

Thesis 317

Förutsättningar för regionala trafikstrategier

En analys av MalmöLundregionens förutsättningar för framtagandet av en regional trafikstrategi

Jakob Sarvik

Trafik och Väg
Institutionen för Teknik och Samhälle
Lunds Tekniska Högskola
Lunds Universitet



Copyright © Jakob Sarvik

LTH, Institutionen för Teknik och samhälle
CODEN: LUTVDG/(TVTT-5284)/1-98/2018
ISSN 1653-1922

Tryckt i Sverige av Media-Tryck, Lunds universitet
Lund 2018

Examensarbete

CODEN: LUTVDG/(TVTT-5284)/1-98/2018

Thesis / Lunds Tekniska Högskola,
Institutionen för Teknik och samhälle,
Trafik och väg, 317

ISSN 1653-1922

Author: Jakob Sarvik
Title: Förutsättningar för regionala trafikstrategier
English title: Prerequisites for regional traffic strategies
Language: Svenska
Year: 2018
Keywords: Regional planering; trafikstrategi; trafikplanering; soft spaces; MalmöLundregionen; Poly-SUMP
Citation: Sarvik Jakob, Förutsättningar för regionala trafikstrategier. Lund, Lunds universitet, LTH, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafik och väg 2018. Thesis. 317

Abstract:

The purpose of this thesis is to create an understanding of the prerequisites for a sub region, like the MalmöLund region, producing a traffic strategy. The study is divided into a literature study and an empirical study. The empirical study examines the MalmöLund region, strategical documents, and a reference object taken place in the Luleå region. The research questions for this thesis are the following: How does the existing collaboration within the MalmöLund region affect the possibilities to produce a traffic strategy? How should the work process be defined and who should take the lead? What could be considered important focus areas for a traffic strategy? What can a regional traffic strategy provide as additional value?

The cooperation within the MalmöLund region defines an existing arena for collaboration amongst the municipalities on strategic development issues and practical collaboration issues, that can be categorized as soft space planning, that makes the sub region suitable to produce a traffic plan. Soft space planning approaches have proven to create a better dialog between actors from different sectors but on the other hand they have a weak effect on practical results. Therefore, the work process will be crucial. To produce a successful result, it has proven to be crucial to facilitate an including work process and to clearly anchor the project. To collect inspiration from the Poly-SUMP methodology to ensure a proven process and at the same time proceed from the *Metropolitan Strategy for the MalmöLund region* should be a good place to start.

Trafik och väg
Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola, LTH
Lunds Universitet
Box 118, 221 00 LUND

Transport and Roads
Department of Technology and Society
Faculty of Engineering, LTH
Lund University
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden

Förord

Detta examensarbete har genomförts som den avslutande delen i civilingenjörsprogrammet Väg- och vattenbyggnadsteknik med inriktning mot väg- och trafikteknik på Lunds Tekniska Högskola. Examensarbetet har utförts för Institutionen för Teknik och samhälle, och i samarbete med ÅF.

Jag vill rikta ett stort tack till mina handledare, Till Koglin på LTH och Peter Håkansson på ÅF, som gett mig många bra kommentarer och bra vägledning och varit ett stort stöd i hela processen.

Jag vill även tacka Andreas Nordin på Malmö stad, Christian Rydén på Lunds kommun, Emelie Petersson och Inger Sellers på Region Skåne, Johanna Kaaman på Kävlinge kommun, Jonas Gustavsson och Lina Hellström på Trelleborgs kommun, Mathias Nilsen som tidigare representerade MalmöLundregionen och sist men inte minst Ulf Pilerot på Trafikverket Region Nord, för trevliga och givande intervjuer.

Lund, juni 2018

Jakob Sarvik

Sammanfattning

Denna rapport är ett examensarbete vid Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle. Syftet med examensarbetet är att skapa en förståelse för vilka förutsättningar en underregion som MalmöLundregionen har för att ta fram en trafikstrategi. Studien är indelad i en litteraturstudie och en empiridel. Empiridelen granskar MalmöLundregionen, strategiska styrdokument och planer, samt ett referensobjekt i form av ett liknande projekt utfört i Luleåregionen. Empirin innefattar även en intervjustudie med planerare från fyra utvalda kommuner i MalmöLundregionen och från Region Skåne. Dessutom så intervjuades en representant kopplad till MalmöLundregionens organisation och en representant kopplad till projektledningen för referensobjektet Luleåregionen.

Förutsättningarna kommer granskas utifrån den befintliga regionala planeringsnivån i Sverige och Skåne, nya informella planeringsarenor såsom strukturplaner, samt de erfarenheter som hittills erhållits av arbetet i MalmöLundregionen. Inom ramen för EU-projektet SUMP's UP har Malmö stad åtagit sig att undersöka möjligheterna till att arbeta fram en Poly-SUMP för sydvästra Skåne, MalmöLundregionen. En Poly-SUMP är en trafikstrategi för en polycentrisk region, begreppet myntades i ett annat EU-projekt. Under hösten 2017 gjordes en förstudie men projektet har sedan dess stagnerat. Med bakgrund av detta så valdes MalmöLundregionen som fallstudie för detta examensarbete.

Frågeställningarna för rapporten är följande: Hur påverkar det befintliga samarbetet inom MalmöLundregionen möjligheterna för att ta fram en regional trafikstrategi? Hur bör arbetsprocessen utformas och vem bör leda arbetet? Vad anses vara viktiga fokusområden för en regional trafikstrategi? Vad kan en regional trafikstrategi ge för mervärden?

Region Skåne är ett regionalt självstyreorgan som bildades 1997 under ett försök som syftade till att överlåta det regionala utvecklingsansvaret från staten till regionerna. Inom Region Skånes ansvar ligger att utarbeta en regional utvecklingsstrategi. Utöver den aktuella regionala utvecklingsstrategi *Det Öppna Skåne 2030* har Region Skåne arbetat fram *Strukturbild för Skåne* för att knyta den regionala utvecklingsstrategin till kommunernas översiktsplaner. *Strukturbild för Skåne* är en arena för dialog kring utmaningen om ett utvecklat regionalt perspektiv på den fysiska planeringen och har tillsammans med Skånes 33 kommuner tagit fram ett gemensamt kunskapsunderlag kring regionens fysiska strukturer som sträcker sig över kommungränserna. I *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* anger Region Skåne en riktning för hur transportsystemet i Skåne bör utvecklas för att nå de gemensamt uppsatta målen. Strategin visar att det är av största vikt att planera mot en tydlig riktning samtidigt som samverkan med övrig samhällsplanering sker på ett effektivt sätt.

Som en delregion i Skåne har MalmöLundregionen skapats som ett strategiskt samarbete mellan kommunerna: Burlöv, Eslöv, Höör, Kävlinge, Lomma, Lund, Malmö, Staffanstorps, Svedala, Trelleborg och Vellinge. Syftet med samarbetet är att gemensamt ta fram övergripande strategier, lyfta upp hela delregionens styrkor och bredd samt att samarbeta i praktiska frågor. I december 2016 antogs *Strukturplan för MalmöLundregionen – Gemensam målbild 2035* av MalmöLundregionens styrelse. Strukturplanen är tänkt att samla de elva kommunernas krafter och idéer i en gemensam framtidsbild som ger stöd i prioriteringar och åtgärder inom fysisk planering och infrastruktur.

Litteraturstudien gav en bild av en komplex regional planeringsnivå i Sverige som har ändrat fokus flera gånger sedan det infördes rättslig grund till mellankommunal planering 1947. Regional planering har på senare tid i Sverige blivit synonymt med tillväxtarbete som en följd av att regional planering har gått från ett välfärdsperspektiv till ett konkurrensperspektiv där regionen är en tillväxtmotor och på så vis en viktig drivkraft i den ekonomiska tillväxten. En ökande andel resor mellan kommuner skapar ett ökat behov av mellankommunal samordning inom transportplanering. Konkurrensperspektivet hos både kommuner och regioner gör att en effektiv metod för att skapa samsyn är att visa på en ekonomisk tillväxt till följd av samordning. För att bemöta problemet med transportsektorns klimatpåverkningar finns ett behov av att integrera transportplanering och fysisk planering. Att styra bostadsutveckling till starka kollektivtrafikstråk är en grundläggande strategi i både Region Skåne och MalmöLundregionen. En studie visar att det behövs en normativ komponent för att försäkra att integrerad transportplanering och fysisk planering implementeras, det kan till exempel vara att kollektivtrafik ses som ett verktyg för att uppnå ekonomisk tillväxt vid ett nytt exploateringsområde. Kommuner i Skåne har en tilltro av att kollektivtrafik genererar ekonomisk tillväxt. Den empiriska studien visar att samtliga kommuner i MalmöLundregionen har en vilja av att stärka förutsättningarna för kollektivtrafiken och fokusera utvecklingen till starka kollektivtrafiklägen. Referensobjektet Luleåregionen visar på hur komplicerat det är att implementera en integrerad regional planering.

Det ökade regionala perspektivet har gjort att fler och fler informella planeringsarenor har kommit till, också kallat soft spaces inom planering. Soft spaces kan uppfattas som ett komplement till de gamla strukturerna och rumsuppfattningarna, eller som en plattform för arbete över administrativa gränser. Ett bra exempel på dessa informella planeringsarenorna är så kallade strukturplaner eller strukturbilder som regioner tar fram för att överbrygga glappet mellan regionala utvecklingsstrategier och kommunala översiktsplaner. I litteraturstudien framgick att soft spaces-ansatser har visat sig skapa en bättre dialog mellan aktörer från olika sektorer men också att det har en svag påverkan på praktiska resultat. Även om det finns begränsat med bevis för hur stor påverkan det medför på kommunal planering än så länge, så är en arena för dialog fortfarande en viktig bedrift och indikerar en potential för ökande inflytande av det regionala perspektivet. Den empiriska studien styrker att en arena för dialog ger ett ökat inflytande för det regionala perspektivet. Granskningen av erfarenheterna från arbetet i MalmöLundregionen visar tydligt på att samtliga inblandade ser fördelar med ett ökat mellankommunalt samarbete, till exempel genom en samlad röst för medlemskommunerna för att få starkare inflytande på regional och nationell nivå. Erfarenheterna från referensobjektet visar även på stora vinster i form av en samverkansarena och utbyte av erfarenheter mellan kommunerna.

MalmöLundregionens samarbete och framtagna strukturplan gör att det finns en befintlig arena för samverkan mellan kommunerna kring strategiska utvecklingsfrågor och praktiska samverkansfrågor som skulle kunna göra sig lämplig för att ta fram en delregional trafikstrategi. Arbetsprocessen kommer vara av stor vikt. Det har visat sig att en tydlig förankring och en inkluderande arbetsprocess är viktig för att skapa ett lyckat resultat. Att ta inspiration av Poly-SUMP metodologin för att försäkra sig om en beprövad arbetsprocess och även samtidigt utgå ifrån Strukturplan för MalmöLundregionen bör vara en bra utgångspunkt.

Summary

This is a master thesis report at Lunds Tekniska Högskola, Department of Technology and Society. The purpose of this thesis is to create an understanding of the prerequisites for a sub region, like the MalmöLund region, producing a traffic strategy. The study is divided into a literature study and an empirical study. The empirical study examines the MalmöLund region, strategical documents and plans, and a reference object consisting of a similar project performed by the Luleå region. The empirical part also includes an interview study with planners from four of the municipalities in the MalmöLund region and from Region of Skåne. Furthermore, a representative from the organization of the MalmöLund region and a representative connected to the project management of the Luleå region's polycentric sustainable urban mobility plan were also interviewed.

The prerequisites will be examined in regards of the existing regional planning level in Sweden and Skåne, new informal planning arenas such as structural images, and the experiences gained so far from the collaboration in the MalmöLund region. Within the frames of the EU project SUMP's Up, the municipality of Malmö stad has committed to look into the possibilities to produce a Poly-SUMP for the southwestern area of Skåne, the MalmöLund region. A Poly-SUMP is a polycentric sustainable urban mobility plan, a term coined in another EU project. During the fall of 2017 a pre-study was made but since then the project have been at halt. Considering this ongoing process, the MalmöLund region was chosen as a case study for this thesis.

