i synnerhet avseende utveckling i stationsnära lägen (Hrelja et al., 2020) vara de grundläggande kraven för både förtätning, och desto mer i nya stadsdelar. I fallet Nyhamnen i Malmö (Malmö stad, 2019), en gammal industrihamn som ska bli en ny stadsdel i hållbarhetens tecken, beskrivs närheten till Malmö Central och möjligheten att utveckla hållbar mobilitet som centrala aspekter. 80 % av resorna ska ske med hållbara transporter. Dock poängteras bilens möjligheter och tillgänglighet även här. Detta projekt har dock inte påbörjats och möjligheterna finns fortfarande att påverka utfallet.

Varför det verkar finnas större hinder och utmaningar i Sverige jämfört med länderna i SHARE-North Squared, och hur dessa kan överkommas, är relevanta forskningsområden för framtiden för hur vi skapar mer hållbara städer. Dock finns även utmaningar från inspirationsområden ute i Europa. Vi såg exempel på svårigheter i form av administrativa och politiska hinder i jämförelsen av Gent och Bryssel (Personlig kommunikation, 11 april 2024), vilket kan ses ha en motsvarighet i en jämförelse mellan Malmö och Stockholm. Dock så ses inte dessa skillnader mellan Malmö och Gent, i att de båda har nästan identisk storlek i kvadratkilometer, liknande befolkningsmängd, relativt komprimerad bebyggelse samt att båda har en inre samt yttre ringväg. Liknelserna är slående, varpå Malmö bör kunna anamma fler strategier. De mer omfattande och direkta planerna skulle vara precis lika tillämpbara i Malmö som i Gent, om än i annan form.

Politiken har en stor roll för planering och utförande, i synnerhet i Sverige med det kommunala planmonopolet. Politikens förankring i projekten har spelat stor roll, men i och med att mandatperioder bara pågår i fyra år i Sverige är det förståeligt att det finns oro för att inte hinna genomföra sådana planer om man inte blir omvald som politiker. Politiken är alltså för kortsiktig och ser endast en vision inom de närmsta fyra åren. Här vill jag återkomma till ordspråket i början av denna studie - "a society grows great when old men plant trees in whose shade they shall never sit." Exempel på att våga genomföra insatser som inte görs för egen politisk vinning från initiativtagande politiker har tydliggjorts i denna studie, både i Gent och Paris, vilka är städer som skiljer sig markant i flera sammanhang. Den politiske ledaren som genomförde cirkulations- och mobilitetsplanen i Gent (Boverket, 2022; Gustavsson Binder et al., 2023) brydde sig inte om att bli omvald och satsade på vad han trodde på för att göra Gent mer beboeligt och hållbart för framtiden, även om motståndet mot insatserna initialt var mycket stort (Boverket, 2022). Paradoxalt nog så ledde implementeringen och strategierna till att han och partiet blev omvald med ännu större mandat och att förändringarna uppfattades som positiva.

Politiken påverkas också av ledande trender och diskurs. Den rådande nyliberala och marknadsorienterade ekonomin sätter individuella rättigheter och möjligheter över större sammanhang. Privatbilismen är ett resultat av detta, och stärks som tidigare etablerats av att den individuella mobiliteten genom privatfordon går före hållbart resande. Incitamentbyggandet blir då svårt att utveckla. Detta gäller inte bara på lokal nivå som Malmö eller Gent, utan också på statlig nivå. Exempel på detta är den svenska regeringens beslut att avskaffa Stadsmiljöavtalen (Trafikverket, 2023). Detta belyser också hur politikens roll på nationell nivå påverkar lokal politik och utveckling. I samband med detta är det också viktigt att lyfta hur viktig den folkliga opinionen är kring detta och hur den måste nyttjas till politiskt engagemang. I tidningen Nature publicerades en text av Andre et al. (2024) som visar att människor faktiskt vill se att regeringar gör mer för att minska klimatpåverkan. Sedan bör det lyftas i att den studien också visar på att folk själva är villiga att bidra till denna förändring, även om denna villighet varierar. För att folk ska bli villiga måste incitamenten för hållbarhet och dess lösningar, som mer hållbart resande, stärkas. Folk måste få incitamenten, som att begränsa privatbilism och främja hållbart resande, för att välja bort privatbilen och välja mer hållbara transportmedel som gång, cykel och kollektivtrafik. "Piska och morot" (Dickinson & Wretstrand, 2015) så att säga. Men då måste vi också planera för tillgänglighet.

