



LUND UNIVERSITY

Stadsplanering, transporter och markanvändning – Utveckling av ett analytiskt ramverk

Koglin, Till; Holmberg, Bengt; Winslott Hiselius, Lena

2014

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Koglin, T., Holmberg, B., & Winslott Hiselius, L. (2014). *Stadsplanering, transporter och markanvändning – Utveckling av ett analytiskt ramverk*. Lund University Press.

Total number of authors:

3

General rights

Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: <https://creativecommons.org/licenses/>

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117
221 00 Lund
+46 46-222 00 00

Bulletin 291 - 2014
Trafik & väg
Institutionen för Teknik och samhälle
LTH, Lunds universitet

Stadsplanering, transporter och markanvändning – Utveckling av ett analytiskt ramverk

Till Koglin
Bengt Holmberg
Lena Hiselius



Stadsplanering, transporter och markanvändning – Utveckling av ett analytiskt ramverk

Till Koglin, Bengt Holmberg och Lena Hiselius

Bulletin - Lunds Universitet
Institutionen för Teknik och samhälle, 291

Till Koglin, Bengt Holmberg och Lena Hiselius

Stadsplanering, transporter och markanvändning – Utveckling av ett analytiskt ramverk

Ämnesord: Stadsplanering, markanvändning, trafikplanering, transporter

Referat:

Stadsplanering är ett komplicerat och mångfasetterat begrepp. Denna rapport är en förstudie om hur begreppet stadsplanering kan definieras och vilken möjlighet stadsplanering har för att påverkar stadens transporter, bebyggelsestruktur, resvanor, bilägande/användning, välfärdsfördelning (ex. segregation) och ekonomisk utveckling/handel. Rapporten utgår dels från en litteraturstudie, dels från intervjustudier med olika planerare i Sverige och dels en fokusgruppintervju med forskare från Lunds universitet som forskar om staden. Alla studier visar på att begreppet stadsplanering är ett tämligen oprecist begrepp. Samtidigt visar studierna också på att stadsplanering i teorin har bra möjligheter att påverkar bebyggelsestruktur, resvanor etc. Men intervjuerna visar på att trenden går mer åt att stadsplanerare måste samordna många olika intressen och att det kommunala planmonopolet har försvagats under de senaste 10 åren. Många olika aktörer bidrag till dagens stadsplanering. Utifrån studierna utvecklas ett ramverk för att kunna analysera stadsplaneringsprocesser. Dessutom föreslås framtida studier som kan belysa stadsplanering och transporter ytterligare.

Citatanvisning:

Till Koglin, Bengt Holmberg och Lena Hiselius (2014) *Stadsplanering, transporter och markanvändning – Utveckling av ett analytiskt ramverk*. Lund, Institution för Teknik och samhälle, Trafik och väg, Lunds Universitet, Lunds Tekniska Högskola, Bulletin 291

Med stöd från:



Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola
Trafik & väg
Box 118, 221 00 Lund, Sverige

Department of Technology and Society
Lund Institute of Technology
Traffic & Roads
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden

Förord

Stadsplanering är ett komplext begrepp som kan tolkas på olika vis beroende på vem man är och vad man sysslar med. Frågor som berör bebyggelsestruktur, välfärd (ex. segregation), resvanor, bilanvändning och liknade aspekter påverkas av stadsplanering. I många städer i Sverige pågår en förtätning av staden för att underlätta att förflytta sig hållbart, dvs. med gång, cykel eller kollektivtrafik, i staden. Den stora frågan är då vilken roll stadsplaneringen spelar i utvecklingen av ett hållbart transportsystem. Bilen har idag en stor betydelse för människornas mobilitet och rörlighet, framförallt utanför städer i glesbefolkade delar av landet, men även i städer är andelen bilresor hög. Stadsplanering kan hjälpa till med en omställning till en mer hållbar stadsutveckling och ett mer hållbart transportsystem.

Denna rapport har genomförts dels som en litteraturstudie dels som en intervju- och fokusgruppsstudie. Med hjälp av det utvecklade ramverket kan stadsplaneringens betydelse för transportsystemet i svenska städer tolkas och analyseras samt vilken effekt planeringen har för olika aspekter i staden, både ekonomiska, sociala och ekologiska.

Arbetet har genomförts under våren 2014 på uppdrag av BISEK. Fil Dr Till Koglin, LTH har varit ansvarig för arbetet tillsammans med Prof Bengt Holmberg, LTH. Docent Karin Brundell-Freij WSP har bidragit med värdefulla kommentarer. Fil Dr Lena Hiselius, LTH har varit projektledare.

Vi tackar deltagarna vid workshopen samt intervjupersonerna för deras deltagande.

Lund Maj 2014

Innehållsförteckning

Förord	III
1. Inledning	1
2. Stadsplanering, transporter och markanvändning – En diskussion	3
3. Trender och tendenser i svensk stadsplanering – Resultat från intervjustudierna	8
4. Ett analytiskt ramverk – Stadsplaneringens innehåll och påverkan	11
5. Avslutning och förslag till fortsatta studier	14
6. Referenser	16
7. Bilagor - Intervjuguide	18

1. Inledning

Stadsplanering är ett komplext begrepp som kan tolkas på olika vis beroende på vem man är och vad man sysslar med. Frågor som berör bebyggelsestruktur, välfärd (ex. segregation), resvanor, bilanvändning och liknade aspekter påverkas av stadsplanering. I många städer i Sverige pågår en förtätning av staden för att underlätta att förflytta sig hållbart, dvs. med gång, cykel eller kollektivtrafik, i staden. Den stora frågan är då vilken roll stadsplaneringen spelar i utvecklingen av ett hållbart transportsystem. Bilen har idag en stor betydelse för människornas mobilitet och rörlighet, framförallt utanför städer i glesbefolkade delar av landet, men även i städer är andelen bilresor hög (Koglin 2013). Stadsplanering kan hjälpa till med en omställning till en mer hållbar stadsutveckling och ett mer hållbart transportsystem.

Syfte med denna rapport är att analysera vad forskningen har kommit fram till när det gäller kopplingen mellan stadsplanering, transporter och markanvändningen. Vidare ska, via intervjuer med tjänstemän och planerare, analyseras vilka tendenser som kan observeras i dagens stadsplanering. Med hjälp av ramverket kan stadsplaneringens betydelse för transportsystemet i svenska städer tolkas och analyseras samt vilken effekt planeringen har för olika aspekter i staden, både ekonomiska, sociala och ekologiska.

Frågeställningarna i studien är följande:

- Hur bör begreppet stadsplanering (stadsplaneringsåtgärder) förstås, tolkas och avgränsas i samband med att man vill studera hur biltillgång, bilanvändning, resande, tillgänglighet och resandets ekonomi samt hur välfärdsfördelningen mellan hushåll och individer kan påverkas av stadsplaneringen?
- Hur kan ett analytiskt ramverk för empiriskt grundad analys av de frågor som nämns i föregående punkt utformas?

1.1 Metod

Metoden för analysen är dels en diskussion av litteratur bestående av vetenskapliga artiklar och böcker som behandlar stadsplanering, trafikplanering, markanvändning och likande aspekter av intresse för utveckling av ett ramverk för att analysera stadsplanering. Dels intervjuer med tjänstemän och planerare, vid kommuner och statliga och regionala myndigheter för att kunna bedöma tendenser och trender i den faktiska planeringen idag. Litteraturen grundar sig på en litteratursökning som genomfördes vid Lunds universitetsbiblioteks litteraturdatabas LUBsearch där relevant vetenskaplig litteratur hittades. Denna litteratur analyserades med avseende på rapportens syfte och frågeställning.

