



LUNDS
UNIVERSITET

Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi

Kurs: Kandidatuppsats SGEL36

Vårterminen 2017

**KOMMUNERS ARBETE MOT BÄTTRE CITYLOGISTIK
FÖR EN HÅLLBAR STADSMILJÖ**

Författare: Viktoria Gustafsson

Handledare: Thomas Nedomysl

Abstract

Around the world there is an increasing number of urban freight transports. A society is dependent on these transports to be able to fulfill the need of its citizens. However, a lot of these transportations emit pollutants and contribute to congestion, noise and traffic safety problems. Although there are many stakeholders and actors involved in these processes, this thesis will look at this problem from a municipality perspective. To be able to plan sustainable cities city planners need to plan well for urban freight transport, as well as try to decrease the negative externalities from that sector. This thesis will examine two case studies to find out how municipalities work to make the city logistics efficient. In the literature and through interviews it became clear that there was no agreed definition of city logistics, which further complicated the issue. It turned out that the municipalities worked in both different and similar ways, but that they had the same driving force and vision; to make the city more attractive. Among the ways that they worked, for example, public-private partnership, coordinated goods distribution, the dissemination of knowledge and regulations seemed to be the most advantageous. Although both cities identified city logistics as an important subject they also mention that the problems within those cities were not yet unmanageable, and that therefore city logistics was not a high priority yet.

Key words: City logistics, sustainability, municipality, urban freight transports, Sweden

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	5
1.1 Problemformulering.....	5
1.2 Motivering av ämne.....	6
1.3 Syfte och frågeställningar	6
1.4 Terminologi	7
1.5 Avgränsning.....	7
2. Teorier och begrepp	8
2.1 Hållbarhet.....	8
2.1.1 Hållbar utveckling.....	8
2.1.2 "The Planner's Triangle"	8
2.1.3 Hållbarhet och godstransporter	9
2.1.4 Sveriges miljömål	10
2.2 Citylogistik	10
2.2.1 Definition citylogistik	10
2.2.2 Godstransporter i staden	11
2.2.3 Målkonflikt kopplat till Just-in-time-systemet	11
2.2.4 Samordnad varudistribution.....	12
2.2.5 Private-Public Partnership.....	14
2.3 Samhällsplanering.....	15
2.3.1 Förtätning.....	15
2.3.2 "Den attraktiva staden"	15
2.3.3 Kommunen och planeringssystem	16
2.3.4 Offentlig upphandling.....	17
3. Metod	18
3.1 Kunskapssyn.....	18
3.2 Angreppssätt.....	18
3.3 Kvalitativ metod	18
3.3.1 Fallstudie.....	19
3.3.2 Urval av kommuner.....	19
3.3.3 Jönköpings kommun	20
3.3.4 Malmös kommun	21
3.3.5 Urval av intervjupersoner	21
3.4 Intervju	22
3.4.1 Intervjuareffekten	23
3.4.2 Genomförande av intervjuer	23
3.5 Skriftliga källor	23
3.6 Empirisk trovärdighet.....	24
4. Resultat och analys.....	25
4.1 Begreppet citylogistik	25
4.2 Kommunens drivkrafter.....	25
4.2.1 Den attraktiva staden	25
4.2.2 Utmaningar ännu inte ohanterliga	27
4.3 Kommunens roll.....	28
4.3.1 Uppnå miljömål	28
4.3.2 Öppna upp för samverkan	29
4.4 Kommunens arbetssätt.....	30
4.4.1 Samordnad varudistribution.....	30
4.4.2 Regleringar.....	33
4.4.3 Fysisk planering.....	34
4.4.4 Kunskapsspridning.....	34

5. Slutsats	36
6. Framtidsutsikter	38
Referenser	39

Bilaga 1. Intervjuguide Jönköpings kommun

Bilaga 2. Intervjuguide Jönköpings kommun

Bilaga 3. Intervjuguide Malmö stad

1. Inledning

1.1 Problemformulering

Att fler och fler människor flyttar från landsbygden och bosätter sig i städer är inte längre någon nyhet. Urbaniseringsprocessen är i full fart och leder till växande städer med fler invånare. År 2010 bodde över hälften av jordens 7 miljarder invånare i städer och urbanisering är en trend som verkar fortsätta (Taniguchi, 2014). Sverige var dock redan för 40 år sedan ganska urbaniserat och urbaniseringstakten är idag jämförbar med de flesta andra Europeiska länder. Den främsta anledningen till att de svenska urbana områdena däremot växer är en ökad befolkningstillväxt (Amcoff, 2015).

Växande städer ställer ytterligare krav på god planering och en effektiv markanvändning. Att göra rätt prioriteringar när det är mycket som konkurrerar om stadens yta är inte lätt men likväl avgörande för hur livet i städerna blir. Utöver detta har köpkraften i Sverige tredubblats de sista decennierna och konsumenter ställer krav på att varor alltid ska finnas snabbt och lättillgängligt att tillhandaha (Dahlén, 2014). Mängder av transporter förser därför dagligen stadens invånare med allt ifrån sophantering och kläder till livsmedel och dagstidningen. Samhället har blivit väldigt beroende av fungerande godstransporter och ur både en privatpersons och ett företags perspektiv är det viktigt att flödena fungerar. Citylogistik handlar om att optimera och effektivisera dessa flöden (Taniguchi, 2001). Enligt Taniguchi (2014) är därför citylogistik en av de viktiga funktionerna att beakta i stadsplanering, vilket går att betraktas som stadens blodomlopp. Med växande städer ökar även transportererna inom dem. Många av transportererna ger idag miljöfarliga utsläpp, ökat buller men även ökad trängsel och vidare även säkerhetsproblem (Taniguchi, 2014).

Enligt beräkningar från Europeiska kommissionen står just transportsektorn för 70 % av luftföroreningarna i Europa och transporter inom staden står för 40 % av koldioxidutsläppen (EC, 2007). Trots att godstransporter endast står för drygt en fjärdedel av antalet körda kilometer i städerna motsvarar deras utsläpp betydligt större andel (Dablanc, 2007). Med de oproportionerliga utsläppsmängder som godssektorn står för finns det därför miljömässiga incitament att minska den gruppens körda kilometer och att effektivisera inom området.

Inom området citylogistik finns det många aktörer och intressenter som är inblandade. En av dessa är kommunen. Kommunen ansvarar över en rad områden i samhället och torde således ha möjlighet att förbättra även citylogistiken. I Sverige har kommunerna planmonopol, något som bland annat innebär att de har en avgörande roll i hur marken i kommunerna planeras och således även hur städerna används. Genom det torde de ha möjlighet att påverka flödena av godstrafik och på så sätt chans att ta fram åtgärder som har positiv effekt på urbana områden ur ett hållbarhetsperspektiv. Till exempel genom att utforma lastplatser som kan bidra till ökad säkerhet eller smart fysisk planering så att trafiken flyter smidigt. Utöver det är kommunen själva en stor konsument av varor och tjänster och det torde ligga i deras intresse att dessa transporter sköts på ett effektivt sätt.

1.2 Motivering av ämne

Under min praktikperiod på Region Skåne kom jag i kontakt med ett projekt som handlade om citylogistik. Jag blev intresserad eftersom ämnet inte tidigare var bekant för mig, men verkade vara relevant för mig i min framtida roll som stadsplanerare. Under ett arbetsgruppsmöte på praktiken diskuterades vad som händer om flödena av godstransporterna avstannar. Det framkom då att det inte dröjer många dagar förrän troligtvis livsmedelsbutikernas hyllor står tomma, hotellen stänger, bensinen tar slut, gatorna fylls av sopor och sjukhusen inte längre kan sköta sin verksamhet. Samtidigt som godstransporter är en nödvändighet i dagens samhälle verkar ämnet ha fallit lite mellan stolarna, och för mig tedde det sig oklart vem som ansvarar över att godstransporterna fungerar effektivt och hållbart. Detta blev en ögonöppnare för mig. Dels för att mängden godstransporter är stor, dels för att många godstransporter tenderar att vara miljöfarliga. Kommunen är en möjlig framtida arbetsplats för mig och det tedde sig intressant att undersöka detta ämne utifrån deras synvinkel.

1.3 Syfte och frågeställningar

Som redan belysts finns ett samband mellan transporter och ökade miljöproblem. Städer står inför stora utmaningar när det gäller att bibehålla eller återskapa trevliga och hållbara stadsmiljöer; såväl ekonomiskt som ekologiskt och socialt (tredelat hållbarhetsbegrepp). Den senaste tiden har hållbarhet diskuterats flitigt och citylogistik är ett av områdena som berör alla tre aspekterna. Kopplat till hållbarhet är enligt Lindholm (2012) citylogistik ett eftersatt område som behöver vidareutvecklas och förbättras. *Syftet med denna uppsats är att undersöka hur kommunerna arbetar mot bättre citylogistik.* Det är viktigt att skapa en hållbar stadsmiljö så uppsatsen kommer att ha det tredelade hållbarhetsbegreppet som genomgående tema. För att nå fram till uppsatsens syfte har tre vägledande frågeställningar formulerats:

- **Vilka är kommunernas viktigaste drivkrafter?**

Genom att undersöka vilka drivkrafter som finns vill jag ta reda på varför kommunerna anser citylogistik viktigt. Hur kommunerna jobbar mot bättre citylogistik grundar sig troligtvis i vilka drivkrafter de har. Att ha kännedom om drivkrafterna underlättar förmodligen även förståelsen för kommunernas arbete.

- **Vilken roll anser sig kommunerna ha i arbetet mot bättre citylogistik?**

Med denna fråga vill jag lyfta hur kommunerna ser på situationen och vilket ansvar de tycker de har att utveckla området. Hur kommunerna arbetar med citylogistik hänger antagligen ihop med den rollen de ser sig ha bland de involverade aktörerna.

- **På vilket sätt arbetar kommunerna för att effektivisera citylogistiken?**

Med denna fråga ämnar jag visa på de arbetssätt som kommuner använder sig av i arbetet mot bättre citylogistik. För att effektivisera citylogistiken krävs att de eventuella hinder som finns kan identifieras för att sedan kunna överbryggas.

1.4 Terminologi

För att underlätta läsningen i kommande text avser orden nedan användas på följande sätt:

Urbana godstransporter används synonymt med godstransporter i städer.

Citylogistik används för att beskriva optimeringen och logistiken av godstransporter i städer.

Fjärrgodstrafik avser långväga transporter, till exempel mellan städer eller länder.

Samordnad varudistribution innebär såväl samordning av näringslivets godstransporter som samordningen av kommunala varustransporter.

Stadsplanerare är den person som på kommunen ansvarar för kommunens planering av mark och vatten.

Hållbarhet används tredelat och fokuserar på såväl ekonomiska och ekologiska som sociala aspekter.

Distributionscentral är en terminal där varor samlas för att sedan levereras vidare.

Fyllnadsgrad används som ett mått på hur fullt lastad ett transportfordon är.

1.5 Avgränsning

Transporter har negativ påverkan på miljö och människor och det finns flera problemområden. Den här uppsatsen bortser från biltrafik, kollektivtrafik, samt annan trafik och fokusera på urbana godstransporter. Eftersom citylogistik handlar om logistiken i just städer så kommer fjärrgodstrafik inte behandlas utan uppsatsen koncentreras på godstransporter i staden. I begreppet godstransporter ingår inte resor som privatpersoner gör när det handlar.

Inom området citylogistik finns det många inblandade aktörer. Lindholm (2012) skriver att många av de studier som tidigare har gjorts ses utifrån en specifik intressent eller ur ett företags synvinkel, medan få undersökningar har behandlats utifrån lokala myndigheters perspektiv. Jag har tagit fasta på det och vill därför i uppsatsen vinkla blicken mot lokala myndigheter, specifikt kommunen, snarare än det privata näringslivet. Med det sagt går det självklart inte utesluta näringslivet och transportsektorns roll men de hamnar i periferin.

2. Teorier och begrepp

I detta kapitel presenteras teorier och begrepp som ligger till grund för uppsatsen. Med stöd av dessa kommer empirin sedan behandlas. Kapitlet är uppdelat i tre delar varav den första delen fokuserar på hållbarhetsbegreppet och modellen ”The Planner’s Triangle” som beskriver komplexiteten i planering för ett hållbart samhälle. I denna del behandlas även hur godstransporter kopplar an till grenarna i hållbarhetsbegreppet. I den andra delen kommer begrepp kopplat till citylogistik och transportsektorns verksamhet lyftas upp. Avsnittet kommer även beskriva hur situationen ser ut med många involverade aktörer. Sista delen i detta kapitel kommer att rikta sig på kommunen sätt att planera och deras möjlighet att arbeta med citylogistik. Bidrag från tidigare forskning kommer även att vävas in löpande i hela kapitlet.

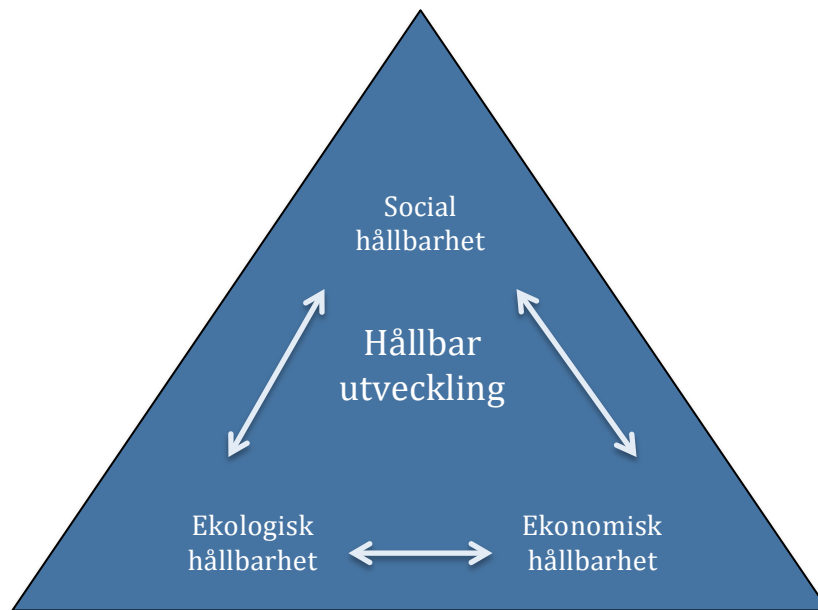
2.1 Hållbarhet

2.1.1 Hållbar utveckling

Vad begreppet hållbar utveckling verkligen innebär är svårdefinierat och det finns fortfarande inte någon allomfattande definition av det. En anledning till det är att konceptet är mycket brett och täcker in vitt skilda intressen, intressen som inte sällan står i motsats till varandra (Nyström & Tonell, 2012). I Brundtlandsrapporten 1987 beskrev dock Europeiska kommissionen hållbarhet som följer: En "Utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov" (Lindholm, 2012, s. 18-19). Efter FN-konferensen om miljö och utveckling i Rio de Janeiro 1992 har begreppet hållbar utveckling blivit allmänt vedertaget och en eftersträvt värd utveckling av samhällen (Nyström & Tonell, 2012). För att lättare greppa vad som täcks in i hållbarhet har begreppet delats upp i tre delar, i litteraturen brukar det talas om ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet (Campbell, 2012).