Det kan i framtiden bli relevant att diskutera hur vi definierar hållbart resande. Vad kommer kollektivtrafik egentligen betyda? Vad kommer räknas som delningstjänster? Om man applicerar sömlösa samarbeten mellan trafikslagen, och ser dem som gemensamma delar av en större infrastruktur som diskuteras tidigare, skulle detta innebära att både cykel, elsparkcyklar, bussar och tåg räknas in i detta, liksom delningstjänster med bilpooler. Vi vet heller inte idag vilka nya innovativa typer av mobilitet som morgondagen för med sig.

Vad vi människor anser vara attraktiva städer och levnadsmiljöer varierar, men denna studie har som tidigare konstaterats fastslagit att människor har en del gemensamt när det kommer till vad som räknas som attraktiv levnadsmiljö. Dock bör djupare forskning kring detta genomföras för att grundligt konstatera vad som är attraktivt för människor. Denna studie kan konstatera att människor generellt sett uppskattar städer som är enkla att navigera och som erbjuder tillgänglighet och mobilitet till stadens olika funktioner. Tidsaspekten, eller krono-urbanism, hur folk har möjlighet att snabbt och effektivt ta sig till olika platser, är mycket uppskattade aspekter i staden, vilket belyser mobilitetens, och i synnerhet den hållbara mobilitetens, potential och möjligheter. Dessa följder är också bevisade genom både de teoretiska samband (O'Sullivan, 2012; Zhuang et al., 2022; Johansson, 2017) som presenterats i denna studie, men också i praktiken genom möten och projekt inom SHARE-North Squared och exemplen från Gent (City of Ghent, 2018; Gustavsson Binder et al., 2023).

Slutligen kan vi konstatera att förtätning genom ökad hållbar mobilitet framstår som ett effektivt medel för att skapa mer attraktiva städer, där nya miljöer skapas för att möjliggöra ökade kvaliteter inom hållbarhet. Men detta handlar inte bara om platsskapande för möten och människor för social hållbarhet, utan också för den ekologiska hållbarheten och att minska klimatpåverkan. Lösningarna om att satsa på förtätning genom mobilitet framstår också som gynnsamt för den ekonomiska hållbarheten, genom mindre kostnader för transporter samt ekonomisk utveckling för lokal handel och tillväxt.

9. Referenslista

Andersson, R. (1998). Attraktiva städer - En samhällsekonomisk analys. Byggforskningsrådet.

Andersson, M., Leveaux, M. (2022). *Berättelsen om Öresundsmetron: en diskursanalys av motiv och argument kring utvecklandet av Öresundsmetron*. [Examensarbete, Malmö universitet]. Malmö universitet. https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1679334/FULLTEXT02

Andre, P., Boneva, T., Chopra, F., Falk, A. (2024). Globally representative evidence on the actual and perceived support for climate action. *Nature Climate Change.* 14, 253–259. https://doi.org/10.1038/s41558-024-01925-3

Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, *15*(1), 73-80. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X07000820

Berg, J., Allanson, J., Henriksson, M., Lindkvist, C. (2019). *Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa? En studie av mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden*. K2 Research. 2019:4. https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/k2_outreach_2919-4.pdf

Berghauser Pont, M., Haupt, P, Berg, P., Alstäde, V., Heyman, A. (2021). Systematic review and comparison of densification effects and planning motivations. *Buildings and Cities*, *2*(1), pp. 378–401. DOI: https://doi.org/10.5334/bc.125

Bertilsson, F., Pobiega, T. (2018). *En svensk höghastighetsjärnväg - receptet för tillväxt och regional jämlikhet?* Malmö universitet. https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1483182/FULLTEXT01.pdf

Björling, N & Fredriksson, J. (2018). *Relationer mellan stad och land i det regionala stadslandskapet.* Mistra Urban Futures Reports 2018:1. https://www.mistraurbanfutures.org/sites/mistraurbanfutures.org/files/bjorling-fredriksson-report-2018-1-rev_0.pdf

Booth, W., Colomb, G., Williams, J., Bizup, J., Fitzgerald, W. (2019). *Forskning och skrivande: konsten att skriva enkelt och effektivt*, (Andra upplagan). Studentlitteratur.

