

Att möta klimatkrisen med parkeringspolitik

En diskursanalys om Malmö stad

”Vi kan krossa bilnormen helt och hållet”

Elin Fjellman

Abstract

This thesis is a discourse analysis of a political process where Malmö city introduced a new local parking policy aiming to limit the use of cars in the city. The use of a parking policy to restrict car usage exemplifies how cities emerge as key actors in global climate change politics.

The analysis builds on Maarten A. Hajers argumentative discourse theory and method. The empirical material consists of official documents, a political debate and recent interviews with key actors.

The analysis shows that three discourses emerged in the political process. First, parking policy as a means to question the car as central for city planning, second, parking policy for sustainability and third, parking policy as a right to drive a car.

Three coalitions of actors supported the three discourses. The analysis shows that the political majority was split between two different discourses and the clerks played important roles.

The sustainability discourse was institutionalised in the parking policy that was adopted. There was an initial political idea to reduce housing costs by lowering the compulsory standards for parking space for new buildings. But this idea was not fully realised in the parking standards that were adopted.

Nyckelord: Parkeringspolitik, klimatförändringspolitik, Malmö, socialkonstruktivism, Maarten A. Hajer, policydiskursanalys, hållbar utveckling.

Antal ord: 9749

Innehållsförteckning

1	Inledning	1
1.1	Ett cykelhus som klimatpolitiskt löfte	1
1.2	Syfte och frågeställning	2
1.3	Parkeringspolitisk forskning	3
2	Diskursanalys som teori och metod	5
2.1	Argumentativ diskursanalys	5
2.2	Att förstå politik genom att förstå språk	7
2.3	Parkeringspolitik i Malmö	8
3	Analys	10
3.1	Parkeringspolitik som svar på ökande bilism	10
3.2	Parkeringspolitik som kamp mot bilnormen.....	12
3.3	Hållbar utveckling som ideal	16
3.4	Parkeringspolitik för rätten att köra bil.....	20
4	Slutsats och diskussion	22
5	Referenser	25
6	Appendix	29

1 Inledning

1.1 Ett cykelhus som klimatpolitiskt löfte

Vintern 2015 deltar världens ledare i klimattoppmötet i Paris samtidigt som de hanterar en växande flyktingkris och eskalerande terrorism. Från FN:s väderorgan World Meteorological Organization, WMO, kommer oroande uppgifter: växthusgaserna i atmosfären nådde rekordnivåer under 2014 och trenden bestod under 2015 eftersom utsläppen fortsätter att öka (WMO 2015). ”Fysikens lagar är inte förhandlingsbara”, konstaterar WMO:s generalsekreterare Michel Jarraud. Han varnar för konsekvenserna: stigande temperaturer, fler värmeböljor och översvämningar, smältande ismassor, högre havsnivåer och ökad försurning av haven (ibid.). Även om den globala medeltemperaturen inte ökar mer än två grader jämfört med förindustriell tid riskerar landområden där 280 miljoner människor bor att dränkas (Climate Central 2015).

Vid den här tiden kommer en lokal nyhet som ger en glimt om hur den globala klimatkrisen kan mötas. Politikerna i Malmö har godkänt landets första cykelhus – ett kombinerat hyreshus och motell som ska byggas med enbart en parkeringsplats för funktionshindrade. Huset är specialdesignat för att de boende ska cykla istället för att köra bil (Malmö stad 2015, Skånska Dagbladet 2015 1).

Ett ensamt parkeringsfritt hus kan te sig som ett obetydligt svar på klimatkrisen. Men cykelhuset i Malmö kan utgöra ett konkret exempel på de senaste decenniernas trend där kommuner och regioner seglat upp som nyckelaktörer i den globala klimatförändringspolitiken (Bulkeley 2011, s.12, Bulkeley & Castán Broto 2013, s. 362). Trenden är en logisk konsekvens av urbaniseringen; städer svarar idag för 70 procent av de energirelaterade globala koldioxidutsläppen och de växande städerna blir dessutom allt mer sårbara för klimatförändringarnas konsekvenser, exempelvis extremväder och översvämningar (Bulkeley 2011, s. 1).

När New Yorks förre borgmästare Michael Bloomberg i oktober 2015 stod värd för konferensen ”Our cities, our climate” sa han:

Vi kan inte tala om klimatförändringar effektivt utan att placera städerna högst upp på dagordningen. Folk pratar alltid om att gå till botten med problemet. I det här fallet är det enkelt: städer är grunden till problemet. Men det är också i städerna som lösningen finns (Dagens Nyheter 2015).

Städernas ökade betydelse ska ses mot bakgrund av den frustration som präglat perioden efter Kyotoprotokollets undertecknande 1997 (Bulkeley 2011 s. 2). Stater har tenderat att fastna i segdragna förhandlingar om storskaliga överenskommelser (ibid.). Men när mellanstatliga förhandlingar präglats av hård positionering och trögrörlighet har kommuner och regioner tagit plats i klimatpolitiken som flexibla och pragmatiska spelare (ibid.). Förväntningarna har stigit på att städer ska utgöra

viktiga arenor för en experimenterande och innovativ klimatförändringspolitik (Bulkeley & Castán Broto 2013, s. 361-362). Även enstaka lokala, nyskapande politiska initiativ kan få globalt genomslag eftersom städer och regioner som en del av globaliseringen samverkar kring klimatförändringspolitiken i stora nätverk under regeringsnivå och sprider idéer (Giddens 2009, s. 125).

Cykelhuset i Malmö är ett exempel på utvecklingen. Här använder de lokala makthavarna politiken kring parkeringsplatser för att begränsa biltrafiken och nå övergripande mål om hållbar utveckling (Skånska Dagbladet 2015 1, Malmö stad 2010, s. 2). Malmöpolitikerna är inte ensamma om greppet. Allt fler städer i Sverige och Europa har under de senaste decennierna börjat använda parkeringspolitik strategiskt för att bromsa ökningen av biltrafik (Kodransky & Hermann 2011, s. 4, SKL 2013, s. 7-9, s. 12). Städerna vidtar olika åtgärder och betonar skilda syften, men det gemensamma är att bilens roll som självklar utgångspunkt i stadsplaneringen blir ifrågasatt (SKL 2013, s. 12).

Även om det inte alltid är uttalat kan den nya parkeringspolitiska trenden betraktas som klimatförändringspolitik. Den växande bilismen bidrar starkt till de ökande utsläppen av växthusgaser (Urry 2011, s. 51-52) och utgör ett betydande klimathot enligt det internationella energiorganet International Energy Agency, IEA, (IEA 2009). Av de globala energirelaterade koldioxidutsläppen svarar transporter för nästan en fjärdedel (ibid.).

Cykelhuset i Malmö blev verklighet genom en lokal parkeringspolicy som antogs 2010 (Malmö stad 2010). Policyn innebar bland annat att de politiskt beslutade kraven på hur många parkeringsplatser som ska anläggas vid nybyggen öppnades upp för flexibla lösningar – där står att nya parkeringslösningar som kan leda till lägre bilnehav ska prövas (Malmö stad 2010 s. 2).

Malmös parkeringspolitik kan te sig som ett logiskt svar på en given problematik. Men utgångspunkten för den här uppsatsen är att verkligheten är mer komplicerad än så. Uppsatsen vilar på idén att de framträdande samhällsproblemen och dess politiska lösningar är ett resultat av hur vi språkligt ramar in och beskriver problemen (Bacchi 2009, s. x). Någon uppenbar problemdefinition eller självklar politisk lösning finns inte enligt detta perspektiv, istället finns det många alternativa problembilder och inramningar som konkurrerar om att uppfattas som meningsfulla och etableras (Hajer 1995, s. 42-43).

Vilka samhällsproblem var Malmös nya parkeringspolitik ett svar på? Och vilka alternativa problembilder var aktuella?

1.2 Syfte och frågeställning

Syftet med uppsatsen är att diskursivt undersöka den politiska förändring då Malmö började använda parkeringspolitik för att nå övergripande mål om hållbar utveckling och ifrågasätta bilens status som självklar utgångspunkt i planeringen av staden.

Det diskursanalytiska perspektivet är lämpligt eftersom kärnfrågan – vilken plats bilar ska ha i städer – är symboliskt och ideologiskt laddad (Mingardo, van Wee & Rye 2015, s. 268-269, Kronqvist 2015). En teori och metod där utgångspunkten är att spåra *problembeskrivningar* framstår som en relevant förklaringsmodell. Undersökningens teoretiska och metodologiska ledstjärna är Maarten A. Hajers

variant av diskursanalys som är inriktad mot policyprocesser (Bergström & Boréus 2012 s. 404-405). Viss inspiration hämtas också från Carol Bacchis teori om hur policyprocesser kan förstås diskursivt utifrån problemformuleringar (ibid.). Resonemang om Hajers teori och metod och motivering för dess användbarhet utvecklas i nästa kapitel.

Undersökningens övergripande forskningsfråga lyder:

Vilka var de framträdande problembilderna i den politiska processen när Malmös nya parkeringspolitik tog form?

Analysen ska tydliggöra den *språkliga vändning* som ägde rum när centrala aktörer började tala om parkeringspolitik i Malmö på nya sätt vilket banade väg för en ny parkeringspolicy (Bergström & Boréus 2012, s. 404-405). Vändpunkten kan även kallas diskursskifte. Analysen ska också synliggöra hur de centrala problembilderna etablerades genom att de fick språkligt stöd av aktörer i den politiska processen. Analysen ska dessutom visa vilken problembild som blev *institutionaliserad* vilket i denna undersökning avser den bild som kom att styra den parkeringspolicy som antogs av Malmö kommunfullmäktige och sedan praktiserades.

En viktig underliggande fråga är hur en diskursiv analys av Malmös parkeringspolitik kan bidra till den breda debatten i klimatförändringspolitiken. Förhoppningsvis kan uppsatsen tillföra kunskap om vad som kan styra hur politiken utformas när lokala aktörer möter klimatkrisen med nya idéer.

Det går förstås inte att generalisera utifrån ett enstaka exempel. Men en enskild fördjupad empirisk studie kan ge ett viktigt bidrag till den större förståelsen av städer som klimatpolitiska aktörer.