2.1.2 ”The Planner’s Triangle”

För att förstå komplexiteten mellan ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet brukar man inom planeringsteori använda modellen ”The Planner’s Triangle”. Triangeln visar tre olika inriktningar som planeringen av samhället kan utvecklas åt samt beskriver hur motsättningar i hållbarhetsbegreppet kan komma till uttryck. Precis som figuren nedan visar finns i vardera hörnet av triangeln ekonomisk hållbarhet, ekologisk hållbarhet och social hållbarhet. De tre står i ständig konflikt med varandra men med målet att förenas och samspeja, för att nå ett hållbart samhälle. Om störst fokus läggs på ekonomisk utveckling blir samhället en plats för produktion, konsumtion och spridning av varor. Utifrån denna riktning tävlar städer om ökade marknadsandelar och ständigt på jakt efter högre omsättning. Den andra inriktningen är ekologisk hållbarhet. I det fallet ses städer som förbrukare av resurser och producenter av avfall. Städer står i konkurrens med naturen och de resurser som finns, till exempel frågan om markanvändning. Det tredje sättet som samhället kan utvecklas åt, utifrån ”The Planner’s Triangle”, är social hållbarhet. Fokus ligger här på att skapa en jämn och rättvis fördelning av resurser mellan olika sociala grupper och ge alla samhällets medborgare samma service och möjligheter till ett rikt och hälsosamt liv (Campbell, 2012).



Figur 1. Triangeln visar de tre olika delarna i hållbarhetsbegreppet som en stadsplanerare måste förhålla sig till. Baserad på Campbells figur "The Planner's Triangle" (Campbell, 2012, s. 415). Illustration av Viktoria Gustafsson, 2016.

2.1.3 Hållbarhet och godstransporter

Godstransporter berör och påverkar alla tre olika hållbarhetsaspekterna. Lindholm (2012) beskriver att ur ekonomisk hållbarhet påverkas vinsten av att transporter fastnar i köer och har dålig tillgänglighet i städer. Detta leder till bristande punktlighet, otillförlitliga transporter som möjligen leder till missnöjda kunder, försummade marknader och därav minskad ekonomisk utveckling. Även ineffektivitet och slöseri med resurser innebär att den ekonomiska hållbarheten drabbas. Inom ekologisk hållbarhet påverkar godstransporter miljön på en rad olika sätt. Till exempel genom miljöfarliga utsläpp, användandet av icke förnybara naturresurser, ger avfallsprodukter samt minskad biologisk mångfald. Slutligen så har godstransporter även påverkan på den sociala hållbarheten i samhället genom bland annat sämre folkhälsa på grund av förorenade utsläpp och sämre luftkvalitet, buller, trafikolyckor samt förslitning på byggnader och infrastruktur (Lindholm, 2012).

Enligt Lindholm (2012) har godstransporter under lång tid försumrats i samhällsplaneringen till förmån för persontransporter och kollektivtrafik. Godstransporter ger möjlighet för stadens invånare att kunna leva ett gott liv samtidigt som det försämrar stadsmiljön på flertalet sätt. Eftersom stadens behov av varor är omfattande och dagligen ökar är det angeläget att ta tag i problemet och enligt Lindholm (2012) har godstransporter de senaste åren fått ta mer plats i debatten. Det finns dock fortfarande mycket arbete kvar och det krävs krafttag från alla kommuner för att göra det till en del i den vardagliga planeringen menar Lindholm (2012). Hon fortsätter med att trycka på att det är viktigt att behandla godstransporter som ett eget trafikslag med speciella förutsättningar eftersom de skiljer sig från andra trafikslag. Detta på grund av sin storlek, att de kräver utrymme för att lossa och lasta varor samt sin negativa påverkan på miljö och människor.

2.1.4 Sveriges miljömål

För att nå ett miljövänligare samhälle har regeringen satt upp ett antal mål och visioner som ska bana vägen dit. I Sveriges miljömålssystem anges ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål och 24 etappmål. Generationsmålet är övergripande och ger en inriktning för hur samhället inom en generation behöver förändras för att nå de 16 miljökvalitetsmålen. I generationsmålet poängteras även att dessa mål ska lösas utan att leda till miljö- och hälsoproblem i andra länder. Det övergripande målet har sedan av Sveriges riksdag sammanfattats till 16 miljökvalitetsmål, varav 15 antogs 1999. De flesta av dessa är tänkta att nås till 2020. Trots att miljökvalitetsmålen är uppdelade i separata mål och etapper hänger de tätt samman, det vill säga att de föroreningar och utsläpp som sker drabbar flera utav områdena, direkt eller indirekt. Exempel på några av målen är begränsad klimatpåverkan, frisk luft, giftfri miljö och god bebyggd miljö. För att nå dessa behöver alla samhällets sektorer vidta åtgärder. Stat, myndigheter, företag, privatpersoner men särskilt kommunerna är viktiga i arbetet för att nå miljömålen. De kan genom sin politik jobba med miljömålen på ett lokalt plan och väva in de nationella och regionala miljömålen i kommunens arbete. De flesta kommuner har tagit en betydande roll och jobbar aktivt mot målen. Detta görs bland annat genom den fysiska planeringen av mark, vatten och bebyggd miljö, samt utveckling av trafiksystemet (Naturvårdsverket, 2016).

I enlighet med det transportpolitiska hänsynsmålet ska transportsektorn genom energieffektivare transportsystem och minskat användande av fossila bränslen bidra till att miljökvalitetsmålet 'begränsad klimatpåverkan' uppnås (Trafikverket, 2016). Om ingen aktiv förändring görs kommer den svenska godstransportsektorn inte nå upp till de uppsatta mål om minskad CO₂ utsläpp som sträcker sig till 2020 (Pålsson et al., 2014). I det korta perspektivet pekar Pålsson et al. (2014) ut tre olika åtgärder som på olika sätt kan ge godstransportsektorn minskade utsläpp. De kan sammanfattas i följande områden; mindre efterfrågan på godstransporter, effektivisera logistiken samt att implementera ny teknologi.

2.2 Citylogistik

2.2.1 Definition citylogistik

Städer fylls av bostäder, affärer, restauranger och andra servicefunktioner som underlättar vardagen. I denna miljö finns en ständig rörelse varor som effektivt ska transporteras till rätt slutmål. Denna uppsats tar avstamp i Taniguchi et al.:s (2001) definition av citylogistik som lyder:

The process for totally optimizing the logistics and transport activities by private companies with support of advanced information systems in urban areas considering the traffic environment, the traffic congestion, the traffic safety and the energy savings within the framework of a market economy. (Taniguchi et al., 2001, s. 2)

Utifrån Taniguchis definition handlar citylogistik om att optimera företags transporter för att inom ramen av marknadsekonomi uppnå en bättre trafikmiljö och som leder till

energibesparingar. Crainic et al. (2009) instämmer med Taniguchi et al. (2001) och tillägger att den grundläggande idén inom citylogistik bygger på att betrakta alla transporter, företag och fordon som komponenter i ett integrerat system, snarare än separata delar. För att få ett fungerande system krävs systematisk planering, analyser och koordinering av de flöden som sker mellan olika aktörer. Även Crainic et al. (2009) betonar att citylogistik handlar om optimering av olika transporter inom staden men inte desto mindre om samordning. Lindholm (2012) diskuterar även hon citylogistik utifrån Taniguchis definition men menar att definitionen innebär begränsningar eftersom den endast täcker in privata företag och inte offentliga aktörer. Utöver det tillägger hon att begreppet borde inkludera godstransportsektorns utsläpp som påverkar människan och miljön och inte bara energibesparing.

I uppsatsen utgår begreppet citylogistik ifrån Taniguchi et al.:s begreppsdefinition men vill betona att det i det här arbetet endast handlar om godstransporter. Uppsatsen inkluderar även Lindholms synpunkter att det även rör sig om godstransporter av offentliga aktörer och de miljöfarliga utsläpp som godstransporter avger. Liksom Crainic et al. (2009) avser uppsatsen se citylogistik som ett integrerat system mellan olika aktörer.

2.2.2 Godstransporter i staden

För att lyckas nå målet om hållbara godstransporter i staden finns ett antal nyckelfaktorer som enligt Allen and Browne (2010) är avgörande att ta hänsyn till. Den första handlar om vikten att fordon som levererar varor i staden ska göra så liten påverkan som möjligt på miljö och människor. Den andra beskriver hur viktigt det är att planerare, godstransportföretag och andra intressenter samarbetar och strävar mot att minimera påverkan på miljön och sociala aspekter. Den tredje trycker på vikten av att stadsplanerare kan komma att behöva kontrollera rörelsen av fordon som levererar varor i staden. Den fjärde punkten fokuserar istället på transportföretagen och hur de behöver ta ansvar över att transporter behöver förbättras och effektiviseras för att minska trafikstockningar och miljöpåverkan. Slutligen, för att nå framgång inom området krävs politiska åtgärder som måste beakta ekonomiska, sociala och miljömässiga mål som lokala myndigheter formulerat. Vidare måste även mängden godstransporter och annan trafik i staden tas hänsyn till, liksom storleken, densiteten och utformningen av staden (Allen & Browne, 2010).

2.2.3 Målkonflikt kopplat till Just-in-time-systemet

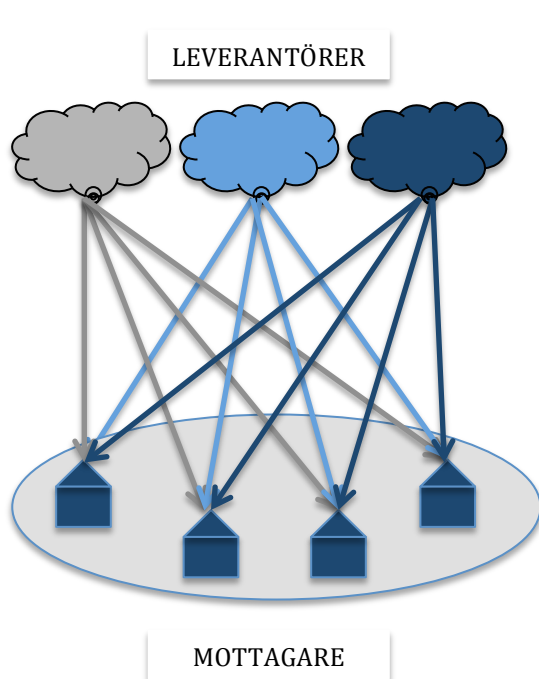
För att få en förståelse för vilket tankesätt som till mångt och mycket styr citylogistiken och som berör samhällets både privata och offentliga områden kommer detta stycke översiktligt behandla systemet just-in-time. Just-in-time, hädanefter kallat JIT-principen, är ett produktionssystem som bygger på ambitionen att producera och leverera varor i rätt mängd, vid rätt tidpunkt och till rätt plats. Syftet är att minska lagerkostnader genom att låta varorna gå direkt in i produktionskedjan. Tidigare kom större mängd varor vid varje tillfälle men det har nu ersatts av fler leveranser med mindre mängd. Denna förändring av produktionsprocessen har medfört att fler fordon är i omlopp men utan att mängden varor ökat (allt annat lika). Det är en utveckling som

medfört flertalet negativa konsekvenser bland annat i form av högre miljöbelastning, ökat antal trafikolyckor samt otillräckliga vägsystem i städer. Denna omställning av produktionssystemet har lett till förändringar för fjärrgodstrafiken liksom för distributionstransporter från lager och grossister (Berger & Forsberg, 2013).

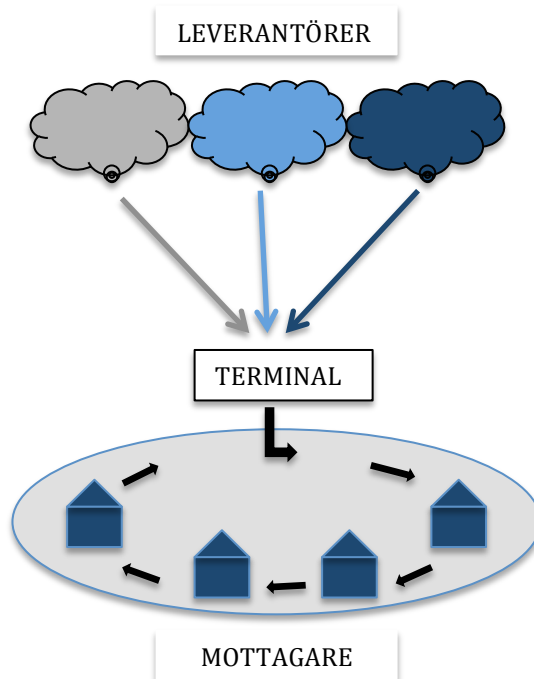
Enligt Berger & Forsberg (2013) finns här en målkonflikt mellan privata och offentliga samhällsområden. För företag och industri finns incitament och fördelar med att sköta sitt arbete utifrån JIT-principen, eftersom minskade lagerkostnader och högre kvalitet i produktionen uppväger de högre transportkostnaderna. Utifrån ett företagsekonomiskt synsätt blir det därför det naturliga sättet för näringslivet att agera. Dessvärre bidrar det till, som tidigare nämnts, ökade samhällskostnader som stat och kommun får stå för (Berger & Forsberg, 2013). Denna konflikt mellan offentliga och privata aktörer försvårar det gemensamma arbetet mot ett samordnat system. Crainic et al. (2009) hävdar att förståelse och samarbete mellan olika aktörer så som myndigheter, näringslivet, transportföretag och medborgare måste bli bättre för att lösa utmaningarna med citylogistik.

2.2.4 Samordnad varudistribution

För att minimera godstransporter i staden och sträva mot en hållbarare stad har Taniguchi (2014) och Crainic et al. (2009) lyft fram samordning och samlastning av varor som en av de viktigaste satsningarna. Målet är att färre godstransporter ska åka in i staden tack vare samlastningscentraler utanför staden. Figur 2 nedan visar hur det ser ut när alla leverantörer levererar sina varor till alla mottagare utan samlastningslokal. Figur 3 däremot visar hur detta effektiviserats genom att en terminal upprättas. Leverantörerna lämnar sina varor i terminalen, låter dem samlastas för att sedan gemensamt disputeras ut till mottagarna. Omlastningslokalen placeras mest fördelaktigt utanför staden och där stora flöden av godstrafik passerar. På terminalen lämnar fjärrgodstrafik av sitt gods för att det ska bli omstrukturerat, lagrat och sorterat innan godset skickas vidare in i de centrala delarna av staden. Crainic et al (2009) menar att dessa terminaler är centrala för att minimera stora transportfordon i staden samtidigt som det effektiviserar och blir lättare att organisera godstransporterna i städer. Trots att detta system är i bruk så är ändå många transporter halvfulla. För att ytterligare dra ned på antalet transporter behöver även de olika transportbolagen samordnas (Crainic et al., 2009).