Semi-strukturerade intervjuer genomfördes dels som telefonintervjuer och dels som intervjuer på plats. Personer som intervjuades var planerare från olika kommuner och städer i Sverige. Dessa var Norrköping kommun, Malmö stad, Stockholm stad och Umeå kommun. Vidare intervjuades tjänstemän på Boverket, Trafikverket och Region Skåne som arbetar med stadsplaneringsfrågor. För att få en inblick i hur exploatörer agerar intervjuades även en person från ett exploateringsföretag i Malmö. Alla intervjuade personer sysslar med olika aspekter i planeringen, såsom översiktsplanering, mobility management, regionala samordningsfrågor i planeringen etc. Intervjuerna analyserades med hänsyn till rapportens syfte och frågeställning. Vidare var syftet med intervjuerna att kunna se tendenser i dagens stadsplanering för att tillsammans med litteraturen kunna utveckla ett analytiskt ramverk. Utöver intervjuer gjordes

även en fokusgruppintervju med forskare vid Lunds universitet. Forskarna som var närvarande vid fokusgruppintervjun forskade antingen direkt om olika aspekter av stadsplanering eller hade staden som studieobjekt. Syftet med fokusgruppintervjun var att belysa stadsplanering från ett vetenskapligt håll och ta redan på hur forskarna ställer sig till vad stadsplanering kan göra när det gäller bland annat bilanvändning, resvanor och bebyggelsestruktur, samt vad som anses styra stadsplaneringen och vad stadsplanering innebär.

2. Stadsplanering, transporter och markanvändning – En diskussion

Detta kapitel diskuterar olika begrepp såsom stadsplanering och trafikplanering utifrån litteraturen. Här analyseras den vetenskapliga litteraturen för att kunna bedöma var forskningen i stadsplanering, transporter och markanvändning står och hur kopplingen mellan stadsplanering och bebyggelsestruktur, välfärd (ex. segregation), resvanor, bilanvändning mm betraktas av vetenskapssamhället.

Med stadsplanering menar man inte sällan både resultatet av planeringen i form av bebyggelsens struktur och själva planeringsprocessen. I projektet är vi intresserade av att separera mellan dessa båda aspekter. Vi föreslår nedan att man studerar både i vilken mån planeringen verkligen påverkar utfallet dvs. bebyggelsens struktur och hur denna struktur sedan påverkar de boende och kommersiella aktörer.

Stadsplanering är även ett lite oklart begrepp i ett annat avseende. När det gäller att styra mot ett uthålligt transportsystem räcker det nämligen inte heller att endast beakta stadens trafik och bebyggelse. I våra storstadsregioner är en inte oväsentlig del av trafiken genererad i regionen runt staden (Waddell et al. 2007 och Te Brömmelstroet och Bertolini 2010).

Det finns ett stort antal styrmedel/åtgärder som kan användas för att styra mot ett uthålligt transportsystem – ett transportsystem där biltrafiken skapar färre problem än den gör i dag. I den så kallade LundaMatTs togs en pedagogisk illustration fram. Den visar att det finns många olika åtgärder/styrmedel som kan leda mot ett uthålligt transportsystem.

Man kan dela upp åtgärderna/styrmedlen i följande kategorier:

- Åtgärder/styrmedel som reducerar resandet med motoriserade färdmedel totalt sett t.ex. bebyggelseplanering, mer gång och cykeltrafik, utnyttjande av IT för kommunikation
- Åtgärder/styrmedel som effektiviserar resandet t.ex. kollektivtrafik, samåkning, samlastning/samdistribution
- Åtgärder/styrmedel med avseende på fordon
- Miljövänliga bränslen

Vi kommer här att fokusera på de två första grupperna av styrmedel och främst den första.

Besluten om de åtgärder/styrmedel och styrmedel som kan påverka resandet ligger på olika organisationsnivåer: nationella, regionala och lokala (kommunnivå). Flera styrmedel ligger på nationell nivå (och tom EU-nivå) såsom skatter och lagar. På den regionala nivån finns ansvaret för kollektivtrafiken och på den lokala, bebyggelseplaneringen och parkeringspolitiken. Vi kommer här främst att beröra de regionala och lokala nivåerna. Förutom offentliga organ påverkar också flera icke offentliga aktörer hur bebyggelsen utformas och lokaliseras.

Att resa mindre är idag ett viktigt mål för att skapa ett hållbart transportsystem (Banister 2005). I strävan efter att "reducera resandet" är ett grundläggande argument att dagens resande med motoriserade färdmedel i avsevärd grad är av den typ som har kallats strukturell tvångs-

rörlighet (Hagson 2012). Detta resande är alltså inte nödvändigtvis önskat i sig, utan en negativ spin-off av att befolkningen försöker tillfredsställa sina aktivitetsönskemål i en bebyggelsestruktur som är utformad för bilen.

På lång sikt har bebyggelsens lokalisering och utformning nämligen stor betydelse för resandet och trafikens miljöpåverkan samt för hur tillgängligheten fördelas mellan olika socio-ekonomiska grupper (Herala 2003 och Næss 2012). Det har gjorts ett stort antal studier när det gäller effekten på resandet, men betydligt färre när det gäller påverkan på olika gruppers välfärd. Andersson et al (1996) och Stead and Titheridge (2000) konstaterar t.ex. efter att ha gått igen ett stort antal studier att markanvändningen förklarar ca en tredjedel av variationen i reslängd per person medan socioekonomiska variabler förklarar ca hälften. Holmberg och Brundell (2013) har i en studie för Skåne konstaterat att täthet, självfinansieringsgrad med arbetsplatser, serviceutbud och kollektivtrafikutbud påverkar resandet och energianvändningen för transporter. Skillnaden i täthet mellan den glesaste och tätaste orten i Skåne motsvarar energiåtgången för uppvärmningen av en medelstor villa.

Som nämnts finns mycket få studier av hur bebyggelsens struktur påverkar socio- ekonomiska faktorer hos befolkningen, se t.ex. Boschmann och Kwan (2008). De konstaterar t.ex. *"This polycentric or dispersed urban spatial structure has created metropolitan landscapes of social inequality and social polarization". This growing dependence upon automobiles creates geographies of social inequities and polarization in metropolitan areas along socioeconomic lines". "That more dense urban environments with mixed land-uses reduces automobile dependency through alternatives and increased walk-ability to daily urban opportunities- including employment"*.

Socio-ekonomiska effekter av olika bebyggelsestrukturer

Hur skall man mäta eventuella socio-ekonomiska effekter av bebyggelsestrukturer? Boschmann och Kwan (2008) använder följande formulering: *"Social sustainability concerns of meeting human needs and satisfying aspirations for a better life"*.

Det betyder även att social hållbarhet handlar om dagens och framtidens människors välmående och att även framtida generationer kan tillgodose sina behov (Chang och Lee 2008). I vårt fall är det främst via skillnader i tillgänglighet som boende och verksamheter påverkas, men det kan också vara miljön kring bostadsområdet såsom avgaser och buller samt trygghet. Dessa sociala aspekter som också är förknippade med ekologiska aspekter påverkas ofta negativt av bilanvändningen och hur bilen används påverkas också av stadens bebyggelsestruktur (van Wee 2007 och Dieleman et al. 2002).

I princip kan man mäta segregation på två sätt. Det ena är att beskriva de faktiska resurser som olika grupper har. Det kan t.ex. vara inkomst, utbildning eller i vårt fall tillgänglighet till arbete, skola service etc. Det är ju ett slags objektiva sätt att mäta där man förutsätter att alla upplever situationen på samma sätt. Det andra sättet brukar kallas livskvalitet, Quality of life. Boschmann och Kwan (2008) beskriver måttet på följande sätt: *Quality of life is a "multi-dimensional construct, and may be defined as the extent to which important values and needs of people are fulfilled"*. Det är sålunda ett mer subjektivt mått som givet samma omgivning kan variera från individ till individ. Vi kommer att hålla oss till det först nämnda sättet att beskriva segregation.

"Bilsnål" planering

I Sverige har på senare år begreppet bilsnål planering dykt upp. Med bilsnål planering avses oftast en bebyggelseplanering (bebyggelsestrukturer) som prioriterar kollektivtrafik, gång och cykel, och motverkar bilberoende och strukturell tvångsrörlighet (se till exempel Buehler 2011). Det innebär oftast en bebyggelse med få parkeringsplatser och nära tillgång till god kollektivtrafik samt väl utformade och bekväma gång- och cykelnät och attraktiv cykelparkering. Inte sällan erbjuds de boende även medlemskap i bilpooler. Som nämnts ovan är det ju inte själva planeringen som påverkar vilka effekter som uppstår utan det faktiska utfallet av planeringen.