The research questions for this thesis are the following: How does the existing collaboration within the MalmöLund region affect the possibilities to produce a traffic strategy? How should the work process be defined and who should take the lead? What could be considered important focus areas for a traffic strategy? What can a regional traffic strategy provide as additional value?

Region of Skåne is a regional autonomous authority that was founded during an attempt in 1997 aiming to transfer the regional development responsibility from the state to the regions. Region of Skåne has a responsibility to produce a regional development strategy. Besides the current regional development strategy *The Open Skåne 2030* Region of Skåne have produced *Structural image of Skåne* to connect the regional development strategy to the municipalities comprehensive plans. *Structural image of Skåne* is an arena for dialog about the challenge that is a elaborated regional perspective on the land-use planning and together with the 33 municipalities in Skåne it has developed a shared knowledge ground about the region's physical structures that expand over the municipality borders. In *Strategies for a sustainable transport system in Skåne 2050* Region of Skåne states a direction that the transport system in Skåne need to take to reach the mutually appointed objectives. The strategy indicates that it is of utmost importance to plan towards a clear direction in effective collaboration with other urban planning.

As a sub region in Skåne, the MalmöLund region have taken the form of a strategic collaboration between the municipalities: Burlöv, Eslöv, Höör, Kävlinge, Lomma, Lund, Malmö, Staffanstorps, Svedala, Trelleborg and Vellinge. The purpose of the collaboration is to mutually agree on general strategies, to lift the sub regions strengths and depth, and to cooperate in practical issues. In December 2016 the board of the MalmöLund region accepted the *Metropolitan Strategy for the MalmöLund Region – Joint Vision 2035*

(directly translated from Swedish it is described as a structural plan). The metropolitan strategy is supposed to collect the eleven municipalities strengths and ideas in a mutual vision of the future that acts as a support in priorities and actions within land-use planning and infrastructure.

The literature study showed a complex regional planning level in Sweden that has changed focus several times since legal basis was introduced in 1947. In recent times, regional planning have become synonymous with growth, as a consequence to regional planning shifting focus from a welfare perspective to a competitive perspective where the region is a growth engine and thereby an important incentive in the economic growth. A growing share of travel between municipalities have created an increasing need of inter-municipal coordination within transport planning. The competitive perspective from both regions and municipalities make it an effective method to create common ground by showing that cooperation leads to economic growth. To meet the problem of climate change due to the transport sector there is a need to integrate transport and land-use planning. To concentrate dwelling development to strong public transport is an essential strategy from both Region of Skåne and the MalmöLund region. A study shows the need of a normative component to ensure that the implementation of an integrated transport and land-use planning, as an example public transport could be seen as an instrument to reach economic growth for a new area of dwelling development. Municipalities in Skåne have faith in public transport to generate economic growth. The empirical study show that all of the municipalities in the MalmöLund region have an ambition to strengthen the conditions for public transport and focus the development to locations near public transport. The reference object Luleå region show just how complicated it is to implement an integrated transport and land-use planning.

The increased regional perspective have created more and more informal planning arenas, also known as soft spaces in planning. Soft spaces can be perceived as a complement to the old structures and perception of rooms, or as a platform for collaboration across administrative boarders. An example of these informal planning arenas are the so called structural images or structural plans that regions produce to bridge the gap between the regional development strategy and the municipalities comprehensive plans. The literature study revealed that soft space planning approaches have proven to create a better dialog between actors from different sectors but on the other hand they have a weak effect on practical results. Although there is limited support to the effect on a municipal level, an arena for dialog is still an important achievement and indicate a potential for an increased influence of the regional perspective. The empirical study confirms that an arena for dialog has given an increased influence for the regional perspective. Studying the experiences from working together in the MalmöLund region clearly showed that all involved parties see the benefit from increased inter-municipal cooperation, for example by getting a collective voice for the members to gain a greater influence on the regional and national level. The experiences from the reference object also show a profit in form of an arena for collaboration and exchanging experiences between the municipalities.

The cooperation within the MalmöLund region, and their already produced structural plan, defines an existing arena for collaboration amongst the municipalities on strategic development issues and practical collaboration issues that makes the sub region suitable to produce a traffic plan. The work process will be crucial. An including work process and to clearly anchor the project has proven to be crucial for a successful result. To collect inspiration from the Poly-SUMP methodology to ensure a proven process and at the same time proceed from the *Metropolitan Strategy for the MalmöLund region* should be a good place to start.

Innehållsförteckning

Förord	5
Sammanfattning	7
Summary	9
1 Inledning	1
1.1 Kort bakgrund	1
1.2 Syfte	3
1.3 Avgränsning	3
1.4 Rapportens disposition	3
2 Metod	4
2.1 Litteraturstudie	4
2.2 Empiri	4
2.2.1 MalmöLundregionen	4
2.2.2 Planer, strategier och målbilder	4
2.2.3 Intervjustudie	5
2.2.4 Referensobjekt: SARETS Trafikstrategi för Luleåregionen	6
3 Litteraturstudie	7
3.1 Regional planering i Sverige – då och nu	7
3.2 Hållbar regional utveckling eller ekonomisk tillväxt?	9
3.3 Samspel mellan region och kommun	10
3.4 Integrerad planering och soft spaces	12
3.5 Flerkärnighet med förtätning och transit-oriented development	14
3.6 Poly-SUMP – Planning sustainable mobility together	16
3.7 Sammanfattning litteraturstudie	18
4 Empiri	20
4.1 MalmöLundregionen	20
4.1.1 Strukturplan för MalmöLundregionen – Gemensam målbild 2035	22
4.1.2 Erfarenheter från Mattias Nilsen, tidigare sekretariatsledare för MalmöLundregionen	25

4.2	Planer, strategier och målbilder	29
4.2.1	Nationell målbild	29
4.2.2	Regional målbild	29
4.2.3	Kommunala målbilder	34
4.3	Erfarenheter från intervjustudie	48
4.3.1	Kävlinge kommun	48
4.3.2	Lunds kommun	49
4.3.3	Malmö stad	51
4.3.4	Trelleborgs kommun	52
4.3.5	Region Skåne	54
4.4	Referensobjekt: SARETS Trafikstrategi för Luleåregionen	56
4.4.1	Tillsammans framåt – Trafikstrategi för Luleåregionen	56
4.4.2	Erfarenheter från Ulf Pilerot, Projektansvarig för SARETS	57
5	Diskussion och slutsatser	61
5.1	Resultatdiskussion	61
5.1.1	Formella och informella planeringsarenor med regionalt perspektiv	61
5.1.2	Integrerad transportplanering och fysisk planering	62
5.1.3	Trafikstrategi för en underregion	65
5.2	Metoddiskussion	69
5.2.1	Litteraturstudie	69
5.2.2	Studie av strategiska styrdokument och planer	69
5.2.3	Intervjustudie	69
5.3	Slutsatser	70
6	Referenser	71
	Bilagor	76

1 Inledning

1.1 Kort bakgrund

En ökande andel resor mellan kommuner skapar ett ökat behov av mellankommunal samordning inom transportplanering. Regionen har traditionellt sett varit, och är fortfarande, den svagaste nivån i svensk planering och gemensamt med en brist av formella mekanismer för att möjliggöra samordning av kommuners fysiska planering resulterar det i att samordningen måste ske på frivillig basis (Hrelja, 2012). Att regionen och kommunen har olika utgångspunkter är en aspekt som försvårar samspelet. Deras olika roller leder till olika perspektiv på processen. Kommunen kan behöva anpassa sig för en annan slags roll i det regionala perspektivet jämfört med vad de är vana vid och det kan vara svårt att ställa om. Detta leder till att det finns inbyggda mål- och intressekonflikter mellan regionen och kommunerna (Tillväxtanalys, 2014).

Hilding-Rydevik et al. (2011) menar att samverkan och konsensus är normer för det regionala utvecklingsarbetet idag och att det finns en stor tilltro till att det finns en slags jämvikt som kan, och bör, uppnås där ekonomiska, sociala och miljömässiga aspekter av hållbar utveckling alla har samma vikt och utrymme. Denna tilltro till jämvikt går hand i hand med normen om ett holistiskt synsätt kring hållbar regional utveckling för att understryka behovet av att överkomma polarisering och presentera ett gemensamt intresse (ibid.). Den utvecklingen kan leda till ett ökat inflytande för privata sektorerens intressen, som oftast grundas i ekonomisk tillväxt (Koglin & Pettersson, 2017). Westholm (2008) menar på att utvecklingen för regional planering har gått från ett välfärdsperspektiv till ett konkurrensperspektiv där regionen är en tillväxtmotor och på så vis en viktig drivkraft i den ekonomiska tillväxten.

I Sverige sker den fysiska planeringen av kommuner till följd av det kommunala planmonopolet. Enligt plan- och bygglagen är kommunerna skyldiga att ta fram långsiktiga översiktsplaner för hela kommunen och juridiskt bindande detaljplaner för mindre områden (Hedström & Lundström, 2013). I dagens Sverige börjar det bli vanligare och vanligare att kommuner även tar fram en trafikstrategi som ett komplement till översiktsplanen och ett effektivt verktyg för att planera och prioritera kommunens trafik- och stadsutveckling. Trafikstrategin bör ge en väl avvägd bild av hur trafiksystemet bör utvecklas, sett från ett helhetsperspektiv (SKL & Trafikverket, 2014). Trafikstrategin anger hur trafiksystemet bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i enighet med kommunens uppsatta mål. Det finns ett stort intresse hos kommunerna att främja en attraktiv och hållbar stadsutveckling. För att nå det krävs en samhällsplanering där många parter och intressen ges möjlighet att samverka i planeringsprocessens olika skeden (Trafikverket, 2015).

Enligt 7§ i *Förordning om regionalt tillväxtarbete* (SFS 2017:583) ska den som har ansvaret för det regionala tillväxtarbetet utarbeta och fastställa en strategi för länets utveckling (regional utvecklingsstrategi) och samordna insatser för att genomföra strategin. I varje län finns en kollektivtrafikmyndighet som ansvarar för försörjningen av kollektivtrafik. Region Skåne bildades som ett regionalt självstyreorgan i samband med ett försök 1997 som syftade till att överlåta det regionala utvecklingsansvaret från staten till

regionerna (Ehinger Berling, 2006) och 2010 fattade Riksdagen beslut om att permanenta Region Skånes utvecklingsansvar (Hrelja, 2012).

Den ökade betoningen på regionen som en funktionell nivå inom planering har tillsammans med de begränsade möjligheterna för fysisk planering på regional nivå skapat flertalet initiativ som kan kategoriseras som informella planeringsarenor, eller det som Allmendinger och Haughton (2010) benämner som soft spaces inom planering (Pettersson & Frisk, 2016). För att överbrygga glappet mellan regionala utvecklingsstrategier och kommunala översiktsplaner har många regioner börjat arbeta med att koppla regionala dokument till fysiska strukturer, ofta kallade strukturbilder eller strukturplaner (Ehinger Berling, 2006). Dessa strukturplaner är ett bra exempel på det som kallas soft space planering (Pettersson & Frisk, 2016).

Region Skånes aktuella regionala utvecklingsstrategi *Det Öppna Skåne 2030* beslutades av regionfullmäktige i juni 2014 (Region Skåne, 2014a). Region Skåne har arbetat fram *Strukturbild för Skåne* för att knyta den regionala utvecklingsstrategin till kommunernas översiktsplaner. *Strukturbild för Skåne* är en arena för dialog kring utmaningen om ett utvecklat regionalt perspektiv på den fysiska planeringen och har tillsammans med Skånes 33 kommuner tagit fram ett gemensamt kunskapsunderlag kring regionens fysiska strukturer som sträcker sig över kommungränserna (Region Skåne, 2013). I *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* anger Region Skåne en riktning för hur transportsystemet i Skåne bör utvecklas för att nå de gemensamt uppsatta målen. Strategin visar att det är av största vikt att planera mot en tydlig riktning samtidigt som samverkan med övrig samhällsplanering sker på ett effektivt sätt (Region Skåne, 2017).