Figur 2. Varje leverantör levererar själv sina varor till respektive mottagare. Illustration av Viktoria Gustafsson (2016), baserad på Länsstyrelsen (2016).



Figur 3. Samordnad varudistribution. Leverantörerna levererar sina varor till en gemensam terminal där varorna omlastas och gemensamt körs ut till respektive mottagare. Illustration av Viktoria Gustafsson (2016), baserad på Länsstyrelsen (2016).

Taniguchi (2014) menar att fyllnadsgraden i många transporter inte är så hög eftersom transportörer tenderar att hanterat sina transporter enskilt. Han pekar på Joint delivery system (JDS) som ett sätt att lösa detta. JDS är ett samarbete där olika godstransportföretag samordnar varuleveranser och hämtning av varor hos grossister med hjälp av samlastningscentraler. Systemet bygger på att det finns en samlastningscentral i eller strax utanför staden och som varor sedan upphämtas från. JDS sköts av privata företag men med visst stöd av lokala myndigheter. Genom flera exempel från Japan belyser Taniguchi (2014) hur samarbetet har lett till färre fordon och färre leveranser vilket inneburit en trevligare och mer hälsosam miljö ur både miljö- och arbetsmiljöperspektiv. Ytterligare en fördel är att de som slutligen får leveranserna får dem vid ett och samma tillfälle från flera grossister istället för vid olika tillfällen på dagen. Taniguchi (2014) tar upp denna typ av samarbete som en viktig åtgärd i strävan mot bättre stadsmiljöer eftersom JDS minskar kostnader och leder till färre fordon och därmed färre förare, bättre miljö, minskade trafikstockningar och färre trafikolyckor samt effektivare leveranser. Det finns dock några vanligt förekommande utmaningar och hinder som är kopplade till JDS. De handlar bland annat om svårigheter med sekretesskydd, begränsad flexibilitet i leveranstidpunkt, osäkerhet över vem som är ansvarig över transporten samt extra kostnader för samlastningscentralen och övrig administration (Taniguchi, 2014).

Crainic et al. (2009) tar upp några exempel på platser som prövat samlastningsprojekt, vissa mer lyckade än andra. En slutsats som dras av de olika projekten som de analyserat är att de som lyckats bestå efter projekttidens slut är sådana där både centrala

och lokala myndigheter varit involverade. Det kan förklaras med att privata transportbolag inte är villiga att betala de extra kostnader som uppstår genom samlastning. Utan definitiva krav eller stöd från myndigheter så fortlöpte inte projekten (Crainic et al., 2009). Lindholm (2012) tillägger till diskussionen om samordnad varudistribution att systemet även kan effektivieras om det sker förändringar i sättet som kunder beställer på och att kunderna själva koordinerar sina beställningar bättre, till exempel att beställa mer sällan och större mängder.

2.2.5 Private-Public Partnership

Private-Public Partnership (PPP) är ett begrepp som allt mer har kommit att bli populärt inom den offentliga sektorn (Browne et al., 2004). Browne et al. (2004) delar upp begreppet i en snävare och en bredare definition. Den förstnämnda fokuserar på samarbeten inom speciella projekt där offentlig och privata aktörer har delade intressen och mål och där de genom samarbete kan dela på risker och vinster. I den breda bemärkelsen däremot så handlar PPP om att sprida information, föra dialog och skapa nätverk. 1998 formulerade dåvarande premiärminister Tony Blair det följande:

The days of the all-purpose (local) authority that planned and delivered everything are gone. They are finished. It is in partnership with others-public agencies, private companies, community groups and voluntary organisations- that local government's future lies. Local authorities will deliver some services but their distinctive leadership role will be to weave and knit together the contribution of the various local stakeholders. (Browne et al., 2004, s. 20)

Urbana godstransporter involverar båda delarna men framförallt den breda definitionen av PPP. Detta eftersom urbana godstransporter berör många aktörer med skilda intressen och incitament. På grund av en allt mer globaliserad värld har rörelsen av människor och varor ökat, vilket ger upphov till nya flöden och nya förutsättningar. Enligt Browne et al. (2004) har offentliga beslutsfattare kommit att ställas inför utmaningar de haft svårt att lösa på egen hand och har startat samarbete med privata sektorn för att effektivisera godstransporter och minimera den negativa påverkan på människor och miljö (Browne et al., 2004).

Taniguchi & Van Der Heijden (2000) beskriver hur majoriteten av de initiativ som görs inom citylogistik är initierade av privata företag, med visst stöd från offentlig sektor. De menar dock att samarbetet mellan privat och offentlig sektor måste utvecklas och stärkas ännu mer för att citylogistiken ska kunna nå sin fulla potential (Taniguchi & Van Der Heijden, 2000). Dablanc (2007) menar att det har uppstått en situation där ingen av de inblandade aktörerna anser sig ansvariga nog för att vara den drivande parten i arbetet. Inom både den offentliga- och privata sektorn förväntar de sig att initiativ och arbeten ska initieras från annan part. Kommunen förväntar sig att företaget startar och utvecklar logistiktjänster som svarar upp mot kunder och detaljhandels ökande efterfrågan. Speditörer däremot hoppas på att kommunen ska starta och subventionera nya tjänster innan de startar företaget. Det sistnämnda menar Dablanc (2007) knappast är lönsamt och en stor risk för en kommun att ta.

Dablanc (2007) kommer med två förslag som skulle förbättra situationen. Det första menar hon handlar om att de som utövar transporter måste hitta sätt att arbeta närmre de lokala planeringsavdelningarna. I det andra förslaget betonar hon vikten av att skapa en fungerande process där tydliga regleringar kring vilka lastbilar som har tillträde till staden identifieras. De senaste decennierna har det skett stora förändringar på både produktion, distribution och konsumtionssidan. I de flesta städer har dock inte regleringar och arbetet med godstrafik hängt med utan är eftersatt (Dablanc, 2007). Boudouin (2006) skriver att utrymmen i städer som tidigare var avsedda för aktiviteter kopplade till transporter håller på att försvinna och att endast ett fåtal kommuner tar ansvar för att utveckla en modernare citylogistik (Dablanc, 2007 se Boudouin, 2006). Flera fortsätter snarare i gamla hjulspår med ytterligare begränsningar och restriktioner som försvårar för transportsektorn, trots att vi lever i en värld där människor önskar fyllda varuhyllor. Istället för att som i dagsläget reglera vikt och storlek på fordon önskar Dablanc (2007) se förordningar som istället reglerar fordonets miljöpåverkan, till exempel restriktioner för hur gamla fordon som får köras.

2.3 Samhällsplanering

2.3.1 Förtätning

De senaste 50 åren har jordens befolkning gått från att färre än 30 % av invånarna bor i städerna till att nu över hälften av jordens befolkning bor i städer. Det skiljer sig avsevärt åt från olika platser men liksom Sverige har de flesta utvecklade länder redan genomgått urbaniseringsprocessen (Newbold, 2010). I Sverige bor redan 80 % av befolkningen i urbana områden (Lindholm, 2014). Många städer är dock inte byggda för att kunna handskas med så många människor utan denna utveckling ställer ökade krav på planering för att fungera på ett smidigt sätt. Smart growth är en planeringsteori som kommit att bli allt mer populär i strävan efter att bygga hållbara städer. I stora drag innebär det att motverka stadsutglesning genom bättre utnyttjande av mark, med bland annat smarta transporter och tätare boenden (Newbold, 2010). I Sverige brukar man tala om smart growth i termer av bland annat förtätning. Med villabebyggelse och storskalig förortsbebyggelse har stadsutglesning sedan 1950-talet varit det sättet Sverige i hög utsträckning planerats utifrån. Det har visat sig vara väldigt kostsamt för både staden och miljön (genom till exempel kollektivtrafikutbyggning och jordbruksmark som tagits i anspråk), en kostnad som främst fallit på kommunerna (Arnstberg & Bergström, 2010). Idén om att förtäta städer har därför blivit något som allt fler kommuner planerar utifrån och som Boverket (2012) pekar på som en viktig insats för att få hållbara urbana miljöer. Kort sagt betyder förtätning att städer växer inåt, vilket innebär fler människor på mindre yta. Det kan handla om nyproduktion av såväl bostäder och butiker som kontor (Boverket, 2012).

2.3.2 "Den attraktiva staden"

På grund av bland annat globaliseringen har konkurrensen om människor och kapital blivit stor mellan städer. För att attrahera rätt företag och köpstarka människor som hjälper staden att växa har det blivit allt viktigare att kunna uppvisa en stad med många

kvalitéer (Walter, 2013). Vad som gör en stad attraktiv skiljer sig dock åt från olika människor men de flesta kan förmodligen skriva under följande beskrivning som Boverket, Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting tagit fram:

En attraktiv stad är en tätort, stor eller liten, som människor gärna vill vistas i och som är socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar. Den attraktiva staden ger människor en trygg plattform att bo, verka och leva i. (Wirsenius, 2015, s. 8)

Utöver det ska den attraktiva staden utvecklas och ta vara på sin specifika karaktäristiska samt svara upp mot dess invånares behov. Den attraktiva staden betonar även hög täthet som ger närhet till service och verksamheter. Att staden växer inåt genom förtätning leder till effektivare resursutnyttjande av till exempel infrastruktur samtidigt som det möjliggör ökad samverkan mellan människor och företag. Trots att tät bebyggelse eftersträvas ska det finnas öppna gaturum där människor kan vistas och umgås med andra. Slutligen beskrivs också hur den attraktiva staden ska ge möjlighet till resor och transporter för att invånarna ska kunna tillgodose sina behov (Wirsenius, 2015).

2.3.3 Kommunen och planeringssystem

En kommun är ett administrativt område med lokal självstyrning men med vissa obligatoriska uppgifter så som social omsorg, plan och byggfrågor, bostäder samt miljö- och hälsoskydd (Regeringen, 2015). Efter införandet av en ny byggnadslag 1947 har de svenska kommunerna fått allt större inflytande över den fysiska planeringen. En av de förändringar som byggnadslagstiftningen innebar var att kommunerna tilldelades rätten att planlägga marken, istället för som tidigare markägarna själva. Detta har sedan dess gått under benämningen *det kommunala planmonopolet*, vilket innebär att det är kommunen som avgör var och när bebyggelse får komma till stånd. Under tiden som gått sedan instiftandet av byggnadslagen har det från politiskt håll funnits strömningar som hävdar att offentlig samhällsplanering orsakar samhällsproblem och att visst ansvar bäst sköts av markägarna (Strömgren, 2007). Att luckra upp den offentliga planläggningen är dock något som nu motverkas med bland annat argument som ”en stark offentlig planering är ett viktigt instrument som bör användas i arbetet mot en långsiktig hållbar utveckling” (Strömgren, 2007, s. 235). Dock menar Ullstrand (2008) att staten har förlagt sitt ansvar på kommunerna och att de i sin tur förväntar sig att privata sektorn ska sköta allt fler av samhällets skyldigheter. Enligt Khakee (2000) är samhällsplanering och stadsutveckling som kommuner driver en medveten offentlig aktivitet i vilken offentlig sektor har möjlighet att åtgärda marknadsmisslyckanden. Han fortsätter med att beskriva den viktiga roll stadsplaneringen har på lokal nivå genom att motverka externa effekter så som miljöförstöring, trängsel och kriminalitet.

På kommunernas ansvar åligger att ta fram en översiktsplan (ÖP). Översiktsplanen ska ange inriktningen och den långsiktiga utvecklingen i kommunen och därmed redogöra intentionerna för användning av mark och vatten. Den översiktliga planeringen får vara visionär men ska innehålla realistiska mål och bör gå i linje med övriga nationella och regionala mål. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande men ska aktualiseras varje

mandatperiod och hållas levande för att bejaka förändringar i samhället. Juridiskt bindande är emellertid detaljplanen (DP). En detaljplan är ett dokument där kommunen utförligt beskriver ett specifikt områdes framtida utveckling. Det är utifrån detaljplaner som sedan planeringen genomförs. Trots att planmonopolet ligger på kommunerna har länsstyrelserna den slutliga makten att godkänna eller förkasta detaljplaner (Nyström & Tonell, 2012).

2.3.4 Offentlig upphandling

För att säkerställa principen om likabehandling vid upphandling finns i Sverige lagen om offentlig upphandling (LAO). Lagen reglerar hur kommuner, stat, landsting och andra offentliga myndigheter ska sköta sina beställningar av varor och tjänster (NE³, 2016). I Sverige står kommunen för en stor del av de inköp av varor och tjänster som görs och har genom det makt att påverka miljön. Genom att till exempel vid upphandling ställa krav på att produkter och tjänster ska vara miljövänliga har de chans att på ett omfattande sätt påverka området. Utöver själva varan skulle det kunna handla om att ställa krav på miljövänliga fordon eller distributionsmönster (Dablanc, 2011). Dablanc (2011) fortsätter med att påtala att kommunen genom att visa sig vara ansvarstagande gällande miljövänliga åtgärder även kan ses som ett gott exempel för den privata sektorn.

3. Metod

3.1 Kunskapssyn

Vetenskapsteori brukar vanligtvis delas upp i två olika huvudinriktningar; positivism och hermeneutik (Thurén, 2007). Utifrån positivismen ses kunskap som absolut, statisk och har sitt ursprung i naturvetenskapen. Om kunskapssynen däremot är hermeneutisk innebär det att forskarens förhållningssätt är mer relativt, tolkande och söker efter förståelse. Hermeneutiken är starkt förknippad med humanvetenskaperna men även inom samhällsinriktade ämnen är den en vedertagen kunskapssyn (Thurén, 2007). Eftersom studier om citylogistik är förankrat i den sociala verkligheten har det i uppsatsen antagits en hermeneutisk kunskapssyn. Det innebär att ämnet speglar de strukturer och den ideologi som råder samt har en historisk koppling. Hur citylogistiken bäst effektiviseras är också det en tolkningsfråga utifrån vem som uttalar sig, ideologi samt syn på stadsutveckling. Att forskaren antar denna kunskapssyn betyder enligt Thurén (2007) också att hen inte söker efter absoluta sanningar eftersom det inte existerar utan delvis beror på tolkaren.