För att det skall vara möjligt att erbjuda god kollektivtrafik krävs relativt hög bebyggelsetätet. En lyckad bilsnål planering är lättare att åstadkomma i relativt centrala lägen där kollektivtrafiken är väl utbyggd och reseavstånden passar för gång och cykel. För detta krävs också att stadens struktur är utformad att passa till gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik. Stadens struktur ger förutsättningar för ett hållbart transportsystem (Babalik-Sutcliffe 2013 och Hickman, Hall och Banister 2013).

Men det är inte bara i bostadsområden som städer påverkar färdsmedelsfördelning, bebyggelsestruktur, bilanvändning och liknande. Via stadsförnyelseprojekt och upprustning av till exempel industrifastigheter påverkas också färdsmedelsfördelningen, bebyggelsestrukturerna eller bilanvändningen. När områden ändrar karaktär och blir upprustade förkommer ofta en gentrifieringssprocess som innebär att människor med mindre ekonomiska tillgångar trängs undan av grupper med mer ekonomiska tillgångar. Detta har t.ex. hänt i vissa områden i Stockholm, Göteborg och Malmö (Hedin et al. 2012). Sådana omvandlingsprocesser påverkar inte enbart människorna som tvingas flytta ut från områden eller flytta in, utan också rörelsemönster i staden. Om det dessutom handlar om att områden kommer att användas på ett annat sätt, till exempel om ett gammalt industriområde omvandlas till ett handelsområde kan detta också påverka resvanorna, bilanvändningen och så vidare. Det vill säga att sådana omvandlingsprocesser påverkar människors förflyttningar (Kärrholm 2004).

Vem/vad styr bebyggelsens lokalisering och utformning?

I Sverige har kommunerna planmonopol och kan genom detaljplaner styra bebyggelsens lokalisering och utformning. Kommunerna kan därigenom förhindra bebyggelse som inte överensstämmer med detaljplanerna men de kan inte se till att det verkligen byggs på de områden som utpekats. Om planerna inte upplevs som attraktiva av exploatörerna kommer det däremot inte att ske någon exploatering.

Det är sålunda i slutändan även marknaden som styr var och hur det kommer att byggas. Inte sällan finns det konkurrens om nyetableringar mellan kommuner. I översiktsplanen, som inte är bindande, kan kommunen ange vilka ambitioner man har för tillkommande bebyggelse och transportinfrastruktur.

I kommuner där det finns en stark efterfrågan på bostäder respektive kommersiella lokaler blir det naturligtvis lättare för kommunerna att styra. De kan då vara strängare i sina krav. Det är också lättare för kommunerna att styra om de äger marken. Det blir emellertid allt ovanligare att kommuner har stora markinnehav.

Om kommunen själv äger mark kan de genom eventuella kommunala bolag styra över bebyggelsens utformning och ägarformer.

Tillgång till parkering är ofta en viktig fråga för exploatörer. De flesta kommuner har parkeringsnormer som kräver ett minsta antal parkeringsplatser. Mycket få, om någon, har krav på högsta antal platser. Det är däremot vanligt i England. I lägen där det är svårt för exploatören att åstadkomma tillräckligt antal platser förekommer det att exploatören kan köpa sig fri så att kommunen tar över ansvaret genom att anvisa platser i annat läge t.ex. i p-hus. Bilsnål planering förutsätter alltså att kommunen kan komma överens med en exploatör om att begränsa antalet parkeringsplatser. Ibland ingår i överenskommelsen att exploatören ser till så att de boende får tillgång till en bilpool.

För kommersiella lokaler är ofta god tillgång till parkering ett starkt önskemål. Enda tillfället när kollektivtrafiken verkar kunna attrahera kommersiella verksamheter är i närheten av järnvägsstationer och spårvägslinjer. Den spårbundna trafiken ger en garanti för god tillgänglighet i framtiden.

Frågor som behöver studeras:

Hur ser exploatörer på möjligheterna att bygga bilsnålt både vad gäller bostäder och kommersiella lokaler? Hur stor betydelse har tillgången till parkering respektive god kollektivtrafik?

Vilka krav/önskemål har konsumenterna på tillgång till parkering respektive kollektivtrafik vad gäller bostäder och kommersiella lokaler?

Hur upplever kommunerna möjligheterna att få till stånd bilsnåla områden?

Bidrar "bilsnål" planering (bilsnål struktur) till segregering?

Bilsnål planering bidrar till att de som bor i området får mindre tillgång till egen bil men relativt bättre tillgång till kollektivtrafik och bättre förutsättningar för att gå och cykla. Vilka socio-ekonomiska grupper gynnas respektive missgynnas av detta? Indirekt kan detta leda till en segregering på bostadsmarknaden. Detsamma kan sägas om stadförnyelseprojekt och upprustning av urbana områden. Då detta ofta går hand i hand med gentrifieringsprocesser kan detta möjligen leda till en mer hållbar trafik, men de sociala aspekterna hamnar ofta på efterkälken (Hedin et al. 2012 och Swyngedouw et al. 2002).

Vissa hypoteser om svaret kan man få genom att titta på hur bilinnehavet ser ut generellt. Yngre och äldre personer har lägre bilinnehav. Yngre verkar under senare år ha skjutit upp sitt bilinköp till senare åldrar jämfört med hur det var för några decennier sedan. När de kommer upp mot 30-års åldern och bildar familj verkar dock bilinnehavet nå samma nivåer som tidigare. Äldre tenderar däremot att öka sitt bilinnehav. Ensamstående, speciellt med barn, har lägre bilinnehav än sammanboende. Eventuellt kan det också finnas en "urban grupp" som har en livsstil som gör att de inte prioriterar bil i någon hög grad utan kan vara mer intresserade av att vara med i en bilpool och bo centralt. I andra ändan av skalan finner man familjer med små barn som är mycket beroende av tillgång till egen bil, ofta med två bilar i hushållet. Vidare finns personer som använder bilen i arbetet och som därför behöver ta med bilen hem.

Det ovan sagda antyder att begränsningar av möjligheterna att äga egen bil kan medföra att områden med bilsnål planering (struktur) kan utestänga vissa grupper och attrahera andra.

För att klargöra detta skulle det behöva genomföras intervjuer/enkäter med personer boende i områden med bilsnål planering respektive områden där det är lätt/ att disponera egen bil för att studera mer subjektiva mått hur man upplever sin tillgänglighet och livskvalité.

Det är även intressant att genomföra kvantitativa studier över bilinnehav, inkomst, ålder, hushållstyper etc. i olika typer av bostadsområden.

3. Trender och tendenser i svensk stadsplanering – Resultat från intervjustudierna

I detta kapitel kommer vi att sammanfatta det empiriska materialet som samlades genom intervjuer med olika tjänstemän och planerare. Intervjupersoner var både kommunala stadsplanerare, tjänstemän som arbetar på statliga myndigheter, dvs. Boverket och Trafikverket, på länsstyrelsen i Skåne och Region Skåne med frågor som rör stadsplanering. Intervjumaterialet ska hjälpa till att få en inblick i hur stadsplanering fungerar i praktiken, vad planerare och tjänstemän anser påverka planeringen och hur samarbetet mellan olika organisationer fungerar. Vidare bygger detta kapitel på en workshop med forskare som hölls vid Lunds universitet. De utvalda forskare som deltog forskar om stadsplanering med fokus på olika aspekter såsom stadsutvecklingspolitik, cykling eller trafikplanering. Detta gjordes för att studera tendenser och trender när det gäller stadsplanering i Sverige och för att kunna, också utifrån begreppsdiskussionen i förra kapitlet, utveckla ett analytiskt ramverk.