1.3 Parkeringspolitisk forskning

Parkeringspolitik är ett förhållandevis nytt ämne för forskning. Vetenskapliga publikationer var sällsynta fram till slutet av 1990-talet (Mingardo, van Wee & Rye 2015, s. 268-269). Men i takt med att parkering slagit igenom som en bredare fråga i stadsplaneringen har det gjorts en del forskningsstudier om ämnet, om än i liten skala jämfört med liknande områden som exempelvis vägavgifter (Ison & Rye 2006, s. 445). Till de tongivande publikationerna hör amerikanerna John A. Jakles och Keith Sculls geografiska och historiska studie ”Lots of Parking: Land Use in a Car Culture” som belyser effekterna av en parkeringspolitik som styrs av en växande bilism i amerikanska stadskärnor (Mingardo, van Wee & Rye 2015, s. 268, 281). På samma planhalva står den amerikanske ekonomen Donald Shoup som sedan mitten av 1990-talet studerat och kritiserat effekten av gratisparkeringar och förespråkade marknadspriser (ibid., Anderberg 2015). Någon övergripande teori om parkeringspolitik har emellertid ännu inte formulerats (Mingardo, van Wee & Rye 2015, s. 268-269).

Europeisk parkeringspolitik har studerats av Kodransky och Hermann som skildrar hur en rad städer på senare tid har riktat om sin parkeringspolitik från att vara en lösning på parkeringsplatsbrist till att ifrågasätta bilens betydelse och bidra till andra politiska mål (Kodransky & Hermann 2011 s. 4). Kodransky och Hermann.

Mingardo, van Wee och Rye har undersökt den nya europeiska parkeringspolitiska vågen genom att studera policydokument från städer i Storbritannien och Nederländerna. Forskarna fann fyra övergripande mål:

- Förbättrad tillgänglighet.
- Förbättrad livskvalitet genom bättre luft och stadsmiljö.
- Stödja den lokala ekonomin.
- Höja stadens intäkter – detta mål var ofta uttalat (Mingardo, van Wee & Rye (2014, s. 271).

Att döma av sökningar i uppsatsdatabaser har det gjorts få svenska studier om parkeringspolitik med statsvetenskaplig inriktning. En fallstudie på masternivå från Blekinge tekniska högskola visar att framgången för parkeringspolitik med mål om hållbar utveckling avgörs av allmänhetens attityd (Qiyang, Yini, Shafiq 2015).

Däremot finns en rad studier och rekommendationer gjorda av tjänstemän på olika nivåer. Medlemsorganisationen Sveriges Kommuner och Landsting har publicerat en övergripande rapport i syfte att inspirera landets kommuner till en parkeringspolitik med mål för hållbar utveckling (SKL 2013, s. 3). Även statens väg- och transportinstitut (VTI) uppmuntrar utvecklingen och slår fast att lokal parkeringspolitik har potential att minska bilismen i städerna och främja miljövänliga alternativ (VTI 2011, s. 5-6).

2 Diskursanalys som teori och metod

Detta kapitel har flera syften. Här beskrivs och motiveras undersökningens teori, metod och upplägg. Samtidigt inleds den diskursiva analys som är uppsatsens kärna. Tanken är att visa hur det diskursiva perspektivet styr och formar frågeställning, metod, material, analys och resultat (Winther Jørgensen & Phillips 2000, s. 7). De bedömningar, prioriteringar, vägval och tolkningar som görs ska motiveras steg för steg. Ledstjärnan är att det i varje vetenskaplig studie bör framgå noggrant hur ett visst resultat har uppnåtts (Bergström & Boréus 2012, s. 406). Vid diskursanalys är tolkningar av språk ett centralt moment, därför måste tolkningarna förklaras och motiveras för att inte riskera att framstå som godtyckliga (ibid.).

Kapitlet är indelat i tre stycken. I det första introduceras Maarten A. Hajers argumentativa diskursteori som undersökningen lutar sig mot. Samtidigt motiveras val av teori och metod. Stycket avslutas med undersökningens operationaliserade frågor. Det andra stycket beskriver och motiverar hur Hajers metod används konkret i undersökningen. Här presenteras analysverktygen. Det tredje stycket ringar in arenan för undersökningen: parkeringspolitik i Malmö. Här introduceras föremålet för undersökningen och det empiriska materialet för analysen.

2.1 Argumentativ diskursanalys

Det fält som ska undersökas diskursivt i uppsatsen är den politiska beslutsprocessen kring Malmös nya parkeringspolitik. Ämnet är symboliskt laddat; frågan vad bilar ska ha för plats i samhället orsakar ofta politiska strider (Nyberg & Ydstedt 2015). För syftet passar det diskursperspektiv som den socialkonstruktivistiska nederländske statsvetaren Maarten A. Hajer har utvecklat. Hajers modell, som är en kombination av policyanalys och diskursanalys, kallas argumentativ diskursanalys (Hajer 2005, kap 2). Hajers ansats utgör ett alternativ till det traditionella rationalistiska perspektiv som förklarar policy utifrån oberoende variabler eller med sikte på en optimerad lösning – enligt Hajers synsätt är policy ett fält för meningsskapande. (Bergström & Boréus 2012, s. 404-405). För att citera Bergström och Boréus: ”[p]olicies får en konstituerande betydelse (som diskurs) samtidigt som innehållet i en policy öppnas upp, varje beskrivning av vad som är ett problem måste tolkas och förstås som ett fält för meningsskapande” (Bergström & Boréus 2012, s. 405).

Hajers inriktning mot policyprocesser och debatt är ett argument för att använda hans modell i denna undersökning där en politisk process är analysobjekt. Dessutom passar Hajers metodologiska verktyg det förhållandevis omfattande empiriska material som ska textanalyseras (Hajer 2012, Hajer 2006, s 73-74) vilket kommer att utvecklas längre fram i uppsatsen.

När Hajer beskriver sitt perspektiv tar han avstånd från post-positivisten Harold Lasswells politikdefinition som en kamp om ”vem som får vad, när och hur” (Hajer

2006, s. 65 [Min översättning]). Hajers egen nyckelfråga till politikförståelse lyder kort och gott: "Vad exakt handlar det om?" (Hajer 2006, s. 65 [Min översättning]). En annan tongivande representant för det perspektivet är Carol Bacchi som med ansatsen "What's the problem represented to be?" sedan början av 2000-talet förnyat den traditionella policyforskningen med diskursanalytiska verktyg som utgår från problembilder (Bergström & Boréus 2012, s. 404-405).

"Vad är problemet"-ingången är central för Hajer. Hans synsätt är att politiska lösningar är konstruerade av vissa problembeskrivningar. Problem som kan uppfattas som givna eller allmänna är i själva verket resultat av en diskursiv kamp, en ständigt pågående tävling, där definitioner konkurrerar om att etableras som meningsfulla och viktiga (Hajer 1995, s. 42-43, Winther Jørgensen & Phillips 2000, s. 13). Som Hajer formulerar saken: "Den politiska konflikten är dold i frågan hur ett problem definieras, vilka aspekter av den sociala verkligheten som inkluderas och vad som lämnas utanför debatten" (Hajer 1995, s. 2 [Min översättning]).

Ett konkret exempel från Hajers egen forskning gäller det symboliskt viktiga beslutet vad som skulle ersätta de störtade tvillingskyskraporna World Trade Center i New York efter terrorattacken 2001. Det som styrde processen och det politiska utfallet, enligt Hajers tankekedja, var för det första vad olika individer såg för *mening* med platsen som kallades Ground Zero, för det andra hur dessa meningsbilder hängde ihop med *hela samhället och politiken* och för det tredje hur vissa problem *konstruerades språkligt* (Hajer 2006, s. 66). Hajer konstaterar att "[d]et gör skillnad om Ground Zero ses som vanlig byggmark, som en begravningsplats, som en stadsdel i väntan på en ansiktslyftning eller som en plats där Amerikas fågel Fenix ska resa sig ur askan" (Hajer 2006 s. 67 [Min översättning]). Olika problemformuleringar öppnar för olika argument. Å ena sidan: "Vilket sorts samhälle vill bygga kontor på 'helig mark' där hjältar och närstående har mist livet?". Å andra sidan: "Vi vill inte erkänna Bin Laden som vår stadsplanerare!" (ibid.). Hajers slutsats är att skilda argument bäddar för helt olika politiska beslut.

Diskursanalytisk forskning kritiseras ibland för relativism – kritiker ifrågasätter om det alls går att påstå något meningsfullt om verkligheten om utgångspunkten är att allt som går att uppfatta är diskursivt konstruerat och flytande i ett evigt skapande och omskapande (Winther Jørgensen & Philips 2000, s. 149). Men Maarten A. Hajers teori är troligtvis inte den främsta måltavlan för den kritiken. Hajer betonar sammanhang, bakgrund och effekt (Hajer 1995, s. 2). Hajers ontologi uttrycks av hans definition av diskurs: "en specifik samling idéer, koncept och föreställningar som skapas, omskapas och förändras genom särskilda praktiker och som ges mening genom fysiska och sociala verkligheter" (Hajer 1995, s. 44 [Min översättning]).

I Hajers modell har aktörer en viktig plats. Synen på subjektet är inspirerad av socialinteraktionismen där idén är att individer utgörs av diskursiva praktiker, och interaktion sker genom argumentation – utbyten av motstridiga verklighetsbeskrivningar (Hajer 1995, s. 53). Med diskursiva praktiker avses alla sätt på vilka människor skapar sociala och psykologiska verkligheter (ibid.). Det är inte individernas motiv som står i fokus för analysen, något strategiskt beteende "som sådant" existerar inte i Hajers teori (Hajer 2006, s. 66). Det centrala är istället hur aktörer *positionerar sig* kring vissa problembilder. När individer med *olika* kunskap, legitimitet och roller, börjar tala på ett liknande sätt om ett problem har det enligt Hajer bildats en *aktörskoalition* (ibid.). Att tyda denna positionering är en nyckel till förståelsen av den diskursiva kampen.

Målet med Hajers analys är att förstå varför en viss problembild vid en viss tidpunkt får en dominerande ställning och anses officiell medan en annan problembild avfärdas (Hajer 1995, s. 44). Analysen ska klargöra hur vissa problem framställs, tydliggöra skiljelinjer och visa hur aktörer samlas i koalitioner kring problemformuleringar (ibid.).

Med utgångspunkt från Hajers teori och metod ställs följande operationaliserade frågorna i denna uppsats:

Vilka problembilder var framträdande i den politiska processen bakom Malmös nya parkeringspolitik?

Vilka aktörer och koalitioner stödde problembilderna?

Vilka politiska lösningar formulerades utifrån problembilderna?

Hur gestaltades det diskursiva skiftet?

Vilken diskurs blev institutionaliserad i den kommunala parkeringspolicyen?

2.2 Att förstå politik genom att förstå språk

Diskursanalysens utgångspunkt är att språket skapar verkligheten istället för att neutralt spegla den (Hajer 2005, s. 176). Att förstå politik blir därmed en fråga om att förstå språk. Analytikerns uppgift är att spåra de diskurser som ligger inbäddade i språket (Hajer 2006, s. 67-68).