Som en delregion i Skåne har MalmöLundregionen skapats som ett strategiskt samarbete mellan kommunerna: Burlöv, Eslöv, Höör, Kävlinge, Lomma, Lund, Malmö, Staffanstorps, Svedala, Trelleborg och Vellinge. Syftet med samarbetet är att gemensamt ta fram övergripande strategier, lyfta upp hela regionens styrkor och bredd samt att samarbeta i praktiska frågor (MalmöLundregionen, 2016b). I december 2016 antogs *Strukturplan för MalmöLundregionen – Gemensam målbild 2035* av MalmöLundregionens styrelse.

”MalmöLundregionen gör en strukturplan för att gemensamt ta tag i regionens utmaningar och för att stärka en fortsatt positiv utveckling. För att stärka MalmöLundregionen som motorn mitt i Nordeuropa, för att stärka en hållbar och sammankopplad storstadsregion och för att utveckla Sveriges bästa livsmiljö måste vi samarbeta kring de frågor som tas upp i Strukturplan för MalmöLundregionen - gemensam målbild 2035.”

(MalmöLundregionen, 2016a)

Strukturplan för MalmöLundregionen kan liknas med *Strukturbild för Skåne*, fast anpassad för det avgränsade området i sydvästra Skåne. Grundtanken är densamma, nämligen att skapa en brygga från gemensamma visioner och målbilder för en region till kommunernas översiktsplanering. Strukturplanen är tänkt att samla de elva kommunernas krafter och idéer i en gemensam framtidsbild som ger stöd i prioriteringar och åtgärder inom fysisk planering och infrastruktur (MalmöLundregionen, 2016a).

Inom ramen för EU-projektet SUMP UP har Malmö stad åtagit sig att undersöka möjligheterna till att arbeta fram en Poly-SUMP för sydvästra Skåne, MalmöLundregionen. En Poly-SUMP är en trafikstrategi för en polycentrisk region, begreppet myntades i ett annat EU-projekt. Under hösten 2017 gjordes en förstudie och under våren 2018 har en fördjupad förstudie påbörjats. Arbetet kommer intensifieras under hösten 2018 då MalmöLundregionens medlemskommuner kommer bjudas in till en första workshop.

1.2 Syfte

Syftet med examensarbetet har varit att skapa en förståelse för vilka förutsättningar en underregion som MalmöLundregionen har för att ta fram en trafikstrategi. Det konkreta valet av MalmöLundregionen gjordes med bakgrund av att det finns ett befintligt samarbete som redan resulterat i en gemensam målbild och en strukturplan. Det faktum att det redan startats en process av att undersöka möjligheterna till att ta fram en trafikstrategi, i och med Malmö stads medverkan i projektet SUMP:s UP, bidrog till valet av MalmöLundregionen. Förutsättningarna kommer granskas utifrån den befintliga regionala planeringsnivån i Sverige och Skåne, nya informella planeringsarenor såsom strukturplaner, samt de erfarenheter som hittills erhållits av arbetet i MalmöLundregionen.

Frågeställningarna för rapporten är följande: Hur påverkar det befintliga samarbetet inom MalmöLundregionen möjligheterna för att ta fram en regional trafikstrategi? Hur bör arbetsprocessen utformas och vem bör leda arbetet? Vad anses vara viktiga fokusområden för en regional trafikstrategi? Vad kan en regional trafikstrategi ge för mervärden?

1.3 Avgränsning

Denna studie har avgränsats till att granska förutsättningarna ur ett planeringsperspektiv och har uteslutit analyser av mobilitetsmönster, resvaneundersökningar, geografiska analyser och andra faktorer som anses nödvändiga först i ett senare stadie.

1.4 Rapportens disposition

Rapporten består av följande kapitel:

Kapitel 1: Inledning

Inledningen består av en kort introduktion och bakgrund till ämnet, varför det är av intresse att studera, och varför MalmöLundregionen valdes för studien. I inledningen definieras även syfte och avgränsningar.

Kapitel 2: Metod

Metodkapitlet beskriver tillvägagångssättet för att uppnå rapportens syfte.

Kapitel 3: Litteraturstudie

Litteraturstudien beskriver en sammanställning över det rådande kunskapsläget.

Kapitel 4: Empiri

Empiridelen granskar MalmöLundregionens organisation och strukturplan; relevanta strategiska styrdokument från nationell, regional och kommunal nivå; samt referensobjektet Luleåregionen. Granskningen av strategiska styrdokument kompletteras av intervjuer utförts med representanter från MalmöLundregionen; fyra utvalda kommuner i MalmöLundregionen; Region Skåne; samt Trafikverket.

Kapitel 5: Diskussion

Analyskapitlet knyter den empiriska delen till det rådande kunskapsläget och drar slutsatser som kopplas ihop med rapportens syfte och frågeställningar.

2 Metod

2.1 Litteraturstudie

Första delen av rapporten är en litteraturstudie av vetenskaplig litteratur för att samla in fakta om hur regional planering utförs i Sverige. Syftet var även att få en kännedom kring vilka eventuella möjligheter och utmaningar som finns med regional planering generellt och även mer specifikt kopplat till trafik och hållbara transporter. Målet var att sedan använda denna kunskap som bas inför studerandet av strategiska styrdokument och planer som är relevanta för MalmöLundregionen. Dessa två studier skulle sedan ligga till grund för intervjustudien.

De söktjänster som främst användes för litteratursökningar var Lunds Universitetsbiblioteks databas LUBsearch samt Google Scholar, även VTIs databas över utgivna rapporter användes för sökning. Sökningarna gjordes i första hand med olika kombinationer av nyckelord som till exempel ”regional”, ”planering”, ”trafik”, ”trafikplanering”, ”utveckling” och ”samverkan” på både svenska och engelska. Sökningar gjordes även på olika författare som forskar inom relevanta områden, baserat på tips från min handledare. Bra rapporter eller artiklar genererade även fler träffar i form av deras referenser eller vidare sökningar på författaren.

2.2 Empiri

2.2.1 MalmöLundregionen

Den första delen av empirin granskar MalmöLundregionens organisation och deras *Strukturplan för MalmöLundregionen*. Detta kapitel inkluderar även intervjun som utfördes med den tidigare koordinatören för MalmöLundregionen Mattias Nilsen, se kapitel 2.2.3 för metoden för intervjustudien.

2.2.2 Strategiska dokument och målbilder

De strategiska styrdokument och planer som ansågs relevanta för MalmöLundregionen granskades för att sammanställa och jämföra målbilder och prioriterade områden. Studien innefattade samtliga medlemskommuners översiktsplaner, de trafikstrategier som fanns framtagna av kommuner i MalmöLundregionen, de strategier framtagna av Region Skåne som berör MalmöLundregionens transportfrågor, samt de transportpolitiska målen.

Flertalet kommuner höll under perioden då rapporten togs fram på med ett arbete med förslag till ny översiktsplan eller trafikstrategi och i de fallen har det nya förslaget analyserats istället för gällande översiktsplan eller trafikstrategi. Detta gjordes då det ansågs att målbilder och prioriterade områden inte förändras avsevärt under samråd eller

efter utställning samt att flertalet av de gällande styrdokumenterna i de fallen var så pass gamla att de ansågs inaktuella.

2.2.3 Intervjustudie

För att skapa en brygga mellan litteraturstudien och de strategiska styrdokumenterna så utfördes intervjuer med representanter från några utvalda kommuner, MalmöLundregionens sekretariat, Region Skåne samt Trafikverket. Alla personer som intervjuades är tjänstepersoner som arbetar med planering eller strategi på någon nivå. Alla personer arbetar inte direkt med trafik men det ansågs viktigare att de på något vis jobbar med långsiktig planering och helst även med regional samverkan i viss mån. Då tidsschemat är pressat för denna arbetsprocessen så var det dessutom viktigare att få tag i kandidater som ville kunde upp på intervjuer relativt fort istället för att leta och vänta alldeles för länge.

De kommuner som valdes för intervjuer var Malmö, Lund, Trelleborg och Kävlinge. Malmö och Lund valdes då de är de naturliga kärnorna i delregionen MalmöLundregionen och dessutom de två kommuner som arbetar mest med trafikplanering av de som ingår i MalmöLundregionen.

Trelleborg och Kävlinge valdes då deras geografiska position i utkanten av delregionen potentiellt skapar intresse för nära samverkan även med kommuner utanför MalmöLundregionen. Trelleborgs förutsättningar som hamnstad och Kävlinges förutsättningar som pendlarkommun med mycket enfamiljshus gör även att de två kommunerna sannolikt besitter andra intressen än storstadskommunerna Malmö och Lund. Två intervjupersoner från Trelleborg intervjuades under samma tillfälle, på deras önskan, för att de skulle kunna ge så bra och utförliga svar som möjligt.

För att få djupare förståelse för hur MalmöLundregionens arbete hittills har gått till valdes den före detta koordinatören Mattias Nilsen ut som intervjuperson, som var i aktiv tjänst under framtagandet av Strukturplan för MalmöLundregionen.

Region Skåne valdes ut för intervju bland annat med anledning av deras ansvar för regionala utvecklingsstrategier för Skåne. Två intervjupersoner från Region Skåne intervjuades under samma tillfälle, på deras önskan, för att de skulle kunna ge så bra och utförliga svar som möjligt.

Ulf Pilerot på Trafikverket Region Nord var projektledare för framtagandet av Luleåregionens trafikstrategi och valdes ut som intervjuperson för att skapa en uppfattning av hur arbetet och organisationen under deras process fungerade.

Intervjustudiens upplägg baserades på Kvale och Brinkmann (2015) och tog inspiration från litteraturstudien samt de strategiska styrdokumenterna och planerna för att identifiera vilka övergripande områden som skulle diskuteras. Syftet med intervjuerna var att ställa öppna frågor och låta intervjupersonerna svara fritt och själva styra diskussionen utan att bli styrda av strikta avgränsade frågor. Frågorna under varje övergripande område låg till grund för att få intervjun i önskad riktning och att inkludera de områden som det identifierats behov av genom litteraturstudie samt strategiska styrdokument och planer.

Intervjuerna planerades genom att skapa en intervjuguide, se bilagor. Intervjuguiden lades upp med tre övergripande områden med en del frågor kopplat till varje område. Guiderna för de olika kommunrepresentanterna var i stort sett likadana medan guiderna för Region Skåne, MalmöLundregionen och Trafikverket varierade. Intervjuerna spelades in för mitt eget syfte att enklare kunna sammanställa i efterhand. Intervjuerna varade i genomsnitt en dryg timme.

Nedan följer en lista med samtliga intervjupersoner:

- Från Kävlinge kommun så intervjuades Johanna Kaaman, samhällsstrateg på strategiska avdelningen i Kävlinge kommun. Johanna arbetar med översiktsplanering och annan strategisk planering. Utöver det är Johanna Kävlinges kontaktperson gentemot Skånetrafiken och deltar även i kommunens samordning med Trafikverket. Intervjun med Johanna ägde rum 2018-04-27.
- Från Lunds kommun så intervjuades Christian Rydén, trafikplaneringschef på stadsbyggnadskontoret i Lunds kommun. Intervjun med Christian ägde rum 2018-04-04.
- Från Malmö stad så intervjuades Andreas Nordin, trafikplanerare på gatukontoret i Malmö stad som var ena projektledaren för framtagandet och implementeringen av Malmös trafik- och mobilitetsstrategi. Andreas är nuvarande projektledare för Malmöexpressen men från och med början av maj träder Andreas in i rollen som Malmö stads regionsamordnare. Intervjun med Andreas ägde rum 2018-04-11.
- Från Trelleborgs kommun så intervjuades Lina Hellström och Jonas Gustavsson, planarkitekter på stadsbyggnadskontoret i Trelleborgs kommun som båda arbetar med kommunens översiktsplanering och strategiska frågor. Lina och Jonas intervjuades gemensamt och intervjun ägde rum 2018-03-27.
- Från Region Skåne så intervjuades Emelie Petersson, infrastrukturstrateg och Inger Sellers, samhällsplanerare. Båda arbetar på avdelningen för regional utveckling på Region Skåne och de båda har arbetat med framtagandet av Strukturbild för Skåne. Inger har även varit Region Skånes representant vid deltagandet i framtagandet av Strukturplan för MalmöLundregionen. Emelie och Inger intervjuades gemensamt och intervjun ägde rum 2018-04-05.
- Från MalmöLundregionens organisation så intervjuades Mattias Nilsen, tidigare sekretariatsledare för MalmöLundregionen. Intervjun med Mattias utfördes 2018-03-22.
- Från referensprojektet SARETS så intervjuades Ulf Pilerot, projektledare från Trafikverket Region Nord som var projektansvarig för framtagandet av SARETS. Intervjun med Ulf utfördes 2018-04-11.