En trend som de flesta intervjupersonerna var eniga om är att stadsplaneringen har blivit mer komplex under de senaste 10 åren. Planeringen har idag karaktären av ett projektarbete där många olika intressen måste samordnas. Olika aktörer påverkar stadsplaneringen idag. Dels är det de olika avdelningarna i kommunerna (t.ex. Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret), dels är det olika aktörer från organisationer såsom exploatörer, medborgargrupper eller statliga myndigheter. Både planerare på kommunal nivå och på regional/statlig nivå påpekar att systemet har blivit mer komplext de senaste 10 åren. Det verkar förhålla sig så att den kommunala planeringen har blivit mer en förhandlingsfråga mellan många olika parter, som till exempel mellan stadsarkitekten och exploatörer. Detta påpekar även Cars et.al. (2013) och menar att detta fenomen inte återspeglas i de nationella lagarna som exempelvis plan- och bygglagen (PBL). Dessa regelverk, menar Cars et.al. (2013), bygger på en föråldrad syn på planeringen.

Även om planmonopolet består är många olika aktörer inblandade i olika processerna i stadsplaneringen, vilket leder till att makten över planeringen också är mer uppdelad än för kanske 10 åren sedan. Det verkar också förhålla sig på det viset att planerare ser sig mer och mer som samordnare än som enbart fysiska stadsplanerare. Trenden att samarbeta med olika aktörer medför att stadsplaneraren har förlorat en del av makten över planeringen. Denna makt har förflyttas till exploatörerna. Icke desto mindre verkar de övergripande målen och visionerna komma från politiskt håll. Detta kan både vara på kommunalpolitisk nivå eller rikspolitisk nivå. Dessa mål och visioner styr det praktiska stadsplaneringsarbetet. Här kan det handla om till exempel de nationella miljö- och transportmålen (rikspolitisk) eller vision av staden genom initiativ till en ny översiktsplan (kommunalpolitik). De nationella myndigheterna spelar också en roll i stadsplaneringen. Framförallt har Trafikverket en viktig plats i stadsplaneringen via deras ansvar för det nationella väg- och järnvägsnätet. Även regionen kommer in i stadsplaneringsprocesser, dock ofta som remissinstans. Dock verkar det finnas ett missnöje med hur planeringen på den regionala nivån organiseras. Det finns ingen formell regional planering i Sverige. Detta är av betydelse, framförallt när det gäller transport och förflyttningar då dessa ofta sker över kommun- och stadsgränser. Man kan alltså sägas att regioner i Sverige spelar en mer marginell roll i stadsplaneringsfrågor.

Avsnittet ovan beskrev kortfattat hur trenden när det gäller ansvaret för stadsplaneringen ser ut. När det gäller hur stadsplanering kan påverka aspekter som bebyggelsestrukturer, biltillgång, bilanvändning, resande, tillgänglighet och ekonomi, samt hur välfärdsfördelningen mellan hushåll och individer kan påverkas av stadsplaneringen, är även detta relativt komplext. Stadsplaneringen som kommuner bedriver har en ganska stor påverkan på kommunens eller

stadens bebyggelsestruktur. Vem som utför planeringen och hur och av vem direktiven ställs påverkar dock själva utfallet, exempelvis vilka politiker som sitter i majoritet eller exploateringsföretag. Detta anser i princip alla intervjuade personer. Även när det gäller resvanorna och användningen av bil spelar stadsplaneringen, ofta via skapandet av bebyggelsestrukturer, en viktig roll. Men även andra aspekter som har med stadsplaneringen att göra, till exempel parkeringsnormer, mobility management eller lokaliseringen av kollektivtrafiken är viktiga faktorer. När det gäller kollektivtrafik spelar regioner en större roll då denna ofta organiseras av regioner och inte kommunerna själva. Var stationer, busshållplatser mm är lokaliserade har stor betydelse för hur staden kommer att utformas och därmed en inverkan på stadsplaneringen. Regioner har i stor utsträckning ingen större betydelse för stadsplaneringen, utöver lokalisering av kollektivtrafik och till exempel sjukhus som kan påverka bebyggelsestruktur, bilanvändning och liknande. Utöver detta har regioner mer en rådgivande roll. Om man ser på hur stadsplaneringen kan påverka välfärdsfördelning går åsikterna isär. Vissa personer vi pratade med menar att det snarare är andra faktorer som bidrar till välfärdsfördelning som exempelvis skatte-, jobb- och andra fördelningsfrågor, medan vissa personer anser att stadsplaneringen till viss grad kan påverka välfärdsfördelning, genom upplåtelseformer eller sättet man styr bebyggelsen.

Liknande tankar hade forskarna vid fokusgruppsintervjun vid Lunds universitet. Stadsplanering idag anses av forskarna vara mycket mer komplex och kommunerna har förlorat makt på bekostnad av privata exploatörer. Markägare är centrala aktörer. Det har skett en stor förändring i planeringen under senare årtionden. Man kan se detta som en privatisering av planeringen och en förskjutning från planering till exploatering. Planerare och beslutsfattare i offentlig förvaltning har fått en förändrad position gentemot exploatörer, utvecklare och konsultföretag. Det verkar så på senare tid att de privata aktörerna alltmer står för den faktiska planeringen idag, menade forskarna. Visserligen har kommunerna planmonopol, men den faktiska makten i monopolet är begränsad och styrs mycket av privata aktörers syn på bostads- och fastighetsmarknaden.

Diskussionen täckte olika aspekter, såsom att planering kan vara av såväl formell som informell art. Det finns oklara gränser mellan vad man menar med begreppet. Det kan handla om bebyggelseplanering, dvs. processer där stadens fysiska utformning (hus, gator, parker, grönområden) förändras, ofta kopplade till den formella planeringen. Som ett exempel kan detaljplaneringen nämnas. Det finns dock även en vidare betydelse av begreppet stadsplanering som syftar på hur användandet av staden förändras, exempelvis genom kollektivtrafikplanering, trafikplanering mer allmänt och förändringar i sociala faktorer som styr hur staden fungerar. Den informella dimensionen av planering som innefattar förhandling mellan olika privata och offentliga aktörer har blivit alltmer betydelsefull anser forskarna vid Lunds universitet. Tidsperspektivet är också en viktig aspekt som lyftes fram. I det långa perspektivet blir det tydligt att delar av staden idag fungerar på ett helt annat sätt än vad som var avsett från början.

Slutligen var många överens om att planeringen kan ha en stor påverkan på bebyggelsestruktur, resvanor, bilanvändning och markanvändning. Men makten att utföra en viss stadsplanering ligger allt mindre i kommunernas händer. Här ser vi likheter med resultaten från intervjuerna med planerare och tjänstemän som också menade att planeringen har blivit mycket mer komplex och att viss makt har förflyttats till privata aktörer, inte minst exploateringsföretag och företag som bygger bostäder och kommersiella fastigheter. Slutligen kan man säga att i teorin kan stadsplaneringen påverka många aspekter i staden och förflyttningar i staden. Detta kan ha positiva effekter på transporter och förflyttningar i staden mot ett mer hållbart transportsystem, men kan också ha en negativ inverkan på hur människor förflytta sig i städerna och hur andra aspekter påverkas, som till exempel genom en ökande segregering eller gentrifiering.

I motsats till vad stadsplanerare verkar tycka om hur mycket makt kommunerna har och vad forskarna anser om planering menar det exploateringsföretag som blev intervjuade att makten över planeringen absolut ligger hos kommunerna. I intervjun framgick att företagen bedriva lobbyverksamhet både mot stadsplanerare och politikerna. Men den slutliga makten ligger hos kommunerna, stadsplanerarna och politikerna. Planeringen har dock förändras anser företaget. Hållbarhet spelar en mycket större roll i hur kommunerna planerar och vad som krävs av exploateringsföretag idag än för kanske 10 år sedan. Vidare styr marknaden och ekonomin väldigt mycket i vad företagen kan bygga och kan exploatera. I Malmö är marknaden till exempel mycket trögare för närvarande än i Stockholm och Göteborg. Det är mycket svårare att sälja lägenheter och villor, vilket gör det också svårare att exploatera.

