



LUNDS
UNIVERSITET

Parkering i den hållbara staden

*Om parkeringens förhållande till Malmös visioner om en hållbar
stadsutveckling*

Kristina Karlsson

Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi

SGEL36

Vårterminen 2015

Handledare: Guy Baeten

ABSTRACT

Today, most cities and municipalities in Sweden have objectives and visions of a sustainable urban development. The idea of “the sustainable city” usually contains a city that is green, densely built, have a variety of housing, a developed public transport system and good conditions for walking and cycling. During recent years, more and more critics argue that the way we plan for parking in cities counteracts these sustainability values.

This study is based on a case study of Malmö and seeks to analyse the relationship between Malmö’s visions of sustainable urban development and today’s parking regulations. The study concludes that parking is a complex and multi-layered issue and that the relationship between parking and “the sustainable city” contains a variety of conflicts.

Keywords: Malmö, Sustainable urban development, Parking, Parking regulations, Traffic

1. INLEDNING	5
1.2 Syfte och Frågeställning	6
1.3 Avgränsning	7
1.4 Bakgrund	7
1.4.1 Vad är en parkeringsnorm?	7
1.4.2 Vad säger plan- och bygglagen?	7
1.4.3 Bilism och Parkering i Malmö	8
2. TEORETISK REFERENSRAM	9
2.1 Parkering - synen förändras	9
2.2 Parkeringskravens inverkan på bostadsbyggande och bostadspriser.....	11
2.3 Bilens plats i staden	12
2.4 Gång, cykel och kollektivtrafik framför bilen	14
2.5 Hållbar utveckling som begrepp i samhällsplaneringen.....	15
3. METOD OCH MATERIAL	17
3.1 Kvalitativ ansats	17
3.2 Fallstudie	18
3.3 Dokumentanalys	19
3.4 Intervju	20
3.4.1 Urval vid intervju	20
3.5 Validitet och kritik mot kvalitativ forskning	21
3.6 Om materialet	21
3.6.1 Översiktsplan för Malmö	21
3.6.2 Trafik och mobilitetsplan 2015	22
3.6.3 Parkeringspolicy och Parkeringsnorm	22
3.6.4 Intervjuperson	22
4. ANALYS	23
4.1 Visionen om det hållbara Malmö – vad har parkeringen för inverkan?.....	23
4.1.1 Parkering och hållbar stadsutveckling i Malmö.....	25
4.2 En tät stad där hållbara trafikslag prioriteras – kan det uppnås genom parkeringsplanering?	27
4.2.1 En tät och nära stad.....	28
4.2.2 Prioritering av gång, cykel och kollektivtrafik framför bilen	29
4.3 Parkering - ett styrmedel för hållbar stadsutveckling	31
4.4 Ett Malmö för alla – vad har parkering med social hållbarhet att göra?.....	34
4.5 Parkering och dess inverkan på bostadssituationen i Malmö	37
5. DISKUSSION OCH SLUTSATS	43

5.1 Förslag till framtida forskning.....	45
REFERENSER	46
Tryckta källor	46
Elektroniska källor.....	47
Muntlig källa	48

1. INLEDNING

Parkering. Kanske är det något som många människor inte reflekterar särskilt mycket över. Ändå börjar och slutar varje bilresa med en parkeringsplats. Bilar och parkering är ytterst markkrävande och konkurrensen om mark i centrala lägen i storstadsregionerna är hård. Detta leder till att parkering blir en otroligt kostsam historia. Att bilparkering tar mycket yta i anspråk resulterar också i mindre plats för exempelvis förtätning och utbyggnad av gång och cykelbanor.

Vad är det då som styr hur det planeras för parkering och indirekt, hur stor plats stillastående bilar ges i staden? Parkering regleras av så kallade parkeringsnormer, som anger minsta antal parkeringsplatser som måste anläggas vid nybyggnad av bostäder. De parkeringsnormer vi har i Sverige idag är inspirerade av den amerikanska bilfokuserade planeringen. Under 1900-talets senare hälft invaderades svenska städer av bilar. Bilen fick en självklar plats i staden och betraktades som en rättighet. För att lösa problemen med var alla dessa bilar skulle förvaras blickade svenska trafikplanerare mot USA och införde en norm som angav hur många parkeringsplatser som skulle anläggas per lägenhet. Idag har det gått flera decennier sedan de amerikanska parkeringsnormerna implementerades i den svenska planeringen. Synen på bilens plats i staden är under förändring och därmed även synen på parkering. När vi planerar för ”den hållbara staden” är det många faktorer som konkurrerar med plats för stillastående bilar. Trots en kraftig bostadsbrist i Sveriges större städer, mål om ett mer hållbart trafiksystem och förtätning verkar dock idén om bilens självklara plats i staden till stor del leva kvar.

Sedan ett antal år tillbaka växer kritiken mot parkeringsnormerna och hur det planeras för parkering i städer. Donald, C Shoup, professor i stadsplanering vid University of California, argumenterar för att parkeringsnormerna uppmuntrar till bilberoende samt bidrar till stadsutglesning och ett fördyrat bostadsbyggande (Shoup 2013). Kritiska röster höjs mot att bilparkering får ta en allt för stor plats i attraktiva, centrala lägen i städer. Det hävdas att värden som förtätning, grönytor, plats för mer hållbara trafikslag och ett ökat bostadsbyggande bör prioriteras framför stora ytor reserverade för bilar (Gillberg 2015). Just konflikten mellan bostadsbyggande och

parkeringsplanering är något som är extra framträdande i diskussioner kring den parkeringsrelaterade problematiken.

Bilbehovet ser olika ut i olika delar av Sverige. Mindre orter och städer med långa avstånd till storstadsregioner är ofta låsta i ett större bilberoende och inte sällan finns få alternativ till bilen. I större städer finns däremot bättre förutsättningar för att utnyttja gång, cykel- och kollektivtrafik. Detta, tillsammans med en hård konkurrens om mark, bostadsbrist och ambitioner om förtätning gör det extra relevant att undersöka bilens och parkeringens plats i en av Sveriges större städer. Med detta i åtanke har Malmö stad valts ut som ett lämpligt studieobjekt för denna uppsats. Malmö stad har en omfattande och aktuell Parkeringspolicy och Parkeringsnorm och menar själva att parkering är en stor fråga på planeringsagendan. Idag har majoriteten av Sveriges kommuner mer eller mindre konkreta mål och visioner om att uppnå en hållbar stadsutveckling, så även Malmö. ”Den hållbara staden” omfattar sociala, ekonomiska och ekologiska värden och beskrivs ofta som grön, tätbebyggd, med plats ett välutvecklat kollektivtrafiksystem samt attraktiva utrymmen för cyklister och fotgängare (Hydén 2008, Nyström och Tonell 2012). Men hur väl rimmar den täta staden och ett välutvecklat kollektivtrafiksystem med dagens parkeringsplanering?

1.2 Syfte och frågeställning

Med utgångspunkt i föregående stycke syftar denna uppsats till att *analysera förhållandet mellan hur det planeras för parkering i Malmö och stadens mål och visioner om en hållbar stadsutveckling*. För att kunna uppnå detta syfte ämnar jag besvara följande frågeställningar:

- Hur ser förhållandet ut mellan parkering och ”det hållbara Malmö”?
- Vilka framträdande teman är möjliga att identifiera i diskussionen kring parkering i relation till hållbar stadsutveckling?

1.3 Avgränsning

Denna uppsats undersöker parkering och parkeringsnormer i relation till en hållbar stadsutveckling i en svensk kontext men ämnar även behandla litteratur från andra länder än Sverige.

Bilbehovet, och därmed parkeringsbehovet ser olika ut i olika delar av Sverige. I urbana områden finns bättre förutsättningar för att förflytta sig med andra färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik och avstånden är ofta förhållandevis korta jämfört med i rurala områden. Därför ligger fokus i denna uppsats på större städer. Det är även intressant att undersöka parkeringsfrågan i relation till en hållbar stadsutveckling i storstäder eftersom det är där bostadsbristen och konkurrensen om mark är som störst. Uppsatsen kommer att grundas på en fallstudie av Malmö stad.

1.4 Bakgrund

Nedan presenteras grundläggande information och bakgrundsfakta för att läsaren lättare ska få en förståelse för det fenomen jag studerar och på ett bra sätt kunna sätta det i en kontext.

1.4.1 Vad är en parkeringsnorm?

Parkeringsnormen är ett regelverk som anger minsta antal parkeringsplatser som ska anläggas vid nybyggnation av fastigheter. Enligt plan- och bygglagen har kommunerna, genom det kommunala planmonopolet, det övergripande ansvaret för att se till att det finns parkeringsplatser vid exempelvis bostäder. Kommunerna beslutar alltså själva hur hög respektive låg parkeringsnormen kommer att vara (Trafikverket 2013). Skyldigheten att se till att det finns parkeringsplatser i enlighet med parkeringsnormen faller sedan på byggherren. I Sverige grundas parkeringsnormen på minimalt istället för maxtal, normen anger alltså minsta antal parkeringsplatser som får byggas och inte tvärtom (*ibid.*).

1.4.2 Vad säger plan- och bygglagen?

Parkering vid nybyggnad regleras av plan- och bygglagen (PBL). I åttonde kapitlet, nionde paragrafen i PBL anges att:

”9 § En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen.

Tomten ska ordnas så att ... det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon ... Om tomten ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse.” (PBL 8:9 första stycket).

Kommunen definierar sedan denna reglering närmare i detaljplanen, exempelvis vad som räknas som ”skälig utsträckning” (Trafikverket 2013).

1.4.3 Bilism och Parkering i Malmö

Malmö har under ett få antal decennier genomgått en kraftig förändringsprocess. Staden har haft en positiv befolkningsutveckling i över 20 år och tagit på sig rollen som regionalt centrum i Skåne.

Det hävdas att miljömedvetandet bland invånare i Malmö ökar. Samtidigt ökar bilinnehavet i de centrala delarna av staden. Enligt rapporten *Prognoser för persontransporter år 2020* förväntas bilinnehavet i Skåne öka med 20 procent mellan 2001 och 2020 (Malmö stad 2010).

Även om andelen invånare som äger bil ökar, så minskar trots det bilanvändandet och cykel- och gångtrafiken ökar. Den totala biltrafiken i staden minskar dock inte. Detta beror bland annat på den omfattande befolkningstillväxten och att personer från kranskommuner kör bil i större utsträckning än Malmöborna. Ungefär 64 procent av inpendlarna kör bil till arbetet, jämfört med Malmöbornas 44 procent. Som ett resultat av bland annat ökad biltrafik överskrids idag miljökvalitetsnormerna i flera områden i Malmö (*ibid.*).

Malmö stad har flexibla parkeringsnormer, det finns alltså ingen fast norm utan behovstalet anges som ett spann mellan två värden. I normala fall ligger spannet mellan 0,7-1,0 parkeringsplatser per lägenhet. Om bostaden är ansluten till en bilpool kan spannet i enstaka fall sträcka sig till 0,5 parkeringsplatser per lägenhet (*ibid.*).

2. TEORETISK REFERENS RAM

I detta avsnitt kommer jag att beskriva den teori som studerats under forskningen. Jag kommer inte att utgå från *en* specifik teori då jag anser att det inte är applicerbart inom ramen för det ämne jag behandlar. Jag kommer därav behandla tidigare litteratur inom mitt forskningsområde. Teorin behandlar både mer övergripande fält som krävs för att sätta min undersökning i en kontext, som exempelvis hållbarhet och trafikplanering, samt litteratur som behandlar parkering mer specifikt.

Trafikfrågor, och däribland parkeringsfrågor, är centrala när vi talar om hållbara städer och en hållbar samhällsplanering (Hydén 2008). Trots detta finns det idag relativt lite kunskap om hur parkeringar i centrala lägen ska hanteras. Parkering utgör en stor samhällskostnad och konflikter relaterade till parkeringsfrågan är ett stort problem för arkitekter, planerare och byggherrar (Litman 2013). Vidare saknas det djupgående forskning inom området parkering (Shoup 2013). Shoup (2013) kallar parkering ”the unstudied link between transportation and land use” (*ibid.* 3).

2.1 Parkering - synen förändras

Den svenska parkeringsnormen härstammar från den amerikanska trafikplaneringen. Under mitten av 1900-talet blev bilparkeringar en angelägenhet i svensk stadsplanering, på grund av det ökade antalet bilar i städerna. Att äga och köra bil och ha generöst med plats till den sågs som en rättighet (Hydén 2008). Tillgången på parkeringsplatser skulle maximeras och priset för dem skulle minimeras. Parkeringskostnader skulle ingå i byggkostnaden av fastigheter eller subventioneras av staten och på så sätt hölls priset nere. För att lösa parkeringsproblematiken blickade alltså Sverige mot amerikanska städer och införde en miniminorm som ställde krav på byggherrar att anlägga ett lägsta antal parkeringar för boende och anställdas bilar (Trafikverket 2013).