3.2 Angreppssätt

Enligt Gren & Hallin (2003) finns det tre generella metoder för att skapa kunskap. Dessa tre beskriver var forskaren har sin utgångspunkt, i empiri eller i teori eller genom en blandning av de båda. Induktiv metod innebär att forskaren börjar med att samla empiri för att sedan analysera denna i förhoppningen om att kunna formulera teori. Genom ett deduktivt angreppssätt däremot tar forskaren avstamp i teori och studerar sedan verkligheten för att se om teorin kan få stöd, eller falsifieras av empiri. Den tredje metoden kallas abduktiv metod och vid användning av den skiftar forskaren fram och tillbaka mellan teori och empiri under studiens tid. Abduktiv metod beskriver hur teori och empiri är tätt sammanvävda och att det är svårt att utgå från endast teori eller empiri (Gren & Hallin, 2003). Den här uppsatsen bygger på den sistnämnda metoden eftersom det tedde sig svårt att genomföra studien på ett annat sätt. Problemformuleringen upptäcktes ute i fält. För att få bättre förståelse studerades teorier och begrepp samt tidigare forskning av ämnet. Mot bakgrunden av mina erfarenheter samt genom litteraturgenomgången växte frågeställningarna fram. Efter insamling av egen empiri blev det även behövligt att i viss mån omarbete teoridelen.

3.3 Kvalitativ metod

Syftet i den här uppsatsen handlar om att undersöka hur kommunerna arbetar mot bättre citylogistik. På grund av detta syfte och frågeställningarnas utformning föll sig kvalitativ metod som den naturliga forskningsstrategin. Detta eftersom ämnet är svårt att mäta på ett kvantitativt sätt och att statistik inom området är näst intill obefintligt. Eftersom kvalitativ metod söker förståelse och vill reda ut processer ansågs det dessutom vara ett lämpligare val. Kvalitativa metoder grundar sig i hermeneutisk vetenskapssyn och innebär så även att metoden kräver tolkning av forskaren och att kunskapen anses vara subjektiv. Kvalitativ forskning bygger främst på material som har formen av ord men även bilder ingår i denna kategori (Denscombe, 2009). Vi tolkning

av det insamlade materialet går således inte komma ifrån forskaren egen förförståelse och att tolkningen kommer göras utifrån forskarens uppfattning av situationen, text och tal.

3.3.1 Fallstudie

Syftet i uppsatsen avser undersöka hur kommuner arbetar med citylogistik. Eftersom Sverige består av 290 kommuner innebar det att det inom ramarna för detta arbete skulle vara omöjligt att studera dem alla. Det ansågs därför lämpligt att göra en djupdykning i två kommuner, även kallat fallstudie. Enligt Denscombe (2009) används fallstudie som forskningsmetod när forskaren genom ett eller ett fåtal fall på ett djupgående sätt vill redogöra för händelser och processer. Genom att använda mycket få undersökningseenheter ger det möjlighet att genomgående undersöka ett fenomen och förhoppningsvis upptäcka saker som annars kanske gått förbi. Att undersöka ett fåtal enheter ger en holistisk bild av situationen snarare än lösryckta faktorer (Denscombe, 2009). Huruvida fallstudie är en god metod har diskuterats flitigt och kritiker har ifrågasatt metodens forskningsvärde eftersom den enligt dem inte mynnar ut i något generaliserbart. Flyvbjerg (2006) tar i sin artikel *Five Misunderstandings About Case-Study Research* upp fem olika missuppfattningar gällande fallstudier och bemöter dem. Bland annat menar han att det är möjligt att generalisera utifrån ett enda fall och att fallstudier är viktiga för att få en nyanserad bild av verkligheten som inte annars är lätt att få. Han diskuterar att det må vara svårt att finna bevis, i den hårda bemärkelsen, men att vi definitivt kan lära oss mycket om verkligheten genom att studera ett eller ett fåtal fall inom ett avgränsat område. Det finns med andra ord skilda åsikter om fallstudiens möjlighet till att generalisera. Även om de två fallen i denna uppsats inte leder till några bevis eller generaliseringar som andra kommuner fullt ut kan skriva under på ger det en indikation om hur det ser ut ute i kommunerna och vilka problem och lösningar som finns. Generaliseringar som görs utifrån den här uppsatsen måste även beakta varierande befolkningsstorlek, geografi och andra olika förutsättningar som skiljer de svenska kommunerna åt.

3.3.2 Urval av kommuner

Eftersom fallen i en fallstudie inte bör väljas ut slumpmässigt (Denscombe, 2009) var första steget att skanna över flertalet kommuner i förhoppningen om att hitta någon som stack ut eller verkade vara representativ. Detta kan även enligt Flyvbjerg (2006) kallas att göra ett informationsorienterat urval. Det vill säga att valet av fall görs utifrån tidigare erhållen information för att det då är lättare att hitta ett fall med rikt på information. Till exempel kan forskaren välja ett fall som är avvikande eller extremt, eller att forskaren använder sig av några fall som skiljer sig åt. Flyvbjerg (2006) menar även att valet av fall inte behöver ha endast ett av de urvalskriterier utan att de kan kombineras och på så sätt förse forskaren med en uppsjö av information som kan användas och vridas på utifrån respektive urval.

Genom sökningar på Google samt egna erfarenheter av flertalet kommuner i Skåne visade det sig att arbetet med citylogistik i väldigt hög grad varierade sig från kommun till kommun. Vissa kommuner tycktes ha lagt ned mycket tid och resurser på att arbeta

med området medan begreppet för andra verkade vara betydligt mer främmande. Därför tedde det sig intressant att välja två kommuner vars arbete skiljde sig åt och urvalet utgick således utifrån vad Flyvbjerg (2006) kallar fall med maximal variation. Malmö var en av de kommuner bland dem som till synes arbetat mycket med citylogistik medan Jönköpings kommun fanns bland dem som inte verkade ha haft ett aktivt arbete. Båda kommunerna för dock sedan några år tillbaka diskussioner om samordnad varudistribution, en likhet som tedde sig intressant. Att de båda kommunerna skiljer sig åt i storlek och befolkningsunderlag bidrog också till valet. På så sätt finns möjlighet att kanske urskilja vilken betydelse storleken kan ha på hur planeringen av citylogistik sker och vad respektive kommun satsar på att jobba med. Det går dock inte bortse från likheter som finns och som enligt mig gör det extra intressant att titta på just Malmö och Jönköping. Till exempel att båda är regionhuvudstäder och har stabil befolkningsökning vilket gör att båda ställer krav på effektiv planering. Jönköping är en kommun vars invånarantal är jämförbar med flera andra kommuner i Sverige och kan därför ses som ett typexempel bland dessa. Med ökande invånarantal är det troligt att Jönköping kommer att ställas för samma utmaningar som Malmö har och det kan därför redan nu vara intressant att ta reda på hur de båda ser på utvecklingen och vikten av kommunernas arbete med citylogistik.

Eftersom tid och resurser inte är oändliga för en forskare går det inte heller att ignorera att val av fall även blir en fråga om bekvämlighet och praktiska överväganden. I fråga om praktiska överväganden får detta först ske när de alternativ som tagits fram är likvärdiga (Denscombe 2009). Eftersom jag vill göra intervjuer på plats blev jag av ekonomiska och tidsmässiga skäl tvungen att räkna bort kommuner som låg allt för långt bort. I och med att jag bor i Lund blev Malmö ett naturligt val eftersom det utöver tidigare nämna kriterier även ligger nära geografiskt sett. Eftersom jag kommer från Jönköping blev den staden aktuell trots att den ligger en bit bort.

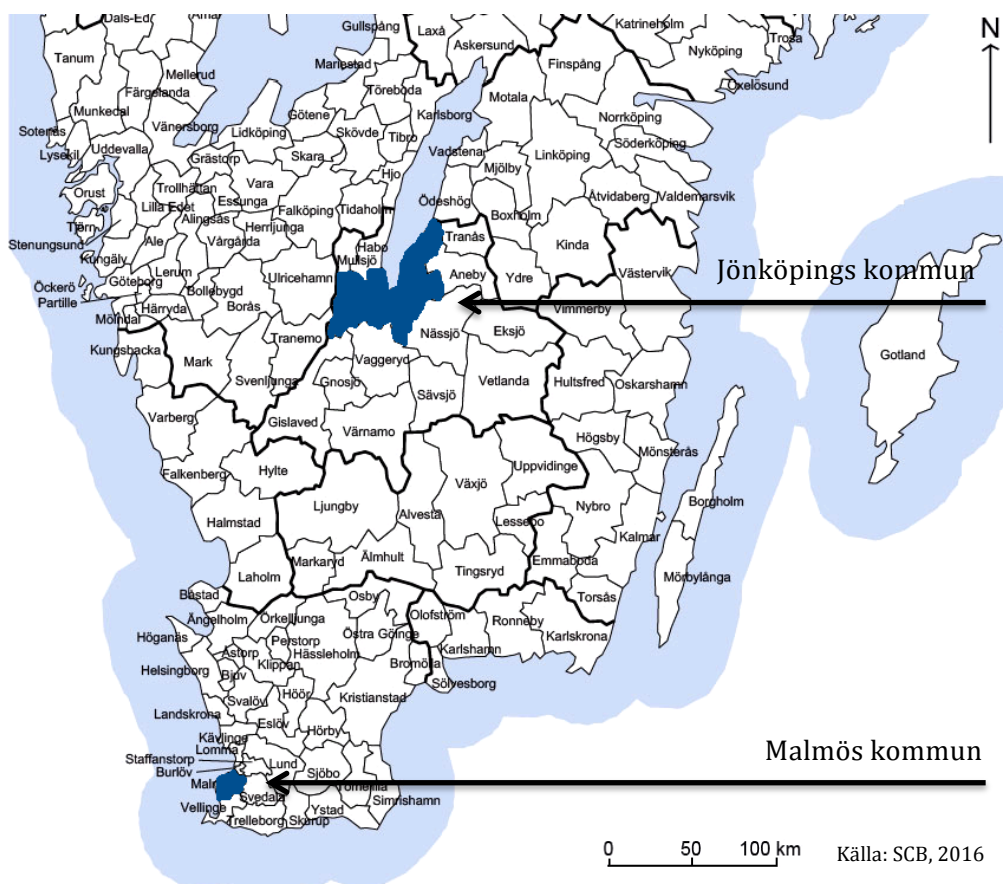
Trots att invånarantalet skiljer sig mellan kommunerna kan de båda klassas som svenska medelstora städer. Detta medför att de resultat som framkommer bäst generaliseras mot städer i liknande storlek. Även det kan vara svårt eftersom kommuners geografiska placering, historia och karaktäristiska inte kan bortses från. Hade studien behandlat två små kommuner så hade resultatet förmodligen blivit annorlunda. Små kommuner valdes dessutom bort med stöd av Lindholm (2012) som skriver att de flesta små kommuner, det vill säga de med färre än 10 000 invånare, inte har någon som jobbar med godstransporter och att de inte ser urbana godstransporter som ett problem.

3.3.3 Jönköpings kommun

Jönköpings kommun är beläget precis söder om Vättern, har en befolkningsmängd på 133 310 (2016) och har i många år haft en stadig befolkningstillväxt. Jönköping som är kommunens största stad är utöver det även regionhuvudstad i Jönköpings län där såväl högskola som ett antal stora myndigheter återfinns. Kommunen trafikeras i nordsydlig riktning av Europaväg 4 och genomkorsas av järnvägen som går mellan Nässjö och Falköping. Hela kommunen har en yta på 1480 km² (NE¹, 2016).

3.3.4 Malmös kommun

Malmös kommun betecknas ofta som Malmö stad och är beläget i sydvästra Sverige med Danmark i väster. Kommunen har de senaste trettio åren haft stabil befolkningstillväxt och har i dagsläget 322 574 (2016) invånare. Malmö stad är regionhuvudstad i Region Skåne och i kommunen återfinns bland annat högskola, Skånes universitetssjukhus samt en rik handelsverksamhet. Kommunen ligger även i ett område med rik jordbruksmark och har därför en betydande livsmedelsindustri. Med flera korsande Europavägar och hamnområde är kommunen även ett betydande transportcentrum. Hela kommunen har en yta på 157 km² (NE², 2016).



Figur 4. Karta över södra Sveriges kommuner. De områden som är markerat i blått visar Malmös kommun respektive Jönköpings kommun. Av kartan framgår att kommunernas ytstorlek skiljer sig markant.

3.3.5 Urval av intervjupersoner

Eftersom frågeställningarna vill söka svar på det övergripande arbetet med citylogistik föll beslutet, efter en avvägning, på att intervjua tjänstemän som fyller funktionen av chef eller projektledare, snarare än stadsplanerare. Att intervjua en planerare hade varit väldigt intressant och förmodligen belyst problematiken från en annan vinkel, men eftersom risken fanns att de inte satt inne på samma information gällande det övergripande arbetet föll valet på den andra kategorin personer. Ämnet är inte vida utbrett och det var därför enkelt att få kontakt med rätt person som hade relevant information inom ämnet. Ytterligare ett alternativ hade kunnat vara att prata med

kommunpolitiker, eftersom det är dem som tjänstemännen måste förhålla sig till. Dock kändes det mer rimligt att tjänstemännen var mer insatta och uppdaterade i ämnet. I en större undersökning hade det varit intressant att även få politikernas bild av området.

3.4 Intervju

Enligt Denscombe (2009) passar intervju bra när forskaren söker svar på processer och vill få en djupare insikt i hur ett arbete ser ut, vilket lämpar sig bra till min undersökning. För att få ut mesta möjliga av intervjuerna används semistrukturerade intervjuguider. Detta innebär att forskaren har en lista med frågor som hen får svar på under intervjun men att detta görs på ett betydligt mer ledigt och flexibelt sätt än vid strukturerade intervjuer. Genom detta tillvägagångssätt lämnas utrymme åt intervjupersonen att själv utveckla sina synpunkter och tala mer fritt kring de olika frågorna (Denscombe, 2009). Frågorna i intervjuguiderna formulerades mot bakgrund av de teorier och den tidigare forskning som återfinns i tidigare kapitel. I litteraturgenomgången fanns ord och begrepp som förekom frekvent och som verkade centralt för uppsatsens frågeställningar. Kring dessa ord byggdes sedan intervjufrågorna upp.

Sammanlagt gjordes tre intervjuer. Två av intervjuerna gjordes med tjänstemän på Jönköpings kommun och den tredje gjordes med en tjänsteman på Malmö stad. Anledningen till att inte lika många intervjuer gjordes med respektive kommun var av den enkla anledningen att tjänstemannen på Malmö stad besatt kunskap på hela området som uppsatsen önskar söka svar på, medan den information jag sökte var uppdelat på två personer i Jönköpings kommun. På grund av detta gjordes tre olika intervjuguider (se bilaga 1, 2, 3). Två olika till tjänstemännen i Jönköping, vilka sedan tillsammans användes för intervjupersonen på Malmö stad. Ett utkast av intervjufrågorna skickades ut i förväg eftersom två av intervjupersonerna ville ha chans att förbereda sig. Utifrån frågeställningarnas karaktär ansågs det inte finnas någon risk med att lämna ut frågorna tidigare utan det betraktades snarare som fördelaktigt, samt att det tydde på visat intresse för uppsatsen. I resultat & analysdelen kommer information från intervjuerna att refereras till intervjuperson 1, intervjuperson 2 och intervjuperson 3.

Tabell 1. Information om de tre olika intervjuerna.