Att tydliggöra spårandet, alltså den tolkande operationaliseringen, är centralt för undersökningens intersubjektivitet. Diskursteoretikerna förespråkar skilda metoder utifrån respektive teoretisk ansats (Bergström & Boréus 2012, s. 373). En generell regel är att närläsning av ett litet material har större förutsättning för god reliabilitet (Bergström & Boréus 2012, s. 405). Risken för godtyckliga tolkningar, alltså slumpmässiga mätfel, ökar vid en extensiv läsning av ett större material (ibid.). Å andra sidan måste det empiriska materialet utifrån metod och teori kunna besvara forskningsfrågan i undersökningen (Boréus & Bergström 2012, s. 41). Att göra anspråk på ett förklara en bred politisk process genom att analysera ett litet textmaterial kan väcka kritiska frågor om validitet. Slutsatsen för denna undersökning blir att ett större empiriskt material analyseras. Detta kommer att introduceras senare.

Nästa centrala fråga är hur materialet ska ringas in och väljas ut. Vilka regler ska följas? Maarten A. Hajer förespråkar en bred och öppen ansats i såväl materialinsamling som analys. I Hajers metodologiska tiopunktsprogram rekommenderas att man inleder med en övergripande research och därefter gör en grov analys genom att spåra problembilder, ringa in symboliska ämnen och identifiera strukturer. (Hajer 2006 s. 68, 73).

Det behöver också klargöras hur spårandet av diskurser, som i denna undersökning också kallas problembilder, ska ske. Hajers metod bygger på sökandet efter *story lines* (Hajer 2006, s. 69). En story line fungerar som en social kod eller referens i politiska samtal – ett kondenserat uttryck som sammanfattar en bakomliggande komplex problembild (ibid.). Utmärkande för en story line är att den anammas av en grupp aktörer som, från olika utgångspunkter, anser att den ”låter rätt” (Hajer 2006, s. 69). Modellen förutsätter inte att de som sluter upp kring

en story line läser in samma mening i den, det som förenar är det språkliga uttrycket.

Hajer ger inga exakta anvisningar för spårning av story lines vilket öppnar för viss kreativitet. I denna undersökning sker textanalysen i följande steg: Allt empiriskt material omvandlas till text genom transkribering. All text läses flera gånger och varje identifierat problem eller argument i texterna markeras. Varje problem eller argument sorteras in i en enkel analysmodell utifrån tre aspekter: *problem*, *orsak* och *föreslagen lösning*. I analysmodellen anges även aktören som står bakom formuleringen, liksom sammanhanget. För att få överblick görs analysen på papper (se skiss i Appendix 1). Tanken är att den fragmentariska bilden synliggör mönster av återkommande story lines, problembilder och aktörskoalitioner. Ambitionen är att knyta de diskurser som framträder till generella sammanhang och principiella begrepp.

Här ska nämnas att jag som skriver uppsatsen har en förförståelse för Malmös parkeringspolitik eftersom jag under drygt tio år har bevakat Malmöpolitik som journalist på tidningen Sydsvenskan. Vissa av artiklarna som jag hänvisar till i uppsatsen är skrivna av mig. Detta får förstås betydelse för textanalysen. För att undvika validitetsproblem är min ambition att tydliggöra tolkningar så att förförståelsen blir synlig.

2.3 Parkeringspolitik i Malmö

Malmö är en snabbt växande storstad som bland annat präglas av stor inpendling, skillnader i välstånd samt bostadsbrist (Malmö stad 2010, s. 6-7). Sedan början av nittioalet har Malmö genomgått en lokalpolitiskt driven förändring från krisande industristad till kunskapsstad med fast förbindelse till Köpenhamn, ny tågtunnel genom staden och en växande, mångfacetterad arbetsmarknad (Dannestam 2009, s. 21-23, Malmöläget 2015). Stadsplanering har varit en viktig del av politiken för att lyfta staden (Dannestam 2009, s. 21-23, s. 134). Malmö har också det typiska storstadsproblemet att biltrafiken ökar vilket orsakar trängsel, och på flera platser i centrum är utsläppen från fordonstrafik så stora att miljö kvalitetsnormerna överskrids (Malmö stad 2010, s. 6-7). Malmö tillhör de svenska städer som var först med att införa en parkeringspolicy där ett övergripande mål var att begränsa biltrafiken (SKL 2013).

Parkeringspolitik är främst en lokal fråga. I såväl Sverige som de flesta andra europeiska länder har städerna stort utrymme att styra och planera för parkering (Malmö stad 2010, s. 6, Mingardo, van Wee & Rye 2015, s. 269). Därmed är uppsatsens fokus den officiella kommunala beslutsprocessen som ägde rum i Malmö. Undersökningens utgångspunkt är att tjänstemän och politiker var centrala aktörer i processen. Detta ter sig som en rimlig avgränsning med tanke på uppsatsens omfång. Det kan finnas andra viktiga aktörer och arenor men man kan anta att perspektiv och problemförståelser som framträder i den officiella kommunpolitiken är någorlunda brett accepterade och förankrade i den större samhällsdebatten och att problemformuleringar från den yttre kontexten fångas upp i politiken.

Analysens fokus är *problembilderna* som etablerades kring den nya parkeringspolicyen. Det formella politiska beslutet i kommunfullmäktige är centralt i

analysen eftersom det utgör en utgångspunkt för debatten och den politiska processen. Man kan också betrakta kommunfullmäktigebeslutet som ett skarpt test som synliggör ett diskursivt skifte: en problembild etablerades och samlade en aktörskoalition med beslutande kraft och en ny politik började praktiseras. Utgångspunkten för denna uppsats är att den policy som antogs av kommunfullmäktige kan betraktas som *institutionaliserad*.

Det empiriska material som analyseras är valt utifrån en övergripande research. Dels ingår de centrala offentliga kommunala handlingarna kring parkeringspolicyn, inklusive en transkriberad inspelning av sammanträdet då Malmö kommunfullmäktige antog parkeringspolicyn. Dels ingår intervjuer med fyra nyckelpersoner. Intervjupersonerna valdes utifrån förkunskap om Malmöpolitiken samt övergripande research. Vid intervjuerna gavs möjlighet att ställa fördjupande frågor vilket förhoppningsvis bidrar till en korrekt tolkning och analys. Intervjupersonerna har godkänt att medverka med sina namn i uppsatsen och de har fått läsa sina citat för att säkerställa korrekt återgivning. Alla intervjuer gjordes vid möten i Stadshuset i Malmö den 18 november 2015. Intervjuerna var semistrukturerade. Följande övergripande frågor ställdes:

Vilka idéer har varit/är viktiga i parkeringspolitiken?

Vilka var/är de centrala problemen?

Vilka konflikter finns?

Var finns motståndet?

3 Analys

Här presenteras undersökningens diskursiva analys med utgångspunkt från teori, metod och empiriskt material. Vid läsningen av texterna utifrån analysmallen ”orsak”, ”problem” och ”lösning” framträder story lines samlade kring tre centrala problembeskrivningar, eller diskurser. Analysen visar också hur aktörer sluter upp bakom problembeskrivningarna.

Kapitlet inleds med en introduktion av den traditionella parkeringspolitik som praktiserades när den nya policyn tog form. I analysen fungerar den traditionella parkeringspolitiken som referenspunkt, som en bakomliggande, institutionaliserad diskurs: *parkeringspolitik som svar på ökande bilism*.

Därefter presenteras de tre centrala problembilder, eller diskurser, som framträder i analysen: *parkeringspolitik som kamp mot bilnormen*, *parkeringspolitik som svar på ideal om hållbar utveckling*, och *parkeringspolitik för rätten att köra bil*. Analysen visar att den andra diskursen, parkeringspolitik som svar på ideal om hållbar utveckling, blev institutionaliserad i stadens nya parkeringspolicy.

De båda första problembilderna får störst utrymme eftersom de är mer komplexa än den tredje, och den andra problembilden beskrivs utförligare eftersom den är kopplad till policyn som antogs.

I analysen redovisas story lines förhållandevis fritt utifrån från Hajers metod, som längre citat. Förhoppningsvis tydliggörs koder, referenser och kondenserade uttryck som kom att ”låta rätt” i den politiska processen.

3.1 Parkeringspolitik som svar på ökande bilism

Traditionellt har Sveriges kommuner fört en likriktad parkeringspolitik, även om lagen ger utrymme för städerna att utforma egna riktlinjer (SKL 2013, s. 12, 7). Svenska, och även europeiska, städers parkeringspolitik har främst handlat om att möta en växande bilism genom att utöka antalet parkeringsplatser (SKL 2013, s. 7). Politikens fokus har varit att så långt som möjligt erbjuda gratis parkeringar. Bilens roll som utgångspunkt för planeringen av staden har inte ifrågasatts i någon stor utsträckning (SKL 2013, s. 12, 7). Ett centralt argument har varit att städer behöver god tillgång till parkeringsplatser av ekonomiska skäl för att människor ska vilja bo, handla och driva företag och verksamheter där (ibid.).

Den traditionella parkeringspolitiken har sitt ursprung i bilismens stora genombrott på femtiotalet (Malmö stad Miljöförvaltningen 2009, s. 3). Standardlösningen blev att anpassa städerna efter bilarna genom att exempelvis bredda vägar och bygga nya körfält (ibid.). Parkeringsfrågan blev utmanande när bilägarna började ställa sina fordon på gatan. För att undvika parkeringskaos som riskerade att hindra städernas utbyggnad fick kommunerna 1957 laglig rätt att ta ut

parkeringsavgifter på gatorna (ibid.). Knappt två decennier senare, 1976, kom en kompletterande lag som gav kommunerna möjlighet att bötfälla felparkerande bilister (ibid.). Den politiska kontrollen stärktes.

En annan lagtext som blev viktig var en skrivning i byggnadsstadgan från 1958 (ibid.). Skrivningen slog fast att den som bygger nya hus måste lösa parkeringsfrågan. Tanken med lagen, som kom att kallas ”p-normslagen”, var att begränsa parkering på allmän gatumark genom att säkra tillräcklig tillgång till parkeringsplatser. Lagskrivningen utvecklades i plan- och bygglagen från 1987 som säger att ”lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon i skälig utsträckning ska anordnas på tomten eller i närheten av denna” (Malmö stad 2010, s. 6). Kravet gäller inte hus som byggdes före 1958.

Effekten av ”p-normslagen” blev att landets lokalpolitiker beslutade om riktlinjer för parkeringsplatser vid nybyggen: *parkeringsnormer*. Parkeringsnormerna blev tvingande krav på fastighetsägare och byggherrar och vägledande vid kommunens stadsplanering (Malmö stad 2010, s. 5). Byggherrar blev tvungna att ordna och bekosta ett visst antal parkeringsplatser vid nybyggen (SKL 2013, s. 12). Det typiska politiska kravet utifrån p-normslagen blev miniminormer: krav på ett lägsta antal parkeringsplatser (SKL 2013, s. 12). Oftast fick prognoser om framtida biltrafik styra parkeringsnormerna (ibid.). När Malmö påbörjade arbetet med den nya parkeringspolitiken gällde en parkeringsnorm från 2003 som krävde 0,8-1,1 parkeringsplatser per nybyggd lägenhet beroende på omständigheterna (Malmö stad 2003, s. 13).