Synen på parkering har dock under senare tid förändras och Todd Litman (2013) menar att det har skett ett paradigmskifte i hur det resoneras kring parkeringsfrågor. Han beskriver hur den äldre, USA-influerade uppfattningen att bilparkering var något av en ”rättighet” som skulle vara tillgängligt och hålla ett lågt pris håller på att förändras. Enligt det nya sättet att se på parkering ska parkeringsplatser användas effektivt och betalas av användaren, alltså bilägaren (Litman 2013). Från flera håll

höjs röster som kritiserar parkeringsnormen. Allt fler kommuner, samhällsplanerare och privatpersoner har nu börjat diskutera denna ”rätt” till parkering i centrala lägen i Sveriges storstadsregioner. Det hävdas att parkeringsnormen är förlegad och härstammar från 1960-talets bilfokuserade planeringsparadigm. *”Bilens plats i samhället 2015 är under förändring och därmed också behovet av parkeringsplatser”* (Gillberg 2015). Värden som bostadsbyggande, grönytor, förtätning och mer plats för trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik får ökad prioritet, framför stillastående bilar i staden (*ibid.* 2015).

I realiteten verkar dock det gamla parkeringsparadigmet till stor del leva kvar. Billig eller gratis parkering är fortfarande ett omfattande problem (Shoup 2013). I en rapport publicerad av Trafikverket menar man att det ofta anläggs fler parkeringsplatser än vad som efterfrågas. Vidare baseras parkeringsnormer inte sällan på uppgifter om miniminivåer för parkering i andra städer än den aktuella. På så sätt blir underlaget för hur det planeras för parkering godtyckligt och man riskerar att endast upprepa andras misstag (Trafikverket 2013). Shoup (2013) menar att de parkeringskrav som ofta gäller idag bidrar till att det blir dyrare att bygga bostäder, förfular staden, främjar stadsutglesning och uppmuntrar till bilberoende *”free parking helps to explain why The United States now has more motor vehicles than licensed drivers”* (Shoup 2013:11).

I rapporten *Parkering för hållbar stadsutveckling* beskrivs hur parkering kan fungera som ett styrmedel för en hållbar stadsutveckling. Författarna menar att det är en underutnyttjad potential att använda parkering som ett verktyg att gynna kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik (Sveriges Kommuner och Landsting 2013). Det skrivs vidare att i många kommuner i Sverige behandlas parkering som en egen, isolerad aspekt i planeringen och inte som en del som hör ihop med övriga delar i samhällsplaneringen. Det hävdas att *”De mål som många städer ställer upp idag gällande ... förtätning, satsningar på kollektivtrafik och ökad hållbarhet är inte möjliga att förverkliga utan en genomtänkt parkeringspolitik som är integrerad med trafik- och stadsplaneringen”* (*ibid.* 11).

2.2 Parkeringskravens inverkan på bostadsbyggande och bostadspriser

En omfattande kritik handlar om hur parkeringsnormen riskerar att hämma bostadsbyggande i Sveriges storstadsregioner, som Stockholm, Göteborg och Malmö. Samtliga storstadsregioner i Sverige har brist på bostäder, främst mindre lägenheter. Parkeringsplatser upptar stora ytor och är en mycket kostsam del i byggprojekt. Kritiker menar att parkeringsnormen fördyrar bostadsbyggandet och att kostnaden i slutändan hamnar hos de boende, vare sig de äger en bil eller inte. Detta eftersom kostnaden för parkering slås ut för samtliga boende via hyran eller månadsavgiften (Karlman 2014). Detta leder till höjda boendekostnader som i sin tur riskerar att utestänga kapitalsvaga människor från bostadsmarknaden (Trafikverket 2013).

Shoup (2013) menar att det är problematiskt att det inte finns särskilt omfattande forskning kring hur krav på parkeringar påverkar bostadsbyggande i städer. Alan Durning (2013) beskriver dock mer ingående hur dagens parkeringsnormer påverkar byggandet. Han belyser fem olika anledningar till att parkering komplicerar bostadsmarknaden och fördyrar boendet för många människor, även de som inte äger eller kör bil.

- Byggkostnader blir högre. Marken i städer är dyr, och parkeringsplatser tar mycket mark i anspråk. Parkeringar kan anläggas i underjordiska parkeringshus, vilket inte kräver lika hög markanvändning. Underjordiska parkeringshus är dock extremt kostsamt och denna kostnad fördelas sedan på samtliga boende, vilket på sikt höjer boendekostnaden.
- Det byggs färre lägenheter. Parkeringsnormer anger hur många parkeringsplatser det ska byggas per bostadsenhet. Detta leder till att det ofta är mer kostnadseffektivt att bygga färre och större lägenheter, eftersom det då krävs färre parkeringsplatser.
- Fastighetsomvandlingar försvåras. Parkeringsnormer komplicerar funktionsomvandling av byggnader, exempelvis från butiker till bostäder. En sådan omvandling skulle kunna kräva att fler parkeringsplatser anläggs för att uppfylla minimikravet.
- Bostäder sprids ut, det gör det alltså svårare att bygga tätt och kompakt. Detta på grund av kravet på parkering och den stora mängd mark det tar i anspråk.

- Parkeringskostnader blir en kostnad för *alla* boende. Parkeringsnormerna innebär ofta att kostnaden för parkering slås ut på samtliga boende. Detta betyder att parkeringskostnaden även betalas av icke bilägande hyresgäster (Durning 2013).

Liknande argument tas upp i *Parkering för en hållbar stadsutveckling*. I rapporten behandlas problematiken med att parkeringsnormer ofta baseras på minimala, normen anger alltså minsta antal parkeringsplatser som måste anläggas vid nybyggnation av en fastighet. Ett negativ aspekt med den här formen av parkeringskrav är att kostnaden för parkering byggs in i kostnaden för lägenheterna. Man menar, likt Durning, att detta blir problematiskt eftersom parkeringskostnaden på så sätt fördelas på alla boende, bilägare som icke bilägare (Sveriges Kommuner och Landsting 2013). Enligt Shoup (2013) innebär detta indirekt att det blir mer ekonomiskt gynnsamt att äga bil och dyrare att bo.

En lösning som föreslås är att separera försäljning eller uthyrning av lägenheter och parkering. På så vis skulle kostnaden för parkeringsplatsen bli synligare och det skulle innebära att endast de som är i behov av parkering betalar för det (Sveriges Kommuner och Landsting 2013).

2.3 Bilens plats i staden

Många städer runt om i världen invaderades av biltrafik på 1960-talet och detta var inledningen till en stor förändringsprocess av det urbana rummet (Gehl 2010). I amerikanska städer inleddes dock massbilismen flera decennier tidigare än i andra delar av världen. En person som spelade en omfattande roll i det stora fokuset på bilburen planering var Robert Moses. Moses hade stor makt över den fysiska planeringen i New York under 1900-talets mitt och var minst sagt en anhängare av massbilismen samt ansåg att detta skulle avspeglas i stadsrummet. Han ägnade sig helt åt att bygga bilburna broar, tunnar, motorvägar och parkeringsplatser (Hall 2014). Många hävdar att Moses inflytande i den fysiska planeringen förändrade hela New Yorks stadsbild. Han byggde motorvägar och så kallade ”parkways” för att öka tillgängligheten till exempelvis rekreativa stränder och parker. Problemet var att Moses enbart planerade för bilen och underprioriterade kollektivtrafik totalt. Eftersom det till störts del var människor ur den vita medelklassen som körde bil, var

det endast denna grupp som han planerade för. Moses har dessutom kritiserats hårt för att han byggde broarna över motorvägarna i New York så pass låga att endast bilar kunde köra under dem, på så sätt var det alltså endast människor ur den vita medelklassen som fick tillgång till parker och stränder i New Yorks utkant (*ibid.*).

”Moses built parkway bridges too low not only for trucks, but also for buses. The magnificent bathing beaches that he built at the end of the parkways would thus be strictly reserved for middle-class car owners” (Hall 2014: 329).

Moses planerade för ett bilburet och segregerat New York i flera decennier. I slutet av hans karriär började dock kritiska röster höjas. Jane Jacobs var en av hans främsta kritiker. Jacobs skrev den numera klassiska boken *”The life and death of great American cities”* i början av 1960-talet. Hennes tankar och resonemang kring livet i staden har stor betydelse än i dag. Jacobs talade om bilismen i staden och kallade olika trafikelement som trafikleder, bensinstationer och just parkeringsplatser för *”kraftfulla och uthålliga redskap för stadsförstöring”* (Jacobs 1989: 369). Hon menade att bilismen bidrar till stadsförstöring på grund av att stadens struktur bryts ner för att ge plats åt bilen; *”Stadens karaktär suddas ut tills alla ställen liknar varandra”* (Jacobs 1989: 369).

I diskussionen kring vilken plats bilen tar i våra stadsrum, bör vi inte enbart tala om till vilken grad bilen historiskt sett har prioriterats framför andra trafikslag. Viktigt att belysa är att bilar och parkeringsplatser fysiskt tar upp en omfattande andel mark i staden. Jacobs citat *”Hur kan man lösa transportererna i staden utan att skada den intrikata och koncentrerade markanvändningen? Det är frågan.”* (Jacobs 1989: 371) verkar fortfarande vara ytterst relevant. Jämfört med bilen är kollektivtrafik väldigt yteffektiv och kan transportera ett stort antal människor på en relativt liten yta (Hydén 2008). Gångtrafikanter och cyklister utnyttjar än mindre yta. En typisk cykelväg kan transportera fem gånger så många människor som en stadsnära bilväg (Gehl 2010). Även i rapporten *Parkering för hållbar stadsutveckling* skrivs det om hur omfattande plats bilparkering tar upp i stadsrummet, varje parkeringsplats kräver mellan 12 och 30 kvadratmeter. Det hävdas att en del av denna plats istället skulle kunna användas för cykelbanor, busskörväg eller breddning av trottoarer för att ge mer plats åt gående. *”Plats för parkering blir med andra ord ofta en prioritering av biltrafik före andra färdmedel”* (Sveriges Kommuner och Landsting 2013:12).

Flera kritiker belyser att parkeringsnormer representerar en omodern syn på hur människor förflyttar sig i städer. Ett växande antal människor cyklar, färre tar körkort och synen på bilen förändras (Koucky 2014). I artikeln ”Jämställ cyklarna med bilarna” i tidskriften Arkitekten jämförs hur mycket plats bilen respektive andra trafikslag upptar. Det skrivs att en bil upptar upp till 100 kvadratmeter, en cykel och kollektivtrafik cirka 10 kvadratmeter och gångtrafikanter tre kvadratmeter. Artikeln avslutas med ”*I slutänden handlar det om en kamp om stadsutrymmet, en fördelningsfråga. Hur många procent av befolkningen använder hur många procent av ytan ...?*” (Koucky 2014).

2.4 Gång, cykel och kollektivtrafik framför bilen

I över 50 år har bilen varit ett dominerande trafikslag i städer. Ju mer bilar som körde på vägar och gator, desto mer fokus lade politiker och planerare på att göra rum för bilar och parkeringsplatser. Som ett resultat av detta försämrades förutsättningar för andra trafikslag (Gehl 2010). Arkitekten Jan Gehl (2010) skriver att den höga prioritet som bilen får i våra städer har skapat orimliga förhållanden för gångtrafikanter och cyklister i stadsmiljön. Detta går även att applicera på kollektivtrafiken, Jacobs (1989) skrev om hur ökad fokus på bilen leder till sämre förutsättningar för kollektiva färdmedel, som i sin tur leder till att bilismen ökar än mer.

Bilismens tillväxt har alltså varit explosionsartad. Det har dock skett en hel del utveckling inom trafikplaneringen under de senaste åren. Den bilrelaterade problematiken, vikten av en välfungerande kollektivtrafik och god tillgänglighet för gångtrafikanter och cyklister har blivit mer uppmärksammas (Gehl 2010). Dokumentet *Trafik för en attraktiv stad* (TRAST) är publicerat av Trafikverket, Sveriges Kommuner och Landsting samt Boverket och är en handbok vars syfte är att vägleda kommunala planerare i trafikfrågor. I den poängteras just den bilrelaterade problematiken och hur det bör arbetas för att uppnå ett mer hållbart trafiksystem i staden.

”Omfattande biltrafik och stora miljöstörningar i stadens centrum kan skapa otrivsel och sociala problem ... En planering som ensidigt försöker tillgodose biltrafikens behov riskerar därför att leda till förslummade och utarmade stadscentra. En sådan negativ utveckling har sedan länge varit ett faktum på många håll i USA, men

förekommer i mindre uttalad form även i Sverige och övriga Europa. En mer aktiv styrning mot en attraktiv stad måste därför innefatta en begränsning av biltrafiken genom aktivt arbete med markanvändning, trafiksystem och beteendepåverkan.” (Trafikverket, Sveriges Kommuner och Landsting, Boverket 2007: 13).