Intervjuperson	Företag	Position	Datum	Längd
Intervjuperson 1	Jönköpings kommun	Upphandlare/Projektledare e-handel & samordnad varudistribution	2016-12-01	45 min
Intervjuperson 2	Jönköpings kommun	Avdelningschef Utvecklings- och trafikavdelningen	2016-12-02	40 min
Intervjuperson 3	Malmö stad	Projektledare godstrafikprogram & Samcity	2016-12-06	80 min

3.4.1 Intervjuareffekten

I de flesta sammanhang uppfattas personer olika beroende på identitet. Så är även fallet vid ett intervjutillfälle. Enligt Denscombe (2009) är ålder, kön och etniskt ursprung speciellt faktorer som påverkar andra människor. Den så kallade intervjuareffekten innebär en eventuell snedvridning i svaren som forskaren får fram, just på grund av den personen som utför intervjun. Det kan handla om intervjuarens identitet men även att egna åsikter eller attityd lyser igenom i intervjun och att det på så sätt gör att intervjupersonen inte delar med sig av viktig information eller inte svarar ärligt (Denscombe, 2009). Efter att ha reflekterat över intervjuareffekten fanns det chans att bättre förbereda mig och att vara medveten om min eventuella påverkan. Eftersom valet av ämne inte är särskilt kontroversiellt eller känsligt verkar det dock rimligt att svaren i stor utsträckning kan anses pålitliga och att forskarens identitet inte påverkade. Ändock ligger det i tiden att jobba på hållbara och miljövänliga sätt så det skadar inte att vara medveten om att information kan komma att framställas på ett mer positivt sätt. Detta för att kommuner möjligtvis vill framställa sig som ännu mer hållbara, attraktiva och välfungerande än de är.

3.4.2 Genomförande av intervjuer

Samtliga intervjuer genomfördes, utifrån deras önskemål, på respektive tjänstemans arbetsplats i speciellt avsatta mötesrum. Det kändes som det mest rimliga och smidigaste sättet att få till intervjuerna. Både ljudupptagningar och fältanteckningar gjordes under intervjuerna, vilket underlättade att vid senare tillfällen kunna gå tillbaka och lyssna eftersom minnet kan vara ganska opålitligt. Denscombe (2009) menar även han att inspelning är att föredra eftersom de kan kontrolleras av andra forskare samt ger en exakt dokumentation av intervjun. Dessvärre menar han att det i inledningsskedet kan hämma intervjupersonen och att de inte vågar öppna sig. Vidare ger ljudupptagningar inte någon information om personens ansiktsuttryck eller gestikuleringar.

Vid två av tre intervjutillfällen var det svårt att följa den medtagna intervjuguiden eftersom intervjupersonerna tenderade att prata väldigt mycket och själva kom in på andra delar i intervjun. Detta försvårade mitt arbete eftersom det ibland var svårt att ha kontroll på vilka frågor intervjupersonen verkligen hade svarat på eller endast snuddat vid. Intervjuerna har i efterhand transkriberats i den mån det ansågs nödvändigt. Vissa delar av intervjuerna har till punkt och pricka noterats ned, medan stödord har skrivits på de delar som inte direkt gav svar på frågeställningarna.

3.5 Skriftliga källor

Enligt Denscombe (2009) uppmuntrar fallstudie som metod till användningen av flera datakällor, eftersom de på så sätt kan bekräfta varandras information och styrka tillförlitligheten. Genom att utöver intervjuerna med tjänstemännen även använda mig av skriftligt material bildas således en metodkombination som kan uppfylla detta (Denscombe, 2009). De skriftliga källorna som jag hämtat information ifrån är kommunernas egna dokument i form av översiktsplaner, befolkningsprognoser och

godstrafikprogram. Dessa källor har främst använts i inledningsskedet för att få en förståelse och en övergripande bild av kommunerna samt hur de lyfter ämnet citylogistik.

3.6 Empirisk trovärdighet

För att svara på uppsatsens frågeställningar har jag valt att använda mig av både skriftliga källor och intervjuer. Genom att kombinera de två informationskällorna har analysen fått ett bredare underlag vilket i sin tur kan ge studien bättre träffsäkerhet och genom det högre trovärdighet. I akademiska sammanhang brukar det här refereras till frågor om huruvida studien visar mått på reliabilitet och validitet (Thurén, 2007). Reliabilitet innebär att undersökningen som görs ska kunna upprepas åtskilda gånger och utmynna i samma utfall. Validitet betyder att metoden som använts anses exakta och träffsäkra samt att de ger svar på det som efterfrågas (Thurén, 2007). Att jag avser använda mig av kvalitativ metod gör det dock svårare att utgå ifrån tidigare nämnda kriterier. Det är till exempel i princip svårt att återupprepa en intervju vid ett senare tillfälle eftersom det är svårt att skapa exakt samma situation. Speciellt eftersom en semistrukturerad intervjuguide styrs utifrån både intervjupersoner och intervjuarens följdfrågor (Denscombe, 2009). Å andra sidan verkar det inte troligt att ny relevant information skulle ha kommit fram vid ett annat tillfälle, utan i sådana fall främst andra formuleringar och nyanser av ämnet. Med detta sagt har studien haft validitet och reliabilitet som ledstjärna och eventuella brister kunnat minimeras.

4. Resultat och analys

I denna del kommer de empiriska resultaten lyftas och diskuteras. Resultaten kommer att kopplas till de teorier och begrepp som är förklarade i tidigare avsnitt. Syftet med uppsatsen är att undersöka hur kommunerna arbetar mot bättre citylogistik, och för att svara på det är detta kapitlet uppdelat utifrån de tre vägledande frågeställningarna som handlar om kommunens drivkrafter, roll och arbetssätt. Eftersom frågorna är tätt sammankopplade så kommer de även här i resultat och analysen av naturliga skäl beröra varandras områden. Skillnader och likheter mellan Malmö stad och Jönköping kommuns arbete med citylogistik åskådliggöras och diskuteras. Kapitlet inleds med ett resonemang om hur begreppet citylogistik har lyfts i de båda kommunerna.

4.1 Begreppet citylogistik

I litteraturen visade det sig att definitionen av vad citylogistik är skiljde sig åt mellan olika forskare. Likaså finns det en otydlighet i kommunernas syn på vad citylogistik innebär och vilket ord de använder sig av när de syftar på arbete inom detta område. Intervjuperson 3 säger att definitionen av citylogistik blivit slentrianmässig men anser att det handlar om urbana godstransporter i staden, vilka avser både privata och kommunala flöden. De två intervjupersonerna från Jönköpings kommun hade olika definitioner där den ena benämnde det som varudistribution i vilket hen både inkluderade kommunala och näringslivets varor. I den andres ögon var däremot citylogistik endast näringslivets varor. I en första mailkontakt med Jönköpings kommun sa båda att de inte hade något aktivt arbete gällande citylogistik. Vid intervjutillfällena framkom det dock att det visst skedde arbete inom området, men att de inte benämnde det som citylogistik (Intervjuperson 1 & 2).

Den tvetydighet som råder kring vad begreppet citylogistik inbegriper indikerar hur komplext området är. I både litteraturen och kommunerna finns det olika uppfattningar om huruvida citylogistik avser endast det privata näringslivet, eller det privata näringslivet och offentliga flöden. Som Lindholm (2012) skriver är godstransporter överlag ett eftersatt område och att speciellt logistiken av urbana godstransporter inte uppmärksammas tillräckligt. Att ämnet först de senaste åren kommit upp på agendan kan förklara genom att det finns skilda åsikter om vad begreppet innefattar och att det kan leda till viss misskommunikation. För att lyckas effektivisera arbetet mot bättre citylogistik i kommuner skulle det kunna tänkas underlätta om det fanns en gemensam bild av vad som inkluderas i termen.

4.2 Kommunens drivkrafter

4.2.1 Den attraktiva staden

Som tidigare beskrevs i teoridelen inkluderar hållbarhetsbegreppet tre olika delar; såväl ekonomisk som ekologisk och social hållbarhet. ”The Planner’s Triangle” beskrev hur konflikter uppstår mellan de tre olika hörnen i hållbarhetsbegreppet och hur viktigt det är att alla tre beaktas i stadsplaneringen (Campbell, 2012). Urbana godstransporter berör alla tre och det visade sig att alla tre både direkt och indirekt nämndes som drivkrafter för kommunernas arbete mot bättre citylogistik. Tjänstemännen valde dock att i hög

utsträckning tala om det i termer av ”den attraktiva staden” (Intervjuperson 2 & 3). Intervjuperson 3 beskrev det som en nödvändighet att skapa en attraktiv stad men påtalade att vad det innebär varierar mellan kommuner, politiker och personer. Hen fortsatte med att beskriva det som en stadsmiljö där människor kan känna att det är tryggt, säkert, attraktivt, mysigt och trevligt och vidare att det då är jobbigt för de som shoppar om de måste trängas med stora lastbilar.

[...] i förlängningen så inser alla också att om vi inte kan hantera att få plats med varuleveranserna och avfallsflödena så kan vi inte heller växa som stad och då blir vi inte attraktiva varken för företag som vill etablera sig i Malmö eller för människor som vill bosätta sig i Malmö. Och det är klart att då kan vi inte växa och uppnå de målsättningar vi har kring att bli en attraktiv stad och att blomstra som vi vill. (Intervjuperson 3)

Även intervjuperson 2 menar att deras största drivkraft att jobba med citylogistik handlar om hur människor upplever stadsrummet och att de vill skapa ett trivsammare centrum som är trafiksäkert och attraktivt. På det hela taget låter det som att båda kommunernas huvudsakliga drivkraft är just för att göra staden attraktiv, vilket då tyder på att de fokuserar på de lokala angelägenheterna snarare än de globala. Precis som Walter (2013) skrev har konkurrensen mellan städer ökat och strävan efter att attrahera människor och kapital blivit allt viktigare. Kopplat till det tyder det på att båda kommunerna har vissa ekonomiska incitament till att arbeta med citylogistik, trots att även miljömässiga och sociala bitar ingår i begreppet ”den attraktiva staden”. Ytterligare en anledning till att Jönköpings kommun anser citylogistik är viktigt är eftersom stora lastbilar kör sönder saker ute på gatorna (Intervjuperson 2). Även det kan kopplas till ekonomiska incitament eftersom det både tar tid och pengar att återställa förstörda saker.

Den främsta drivkraften som föranledde Jönköpings kommuns arbete med just samordnad kommunal varudistribution var däremot önskan att minska antalet backande lastbilar på skolgårdar samt att det var ett miljöprojekt (Intervjuperson 1 & 2). Det tyder på att det finns ett tydligt socialt perspektiv i fokus och att kommunen månar om barnperspektivet. Andra tecken som tyder på att både Malmö stad och Jönköpings kommun arbetar med citylogistikfrågan av sociala skäl framhölls genom att båda talade om stora lastbilar och godstransporter som ett trafiksäkerhetsproblem. Det framkom även att det buller som urbana godstransporter ger upphov till är önskvärt att minimeras med tanke på sociala skäl (Intervjuperson 1, 2 & 3).

Trots att ”den attraktiva staden” låg i fokus så nämnde intervjuperson 2 i förbifarten att det är en miljöangelägenhet. Intervjuperson 3 tryckte desto mer på miljöfaktorn som drivkraft genom att beskriva hur godstrafiken är överrepresenterad när det gäller utsläpp av både lokala luftföroreningar och klimatpåverkan. Det visade sig alltså att båda kommunerna mer eller mindre hade alla tre delarna i hållbarhetsbegreppet som drivkrafter i arbetet mot bättre citylogistik.

4.2.2 Utmaningar ännu inte ohanterliga

I Jönköpings kommuns översiktsplan (2016) omnämns inte citylogistik och det skrivs inte många ord om godstransporter. Det har visats sig finnas en viss diskrepans mellan de skriftliga dokumenten jag funnit från Jönköpings kommun och vad som framkommit i intervjuerna. Det ter sig som att de arbetar i större omfattning än vad dokumenten visar. Malmö stad däremot lyfter ämnet som viktigt i sin översiktsplan (2014) samt har tagit fram riktade dokument som berör citylogistik och urbana godstransporter. Det visar på Malmö stads visioner och att de identifierat problem som de ämnar arbeta med. Samtidigt som de har uttalade mål och strategier menar intervjuperson 3 ändå att det är andra omständigheter som gör att arbetet tenderar att gå långsamt. Det är intressant att det vid samtal med båda kommunerna dykt upp andra saker som spelat stor roll och som gett fler nyanser vilka inte framkom genom dokumenten. Kanske beror det på begreppsförvirringen eller att som intervjuperson 3 beskriver hur intresset från ledningen blivit mindre samt att bostadsbrist och sociala problem i Malmö tenderar att vara mer högprioriterade frågor.

Trots att både intervjuperson 2 och 3 har nämnt ett antal anledningar och drivkrafter till varför kommunerna jobbar med citylogistik menar de båda att problemen med citylogistik i deras städer ännu inte är så stora. Intervjuperson 2 säger att det dock kommer att bli en allt viktigare fråga framöver men nämner inte varför. En av anledningarna till varför intervjuperson 2 tänker att frågan kommer att bli mer aktuell skulle kunna vara den snabbt växande befolkningen i kommunen, i kombination med den förtätning som sker. I både Malmö stad och Jönköpings kommun är just förtätning en strategi som effektivt används (Intervjuperson 2 & 3). Det kommer leda till fler människor på samma yta, med allt vad det innebär. Intervjuperson 3 uttrycker det som följande:

Vi växer och det finns prognoser som säger att vi kan komma att växa väldigt snabbt framöver. Och då ställer det såklart nya krav på att vi bygger mer bostäder men också att vi hanterar trafikflödena. Då blir det ju mer varuflöden och avfallsflöden med fler människor tätt. Vi har pratat mycket om att växa inåt i Malmö, dels för att vi är en tigt, alltså rent geografiskt, en ganska tigt kommun. (Intervjuperson 3)

Även Jönköpings kommuns befolkningsprognos för 2025 visar att kommunen de nästkommande 10 åren kommer att växa med cirka 16 000 invånare (Jönköpings kommun, 2016). 16 000 fler personer som ska handla mat och kläder, få soporna tömda och äta på restaurang kommer sannolikt leda till ökade godstransporter i kommunen. Frågan en kan ställa sig är när arbetet på riktigt ska sätta fart? Är det nu i förebyggande syfte som kommunen bör starta godstrafiknätverk, utbilda planerare och aktivt planera för ökande transporter eller är det när kaos utbryter? Malmö stad har påbörjat det arbetet men intervjuperson 3 fortsätter med att beskriva hur människor tenderar att vara väldigt reaktiva och att det även speglar hur arbetet med citylogistik sköts. Hen uttrycker det som följer:

När det [citylogistiken] blir riktigt kaos. Då kanske vi på kommunen på riktigt börjar fundera på vad vi ska göra åt detta. Så är det. Och det är bara så det är och då drivs utveckling framåt för att då måste det hända något. [...] Då går det alltid att lösa saker som innan känns väldigt svåra. (Intervjuperson 3)