Boverket. (13 maj 2022). *Bättre nyttjande av tillgängliga ytor i Gent*. https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/halsa-forst/aktiv-mobilitet/gent/.

Boverket. (2016). *Rätt tätt - en idéskrift om förtätning av städer och orter.* https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2016/ratt-tatt/. Hämtad 2024-05-10.

Brorström, S., & Diedrich, A. (2020). Boundaries of collaboration: the case of a temporary housing complex for refugees in Sweden. *Public Management Review*, *00*(00), 1–22. https://doi.org/10.1080/14719037.2020.1846767

Census and statistics department. (2023). *Mid-year population for 2023* (15 Aug 2023). The Government of Hong Kong Special Administrative Region. https://www.censtatd.gov.hk/en/press_release_detail.html?id=5265

City of Ghent. (2018). *Room for all ghenteneers: 2030 structural vision in a nutshell*. Department of urbanism and spatial planning. Stad Gent. https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/18_01025_RUIMTEVOORGENT_BROCH_A4_ENG_HR_web.pdf

City of Ghent. (u.å). *The circulation plan (digital map)*. Stad Gent. https://stad.gent/en/mobility-ghent/circulation-plan/circulation-plan-digital-map

Dickinson, J., Wretstrand, A. (2015). *Att styra mot ökad kollektivtrafikandel: En kunskapsöversikt*. Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik. K2 Research 2015:2. https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/styrmedel_k2research.pdf

EU. (u.å.a). *Soil strategy for 2030*. European commission. https://environment.ec.europa.eu/topics/soil-and-land/soil-strategy_en

EU. (u.å.b). *Smart cities*. European commission. https://commission.europa.eu/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/city-initiatives/smart-cities_en

EU. (2017). *Gent's traffic circulation plan (Belgium).* European commission. https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/gents-traffic-circulation-plan-belgium_en?prefLang=de

Eurocities. (u.å). *Bremens fight for car sharing*. https://eurocities.eu/stories/bremens-fight-for-car-sharing/

Florida, R. (2014). *The rise of the creative class - Revisited*. Basic Books.

Förenta Nationerna. (12 september 2023). *UN plan promises massive emission cuts in the construction sector – the most polluting and toughest to decarbonize*. UNEP.

https://www.unep.org/news-and-stories/press-release/un-plan-promises-massive-emission-cuts-construction-sector-most

Förenta Nationerna. (u.å). *Transforming our world: the 2030 Agenda for sustainable development.* United nations. https://sdgs.un.org/2030agenda

Free hanseatic city of Bremen. (2022). *Providing innovative mobility management rather than car parking spaces*. [Broschyr]. The ministry for building, mobility and urban development.

Gehl, J. (2010*). Cities for people*. Island Press.

Glaeser, E. (2005). Review of Richard Florida's The Rise of the Creative Class. *Regional Science and Urban Economics, 35*(5), 593-596. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0166046205000086?via%3Dihub#aep-bibliography-id3

Grundström, K. (2018). *Kollektivtrafik i Malmö Målbilder och stadsutveckling*. Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik. K2 Research 2018:4. https://www.k2centrum.se/kollektivtrafik-i-malmo-malbilder-och-stadsutveckling

Grønmo, S. (2020). *Social research methods: qualitative, quantitative and mixed methods approaches*. (Tredje upplagan). Sage.