En tätbebyggd stad lyfts ofta fram som positiv i diskussioner kring den hållbara staden. Christer Hydén (2008) menar i *Trafiken i den hållbara staden* att täta städer innebär nära städer med kortare avstånd, vilket underlättar för gång, cykel och kollektivtrafik. Förutom tätbebyggda städer, lyfter Hydén fram andra faktorer som påverkar val av färdmedel. Inte helt överraskande är tillgång till bil en sådan faktor, personer som inte äger en bil cyklar och går helt enkelt oftare. Tillgång till parkering är ytterligare en mycket avgörande faktor. Gratis eller billig parkering tenderar att leda till ökat bilanvändande. God tillgång till cykelparkering kan i sin tur bidra till att öka cykelns attraktionskraft (Hydén 2008).

Förutom att prioritering av gång, cykel och kollektivtrafik är positivt ur markanvändningssynpunkt, så rymmer det även en stor social dimension. Trafikplanering, och däribland parkeringsfrågor är starkt relaterat till frågor som rör jämställdhet och jämlikhet. Kvinnor har generellt sett mindre tillgång till bil än män (Hydén 2008). Att planera för bilen som främsta färdmedel kan således ses som en planering som till stor del är anpassad efter män. En prioritering av kollektivtrafik, gång och cykel får därför ofta en positiv effekt på jämställdheten mellan kvinnor och män. Ett ökat fokus på andra trafikslag än bilen kan dessutom bidra till att utjämna skillnader i mobilitet mellan olika inkomstgrupper (*ibid.*).

2.5 Hållbar utveckling som begrepp i samhällsplaneringen

Idag har de flesta kommuner i Sverige uttalade mål om att vara ekologiskt, ekonomisk och socialt hållbara. Parkeringsnormen har sagts motverka en miljövänlig och attraktiv stadsmiljö (Karlman 2014). Det påpekas även att den, genom att fördyra och försvåra bostadsbyggandet, hotar den ekonomiska tillväxten samt bidrar till en mindre socialt hållbar stad (Svenska Dagbladet 2010, Trafikverket 2013).

Begreppet hållbar utvecklings mest välkända ursprung kommer från Bruntlandskommissionens rapport ”Vår gemensamma framtid” från 1987. I rapporten definierades en hållbar utveckling med: ”*En utveckling som tillfredsställer dagens*

behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov". (World Commission on Environment and Development 1987, egen översättning). Inom begreppet ryms tre dimensioner av hållbar utveckling, nämligen social, ekonomisk och ekologisk (Nyström och Tonell 2012).

Hållbar utveckling blev ett vedertaget paradig inom planerarprofessionen under 1990-talet och uttrycket är nu mycket vanligt förekommande i planeringsrelaterad litteratur (Gunder 2006). I planeringssammanhang kan hållbar utveckling ses som ett sätt att försöka kombinera miljörelaterade problem med sociala och ekonomiska. Till skillnad från tidigare, då ekologiska problem skiljdes från socioekonomiska, vill planerare nu på en lokal eller global nivå länka social problematik som ojämlikhet och fattigdom till ekologiska utmaningar (Hopwood, Mellor & O'Brien 2005). Författarna Bill Hopwood, Mary Mellor och Geoff O'Brien (2005) förklarar uppkomsten av begreppet hållbar utveckling inom samhällsplaneringen med att det har skett en förändring i synen på människans plats på jorden. Samtidigt menar de att det finns en förvirring kring hur hållbar utveckling används. Olika personer, med olika intressen och utgångspunkter, använder samma begrepp men syftar på olika saker "*some people may say one thing and mean another*" (Hopwood et al 2005: 47). Trots att det idag finns stora mängder litteratur inom hållbar utveckling, finns det begränsat med definitioner av begreppet (Gunder 2006). Michael Gunder (2006) skriver om hur hållbarhet är det ultimata planeringsmålet och att få planeringsdokument utelämnar att behandla hållbar utveckling, däremot är det ovanligt att hållbarhetsbegreppet definieras närmare eller att det beskrivs mer precist hur hållbarhetsmålen ska uppnås.

I *Green Cities, Growing Cities, Just Cities?* behandlar Scott Campbell (1996) problematiken med hållbarhetsdiskursen inom planeringen och benämner den som "*A ... vision of a peaceful ecotopia*" (Campbell 1996: 297). Han beskriver hållbarhetsbegreppet inom samhällsplaneringen som "The planners triangle". Denna triangel representerar de tre hållbarhetspunkterna miljö, social rättvisa och ekonomisk tillväxt. Dessa intressen står i konflikt med varandra och det är svårt att uppnå alla tre mål. Därför menar Campbell att olika användare av begreppet ofta strävar mer efter ett av målen (Campbell 1996). Geografen Guy Baeten (2000) skriver om hur begreppet hållbar utveckling försöker hantera den ekologiska krisen utan att störa ekonomiska intressen. I och med hållbar utveckling behöver inte längre ekologi och

kapitalism som motsättningar utan de förs samman under ”the banner of sustainable development” (Baeten 2000: 73).

Det finns alltså inte någon konsekvent definition av begreppet hållbar utveckling. Det kan hävdas att det som gör begreppet så välanvänt och starkt men samtidigt så vagt är att det inkluderar tre olika intressen (sociala, ekonomiska och miljömässiga frågor) som tenderar att stå i kontrast till varandra (Nyström & Tonell 2012).

3. METOD OCH MATERIAL

I följande avsnitt kommer jag att redogöra för vilka strategier och metoder jag använt mig av vid insamling och analys av mitt material.

Mitt syfte med denna uppsats är att *analysera förhållandet mellan hur det planeras för parkerings i Malmö och stadens mål och visioner om en hållbar stadsutveckling*. För att uppnå detta syfte samt besvara mina frågeställningar har en fallstudie över Malmö stad utförts. Inom ramen för fallstudien har en dokumentanalys gjorts på tre kommunala plandokument. Denna analys har sedan kompletterats med en expertintervju som har hållits med en trafikplanerare på Malmö stad, som har lång erfarenhet av parkeringsfrågor.

3.1 Kvalitativ ansats

Denna uppsats grundas i ett hermeneutiskt tolkningssätt. Hermeneutisk ontologi innebär, till skillnad från positivismen, att fokus ligger på att tolka och skapa mening inom det fält studierna görs. Enligt hermeneutiken är verkligheten socialt konstruerad. Därmed existerar ingen absolut sanning utan kunskap är snarare något subjektivt (Bryman 2011).

Mot denna bakgrund, har valet landat i en kvalitativ forskningsmetodologi. Kvalitativa studier är lämpliga att använda för frågor som behandlar förståelse av komplexa processer, sociala kontexter eller meningsskapande. De fokuserar mer på språkbruk och tolkning, snarare än kvantifiering av data (Bryman 2011). Då min studie är av ett analyserande slag och fokuserar på hur olika fenomen behandlas och framställs genom språket, både i text och i tal, lämpar sig en kvalitativ väl.

3.2 Fallstudie

Fallstudier beskrivs ofta med att forskaren gör en detaljerad undersökning av *ett* exempel. Genom att undersöka och belysa *ett* fenomen på djupet är det möjligt att förstå liknande fenomen i en större kontext. Syftet är att genom att fokusera på det enskilda uppnå en förståelse för det generella (Flyvbjerg 2006 & Denscombe 2009). Fallstudier förekommer inom flera olika discipliner och bör inte ses som enbart ett sätt att samla in data utan som en omfattande forskningsstrategi (Yin 2009). Forskningsstrategin lämpar sig väl då forskaren ämnar undersöka ett samtida fenomen i en verklig kontext och kan också ses som ett redskap för att förstå den sociala världen (Yin 2009 & May 2013).

Denna uppsats baseras på en fallstudie över Malmö stad. Jag har varit intresserad av att undersöka relationen mellan planering av parkering och mål och visioner om en hållbar stadsutveckling. Min fokus har legat på att undersöka hur detta ter sig i en svensk, större stad. Då Malmö är en av de tre större städerna i Sverige och har en relativt aktuell och omfattande Parkeringspolicy och Parkeringsnorm är jag av uppfattningen att Malmö är ett intressant fall att undersöka. Fallstudier är lämpliga då samtida och aktuella fenomen som får sociala, ekonomiska och ekologiska konsekvenser studeras. Parkeringsfrågor kan identifieras som ett sådant fenomen, därav lämpar sig en fallstudie väl. Dessutom kan denna uppsats kategoriseras som en mindre studie och jag använder mig av flera olika källor och metoder vilket är ytterligare anledningar till att jag anser fallstudie vara en lämplig forskningsstrategi (Denscombe 2009, Yin 2009).

Användningen av fallstudier som forskningsstrategi har tidigare kritiserats, främst av positivisterna. En omfattande del av kritiken grundas på att den påstådda bristen på generaliserbarhet (May 2013). Det har hävdats att det inte går att generalisera från en studie som undersöker *ett* fall, att forskningen blir snedvriden, subjektiv och allt för kontextbunden (Flyvbjerg 2006). Bent Flyvbjerg (2006) möter denna kritik och menar att i princip all forskning är kontextbunden och att detta i sig inte behöver vara negativt. Han påpekar även att ”exemplens kraft” inte sällan undervärderas inom forskningen och menar vidare att det kan vara möjligt att generalisera utifrån *ett* fall, så länge det är relevant och strategiskt utvalt.

3.3 Dokumentanalys

Inom ramen för en fallstudie över Malmö stad, har jag valt att använda mig av dokumentanalys som forskningsmetod. En dokumentanalys kan baseras på flera olika sorters källor, som bilder, text och även ljud (Denscome 2009). Min analys har främst baserats på skriftliga källor. De dokument jag studerat är officiella dokument, publicerade av Malmö stad.

Robin Flowerdew och David Martin (1997) hävdar att synen på att använda textanalys som metod inom geografin tidigare sågs som näst intill otänkbar. Tidigare ansågs geografi vara något som skulle studeras i fält men under senare år har textanalys blivit en allt mer accepterad och vedertagen metod. Flowerdew och Martin menar att forskningsmetoder ofta reflekterar hur samhället ser på världen. De skriver att i och med att vår postmoderna kultur till stor del utgörs av olika representationer och ”bilder” av verkligheten, så har det också blivit accepterat att studera dessa representationer. *”textual analysis defines a field in geography which finds form in part through your imagination”* (Flowerdew & Martin 1997: 198).

Då en forskare analyserar skriftliga dokument, är det intressant att studera vilken information de innehåller, men även vilken information de utelämnar (May 2013). Detta är något jag har tagit fasta på och haft i åtanke när jag analyserat mina valda dokument, då det har legat i mitt intresse att undersöka vad och på vilket sätt Malmö stad skriver om valt studieområde men även vad de inte behandlar eller vilka aspekter som endast behandlas ytligt. Denscombe (2009) skriver att *”tanken är att texten ... innehåller vissa ledtrådar till ett djupare rotat och eventuellt oavsiktligt budskap som faktiskt kommuniceras”* (Denscombe 2009: 308). Han skriver vidare att forskare med hjälp av att analysera text kan undersöka vad som i texten framställs som relevant, vilka prioriteringar som skildras, vilka värderingar som framställs samt hur olika idéer är sammankopplade. Jag har i min analys strävat efter att undersöka just detta, alltså vilka budskap som ligger under ytan på det som skrivs samt vilka prioriteringar och värderingar som Malmö stad lyfter fram när de skriver om parkeringsfrågor i förhållande till en hållbar stadsutveckling. När vi kommunicerar något, vill vi ofta uppnå ett syfte med kommunikationen. Textanalys är ett sätt att undersöka vilka strategier som använts för att uppnå dessa syften. Vidare kan metoden ses som ett redskap för att söka efter vilka syften som döljer sig bakom ett visst sätt som ett fenomen presenteras och förklaras (Bryman 2011).

I en textanalys arbetar forskaren med det som sagts eller skrivits (i detta fall det som skrivits i offentliga dokument, producerade av Malmö stad) och ser mönster i det samt identifierar representationer av verkligheten (May 2013). Min fokus har legat på att genom textanalys se mönster i hur parkeringsfrågor och olika problem kopplade till parkering behandlas av Malmö stad samt undersöka dessa mönsters koppling till andra teman i diskussionen kring en hållbar stadsutveckling.

3.4 Intervju

Som ett komplement till min dokumentanalys har jag även använt mig av kvalitativ intervju som forskningsmetod. Syftet med intervjun har varit att få insikter om mitt fält som inte varit möjliga att få enbart genom att studera och analysera dokument. Genom direktkontakt med min intervjuperson har jag fått tillfälle att fördjupa mig i och ställa frågor angående teman som jag identifierat genom min dokumentanalys.