Den traditionella parkeringspolitiken har i stor utsträckning vuxit fram ur ”p-normslagen”. Den innefattar även reglering och styrning av befintliga parkeringar, genom tidsregler, avgifter och liknande. Den har haft, och har, stor inverkan på hur städer formas och växer och kan betraktas som en institutionaliserad diskurs: *parkeringspolitik som ett svar på en ökande bilism*.

Fokus för denna undersökning är inte den politiska process som ledde fram till den traditionella parkeringspolitiken. Men det är ändå relevant att nämna att de aktörer som blev centrala i processen kring Malmös nya parkeringspolitik använder olika språk för att beskriva den traditionella parkeringspolitiken och dess problembilder. Malmös miljöförvaltning betonar att parkeringsnormlagen var en lösning på ett *allmänt tillgänglighetsproblem* i städerna snarare än en service för bilägare. I ett remissvar skriver miljöförvaltningen:

Syftet med lagen var inte att tillmötesgå var och ens rätt till egen bil och egen parkeringsplats” (...), (Malmö stad Miljöförvaltningen 2009, s. 3).

En annan bild gavs av socialdemokraten Anders Rubin när Malmö kommunfullmäktige antog den nya parkeringspolicyn 2010. Anders Rubin beskrev den traditionella parkeringspolitiken som en lösning på en *rättviseproblematik*:

Det sågs som en stor rättvisefråga på femtiotalet att även samhällets fattigaste skulle kunna ha bil. Då var det tvunget att ha med det i planeringen. (Malmö kommunfullmäktige 1 2010).

En tredje bild ges av miljöpartisten Karolina Skog som beskriver den traditionella parkeringspolitiken som en ideologiskt driven anpassning till en bilnorm:

Det finns väldigt tydliga historiska dokument i Sverige, där forskare och politiker har bestämt att vi ska skapa städer för bilar. Där var parkeringspolitiken jätteviktig. Där skapades traditioner, i kommunal politik och bland trafikingenjörer, som levtt kvar. I

bygglov för nya hus har det varit en bilparkering per lägenhet. Punkt. Det fanns en bild av att gör vi inte det blir det kaos (Skog, 2015, intervju).

Malmöns parkeringspolicy från 2003 är i stor utsträckning ett uttryck för den traditionella parkeringspolitiken (Malmö stad 2003). I den övergripande målbeskrivningen är *tillgänglighet* en underliggande problembild. De centrala lösningarna är *framkomlighet* och *åtkomlighet* för samtliga trafikanter – någon konflikt eller konkurrens är inte uttalad.

Malmö ska erbjuda goda parkerings- och angöringsmöjligheter inom ramen för kraven på god bebyggd miljö, hög trafiksäkerhet, god framkomlighet för samtliga trafikanter samt god åtkomlighet för i första hand funktionshindrade, utryckningsfordon, kollektivtrafik och nyttotrafik (Malmö stad 2003, s. 11).

Av policyns särskilda mål för biltrafik framgår att det redan här fanns ambitioner om att begränsa bilismen, men det var inte så betonat som det blev senare. Tre mål uttalades:

- Öka tillgängligheten till institutioner och näringsliv i stadens centrum.
 - Minska biltrafikens omfattning framför allt i innerstaden och nybyggda områden.
 - Tillgodose parkeringsbehovet i första hand för boende, i andra hand för besökande och i tredje hand för dem som parkerar vid sina arbetsplatser (Malmö stad 2003, s. 11).
- Policyn från 2003 rymmer ett antal styrmedel för att begränsa biltrafiken:
- Kravet på parkeringsplatser vid nya arbetsplatser sänks för att främja andra färd sätt (Malmö stad 2003, s. 17).
 - Policyn innehåller för första gången en parkeringsnorm för cykeltrafik (Malmö stad 2003, s. 22).
 - För att minska ”söktrafik” ska parkeringshus främjas (ibid).
 - Pendlarparkeringar ska anläggas nära kollektivtrafikstråk så att man kan ställa bilen och byta till tåget eller bussen (ibid.).

3.2 Parkeringspolitik som kamp mot bilnormen

Efter kommunvalet 2006 fick Miljöpartiet för första gången reell makt i Malmöns kommunpolitik i en majoritetskoalition tillsammans med Socialdemokraterna och Vänsterpartiet. Miljöpartisterna signalerade att de ville se en kraftigt minskad biltrafik i staden och förespråkade en skarp politik. Bland annat lanserade Miljöpartiet idén att förvandla Inre ringvägen till vanlig stadsgata (Sydsvenskan 2010 1). Valåret 2010 klargjorde miljöpartisterna i sitt lokala valmanifest att de tog strid mot bilnormen: ”Vi måste våga göra det svårt för dem som envisas med att köra bil i centrum” (Sydsvenskan 2011).

När de tre styrande partierna förhandlade om gemensamma riktlinjer drev Miljöpartiet frågan att Malmö skulle införa vägtullar som en form av miljöstyrande avgift, ibland kallat trängselavgift beroende på syfte (Sydsvenskan 2011). Partiets idé var att minska biltrafiken samt att finansiera en planerad utbyggnad av spårvagn (ibid.). Socialdemokraterna var dock tveksamma till vägtullar, och den rödgröna majoriteten landade i kompromisslösningen att utreda frågan (ibid.). Samtidigt

började stadens nya parkeringspolitik ta form. I en intervju till denna uppsats säger Miljöpartiets kommunalråd Karolina Skog att partiet bytte fokus från vägtullar till parkeringspolitik som strategi för att minska bilismen:

Vi kom in i Malmöpolitiken med en idé om miljöstyrande avgifter. Men det var inte givet att trängselavgifter skulle vara bra i Malmö. (...). Vi nämnde att parkeringsavgifter också kan vara en miljöstyrande avgift. Det handlar om någon form av ekonomiskt incitament för att styra hur trafiken rör sig i staden (Skog 2015, intervju).

Karolina Skog säger att det finns olika, politiskt färgade, problembilder av stadens växande trafik och att dessa hänger ihop med olika lösningar.

[Det är en] skillnad om man ser trafik som ett flöde, närmast en naturkraft som man ska hantera i möjligaste mån, eller om man ser trafik som något man med politiska beslut kan styra, med ekonomiska styrmedel och hur man bygger staden fysiskt. Från Miljöpartiets sida är det senare så vi ser på det. Biltrafiken bygger på tidigare politiska beslut. (...) Tillgång till gratis parkering är ju ett sätt att styra. Ta betalt är ett annat sätt att styr. (Skog 2015, intervju).

Karolina Skog klargör vad miljöpartisterna ser för *problem* med biltrafiken: *miljö- och klimatpåverkan* samt att bilarna kräver ytor som, enligt henne, kan användas bättre. Att spara på ytor är viktigt för Miljöpartiet eftersom man vill att Malmö ska växa genom förtätning och den föreslagna politiska *lösningen* är att minska biltrafiken genom exempelvis parkeringspolitik. Karolina Skog säger:

Vi ser behov av att minska, eller åtminstone se till att biltrafiken i Malmö inte växer.

Varför är det viktigt?

Det är klimatrelaterat, självklart. (...) Det handlar om luft, problem med kväveoxid. Biltrafik tar upp för mycket yta. Vi vill ha yta till parker, lekplatser och bostäder. Vi behöver ta yta från det som idag upptas av bil i form av parkeringsplatser. Det hänger också ihop med att vi absolut inte vill att staden ska växa utåt. (Skog 2015, intervju).

Miljöpartiets förslag för den nya parkeringspolitiken var att helt slopa parkeringsnormen – kravet på parkeringsplatser vid nybyggen – och istället låta marknaden, alltså byggherrarna, styra (Skog 2015, intervju). Karolina Skog:

Då sa vi att från ett grönt synsätt tycker vi att det vore bäst om vi överlämnade hela parkeringspolitiken som är kopplad till fastigheter till marknaden. Den som bygger ett hyreshus får göra en avvägning av vilka dörrar och vilka handtag och köksskåp man tror att kunden vill ha. Man kan också göra bedömningen om man tror att kunden vill ha en parkeringsplats eller inte (Skog 2015, intervju).

Som vi ska se längre fram i analysen ville inte det största partiet Socialdemokraterna slopa parkeringsnormen. Den parkeringspolicy som antogs blev istället en politisk kompromiss där parkeringsnormen mjukades upp (Malmö stad 2010). En utförligare beskrivning kommer i följande stycke.

När parkeringspolicy skickades ut på remiss inför det politiska beslutet gjorde tjänstemännen på miljöförvaltningen ett starkt inspel i debatten. Miljöförvaltningen lanserade ett eget förslag med motiveringen att policyförslaget som utformats av stadsbyggnadsförvaltningen inte var ”tillräckligt framåtsyftande” (Malmö stad Miljöförvaltningen 2009, s. 2). Miljöförvaltningen formulerade story lines som stämmer överens med Miljöpartiets bilkritiska parkeringsspråk:

Det kanske kan vara så att 'utan bilen stannar Sverige'. Men ett större hot är att städerna just nu stannar *med* bilen (Malmö stad Miljöförvaltningen 2009, s. 5).

Miljöförvaltningen beskrev den traditionella parkeringspolitiken, framför allt parkeringsnormen, som "ett hinder för hållbar utveckling" (Malmö stad Miljöförvaltningen 2009, s. 4). Miljöförvaltningen framhöll särskilt en effekt av parkeringsnormen som problematisk: att kravet på parkeringsplatser driver upp budgeten för nybyggen vilket innebär en osynlig fördyring som i praktiken drabbar alla boende eftersom de parkeringsavgifter som tas ut av enskilda bilägare inte täcker hela kostnaden (ibid.). Miljöförvaltningen hävdade att parkeringsnormen gynnar biltrafik och menade att normen gör att varje nybyggd lägenhet delfinansierar biltransportsektorn (ibid.).

Staden påtvingar genom p-normen byggherren kostnader som investeras i biltrafiken men inte i andra trafikslag (Malmö stad Miljöförvaltningen 2009, s. 4).

(...)

Som tidigare nämnts så bidrar p-normen till att bilen blir lätt tillgänglig samt att det blir billigare att äga bil. Därför bidrar normen även till att bilen används i högre utsträckning (Malmö stad Miljöförvaltningen 2009, s. 5).