Gunnarsson, K & Bodén, L (2021). *Introduktion till postkvalitativ metodologi*. Stockholm University Press. DOI: https://doi.org/10.16993/bbh

Gustavsson Binder, T., Dickinson, J., Lundström, H. (2023). *Att göra en Gent*. IVL Svenska Miljöinstitutet. https://media.wwf.se/uploads/2023/11/att-gora-en-gent.pdf

Heldt Cassel, S. (2008). Platsmarknadsföring, regional image och jakten på attraktivitet. Andersson, F. Ek, R. och Molina, I (red.). *Regionalpolitikens geografi: regional tillväxt i teori och praktik*. Studentlitteratur, 161-181.

Hrelja, R., Olsson, L., Pettersson-Löfstedt, F., Rye, T. (2020) *Transit oriented development: a literature review*. K2 Research 2020:2. https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/k2_research_2020_2_0.pdf

Hub Park. (u.å). *Nytänkande, anpassningsbart och nära!*. https://hubpark.se/varterbjudande/

Hultman, P., Walfridsson, H. (14 april 2024). *Experten: ”Sänk hastigheten till 20 km/h”*. SVT. https://www.svt.se/nyheter/lokalt/helsingborg/experten-sank-hastigheten-till-20-kmh

Hässleholms kommun. (30 april 2024). *Om Hässleholm kommun*. https://www.hassleholm.se/kommun-och-politik/fakta-om-hassleholm/om-hassleholms-kommun

InfraSweden. (2022). *Rikare grannskap*. Nyréns arkitektkontor. https://www.nyrens.se/wp-content/uploads/2022/11/Rikare-grannskap-slutrapport-hogupplost.pdf

i-SUSTAIN. (u.å). *Commuter toolkit.* https://www.i-sustain.com/commutertoolkit

Iseborn, E., Eldh, E., Sävje, U., Frodlund, E., Larsson Vierth, M. (2021). *Kartläggning av styrmedel som främjar omvandling av trafikleder i städer*. Naturvårdsverket. https://www.naturvardsverket.se/4ac1be/globalassets/media/publikationer-pdf/6900/978-91-620-6978-0.pdf

Johansson, M. (2017). *Hållbar mobilitet: miljöstrategiska effekter på grönytor och ekosystemtjänster i samband med urbana förtätningsprocesser*. Lund universitet.

Koglin, T., Mellin, J., Strömblad, E. (2022). *Planering för ny tillgänglighet: Resultat från litteratur- och intervjustudie*. (K2 working paper; Vol. 2022, Nr. 8). K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik. https://lucris.lub.lu.se/ws/portalfiles/portal/139068080/Koglin_et_al_2022_Planering_f_r_ny_tillg_nglighet.pdf

Koglin, T., Vogel, N., Perander, S., Larsson, A., Marcheschi, E. (2019). *Implementering av bilfria distrikt: En dokumentstudie från ett internationellt, nationellt, regionalt och lokalt perspektiv*. K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik. https://lucris.lub.lu.se/ws/portalfiles/portal/70226360/Koglin_et_al_2019_Implementering_av_bilfria_distrikt.pdf

Lands department. (10 januari 2024). *Hong Kong geographic data (as at October 2023).* The government of Hong Kong special administrative region. https://www.landsd.gov.hk/en/resources/mapping-information/hk-geographic-data.html

Malmö stad. (2010). *Så förtätar vi Malmö!*. https://docplayer.se/82682-Sa-fortatar-vi-malmo-dialog-pm-2010-2.html

Malmö stad. (2012). *Cykelprogram för Malmö stad 2012-2019*. http://www.exempelbanken.se/Uploaded/ExampleDocuments/980192020/original/cykelprogram_f_r_malm__stad_2012_2019.pdf

Malmö stad. (2016). *Trafik- och mobilitetsplan*. https://malmo.se/download/18.4cc964c317575b479bd78f1/1605625383803/MALM_TROMP_210x297mm_SE.pdf

Malmö stad. (2019). Översiktsplan för Nyhamnen: fördjupning av översiktsplan för Malmö. Stadsbyggnadskontoret. https://malmo.se/Stadsutveckling/Stadsutvecklingsomraden/Nyhamnen/Oversiktsplan-for-Nyhamnen.html