2.2.4 Referensobjekt: SARETS Trafikstrategi för Luleåregionen

Som en del av empirin valdes ett referensobjekt ut för att ge en indikation över hur en delregional trafikstrategi kan tas fram samt hämta erfarenheter från deras process. Trafikstrategin för Luleåregionen är ett pilotprojekt i Sverige och är än så länge den enda delregionala trafikstrategin som tagits fram. Denna del av empirin undersöker trafikstrategins resultat och hur organisationen var uppbyggd genom att studera det färdiga resultatet samt utföra en intervju med Ulf Pilerot från Trafikverket Region Nord som var projektledare för framtagandet av trafikstrategin.

3 Litteraturstudie

3.1 Regional planering i Sverige – då och nu

Efter andra världskriget var tilltron till planering stark då 1930-talets djupa ekonomiska kris ansågs vara en följd av att marknadskrafterna styrde samhällsutvecklingen. För att en önskad riktning av samhällsutveckling skulle uppnås så krävdes planering, enligt en gemensam uppfattning i Sverige. Politiken skulle fastställa målen, vetenskapen skulle göra prognoser om framtiden och samhällsplanerarna skulle identifiera vilka åtgärder som krävdes för att påverka utvecklingen så att målen kunde uppfyllas. Det rådde en tilltro till ingenjörernas framtidsprognoser för samhället i de flesta västeuropeiska länderna (Nilsson, 2006). Sveriges första regionplan presenterades av Stockholmsregionen redan 1935 och 1947 infördes rättslig grund till interkommunal planering i och med det då nya regionplaneinstitutet i bygglagen (Nilsson, 2006). Då var det enbart Stockholmsregionen som ansågs behöva regional planering till följd av den stora befolkningen i regionen. Idag är det ett minst sagt förändrat synsätt då regional planering, mellankommunal samverkan och regionens betydelse har fått ett förhöjt fokus i planeringsdebatten. Detta kapitel kommer kort sammanfatta utvecklingen av den regionala planeringen från att den rättsliga grunden infördes 1947 till hur det ser ut idag.

Under 1960-talet uttalades en tydlig utjämningsambition i den svenska regionalpolitiken som grundade sig bland annat i folkhemsidén, med lika villkor och möjligheter för alla i hela landet (Westholm, 2008). Den så kallade lokaliseringsprincipen utvecklades under 1960-talet och avsåg en regionalpolitisk samhällsplanering som skulle styra näringslivets lokalisering för att gynna landsbygden och inte bara de starkt växande städerna. Det gick dock inte i linje med den svenska arbetsmarknadspolitik som gavs stor prioritet under samma tid och syftade till att främja en strukturell omvandling i form av en förflyttning av arbetskraften från landsbygden till de större städerna (Nilsson, 2006). Under senare delen av 1960-talet ändrades således fokus från utjämningsidéer till tillväxt (Westholm, 2008).

”Länsplaneringen 1967”, en försöksplanering av länsstyrelserna, syftade till att ta fram ett beslutsunderlag som kunde användas för att få till stånd en bättre samordning vid fördelning av investeringar mellan länen. Denna första länsplanering tog avstamp i de äldre tankarna om utjämning men 1970 kom nya direktiv för upprättande av länsprogram. Dessa direktiv antydde en förändrad syn på regionerna från staten. Fokus hamnade då på att genom en ortsklassificering skapa en regional struktur som skulle klara av konjunktur- och strukturförändringar. Regionalpolitikens grund var som stödfunktion och länsprogrammen var ett verktyg för hur olika stödåtgärder skulle samordnas eller fördelas. I samband med detta börjar begrepp som tillväxtcentra användas mer i planeringsdebatten och det går även att antyda en början av förändring mot de självständiga regioner vi har idag (Nilsson, 2006).

När länsplaneringen förlorade betydelse och ersattes av en årlig länsrapport 1982, fick länsstyrelserna själva styra hur länsanslagen skulle fördelas. Detta följde med in på 1990-talet och länsplanerarna omskolades till projektadministratörer. De tidigare analytikerna och programskrivarna blev till lösningsorienterade fixare med förmåga att improvisera. Projekten kunde skilja sig avsevärt men en vanligt förekommande typ av projekt syftade

till att övertyga bestämmande organ om specifika infrastrukturinvesteringar. Detta ledde till en ad hoc-betonad regional planering fram till mitten av 1990-talet (Nilsson, 2006). Denna utveckling innebar att tidigare målbilder grundade på folkhemsidén, med lika villkor och möjligheter för alla i hela landet, frångicks ännu mer. Westholm (2008) menar att även om viljan fanns kvar så var det inte längre prioriterat, utan snarare var det en utvecklingsinriktad regionalpolitik som var fokus.

I och med Sveriges inträde i EU återinfördes i mitten av 1990-talet planeringstänkande i regionalpolitiken, men i ny form. EU hade under en tid arbetat med regionpolitiska programarbeten och efter Sveriges inträde så involverades de regioner som var kvalificerade för bidrag från Strukturfonderna i EUs programarbete (Nilsson, 2006). Länsstyrelserna skulle nu ta fram strategier för länets utveckling. Angreppssättet i strategiarbetet var annorlunda än det kvantitativa och prognosbaserade som kännetecknade länsplaneringen. SWOT-analysen var grunden i arbetet som ledde till formulering av övergripande mål och prioriterade insatsområden. Strategierna implementerades sällan, delvis till följd av att SWOT-analysen uppfattades som subjektiva analyser med irrelevant information. Men fokus på strategier för den regionala utvecklingen finns kvar än idag, även om de nu inte utgörs främst av SWOT-analysen. Satsningen på regionala strategier innebar något nytt i form av ett management-perspektiv på regioners utveckling (Nilsson, 2006). Regionberedningens slutbetänkande illustrerar detta nya perspektiv när det uttrycks ”att framgångsrika regioner i Europa, med vilka svenska regioner i framtiden måste konkurrera, har i regel väl utformade utvecklingsstrategier. För att bli konkurrenskraftiga behöver därför även [...] de svenska regionerna utforma och förverkliga sådana strategier.” (SOU 1995:27).

En betydande förändring under denna tid var att det regionala utvecklingsansvaret överläts från staten till regionerna. Det började 1997 med ett försök till så kallade regionala självstyrelserna i Skåne, Västra Götaland, Kalmar och Gotlands län där målet var att ha självstyrande regioner som var oberoende av staten. Region Skåne bildades som självstyrelse som en del av försöket. År 2001 utvidgades möjligheten till kommuner och landsting i samtliga län att bilda länsvisa kommunala samverkansorgan, som kan ta över det regionala utvecklingsansvaret från länsstyrelsen (Ehinger Berling, 2006). År 2010 fattade Riksdagen beslut om att permanenta Region Skånes utvecklingsansvar (Hrelja, 2012).

Idag ligger således ansvaret för det regionala tillväxtarbetet i respektive län antingen hos det egna länets organisation eller hos det nybildade regionala samverkansorganet, i de fall det finns. Enligt 7§ i *Förordning om regionalt tillväxtarbete* (SFS 2017:583) ska den som har ansvaret för det regionala tillväxtarbetet:

1. utarbeta och fastställa en strategi för länets utveckling (regional utvecklingsstrategi) och samordna insatser för att genomföra strategin,
2. besluta om användningen av vissa statliga medel för regionalt tillväxtarbete, och
3. följa upp, låta utvärdera och årligen redovisa resultaten av det regionala tillväxtarbetet till regeringen.

(SFS 2017:583)

Vidare i förordningen uttrycks att den regionala utvecklingsstrategin ska samla olika sektorer för det regionala tillväxtarbetet och bistå med mål och långsiktiga prioriteringar. Strategin ska bidra till sektorsövergripande samverkan mellan länen och mellan aktörer på lokal, regional, nationell och internationell nivå. Det poängteras även att strategin ska utarbetas i samverkan med berörda kommuner, landsting samt länsstyrelser och andra berörda statliga myndigheter. Strategin ska förankras väl både lokalt och regionalt och

även näringsliv och civila organisationer ska erbjudas möjligheter till samverkan (SFS 2017:583).

3.2 Hållbar regional utveckling eller ekonomisk tillväxt?

Regional planering kan innebära många olika saker men i Sverige har det på senare tid blivit synonymt med tillväxtarbete. Det är anmärkningsvärt att det numera är en förordning för ”regionalt tillväxtarbete” medan det förut benämndes som ”regionalt utvecklingsarbete”, det antyder ett skifte av önskat fokus på regionala strategier från nationellt håll (Nyström & Tonell, 2012). Den regionala utvecklingsstrategin är ett verktyg för tillväxtarbete enligt både *Förordning om regionalt tillväxtarbete* (SFS 2017:583) och Sveriges Kommuner och Landsting (SKL, 2017). Detta leder till motsägelsefulla signaler enligt Nilsson (2006) som menar att utvecklingsplanering härrör från den nationella strategin för hållbar utveckling medan tillväxtarbetet kommer från den nationella strategin för regional konkurrenskraft och sysselsättning. Storbjörk et al. (2009) menar att inläring och förändring är på gång i den regionala arenan, men att planerarna fortfarande upplever djupt rotade konflikter kopplat till målen med hållbar regional utveckling. Särskilt svårt är det att i praktiken integrera miljömässiga intressen med regional utvecklingspolicy (ibid.). På regional nivå kan hållbar tillväxt uppfattas som ett mantra som upprepas från nationell nivå med en vag innebörd och utan förklaring till hur det förhåller sig till hållbar utveckling. Miljömedvetenhet marknadsförs som en strategi för fortsatt ekonomisk tillväxt utan att någon av de fundamentala konflikterna relaterat till detta uppmärksammas (Hilding-Rydevik et al., 2011). Westholm (2008) menar på att utvecklingen för regional planering har gått från ett välfärdsperspektiv till ett konkurrensperspektiv där regionen är en tillväxtmotor och på så vis en viktig drivkraft i den ekonomiska tillväxten.

Regional planering måste däremot inte vara synonymt med tillväxtarbete. Enligt vissa definitioner är regional planering snarare synonymt med samverkan och konsensus. Boverket (2014) menar att regional planering som ett bredare begrepp handlar om att bidra med en arena för samverkan och diskussion kring regionala och mellankommunala frågor. Även Hilding-Rydevik et al. (2011) menar att samverkan och konsensus är normer för det regionala utvecklingsarbetet idag och att det lyser igenom uttalanden, explicita mål och intentioner i policydokumenten och även i de institutionella åtgärderna. Vidare påpekas att regionala utvecklingsstrategier har en stor tilltro till att det finns en slags jämvikt som kan, och bör, uppnås där ekonomiska, sociala och miljömässiga aspekter av hållbar utveckling alla har samma vikt och utrymme. Denna tilltro till jämvikt går hand i hand med normen om ett holistiskt synsätt kring hållbar regional utveckling för att understryka behovet av att överkomma polarisering och presentera ett gemensamt intresse (ibid.).

En följd av den starka tilltron till samverkan, konsensus, jämvikt och holism är att privata aktörer får en betydelsefull maktposition. Koglin & Pettersson (2017) lyfter olika maktstrukturer som påverkar samhällsplaneringen i Sverige. De menar att dels en neoliberal ideologi som ökat med mer marknadsorienterad planering och dels en mer samverkansinriktad planering båda kan vara anledningar till varför samhällsplanering i Sverige inte alltid arbetar för hållbara lösningar. Privata aktörer drivs oftare av vinstmaximerande intressen som inte alltid går i linje med planerarnas ideal. Det kan verka som att det ibland är ett större intresse för en kortsiktig vinst för privata aktörer än för långsiktiga vinster för samhället vilket är ett tydligt tecken på en neoliberalisering av det svenska planeringssystemet. Den utvecklingen kan enkelt leda till minskad allmän välfärd och ett ökat inflytande för privata sektorerens intressen, som oftast grundas i ekonomisk tillväxt (ibid.).