Kvalitativa intervjuer skiljer sig från kvantitativa främst genom att fokus ligger på intervjupersonens egna uppfattningar och synsätt angående vissa fenomen, snarare än att skildra forskarens egna intressen (May 2013). Jag ansåg därför en kvalitativ intervju vara lämplig för min studie eftersom jag har varit intresserad av att undersöka hur min valda intervjuperson resonerar kring parkeringsfrågor i Malmö stad. Tekniken jag använt mig av är semistrukturerad intervju. Denna intervjuteknik låter samtalet röra sig i olika riktningar under intervjuns gång, beroende på vilka aspekter som behandlas och vilka följdfrågor som ställs. Under en semistrukturerad intervju innehåller ofta intervjuguiden ett antal, ofta öppna frågeställningar eller teman som önskas behandlas. Intervjuaren tillåts dock att avvika från frågeschemat och är på så sett en flexibel intervjuform (Ryen 2004). Detta har varit viktigt för mig, att ha möjlighet att avvika från mina förberedda frågeställningar och att kunna ändra undersökningens fokus efter hand. Genom en kvalitativ, semistrukturerad intervju har jag kunnat få fylliga och omfattande svar att analysera, till skillnad från en kvantitativ intervju där svaren tvärtom snabbt ska kunna kvantifieras och bearbetas.

3.4.1 Urval vid intervju

När forskaren valt aktuell institution eller organisation (i detta fall Malmö stad) blir nästa steg att välja undersökningspersoner och passande antal informanter. Det är näst intill omöjligt att fastslå en idealisk storlek på urvalet i en intervju. Urvalets storlek är

en omdömesfråga och beror i vilken kontext intervjun hålls (Ryen 2004). Ofta bygger kvalitativa intervjuer på relativt få undersökningsspersoner, jämfört med kvantitativa. Anne Ryen (2004) menar även att intressanta undersökningar kan baseras på endast *en* intervjuperson, men då bör intervjun kombineras med andra metoder. Dokumentanalys har varit min huvudmetod i denna uppsats, som sedan kombinerats med metoden intervju. Grundat på detta har endast *en* intervju hållits, en så kallad expertintervju.

Förutom forskarens eget omdöme vid val av informant, kan det vara lämpligt att låta en person som redan är insatt i fältet fungera som grindvakt (Ryen 2004). Jag kom i kontakt med min intervjuperson genom att min handledare från min praktikplats agerade grindvakt. Min valda intervjuperson har tidigare arbetat med parkeringsfrågor på ett konsultföretag men arbetar idag med dessa frågor på Malmö stad. Hen har djup kunskap om frågor som rör parkering, trafik och stadsutveckling och ansågs därför vara en lämplig intervjuperson för min expertintervju.

3.5 Validitet och kritik mot kvalitativ forskning

Kvalitativa forskningsmetoder har kritiserats för att forskarens subjektivitet påverkar hur hen behandlar den insamlade empirin och på så vis påverkar forskningsresultaten negativt. Inte sällan kommer den här typen av kritik från kvantitativa forskare, som menar att forskningen mister sin trovärdighet och generaliserbarhet (Bryman 2011). Syftet med min expertintervju har varit att få informantens uppfattningar och synsätt inom mitt område, grundat på hans expertis inom området och att personen i fråga är insatt i den organisation som jag studerar. Vad gäller forskningens validitet är det dock av vikt att belysa att den intervju som ingått i studien innehåller ett visst mått av subjektivitet. Jag har under studiens gång strävat efter att hela tiden ha detta i åtanke.

3.6 Om materialet

3.6.1 Översiktsplan för Malmö

Malmö stads översiktsplan är ett strategiskt dokument vars syfte är att behandla hur användningen av mark och vatten ska ske samt hur stadsmiljön ska utvecklas på lång sikt. I Översiktsplanen presenteras visioner och generella målbilder för Malmös

utveckling, men dokumentet är inte juridiskt bindande. Den gällande planen antogs i maj 2014.

3.6.2 Trafik- och mobilitetsplan 2015

Malmö stads Trafik- och mobilitetsplan vidareutvecklar de trafikrelaterade mål och visioner som presenteras i Översiktsplanen. Syftet med planen är att presentera strategier för hur trafik och mobilitet kan bidra till hållbar stadsutveckling i Malmö. Trafik- och mobilitetsplanen är framtagen i samarbete med *Kommissionen för socialt hållbart Malmö*. Dokumentet finns tillgängligt som externremissversion men är i dagsläget inte antaget.

3.6.3 Parkeringspolicy och Parkeringsnorm

Parkeringspolicyn och Parkeringsnormen bör ses som ett tillägg till Översiktsplanen och strävar efter att bidra i arbetet med att uppnå Malmös hållbarhetsmål. Dokumentet antogs 2010 och syftar till att redovisa en ”balanserad och rimlig parkeringspolitik” (Malmö stad 2010).

Den främre delen av dokumentet behandlar Malmö stads mer övergripande resonemang kring parkering i staden. Efter det presenteras parkeringsnorm för bil, cykel och motorcykel vid bostäder, arbetsplatser och skolor. Normen anger minimikrav för antalet bilplatser för olika sorters fastigheter och används som vägledning vid detaljplaneläggning och som krav vid bygglovsprövning. Jag kommer i denna uppsats endast att undersöka parkeringsnormen för bil vid bostäder. Malmö stads parkeringsnorm för flerbostadshus är flexibel, vilket innebär att normen anges som ett spann. I dagsläget ligger detta spann mellan 0,7 till 1,0 parkeringsplatser per lägenhet. I enskilda fall, om fastigheten exempelvis är ansluten till en bilpool kan normen sänkas till 0,5.

3.6.4 Intervjuperson

Min valda intervjuperson har lång erfarenhet av att arbeta med parkeringsfrågor, inom privat och kommunal sektor. Intervjupersonen arbetar i dagsläget som trafikplanerare på Malmö stad. Mitt främsta syfte med intervjun är att den ska bidra till att ge en mer djupgående kunskap om mitt område. Informanten kommer i analysen att benämnas som *Intervjuperson A*.

4. ANALYS

Nedan presenteras analysen av den empiri jag använt mig av. Empirin består av ett antal kommunala plandokument samt en expertintervju med en trafikplanerare på Malmö stad. Jag har låtit svaren från expertanalysen komplettera resultaten från min dokumentanalys. Under analysens gång har paralleller dragits till min teoretiska referensram. För att uppnå mitt syfte som varit att *analysera förhållandet mellan hur det planeras för parkering i Malmö och stadens mål och visioner om en hållbar stadsutveckling* har sedan resultat från dokumentanalys, intervju och teori knutits samman för att kunna belysa likheter och skillnader i materialet samt dra slutsatser.

I den litteratur och tidigare forskning som jag behandlat i min teoretiska referensram talas det om att det skett ett paradigmskifte i hur vi ser på parkering i centrala lägen. Det har börjat ifrågasättas hur stor plats bilen bör få ta i våra städer. Samtidigt hävdas att detta paradigmskifte främst skett i teorin. Många kritiker menar att synen på parkering inom samhällsplaneringen fortfarande är förlegad och baseras på 1960-talets planering. Röster höjs mot att parkeringsnormer exempelvis hämmar och fördyrar bostadsbyggande, bidrar till bilberoende och på andra sätt motverkar en hållbar stadsutveckling.

Genom att studera och analysera dokument från Malmö stad, som valts utifrån dess relevans till parkeringsaspekten, har jag identifierat ett antal betydelsefulla teman. När Malmö stad behandlar visioner för att uppnå en hållbar stad är det främst mål om en tät och nära stad, ett hållbart trafiksystem, social hållbarhet och bostadsfrågor som kan kopplas till mitt undersökningsområde *parkering i förhållande till hållbar stadsutveckling*. Hur ser då sambandet ut mellan dessa teman och dagens parkeringsplanering och går den kritik och problembild som verkar vara kopplat till parkeringsfrågor att applicera på Malmö?

4.1 Visionen om det hållbara Malmö – vad har parkeringen för inverkan?

När vi talar om hållbara städer och en hållbar samhällsplanering är frågor kring hur vi planerar för parkering i städer centrala (Hydén 2008). Hållbar utveckling är ett begrepp som är ofta förekommande, inte minst inom samhällsplaneringen. Det är dock inte alltid är glasklart vad användare av begreppet syftar på och det råder en

förvirring kring vad hållbarhet innebär (Hopwood et al 2005). För att uppnå mitt syfte med denna uppsats blir det därför relevant att börja med att undersöka vad Malmö stad menar när de talar om en hållbar stad.

I de tre kommunala dokument som utgör grunden för denna dokumentanalys, används begreppet hållbarhet flitigt. Likt Gunder (2006) skriver om hur hållbar utveckling används som det ultimata planeringsmålet presenteras ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet som de ”självklara målen” i Malmös Översiktsplan (Malmö stad 2014a). Det skrivs att ”*De tre hållbarhetsaspekterna samverkar och är ömsesidigt beroende av varandra. Inget av målen kan uppnås utan de andra*” (Malmö stad 2014a: 6). I Malmös Trafik- och Mobilitetsplan förklaras begreppet vidare:

”Malmös övergripande mål är att Malmö ska vara en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar stad och en attraktiv plats att bo och verka i. De tre hållbarhetsaspekterna samverkar och är ömsesidigt beroende av varandra. Den sociala hållbarheten är målet som skapar goda livsbetingelser och ger förutsättningar för dagens och framtidens medborgare att skapa sig ett gott liv. Den miljömässiga hållbarheten skapar en ram för ett resurseffektivt samhälle och ekologisk uthållighet. Den ekonomiska hållbarheten är medlet för att staden och dess näringsliv ska utvecklas långsiktigt, skapa värden och ge inkomster och försörjning till malmöborna” (Malmö stad 2014b: 7).

Här kan dras paralleller till det Campbell (1996) refererar till som ”planerarens triangel”, alltså hur planerare retoriskt använder sig av ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Malmö stad belyser alltså hur ingen av de tre dimensionerna av hållbar utveckling kan uppnås utan de andra, utan tvärtom; de tre målen samverkar. Detta kan sättas i kontrast till komplexiteten kring begreppet hållbar utveckling som Campbell diskuterar. Han menar att, tvärt emot det Malmö stad säger, de tre hållbarhetsmålen står i konflikt till varandra, att det kan vara svårt att uppnå ett av målen utan att ett annat ”tar skada”.

Konflikten mellan de tre hållbarhetsmålen är alltså inget Malmö stad behandlar i de dokument jag studerat. Istället hävdas det att målen är starkt sammanlänkade. Nyström och Tonell (2012) menar att en anledning till att hållbarhetsbegreppet blivit

så vida använt är att begreppet kan användas för att inkludera tre olika intressen som egentligen tenderar att stå i konflikt till varandra. Eller som Baeten (2000) kritiskt uttrycker det; Mål som involverar ekonomisk tillväxt, social rättvisa och miljömedvetenhet och som står i stark motsättning till varandra kan nu på ett praktiskt sätt rymmas under ”The banner of sustainability”. Kanske är det rimligt att anta att många kommuner, däribland Malmö stad, finner det en aning bekvämt att använda sig av hållbarhetsretoriken, utan att djupare behandla den problematik som kan rymmas under ytan på begreppet. Sammanfattningsvis är det möjligt att hävda att hållbarhetsretoriken är mycket närvarande i de dokument jag studerat. Hur behandlar då Malmö stad sambandet mellan parkering och ”den hållbara staden”?

4.1.1 Parkering och hållbar stadsutveckling i Malmö

Malmö stad skriver i sin Parkeringspolicy och Parkeringsnorm att *”Parkeringsfrågorna är en del av samhällsplaneringen och samhällsplaneringen måste hela tiden stå i överensstämmelse med grundläggande samhällskrav och medverka till en hållbar utveckling”* (Malmö stad 2010: 6). Miljöfrågor, tillgänglighet, sociala faktorer och ekonomi är aspekter som är relevanta att diskutera i förhållande till parkeringsfrågor (*ibid.*). Här motiverar Malmö stad i sin Parkeringspolicy och Parkeringsnorm att parkeringsfrågor är väsentliga och att de dessutom spelar en viktig roll i den övergripande samhällsplaneringen. Det kan ses som ett, om än något försiktigt, sätt att illustrera sambandet mellan parkeringsrelaterade frågor och en hållbar stadsutveckling i stort. I rapporten *Parkering för hållbar stadsutveckling* beskrivs det som problematiskt att parkering i många kommuner ses som en isolerad fråga, som inte integreras i den övriga samhällsplaneringen (Sveriges Kommuner och Landsting 2013). Malmö stad skriver förvisso uttryckligen att ”parkering är en del av samhällsplaneringen”. Däremot behandlas detta faktum enbart ytligt i det dokument som är inriktat på just parkeringsfrågor (Parkeringspolicy och Parkeringsnorm) och inte i de andra, mer övergripande plandokument. Här är det möjligt att dra en parallell till den kritik som vänder sig mot att parkering generellt sett inte är tillräckligt integrerad i den övergripande planeringen, utan ofta behandlas som en ”egen fråga”. Att parkeringsplaneringens relevans till störst del motiveras i Parkeringspolicy och Parkeringsnorm skulle kunna tolkas som ett exempel på att kritiken till en viss del är möjlig att applicera på Malmö. Intervjuperson A instämmer dock inte i detta. På

frågan om hur stor plats parkeringsfrågor få ta i Malmö stads hållbarhetsdiskussioner menar hen att det är en central fråga i samhällsplaneringen och att parkeringsfrågor utgör en stor del av en trafikplanerares arbetsuppgifter på Malmö stad. *”Generellt kan man nog säga att parkeringsfrågan är en ganska het fråga som diskuteras mycket ... Så att jag tycker att den får ta stor plats ändå. I alla fall i Malmö. Så kan man väl säga. Jag tror inte att det är så överallt.”* (Intervjuperson A).