4.3 Kommunens roll

4.3.1 Uppnå miljömål

Kommunens roll är bland annat att se till att samhället planeras på ett sätt som går i linje med riksdagens miljömål. De nationella miljömålen kan lättare uppnås om kommunen genom en god planering på lokal nivå beaktar sådant som påverkar klimatet och luften samt främjar en trygg och säker miljö (Naturvårdsverket, 2016). I arbetet mot bättre citylogistik kan kommunens roll ses som ansvariga över bland annat detta. Ullstrand (2008) förklarar hur staten ger större ansvar åt kommunerna att sköta samhällliga uppgifter och att kommunerna i sin tur hoppas på att den privata sektorn ska sköta det. Taniguchi & Van Der Heijden (2000) menar att många av de projekt som startas inom citylogistik görs av privata aktörer men att det också finns ett behov av stöd från offentlig sektor. Om transportbolag tjänar pengar på att samordna transporter så gör de nog gärna det men annars kan det tänkas svårt att motivera effektivare citylogistik ur just sociala och ekologiska aspekter. Denna uppsats utgår ifrån kommunernas perspektiv och det är därför svårt att säga något om varför privata näringslivet initierar projekt inom citylogistik. Men utifrån tanken att näringslivet vill vinstmaximera är förmodligen inte miljöskäl huvudargumentet, eftersom det på kort sikt inte direkt är vinstgenererande. Att jobba för miljön verkar hittills vara något som i hög utsträckning får ske från offentligt håll. Intervjuperson 2 har uppfattat situationen liknande:

Jag tror det är svårt att påverka de privata transportererna eftersom de styrs av pengar. Det är ju ingen som driver ett transportbolag för att det är jätteroligt att köra lastbil eller jätteroligt att bära paket. De vill ju ändå tjäna pengar. Och det är ju likadant med butiksägare, de vill ju i grunden tjäna pengar och det måste de ju för annars överlever de inte. (Intervjuperson 2)

I samtal med intervjuperson 3 när det gäller samordnad varudistribution kom det fram att det saknades politiska beslut att driva den frågan. Som tjänstemän kan det vara svårt driva på och veta sin roll om det saknas tydliga direktiv uppifrån. För att på allvar satsa på klimatvänliga lösningar och dra ner på transportsektorn miljöutsläpp krävs en ledning som leder i den riktningen. Men intervjuperson 3 beskriver på följande sätt hur just arbetet med citylogistik är extra svårt till skillnad mot andra ansvarsområden som kommunen har:

Jag tror att kommunens roll i den här frågan är mycket mer komplex än när det gäller cykeltrafik eller kollektivtrafik eller gångtrafik för här är det så många kommersiella intressen, privata aktörer, branschorganisationer, och kommunens roll är inte självklar på något sätt. Det är mer komplext när det gäller godstrafiken och då famlar man lite som kommun kan jag säga. (Intervjuperson 3)

Utöver att uppnå just miljömålen pekar Lindholm (2012) på att en effektivitet i handskandet av citylogistiken ger positiva effekter på även sociala och ekonomiska områden. Även de är områden som kommunen delvis har ansvar över, och precis som tidigare nämnts anledningar till varför de anser arbetet med citylogistik viktigt.

4.3.2 Öppna upp för samverkan

I litteraturen förklaras begreppet Private-Public Partnership (PPP) vara ett arbetssätt som skulle kunna leda till bättre citylogistik (Browne et al., 2004). Konceptet bygger på samverkan och just samverkan kom att diskuteras vida i intervjuerna. Alla tre intervjupersonerna var eniga om att samverkan var vägen framåt men att det inte var självklart hur det skulle ske och på vilka premisser. Kommunens roll skulle här kunna ses som en initiativtagare för just ökat samarbete men även agera som ”spindeln i nätet”. I Jönköpings kommun finns inget direkt samarbete för citylogistik eller ett nätverk där frågor kopplade till citylogistik löpande diskuteras (förutom samordnad kommunal varudistribution). Däremot finns ett samarbete med cityföreningen i Jönköping city där frågor kan tas upp och också görs när det uppkommer problem (Intervjuperson 2). I den bredare bemärkelsen av (PPP) tar Browne (2004) upp att de viktigaste bitarna för att förbättra citylogistiken är att föra dialog och arbeta med kunskapsspridning. Malmö stad är sammankallande för ett godsnätverk som årligen har tre möten. I nätverket medverkar Sveriges åkeriföretag, fastighetsägare, citysamverkan (butiker, fastighetsägare och kommun) offentliga myndigheter, Region Skåne, Trafikverket och några privata åkerier (Intervjuperson 3). Intervjuperson 3 menar att det är en viktig plattform där olika aktörer lyfter det de ser som problematiskt men säger samtidigt att det är svårt att hitta gemensamma nämnare när de olika aktörerna drivs av olika saker. Hen hävdar att kommunen har en viktig roll externt genom att:

[...] kunna lyssna in vilka önskemål som finns, vilka behov som finns och hur de kan synkroniseras mot våra interna målsättningar för staden och hur vi kan hitta lösningar som faktiskt uppfyller behoven för de privata aktörerna när det gäller distribution och avfall. Hur vi kan jämkla mellan de behoven och våra mål i planeringen. (Intervjuperson 3)

Intervjuperson 2 instämmer i att det är svårt att hitta gemensamma nämnare mellan olika aktörer och att hitta samarbetsformer som fungerar. Hen menar dock att det är nyckeln.

Vi har ju försökt jobba tillsammans med Jönköping city som är vår cityförening där många näringsidkare är med för att försöka få dem att styra när varor ska komma olika tidpunkter och försökt få dem att välja tidpunkt, typ av fordon. Sen är det jättesvårt, alla försöker hitta liksom enklare och billigare sätt att sköta sin varudistribution på och då blir det tyvärr större och större fordon. (Intervjuperson 2)

I Jönköpings kommun var det dock självklart att det var de som skulle starta upp den kommunala samordnade varudistributionen och att det skulle vara omöjligt för näringslivet att styra (Intervjuperson 1). Men om det ska till en samordning av även det privata näringslivets varor så säger intervjuperson 2 följande:

[...] det är ju samverkan som är det viktiga som man måste göra. Sen tror jag ju att om man ska få det funka så måste kommunen vara med och gå in och ta en del av kostnaden för det. Men sen är det väl egentligen inte hållbart att i längden att skattekollektivet ska gå in och betala för denna typ av verksamhet i längden. (Intervjuperson 2)

Hen menar alltså att kommunen skulle behöva gå in som delfinansiär i näringslivets verksamhet för att det skulle fungera att samordna transporter. Liksom hen nämner att det inte är hållbart i längden så är frågan om det ligger på kommunens axlar? Dabanc (2007) trycker på att det är en stor risk för en kommun att starta och subventionera tjänster för näringslivet men menar även att ingen aktör inom citylogistik anser sig ansvariga. Allen & Browne (2010) skriver att stadsplanerare kan komma att på ett eller annat sätt behöva kontrollera transporter i staden, men specificerar inte på vilka sätt. Kanske är det (subventionering) en väg att gå om problemen växer. Intervjuperson 2 fortsätter med att beskriva att bekymren ännu inte varit tillräckligt stora för att en näringsidkare skulle vara villig att betala för en sådan tjänst och att kommunen inte i dagsläget är villig att ha den rollen och själva ta kostnaden. Hen menar att kommunens snarare vill försöka förbättra citylogistiken på annat sätt, genom till exempel fordonslängder och fordonshöjder.

4.4 Kommunens arbetssätt

4.4.1 Samordnad varudistribution

Ett projekt som Jönköpings kommun tillsammans med två kranskommuner (Habo & Mulljö) har opererat sedan drygt ett år tillbaka är samordnad kommunal varudistribution. Projektet startade för fyra år sedan utifrån politikens önskemål om att kommunen skulle se över sina transporter eftersom de var medvetna om att de hade många leverantörer och mycket gods. Det fanns inga konkreta mål formulerade men arbetet initierades främst utifrån att det var stora problem med tunga backande fordon på skolgårdar samt att de såg samordnad varudistribution som ett miljöprojekt (Intervjuperson 1). Antalet transporter har sedan start minskat med 50 % men innehåller fortfarande samma varuvolym. Sammantaget menar intervjuperson 1 att arbetet har lett till en betydande minskning i miljöpåverkan men den största positiva effekten har varit att mottagarna får betydligt färre leveranser. Hen nämner dock att det är väldigt svårt att räkna på hur stora vinsterna är eftersom det är väldigt svårt att mäta alla transporter innan. Men utifrån en förstudie de gjorde fick de fram att ett av kommunens kontor på cirka 450 personer fick leveranser 14 av 15 arbetsdagar och att det i hög utsträckning var papper, pennor och postitlappar som levererades (intervjuperson 1). Andra kommunala institutioner så som skolor, äldreboenden och vårdcentraler kräver dock andra typer av varor vilka kan vara nödvändiga att levereras dagligen.

I Malmö finns ingen samordnad kommunal varutransport men ämnet har diskuterats och det har gjorts flera försök och utredningar sedan början av 2000-talet (Intervjuperson 1). Hen menar dock att projektet föll bland annat på grund av ett tröghetssätt upphandlingsupplägg inom kommunen samt att det var svårt att

omförhandla avtal med leverantörerna. Hen ville veta vilken prisskillnad det skulle bli om leverantören bara levererade till en distributionscentral istället för till alla mottagningspunkter, men detta var inget som leverantörerna ville avslöja, än mindre förhandla bort. Hen menar att på grund av detta samt andra bitar så är det svårt att i en stad med Malmös storlek ställa om till kommunal samlastning. Hen tillägger att problemet i grund och botten är att det i Malmö stad inte finns något politiskt beslut på att de ska ha kommunal samlastning vilket leder till att de inte kan driva frågan och utöver det så finns det ingen förvaltning som ser det som sin uppgift att driva det till politiken (Intervjuperson 3).

Senast gjordes ett projekt som kallas Samlastning i City (Samcity) där Malmö stad, finansierat av Vinnova, försökte samordna både kommunala och privata flöden (Intervjuperson 3). Lärdomar från det projektet menar intervjuperson 3 var att kommunen inte ska eller bör ta så aktiv roll utan att de mer ska ta rollen av en facilitator eller genom att underlätta och stödja privata initiativ. Största problemet menade hen var juridiskt och ideologiskt det vill säga att kommunen skulle gå in och agera på en tydligt konkurrensutsatt privat marknad. Gällande kommunens roll uttrycker hen det som:

Det krävs en väldigt kraftig reglering för att nå någon form av samlastning i city och där är inte vi. Och vi ska heller kanske inte lägga oss i för mycket hur det fungerar i dag. Vi kanske ska ha en mer tillbakadragen roll och hjälpa branschen att hitta effektiva lösningar. Det handlar om att hitta systemets mest effektiva lösningar. Och det är ofta inte det samma som de olika aktörernas optimeringar. Alla aktörer optimerar utifrån sin verklighet men summan av kardemumman blir ändå suboptimerad i någon mening för att det inte finns en operatör som har alla kunderna. (Intervjuperson 3)

Både Taniguchi (2014) och Crainic et al. (2009) har lyft samordnad varudistribution som ett vinnande koncept för bättre och effektivare citylogistik men beskriver inte närmre om det avser både kommunala och privata godstransporter. I båda kommunerna Jönköping och Malmö har samordning av varudistribution varit uppe på tapeten. Jönköping har tagit steget och infört det för kommunala varor medan det i Malmö stad av olika anledningar låst sig. Jönköpings kommun har sett möjlighet att använda samordnad varudistribution som ett sätt att sköta godstransporterna av de kommunala varorna och har tillåtit distributören att mellan de stoppen lämna av varor hos privata aktörer. De har dock utöver det svårt att tänka sig hur de skulle kunna styra de privata transporterna och säger att det finns en gråzon gällande hur mycket kommunen kan påverka näringslivets transporter (Intervjuperson 1). Eftersom de även tillåter transporterna att stanna på andra ställen än kommunens egna bidrar det till att en lastbil vid ett annat tillfälle slipper köra till de stoppen som ligger ”emellan”. På så sätt har systemets optimerats. Det blir färre transportfordon vilket innebär mindre trängsel, mindre buller och mindre avgaser vilket är positivt ur både ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet.

Intervjuperson 3 menar att för att samordnad varudistribution verkligen skulle ge effekter behöver alla aktörer vara i samma system, något som hen menar känns

osannolikt. I alla tre intervjuerna framkom även problematik med att kommunen ska gå in och agera på en konkurrensutsatt privat marknad. Khakee (2000) menar däremot att den offentliga sektorn genom stadsplanering har möjlighet att åtgärda marknadsmisslyckanden (Khakee, 2000). Frågan är huruvida de negativa externaliteterna som godstrafiken bidrar med leder till ett marknadsmisslyckande som borde åtgärdas av kommunen? Taniguchi (2010) & Crainic et al. (2009) diskuterade tidigare att flera av de privata initiativ som funnits med samlastning i andra länder har fungerat tack vare att lokala myndigheter varit med och finansierat. De menar att näringslivet på eget bevåg inte driver igenom samlastningsprojekt eftersom det blir mer kostsamt, i alla fall i ett inledningsskede. Trots det ställer sig dock de båda kommunerna skeptiska eftersom de inte tycker det är hållbart att kommunen med skattepengar ska finansiera näringslivets verksamhet (Intervjuperson 2 & 3). Detta resonemang tyder på stora svårigheter att uppnå ett lyckat samarbete. Som Malmö stad även tidigare nämnde var inte leverantörerna villiga att avslöja prisskillnader i olika leveransformer, något som är förståeligt eftersom privata näringslivet ofta har ekonomiska incitament men vilket likväl gör det svårt att få igenom samordnad varudistribution.

En skillnad som verkar spela roll är även befolkningsunderlaget. Även om de båda kommunerna klassas som svenska mellanstora städer har Malmö stad 200 000 fler invånare än Jönköpings kommun. Detta gör av naturliga skäl att omstruktureringen till samordnad kommunal lastning blir mer omfattande. Jönköpings kommun har utbildat 2000 personer i att beställa varor genom detta nya system (Intervjuperson 1). I en kommun med Malmös storlek skulle det däremot vid en liknande satsning innebära utbildning av 6000 personer, vilket är en avsevärd skillnad. Vi ser även vilken skillnad det gör när politiken är med och fattar beslut. Tjänstemannen från Malmö kommun beskrev hur deras arbete med samordnad kommunal varutransport stod och stampade för att det saknades politiskt beslut. Jönköpings kommun däremot fick besked från politiken att se över godstransporterna, vilket ledde till deras samordnade kommunala varudistribution. Det belyser hur viktigt det är att politiken tar beslut som går i en riktning mot ett hållbarare samhälle.