Företaget anser också att länsstyrelsen har till viss del en stor påverkan på planeringen och exploateringen och i vissa avseende fördröja processen. Här gäller det framförallt olika statliga intressen som exempelvis miljöaspekter som står mot vad och hur företaget vill exploatera och vad kommunen vill. Planeringsprocessen anses i allmänhet vara alldeles för byråkratisk och för oflexibel. Att processen ofta är långsamt innebär ofta att förutsättningarna under tiden ändrades och då måste det gå att anpassa planeringen, vilket idag nästan är omöjligt. Icke desto mindre anser företaget att stadsplaneringen kan påverka bebyggelsestruktur och via detta även färdmedelsvalet. När det gäller parkering tycker man från företagets sida att även dessa normer skulle behövas vara mer flexibla. Vid exploatering i innerstäder är det ofta inte lönsamt att bygga en parkeringsplats per lägenhet då personer som flytta in inte alltid äger en bil. Däremot skulle det behövas i andra områden ibland två parkeringsplatser för att en familj som kommer att flytta dit ofta ha två bilar. I detta avseende skulle normerna vara mer flexibla. Vidare menar företaget att trafikplaneringen ibland inte ta hänsyn till vad som skulle vara mest attraktiv för de boende som kommer att flytta in i områden och vad som skulle kunna påverka färdmedelsvalet till mer hållbara transporter. Ofta anser trafikplanerarna att raka gator, kanske även i rutnäts form, är att föredra då detta är en billigare lösning än att bygga gator som är mindre raka och som gör det mindre attraktivt att köra bil.

Avslutningsvis kan det slås fast att det verkar förhålla sig så att stadsplanerare idag uppleva sig själva mer som samordnare av olika intressen och att mindre makt ligger hos kommunerna som rent formellt har planmonopolet. Exploateringsföretag verkar dock inte heller uppleva att de kan påverka planeringen i större utsträckning.

4. Ett analytiskt ramverk – Stadsplaneringens innehåll och påverkan

Stadsplanering

Enligt Nationalencyklopedin (NE) användes begreppet ursprungligen för fastläggandet av gränslinjer mellan byggnadskvarter och gator mm. i en stad för att långsiktigt ordna bebyggelsen och undvika konflikter. Stadsplaneringen har en lång historia i Sverige och har anor ända till bronsåldern. Senare under 1800-talet medförde miljöstörningar i storstäder att även användningen av marken kom att regleras. Stadsplan som ett rättsligt bindande dokument tillkom i lagstiftningen 1847. Stadsbyggnad som är ett närliggande begrepp avser enligt NE att gestalta och ordna bebyggelsen i tätorter.

Begreppet stadsplanering avser alltså främst de fysiska egenskaperna i staden, men planeringen kommer ofta att även få sociala och ekonomiska konsekvenser.

Hur staden sedan kommer att användas beror förutom på de beslutade planerna också på vilken mark som faktiskt kommer att bebyggas och hur bebyggelsen utnyttjas dvs., hur många och vilka människor och verksamheter som flyttar in i husen. Utnyttjandet av husen varierar dessutom över tiden. Ofta sker en utglesning av boendet över åren och verksamheter kan flytta ut och in i befintliga fastigheter. Den formella planeringen dvs. planerna har sålunda bara en begränsad inverkan på vilka aktiviteter som i slutändan kommer att ske i bebyggelsen och det är ju aktiviteterna som styr resandet.

Ordet *stadsplanering* leder tanken till att det endast skulle gälla städer, men det kan vara aktuellt även i tätbebyggelse utanför städer. Under senare decennier har ju ny bebyggelse ofta etablerats utanför de egentliga städerna. Det kan då vara relevant att planera bebyggelsen i ett regionalt perspektiv. På den nivån finns dock inte i Sverige något rättsligt bindande planinstrument. Det är endast kommunerna som kan besluta om rättsligt bindande planer.

Stadsplanering handlar också om att förändra och förnya områden. Detta leder ofta också till att förflyttningar, rörelsemönster och färdmedelsfördelning kan ändras i dessa områden, men även till och från dessa områden. På så sätt är inte enbart boendeyrken intressanta utan även områden som används för konsumtion, industri eller andra verksamheter. Här har stadsplanering en central roll då sådana områden ofta är placerade ganska centralt i staden och kan därmed påverka användningen av stadskärnan. Sådana processer är också ofta kopplade till gentrifiering, vilket ofta medför negativa sociala konsekvenser.

Olika planeringsnivåer

Utvecklingen av resandet och trafiken styrs av beslut och åtgärder på olika nivåer.

På **nationell nivå** fattas en lång rad beslut kring bebyggelsenormer, skatter och avgifter som påverkar resande och val av bostad. Det gäller t.ex. avdragen för pendling och skatter på drivmedel. Det gäller också beskattningen av olika typer av boende. Dessa normer, skatter etc. bygger bland annat på lagstiftningen som till exempel Plan- och Bygglagen.

Trafikverket ger förslag till hur utbyggnaden av vägar och järnvägar skall ske. Detta påverkar lokaliseringen av både bostäder och verksamheter.

På **regional nivå** beslutas om utbudet av kollektivtrafik och om det regionala vägnätets utbyggnad. Länsstyrelsen beslutar om och övervakar riksintressen för exploatering samt plankonflikter mellan kommuner. Här kommer även regionalplaner in i spelet, som till exempel regionala utvecklingsplaner i Skåne.

På **lokal nivå** har kommunerna planmonopol dvs. de beslutar om var och hur ny bebyggelse kan anläggas. De beslutar också om utbyggnad av VA-anläggningar och gator. Dessa anläggningar är avgörande för var det är möjligt att lokalisera ny bebyggelse. Detta görs dels på en översiktlig nivå via översiktsplanen och dels på en konkret nivå via detaljplaner.

Vad kan styras med stadsplanering?

Som nämnts har kommunerna planmonopol och kan därmed besluta om var ny bebyggelse får anläggas, hur den skall vara utformad och till vilket syfte den får användas. Detta sker genom detaljplaner som är rättsligt bindande. I översiktsplaner anger man visioner för hur markanvändningen skall se ut i hela kommunen och kan därigenom kanske indirekt styra bebyggelseutvecklingen i hela kommunen.

Det är däremot upp till privata exploatörer att ta beslut om huruvida det blir någon exploatering. Om det finns ett stort tryck på nya bostäder och lokaler för verksamheter, får kommunens planer stor betydelse för det verkliga utfallet annars inte.

Kommunerna kan också besluta om parkeringens omfattning vid nyexploatering och på egen mark även prissättningen på parkering. Parkeringens omfattning och prissättning påverkar åtminstone i större städer färdmedelsfördelningen.

Olika aktörer

Det finns flera olika aktörer som påverkar bebyggelseutvecklingen såväl offentliga som privata.

Staten i form av riksdag och regering samt olika myndigheter påverkar genom lagar och förordningar, skatter och subventioner.

På regional nivå har Länsstyrelserna en roll genom att bevaka riksintressen, samordning mellan kommuner samt ansvar för beslut om regionala vägar. Regionala kollektivtrafikmyndigheter har ansvar för den lokala och regionala kollektiva trafiken både på väg och järnväg.

På lokal nivå har kommunerna det avgörande inflytandet för bebyggelseutvecklingen genom sitt planmonopol. Här har också privata exploatörer ett stort inflytande. Inte sällan förhandlar kommuner och privata exploatörer om exploateringen av nya områden när det gäller lokalisering och utformning, parkeringsnormer etc. Slutligen har konsumenter och näringsidkare ett stort inflytande på vilken typ av bebyggelse som kommer till stånd och vilka verksamheter som etableras.

Stadsplaneringens effekter

Genom detaljplaneinstrumentet kan kommunen styra var bebyggelse får anläggas, dess utformning och tillgången till parkering. Indirekt kommer detta få andra effekter.

Bebyggelsens täthet påverkar reseavstånden och därmed färdmedelsfördelningen. Hög täthet gynnar gång, cykel och kollektivtrafik. En hög bebyggelsetäthet leder till ett större underlag för kollektivtrafiken och gör det därmed möjligt att erbjuda en högre standard i kollektivtrafiken.