Hilding-Rydevik et al. (2011) benämner utvecklingen av den svenska diskursen för hållbar regional utveckling sedan 1990-talet som ett post-politiska tillstånd. Den som först använde termen post-politiskt tillstånd kopplat till hållbar utveckling var Eric Swyngedouw (2007) som menar att detta tillstånd är befast genom en kraftigt etablerad konsensus att neoliberal ekonomi, parlamentsdemokrati och medmänsklighet är nyckelelement vid all typ av samhällsutveckling. I linje med det post-politiska tillståndet verkar det som att de ekologiska och sociala avseendena av hållbarhet inte har kapaciteten att radikalt utmana ekonomisk tillväxt som huvudprioritet på regional nivå (Hilding-Rydevik et al., 2011).

3.3 Samspel mellan region och kommun

Det sker en ökning av andelen resor mellan kommuner, delvis som en följd av politiska mål om regionförstoring och försök till att skapa funktionellt fungerande regioner för arbete, service och fritid. Det kommunala planmonopolet ger svenska kommuner goda planmässiga möjligheter att påverka resmönster och färdmedelsval genom att styra lokaliseringen av bebyggelsen och därmed transportbehovets utveckling. Lokaliseringen av bostäder, service, handel och arbetsplatser i en kommun påverkar resandet även för omkringliggande kommuner. I Sverige saknas det en stark regional planeringsnivå som samordnar kommunernas fysiska planering trots att det i plan- och bygglagen ställs krav på mellankommunalt samråd i planeringen (Hrelja, 2012). Regionen har traditionellt sett varit, och är fortfarande, den svagaste nivån i svensk planering (Smas et al., 2012). Hrelja (2012) menar att ”den svaga svenska regionala planeringsnivån, och frånvaron av formella mekanismer för samordning av kommuners fysiska planering, gör att samordningen måste ske på frivillig basis. Därmed blir enighet och samsyn mellan kommuner om långsiktiga utvecklingsfrågor viktiga” (ibid.).

Att regionen och kommunen har olika utgångspunkter är en aspekt som försvårar samspelet. Deras olika roller leder till olika perspektiv på processen. Kommunen kan behöva anpassa sig för en annan slags roll i det regionala perspektivet jämfört med vad de är vana vid och det kan vara svårt att ställa om. Detta leder till att det finns inbyggda mål- och intressekonflikter mellan regionen och kommunerna (Tillväxtanalys, 2014). Kopplat till en önskad utveckling av miljövänligare transportsystem menar Hrelja (2012) att den regionala samordningen försvåras av att ansvarsområden är uppdelade mellan kommuner, landsting och länsstyrelser. Det finns en tätortshierarki och en konkurrens om företag, handel och invånare som gör att kommuners strategier för ekonomisk tillväxt grundar sig i att stärka sin position i hierarkin på bekostnad av andra. Regioner har ett liknande tänk av att mer och mer fokusera på arbetsmarknadsförstoring, befolkningsökning och att attrahera näringsliv. Detta skapar mål- och intressekonflikter och försvårar ytterligare samverkan mellan kommuner och den regionala styrningen av transportsystemets utveckling (ibid.).

Svensson och Holmgren (2012) menar att kollektivtrafiken kan vara ett effektivt utvecklingsverktyg. Städer och regioner är tillväxtmotorer till följd av att tillväxt och utveckling mer och mer är beroende av tillgänglighet i det fysiska rummet. Kollektivtrafikens höga kapacitet och begränsade ytanspråk gör den till ett effektivt verktyg för att nå ökad mobilitet och tillgänglighet. För att en region ska få så positiva konsekvenser som möjligt för regionens utveckling av de resurser som avsätts till kollektivtrafiken krävs en regionalt och kommunalt integrerad trafikplanering som omfattar utvecklingen av infrastrukturen, trafikering av systemet och hur trafiken ska kunna användas som ett verktyg för att nå kommunala och regionala politiska mål (ibid.).

I sin rapport om mål- och intressekonflikter i kommunala och regionala besluts- och planeringsprocesser tar Hrelja (2012) upp kollektivtrafikens styrning och regional

samhällsplanering i Skåne som exempel på hur samverkan mellan kommuner och region skapats. I Skåne finns det en vision om att vara en flerkärnig stadsregion som fungerar som en gemensam marknad för boende, arbete och fritid. Ett effektivt regionalt kollektivtrafiksystem motiveras mycket enkelt av att det knyter samman tätorter och därmed ökar den ekonomiska tillväxten. I Skåne ses inte effektiv regional kollektivtrafik som ett eget mål i sig utan snarare som ett verktyg för att nå politiska tillväxtmål. Visionen om en funktionellt fungerande region ledde till utformningen av kollektivtrafiken som ett system där satsningar på kundtäta sträckor mellan större tätorter kommer i första hand. Kollektivtrafiken i Skåne drivs av affärsmässig princip där investeringar styrs till stråk med störst potential för resandeökning och ökade intäkter (ibid.).

Kommunerna i Skåne har en relativt hög acceptans för den affärsmässiga principen, även de som inte är i direkt anslutning till de viktigaste stråken. Det sker en maktindelning mellan Region Skåne och kommunerna i form av att Skånetrafiken ges möjlighet att yttra sig över kommunala översiktsplaner och detaljplaner samtidigt som Skånetrafiken ger kommunerna visst inflytande över kollektivtrafikens utformning. Tillsammans med denna maktindelning så skapar den kollektiva visionen om Skåne som en flerkärnig stadsregion, sammanhållen av ett regionalt kollektivtrafiksystem, en tilltro hos kommunerna av att kollektivtrafik genererar ekonomisk tillväxt (ibid.).

För att kollektivtrafik ska generera ekonomisk tillväxt ”anses det vara tvunget att fungera som ett system där intäkter och växande antal resenärer skapas i starka stråk som sedan svagare stråk kan ta del av” (ibid.). För att kollektivtrafiken ska fungera som ett regionalt system så krävs det att den samordnas med kommunal fysisk planering. Region Skåne har inga formella mekanismer för att möjliggöra samordning och kommunerna accepterar inte att regionen försöker styra kommunerna. Det är istället när kollektivtrafiken blir en värdehöjande faktor, för till exempel nybyggnadsområden, som samverkan mellan kommunal fysisk planering och de regionala målen om förtätning och nybyggnation i bra kollektivtrafiklägen fungerar bra. Det antyder återigen att tillväxtpotentialen är det som möjliggör samordning. Hreljas (2012) slutsats från analysen av samverkan mellan region och kommuner i Skåne är att ”regional samsyn om kollektivtrafikens utformning och samordning av kommunal fysisk planering möjliggörs av att kollektivtrafiken ses som ett ekonomiskt värde” (ibid.).

Brister i samspelet mellan region och kommun medför att de regionala utvecklingsstrategierna har svårt att konkretiserats på kommunal nivå. Det kan leda till dels att de regionala strategierna fastnar på regional nivå och dels att kommuners utvecklingsambitioner inte får det stöd som behövs från regional nivå (Tillväxtanalys, 2014). En möjlig orsak till det bristande samspelet tas upp av Hrelja (2012) som menar att ”försök till regional styrning av den fysiska planeringen är kontroversiella då de utmanar det kommunala planmonopolet som ofta används som ett näringspolitiskt verktyg i konkurrens med omkringliggande kommuner” (ibid.). Samtidigt menar Smas et al. (2012) att det kan finnas kommuner som saknar det fysiska perspektivet i mer generellt hållna regionala strategier och har svårt att se nyttan med dem. Ehinger Berling (2006) menar att detta delvis kan beror på att regionala utvecklingsstrategier och kommunala översiktsplaner i grunden är olika dokument. Översiktsplanen är ett kommunalt styrdokument för den fysiska planeringen medan regionala utvecklingsstrategier i huvudsak behandlar den ekonomiska tillväxten. Dessutom saknar många kommuner ett strategiskt perspektiv i översiktsplanen trots möjligheten för det (ibid.). Det kan tolkas som att den svenska översiktsplaneringen tappat karaktären av en strategisk plan och att den kommunala planeringen istället blivit mer projektinriktad och kortsiktig (Hrelja, 2012). För att överbrygga glappet mellan regionala utvecklingsstrategier och kommunala översiktsplaner har många regioner börjat arbeta med att koppla regionala dokument till fysiska strukturer, ofta kallade strukturbilder eller strukturplaner (Ehinger Berling, 2006).

Dessa strukturplaner är ett bra exempel på det som kallas soft space planering (Pettersson & Frisk, 2016).

3.4 Integrerad planering och soft spaces

Att i olika format integrera transportplanering och fysisk planering har på senare tid blivit en trend, både i Sverige och i andra västeuropeiska länder (Hrelja, 2015). Næss et al. (2013) belyser behovet av att integrera transportplanering och fysisk planering på en regional nivå för att bemöta problemet med transportsektorns klimatpåverkningar. Den ökande andelen av resor mellan kommuner är en av huvudanledningarna att det behövs bemötas från en regional nivå. 75 % av alla personkilometer i Sverige kan klassas som regionala resor i den mån att de börjar och slutar i olika kommuner och således korsar minst en kommungräns (Holmberg, 2011). Att implementera en integrerad transportplanering och fysisk planering har dock visat sig vara svårt. Hrelja (2015) har studerat hur styrande kulturer hos kommuner påverkar integreringen av kollektivtrafikplanering och fysisk planering. Resultatet antyder att integrerad planering kräver arbetsmetoder där samarbetsvilligt beteende och tänkande produceras och reproduceras på lokal nivå för att skapa konsensus mellan politiker och tjänstemän, en så kallad reflekterande styrande kultur. Resultatet visar dock att implementeringen av den integrerade planeringen inte nödvändigtvis går bättre hos en mer reflekterande styrande kultur än hos en mer sektoriserad. För att försäkra implementering behövs det en normativ komponent till integrering, oavsett vilken styrande kultur som än råder. Kollektivtrafik, i Hreljas fall, bör kopplas ihop till de logiska grunder och diskurser som beslutsfattandet styrs av. Är det attraktivitet eller ekonomisk tillväxt som är den styrande diskursen så måste kollektivtrafiken ses som ett verktyg för att uppnå detta. Annars implementeras inte den integrerade planeringen (ibid.).

De senaste decennierna har det politiska landskapet förskjutits från government till governance (Tillväxtanalys, 2014). Förenklat kan det sammanfattas som att government är en tydligt myndighetsstyrd miljö som karakteriseras av en hierarkisk offentlig sektor med formella tillvägagångssätt medan governance är en miljö där nya aktörer släppts in i den politiska arenan och där gränser börjat suddas ut (Van Well & Schmitt, 2016). I planeringsvärlden har det nya begreppet soft spaces växt fram för att beskriva avståndstagandet från den tidigare formella, byråkratiska och stela strukturen. Begreppet beskriver ett nytt tankesätt för att hänga med i en komplex värld i förändring där relationer inte längre alltid samordnas efter befintliga gränser, även om planering alltid till viss del kommer vara kopplat till geografiska gränser. Soft spaces är ett sätt för planeringen att anpassa sig till en verklighet där flera olika typer av miljöer och rum behöver hanteras (Allmendinger & Haughton, 2009). Då det är en term som inte gör sig rättvis i en svensk översättning kommer jag fortsätta kalla det för soft spaces eller soft space planering genom hela rapporten.

Den ökade betoningen på regionen som en funktionell nivå inom planering har tillsammans med de begränsade möjligheterna för fysisk planering på regional nivå skapat flertalet initiativ som kan kategoriseras som informella planeringsarenor, eller det som Allmendinger och Haughton (2010) benämner som soft spaces inom planering (Pettersson & Frisk, 2016). Planeringen måste anpassa sig till denna nya verklighet och hantera flera nya olika typer av rum eller miljöer, där soft spaces är ett nytt sådant, samtidigt som de gamla administrativa gränserna finns kvar (Allmendinger & Haughton, 2009). De nya och gamla rumsuppfattningarna är inte helt skilda utan de behöver varandra för att fungera. Soft spaces erbjuder ett nytt och kreativt sätt att tänka som kan komplettera djupt rotade

strukturer (ibid.). Målet med soft spaces kan alltså uppfattas som att erbjuda ett komplement till de gamla strukturerna och rumsuppfattningarna.