I samband med Jönköpings kommuns projekt att samordna de kommunala varutransporterna har även stora förändringar skett gällande beställningsmönstret. Tidigare kunde beställningar skickas iväg omgående vid behov men nu sker det på bestämda dagar (Intervjuperson 1). Intervjuperson 1 menar att det innebar svårigheter i början men eftersom det är just beställningarna som föder transporter var det extremt viktigt att få bukt på dem. Lindholm (2012) tar även hon upp att samlastning av varuleveranser kan uppnås genom att kunden är strukturerad och minskar antal tillfällen som hen beställer på. Effektivitet i citylogistik kan med andra ord uppnås genom en förändring av hur kunden beställer. Anledningen till detta skulle kunna förklaras som att kunden är en del i en större konsumtionskedja. När en mindre volym varor beställs vid separata tillfällen skickas det också vid separat tillfälle till distributionscentralen. Om distributören för lagret använder sig av JIT principen innebär det att varorna inte hinner samlas till nästa leverans. Istället körs de ut vid separata tillfällen, precis som i fallet

med ett av kommunens kontor i Jönköpings. Även om spridningskonsumtion inte är vidare skadligt vid enstaka tillfällen får det konsekvenser när det blir ett konsumtionsmönster. Kommunerna i Sverige är en stor kund av varor och tjänster. Om de förändrar sitt beställarmönster har det (genom exemplet från Jönköping) visat sig ha positiva följder i form av färre transporter.

4.4.2 Regleringar

Dablanc (2007) önskar se att regleringar som minskar miljöpåverkan skulle ställas på godstransporter och inte bara regleringar gällande vikt och storlek. Hon fortsätter vidare med att trycka på hur kommuner genom att använda lagen om offentlig upphandling har chans att påverka transportsektorn. Jönköpings kommun har sett den chansen och börjat ställa krav på transportörerna att de ska använda sig av miljövänliga drivmedel. ”När vi upphandlar varudistribution så är ju transporten föremålet som vi upphandlar. Då kan vi ställa långtgående miljökrav.” (Intervjuperson 1). Utöver det ställs nu krav på att godstransporterna ska köras med HVO (Hydrogenated Vegetable Oil) diesel. Det funkar som effektivt sätt att påverka de som är del i den kommunala samordnade varudistributionen men det går inte direkt påverka näringslivets transporter menar intervjuperson 1. Att som kommun ta ansvar och väva in miljövänliga krav när de beställer varor, och i det här fallet en transporttjänst, är inte bara positivt utifrån ekologisk hållbarhet utan kan även fungera som ett gott föredöme för den privata sektorn (Dablanc, 2007). Malmö stad instämmer att det är väldigt viktigt med att ställa krav vid upphandling och menar att de själva borde kunna göra mycket mer på den fronten, genom att ställa krav på transporterna av deras leveranser. Brist på resurser samt frågetecken kring vem som ska driva frågan har gjort att arbetet med att ställa miljövänliga krav vid upphandling har hamnat i skymundan och att det såvitt hen vet inte finns några speciella miljökrav (Intervjuperson 3).

Genom trafikregler kan kommunerna även reglera när vissa fordon får äntra till exempel en gågata. ”[...] som kommun äger man ju gaturummet så där kan man ju styra när man får köra in på vissa gator.” (Intervjuperson 1). Citatet beskriver vilken makt kommunen har att begränsa trafiken vissa tider. Men att allt för mycket begränsa godstransporters tidsfönster inte heller är hållbart. Dablanc (2007) förklarar hur flera kommuner fortsätter med ytterligare begränsningar och restriktioner som försvårar för transportsektorn. Jönköpings kommun har tidigare jobbat med tidsfönster för de såg ett behov att bli av med varustransporterna som skedde under lunchtid. I samarbete med fastighetsägarna och näringsidkare förändrades leveranstiden på dygnet, men utan att ge de stora positiva följder som var önskvärda ur kommunens synpunkt (Intervjuperson 2). Likaså har Malmö stad satt upp regleringar över när tunga fordon får köra i staden. Begränsningar på såväl dagtid som nattetid för att människor i för hög utsträckning inte ska påverkas av buller och trafikfara (Intervjuperson 3). Det är mycket komplicerat eftersom det är nödvändigt med godstransporter i staden för att stadslivet ska fungera men trots det önskar ingen riktigt se dem i staden. Båda kommunerna försöker dock anpassa tidsfönster så att det ska vara rimligt och lyckat för både stadsinvånarna och varustransportörerna. Dessvärre menar intervjuperson 2 & 3 att det finns problem med

efterlevnaden av trafikreglerna men att det är polisens ansvar att de till så att de följs (Intervjuperson 2 & 3).

Intervjuperson 2 säger att en undersökning gjordes för några år sedan som visade att fyllnadsgraden i varustransporterna var låg men hen menar att det inte direkt går att begränsa den. Även Taniguchi (2014) belyser samma problematik utan att ha lösning annat än att samlastning är en nödvändig åtgärd. Dablanc (2007) pekar just på att det behövs nya bestämmelser för vilka godstransporter som har tillåtelse att köra in i staden. Allen and Browne (2010) nämnde att stadsplanerare kan komma att behöva kontrollera godstransporterna i staden. Kanske finns här en potential att genom reglering av fyllnadsgrad kunna motverka halvfulla godstransporter i staden?

4.4.3 Fysisk planering

Strömngren (2007) menar att chanserna till att skapa en långsiktig hållbar utveckling möjliggörs om det finns en stark offentlig samhällsplanering. Kommunen har genom sitt planmonopol möjlighet att reglera kommunens mark och vatten, och kan på så sätt planera så att den används på bästa sätt. Genom de juridiskt bindande detaljplanerna kan kommunen planera så att även citylogistiken i större utsträckning gynnas genom fysisk planering. Men vid upprättandet av nya detaljplaner kan ibland motsättningarna i ”The Planner’s Triangle” komma att mötas och som stadsplanerare är det väsentligt att vara medveten om samhällets utveckling beroende på hur en väljer att planera. Bland annat därför kan det som intervjuperson 3 säger vara viktigt att öka kunskapen om godstrafik hos stadsplanerare så att de lättare gör effektiva och smarta lösningar även för godstrafiken i städerna (Intervjuperson 3). Detta skulle kunna gälla vid detaljplanering av nya områden påpekar intervjuperson 2 men nämner att det av naturliga skäl är betydligt svårare i befintlig stadsmiljö där den mesta marken är bebyggd. Hen fortsätter med att beskriva hur specifika lastplatser kan vara bra men svåra att göra fysiskt möjliga i befintlig bebyggelse eftersom det krävs stort utrymme och ska vara arbetsmiljömässigt säkert för chauffören. I Malmö finns en pågående diskussion angående vilka lastplatser som är aktuella och inaktuella och där behöver kommunen input så att de är anlagda på mest effektiva plats (Intervjuperson 3). Vilket också görs bäst genom samarbete och kommunikation emellan involverade aktörer. Att genom fysisk planeringen förbättra citylogistiken verkade dock inte vara en huvudsaklig taktik i någon av kommunerna, kanske just framför allt för att det är svårt och dyrt att göra förändringar i befintlig stadsmiljö. Men eftersom förtätning används som strategi i båda kommunerna torde förändringar även av bebyggd mark kunna komma att bli behövligt framöver.

4.4.4 Kunskapsspridning

Kunskapsspridning är något som Browne et al. (2004) trycker på kan underlättas genom Private-Public Partnership. Eftersom området citylogistik har väldigt många involverade aktörer är det viktigt att de delaktiga har förståelse för varandras behov, förutsättningar, mål och krav (Browne et al., 2004). Genom att sprida kunskap borde finnas chans att kunna hitta lösningar som gynnar flera inblandade, och inte minst leder oss mot ett mer ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart samhälle. I Jönköpings kommun nämns inte direkt kunskapsspridning medan Malmö stad ser kunskapsspridning och att höja

kunskapsnivån, både internt och externt, som viktiga bitar att arbeta med för att förbättra citylogistiken (Intervjuperson 2 & 3). Kommunens roll internt handlar om att öka medvetenheten om godstrafikens egna förutsättningar och att i planering behandla det som ett eget trafikslag (Intervjuperson 3). Detta arbete har de startat genom att det genomfördes en utbildning där kommunens egna tjänstemän så som stadsplanerare och trafikplanerare utbildades i godstrafik. Hen menar att det är viktigt att ta fram verktyg, handböcker och checklistor som finns som stöd för de personer som arbetar med trafikplanering (Intervjuperson 3). Att öka medvetenheten om godstrafikens speciella förutsättningar nämner även Lindholm (2012) som en viktig bit för att lyckas förbättra på området. Hon menar att väldigt mycket fokus har lagts på biltrafik och kollektivtrafik men att stadsplanerare nu ännu mer även måste beakta godstrafik i samhällsplaneringen. Externt instämmer intervjuperson 3 med Browne et al. (2004) om att kunskapsdelning mellan aktörerna ses som betydelsefullt för att förbättra citylogistiken. Genom tidigare nämnda godsnätverket som Malmö initierat finns förhoppningar om att just det ska ske.

5. Slutsats

Syftet med uppsatsen har varit att undersöka hur kommuner arbetar mot bättre citylogistik. För att besvara syftet har tre frågeställningar formulerats som behandlar kommunens drivkrafter, roll och arbetssätt. Dessa tillsammans ger en bild av kommunernas arbete mot bättre citylogistik. Allt eftersom uppsatstiden fortskridit har ämnet visat sig vara betydligt mer komplext än när det först introducerades. Först och främst har både litteraturen och intervjuerna åskådliggjort att det är oklart vad som inbegrips i begreppet citylogistik. Med olika definitioner finns vissa svårigheter att uttröna vilka sätt kommunerna arbetar på, eftersom olika saker inkluderas.

Litteraturen poängterar att det är väsentligt att arbeta med citylogistik för att minska trafikstockningar, buller, miljöfarliga utsläpp som påverkar människor och staden negativt, både lokalt och globalt. Utifrån de tre intervjuerna framförde även de det som drivkrafter till varför ämnet var intressant för kommunerna, men ännu mer kretsade samtalen kring begreppet ”den attraktiva staden”. Visserligen inbegriper begreppet en hållbar utveckling men det speglar också hur kommuner verkar ha en vilja att arbeta med citylogistik för att städerna ska växa och kanske även för att locka köpstarka människor och framgångsrika företag, snarare än klimathotet. Det skulle även kunna tolkas som att de fokuserar mer på de lokala angelägenheterna än de globala.

Godstransporter har länge varit ett eftersatt område i samhällsplaneringen och kommunerna borde ta större ansvar hävdar Lindholm (2012). Kommunen kan anses än mer behöva ta rollen som ansvariga för att minimera negativ miljöpåverkan men även att öppna upp för samverkan aktörer emellan. Kommunerna menar dock att de har svårigheter att hitta sin roll i det hela och att det försvårar arbetet. Malmö stad menar att det är svårt för en kommun att gå in och agera på en konkurrensutsatt marknad genom samordnad varudistribution av alla godstransporter. De egna kommunala godstransporterna har heller inte samordnats, till stor del för att det saknas politiskt beslut, oklart vilken förvaltning som ska driva frågan samt en tröghet i byråkratin. Jönköpings kommun har däremot tagit kommandot över just kommunens egna godstransporter genom samordnad varudistribution, ett sätt de ser har haft positiva följder ur både ekonomisk, ekologisk och social hållbarhetssynpunkt.

Precis som Browne et al. (2004) ser både Malmö stad och Jönköpings kommun samarbete mellan näringsliv och kommun som den avgörande faktorn för att citylogistiken ska kunna förbättras och effektiviseras. Medan Jönköpings kommun inte direkt driver något samarbete, utöver samordnad kommunal varudistribution, har Malmö stad redan kommit en bit på vägen och menar att kommunen har en mycket viktig roll att fylla både externt och internt. Externt som en brygga mellan aktörer och internt genom kunskapsutveckling och utbildning för stadsplanerarna. Trots att de båda kommunerna ser samarbete som den viktigaste beståndsdelan anser de att det är komplicerat för att de olika aktörerna har olika incitament och att det därför är svårt att hitta gemensamma mål och nämnare.

Som en följd av det kommunala planmonopolet har kommunen även makt att styra citylogistiken genom den fysiska planeringen av kommunen (Strömgren, 2007). För att kommunen ska vara funktionell för godstransporter behöver det finnas platser för att lasta och lossa varor, vara säkert ur arbetsmiljösynpunkt samt tillräcklig svängradie. Jönköpings kommun menar att det genom fysiska åtgärder är svårt att optimera i city eftersom den mesta marken redan är planerad. Den ger dock exempel på hur de beaktar det i utformandet av nya detaljplaner men nämner även att det är svårt att få det att bli optimalt eftersom många transporter tar stor plats. Malmö stad instämmer och tillägger att mer kan göras. Ingen av kommunerna ser dock fysisk planering som det sätt där de har störst möjlighet att förbättra citylogistiken. Inte heller läggs stort fokus på olika typer av regleringar. Jönköpings kommun har dock sett vissa möjligheter till positiv påverkan genom att ställa miljövänliga krav vid upphandling av transporter, något som går i linje med Dablanc (2007) önskan av regleringar som går i linje med miljötänk.

Slutligen, Svenska städer växer och med det ett ökat behov av effektiv planering som kan svara upp mot en större befolkning. Godstransporter ger möjlighet för stadens invånare att kunna leva ett gott liv samtidigt som det försämrar stadsmiljön på flertalet sätt. De bidrar bland annat till tillväxt, att vi får mat på bordet samt ett bekvämare liv. Men de negativa konsekvenserna är någonting som inte går att förbise och där har kommunen en viktig roll att spela, trots att deras roll verkar vara svårdefinierad. Det har under undersökningens tid dykt upp ett antal sätt som kommunerna arbetar på för att förbättra citylogistiken och skapa mer hållbara städer. Malmö stad och Jönköpings kommuns arbetssätt både skiljde och liknade sig på några punkter samtidigt som de delade många mål, visioner och utmaningar. Samordnad varudistribution, fysisk planering, samverkan, kunskapsspridning internt och externt, förändring i orderläggning av kommunens egna varor samt regleringar är de huvudsakliga sätten kommunerna sammantaget arbetar med. Även om de båda kommunerna på olika sätt arbetar med att effektivisera citylogistiken har det framkommit att problemen med godstransporter i deras städer ännu inte är så stora och att de därför inte ser behov av att växla upp arbetet. Det empiriska materialet vittnar även om att brist på resurser samt andra högprioriterade frågor tenderar att göra så att citylogistiken alltså hamnar i skymundan. Uppsatsen har visat att det görs åtgärder som har positiva utslag för alla tre delarna i hållbarhetsbegreppet men att det även finns utvecklingspotential i kommunernas arbete mot bättre citylogistik. Med växande befolkning och tätare städer kan det i framtiden komma att krävas ännu mer aktivt arbete.