Miljöförvaltningen beskriver biltrafiken som problematisk för klimatet, miljön och stadslivet:

Det handlar dock inte bara om buller- och luftproblem, eller klimatfrågan för den delen, utan framför allt om en önskan att skapa ett levande stadsliv. (Malmö stad Miljöförvaltningen 2009, s. 5).

Som politisk lösning förespråkade miljöförvaltningen ungefär samma förändring som Miljöpartiet: slopad parkeringsnorm men ett nytt krav på underjordiska parkeringsgarage eftersom det är mer yteffektivt än parkeringshus (Malmö stad Miljöförvaltningen 2009, s. 6). Miljöförvaltningen ramade in idén som ett tredebrott och det var uttalat att den föreslagna politiken innebar intressekonflikter:

Idag står städerna återigen inför en liknande situation som för 50 år sedan. Då handlade det om att förstärka bilvägnätet, nu behöver staden bygga ut ett spårvägsnät. Utbyggnaden kommer i vissa lägen att behöva ske på bekostnad av parkeringsplatser, såsom när utbyggnaden av bilvägnätet skedde. (Malmö stad Miljöförvaltningen 2009, s. 2).

Utgångspunkten var att en slopad parkeringsnorm skulle leda till färre parkeringsplatser i nybyggda områden (Malmö stad Miljöförvaltningen 2009, s. 8). Miljöförvaltningen räknade med att detta skulle orsaka trängsel och parkeringsbrist i befintliga områden men det motiverades i obekymrade ordalag: "Detta skulle leda till att boende med bil måste se över sin parkeringssituation på ett helt annat sätt än tidigare" (ibid.). Detta var en viktig tanke i problemformuleringen och lösningen: kommunen skulle omdefiniera sitt ansvar i parkeringsfrågan.

När parkeringspolicyn antogs av Malmö kommunfullmäktige 2010 fick den stöd av Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet som tillsammans hade majoritet med 31 av 61 mandat (Malmö kommunfullmäktige 1 2010). I debatten förklarade miljöpartisten Lari Pitkä-Kangas att policyn var en kompromiss (ibid.):

Malmö behöver lägga om sitt trafiksystem kraftfullt (...). Är det något som bekymrar mig är det att vi har ständigt dålig luftkvalitet. Vi har olyckor, vi har för höga

hastigheter, för mycket buller. Vi har helt enkelt för mycket bilar. Bilarna tar plats, från människor, från cyklar från spårvagnar (Malmö kommunfullmäktige 1 2010).

Vänsterpartisterna förespråkade samma *politiska lösning* som miljöpartisterna: slopad parkeringsnorm. Vänsterpartisternas argument var att Malmöbor utan bil bör få chans att bo parkeringsfritt till en lägre kostnad. I debatten i kommunfullmäktige redogjorde vänsterpartisten Anders Skans för partiets ståndpunkt:

Jag tycker inte att vi genom politiska beslut ska övervältra bilarnas kostnader till dem som valt bort bil. (...) Jag tror framtiden är att vi låter bilägarna betala den reella kostnaden för sina p-platser (Malmö kommunfullmäktige 1 2010).

Vänsterpartisternas huvudsakliga *problembild* var att de såg en orättvisa i att de som inte äger bil tvingas betala för bilparkeringar genom parkeringsnormen. Vänsterpartisten Anders Skans:

Vår uppfattning i Vänsterpartiet är att bilägarna ska stå för kostnaderna för parkering av bilen (...) (Malmö kommunfullmäktige 1 2010).

Här framträder en *aktörskoalition* där Miljöpartiet, Vänsterpartiet och miljöförvaltningen sluter upp bakom samma *problembild: parkeringspolitik som kamp mot bilnormen*.

Vintern 2015-2016 när denna uppsats skrivs är miljöpartisten Karolina Skog ordförande i Malmös stadsbyggnadsnämnd. Med stöd av den nya parkeringspolicyns särskilda öppning för flexibla lösningar beviljar nämnden bygglov för det parkeringsfria cykelhus som beskrivs i uppsatsens inledning. Det är ett hyreshus och motell med enbart en parkeringsplats för funktionshindrade (Malmö stad 2015) som är specialdesignat för att de boende ska använda cykel istället för bil. Hyresgästerna ska kunna ta med cykeln upp i hissen till en inomhusparkering, och varje motellgäst får en egen cykelparkering vid sin dörr (Skånska Dagbladet 2015 2).

När Karolina Skog får frågan varför det är viktigt att ett parkeringsfritt hus byggs i Malmö beskriver hon cykelhuset som en stark symbol för den bilnormkritiska parkeringsdiskursen. Hon uttrycker att det nya huset förebådar en diskursiv vändning där bilnormen kan ”krossas helt och hållet”.

Det [huset, min anmärkning] är en jätte viktig symbol. Det visar verkligen att man kan bygga hus utan parkering (...). Det betyder att vi kan backa bandet helt. Vi behöver inte utgå från de idéer och sanningar som skapats sedan vi införde bilen i staden på sextiotalet (sic). Vi kan krossa bilnormen helt och hållet (...).

Karolina Skog ser också cykelhuset som ett bevis på att en klimatvänlig livsstil kan förenas med ekonomiska intressen: en idé om hållbar utveckling:

Det är också en seger för idén att det finns en urban grupp i Sverige som väljer att bo i staden och leva utan bil hela livet. Det här visar att det inte är en myt om en hipster – den här gruppen finns på riktigt och är ett reellt marknadssegment för bostäder som kommer att påverka hur vi ska bygga våra städer. De är ofta klimatmedvetna, men det är inte det avgörande. Det är en livsstil (Skog 2015, intervju).

3.3 Hållbar utveckling som ideal

Det var Malmös förre kommunstyrelseordförande socialdemokraten Ilmar Reepalu som tog det formella initiativet till Malmös nya parkeringspolitik även om föregående stycke visar att även miljöpartisterna drev frågan. I en skrivelse till kommunstyrelsen i februari 2008 formulerade Ilmar Reepalu sina argument för att revidera den gällande parkeringspolicyen från 2003 (Malmö stad kommunstyrelsens ordförande 2008). Ilmar Reepalu hänvisade till två centrala *problembilder*. Först beskrev han ett *klimatproblem*: att ”klimatpåverkan och förmågan att bygga ett långsiktigt hållbart samhälle kommit i blickpunkten”, att ”trafikens miljöbelastning” är en viktig aspekt och att behovet av parkeringsplatser ”rimligtvis” sjunker i takt med att miljömedvetandet ökar och kollektivtrafik blir mer tillgänglig (ibid.). Ilmar Reepalu pekade också ut ett annat övergripande problemområde som parkeringspolitik skulle kunna lösa: Malmös brist på billiga lägenheter (ibid.). Han fastslog att parkeringsnormen driver upp produktionskostnaderna och i förlängningen hyrorna:

Normerna för antal bilplatser per lägenhet inverkar på produktionskostnader för bostäder. Detta samband är mycket påtagligt. De dryga kostnaderna för att uppfylla normen inverkar negativt på möjligheten att nå en ökad produktion av bostäder till rimliga hyror (Kommunstyrelsens ordförande 2008).

En ökad bostadsproduktion till rimliga hyror blev ett nytt mål för parkeringspolitiken genom Ilmar Reepalus skrivelse (Fryklander 2015, intervju). Det var också första gången i Sverige som byggnadsekonomi blev centralt i ett parkeringspolicyarbete (SKL 2013, s. 30).

Det politiska initiativet utvecklades språkligt i processen. När de ledande tjänstemännen på stadskontoret omvandlade Ilmar Reepalus skrivelse till ett formellt beslutsunderlag ramade de in parkeringspolitiken i en större *hållbarhetsproblematik*. Stadskontoret skrev:

Parkeringsfrågorna är en del av samhällsplaneringen. Samhällsplaneringen måste hela tiden stå i överensstämmelse med grundläggande samhällskrav och medverka till att en hållbar utveckling säkras. Miljömål, tillgänglighetsmål, sociala faktorer, resurs- och kostnadsaspekter är några av de dimensioner som är berörda av parkeringsnormerna (Malmö stad stadskontoret 2008).

Med den formuleringen styrde stadskontoret in Malmös nya parkeringspolicy i den etablerade diskurs som uppstått kring begreppet *hållbar utveckling* med utgångspunkt i FN-rapporten ”Vår gemensamma framtid” från 1987 (Dryzek 2013, s. 147). I rapporten fastslog Gro Harlem Brundtland, som ledde världskommissionen för miljö och utveckling, att ekonomisk tillväxt och social utveckling måste ske med hänsyn till miljön: ”En hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov” (Dryzek 2013, s. 147 [Min översättning]). En central del av rapporten var definitionen av hållbar utveckling: ekonomisk, ekologisk och social utveckling beskrevs som tre *samverkande* dimensioner av samma rörelse (Dryzek 2013, s. 147-148). Många betraktade rapportens budskap som ett klartecken för att kunna ta hänsyn till jordens överlevnad och bekämpa fattigdom utan att behöva avstå från ekonomisk tillväxt

(Giddens 2009, s. 61-62). Budskapet omfamnades brett och diskursen fick stort genomslag i den globala miljödebatten (Dryzek 2013, s. 147). Det bidrog till att mjuka upp konfliktlinjer i klimatförändringspolitiken, men begreppet hållbar utveckling har kritiserats för vaghet och för att sprida en falsk idé om att ”kunna äta kakan och ha den kvar” (Giddens 2009, s. 61 [Min översättning]).

Politikerna i Malmös kommunstyrelse ställde sig bakom den hållbarhetsvinklade problemformuleringen – den ingick när stadsbyggnadskontoret fick uppdraget att utarbeta den nya parkeringspolicyn. Tjänstemannen Kenneth Fryklander som var policyns projektledare berättar hur han uppfattade uppdraget:

Billigare bostäder var själva uppdraget från Ilmar. Sedan hade det bakats in i miljöord. Men alla förstod att det var billiga bostäder som var det verkliga skälet. Det var kraftfullare ordval när det gäller bostäder. När det gäller miljöfrågor var det vagare (Fryklander 2015, intervju).

Hållbarhetsproblematiken med betoning på ekonomi blev styrande när stadsbyggnadskontoret påbörjade utformningen av den nya parkeringspolicyn. Tjänstemännen inledde arbetet med ett nytt grepp: de beräknade den faktiska kostnaden för att anlägga parkeringsplatser för att synliggöra hur parkeringskraven driver upp bostadskostnader (SKL 2013, s. 31). Att parkeringsfrågan kopplades till frågor om ekonomisk och social utveckling höjde politikrådets status, säger projektledaren Kenneth Fryklander:

Det ekonomiska incitamentet var viktigt. Många människor tycker att miljön är viktig, men inte så viktig som ekonomi. (...) En parkeringsplats i ett garage kostar en kvarts miljon att bygga. Det är mycket pengar. Kan man få ner kostnader i byggproduktion genom att byggherren vidtar åtgärder för att minska behovet av parkeringsplatser så kan man bygga billigare bostäder. Då får man lättare att jobba med de sociala frågorna i en segregerad stad. Parkeringspolitiken kan användas för andra, högre, mål (Fryklander 2015, intervju).