Intervjuperson A menar vidare att frågan om hur närvarande parkeringsfrågor är i samhällsplaneringen kan vara en storstadsfråga. Parkeringsproblematiken är ofta mer omfattande i större städer och därför blir det också en större fråga på planeringsagendan. *”Det är nog lite en storstadsfråga kanske. Sen vet jag ju inte riktigt hur det ser ut i de andra storstäderna men jag kan tänka mig att det nog delvis är en storstadsfråga sen så är ju Malmö också ganska långt framme just i tänket kring parkering.”* (Intervjuperson A). Här belyses hur Malmö ligger i framkant vad gäller parkeringsplanering. Intervjuperson A fortsätter:

”Nämen jag tänker, det beror ju på hur man menar men just när det gäller parkeringsnormen, det här med flexibla normer så är det ju Malmö som har praktiserat det längst och som, so far, har varit mest innovativa där märker man när man pratar med andra och så. Men det kommer ju mer och mer hos andra kommuner också.” (Intervjuperson A).

Hen berättar vidare att det hänt mycket inom parkering på senare år:

”Det har väl kommit upp på agendan mer och liksom diskussionen kring parkeringsnormer och hur man ska jobba med dem, det är väl något som framför allt har varit väldigt aktuellt de senaste åren. Det kanske var, jag vet inte, fem år sedan som man började diskutera när den här Parkeringspolicyn och Parkeringsnorm togs fram, det är ju faktiskt 5 år sedan nu. Det var väl då man satte igång tankarna.” (Intervjuperson A).

Det Intervjuperson A talar om här, att parkeringsfrågor blivit viktigare inom Malmö stad på senare år, kan kopplas till den omfattande debatt och kritik kring

parkeringsplanering och parkeringsnormer som existerar idag. Under senare år har allt fler röster höjts mot att bilen tar en oproportionerligt stor plats i städer och att parkeringsytor istället kan och bör användas för att exempelvis underlätta för gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och förtätning (Gillberg 2015). Baserat på detta kan det anses som rimligt att detta reflekteras i Malmös planering.

I Malmö stads Trafik- och mobilitetsplan behandlas parkeringsfrågors relevans till den övergripande planeringen på en mer svävande, indirekt sätt. I dokumentet belyses faktumet att stadens ytor och trafiken som vistas där påverkar stadens utformning. Det skrivs att hur stadens ytor och funktioner utformas och prioriteras spelar en stor roll för att nå Malmös mål om en mer hållbar stad (Malmö stad 2014b). Man menar att det är nödvändigt att se på trafiken och dess komponenter med ett helhetstänk och att trafiken bidrar till något större (*ibid.*).

”En stad består av många olika beståndsdelar, såväl fysiska som tankeburna, och en av de absolut viktigaste beståndsdelarna är människorna och hur de rör sig i, samt till och från staden. Dessa rörelser och förflyttningar, som utgör stadens trafik, är en direkt förutsättning för att städer uppstår och utvecklas” (Malmö stad 2014b:12).

Här använder Malmö stad uttryck som ”stadens ytor och trafiken som vistas där” och ”trafiken och dess komponenter”. I dessa uttryck kan det vara rimligt att anta att parkeringsytor ryms, även om de inte definieras närmare. Detta resonemang kan därför tolkas som ett sätt att se på parkeringsrelaterade frågor förhållande till visioner om hållbar stadsutveckling. Resonemanget ovan belyser alltså hur en stad färgas och påverkas av trafik. Detta kan kopplas till det Jacobs (1989) talade om då hon menade att trafiken, mer specifikt bilismen, är ett kraftfullt verktyg för att forma och förändra en stad. En stads utformning och utveckling påverkas alltså av hur fysiska strukturer, som exempelvis parkering, anläggs i staden.

4.2 En tät stad där hållbara trafikslag prioriteras – kan det uppnås genom parkeringsplanering?

”De mål som många städer ställer upp idag gällande ... förtätning, satsningar på kollektivtrafik och ökad hållbarhet är inte möjliga att förverkliga utan en genomtänkt

parkeringspolitik som är integrerad med trafik- och stadsplaneringen” (Sveriges Kommuner och Landsting 2013: 11).

En tätbebyggd stad där gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras framför bilen är något som gång på gång lyfts fram när Malmö stad talar om den ”hållbara staden”. En tät stad och ett hållbart trafiksystem talas ofta om i samma mening - det ena är en förutsättning för det andra. Det är lättare att uppnå mål om ökad gång, cykel och kollektivtrafik om en stad är kompakt och tätbebyggd istället för utspridd. Likaså är det enklare att uppnå en tät stad om transportsystemet till störst del utgörs av exempelvis kollektivtrafik, då det inte kräver lika stora ytor som bilen och på så vis underlättar förtätning. Förtätning och en prioritering av hållbara trafikslag är på så vis starkt sammankopplat med parkeringsfrågor. Detta eftersom parkering tar mycket mark i anspråk och på så vis motverkar en tät stad samt att det hävdas att sättet vi planerar för parkering ofta speglar hur vi prioriterar olika trafikslag i staden (Gehl 2010, Sveriges Kommuner och Landsting 2013).

4.2.1 En tät och nära stad

Med tanke på den stora andel mark som parkeringsplatser och bilar i rörelse tar i anspråk i jämförelse med andra trafikslag, blir frågor angående yteffektivitet och markanvändning ytterst relevant i diskussioner kring sambandet mellan parkering och hållbara städer. Detta understryker Intervjuperson A, som menar att det är på grund av att parkering är så otroligt markkrävande som gör frågan så viktig i samtal om hållbar stadsutveckling (Intervjuperson A). I förordet för Malmös Översiktsplan, skrivet av kommunalstyrelsens ordförande Karin Stjerfelth Jammeh, skrivs det att visionen är att Malmö ska växa inåt, vara tätbebyggd och kompakt. Detta för att det menas att denna strategi kan hantera både en befolkningsökning och en befolkningsminskning, det är miljövänligare, mer resurssnålt och bidrar till en tryggare stad (Malmö stad 2014a). Även i Trafik- och mobilitetsplanen uttrycks redan i förordet visioner om det täta och yteffektiva Malmö:

”Malmö stad ska växa inåt – vi ska utveckla staden på de ytor som finns i dag. Varje år blir vi tusentals fler Malmöbor och vi måste se till att staden fungerar bra och att vi trivs även om vi ständigt blir fler som vill bo, besöka eller arbeta i Malmö. Utmaningen är att fixa mer Malmö åt fler. Detta går att göra om fler väljer att

promenera, cykla och åka kollektivt. Färre bilar ger mer plats åt en tät, grön, nära och blandad stad. Där det fanns en parkeringsplats kan i stället finnas en förskola och elva träd.” (Malmö stad 2014b: Förord).

I Trafik- och mobilitetsplanen skrivs vidare att *”Stadsutveckling kan innebära att stadens oanvända eller sämre nyttjade ytor används på ett sätt som skapar mervärde”* (Malmö stad 2014b: 5). Även i Malmös Parkeringspolicy och Parkeringsnorm fastslår man att en hållbar stadsutveckling bland annat kan uppnås genom en effektiv markanvändning. *”En effektivare markanvändning är ett viktigt led i att uppnå en mer hållbar stadsutveckling.”* (Malmö stad 2010:7). Här är det möjligt att utläsa ett klart exempel på hur visioner om den täta staden med ett hållbart trafiksystem är sammankopplat med hur staden resonerar kring bilparkering. Återigen, bilar och bilparkering kräver mycket utrymme och motverkar alltså på många sätt Malmö stads visioner om en hållbar stadsutveckling.

4.2.2 Prioritering av gång, cykel och kollektivtrafik framför bilen

Den parkeringsnorm som används i Sverige idag härstammar från 1960-talets, USA-inspirerade och bilinriktade planeringsparadigm. Bilen sågs som en rättighet och parkering skulle vara tillgängligt och till en liten kostnad. Samhällsplaneringen beaktade främst bilägarens intressen och underprioriterade kollektivtrafik (Hydén 2008 och Trafikverket 2013). Litman menar dock att det skett ett paradigmskifte och hur stor plats bilen bör få ta i attraktiva, centrala lägen i städer har nu börjat ifrågasättas. Därmed har även synen på hur det ska planeras för parkering förändrats (Litman 2013). Även Malmö stad belyser detta: *”Om planering tidigare ofta handlade om att anpassa och bygga om staden efter bilismens behov, så handlar det nu om att hitta nyanserade lösningar där stadsutveckling och trafik samverkar”* (Malmö stad 2014a: 46).

Malmö stad skriver att en tätare stad innebär en närmare stad, som i sin tur innebär minskad transport. Minskade avstånd i staden ger bättre underlag för kollektivtrafik och gynnar gång- och cykeltrafiken (Malmö stad 2010). I Trafik- och mobilitetsplanen skrivs *”Förtätning möjliggör ... ett mer hållbart transportsystem och ett mer hållbart transportsystem möjliggörs av en tät stad”* (Malmö stad 2014b: 49). En tät och nära stad innebär bättre förutsättningar för kollektivtrafik, gång och

cykel (Hydén 2008). Malmö stad slår fast i både Översiktsplan, Parkeringspolicy och Trafik- och mobilitetsplan att just dessa trafikslag bör utgöra grunden i Malmös trafiksystem (Malmö stad 2010, Malmö stad 2014a, Malmö stad 2014b). För att detta ska bli möjligt framhåller Malmö stad starkt att gång, cykel och kollektivtrafik bör prioriteras framför bilismen, och på så vis kan staden komma närmare visionerna om hållbarhet. Både Gehl (2010) och Jacobs (1989) belyser att det finns ett samband mellan hur ett trafikslag gynnas och andra på samma gång missgynnas. Gehl (2010) menar att när bilismen slog igenom på allvar, så växte antalet bilar som körde på gatorna och stod parkerade i staden. Detta ledde till att mycket fokus lades på att göra plats åt dessa bilar och i samma takt försämrades förutsättningarna för andra trafikslag markant. Jacobs (1989) beskriver det som en ond spiral - ju mer bilarna främjades i staden, desto mindre prioritet fick kollektivtrafiken, vilket ledde till att bilismen ökade än mer. Som ett exempel kan vi blicka ett antal decennier tillbaka till då Moses planerade för ett ytterst bilburet New York (Hall 2014). I Trafik- och mobilitetsplanen skrivs det om hur satsningar för att öka möjligheterna att förflytta sig till fots, med cykel och kollektivtrafik kommer minska bilens betydelse (Malmö stad 2014b). Men hur ska staden gå tillväga för att faktiskt uppnå visionerna med ökad gång, cykel och kollektivtrafik och minskad bilanvändning?

En aspekt som lyfts fram är att kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen måste öka. Detta kan göras genom att göra bilen mindre lättillgänglig än vad den är idag. Det finns regleringar som avgör längsta accepterade gångavstånd mellan bostad och bilparkeringsplats (Malmö stad 2010). Malmö stad föreslår i sin Parkeringspolicy och Parkeringsnorm att gångavståndet mellan bostad och kollektivtrafik borde jämföras med detta avstånd. Detta, menar de, är ett sätt att göra bilen mindre tillgänglig och kollektivtrafiken mer tillgänglig. God tillgång till cykelparkeringar nämns som ytterligare ett sätt att prioritera hållbara trafikslag (*ibid.*). Malmö verkar i sin Parkeringspolicy och Parkeringsnorm anse att parkeringshus ofta är den lämpligaste formen av parkering. De hävdar att det är billigare än underjordiska garage och mer yteffektivt än markparkering. De menar även att parkeringshus skapar möjlighet till samutnyttjande av parkeringsplatser och att de bidrar till att göra bilen mindre tillgänglig, jämfört med parkering i markplan, vilket i sin tur förbättrar konkurrenskraften för andra trafikslag (Malmö stad 2010). Detta talar även Intervjuperson A om:

”Det finns flera fördelar med parkering i parkeringshus. Jag tänker kopplat till hållbarhet och bilanvändandet så är det ju så att om du har en egen parkeringsplats rakt under dig som du bara kan ta hissen till så är det klart att det blir lite lättare. Men har man den i stället i ett garage som kanske ligger två, trehundra meter därifrån så kanske man lite lättare tänker ”buss” istället för då är avståndet lika långt till en hållplats, eller cykel blir ju inget avstånd alls då.” (Intervjuperson A).