Förutom att ses som en ny rumsuppfattning utanför de formella ramarna kan soft spaces även ses som en typ av governancenätverk utanför den vanliga planeringsprocessen. I det synsättet är soft spaces en plattform för arbete över administrativa gränser (Olesen, 2012). Enligt Heley (2013) har det visat sig att soft space planering skapar en bättre dialog mellan aktörer från olika sektorer men också att det har en svag påverkan på praktiska resultat. Olesen (2012) menar att soft spaces inte kan existera utan formella planeringssystem och påpekar faran av att sätta för stor tilltro till soft spaces som en självständig planeringsprocess. En av de avgörande anledningarna till att soft space planering har ett begränsat inflytande på praktisk planering pekas ut som sambandet mellan de formella nivåerna, lagstiftningen och resurserna vilket betyder att rådande planeringsdiskurser har visat sig motståndskraftiga till förändringsförsök (ibid.). Med bakgrund av soft spaces begränsade inflytande både som ny rumsuppfattning och som governancenätverk bör kanske soft spaces i första hand ses som en arena för att rama in problemområden mer effektivt än tidigare, men att dessa sedan implementeras av de formella organen.

Som kritik, eller möjligen som en reservation, mot soft spaces belyser Olesen (2012) att soft space-ansatser ofta ligger i linje med neoliberala politiska agendor och att de kan användas som ett verktyg av vissa aktörer för att influera den formella planeringsarenan. Detta skapar enligt Allmendinger och Haughton (2010) bristande insyn i planeringen och om allt fler beslut tas utan insyn minskar det även den demokratiska legitimiteten. Koglin och Pettersson (2017) påpekar en risk, med ett neoliberaliserat planeringssystem i Sverige, av att det kan finnas ett större intresse för en kortsiktig vinst för privata aktörer än för långsiktiga vinster för samhället.

Pettersson och Frisk har i en artikel från 2016 undersökt möjligheten av soft space regional planering för att nå integrerad transportplanering och fysisk planering och valde att analysera *Strukturbild för Skåne* som fallstudie (Pettersson & Frisk, 2016). De menar att det kanske mest påtagliga resultatet av soft space planeringsansatser var etableringen av en arena för dialog. Även om det finns begränsat med bevis för hur stor påverkan det medför på kommunal planering än så länge, så är en arena för dialog fortfarande en viktig bedrift och indikerar en potential för ökande inflytande av det regionala perspektivet (ibid.). Två huvudsakliga poänger identifieras av deras studie som dels har direkt relevans för Region Skåne men även en generell relevans för att förstå möjligheterna och begränsningarna med soft space-ansatser för att integrera transportplanering och fysisk planering i andra sammanhang. Den första poängen är att det är viktigt att ha tydligare definierade mål och strategier för att soft space planering ska ge effekt på kommunal planering. Det kommer troligen skapa konflikter genom att det kommer visa sig gömda eller ignorerade intressen till följd av vaga definitioner. Det kommer också vara väldigt resurskrävande, men är nödvändigt för ett bättre resultat. Den andra poängen är att det behövs striktare definitioner av de koncept som ska användas för att implementera strategierna. I studien visade det sig att det var en variation hos olika kommuner hur nyckelkoncept som ”förtätning” och ”kollektivtrafiknära läge” definierades och anpassades. Vidare identifierades att flera kommuner använde en egen anpassning av flerkärnighet som potentiellt kan leda till en utspridd regional struktur som påminner mer om urban sprawl än om förtätning (ibid.).

3.5 Flerkärnighet med förtätning och transit-oriented development

Som Pettersson och Frisk (2016) tar upp så har det blivit vanligt att regioner i Sverige tar fram strukturbilder eller strukturplaner för att överbrygga gapet mellan den regionala utvecklingsstrategin och de kommunala översiktsplanerna. Region Skåne startade 2005 projektet *Strukturbild för Skåne* som är ”ett initiativ för fysisk planering med den regionala skalan i fokus” (Region Skåne, 2013). Målbilden för strukturbilden är ”Det flerkärniga Skåne” (ibid.) och grundas på den flerkärniga Ortsstruktur som finns i Skåne. Region Skånes strategier har ett stort fokus på förtätning och så kallad transit-oriented development. Detta kapitel kommer undersöka dessa utvecklingsstrategier lite djupare.

Som en motreaktion på fenomenet urban sprawl har förtätning blivit de moderna planerarnas huvudsakliga strategi för att försöka skapa en långsiktigt hållbar stadsutveckling (Neuman, 2005). Om förtätning är en motreaktion så vad är då urban sprawl? Ståhle (2008) beskriver urban sprawl som stadsutbredning där städer och dess förorter sprider ut sig över orörd mark i yttre områden. Så om förtätning innebär motsatsen till detta innebär det i så fall att bygga tätare inom stadens gränser. Detta kan göras till exempel genom att utnyttja lucktomter, parkeringsytor eller att bygga på höjden (Boverket, 2010). Hög densitet och tillgänglighet är faktorer som Neuman (2005) menar definierar en tät stad tillsammans med en blandad markanvändning som uppmuntrar till ökade sociala interaktioner och handel. En tät stad är mer energieffektiv och har mindre utsläpp till följd av mindre avstånd och bättre möjligheter för invånarna att nyttja hållbara transportmedel (ibid.). För att reducera bilberoendet bör planerare arbeta för förtätning av de centrala delarna av städer och säkra tillräckligt hög densitet vid nya utvecklingsområden för att kunna tillhandahålla lokal service och god kollektivtrafikförsörjning (Næss et al., 2013). De flesta menar på att förtätning är den rätta strategin för att skapa en hållbar stadsutveckling men Neuman (2005) påpekar att korrelationen mellan hållbar utveckling och förtätning är mer komplicerad än att det tillkommer övervägande positiva effekter vid en tät och blandad stad. Ståhle (2008) antyder att frågan inte är *om* det ska förtätas, utan *hur* det ska förtätas. Han menar att detta kommer vara den stora frågan som politiker och planerare kommer tampas med framöver.

I Qviströms artikel från 2015 studeras regionala planeringsstrategier för stationsnära planering i Skåne. Han konstaterar att det finns ett övergripande fokus, både på lokal och regional nivå, på så kallad transit-oriented development, TOD (Qviström, 2015). Germundsson (2017) förklarar TOD som ett planeringsideal som tagit fart på många håll i västvärlden. Grundtanken är att kombinera ett befintligt, och i framtiden väl utvecklat, spårnät med stationssamhällen som utvecklas till mer kompakta och livliga centra med tätt boende och kommersiellt utbud. Detta ska leda till miljöfördelar med minskade transporter samt skapandet av attraktiva boendemiljöer (ibid.). Alltså kan Region Skånes fokus på förtätning i kollektivtrafikhärlägen kategoriseras som TOD. Hrelja (2015) lyfter fram att för en bra kollektivtrafik bör en integrering av den fysiska planeringen med kollektivtrafikplaneringen ske så att ny stadsutveckling sker i bra kollektivtrafiklägen. För att kollektivtrafiken ska få en bred kundbas bör det byggas tätt med en blandning av bostäder och verksamheter (ibid.).

Definitionen av kollektivtrafikhärlägen är inte otvetydig. Skånetrafikens definition för vilket avstånd som kan klassas som kollektivtrafikhärlägen är 500 meter för stadsbuss, 1000 meter för regionbuss och 1500 meter för tåg medan Trafikverket anser att ett område inom 2-3 km från stationen kan ses som stationsnära (Länsstyrelsen i Skåne et al., 2010). Det finns något som kallas stationsnärhetsprincipen som är en lokaliseringsstrategi för att skapa de bästa möjliga förutsättningarna för att åka tåg:

-
- **Service, såväl kommersiell som offentlig, lokaliseras i direkt anslutning till stationen.** Detta förstärker knutpunktens roll och gör också att man kan utnyttja denna service på väg till och från stationen.
 - **Personalintensiva arbetsplatser lokaliseras inom gångavstånd (max cirka 600 m) från stationen.** Det faktum att arbetsplatsen är belägen nära stationen har störst effekt på valet av färdmedel.
 - **Bostadsbebyggelse lokaliseras inom gång- eller cykelavstånd (max cirka 1–2 km) från stationen.** Bebyggelsen ska vara tätast närmst stationen.

(Länsstyrelsen i Skåne et al., 2010)

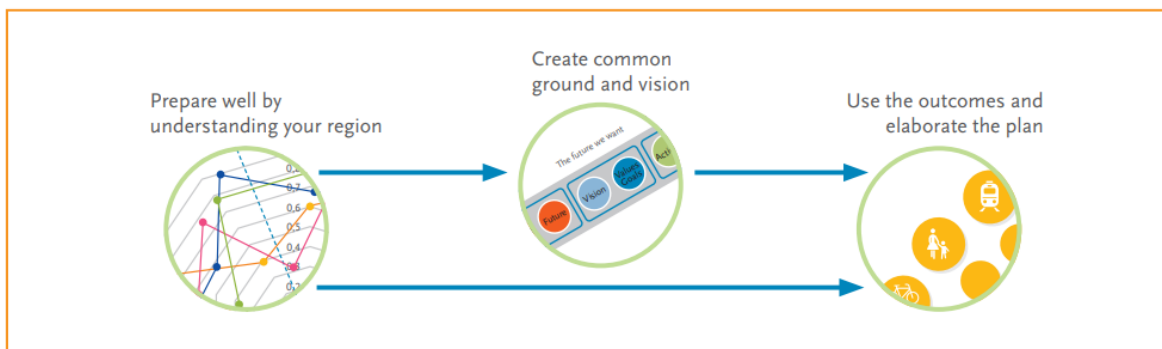
Qviström (2015) menar att Region Skånes användning av TOD som strategi skapar ett urbant perspektiv med fokus på potentialen av förtätning som inte nödvändigtvis är inkluderande för hela regionen. Som ett exempel lyfts att strategiernas illustreringar av områden med urbana kvaliteter ofta är hämtade från Malmös innerstad. Detta leder till att stora delar av regionen, som faktiskt ligger på landsbygden, hamnar i skymundan då dessa urbana kvaliteter endast finns i de större städerna i regionen. Det urbana perspektivet ifrågasätts inte och det diskuteras aldrig kring landsbygden och mindre tätorters karaktärer och unika kvaliteter. Den urbana fokuseringen understryker den moderna sprickan mellan städer i behov av *utveckling* och en landsbygd i behov av *beskydd* (ibid.).

Germundsson (2017) är inne på samma spår och hävdar att de förhoppningar som planeringen knyter till förtätning, flerkärnighet och TOD inte alltid stämmer överens med boendes behov och förväntningar. Men det behöver inte mena att förtätning, flerkärnighet och TOD är fel strategier att satsa på. Det gäller däremot att skapa insikt i människors behov och framtidsvisioner och därefter fråga sig vilken typ av förtätning, flerkärnighet och TOD som behövs (ibid.). Det är enkelt att argumentationen för förtätning av stationssamhällen hakar upp sig på funktionen som knutpunkt och de urbana kvaliteterna: viljan att ta tillvara på stationen och den, för skånsk del, typiska tegelarkitekturen från järnvägens barndom. Även om dessa är viktiga kulturarv är det lätt att en annan historisk aspekt av stationssamhällena försummas, nämligen stationssamhällets integration med det omgivande landskapet (ibid.). I sin artikel nämner Germundsson (2017) Skurup som exempel, där han menar att ortens struktur är framförallt formad av efterkrigstidens funktionsuppdelade planering och det totalt dominerande bilberoendet. Ortens transportsystem, som fortfarande bygger på vägtransporter, skapar en skarp gräns mellan stad och land. Idén med en TOD skulle bli ett komplement i form av ett förtätat centrum utan att egentligen skapa en samhörighet med det omkringliggande landskapet (ibid.).