Malmö stad. (2021). Planprogram 6051 Amiralsgatan och station Persborg. Stadsbyggnadsnämnden. https://malmo.se/Bo-och-leva/Bygga-och-bo/Detaljplaner/Planprogram/Pp-6051-Amiralsgatan-och-station-Persborg.html

Malmö stad. (2022). Planprogram 6050 Lorensborg och Bellevuegården. Stadsbyggnadsnämnden. https://malmo.se/Bo-och-leva/Bygga-och-bo/Detaljplaner/Planprogram/Pp-6050-Lorensborg-och-Bellevuegarden.html

Malmö stad. (28 september 2023a). *Översiktsplan för Malmö 2023*. https://gis.malmo.se/oversiktsplan/2022/bilder/%C3%96P2023_antagen_av_KF_28_september_2023.pdf

Malmö stad. (13 november 2023b). *Hyrcykel*. https://malmo.se/Bo-och-leva/Stadsmiljo-och-trafik/Trafik/For-dig-som-cyklar/Hyrcykel.html

Malmö stad. (2 februari 2024a). *Södra förstadsgatan: från bilväg till oas*. https://malmo.se/Aktuellt/Artiklar-Malmo-stad/2024-01-30-Sodra-Forstadsgatan-fran-bilvag-till-oas.html

Malmö stad. (19 april 2024b). *Statistik för Malmös områden*. https://malmo.se/Fakta-och-statistik/Statistik-for-Malmos-omraden.html

Malmö stad. (2024c). *Ramavtal 8 Storstad Malmö*. https://malmo.se/Stadsutveckling/Sa-utvecklar-vi-staden/Resande-och-trafik/Ramavtal-8-Storstad-Malmo.html

Malmö stad. (2024d). *Mobilitetshubbar*. https://malmo.se/Stadsutveckling/Sa-utvecklar-vi-staden/Resande-och-trafik/Mobilitetshubbar.html

Marinkovic, D. (21 juli 2021). *Förbjudet att parkera elsparkcykel i utsatta områden*. https://www.sydsvenskan.se/2021-07-21/forbjudet-att-parkera-elsparkcykel-i-utsatta-omraden

Miljömålsrådet (2016). *Miljömålsrådets gemensamma åtgärdslista 2016*. Naturvårdsverket. https://sverigesmiljomal.se/contentassets/7d5ef45c745e4addacc4610575bcd9fa/miljomalsradets-atgardslista-2016.pdf

Moreno, C., Allam, Z., Chaubaud, D., Gall, C., Pratlong, F. (2021). Introducing the "15-Minute City": Sustainability, resilience and place identity in future post-Pandemic Cities. *Smart Cities, 4*(1), 93-111.

Mulley, C., Nelson, J.D. (2021). Public Transport Network Planning. In R. Vickerman. (Eds.). *International Encyclopedia of Transportation*, 388–394. http://dx.doi.org/10.1016/B978-0-08-102671-7.10781-X

Nationalencyklopedin. (u.å). *Gentrifiering*. Hämtad 10 maj 2024 från https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/gentrifiering

Nguyen-Luong, D. (4 april 2024). *Regional survey on the mobility of Ile-de-France residents*. [Opublicerat material]. L'Institut Paris Region. https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transports/deplacements/enquete-regionale-sur-la-mobilite-des-franciliens/

O'Sullivan, A. (2012). *Urban economics*. McGraw-Hill Higher Education.

Ondiviela, J. (2022). *WorldWide observatory for attractive cities.* (Tredje upplagan). http://ddfv.ufv.es/bitstream/handle/10641/3143/WWObservatoryAttractiveCities%202022.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Ondiviela, J. (2021). *Beyond smart cities: creating the most attractive cities for talented citizens*. Springer International Publishing. DOI: 10.1007/978-3-030-83371-8

Patel, R., Davidson, B. (2019*). Forskningsmetodikens grunder: att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. (Femte upplagan). Studentlitteratur.