Just bilens tillgänglighet och bekvämlighetsfaktor verkar alltså ha en stor betydelse i arbetet för att främja andra trafikslag.

4.3 Parkering - ett styrmedel för hållbar stadsutveckling

Att med olika medel göra det en aning mindre lättillgängligt att av ”gammal vana” ta bilen och istället förbättra förutsättningarna för att gå, cykla eller åka kollektivt kan indirekt bli ett sätt att tvinga människor att tänka till och välja andra färdmedel. Hur det planeras för bilen och bilparkeringar kan således användas som en form av styrmedel för att påverka människor att oftare gå, cykla eller åka kollektivt. I *Parkering för hållbar stadsutveckling* talas det just om att använda parkering som ett styrmedel för att öka gång, cykel och kollektivtrafik, minska biltrafiken och på så sätt närma sig en ”hållbar stad”. Hur det planeras för parkering kan ha en stor inverkan på vad människor väljer för transportmedel. Däremot menar författarna av *Parkering för hållbar stadsutveckling* att parkering som ett styrmedel i dagsläget inte används till sin fulla potential (Sverige Kommuner och Landsting 2013). Faktumet att parkering kan användas som ett verktyg för att prioritera hållbar trafik tas upp i Trafik- och mobilitetsplanen:

”Tillgång till gratis bilparkering nära arbetsplatser eller målpunkter har stor betydelse för val av färdmedel. Tillgången och kostnaden av bilparkering är ett starkt styrmedel som kan användas för att minska biltrafiken. Utbudet och kostnaden av bilparkering vid arbetsplatser i Malmö bör kartläggas ... Det krävs ett fortsatt och fördjupat samarbete med avseende på hållbara transporter, i samband med

exploatering av ny bebyggelse i Malmö ... Vid exploatering ska parkeringsnormen användas för att styra mot ett minskat bilbehov. I samarbete med byggherrar, exploitörer och fastighetsägare ska det vidareutvecklas principer för att erbjuda hyresgäster bilpool, cykelpool samt goda parkeringsmöjligheter för cyklar.” (Malmö stad 2014b: 45).

Malmö stad är alltså mycket medvetna om att tillgången och tillgängligheten på parkering har stor betydelse för trafiksystemet i stort. Man skriver dock ”bör kartläggas” och ”det krävs ett fördjupat arbete”. Arbetet med att utnyttja parkering för att minska bilismen och istället prioritera andra trafikslag verkar alltså inte ha kommit särskilt långt. Detta tyder på att parkering på flera sätt fortfarande kan ses som en underutnyttjad potential i Malmö, liksom Sveriges Kommuner och Landsting skriver.

Malmö stad skriver i sin Parkeringspolicy och Parkeringsnorm att det finns en ökad miljömedvetenhet bland stadens invånare och att bilanvändningen minskar. Framför allt har korta resor (vilket definieras som resor under 5 kilometer) minskat. Gång- och cykeltrafik har ökat (Malmö stad 2010). Samtidigt ökar dock bilinnehavet bland Malmös invånare. Prognoser visar att bilinnehavet förväntas öka med 10 procent mellan åren 2001 och 2020 (*ibid.*). Bilinnehavet bland grupper som tidigare kört bil i mindre utsträckning, exempelvis kvinnor och äldre människor förväntas öka. Samtidigt som den bilrelaterade problematiken belyses av Malmö stad, lyfts det även fram i Parkeringspolicy och Parkeringsnorm att alla invånare inte har tillgång till alternativa transportmedel, som att gå, cykla eller åka kollektivt ”*För några är bilen det enda rimliga resalternativet*” (Malmö stad 2010: 10). Avvägningen mellan tillgängligheten för alla människor och miljöaspekten beskrivs därför som en balansgång (*ibid.*).

Även om Malmöbornas bilanvändning generellt sett minskar, så ökar den totala biltrafiken i staden. Detta beror bland annat på att personer som bor i kommuner som gränsar till Malmö och arbetspendlar in till staden, ofta gör detta med bil. De som bor utanför Malmö kör bil i större utsträckning än Malmöborna, både vid arbetspendling och vid resor för exempelvis handel eller kulturupplevelser (Malmö stad 2010). Intervjuperson A menar att detta är ett stort problem för Malmö stad.

Även om Malmöborna har en positiv utveckling vad gäller bilanvändande, så kör alltså inpendlarna bil till stor del, och dessa bilar tar också plats i staden. Hen menar också att detta är ett problem som är väldigt svårt att närma sig för Malmö stad eftersom kommunen har få eller inga möjligheter att påverka det. Intervjuperson A kommer åter in på användningen av parkering som ett styrmedel för att få människor att använda andra trafikslag än bilen. *”Parkering är ett av de absolut viktigaste styrmedlen, det är ju det folk är känsliga för, om det kostar pengar eller om det är svårt att hitta parkering. Om det inte är några problem så kommer de ju tyvärr fortsätta [att köra bil].”* (Intervjuperson A).

Intervjuperson A understryker alltså att parkering *är* ett ytterst viktigt styrmedel för att uppmuntra människor att utnyttja andra transportsätt än bilen. Hen resonerar kring att Malmö stad med olika medel kan försöka påverka stadens invånare att resa ”hållbart”. Dessa medel kan exempelvis vara att ha trygga och attraktiva cykelvägar, boenden med bilpooler och att se till att bilparkering inte är mer lättillgängligt än hållplatser för biltrafiken eller välfungerande cykelparkeringar. Samtidigt uttrycker hen att detta är något som är mycket svårt för Malmö stad att styra just på grund av att en stor del av biltrafiken i staden utgörs av personer som bor i kranskommuner och pendlar med bil in till Malmö (Intervjuperson A). Malmö stad kan, även om det också är svårt, försöka påverka invånare i Malmö att välja gång, cykel och kollektivtrafik men det är än mer komplicerat att påverka andra kommuninvånare.

”Just den frågan om kollektivtrafiken, det är som jag nämnde innan, det här med mobilitetsåtgärder och subventionerad kollektivtrafik, det är ju där man kan få in det. Lite, liksom i bygglovsskedet, att de boende kan erbjudas det. Men det är ju de boende i Malmö! Det är ju inte de utanför.” (Intervjuperson A).

Intervjuperson A menar även att sättet Malmö stad skulle kunna påverka arbetspendlare från mindre orter att ställa bilen är genom arbetsplatserna, att de inte har gratis bilparkering eller att de erbjuder subventionerade kollektivtrafikkort. Detta ligger ju dock på arbetsplatserna och är återigen svårt för Malmö stad att påverka. Hen fortsätter:

”Det är inte helt lätt med skattereglerna runt det där. Det finns ju svårigheter för arbetsgivarna att erbjuda subventionerade kollektivtrafikkort och så. Jag är inte jätte insatt i det där men det är någonting med skattereglerna som sätter lite stopp för det. För då betraktas det som en förmån och då blir det liksom inte så mycket ut av det. Vilket ju är synd, där hade man också kunnat ha möjligheter ju. Då hade man ju kunnat påverka lite, även utanför Malmö om arbetsgivaren hade kunnat känna att det var lätt för dem att ge den typen av förmån” (Intervjuperson A).

Intervjuperson A belyser dessutom återigen storstad kontra mindre ort, att synen på parkering och bilkörande kan se annorlunda ut. Detta kan vara ytterligare en anledning till att det kan vara svårt att försöka påverka invånare från andra kommuner. *”Det är väl lite olika inställning till det, alltså hur given bilen är och vilken plats bilen har i planeringen. Så är det nog.” (Intervjuperson A).*

4.4 Ett Malmö för alla – vad har parkering med social hållbarhet att göra?

”Hur kan trafiken, och arbetet med trafiken, stödja staden som en kulturell och demokratisk arena?” (Malmö stad 2014b: 13).

Som redan nämnts, är sociala frågor en aspekt i hållbarhetsdiskursen. Hydén (2008) talar om att det ryms en social dimension i diskussioner kring hur vi prioriterar olika trafikslag i staden. Han belyser hur trafik- och parkeringsfrågor är starkt kopplade till jämställdhet- och jämlikhetsaspekter. Olika människor har olika grad av mobilitet beroende på exempelvis kön och socioekonomisk status.

Malmö Trafik- och mobilitetsplan har tagits fram i samarbete med *Konventionen för social hållbarhet i Malmö*, vilket märks, stort fokus läggs på just social hållbarhet inom trafik och mobilitet. I Trafik- och mobilitetsplanen motiveras varför just frågor som rör trafik och mobilitet kan kopplas så starkt till mål om social hållbarhet i Malmö. Det uttrycks visioner om att Malmö trafiksystem och stadsmiljöer ska bli tillgängligt för fler invånare (Malmö stad 2014b). Även Malmö stad skriver att sättet människor reser på ofta påverkas av socioekonomiska faktorer, som exempelvis inkomst. Tendensen är att ju högre inkomst, desto fler resor görs. Dessutom görs även

fler av dessa resor med bil som transportsätt. För att skapa tillgänglighet för fler Malmöbor bör det satsas på strategier för att främja andra trafikslag än bilen. Ett exempel som tas upp är ökade satsningar på gångtrafik. Detta ses som ett sätt att prioritera en större grupp trafikanter, oavsett ålder kön, eller inkomst (*ibid.*). Vidare skrivs:

”Upplevelsen av att ha tillgång till sin stad, oavsett kön, ålder socioekonomisk förutsättningar eller fysisk och mental förmåga, är en demokratisk rättighet som ökar människors egenmakt och rörelsefrihet. Möjligheten att lättare välja olika färdmedel stärker malmöbornas mobilitet och bidrar till förändrade färdmedelsandelar.”
(Malmö stad 2014b: 20).

I Malmös Översiktsplan uttrycks det att på samma sätt som det gjorts investeringar i Malmös infrastruktur, bör det nu investeras i det mänskliga Malmö. Det skrivs att det är möjligt att skapa en socialt hållbar stad genom de fysiska strukturerna i staden:

”Stadens fysiska struktur - dess rumsliga organisation samt utformning av gator, torg, parker och bostadskvarter, placering av mötesplatser och så vidare, ska bidra till en god samhällsutveckling. Den fysiska strukturen och bebyggelsen påverkar boendemönster och det finns möjligheter att genom fysiska åtgärder i samverkan med andra initiativ skapa förutsättningar för en socialt bättre sammanhållen stad.”
(Malmö stad 2014a: 16).

Stadens ”fysiska struktur” är ett begrepp med stor tolkningsbarhet. Det kan dock vara rimligt att anta att plats för bilen utgör en del av den fysiska strukturen i en stad. Det är alltså möjligt att genom fysiska åtgärder, exempelvis hur vi planerar för bilparkering, skapa bättre förutsättning för en socialt hållbar stadsutveckling. Här är det möjligt att göra kopplingar till det som sagts tidigare angående vilken plats olika trafikslag tillåts ta i staden och hur man prioriterar gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik eller bilism. Det kan vara rimligt att hävda att genom att arbeta med åtgärder som främjar cykel, gång och kollektivtrafik och inte enbart fokusera på

bilens plats i staden kan det vara möjligt att uppnå ett mer jämlikt trafiksystem och på så sätt komma närmare en hållbar stadsutveckling. Till detta kan dras paralleller till det Hydén (2008) skriver om. Han menar att fokus på andra trafikslag än bilen kan ses som ett sätt att försöka utjämna mobilitetsskillnader mellan olika inkomstgrupper. Moses sätt att enbart planera för bilen i New York kan tvärtom ses som ett exempel på ett extremt sätt att genom trafikplanering exkludera vissa grupper av människor i staden (Hall 2014).

När vi talar om trafik och däribland parkering i förhållande till hållbarhet är det alltså även av vikt att belysa jämställdhet mellan kvinnor och män, som en del av den sociala hållbarheten. Malmö stad behandlar detta faktum en aning i Trafik- och mobilitetsplanen. I Trafik och mobilitetsplanen skrivs:

”En stad och ett trafiksystem med en obalanserad färdmedelsfördelning, där biltrafiken är det dominerade trafikslaget, begränsar egenmakten och möjligheten att förflytta sig i vardagen. Givet dagens situation, att män äger bil och kör bil i större utsträckning än kvinnor, innebär att mäns tillgänglighet till stadens och regionens utbud generellt sett är större än kvinnors. Närheten till kollektivtrafik med hög kvalitet samt goda möjligheter att kunna förflytta sig till fots och med cykel kan kompensera detta” (Malmö stad 2014b: 19).