En central fråga i policyarbetet gällde parkeringsnormen. I vilken mån skulle Malmö kräva parkeringsplatser vid nybyggen? Stadsbyggnadskontorets slutförslag, som senare antogs politiskt, blev en kompromiss: parkeringsnormen blev kvar men gjordes mer flexibel än innan och sänktes. Kravet på parkeringsplatser angavs som ett spann, mellan 0,5 och 1 parkeringsplats per nybyggd lägenhet, och faktorer som närhet till kollektivtrafik och tillgång till cykelbanor sänkte kravet (SKL 2013, s. 34). Dessutom sänktes parkeringskravet vid arbetsplatser för att främja miljövänligare transporter till jobbet (Malmö stad 2010, s. 30). Den nya parkeringspolicyn möjliggjorde också sänkta parkeringskrav för byggherrar som satsade på bilpool, cykelparkering och liknande för att minska bilberoendet. Dessutom öppnades möjligheten att få bygglov utanför den vanliga parkeringsnormen för särskilt innovativa lösningar (ibid.).

När projektledaren Kenneth Fryklander berättar hur stadsbyggnadskontoret motiverade den nya parkeringsnormen formulerar han ett *legitimitetsproblem*: han hänvisar till kommunens auktoritet och lagfästa ansvar för parkeringsplaneringen samt till kommunens roll som ägare av gatumark.

Det är svårt att säga att marknadskrafterna kan ta hand om det här för kommunen ingår i marknadskrafterna eftersom kommunen har gatumark [där bilar kan parkeras, min anmärkning.] (Fryklander 2015, intervju).

Kenneth Frykländer beskriver en problembild där ett slopat krav på parkeringsplatser vid nybyggen riskerar att orsaka konflikter som politikerna kanske inte kan eller vill möta och problemet landar i så fall på tjänstemännens bord:

Tillgodoses inte parkeringsbehovet, och det finns ett stort parkeringsbehov och det blir kris och kaos och opinion, vem kommer man att klaga på? Kommunen! Historiskt sett har politiken backat för opinion. Som tjänsteman är det väldigt svårt (Frykländer 2015, intervju).

Citaten tydliggör en legitimitetsproblematik utifrån begreppets enkla definition: ”en fråga om att politisk makt utövas under accepterade former” (Teorell 2010, s. 271).

Utifrån denna problembild blev den politiska lösningen ett förhållandevis försiktigt svar på den ursprungliga idén från Ilmar Reepalu att pressa bostadspriser genom parkeringspolitik. I den nya parkeringspolicyn bedömer de ansvariga tjänstemännen att den uppmjukade parkeringsnormen ”medför en liten påverkan på den totala byggkostnaden”, och om förändringarna kan sänka månadskostnaden för hyresgästen eller bostadsrättsinnehavaren är enligt analysen ”oklart” (Malmö stad 2010, s. 8). För att ändå försöka genomföra ursprungsidén lanserade stadsbyggnadskontoret ett alternativ: i den nya parkeringspolicyn förespråkas parkeringshus framför parkeringsgarage eftersom det är ett billigare alternativ. Det kan göra skillnad för den totala byggkostnaden, enligt policyn (ibid.).

Den nya parkeringspolicyn innehöll även nyheter som syftade till att begränsa biltrafiken. För att minska bilresor till arbetsplatser betonades ännu tydligare än tidigare att parkeringsplatser vid bostäder ska prioriteras framför arbetsplatsparkering (SKL 2013, s. 35). En annan nyhet i policyn var att stadsplaneringens standardmått för accepterat gångavstånd mellan bostad och parkeringsplats justerades så det blev lika långt som det accepterade gångavståndet mellan bostad och kollektivtrafik för att inte bilen ska framstå som det bästa alternativet (ibid.).

De övergripande målen för parkeringspolicyn angavs som:

- God sammanvägd tillgänglighet.
- Koncentrerad stad.
- Minskning av bilismens negativa konsekvenser.
- Attraktiv stadsmiljö.

I policyn presenterades dessa mål i en symbolisk illustration där tre överlappande cirklar representerade de hållbarhetsaspekter som var det övergripande målet: ekonomisk, social och ekologisk utveckling.

I den löpande texten formulerades den nya parkeringspolitiken för begränsad bilism med mjuka ord: ”Det bästa vore om resenärerna i större utsträckning valde att göra resan med kollektivtrafik eller med cykel” (Malmö stad 2010). Textdokumentet präglas av den globala hållbarhetsdiskursens idé om att ekonomisk, ekologisk och social utveckling kan ske utan inbördes konflikt. Ett resonemang om hur målet om tillgänglighet till Malmös butiker och nöjesutbud kan fungera med målet att begränsa bilismen landade i ett kort konstaterande att det krävs ”en avvägning”: ”Det behövs således en avvägning mellan tillgänglighetsbehovet med bil och de miljöambitioner som staden har satt upp” (Malmö stad 2010, s. 10).

När parkeringspolicyn debatterades i Malmö kommunfullmäktige var det socialdemokratiska kommunalrådet Anders Rubin, som då var ansvarig för trafik, inledande talare. Anders Rubin konstaterade att en majoritet av Malmös hushåll,

sextio procent, inte äger en bil men att alla Malmöbor ändå är med och finansierar bilarnas infrastruktur. Han uttryckte att det är problematiskt:

Med den utveckling vi har, den syn vi har på samhällsutveckling, så tycker vi det är ett ganska orimligt förhållande (Malmö kommunfullmäktige 1 2010).

Anders Rubin sa också att stadens snabba tillväxt gör det angeläget att begränsa biltrafiken (Malmö kommunfullmäktige 1 2010). Den problembild han uttryckte liknade alltså den som formulerades av Miljöpartiet och Vänsterpartiet. Men till skillnad från vänsterpartisterna och miljöpartisterna formulerade Anders Rubin ett allmänt *tillgänglighetsproblem* snarare än ett specifikt *bilnormproblem*. I fullmäktigedebatten talade han om att ”över huvud taget göra staden tillgänglig för alla så att den som måste välja bil i framtiden också kommer fram i framtiden” (Malmö kommunfullmäktige 1 2010):

Tro inte att det här är en enkel svartvit historia där det handlar om att välja bilar eller inte. Vi kommer inte att välja bort bilen. Den kommer alltid att ha en dominerande betydelse för staden och stadens utveckling. Men vi kan inte välja den i samma utsträckning som vi hittills har gjort (Malmö kommunfullmäktige 1 2010).

Malmö kommunfullmäktige antog parkeringspolicyn med majoritet; Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet som tillsammans hade 31 av 61 mandat ställde sig bakom policyn (Malmö kommunfullmäktige 2, 2010). Därmed blev diskursen *parkeringspolitik som svar på ideal om hållbar utveckling* institutionaliserad. Policyn blev en del av kommunens regelverk och myndighetsutövning vid bygglov, parkeringsregler och övergripande stadsplanering. Enhetschefen på gatukontoret i Malmö Joakim Florén beskriver policyns genomslag:

Policyn är jätteviktig. Den är det verktyg vi förhåller oss till och lutar oss mot när vi fattar beslut om gator och parkering (Florén 2015, intervju).

Joakim Florén beskriver den nya parkeringspolitiken som en vändpunkt:

Som jag ser det är det ett paradigmskifte. Tidigare har man planerat staden utifrån bilen. Nu planerar man staden för människan. Vilka behov har människan? Bilen blir mindre och mindre behövd om man bor i en stor stad (Florén 2015, intervju).

I likhet med miljöpartisten Karolina Skog och socialdemokraten Anders Rubin talar tjänstemannen Joakim Florén om ett *ytproblem*.

Man vet hur stor plats bilen tar. Vi vet hur många personer som går in i en buss jämfört med bilar. Hur mycket tar en cykelparkering jämfört med tio parkerade bilar? Vi ska vara rädda om den yta vi har i städerna. (Florén 2015, intervju).

Vilka aktörer som ingick i den koalition som formades bakom diskursen *parkeringspolitik som svar på ideal om hållbar utveckling* är inte givet. Vänsterpartiet och Miljöpartiet röstade ja till parkeringspolicyn som utgår från denna diskurs. Samtidigt klargjorde båda partierna att de betraktade policyn som en kompromiss. Vänsterpartiet och Miljöpartiet fortsatte att argumentera för sin alternativa problembild som säger att bilen är alltför dominant i staden. Partierna var också tydliga med att de förespråkade en annan politisk lösning: att helt släppa kravet på parkeringsplatser vid nybyggen.

Däremot står det klart att Socialdemokraterna och tjänstemännen på stadsbyggnadskontoret liksom de ledande tjänstemännen på stadskontoret slöt upp bakom problembilden *parkeringspolitik som svar på ideal om hållbar utveckling*. När det gäller gatukontoret, som nämns i analysen, saknas tillräckligt empiriskt material för att kunna avgöra vilken koalition tjänstemännen tillhörde. Däremot bekräftar intervjun med Joakim Florén att problembilden bakom policyn blev institutionaliserad.

3.4 Parkeringspolitik för rätten att köra bil

När Malmös socialdemokrater bildade koalition med Miljöpartiet och Vänsterpartiet blev trafikfrågor en lokalpolitisk vattendelare (Sydsvenskan 2011). Det ledande allianspartiet Moderaterna tog avstånd från den miljöpartistiska linjen att bekämpa bilnormen. Det moderata löftet till Malmöborna var att även bilar måste komma fram i stadskärnan (ibid.). Moderaterna var dessutom motståndare till vägtullar som Miljöpartiet ville införa (Sonesson 2006). Även Sverigedemokraterna, tredje största parti i kommunfullmäktige, var emot den bilkritiska politik som framför allt Miljöpartiet och även Vänsterpartiet drev (Malmö kommunfullmäktige 1 2010). Malmös trafik var alltså en polariserad arena när stadens nya parkeringspolitik tog form. Detta präglade debatten i kommunfullmäktige när parkeringspolicyn antogs. Samtliga oppositionspartier kom med skarpa invändningar och formella reservationer (Malmö kommunfullmäktige 1 2010).

Moderaternas talesperson Lars Hedåker uttryckte att majoritetspartiernas förslag var verklighetsfrämmande:

Det går inte att planera bort bilen. Att tro det är endast en utopi (Malmö kommunfullmäktige 1 2010).