Pizzetti, M., Gatti, L., Seele, P. (2019). Firms talk, suppliers walk: analyzing the locus of greenwashing in the blame game and introducing 'vicarious greenwashing'. *Journal of Business Ethics, 170*(1), 21–38. https://link.springer.com/article/10.1007/s10551-019-04406-2

Polisen. (28 december 2023). *Utsatta områden*. https://polisen.se/om-polisen/polisens-arbete/utsatta-omraden/

Region Skåne. (2018). *Så reser vi i Malmö kommun - resvaneundersökningen 2018*. https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/kommunrapporter-rvu-2018/resvaneundersokning_rapport_malmo_2018.pdf

Rosengård fastigheter. (u.å). *Culture Casbah*. https://www.rosengardfastigheter.se/culture-casbah

SHARE-North. (2021). *A planner's guide to the shared mobility galaxy*. https://share-north.eu/wp-content/uploads/2022/05/Shared-Mobility-Guide_ENGLISH.pdf

SHARE-North Squared. (u.å). *About.* https://www.sharenorth2.eu/about/

Skatteverket. (u.å.a). *Hyra ut bil, båt och saker*. https://www.skatteverket.se/privat/skatter/arbeteochinkomst/inkomster/hyrautbostadbilochsaker/hyrautbilbatochsaker.4.2cf1b5cd163796a5c8bc0b7.html

Skatteverket. (u.å.b). *Momssatser och undantag från moms.* https://www.skatteverket.se/foretag/moms/saljavarorochtjanster/momssatserochundantagfranmoms.4.58d555751259e4d66168000409.html

Stanley, J., Stanley, J., & Hansen, R. (Eds.). (2018). *How great cities happen: integrating people, land use and transport*. Edward Elgar Publishing.

Statistiska centralbyrån. (2 april 2024). *Nästan en av tre kan cykla till arbetet på 15 minuter*. https://www.scb.se/hitta-statistik/artiklar/2024/nastan-en-av-tre-kan-cykla-till-arbetet-pa-15-minuter3/

Stockholm stad. (8 april 2024). *Almstriden*. Stockholmskällan. https://stockholmskallan.stockholm.se/teman/stockholmshandelser/almstriden-1971/

Svensk cykling. (u.å). *Världens mest miljövänliga fordon*. https://svenskcykling.se/cykelfakta/varldens-mest-miljovanliga-fordon/

Syssner, J. (2008). Regionen och dess medborgare. Andersson, F. Ek, R. och Molina, I (red.). *Regionalpolitikens geografi: regional tillväxt i teori och praktik*. Studentlitteratur, 37-56.

Trafikverket. (22 september 2023). *Ansök om bidrag för hållbara stadsmiljöer – stadsmiljöavtal*. https://bransch.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/statligt-stod-for-hallbara-stadsmiljoer---stadsmiljoavtal/

Transportstyrelsen. (1 februari 2024). *Kollektivtrafik*. https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/yrkestrafik/kollektivtrafik/

Tyréns. (2020). *Från parkeringshus till mobilitetshus*. https://www.tyrens.se/projekt/samhaellsplanering/fraan-parkeringshus-till-mobilitetshus/

UN-HABITAT. (2017). *Planning compact cities: exploring the possibilities and limits of densification.* https://unhabitat.org/planning-compact-cities-exploring-the-possibilities-and-limits-of-densification

van Wee, B., Annema, J. A., & Banister, D. (Red.). (2013). *The transport system and transport policy: an introduction*. Edward Elgar Publishing. Elektronisk version. https://ebookcentral-proquest-com.proxy.mau.se/lib/malmo/reader.action?docID=1107284

Wenner Tångring, E. (2019). *"Förtätning" - en studie över begreppets definition och tillämpning som stadsbyggnadsstrategi.* [Examensarbete, SLU Alnarp]. Epsilon. https://stud.epsilon.slu.se/15345/7/wenner_tangring_e_200204.pdf

Winner, L. (1980). Do Artifacts Have Politics? *Daedalus, 109*(1), 121-136. https://www-jstor-org.proxy.mau.se/stable/20024652?seq=1

Zhuang, D., Huang, Y., Jayawardana, V., Zhao, J., Suo, D., & Wu, C. (2022). The Braess's Paradox in Dynamic Traffic. *2022 IEEE 25th International Conference on Intelligent Transportation Systems (ITSC), Intelligent Transportation Systems (ITSC), 2022 IEEE 25th International Conference On*, 1018–1023. https://doi.org/10.1109/ITSC55140.2022.9921998

Bilagor

Bilaga 1: intervjuer med Jeffrey Matthijs och Angelo Meuleman på Autodelen och Mpact.