Här skriver Malmö stad att det finns en skillnad i mobilitet mellan kvinnor och män i Malmö samt belyser faktumet att män generellt sett kör bil mer än kvinnor. Att planera för ökad utnyttjning av gång, cykel och kollektivtrafik blir därför inte enbart ett sätt att utjämna mobilitetsskillnader mellan människor med olika inkomst utan även mellan män och kvinnor. En generös planering för bilparkering och höga parkeringsnormer blir ett sätt att prioritera bilen i staden. Till detta är det möjligt att dra en parallell till det som skrivs i *Parkering för hållbar stadsutveckling* ”Plats för bilparkering blir med andra ord ofta en prioritering av biltrafik före andra färdmedel” (Sveriges Kommuner och Landsting 2013:12). En bilfokuserad planering kan således ses som en planering som till störst del är anpassad efter män och människor med en generellt sett högre inkomst. Detta kan ses som ett klart exempel på hur parkeringsplanering är relevant att studera ur ett socialt hållbarhetsperspektiv.

4.5 Parkering och dess inverkan på bostadssituationen i Malmö

Sociala aspekter verkar alltså vara en viktig dimension när vi talar om parkeringsfrågor i relation till ”den hållbara staden”. Tätt sammanlänkat med frågor som rör social hållbarhet är bostadsbrist och bostadskostnader. En omfattande befolkningsökning i Malmö under de senaste decennierna har bidragit till höjda bostadspriser i staden, såväl som en bostadsbrist (Malmö stad 2010). Bostadsbristen drabbar främst betalningssvaga personer, som unga, studenter, arbets- eller hemlösa. Den strukturella arbetslösheten ökar i staden, vilket innebär hemlöshet som grundas på bland annat just brist på bostäder (Malmö stad 2014a). Malmö stad identifierar just bostadsbyggande som ett av kommunens viktigaste planeringsmål. Det uttrycks mål om en långsiktigt hållbar bostadssituation med ett varierat utbud av bostäder (Malmö stad 2014a). Malmö stad skriver om hur mångbottnad problematiken i en bristande bostadssituation är i sin senaste översiktsplan:

”Malmös attraktionskraft, ekonomiska och sociala utveckling är i hög grad beroende av en väl fungerande bostadsmarknad som kan erbjuda ett brett och varierat utbud av attraktiva bostäder. Bostadsförsörjningen ska säkerställa att tillräckligt många bostäder byggs för att uppfylla malmöbornas och inflyttades behov” (Malmö stad 2014a: 21).

Malmö stad skriver vidare att för att så många som möjligt ska komma in på bostadsmarknaden, måste det finnas bostäder till rimliga priser. Parkeringskostnader utgör en del av den totala bostadskostnaden, och blir på så vis en viktig variabel i bostadsfrågan. Relationen mellan parkering och bostadssituationen behandlas därför i kommunens Parkeringspolicy och Parkeringsnorm. Dokumentet innehåller ett eget avsnitt, döpt till ”Parkerings konsekvenser på byggkostnader” (Malmö stad 2010). Detta vittnar om att problembilden är aktuell och relevant och att det faktiskt finns ett samband mellan just parkering och bostadsfrågan. Även intervjuperson A understryker detta *”Det är helt klart så att parkering är en stor post när man bygger”* (Intervjuperson A). I avsnittet ”Parkerings konsekvenser på byggkostnader” behandlas olika former av parkeringar, och dess för- och nackdelar. De

parkeringslösningar som behandlas är markparkeringar, parkeringshus och underjordiskt parkeringsgarage (Malmö stad 2010).

Mest kostnadseffektivt är markparkeringar. Enligt Malmö stad kostar de cirka 15 000 kronor per bilplats. Denna form av parkering går dock emot Malmö stads stadsbyggnadsvisioner och mål om att bygga en tät och kompakt stad. Det skrivs dock att den här formen kan fungera i stadens ytterområden. Det andra alternativet, parkeringshus, beräknas kosta cirka 120 000 kronor per bilplats (Malmö stad 2010).

Dyrast är underjordiska parkeringsgarage. Malmö stad beräknar att kostnaden per bilplats i underjordiska garage ligger mellan 250 000 till 450 000 per bilplats, beroende på hur många våningar garaget innehåller. Det skrivs att denna parkeringslösning utgör cirka 12 procent av byggkostnaden på en normalstor trerumslägenhet. Trots att detta alternativ är häpnadsväckande dyrt, är det vanligt att underjordiska garage anläggs i samband med nybyggnation av lägenheter (Malmö stad 2010). Intervjuperson A menar att underjordiska garage är en lösning som är positiv ur yteffektivitetssynpunkt. Som redan nämnts menar hen dock samtidigt att detta är en parkeringslösning som gör bilen relativt lättillgänglig för de boende, vilket är negativt eftersom detta kan resultera i att bilen används före andra trafikslag (Intervjuperson A).

Då parkeringar vid lägenheter är en otroligt markkrävande och dyr historia att anlägga i centrala lägen, blir resultatet i Malmö att parkeringsavgiften för bilägaren anses vara för hög:

”Parkeringsavgiften blir så hög att ingen förväntas betala vad det borde kosta, varför större delen av kostnaden fördelas över samtliga lägenheter och endast en mindre del tas ut i form av månadsavgift av den som parkerar.” (Malmö stad 2010: 8). Malmö stad fortsätter: *”Ofta ligger avgiften som bilägaren betalar på cirka 700 till 800 kronor i månaden i Malmö. Det ”verkliga” priset för parkeringsplatsen är mellan 2 500 och 3000 kronor i månaden.”* (ibid. 8).

Typ av parkering	Byggekostnad/ P-plats	Egentlig totalkostnad/ P-plats och månad
Markparkering	15 000 kr	700 kr
Parkeringshus	120 000 kr	1500-2000 kr
Underjordiskt garage 1 plan	250 000 kr	2500-3000 kr
Underjordiskt garage 2 plan	350 000 kr	3000-4000 kr
Underjordiskt garage 3 plan	450 000 kr	4000-4500 kr

Grov beräkning av kostnader för olika parkeringslösningar. I totalkostnad ingår uppskattat markpris, ränta, avskrivningar samt driftkostnader (Malmö stad 2010). Tabell: Stina Karlsson

Vem betalar då mellanskillnaden för parkeringsplatserna? Priser för parkeringsplatser blir subventionerade och bilägaren betalar endast en bråkdel av priset. Större delen av kostnaden slås ut på samtliga boende i en fastighet, oberoende om de äger bil eller inte. Malmö stad skriver att få hyresgäster eller bostadsrättsinnehavare känner till hur parkeringsmarknaden fungerar och den kostnad det bidrar till, för alla boende. *”Detta är kostnader som i regel få boende känner till då de beslutar sig för sin bostad. Kostnaderna borde tydligare synliggöras.”* (Malmö stad 2010: 8).

Det skrivs att ”kostnaden borde synliggöras”. Här hade det varit önskvärt om detta resonemang hade utvecklats en aning mer av Malmö stad, *hur* ska dessa kostnader synliggöras? Detta är dock inget som behandlas djupare.

Det finns en omfattande kritik som vänder sig mot att parkeringsplanering och dagens parkeringsnormer är en stor anledning till problematiken kring bostadssituationen i större städer i dag. Durning (2013) för exempelvis ett resonemang kring hur parkeringsnormer kan påverka bostadsbyggande och bostadspriser negativt. Bland annat menar han att höga parkeringsnormer vid bostäder fördyrar bostadsbyggande. Detta på grund av att parkering tar enormt mycket mark i anspråk, och då mark i centrala lägen är värdefull blir den totala kostnaden för fastigheten markant större än om parkeringsnormerna var lägre (*ibid.*). När det kommer till parkeringsnormernas inverkan på bostadssituationen är dock Malmö stad tydliga med att en sänkning av normen inte skulle inverka på byggekostnader. I Parkeringspolicy och Parkeringsnorm skrivs att *”En justering av parkeringsnormen har en liten påverkan på den totala*

byggkostnaden. En inriktning mot billigare och effektivare parkeringslösningar ger bättre effekt” (Malmö stad 2010: 3). Med bakgrund mot den omfattande kritik som vänder sig mot höga parkeringsnormer så hade det varit intressant att få mer information om varför Malmö stad menar att en justering får en liten påverkan. ”Billigare och effektivare parkeringslösningar” definieras inte heller, eller hur dessa lösningar ska uppnås. Det skrivs dessutom att det är svårt att säga om eller till vilken grad minskade byggkostnaden (på grund av billigare och effektivare parkeringslösningar) påverkar hyresgästen eller bostadsrättsinnehavaren (Malmö stad 2010: 8). Inte heller detta resonemang utvecklas inte djupare i Parkeringspolicy och Parkeringsnorm.

Intervjuperson A berör dock dessa punkter en aning djupare och tar upp en aspekt som inte behandlas i plandokumentet och inte heller särskilt väl i den pågående debatten eller i tidigare forskning. Som vi tidigare sett hävdar Sveriges Kommuner och Landsting (2013), Shoup (2013) och Durning (2013) att eftersom parkering är en så pass stor kostnad i byggprojekt, leder detta till att bostadsbyggandet i stort fördyras, vilket i sin tur leder till att högre kostnader för hyresgäster, både bilägare och icke bilägare. De menar således att om kraven på parkeringsplatser sänktes, skulle byggherrar inte tvingas att anlägga så mycket parkering, bostadsbyggande skulle bli billigare och på så sätt även människors boendekostnader. Detta resonemang behöver dock inte alltid stämma, menar Intervjuperson A.

”Det är helt klart så att parkering är en stor post när man bygger. Och det är nog inte helt lätt att komma åt det. Alltså man hade ju önskat att i de fall när byggherrar får en längre norm på grund av bilpool eller annat att det hade kunnat faktiskt hålla lägre hyror. Tyvärr tror jag inte riktigt att det fungerar så, i deras värld. Jag vet inte riktigt, det är ju också svårt att komma åt det. Man kan inte bara sänka normen för sakens skull. Även om vi hade sänkt den, med ambitionen att få igång byggandet. För det finns ju kritik mot det, att vi skulle stoppa upp det faktiska byggandet. Det är ju mycket kring det nu. Vi har ju små möjligheter att säkerställa att de pengarna kommer hyresgästerna eller bostadsrätterna till gagn. Jag tror inte att det blir så riktigt. Det är inte så enkelt.” (Intervjuperson A).

Intervjuperson A antyder alltså här att "lösningen" på problemet att parkering fördyrar boende inte behöver vara så enkel som den kan uppfattas vara. Hen menar att en sänkt parkeringsnorm inte nödvändigtvis behöver innebära minskade kostnader för icke bilägande bostadsrättsägare eller hyresgäster. Lägre parkeringsnormer medför minskade kostnader för byggherrar, men det behöver inte vara så att detta per automatik innebär även billigare bostadskostnader, utan det kan vara så att de pengar som sparas endast går in i byggföretaget.

Intervjuperson A återkommer flera gånger till att parkering är en mycket komplex och svårhanterlig fråga. Hen antyder dock att kritiken mot parkeringsnormer inte alltid är så djupgående. *"Jag upplever väl ofta att man inte alltid ser helhetsbilden kring det där med boendeparkering. Att det är så lätt att säga "måste vi ha någon norm?" "Nej det behöver vi väl inte?"* (Intervjuperson A). Intervjuperson A menar att debatten kring parkeringsnormens existens kan te sig en aning onyanserad och att alla aspekter i frågan inte analyserats. *"Ibland när man pratar om det i media, i sammanhang där man kanske inte alltid har den insikten som krävs kring hur det fungerar, att man det låter som en lätt lösning, men man har kanske inte analyserat det."* (Intervjuperson A).

På frågan om det finns någon specifik målkonflikt mellan parkeringsplanering och mål om hållbar stadsutveckling svarar Intervjuperson A boendefrågan:

"Framför allt det här med boendeparkering är en sådan fråga som kommer upp väldigt ofta och man pratar om att man vill sänka normen vid parkering för boende. Det är ju ganska... Det är ju en komplex fråga som man måste analysera och veta lite mer om vilka konsekvenser det får, att man måste kunna skilja på det här med bilinnehav och hur man använder sin bil. Det är ju trots allt så, nu kan vi ju inte se allt för långt in i framtiden det kanske förändras men det är ju faktiskt så att det här med att äga en bil det är ju fortfarande vanligaste, kan man väl säga hos de många hushåll, större hushåll och det centrala är ju någonstans ändå att man ska använda sin bil mindre. Vi har ju en önskan om att bilinnehavet ska gå ner också. Men det är ju inte så mycket som tyder på att det kommer göra det." (Intervjuperson A).