6. Framtidsutsikter

Denna uppsats har i huvudsak fokuserat på vad kommunen kan göra för att förbättra citylogistiken, men har kommit fram till att det bland annat är samverkan mellan kommunen och den privata sektorn som är nyckeln. Hittills har den enskilda konsumentens ansvar ännu inte nämnts men den är också en viktig del i det ökade flödet av godstransporter. Liksom Dahlén (2014) påpekade har köpkraften i Sverige de senaste decennierna tredubblats och denna trend av ökad konsumtion föder fler transporter. Denna livsstil som många människor anammat underlättar inte direkt arbetet mot effektivare och bättre citylogistik i hopp om en hållbarare framtid. En viktig del i att få bukt på urbana godstransporter skulle därför kunna vara minskad konsumtion. Utöver det är e-handel en växande trend. Möjligheten att själv välja vart varor ska bli levererade eller till och med hemlevererade kommer ställa nya krav på planering av godstransporter. Det är en intressant utveckling och tämligen svårt att förutspå hur det kommer att förändra citylogistiken.

Beskrivningen av hållbarhet i den tidigare nämnda Bruntlandsrapporten fokuserar på att vi idag ska ha en livsstil som inte äventyrar kommande generationers chans att leva ett gott liv. De miljökonsekvenser som dagens transportsektor förorsakar hamnar på nästa generation och går alltså stick i stäv mot hållbarhetsmålet. Citylogistik är en liten del i det stora hela, men likväl en viktig del. Även om kommunerna till viss del arbetar med att förbättra citylogistiken så kanske högre instanser måste sätta ner foten och på allvar få alla aktörer att sträva mot samma mål. Ofta verkar ekonomiska incitament ännu gå före vad som kanske skulle vara ekologiskt mest fördelaktigt. Till exempel föder systemet just-in-time fler transporter just för att det i dagsläget är billigare att köra fler godstransporter än att ha saker på lager. Det hade varit intressant att se vad som händer i framtiden om bensinpriset höjs ytterligare eller om extra skatt lades på transportfordon. Då är vi inne på politiska beslut, och kanske är just politiska beslut vad som behövs för att verkligen dra ner på miljöförstörelsen.

Referenser

- Allen, J. & Browne, M. (2010). Sustainability strategies for city logistics. In: Mckinnon, A., Cullinane, S., Browne, M. & Whiteing, A. (Eds.) *Green Logistics - Improving the environmental sustainability of logistics*. London, UK: Kogan Page Ltd.
- Amcoff, J. (2015). Rekordsnabb urbanisering av Sverige är en myt. *Dagens nyheter*. 2015-06-15. <http://www.dn.se/debatt/rekordsnabb-urbanisering-av-sverige-ar-en-myt/>. [hämtad 2016-12-14].
- Arnstberg, K-O. & Bergström, I. (2010). *Bostaden i staden: Europa planerar för stadsboende och stadsliv*. Stockholm: Formas.
- Berger, S. & Forsberg, G. (2013). *Planeringens utmaningar och tillämpningar*. 2. uppl. Stockholm: Liber.
- Boudouin, D. (2006). *Guide des espaces logistiques urbains*. La Documentation franc.aise, Paris.
- Boverket (2012). *Vision för Sverige 2025*. <http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2012/vision-for-sverige-2025.pdf>. [hämtad 2016-12-20].
- Browne, M., Nemoto, T., Visser, J. & Whiteing, T. (2004). Urban freight movements and public-private partnerships. I Taniguchi, E. & Thompson, R.G. (red.), *Logistics Systems for Sustainable Cities, proceedings of the 3rd international conference on City Logistics*, s. 17-34. Upplaga 1. Amsterdam: Elsevier.
- Campbell, S. (2012). *Green Cities, Growing Cities, Just Cities?: Urban Planning and the Contradictions of Sustainable Development*. Campbell, Scott & Fainstein, Susan S. (red.) (2012). *Readings in planning theory*. 3. ed. Oxford: Wiley-Blackwell.
- Crainic, T.G., Ricciardi, N., Storchi, G. (2009). Models for Evaluating and Planning City Logistics System. *Transport Science*. Vol. 43, No.4. s. 432-454.
- Dablanc L. (2007), Goods transport in large European cities: Difficult to organize, difficult to modernize, *Transportation Research Part A*, Vol. 41, s. 280–285.
- Dablanc, L., (2011). City distribution, a key element of the urban economy: guidelines for practioners. In: Macharis, C., Melo, S. (Eds.), *City Distribution and Urban Freight Transport: Multiple Perspectives*. Edward Elgar Publishing, Cheltenham, UK.
- Dahlén, M. (2014) ur dokumentären ”Citylogistik- livlina eller trafikkaos?” Producent: Ulf Grübaum.
- Denscombe, M. (2009). *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. 2. uppl. Lund: Studentlitteratur.
- European Commission. (2007). *Green paper: Towards a new culture for urban Mobility*. COM (2007) 551 final, Directorate-General for Energy and Transport, Brussels, Belgium.
- Gren, M & Hallin, P-O. (2003). *Kulturgeografi: en ämneoretisk introduktion*. 1. uppl. Malmö: Liber.
- Intervjuperson 1. Upphandlare/ Projektledare e-handel & samordnad varudistribution på Jönköpings kommun. (2016). Intervju 1 januari.
- Intervjuperson 2. Avdelningschef utvecklings- och trafikavdelningen på Jönköpings kommun. (2016). Intervju 2 januari.
- Intervjuperson 3. Projektledare godstrafikprogram & Samcity på Malmö stad. (2016). Intervju 6 januari.
- Jönköpings kommun¹. (2016). *Befolkningsprognos för Jönköpings kommun 2016-2019 med utblick mot 2025*. <http://www.jonkoping.se/download/18.56ac98861555437aa261faf3/1471517550384/Befolkningsprognos+2016->

2019+med+utblick+mot+2025,+Uppgifter+om+hur+m%C3%A5nga+inv%C3%A5nare+kommunen+f%C3%B6rv%C3%A4ntas+ha+i+framtiden.pdf, [hämtad 2016-12-21].

Jönköpings kommun². (2016). *Digital Översiktsplan 2016*.

http://www.jonkoping.se/download/18.56ac98861555437aa2614b18/1469608238791/Textdel_till_digital_oversiktsplan_2016_antagandeverion.pdf. [hämtad 2016-11-02].

Khakee, A. (2000). *Samhällsplanering: nya mål, perspektiv och förutsättningar*. Lund: Studentlitteratur.

Lindholm, M. (2012). Enabling sustainable development of urban freight from a local authority perspective. diss. Chalmers university of technology.

Lindholm, M. (2014). Färdplan Citylogistik- Urbana godstransporter i städer. Closer.

Länsstyrelsen. (2016). *Samordnad varudistribution i skånska kommuner*. Länsstyrelsen Skåne.

Malmö stad. (2014). Översiktsplan.

http://malmo.se/download/18.5bb0a05f145db1bc43d6ac4/1401438553855/OP2012_planstrategi_antagen_140522.pdf. [hämtad 2016-11-02].

Nationalencyklopedin¹. *Jönköping*.

<http://www.ne.se/ludwig.lub.lu.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/jonkoping>. [hämtad 2016-12-11].

Nationalencyklopedin². *Malmö*.

<http://www.ne.se/ludwig.lub.lu.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/malmo>. [hämtad 2016-12-20].

Nationalencyklopedin³. *Upphandling*.

<http://www.ne.se/ludwig.lub.lu.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/upphandling>. [hämtad 2016-12-20].

Naturvårdsverket. (2016). <http://www.miljomal.se/sv/>. [hämtad 2016-11-16].

Newbold, K. B. (2010). *Population geography: tools and issues*. Lanham: Rowman & Littlefield Publishers.

Nyström, J. & Tonell, L. (2012). *Planeringens grunder en översikt*. Johanneshov: TPB.

Pålsson, H., Lundquist, K.-J., Olander, L.-O., Larsson, F. E., Hiselius, L. (2014). Target: Low-carbon goods transportation. A growth-dynamics perspective on logistics and goods transportation until 2050¹ International Transport Forum. OECD.

Regeringen. (2015). <http://www.regeringen.se/artiklar/2015/05/indelning-och-uppgifter-i-kommuner-och-landsting/>. [hämtad 2016-12-21].

SCB. Kommunindelning.

http://www.scb.se/Grupp/Hitta_statistik/Regional%20statistik/Kartor/_Dokument/Kommunkarta09.pdf, [hämtad 2016-12-25].

Strömberg, A. (2007). *Samordning, hyfs och reda: stabilitet och förändring i svensk planpolitik 1945-2005*. Diss. Uppsala: Uppsala Universitet.

Taniguchi, E., Thompson, R. G., Yamada, T. & Van Duin, R. (2001). *City logistics: Network modelling and intelligent transport systems*, Oxford, UK: Pergamon.

Taniguchi, E. (2014). Concepts of city logistics for sustainable and liveable cities. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 151, s. 310-317.

Taniguchi, E. & Van Der Heijden, R. E.C.M (2000). An evaluation methodology for city logistics, *Transport Reviews*, 20:1, s. 65-90, DOI: 10.1080/014416400295347.

Thurén, T. (2007). *Vetenskapsteori för nybörjare*. Stockholm: Liber.

Trafikverket. (2016). <http://www.trafikverket.se>. [hämtad 2016-11-16].

Ullstad, E. (2008). *Hållbar stadsutveckling: en politisk handbok från Sveriges Arkitekter*. Stockholm: Sveriges arkitekter.

Walter, M. (2013). *Making Plans – Telling Stories: Planning in Karlskrona/Sweden 1980 – 2010*,diss., Blekinge Insiture of Technology.

Wirsenius, P. (2015). *Trafik för en attraktiv stad*. Lindköping: Ltab.

Bilaga 1.

Intervjuguide

1. Kan du berätta lite om dig själv och vad du har för arbetsuppgifter på kommunen?
2. Hur skulle du beskriva trafikläget i Jönköpings kommun?
3. I litteraturen används ofta begreppet citylogistik. Hur använder ni på kommunen begreppet och hur skulle du definiera det?
4. Vad har ni för mål för bättre godstransporter, kopplat till att skapa en mer hållbar stadsmiljö?
5. Hur jobbat kommunen med att effektivisera citylogistiken och har det skett förändring i arbetet över tid?
6. Vilka är kommunens största drivkrafter?
7. Vad finns det för utmaningar gällande citylogistiken i Jönköpings kommun?
8. Vilka möjligheter ser ni att kommunen har till att förbättra citylogistiken?
9. Hur sker arbetet med utvecklingen av de egna kommunala transporterna?
10. Litteraturen tar upp fyra arbetssätt. Kan ni berätta lite om hur Jönköpings kommun jobbar med följande områden:
 - Fysiska åtgärder
 - Regleringar
 - Samverkan mellan aktörer
 - Samordnad varudistribution
11. Det finns många aktörer inblandade i citylogistik, hur ser ni på er roll i det hela?
12. Vissa hävdar att det är upp till företagen att hitta lösningar och effektivisera, men vilket ansvar tar ni som kommun gällande godstransporterna?
13. Har ni någon arbetsgrupp för godsfrågor internt och externt?
14. Vilka möjligheter finns det för samarbete mellan aktörer vid arbete med citylogistik?
15. Ni kan styra era egna transporter men hur tänker ni kring de privata transporterna? Hur kan ni påverka dem?
16. Har du andra tankar och funderingar kring ämnet som inte framkommit?

Bilaga 2.

Intervjuguide

1. Kan du berätta lite om dig själv och vad du har för arbetsuppgifter på kommunen?
2. När startade arbetet med samordnad varudistribution?
3. Vilka var de största drivkrafterna till att projektet startade?
4. Vilka mål sattes upp och varför just dessa?
5. Hur såg arbetet ut innan och hur ser arbetet ut nu?
6. Hur ser samarbetet ut mellan inblandade aktörer?
7. Kan du beskriva kommunens roll i det hela?
8. Utöver arbetet ni gör med samordning av de kommunala varorna. Hur försöker ni påverka de privata aktörernas transporter?
9. Vilket företag kör transporterna och upphandlades de utifrån specifika miljövänliga krav?
11. Har ni gjort utvärdering av arbetet? Vad visar den?
11. Har er samordnade varudistribution haft effekter på Jönköping kommun i avseende av en mer hållbar stadsmiljö? Och hur i så fall?
12. Samordnad varudistribution är en strategi för att få bättre citylogistik och mer hållbar stadsmiljö. Vad görs mer på området eller vad ser du mer kan göras på området?
 - Fysiska åtgärder
 - Regleringar
 - Samverkan mellan aktörer
 - Samordnad varudistribution
13. Har du andra tankar och funderingar kring ämnet som inte framkommit?

Bilaga 3.

Intervjuguide

1. Kan du berätta lite om dig själv och vad du har för arbetsuppgifter på kommunen?
2. Hur skulle du beskriva trafikläget i Malmö stad?
3. I litteraturen används ofta begreppet citylogistik. Hur använder ni på kommunen begreppet och hur skulle du definiera det?
4. Vad har ni för mål för bättre godstransporter kopplat till att skapa en mer hållbar stadsmiljö?
5. Hur jobbat kommunen med att effektivisera citylogistiken och har det skett förändring i arbetet över tid?
6. Vilka är kommunens största drivkrafter?
7. Vad finns det för utmaningar gällande citylogistiken i Malmö stad?
8. Vilka möjligheter ser ni att kommunen har till att förbättra citylogistiken?
9. Hur sker arbetet med utvecklingen av de egna kommunala transporterna?
11. Litteraturen tar upp fyra arbetssätt. Kan ni berätta lite om hur Malmö stad jobbar med följande områden:
 - Fysiska åtgärder
 - Regleringar
 - Samverkan mellan aktörer
 - Samordnad varudistribution (återkommer till sen)
12. Det finns många aktörer inblandade i citylogistik, hur ser ni på er roll i det hela?
13. Vissa hävdar att det är upp till företagen att hitta lösningar och effektivisera, men vilket ansvar tar ni som kommun gällande godstransporterna?
14. Har ni någon arbetsgrupp för godsfrågor internt och externt?
15. Vilka möjligheter finns det för samarbete mellan aktörer vid arbete med citylogistik?
16. Ni kan styra era egna transporter men hur tänker ni kring de privata transporterna? Hur kan ni påverka dem?
17. Hur arbetar Malmö stad med samordnad varudistribution?

- 18.** Vilka var de största drivkrafterna till att projektet startade?
- 19.** Vilka mål sattes upp och varför just dessa?
- 20.** Hur såg arbetet ut innan och hur ser arbetet ut nu?
- 21.** Hur ser samarbetet ut mellan inblandade aktörer?
- 22.** Kan du beskriva kommunens roll i det hela?
- 23.** Vilket företag kör transporterna och upphandlades de utifrån specifika miljövänliga krav?
- 24.** Har ni gjort utvärdering av arbetet? Vad visar den?
- 25.** Har er samordnade varudistribution haft effekter på Jönköping kommun i avseende av en mer hållbar stadsmiljö? Och hur i så fall?
- 26.** Har du andra tankar och funderingar kring ämnet som inte framkommit?