- To start off somewhere, what can you tell me about yourself?
- What do you think of the relationship between densification and sustainable mobility?
- Belgium has been, in several ways, portrayed as a nation that successfully plans cities with thought-out strategies to minimize private vehicles in city centers. Gent has been mentioned several times in my studies and strategies like the Circulation Plan, Low emission-zone, Car-free zones and Park-and-Ride are just a few. Can you tell me about these tools that have been used?
- Can you describe what consequences the strategies in Gent have had on the city's economic, social and ecological sustainability?
- How do you think that the mobility plans and your strategies for sustainable mobility have affected the prices of property? Has it affected them at all?

- As you probably know, the three normally associated dimensions of sustainability are ecological, economic and social sustainability. Can you describe how those have been taken into account when working with mobility and densification in Gent?
- How important has the involvement of the municipality been to the development of sustainable solutions and mobility in Gent?
- How has the private sector reacted to the regulations and development of more sustainable mobility and densification?
- You're probably even more familiar with the term parking mandates or parking requirements than I am. What is your view on such ways to regulate car usage?

Bilaga 2: Intervju med Jonas Standar, trafikplanerare på Malmö stadsbyggnadskontor.

- Berätta lite om vem du är och vad du gör.
- Enligt Malmö stads översiktsplan så ska staden förtätas - vad betyder förtätning för dig som trafikplanerare?
- Vilka förtätningsprojekt kan du berätta om som antingen är pågående eller som planeras i Malmö? Finns det något som sticker ut?
- Utifrån din position som trafikplanerare - ser du några utmaningar för kollektivtrafiken i och med förtätningen av Malmö?
- Utifrån internationella statistiska undersökningar så är den urbana mobiliteten en av de absolut viktigaste aspekterna som gör en stad attraktiv. Hur tycker du detta yttras i trafikplaneringen?
- Vilken parkeringsnorm skulle du säga att Malmö tillämpar?
- När vi ändå talar om parkeringsnormer - hur tror du förtätningen påverkar eller påverkas av parkeringsnormen?
- Flera städer i Europa, USA och Östasien har sedan 90-talet börjat konvertera bilvägar, allt från motorvägar till stadsvägar, till grönområden och stadsparker. Detta både för att minska miljöpåverkan men också för att öka det kollektiva resandet. Hur tror du att detta skulle kunna appliceras i Malmö?
- Nyhamnen planeras ju bli en helt ny stadsdel som går i hållbarhetens tecken. Vad ser du för möjligheter och utmaningar med Nyhamnen? Finns det några tydliga konflikter?
- Hur stor roll spelar det sociala för mobiliteten?
- Hur är det att jobba kommunalt inom trafikplanering?

Bilaga 3: Intervju med Martin Grander, biträdande lektor på Malmö universitet.

- Berätta lite om vem du är och vad du gör.
- Du som arbetar med bostadsfrågor - vad är en attraktiv stad för dig? Vad hade spelat roll för dig att bosätta dig i en stad?
- Vilken betydelse, eller kanske vilken plats, har mobiliteten i frågan om social hållbarhet, och i synnerhet då till bostäder?
- Jag skriver ju om attraktiva städer och mobilitet i relation till förtätning. Vilken påverkan har förtätningen på bostadssektorn enligt dig? Vilken social påverkan kan det ha?
- Utifrån din expertis och kunskaper - vilka möjligheter och utmaningar ser du kring förtätning och dess process?
- Vad är din upplevelse av parkeringsnormen i Malmö?
- Hur ser du på delningstjänster? Ex i bostäder.
- Vad är det som gör att processen tar så lång tid jämfört med andra städer? Culture Casbah har tagit väldigt lång tid till exempel och har fortfarande inte lämnat startgroparna.