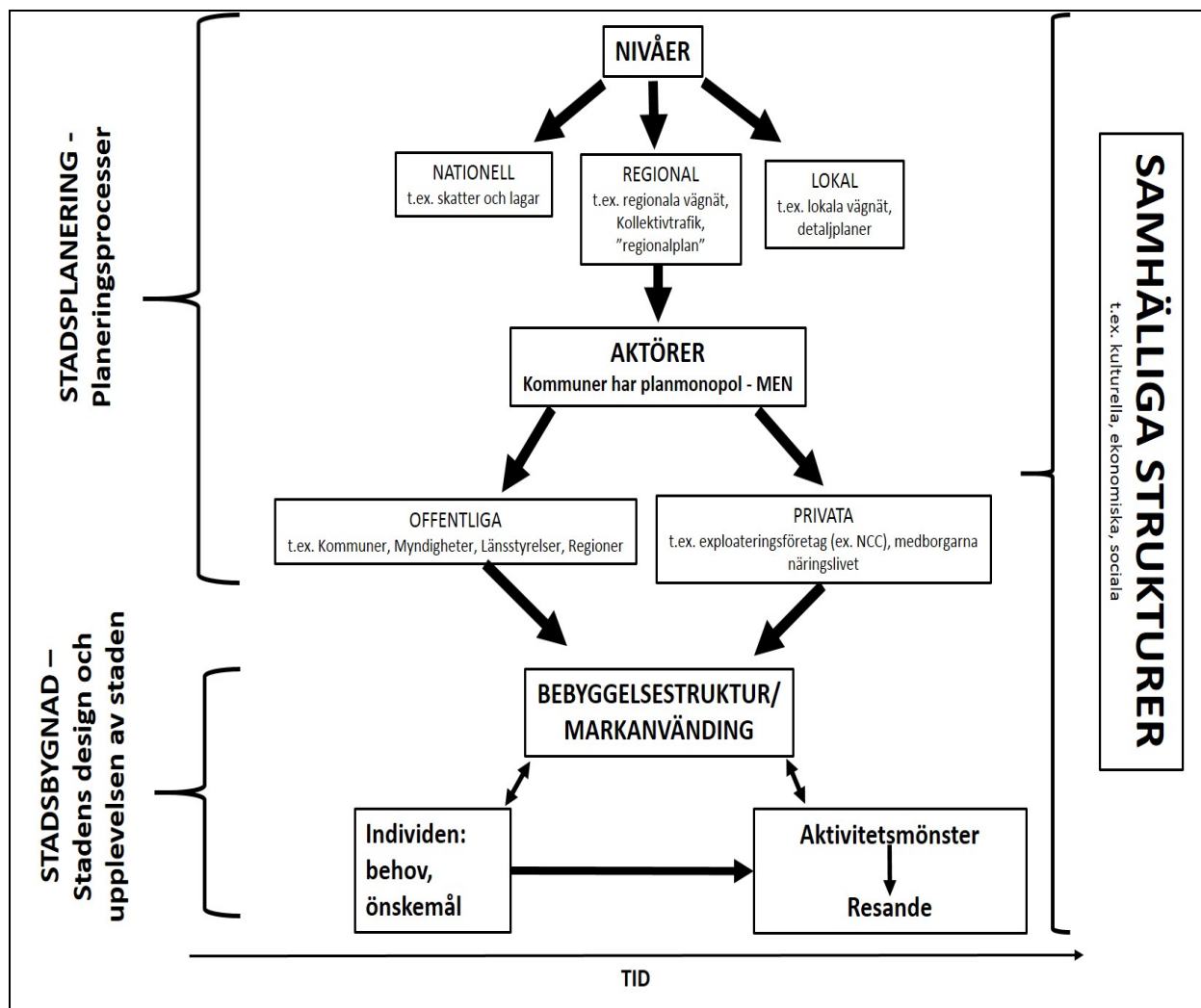
Genom detaljplanen kan kommunen också styra fördelningen mellan bostäder och annan verksamhet. En blandning av bostäder, affärer och service leder i sin tur också till kortare reseavstånd vilket stimulerar gång- och cykeltrafik. Man kan t.ex. styra etableringen av externa affärsetableringar. Sådana leder oftast till mer biltrafik.

Genom utformningen av parkeringsnormer påverkas bilinnehav och bilanvändning.

Anläggandet av gator och vägar påverkar lokaliseringen av vissa verksamheter såsom handel och lagerverksamhet.

Kommunen kan genom detaljplanen påverka bebyggelsetyp (flerbostadshus, villor) och upplåtelseformer (hyresrätt, bostadsrätt) vilket i sin tur påverkar den sociala strukturen i ett område samt även bilinnehavet.

Indirekt kan kommunen påverka utbudet av kollektivtrafik. Dessa möjligheter varierar dock något mellan olika län i landet.



5. Avslutning och förslag till fortsatta studier

Avslutningsvis kan vi slå fast att begreppet stadsplanering är mycket komplext. Ändå kom vi fram till att stadsplaneringen har många möjligheter att bidra till ett mer hållbart samhälle. Dessutom kan stadsplaneringen ha en stor påverkan på bebyggelsestruktur och påverkar bland annat via detta resvanor, bilanvändning, rörelsemönster och till viss del även välfärdsfördelningen. Dock måste det beaktas att det finns många olika aktörer som inverkar på stadsplaneringen. Vårt ramverk som utvecklades i det förra kapitlet kan betraktas som en början till ett hjälpmedel för att hjälpa till att analysera stadsplaneringen, hur det går till, vem som påverkar den och vilka resultat man kan uppnå. Det skulle dock behövas flera studier och mer forskning för att utveckla ramverket och för att belysa de olika aspekterna av stadsplaneringen.

Det finns ett forskningsbehov i bland annat följande områden:

- Planeringens komplexitet, ex. om maktförhållanden i planeringsprocesser
- Utfallet av planeringen, ex. blev planeringen som det var tänkt
- Upplevelsen av staden, ex. vem bosätter sig var och varför
- Planeringens sociala effekter, ex. välfärdsfördelning, gentrifiering, segregering

För att uppnå syfte att få bättre förståelse av ovan nämnda områden och för vilka drivkrafter som styr bebyggelsens lokalisering och utformning och därmed påverkan på resandet och transporterandet behövs fortsatt forskning på området stadsplanering i förhållande till transport och färdmedelsfördelning. Vi bedömer att det behövs både kvalitativa och kvantitativa studier. De förslagna studierna skall ses som ett förslag och vi är öppna för att diskutera innehåll och omfattning vidare.

Intervjuer med kommunala planerare

Ytterligare intervjuer med spridning på små och stora kommuner skulle behövas. Här skulle fokus med fördel ligga på relationer mellan planerare och exploateringsföretag. Det vill säga på förhandlingsprocesser vid exempelvis nyexploatering. Vidare hade det varit intressant att ta reda på hur områden planerades och hur de sedan faktiskt används. Detta gäller även områden som efter ett tag får en förändrad användning, t.ex. från bostäder till kontorslokaler.

Medborgare

Medborgarnas perspektiv har inte diskuterats mycket i förstudien, men bedöms av oss som mycket viktigt i detta sammanhang. Därför skulle studier behövas som rör frågor av typen;

- Vilka grupper bor i bilsnåla områden, inkomst, bilinnehav, familjetyp jämfört med normalbefolkningen på orten?
- Vilka kvaliteter styr valet av bostad? Vilken betydelse har t.ex. tillgången till parkering, jmf. med bilsnål planering?
- Hur ser boende i bilsnåla områden på tillgänglighet, trygghet, säkerhet och andra sociala aspekter som hänger ihop med välfärdsfördelning?

Exploatörer/fastighetsbolag

Som nämnts ovan har exploatörer fått en allt större makt när det gäller vilken typ av bebyggelse som faktiskt kommer till stånd. Intervjuer bör genomföras med ett representativt urval av exploateringsföretag. Frågor som skulle kunna belysas är till exempel:

- Hur ser dessa på möjligheterna att bygga olika typer av bostäder i olika lägen och på tillgången till parkering?
- Vad styr förhandlingarna med kommunernas och planerare?

Vi anser att sådana och liknande studier är avgörande för en vidareutveckling av ett analytiskt ramverk och för att kunna bemöta dagens aspekter av stads- och trafikplaneringen.