3.6 Poly-SUMP – Planning sustainable mobility together

För att hjälpa polycentriska regioner att ta fram trafikstrategier så tog EU- och IEE¹-projektet *Poly-SUMP – Planning sustainable mobility together* fram en metodologi för hur denna process kan skötas. Detta delkapitel sammanfattar hur metodologin är uppbyggd samt vilka erfarenheter som erhöles från arbetet med de sex testregionerna som ingick i projektet.

Mellan 2012 och 2014 togs metodologin fram med hjälp av sex stycken testregioner i Europa (Poly-SUMP, 2015). Poly-SUMP står för Polycentric Sustainable Urban Mobility Plan och kan översättas till svenska termer som en regional trafikstrategi för flera kommuner i en polycentrisk region. En synonym till polycentrisk kan vara flerkärnig, som är den benämningen som ofta används för att beskriva strukturen i Skåne.



Figur 1. Visualisering av Poly-SUMP metodologin (Poly-SUMP, 2014).

Metodologin består av tre delmoment som utgörs av totalt fem steg:

- Förbered väl genom att förstå regionen
 - Steg 1: analysera sammanhang och praxis inom trafik- och mobilitetsplanering
 - Steg 2: profilera polycentriskhet och mobilitetsmönster
- Skapa samsyn och gamesman vision
 - Steg 3: Future Search workshop
- Använd utfallet och utveckla planen
 - Steg 4: Följ upp workshopen och förfina åtgärderna
 - Steg 5: Bered trafikstrategin och använd resultatet

(Poly-SUMP, 2014)

Första steget är att förstå sin regions mobilitetsmönster. Det finns ett verktyg för att profilera regionen till hjälp för detta steget. En utgångspunkt för en polycentrisk region är att det finns en huvudort som har relativt låg population, mindre än 200 000 invånare, och ytterligare ett antal tätorter som är mindre än huvudorten, men fortfarande med mer än 5 000 invånare per ort. Merparten av befolkningen i den polycentriska regionen ska vara utspridd i de mellanstora och små tätorterna och de olika stadsfunktionerna ska vara utspridda över de olika centrumen. En polycentrisk region är mer tätbefolkad än landsbygdsregioner. Men eftersom befolkningen och stadsfunktionerna inte är koncentrerade i huvudorten kan det bli svårt att uppnå samma konkurrenskraft som storstadsregioner (Poly-SUMP, 2014). Det uttrycks i metodologin att även om man inte matchar beskrivningen av en polycentrisk region så kan metodologin ändå vara lämplig för

¹ IEE = Intelligent Energy Europe: <https://ec.europa.eu/easme/en/intelligent-energy-europe>

ens situation, men den togs först och främst fram för att vara ett stöd till polycentriska regioner (ibid.).

För att skapa samsyn och en gemensam vision så är metodologins huvudsakliga verktyg en så kallad Future Search workshop. Kort förklarat är en Future Search (FS) en noggrant planerad tredagars-workshop som hålls för att eliminera risken för en lång och utdragen process med många olika möten. Under de tre dagarna arbetas samsyn och en gemensam vision fram för att få fram konkreta åtgärder. Vanligtvis involverar en FS workshop ett stort spann av intressenter, till exempel beslutsfattare, planerare, medborgare och forskare (Kocak et al., 2014).

En FS workshop är uppdelad i sju delar som ingår i tre olika delområden som utgörs av att först diagnostisera den historiska utvecklingen, dagens läge och framtida trender. Efter det ska det i ett visionärt steg diskuteras kring vilken framtid som är önskvärd och hur den ska nås. Under det sista delområdet så är fokus att formulera konkreta projekt och åtgärder som baseras på den tidigare utvecklade visionen (Kocak et al., 2014).

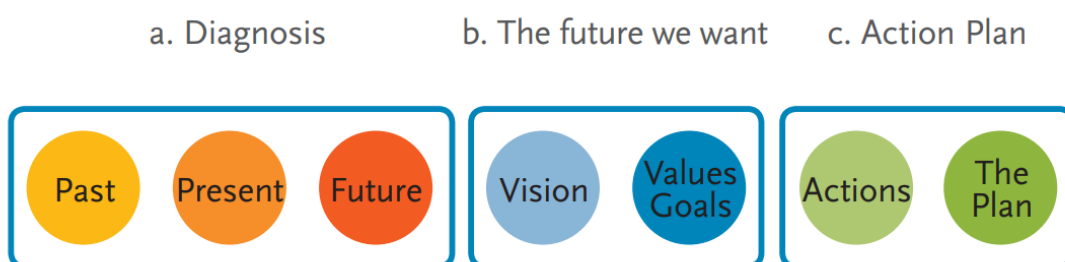


Figure 2. Visualisering av processen för en Future Search workshops (Poly-SUMP, 2014).

Metodologin går alltså lite förenklat ut på att först analysera regionens polycentriskhet och mobilitetsmönster för att sedan med hjälp av en Future Search workshop skapa samsyn och en gemensam vision. Kocak et al. (2014) har i deras artikel granskat metodologins utfall i de sex testregionerna som deltog i projektet och menar att utfallet visar att denna okonventionella metod av att förena aktörer från olika styrenivåer och grannkommuner kan hjälpa till att skapa en regional vision och åtgärder mot mer koordinerad och effektiv trafikplanering. Metoden hjälpte till att skapa ett nätverk för de involverade parterna genom att fostra en dialog under träffarna och en entusiasm att fortsätta efteråt (ibid.). Avslutningsvis sammanfattar författarna för- och nackdelar med Poly-SUMP metodologin jämfört med konventionella metoder för att ta fram trafikstrategier:

- + Skapar en bättre regional förståelse för lokala behov
- + Metoden fostrar kreativitet
- + Alla börjar på samma nivå
- + Effektivare metod
- + Backcasting och målinriktning
- + Bottom-up perspektiv genom att låta nya kategorier av intressenter och aktörer vara delaktiga i processen
- Future Search är starkt beroende av att det blir rätt mix av intressenter
- Svårt att få intressenter att vara involverade i tre dagars workshop
- Begränsad tidsmöjlighet att använda teknisk kompetens under workshopen för att hjälpa processen

(Kocak et al., 2014)

3.7 Sammanfattning litteraturstudie

Den regionala planeringen i Sverige har ändrat fokus flera gånger sedan det infördes rättslig grund till mellankommunal planering 1947. Från att ha haft fokus på utjämningsidéer inspirerade av folkhemsidén har den regionala planeringen förändrats under tidens gång till att mer och mer fokusera på tillväxt och tydliga regionala strukturer baserade på ortsklassificering. I och med Sveriges inträde i EU på 1990-talet så blev den regionala planeringen inriktad på strategier för utveckling och det kvantitativa och prognosbaserade arbetssättet som tidigare kännetecknade länsplaneringen började förändras. I takt med detta började även perspektivet om regioner som konkurrerande med varandra att befästas.

1997 gjordes ett försök till så kallade regionala självstyreorgan i Skåne, Västra Götaland, Kalmar och Gotlands län vilket innebar att ansvaret för regional utveckling överläts från staten till regionen. Region Skåne bildades som ett självstyreorgan vid försöket och år 2010 fattade riksdagen beslut om att permanenta Region Skånes utvecklingsansvar. Idag ligger således ansvaret för det regionala tillväxtarbetet i Skåne hos Region Skåne och det innebär att Region Skåne ska utarbeta och fastställa en regional utvecklingsstrategi och samordna insatser för att genomföra strategin. De ska även besluta om användningen av vissa statliga medel för regionalt tillväxtarbete samt följa upp, låta utvärdera och årligen redovisa resultaten av det regionala tillväxtarbetet till regeringen. Strategin ska utarbetas i samverkan med berörda kommuner, landsting samt länsstyrelser och andra berörda statliga myndigheter. Strategin ska förankras väl både lokalt och regionalt samt ska även näringsliv och civila organisationer erbjudas möjligheter till samverkan.

Regional planering har på senare tid i Sverige blivit synonymt med tillväxtarbete som en följd av att regional planering har gått från ett välfärdsperspektiv till ett konkurrensperspektiv där regionen är en tillväxtmotor och på så vis en viktig drivkraft i den ekonomiska tillväxten. Regional planering är å andra sidan enligt vissa definitioner synonymt med samverkan och konsensus. Som en följd av en stor tilltro till samverkan och konsensus finns det de som menar att privata aktörer får allt större makt och inflytande i den svenska planeringen och deras intressen grundas oftast i ekonomisk tillväxt. De ekologiska och sociala avseendena av hållbarhet har inte kapaciteten att radikalt utmana ekonomisk tillväxt som huvudprioritet på regional nivå.

En ökande andel resor mellan kommuner skapar ett ökat behov av mellankommunal samordning inom transportplanering. Regionen har traditionellt sett varit, och är fortfarande, den svagaste nivån i svensk planering. Regionen har inga formella mekanismer för att möjliggöra samordning och kommunerna accepterar inte att regionen försöker styra kommunerna. Därför måste samordning ske på frivillig basis vilket gör det viktigt med enighet och samsyn mellan kommuner om långsiktiga utvecklingsfrågor. Konkurrensperspektivet hos både kommuner och regioner gör att en effektiv metod för att skapa samsyn är att visa på en ekonomisk tillväxt till följd av samordning. Ett exempel på det är att kollektivtrafik bör ses som ett verktyg för ekonomisk tillväxt snarare än ett mål i sig. Denna metod är även vad som behövs för att implementera en integrerad transportplanering och fysisk planering. Det behövs en normativ komponent för att försäkra att en integrerad planering implementeras och det kan till exempel vara att kollektivtrafik ses som ett verktyg för att uppnå ekonomisk tillväxt vid ett nytt exploateringsområde.

För att överbrygga glappet mellan de regionala utvecklingsstrategierna och de kommunala översiktsplanerna har fler och fler regioner börjat arbeta med att koppla regionala dokument till fysiska strukturer, ofta kallade strukturbilder eller strukturplaner. Dessa strukturplaner är ett bra exempel på det som kallas soft space planering. Soft spaces är ett

sätt för planeringen att anpassa sig till en verklighet där flera olika typer av miljöer och rum behöver hanteras. Soft spaces kan uppfattas som ett komplement till de gamla strukturerna och rumsuppfattningarna, eller som en plattform för arbete över administrativa gränser. Det har påpekats att soft space-ansatser ofta ligger i linje med neoliberala agendor och kan användas för att ge privata aktörer större inflytande i planeringen samt att det kan minska den demokratiska legitimiteten till följd av en bristande insyn i planeringen.

I en artikel undersöks möjligheten för soft space regional planering att nå integrerad transportplanering och fysisk planering genom en fallstudie om *Strukturplan för Skåne*. Det kanske mest påtagliga resultatet av soft space planeringsansatser var etableringen av en arena för dialog. Även om det finns begränsat med bevis för hur stor påverkan det medför på kommunal planering än så länge, så är en arena för dialog fortfarande en viktig bedrift och indikerar en potential för ökande inflytande av det regionala perspektivet. Vidare påpekas vikten av att ha tydliga definierade mål och strategier för att soft space planering ska ge effekt på kommunal planering samt att ha strikta definitioner av de koncept som ska användas för att implementera strategierna.

Strukturbild för Skåne har målbilden ”Det flerkärniga Skåne” som baseras på Skånes flerkärniga Ortsstruktur och strategierna kopplade till strukturbilden har ett stort fokus på förtätning och så kallad transit-oriented development. Mycket forskning pekar på att förtätning är en bra strategi för en hållbar utveckling och det kombineras ofta med att exploatera och förtäta i kollektivtrafiknära lägen. Då kan utvecklingsstrategin klassas som transit-oriented development, eller TOD. TOD syftar att leda till miljöfördelar med minskade transporter samt skapandet av attraktiva boendemiljöer. För en integrering av den fysiska planeringen och kollektivtrafikplaneringen bör ny stadsutveckling ske i bra kollektivtrafiklägen. Det finns de som ifrågasatt Region Skånes fokusering på TOD som strategi och menar att det urbana perspektivet med fokus på potentialen av förtätning inte nödvändigtvis är inkluderande för hela regionen och istället riskerar att försumma landsbygden. De förhoppningar som planeringen knyter till förtätning, flerkärnighet och TOD stämmer inte alltid överens med boendes behov och förväntningar. Men det behöver inte mena att förtätning, flerkärnighet och TOD är fel strategier att satsa på. Det gäller däremot att skapa insikt i människors behov och framtidsvisioner och därefter fråga sig vilken typ av förtätning, flerkärnighet och TOD som behövs.