Oppositionspartiernas kritik riktades främst mot idén att begränsa biltrafiken genom parkeringspolitiken. Oppositionspartierna formulerade en problembild som liknar den traditionella parkeringspolitiken där syftet var att hantera en ökande biltrafik. Moderaten Lars Hedåker:

Blir det färre parkeringsplatser får vi trängsel på gatorna. Vi förväntar oss inte att antalet bilar ska minska. (...) Då får vi inte förvärra detta. Det får inte resultera i att man behöver fara staden runt för att leta parkeringsplats. (...) Jag anser inte att det här förslaget uppfyller kravet på att man lättare ska kunna parkera och bli av med bilen (Malmö kommunfullmäktige 1 2010).

Ewa Bertz, Folkpartiet:

Vi vill mycket kraftigt betona att även bilen måste få en plats i det framtida Malmö (Malmö kommunfullmäktige 1 2010).

Lars-Johan Hallgren, Sverigedemokraterna:

Vi Sverigedemokrater är inte intresserade av att ytterligare försvåra tillgängligheten (...). Malmö kommunfullmäktige 1 2010).

Företrädare för oppositionspartierna SPI och Kristdemokraterna sa att det egentliga problemet är brist på parkeringsplatser. Även den bilden stämmer med den traditionella parkeringspolitiska diskursen. Kristdemokraten Yvonne Jönsson sa att parkeringsbrist blir ett miljöproblem när bilister cirklar omkring och letar efter lediga rutor (Malmö kommunfullmäktige 1 2010). Jan Steimer som företrädde SPI sa:

Det är ett välkänt faktum att det fattas parkeringsplatser i Malmö. Att i det läget sänka p-normen anser vi vara felaktigt (Malmö kommunfullmäktige 1 2010).

Oppositionspartierna formulerade problembilden att många människor behöver bilen för att få vardagen att gå ihop. Flera hänvisade till ett *livspusselproblem*. Moderaten Lars Hedåker:

Bilen finns och den kommer att finnas och den behövs för att underlätta människors pusslande med sitt liv så att man kan hinna med det man ska (Malmö kommunfullmäktige 1 2010).

Sverigedemokraterna använde uttrycket ”verklighetens folk” som kontrast mot majoritetens parkeringspolitiska perspektiv. Därmed förmedlade Sverigedemokraterna en bild av att den politiska majoriteten inte företrädde den breda allmänheten; ett *legitimitetsproblem* eller bild av en konflikt mellan ”etablissemang och folket”. Sverigedemokraten Lars-Johan Hallgren:

Jag förstår att ni [...] i den rödgröna sörjan har som ambition att avskaffa bilismen. Det kommer ni säkert att lyckas med om ni får regeringsmakten. Då kommer inte verklighetens folk att ha råd att köpa en bil. De som har bil kommer inte att ha råd att köra dem (Malmö kommunfullmäktige 1 2010).

De *politiska lösningar* som oppositionspolitikerna föreslog handlade om åtgärder som inte begränsade biltrafiken, exempelvis förbättrad kollektivtrafik och satsningar på cykeltrafik (Malmö kommunfullmäktige 1 2015). Jan Steimer, talesperson för SPI, klargjorde att de politiska lösningarna inte fick drabba bilister.

Det är med positiva åtgärder vi ska påverka trafiken, inte negativa (Malmö kommunfullmäktige 1 2010).

I samma anda hänvisade kristdemokraten Yvonne Jönsson till den tekniska utvecklingen:

[U]tvecklingen går framåt. Bilarna blir alltmer miljövänliga. Forskningen inriktas också på det. (Malmö kommunfullmäktige 1 2015).

Debatten i Malmö kommunfullmäktige visar att Malmös oppositionspartier samlades i en *aktörskoalition* kring en gemensam problembild och diskurs: *parkeringspolitik för rätten att köra bil*. Problembeskrivningarna i denna diskurs har stora likheter med den traditionella parkeringspolitiska diskursen: bilens plats och framkomlighet i staden ska värnas. Gemensamt för de politiska lösningar som föreslås är att det inte ska bli svårare att köra bil och parkera i staden.

4 Slutsats och diskussion

Analysen i denna undersökning visar att den politiska processen kring Malmös nya parkeringspolitik utgör ett diskursivt skifte. Stadens tidigare traditionella parkeringspolitik byggde på en diskurs, eller problembild, där lösningarna formulerades som *ett svar på en ökande bilism*. Problembilden byggde på story lines, bland annat följande:

- Bilen är central för stadsplaneringen.
- Svaret på ökande biltrafik är fler parkeringsplatser.
- Brist på parkeringsplatser hotar stadens utveckling.

Diskursen var institutionaliserad i parkeringspolicyn från 2003. Mot denna problembild formulerades nya idéer om parkeringspolitik som ett sätt att nå andra, övergripande politiska mål.

Analysen besvarar frågorna vilka problembilder som etablerades kring den nya parkeringspolitiken samt vilka aktörskoalitioner som bildades.

Miljöpartiet, Vänsterpartiet och miljöförvaltningen samlades i en aktörskoalition kring problembilden *parkeringspolitik som kamp mot bilnormen*. Några framträdande story lines var:

- Bilen har alltför stark position i staden.
- Att äga och köra bil är för enkelt och för billigt.
- Stadens ytor behövs till annat än biltrafik.
- Parkeringspolitiken driver upp boendekostnader.

Problembilden byggde på gröna ideal, och intressekonflikter framstod som nödvändiga. Miljöpartisterna som var drivande aktörer formulerade vallöftet att ”göra det svårt” för dem som ”envisas med att köra bil i centrum” (Sydsvenskan 2011) och talar idag om att ”krossa bilnormen” (Skog 2015, intervju). Den politiska lösning som förespråkades utifrån diskursen var att slopa kraven på parkeringsplatser vid nybyggen.

Socialdemokraterna och tjänstemännen på stadskontoret samt stadsbyggnadskontoret bildade en aktörskoalition bakom en problembild som spände över Malmös ekonomiska, sociala och ekologiska utmaningar: *en parkeringspolitik som svar på ideal om hållbar utveckling*. Denna diskurs låg till grund för den parkeringspolicy som antogs av kommunfullmäktige och institutionaliserades. Några framträdande story lines var:

- Parkeringspolitiken driver upp boendekostnader.
- Staden ska vara tillgänglig för all trafik – kompromiss, inte konflikt.
- Ekonomiska aspekter är viktiga.
- Legitimitetsfrågor sätter gränser.

Oppositionspartierna – allianspartierna samt SPI och Sverigedemokraterna – bildade en aktörskoalition kring problembilden *parkeringspolitik för rätten att köra bil*. Aktörerna uttryckte liberala idéer om frihet och valfrihet kring bilkörning. Sverigedemokraterna förmedlade en konservativ idé om att politiken ska formos utifrån folket – ”verklighetens folk” – och Moderaterna kallade majoritetens idéer för utopiska. Detta kan betraktas som ett uttryck för en legitimitetsproblematik. Några framträdande story lines var:

- Biltrafiken ska värnas i staden.
- Livspusslet kräver att man kan köra bil.
- Etablissemangskritik - politiken ska utgå från folket.

Intressant att notera är att de liberala och konservativa oppositionspartierna prioriterade en god tillgång till parkeringsplatser och frihet att köra bil framför en marknadsanpassning av parkeringspolitiken.

Analysen visar att Ilmar Reepalus initiativ till att använda parkeringspolitik för att pressa boendekostnader fick brett genomslag – det blev en story line som ”lät rätt” för många aktörer (Hajer 2006, s. 69). Denna story line fick stöd av samarbetspartierna Miljöpartiet och Vänsterpartiet trots att de formulerade en annan problembild och förespråkade andra lösningar. Även Malmös tjänstemän var splittrade bakom olika problembilder. Här tydliggör den diskursiva ansatsen att en aktörskoalition inte alltid avspeglar formella politiska beslut eller majoriteter. Resultatet stämmer med Maarten A. Hajers teori om att aktörer med olika kunskap, legitimitet och roller kan förenas kring samma story line (ibid.). Det är troligt att en fördjupad studie skulle visa ytterligare splittringar, även inom partier och förvaltningar.

Alla tre diskurser innehåller en story line kring att biltrafiken orsakar klimatproblem. Men de politiska lösningar som förespråkas varierar beroende på hur problematiken definieras och ramas in. Den första diskursen *parkeringspolitik som kamp mot bilnormen* pekar mot att bilens dominans måste brytas. Den andra diskursen *parkeringspolitik som svar på ideal om hållbar utveckling* banar väg för en politik där bilar har en fortsatt central plats. Och den tredje diskursen *parkeringspolitik för rätten att köra bil* stöder fritt växande biltrafik – motiveringen är att dess negativa effekter kan dämpas med teknisk utveckling och utbyggnad av kollektivtrafik och infrastruktur för cykel. Detta resultat stöder Maarten A. Hajers teori om hur problemformuleringar avgör politiska lösningar.

Analysen tydliggör också tjänstemännens politiska makt. Att miljöförvaltningen lanserade ett eget förslag, i opposition mot kommunstyrelsen och stadsbyggnadskontoret, visar att tjänstemän kan träda fram som starka aktörer med ett politiskt språk. Stadskontoret bidrog till att språkligt rama in policyarbetet i övergripande mål om hållbar utveckling. Detta gav ökad tyngd åt parkeringspolitiken och bidrog troligen till att intressekonflikter tonades ned. Stadsbyggnadskontorets framtidsscenario om parkeringskaos och protester bidrog sannolikt till att den ursprungliga idén att pressa byggkostnader genom parkeringspolitik inte förverkligades fullt ut. Här synliggör diskursanalysen att det inte alltid är de mest uppenbara problembilderna och aktörerna som styr det politiska utfallet.

Denna uppsats besvarar inte frågan om Malmös nya parkeringspolitik har begränsat biltrafiken eller bidragit till de övergripande målen om en hållbar utveckling. Det har heller inte gjorts någon utvärdering (Fryklander 2015, intervju). Analysen visar emellertid att policyns öppning för flexibla parkeringskrav och innovativa lösningar har fått betydelse. Kring det parkeringsfria cykelhus som ska byggas med stöd av den nya parkeringspolitiken vävs nu politiskt laddade berättelser och story lines som skapar nya problembilder. Tanken i uppsatsens inledning om att ett litet lokalt initiativ kan få större genomslag i klimatförändringspolitiken bekräftas därmed av analysen. I denna undersökning beskrivs cykelhuset som en symbol för en bilkritisk diskurs men det finns givetvis andra språkliga inramningar och definitioner.

Socialdemokraten Milan Obradovic som nu är kommunalråd med ansvar för trafikfrågor har en uttalad ambition att Malmö ska vara en arena för en experimenterande klimatförändringspolitik och sprida exempel över världen:

Vi vill använda Malmö som testbädd. De vi gör [här, min anmärkning] får inte så stor effekt för koldioxid och partiklar på global nivå. Men kan vi sprida våra idéer och få ett beteende att ändras i en stad i Kina då blir det enormt positiv påverkan (Obradovic 2015, intervju.)