Intervjuperson A fortsätter:

”Vi på Malmö stad är inte så inne på den linjen att vi ska sänka boendeparkeringsnormen ... Man måste vara försiktig när man sätter normen, det måste ju ändå finnas en plats för den där bilen. Vår ambition är att vi ska komma så nära sanningen, hur det verkligen blir när det här huset står färdigt. Vi har ju ingen önskan om att bilarna ska stå på våra gator.” (Intervjuperson A).

Intervjuperson A klargör här att Malmö stad inte tror särskilt mycket på en sänkt parkeringsnorm. Vidare belyses skillnaden mellan bilanvändning och bilinnehav. Som vi sett tidigare så minskar bilanvändningen i Malmö samtidigt som bilinnehavet ökar (Malmö stad 2010). Detta kan naturligtvis ses som problematiskt ur parkeringssynpunkt. Även om det är positivt att det körs mindre bil i Malmö så innebär ett ökande antal bilar i staden en större efterfrågan på parkeringsplatser. Även detta berör Intervjuperson A, hen skriver att det finns en önskan om att bilinnehavet ska gå ner men att det snarare ser ut som det kommer öka. Vidare talar hen om att Malmö stads ambition är att ”komma så nära sanningen” och ”det måste ju ändå finnas en plats för den där bilen” (Intervjuperson A). Här kan återigen dras paralleller till diskussionen om att använda parkering som ett styrmedel. Baserat på att trenden går mot att bilinnehavet kommer vara högre i framtiden och att Malmö stads främsta ambition är att ”komma nära sanningen” är det möjligt att hävda att Malmö stad inte utnyttjar parkering som ett styrmedel för att försöka minska bilinnehavet utan snarare i första hand strävar efter att ge plats åt de bilar som finns i staden.

5. DISKUSSION OCH SLUTSATS

I kommande stycke följer en diskussion och slutsats baserad på den empiri som presenterats i uppsatsen. Stycket avslutas med förslag på fortsatt forskning inom fältet. Många av Sveriges kommuner, däribland Malmö, har uttalade mål och visioner om att uppnå en tätbebyggd, grön stad där gång, cykel och kollektivtrafik är basen i trafiksystemet. I Malmö och i flera andra större städer i Sverige råder även en akut bostadsbrist. Samtidigt växer kritiken mot att dagens parkeringsplanering motverkar dessa värden. Grundat på detta har syftet med denna uppsats varit att *analysera förhållandet mellan hur det planeras för parkerings i Malmö och stadens mål och visioner om en hållbar stadsutveckling.*

Baserat på den teori och empiri jag bearbetat under uppsatsens gång, är det möjligt att hävda att det finns ett klart samband mellan parkeringsfrågor och mål och visioner om en hållbar utveckling. Förhållandet mellan mål och visioner om en ”hållbar stad” och parkeringsfrågor är dock inte konfliktfritt. När Malmö stad talar om det framtida ”hållbara Malmö” kan ett antal specifika teman identifieras som relevanta i förhållande till parkeringsfrågor. Dessa teman är främst ”en tät och nära stad”, ”ett hållbart trafiksystem”, ”social hållbarhet” och ”bostadsfrågor”.

Förtätning och ett hållbart trafiksystem är något som gång på gång lyfts fram i de plandokument jag studerat. Med grund i teori och empiri är det möjligt att dra slutsatsen att visionen om den täta staden och visionen om en stad med ett hållbart trafiksystem har ett starkt samband - det ena är en förutsättning för att det andra ska uppnås. Däremot verkar alltså dessa teman ha ett konfliktartat förhållande till hur det planeras för parkering. Detta på grund av att bilparkering tar mycket mark i anspråk och på så vis rimmar illa med mål om förtätning. Dessutom hävdas det att genom att prioritera ett eller några trafikslag i en stad, underprioriteras ofta ett annat. Grundat på detta kan det vara rimligt att anta att det kan vara svårt att uppnå ett trafiksystem där basen utgörs av gång- cykel och kollektivtrafik och på samma gång vara relativt generös vid anläggning av parkeringsplatser. Till detta är det möjligt att återigen dra en parallell till det som skrivs i *Parkering för hållbar stadsutveckling: ”Plats för parkering blir med andra ord ofta en prioritering av biltrafik före andra färdmedel”* (Sveriges Kommuner och Landsting 2013: 12).

Till parkeringsdiskussionen går det även att koppla frågor som rör social hållbarhet. Dels eftersom det är möjligt att genom att undersöka hur det planeras för trafik och parkering se mönster i hur olika samhällsgrupper gynnas eller missgynnas, och dels på grund av att bostadsbrist och bostadskostnader kan identifieras som nyckelfrågor i diskussioner kring den parkeringsrelaterade problematiken. Malmö stad benämner just bostadsbristen som ett av kommunens viktigaste planeringsmål men menar samtidigt att lösningen inte är så ”enkel” som många parkeringsnormskritiker hävdar. Det menas att det är svårt att kontrollera att minskade byggkostnader kommer hyresgäster till gagn och Malmö stad hävdar också att man måste se till det verkliga bilinnehavet och anpassa sig efter det. I denna uppsats framgår det att bilanvändningen i Malmö minskar samtidigt som bilinnehavet ökar. Malmö stad menar att det finns en önskan att även bilinnehavet ska minska men att utvecklingen tvärtom ser ut att gå åt andra hållet. Grundat på detta menar kommunen att ambitionen är att ”komma nära sanningen” och se till att det finns plats för dessa bilar i framtiden. Detta kan ses som ett exempel på hur man till stor del anpassar sig efter bilens utbredning och att bilen fortfarande får spela en huvudroll i trafikplaneringen. Är det möjligt att se detta tankesätt som ett arv från 1960-talets trafikplanering? Borde vi inte, istället för att sträva efter att lösa invånarens parkeringsbehov, fokusera på att lösa invånarens behov av mobilitet? Här skulle det vara önskvärt om parkeringsplaneringen istället kunde utnyttjas som ett styrmedel för att försöka vända på trenden och få bilinnehavet att gå mot samma utveckling som bilanvändningen.

En aspekt som framgår i denna uppsats är hur priser för parkeringsplatser kraftigt subventioneras i Malmö. Den person som utnyttjar parkeringsplatsen betalar endast en bråkdel av det egentliga priset om man ser till bland annat markpriser och driftkostnader. Den större delen av kostnaden fördelas på alla boende, både bilägare och icke bilägare. Malmö stad skriver, mer i förbifarten, att detta är en kostnad som få boende känner till. Med blicken fäst på visionen om den hållbara staden kan det tyckas märkligt att bilen subventioneras på detta sätt och att det talas så pass lite om det. Borde det inte arbetas för att uppmuntra invånare att inte äga en bil, och att detta premieras på något sätt, istället för att belägga icke bilägare med en osynlig kostnad?

Avslutningsvis är det möjligt att dra slutsatsen att parkering är en komplex och mångdimensionell planeringsfråga. Frågan kan framstå som ”platt” och en aning tråkig, men inom parkeringsdiskussionen ryms flera djupare dimensioner. Även om

Malmö stad ligger relativt långt fram i sin parkeringsplanering, jämfört med många andra kommuner, återstår det fortfarande mycket arbete. Dagens parkeringsnormer och parkeringsplanering står i konflikt med visioner om det täta Malmö med bostäder i olika prisklasser och där trafiksystemet till största del utgörs av gång, cykel och kollektivtrafik. Konflikten innebär förmodligen att stadens mål och visioner inte kan uppnås fullt ut då vi samtidigt planerar för att tillgodose parkeringsplatser för det växande bilinnehavet bland Malmös invånare. Det borde inte anses som rimligt att attraktiv och dyrbar mark i centrala lägen får agera hem åt bilar när samtliga av Sveriges storstäder lider av en massiv bostadsbrist. Det är än mindre rimligt att dessa parkeringsplatser inte sällan subventioneras och att människor som av olika anledningar inte äger en bil ändå tvingas betala för sin grannes parkeringsplats.

5.1 Förslag till framtida forskning

Under studiens gång har flera områden och fält berörts som skulle vara intressanta att läsa vidare om i framtida studier. Ett fält som är särskilt betydande är diskussionen om hur parkerings- och boendekostnader kan synliggöras och separeras. Detta är en problematik som Malmö stad har nämnt och situationen torde vara liknande för andra kommuner varför mer ingående studier borde gagna dagens, och morgondagens planerare. Det vore dessutom önskvärt att se studier som genom en jämförande ansats analyserar olika kommuners parkeringsplanering.

REFERENSER

Tryckta källor

Baeten, G (2000) *The Tragedy of the Highway: Empowerment, Disempowerment and the Politics of Sustainability Discourses and Practices*. European Planning Studies, Taylor & Frances Ltd

Bryman, A (2011) *Samhällsvetenskapliga metoder*. Liber AB, Malmö

Campbell, S (1996) *Green Cities, Growing Cities, Just Cities? Urban Planning and the Contradictions of Sustainable Development*. Journal of the American Planning Association, Vol. 62, No. 3

Denscome, M (2009) *Forskningshandboken - för småskaliga forskningsproejkt inom samhällsvetenskaperna*. Studentlitteratur AB, Lund

Flowerdew, R, Martin, D (1997) *Methods in Human Geography A guide for students doing a research project*. Longman, England

Flyvbjerg, B (2006) *Five Misunderstandings About Case-Study Research*.

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

Gunder, M (2006) *Sustainability: Planning's Saving Grace or Road to Perdition?* Journal of Planning Education and Research, Vol. 26

Hall, P (2014) *Cities of tomorrow - An Intellectual History of Urban Planning and Design Since 1880*. Wiley Blaxkwell, UK

Hopwood, B, Mellor, M, O'Brien M (2005) *Sustainable Development: Mapping Different Approaches*. Sustainable Cities Research Institute, University of Northumbria, Newcastle on Tyne, UK. Published online in Wiley InterScience

Hydén, C (2008) *Trafiken i den hållbara staden*. Studentlitteratur AB, Lund

Jacobs, J (1989) *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Daidalos AB, Göteborg

Litman, T (2013) *Parking management - Strategies, Evaluation and Planning*. Victoria Transport Policy Institute

Malmö stad (2010) *Parkeringspolicy och parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö*.

Malmö stad (2014a) *Översiktsplan för Malmö*.

Malmö stad (2014b) *Trafik- och mobilitetsplan*, externremissversion.

May, T (2013) *Samhällsvetenskaplig forskning*. Studentlitteratur AB, Lund

Nyström, J, Tonell, L (2012) *Planerings grunder - en översikt*. Studentlitteratur AB. Lund

Ryen, A (2004) *Kvalitativ Intervju - från vetenskap till fältstudier*. Liber AB, Malmö

Shoup, C, Donald (2013) *The high cost of free parking*. APA Planners Press

Svensk Författningssamling 2010:900 Plan- och Bygglag

Sveriges Kommuner och Landsting (2013) *Parkering för en hållbar stadsutveckling*.

Trafikverket, Sveriges Kommuner och Landsting och Boverket (2007) *Trafik för en attraktiv stad*

Trafikverket (2013) *Parkering i täta attraktiva städer: Dags att förändra synsätt*. Borlänge

Yin, R K (2009) *Case study Research Design and Methods*. SAGE Publications, INC, Kalifornien

Elektroniska källor

Durning, A (2013) *Parking rules raise your rents*. GRIST. Hämtad [10-04-15]
<http://grist.org/cities/parking-rules-raise-your-rent/>

Gillberg, V (2015) *På väg mot en normfri parkering*. Fastighetstidningen. Hämtad [25-03-15] <http://www.fastighetstidningen.se/pa-vag-mot-en-normfri-parkering/>

Karlman, B (2014) *Stockholms p-norm hämmar bostadsbyggandet*. Fastighetsnytt. Hämtad [26-03-16] <http://fastighetsnytt.se/2014/04/stockholms-parkeringsnorm-hammar-bostadsbyggandet/>

Koucky, M (2014) *Jämställ cyklarna med bilarna*. Arkitekten Hämtad. [05-04-15]
<http://www.arkitektur.se/jamstall-cyklarna-med-bilarna>

Svenska Dagbladet (2010) *Stockholms höga p-norm hämmar utvecklingen*. Hämtad [25-03-15] http://www.svd.se/opinion/brannpunkt/stockholms-hoga-parkeringsnorm-hammar-utvecklingen_5614841.svd

World Commission on Environment and Development. (1987). *Our common future*.
Hämtad [14-04-15] [http://conspect.nl/pdf/Our_Common_Future-
Brundtland_Report_1987.pdf](http://conspect.nl/pdf/Our_Common_Future-Brundtland_Report_1987.pdf)

Muntlig källa

Intervjuperson A, trafikplanerare på Malmö stad. Intervju 11 maj 2015