6. Referenser

- Andersson, W.P., Pavlos, S. och Miller, E.J., (1996) Urban form and the environment: A review of issues, evidence and policy, *Urban Studies*, Vol. 33(7)
- Babalik-Sutcliffe, E. (2013) Urban Form and Sustainable Transport: Lessons from the Ankara Case, *International Journal of Sustainable Transportation*, Vol. 7, pp. 416–430
- Banister, D. (2005) *Unsustainable Transport – City transport in the new century*. Routledge, London
- Boschmann, E. och Kwan Mei-Po (2008) Toward Socially sustainable urban transportation: Progress and potentials, *International Journal of Sustainable Transportation*, Vol. 2, pp.138-157
- Buehler, R. (2011) Determinants of transport mode choice: a comparison of Germany and the USA, *Journal of Transport Geography*, Vol. 19, pp. 644-657
- Cars, G., Kalbro, T. och Lind, H. (2013) *Nya regler för ökat bostadsbyggande och bättre infrastruktur*, SNS Förlag, Stockholm
- Chan, E. and Lee, G.K.L. (2008) Critical factors for improving social sustainability of urban renewal projects. *Social Indicators Research*, Vol. 85, pp. 243-256
- Frans M. Dieleman, F.M., Dijst, M. och Burghouwt, G. (2002) Urban Form and Travel Behaviour: Micro-level Household Attributes and Residential Context, *Urban Studies*, Vol. 39(3), pp. 207-527
- Hagson, Anders (2012) *Kunskapsläge och kunskapsbrister när det gäller samspelet mellan byggnad, fysisk planering, transporter och trafik och de sociala och ekonomiska verkningarna på individ- och hushållsnivå*. Kunskapsöversikt på uppdrag av Bisek
- Hedin, K., Clark, E., Lundholm, E. och Malmberg, G. (2012) Neoliberalization of Housing in Sweden: Gentrification, Filtering, and Social Polarization, *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 102(2), pp. 443–463
- Herala, N. (2003) Regulating traffic with land use planning, *Sustainable Development*, Vol. 11, pp. 91-102
- Hickman, R., Hall, P. och Banister, D. (2013) Planning more for sustainable mobility, *Journal of Transport Geography*, Vol. 33, pp. 210-219
- Holmberg B. (2011) *Bebyggelsestruktur och transporter. En litteraturinventering*. LTH, Inst. för teknik och samhälle. Bulletin 264
- Holmberg B och Brundell K. (2013) *Bebyggelsestruktur, resande och energi för persontransporter*. Bulletin 275-2012. LTH, Inst.för teknik och samhälle, avd. Trafik och väg.
- Koglin, T. (2013) *Vélobility – A critical analysis of planning and space*. Doctoral Dissertation, Lund University, Department of Technology and society, Traffic and Roads, 2013, Bulletin 284
- Kärholm, M. (2004) *Arkitekturens territorialitet – till en diskussion om territoriell makt och gestaltning i stadens offentliga rum*. Doktorsavhandling, Lunds universitet, Institutionen för arkitektur

- Næss, P. (2012) Urban form and travel behavior: Experience from a Nordic context, *The Journal of Transport and Land use*, Vol. 5, pp. 21-45
- Stead D., Williams J. och Titheridge H. (2000) *Land use, transport and people: identifying the connections*. In *Achieving Sustainable urban Form*, E&F Spon, London
- Swyngedouw, E., Moulaert, F och Rodriguez, A. (2002) New Geographies of Power, Exclusion and Injustice Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy, *Antipode*, Vol. 34 (2)
- Te Brömmelstroet, M. and Bertolini, L. (2010) Integrating land use and transport knowledge in strategy-making, *Transportation*, Vol. 37, pp. 85-104
- van Wee, B. (2007) Environmental Effects of Urban Traffic. I Gärling and Steg (eds.) *Threats from Car Traffic to the Quality of Urban Life – Problems, Causes and Solutions*. Elsevier, Amsterdam
- Waddell, P., Ulfarsson, F.G. Franklin, J. och Lobb. J. (2007) Incorporating land use in metropolitan transportation planning, *Transportation Research Part A*, Vol. 41, pp. 382–410

7. Bilagor - Intervjuguide

Intervjuguide för BISEK Projektet – Planerare

1. Bakgrundsfaktorer till dagens stadsplanering i XXX kommun

- a. Stadsplanering vad betyder det för dig? (olika aspekter?, ekologisk, social, ekonomi, bostäder, arbetsplatser, service etc.?)
- b. Hur mycket makt över planeringen anser du att ni har? (Vad styr planering, ekonomi, exploatörer, befolkningen? Vem har makten över planering)
- c. Hur ser du på stadsplanering i allmänhet och i din kommun och hur har planeringen utvecklas?
- d. Vad påverkade/påverkar planering i din kommun mest?
- e. Hur påverkar politikerna planeringen?
- f. Vilka planer har man idag för planering för hållbarhet?
- g. Hur förhåller ni er till parkerings policy/mobility management åtgärder/Diskuteras dessa frågor?
- h. Vilka möjligheter har stadsplaneringen att påverka följande aspekter:
 - Bebyggelsestruktur
 - Resvanor
 - Bilägande/användning
 - Valfärdsfördelning (ex. segregation...)
 - Ekonomisk utveckling/handel
- i. Hur ser förhållande ut mellan det ni avser med en utveckling, t.ex. av ett område och hur det sedan blir? (Exempel där det blev som det var tänkte och där det inte alls blev så)

2. Andra faktorer som påverkar stadsplanering stadsplaneringspolitik

- a. Hur betrakta medierna planeringen i din kommun och har det någon påverkan?
- b. Hur påverkar ekonomin och näringslivet planeringen?
- c. Hur påverkar befolkningstillväxt-/minskning planeringen?
- d. Hur påverkar lagstiftningen planeringen?
- e. Vilken påverkan har staten på planeringen?

3. Andra aspekter när det gäller planering, såsom samarbete med trafikplanerare, inflytande av medborgarna, genus mm

- a. Hur samverkar man med trafikplanerare? Finns det samarbete? Inkluderas trafiken i planeringsprocesser, såsom i översiktsplanering? På vilket sätt i så fall?

- b. Hur ser du som stadsplanerare på trafikplanering?
- c. Hur samverkar ni med andra kommuner, regionala och statliga organisationer (länsstyrelsen, boverket etc.) i stadsplaneringsfrågor?
- d. Hur inkluderas medborgarna i planeringsprocesser? Hur ta ni reda på deras attityder och synpunkter? Finns det exempel på där medborgarna ändrade planeringen?
- e. Vem har det största inflytande över planeringsprocessen? Vem utveckla visionerna och förmedlas dessa till medborgarna? Män/Kvinnor – skillnader?

Intervjuguide för BISEK Projektet – Regioner

1. Bakgrundsfaktorer till dagens stadsplanering i Region Skåne

- a. Stadsplanering/Regionplanering, vad betyder det för dig?
- b. Kan regionen påverka stadsplaneringen?
- c. Hur ser du på stadsplanering/regionplanering i allmänhet och i Region Skåne och hur har planeringen utvecklats?
- d. Hur mycket är ni involverade i stadsplaneringen och vilka möjligheter har ni att påverka planeringen i kommunerna?
- e. Vad påverkade/påverkar planering mest tror du?
- f. Hur påverkar politikerna planeringen?
- g. Vilka planer har man idag planering för hållbarhet, särskild i trafiken/pendling etc.?
- h. Vilka möjligheter har stadsplaneringen respektive regionalplanering att påverka följande aspekter:
 - Bebyggelsestruktur
 - Resvanor
 - Bilägande/användning
 - Velfärdsfördelning (ex. segregation)
 - Ekonomisk utveckling/handel

2. Andra faktorer som påverkar stadsplanering stadsplaneringspolitik

- a. Hur betrakta medierna planeringen i din region och har det någon påverkan?
- b. Hur påverkar ekonomin och näringslivet planeringen?
- c. Hur påverkar befolkningstillväxt-/minskning planeringen?
- d. Hur påverkar lagstiftningen planeringen?
- e. Vilken påverkan har staten på planeringen?