Problembilderna kring Malmös parkeringspolitik fortsätter att röra sig, omformas och förändras. Så småningom kommer bilderna att synliggöras på nytt. För när Malmöpolitikerna formulerade budgeten för år 2015 tog de ett nytt parkeringspolitiskt initiativ. En rubrik i budgettexten löd: ”Uppdrag att göra en genomgripande översyn av kommunens samlade parkeringspolicy” (Malmö stads budget 2015). Av uppdraget framgår att parkeringspolitiken även framöver kommer att användas för att nå övergripande mål: ”Översynen ska syfta till en målstyrd parkeringspolitik med ansvar för ett uppfyllande målsättningarna i översiktsplanen, trafik- och mobilitetsplanen och stadens bostadspolitik” (ibid.). Resultatet av denna uppsats kan bli relevant. Möjligheten finns att starka problembilder från den senaste parkeringsprocessen återkommer.

5 Referenser

- Anderberg, Johan, 2015. "Sätt p för gräddfiler". Fokus, nr 48. [Elektronisk] <http://www.fokus.se/2015/12/satt-p-for-graddfiler/>. Hämtdatum: 2016-01-01.
- Bacchi, Carol, 2009. *Analysing Policy: What's the problem represented to be?*. Pearson: Pearson Australia.
- Bergström, Göran och Kristina Boréus (red.) *Textens mening och makt*. Tredje upplagan. Studentlitteratur AB: Lund.
- Bulkeley, Harriet & Peter Newell, 2015. *Governing Climate Change*. 2nd ed. New York: Routledge.
- Bulkeley, Harriet & Vanesa Castán Broto, 2013. "Government by experiment? Global cities and the governing of climate change". *Transactions of the Institute of British Geographers*, vol. 38, nr 4, s. 361-375.
- Bulkeley, Harriet, 2011, "Cities and Subnational Governments" i John S. Dryzek, Richard B. Norgaard & David Schlosberg (red.) *The Oxford Handbook of Climate Change and Society*. Oxford: OUP Oxford. E-bok, s. 1-12.
- Climate Central, 2015. "Rising Seas Menace 280 mln People Even With 2C Warming – Scientists". Pressmeddelande. 2015-11-09. [Elektronisk] <http://www.preventionweb.net/english/professional/news/v.php?id=46603> Hämtdatum 2015-11-19.
- Dagens Nyheter 2015. "Städerna nyckel för att klara klimatmål". Nyhetsartikel. 2015-10-19. [Elektronisk] <http://www.dn.se/nyheter/varlden/staderna-nyckel-for-att-klara-klimatmal/> Hämtdatum: 2015-11-19.
- Dannestam, Tove, 2009. *Stadspolitik i Malmö – politikens meningsskapande och materialitet*. Lund: Media-Tryck.
- Dryzek, John S., 2013. *The Politics of the Earth 3d ed*. Oxford: Oxford University Press.
- Florén, Joakim, 2015. Chef för trafikregleringsenheten på gatukontoret i Malmö. Intervju 18 november 2015.
- Fryklander, Kenneth 2015. Projektledare för den parkeringspolicy som Malmö kommunfullmäktige antog 2010. Intervju 18 november 2015.
- Giddens, Anthony, 2009. *The Politics of Climate Change*. Cambridge: Polity Press.
- Hajer, A. Maarten, 2012. *Maartenhajer.nl - FAQ*. [Elektronisk] http://www.maartenhajer.nl/?page_id=14. Hämtdatum: 2015-12-10.
- Hajer, Maarten A. 1995. *The Politics of Environmental Discourse: Ecological Modernization and the Policy Process*. Oxford: Oxford University Press.

- Hajer, Maarten. A. och Wytke Versteeg. "A Decade of Discourse Analysis of Environmental Politics: Achievements, challenges, perspectives". *Journal of Environmental Policy & Planning*, Vol. 7, Nr 3, September 2005, s. 174-184.
- Hajer, Maarten A. 2006. "Doing Discourse Analysis: Coalitions, Practices, Meaning" i van den Brink, Margo & Tamara Metz (red.) *Words Matter in Policy and Planning: Discourse Theory and Method in the Social Science*. Utrecht: Labour Grafimedia s. 65-74.
- International Energy Agency, 2009. "Transport, Energy and CO2". [Elektronisk] iea.org/publications/freepublications/publication/transport2009.pdf Hämtdatum: 2015-12-05.
- Ison S. Rye, T, 2006. *Parking*. *Transport Policy* 13, 445-446.
- Jørgensen, Winther, Marianne & Louise Phillips, 2000. *Diskursanalys som teori och metod*. Lund: Studentlitteratur.
- Kodransky, Michael, & Gabrielle Hermann, 2011 "Europe's Parking U-turn: From Accommodation to Regulation". Institute For Transportation and Development Policy, New York.
- Kronqvist, Patrik. "Bilen måste maka på sig i städerna". *Expressen*. Ledare. 2015-08-26. [Elektronisk] <http://www.expressen.se/ledare/patrik-kronqvist/bilen-maste-maka-pa-sig-i-staderna/>. Hämtdatum: 2015-12-13.
- Malmö kommunfullmäktige, 2010 1. Sammanträde 2010-09-10. Webbvideo. [Elektronisk] <http://video.malmo.se/?bctid=3078589551001>. Hämtdatum: 2015-11-18.
- Malmö kommunfullmäktige, 2010 2. Malmö kommunfullmäktiges handlingar, bilaga. "Antagande av parkeringspolicy och parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö". Diarienummer 521/2010.
- Malmöläget 2015. En sammanställning från stadskontoret Malmö stad. [Elektronisk] http://www.malmoebusiness.com/sites/default/files/filearchive/15-4420_malmoelaaget_pdfpublikation.pdf Hämtdatum: 2015-12-29.
- Malmö stad, 2010. "Parkeringspolicy och parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö". September 2010, Malmö stadsbyggnadskontor, Pr 3087, 2010.
- Malmö stad, 2015. "Sveriges första cykelhus byggs i Västra Hamnen." Pressmeddelande. [Elektronisk] <http://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Utbyggnadsomraden/Vastra-Hammen-/Vastra-Hammen-nyheter/2015-10-15-Sveriges-forsta-cykelhus-byggs-i-Vastra-Hammen.html>. Hämtdatum: 2015-11-19.
- Malmö stads budget 2015. "Uppdrag att göra en genomgripande översyn av kommunens samlade parkeringspolicy".
- Malmö stad Kommunstyrelsens ordförande, 2008. "Parkeringsnormer för Malmö". 2008-02-18.
- Malmö stad Miljöförvaltningen, 2009. "Yttrande till stadsbyggnadsnämnden över samrådsförslag till parkeringspolicy och parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö". 2009-10-16.

- Mingardo, Giuliano, Bert van Wee & Tom Rye, 2015. "Urban Parking Policy in Europe: A conceptualization of past and possible future trends" i *Transportation Research Part A: Policy & Practice*. April 2015, Vol. 74, s. 268-281.
- Nyberg, Therese & Anders Ydstedt, representanter för Kungliga automobilklubben. "Att begränsa ytan för bilar vore ett historiskt misstag". *Expressen*. Debattartikel. [Elektronisk] <http://bloggar.expressen.se/opinionsbloggen/2015/09/replik-att-begransa-ytan-for-bilar-vore-ett-historiskt-misstag/>. Hämtdatum: 2015-12-13.
- Obradovic, Milan 2015. Socialdemokratiskt kommunalråd i Malmö med ansvar för trafikfrågor. Intervju 18 november 2015.
- Qiyang Liu, Shafiq Liddawi Yini han 2015. "Key Factors of Public Attitude towards Sustainable Transport Policies: A Case Study in Four Cities in Sweden". Mastersuppsats, Blekinge Tekniska högskola.
- Skog, Karolina, 2015. Miljöpartistiskt kommunalråd i Malmö med ansvar för stadsbyggnadsfrågor, tidigare ansvarig för trafikfrågor. Intervju 18 november 2015.
- Skånska Dagbladet*, 2015, 1. "Landets första cykelhus byggs i Skåne". Nyhetsartikel. 2015-10-16. [Elektronisk] <http://www.skd.se/2015/10/16/landets-forsta-cykelhus-byggs/> Hämtdatum: 2015-12-12.
- Skånska Dagbladet*, 2015, 2. "Cykelhus slapp parkeringskrav". Nyhetsartikel. 2015-09-24. [Elektronisk] <http://www.skd.se/2015/09/24/cykelhus-slapp-parkeringskrav/> Hämtdatum: 2015-12-12.
- Sonesson, Anja, 2006. "Malmö behöver något annat." *Expressen*. Debattartikel. 2006-11-29. [Elektronisk] <http://www.expressen.se/kvp/ledare/debatt-malmo-behover-nagot-annat/>. Hämtdatum: 2015-12-22.
- Sveriges Kommuner och landsting, 2013. "Parkering för hållbar stadsutveckling". [Elektronisk] <http://webbutik.skl.se/sv/artiklar/parkering-for-hallbar-stadsutveckling.html>. Hämtdatum 2015-10-12.
- Sydsvenskan* 2010 1. "MP vill göra stadsgata av inre ringvägen". Nyhetsartikel. [Elektronisk] <http://www.sydsvenskan.se/malmo/mp-vill-gora-stadsgata-av-inre-ringvagen/> Hämtdatum: 2015-12-15.
- Sydsvenskan* 2010 2. "MP öppnar för nya samarbeten. Nyhetsartikel. [Elektronisk] <http://www.sydsvenskan.se/malmo/mp-oppnar-for-nya-samarbeten/>. Hämtdatum: 2015-12-15.
- Sydsvenskan* 2011. "Malmö kan få rösta om vägtullar". Nyhetsartikel. 2011-03-23. [Elektronisk] Tillgänglig: <http://www.sydsvenskan.se/malmo/hogerspalt-malmo/malmobxorna-kan-fa-rosta-om-vagtullar/> Hämtdatum: 2015-12-15.
- Teorell, Jan, 2010. "Att mäta den offentliga förvaltningens legitimitet" i Rothstein, Bo (red.) *Politik som organisation*. Stockholm: SNS förlag s. 271-289.

WMO 2015. World Meteorological Organization. *Greenhouse Gas Concentrations Hit Yet Another Record*. *Pressmeddelande*. [Elektronisk] <https://www.wmo.int/media/content/greenhouse-gas-concentrations-hit-yet-another-record>. Hämtdatum 2015-11-19.
<https://www.wmo.int/media/content/greenhouse-gas-concentrations-hit-yet-another-record>.

6 Appendix

Attraktiv och hållbar stad