3. Andra aspekter när det gäller planering, såsom samarbete med trafikplanerare, inflytande av medborgarna, genus mm

- a. Hur samverkar man med trafikplanerare? Finns det samarbete? Inkluderas trafiken i regionalplaneringsprocesser. På vilket sätt i så fall?
- b. Hur är samarbete med länsstyrelsen och kommunerna i stadsplaneringsfrågor?
- c. Hur mycket kontakt finns det med kommuner? Finns det kontinuerliga diskussioner med kommuner om planeringen?
- d. Hur ser du på trafikplanering i regionen?
- e. Hur inkluderas medborgarna i planeringsprocesser? Hur tar ni reda på deras attityder och synpunkter?
- f. Vem har det största inflytande över planeringsprocessen, staden respektive kommunen? Vem utveckla visionerna och förmedlas dessa till medborgarna?
Män/Kvinnor – Skillnader?

Intervjuguide för BISEK Projektet – länsstyrelser

1. Bakgrundsfaktorer till dagens stadsplanering i Skåne

- a. Stadsplanering, vad betyder det för dig?
- b. Hur ser du på stadsplanering i allmänhet och i Skåne och hur har planeringen utvecklas?
- c. Hur mycket är ni involverade i stadsplaneringen och vilka möjligheter har ni att påverka planeringen?
- d. Hur mycket är ni involverade i kommunernas stadsplanering? Ni ansvarar för uppföljning av klimatmålen, men hur påverkar ni planeringen i kommuner?
- e. Vad påverkade/påverkar planering mest tror du?
- f. Hur påverkar politikerna planeringen?
- g. Vilka möjligheter har stadsplaneringen att påverka följande aspekter:
 - Bebyggelsestruktur
 - Resvanor
 - Bilägande/användning
 - Valfärdsfördelning
 - Ekonomisk utveckling/handel

2. Andra faktorer som påverkar stadsplanering stadsplaneringspolitik

- a. Hur betrakta medierna planeringen i Skåne och har det någon påverkan?
- b. Hur påverkar ekonomin och näringslivet planeringen?

- c. Hur påverkar befolkningstillväxt-/minskning planeringen?
- d. Hur påverkar lagstiftningen planeringen?
- e. Vilken påverkan har staten på planeringen och, eftersom du företräder staten vad vill ni uppnå i Skåne?

3. Andra aspekter när det gäller planering, såsom samarbete med trafikplanerare, inflytande av medborgarna, genus mm

- a. Hur samverkar man med kommunala planerare, både stads- och trafikplanerare? Finns det samarbete? Inkluderas trafiken i regionalplaneringsprocesser. På vilket sätt i så fall?
- b. Förs kontinuerliga diskussioner med kommuner angående stadsplaneringen?
- c. Hur är samarbete med Region Skåne och kommunerna i stadsplaneringsfrågor?
- d. Hur ser du som arbetar med stadsplaneringsfrågor på trafikplanering i regionen?
- e. Hur inkluderas medborgarna i planeringsprocesser? Hur tar ni reda på deras attityder och synpunkter?
- f. Vem har det största inflytande över planeringsprocessen? Vem utvecklar visionerna och förmedlar dessa till medborgarna? Män/Kvinnor – Skillnader?

Intervjuguide för BISEK Projekt – Ansvariga på myndigheter

1. Bakgrundsfaktorer till dagens stadsplanering

- a. Stadsplanering vad betyder det för dig? (olika aspekter?, ekologisk, social, ekonomi?)
- b. Var kommer ni in i planeringsprocessen och hur kan ni påverka planeringen eller har ni påverkat planeringen (exempel)?
- c. Hur ser du på stadsplanering i allmänhet och hur har planeringen utvecklats? (Vad styr planering, ekonomi, exploatörer, befolkningen? Vem har makten över planering)
- d. Vad påverkade planering mest?
- e. Hur påverkar politikerna planeringen?
- f. Vilka möjligheter har stadsplaneringen att påverka följande aspekter:
 - Bebyggelsestruktur
 - Resvanor
 - Bilägande/användning
 - Velfärdsfördelning (ex. segregation)

- Ekonomisk utveckling/handel

- g. Hur förhåller ni er till kommunala parkerings policy/mobility management åtgärder/Diskuteras dessa frågor?

2. Andra faktorer som påverkar stadsplanering stadsplaneringspolitik

- a. Hur betrakta medierna planeringen och har det någon påverkan?
- b. Hur påverkar ekonomin och näringslivet planeringen?
- c. Hur påverkar befolkningstillväxt-/minskning planeringen?
- d. Hur påverkar lagstiftningen planeringen?
- e. Vilken påverkan har staten på planeringen?

3. Andra aspekter när det gäller planering, såsom samarbete med trafikplanerare, inflytande av medborgarna

- a. Hur samverkar man med kommunala planerare, både stads- och trafikplanerare? Finns det samarbete?
- b. Hur samverkar ni med regionen och länsstyrelsen? Finns det något samarbete?
- c. Hur ser du som jobbar med stadsplaneringsplaneringsfrågor på trafikplanering?
- d. Hur inkluderas medborgarna i planeringsprocesser? Hur tar ni reda på deras attityder och synpunkter?
- e. Vem har det största inflytande över planeringsprocessen? Vem utvecklar visionerna och förmedlar dessa till medborgarna?

Intervjuguide för BISEK Projektet – Exploator

1. Bakgrundsfaktorer till dagens stadsplanering

- a. Stadsplanering vad betyder det för dig? (olika aspekter?, ekologisk, social, ekonomi, bostäder, arbetsplatser, service etc.?)
- b. Vilka erfarenheter har du med samverkan med stadsplanerare?
- c. Vilka möjligheter har du/ni att påverka stadsplaneringen? (letar ni aktivt efter områden som ska exploateras eller blir ni kontaktade av kommuner?)
- d. Hur har stadsplaneringen utvecklats (kanske under de senaste 10 åren)?
- e. Vad påverkade/påverkar planering mest?
- f. (Hur påverkar politikerna planeringen?)
- g. Hur ser ni på hållbar stadsplanering?
- h. Hur förhåller ni er till parkerings policy/mobility management åtgärder/Diskuteras dessa frågor?

- i. Hur är kundrelationer och relationer med planerare? – Hur vet ni vad köparna/kunder vill ha? Hur är förhållande mellan er och stadsplanerarna? Hur ser balansen ut mellan kunder, planerare och era idéer?
- j. Hur långa är ni involverade i stadsplanering? Hur ser förhållande ut mellan det ni avser med en utveckling, t.ex. av ett område och hur det sedan blir? (Exempel där det blev som det var tänkte och där det inte alls blev så)

2. Andra faktorer som påverkar stadsplanering stadsplaneringspolitik

- a. Hur påverkar ekonomin och näringslivet planeringen?
- b. Hur påverkar befolkningstillväxt-/minskning planeringen? Hur mycket tänker ni på det?
- c. Hur påverkar lagstiftningen, regler (staten) mm planeringen?

3. Andra aspekter när det gäller planering, såsom samarbete med trafikplanerare, inflytande av medborgarna, genus mm

- a. Hur samverkar man med trafikplanerare? Finns det samarbete? Inkluderas trafiken i planeringsprocesser, såsom i översiktsplanering? På vilket sätt i så fall? Var kommer ni in i processen?
- b. Hur ser du som stadsplanerare på trafikplanering?
- c. Hur samverkar ni med regionala och statliga organisationer (länsstyrelsen, boverket etc.) i stadsplaneringsfrågor?
- d. Hur inkluderas medborgarna i planeringsprocesser? Hur tar ni reda på deras åsikter och synpunkter? Finns det exempel på där medborgarna ändrade planeringen?
- e. Vem har det största inflytande över planeringsprocessen? Vem utvecklar visionerna och förmedlar dessa till medborgarna? Män/Kvinnor – skillnader?

Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds universitet
Box 118
221 00 Lund
Telefon: 046-222 91 25
E-post: tft@tft.lth.se
Webb: www.tft.lth.se



LUNDS UNIVERSITET