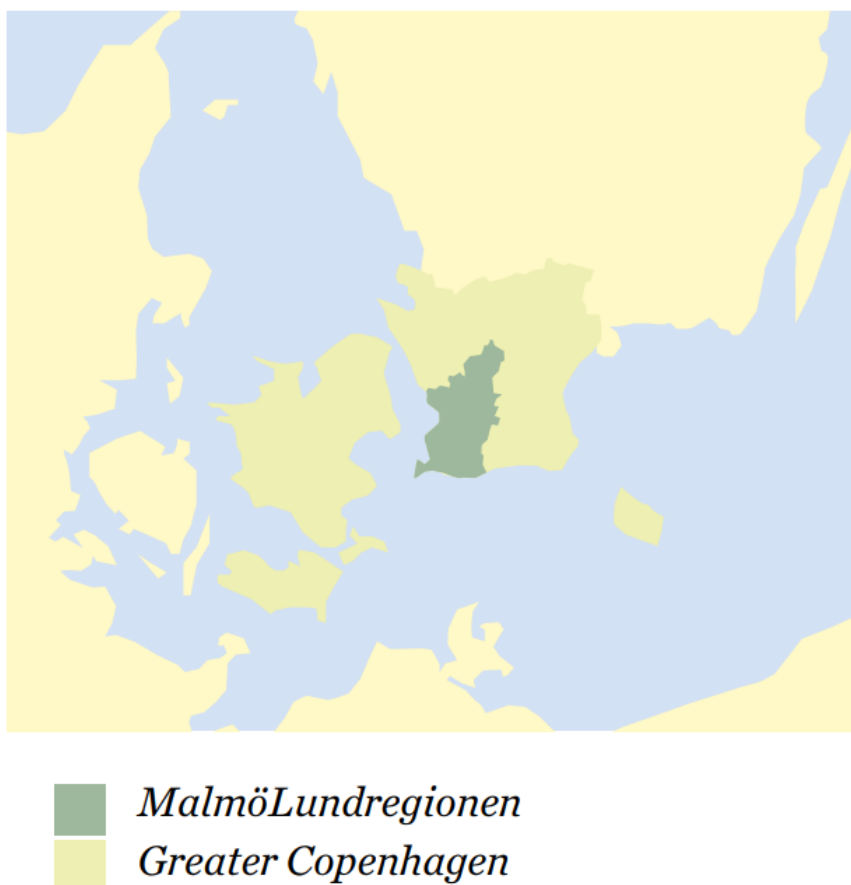
För att underlätta för regioner med en flerkärnig struktur att ta fram en gemensam trafikstrategi för regionen så har projektet Poly-SUMP skapat en metodologi för hur processen kan gå till. Först krävs en god förberedelse genom att förstå regionen. Sedan skapas samsyn och en gemensam vision genom en workshop. Till sist används resultatet från workshopen för att skapa en strategi. Metoden har visat sig effektiv som hjälp till att skapa ett nätverk för de involverade parterna genom att fostra en dialog under träffarna och en entusiasm att fortsätta efteråt.

4 Empiri

4.1 MalmöLundregionen

”MalmöLundregionen är ett samarbete mellan kommunerna Burlöv, Eslöv, Höör, Kävlinge, Lomma, Lund, Malmö, Staffanstorp, Svedala, Trelleborg och Vellinge i sydvästra Skåne. Samarbetet utgör en arena för samverkan mellan kommunerna kring strategiska utvecklingsfrågor och praktiska samverkansfrågor. Det handlar om att stärka MalmöLundregionens roll som regional aktör och arbeta för att MalmöLundregionens intressen tillvaratas i ett regionalt, nationellt och internationellt perspektiv.”

(MalmöLundregionen, 2016a)



Figur 3. Karta över MalmöLundregionen och Greater Copenhagen (MalmöLundregionen, 2016a).

MalmöLundregionen är efterträdare till tidigare mellankommunala samarbeten som Samverkan Skåne Sydväst (SSSV) och Sydvästra Skånes Kommunalförbund (SSK) (MalmöLundregionen, 2016b). Våren 2011 beslutade dåvarande SSSV att byta namn på nätverket till MalmöLundregionen samt att det skulle ta en större roll som samarbetsforum

för strategiskt viktiga utvecklingsfrågor (MalmöLundregionen, 2012). I januari 2012 antogs handlingsprogrammet för MalmöLundregionen som tillsammans med verksamhetsplanen utgör organisationens huvudsakliga styrdokument (MalmöLundregionen, 2016b).

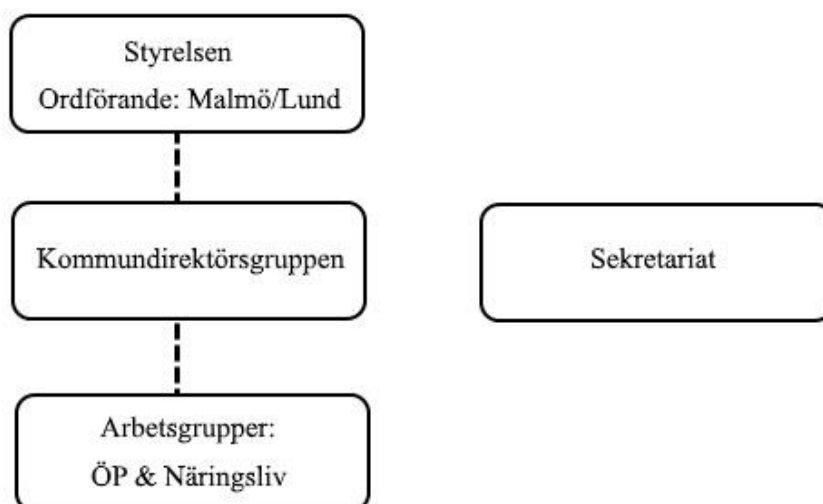
I handlingsprogrammet står bland annat specificerat hur organisationens styrelse ska vara uppbyggd, hur beslut ska fattas, inriktning och prioriterade åtgärder. Styrelsen för MalmöLundregionen består av två representanter från varje medlemskommun, nämligen kommunstyrelsens ordförande och oppositionsföreträdaren i respektive kommun. Utöver detta har de båda ordförandekommunerna Lund och Malmö en extra styrelsepost vardera. Därtill deltar alltid kommundirektörerna vid styrelsemötena. Ordförandeskapet delas mellan Malmö stad och Lunds kommun i form av ett roterande ordförandeskap som skiftar årsvis. Den kommun, av de två, som inte är ordförande blir vice ordförande innevarande år. Alla beslut som fattas ska tas i konsensus så att alla medlemskommuner ska ha lika stort inflytande. Det är också frivilligt att delta i de olika projekten, alla kommuner är inte tvungna att delta i ett projekt för att det ska genomföras (MalmöLundregionen, 2012). Kommundirektörsgruppen ansvarar för beredning och samordning av de uppdrag som lämnas av styrelsen. Gruppen utgör även styrgrupp för särskilt prioriterade projekt. Sekretariatsledaren utgör sekretariat till styrelsearbetet och beredningen samt koordinerar i övrigt arbetet (MalmöLundregionen, 2016c).

I handlingsprogrammet uttrycks att verksamhetens övergripande inriktning ska:

- Utgöra en arena för samverkan mellan kommunerna kring strategiska utvecklingsfrågor samt fördjupa samarbetet i praktiska samverkansfrågor
- Verka för att MalmöLundregionen som storstadsregion blir accepterad som den dominerande tillväxtmotorn i Skåne, och därmed stärka MalmöLundregionens roll som regional aktör
- Arbeta för att MalmöLundregionens intressen tillvaratas i ett regionalt och nationellt perspektiv
- Marknadsföra MalmöLundregionens starka sidor som en del av Skåne, Öresundsregionen och Östersjöregionen
- Öka samarbetet och utbytet med andra aktörer och organisationer regionalt, nationellt och internationellt

(MalmöLundregionen, 2012)

Utöver praktisk samverkan så identifieras tre prioriterade strategiska utvecklingsområden i form av fysisk planering och infrastruktur, arbetsmarknads- och utbildningsfrågor, samt näringslivsfrågor (MalmöLundregionen, 2012). Det finns arbetsgrupper kopplat till två av de tre strategiska utvecklingsområdena. ÖP-gruppen arbetar med fysisk planering och infrastruktur medan Näringslivsgruppen arbetar med näringslivsfrågor. Arbetsgrupperna har två funktioner. Dels bedrivs ett praktiskt arbete kring utvecklingsområdet och dels är det en mötesarena för tjänstepersoner i de olika medlemskommunerna. Ett strategiskt arbete med fokusfrågor inom arbetsmarknads- och utbildningsfrågor har ersatt behovet av en arbetsgrupp i det området. MalmöLundregionens arbetsgrupper får uppdrag av och rapporterar till kommundirektörsgruppen (MalmöLundregionen, 2016c).



Figur 4. MalmöLundregionens organisation (MalmöLundregionen, 2016c).

4.1.1 Strukturplan för MalmöLundregionen – Gemensam målbild 2035

”MalmöLundregionen har stor potential och goda förutsättningar att fortsätta utvecklas till en hållbar region med goda livsbetingelser för alla. Men det finns utmaningar som måste hanteras gemensamt av kommunerna för att utvecklingen ska gå i rätt riktning. Strukturplanen ska samla de elva kommunernas krafter och idéer i en gemensam framtidsbild som ger stöd i prioriteringar och åtgärder inom fysisk planering och infrastruktur.”

(MalmöLundregionen, 2016a)

ÖP-gruppen, en grupp med representanter från översiktplanearbetet i samtliga kommuner, fick 2014 i uppdrag att ta fram en strukturplan för MalmöLundregionen. En särskild arbetsgrupp bestående av permanenta representanter från Malmö och Lund, en koordinator på halvtid samt medlemmar från övriga kommuner enligt ett roterande schema har i dialog med ÖP-gruppen tagit fram strukturplanen. MalmöLundregionens kommundirektörsgrupp har varit styrgrupp för arbetet (MalmöLundregionen, 2016a). Det framkom i intervjun med Mattias Nilsen² att det var svårt för sekretariatsledaren att hinna med sina uppgifter på en halvtidstjänst och mer resurser hade underlättat.

Strukturplanen antogs i december 2016 av MalmöLundregionens styrelse. Målbilden i strukturplanen är att år 2035 är MalmöLundregionen motorn mitt i Nordeuropa, en hållbar och sammankopplad storstadsregion med Sveriges bästa livsmiljö. Till de tre olika övergripande områdena finns strategier framtagna:

- Motorn mitt i Nordeuropa
 - Stärk utvecklingskraften i tillväxtmotorn MalmöLundregionen
 - Stärk tillgängligheten till andra storstadsområden
 - Utveckla och dra nytta av MalmöLundregionen som en hållbar transit- och logistikregion

² Mattias Nilsen, tidigare sekretariatsledare för MalmöLundregionen. Intervju utförd 2018-03-22. Se kapitel 4.1.2.

-
- En hållbar och sammankopplad storstadsregion
 - Utveckla MalmöLundregionen med utgångspunkt i starka kollektivtrafikstråk
 - Utveckla MalmöLundregionen i en tät struktur beroende av platsens förutsättningar
 - Stärk MalmöLundregionen som en cykelregion
 - Sveriges bästa livsmiljö
 - Planera för variation och mångfald på bostads- och arbetsmarknaden
 - Planera för attraktiva och levande städer, orter och landsbygd
 - Stärk och utveckla lokala och unika miljöer som gör regionen attraktiv

(MalmöLundregionen, 2016a)



- Ortsstruktur**
-  **Nationell kärna** En stad med central betydelse för utvecklingen nationellt och i Skåne. 2035 finns här viktiga nationella och regionala funktioner, en stor branschbredd och en mycket stor inpendling. Kraftigt tillväxt i befolkning och sysselsättning ger spridningseffekter till övriga delar av regionen.
 -  **Regional kärna** En stad som 2035 har central betydelse för regionen och dragkraft i sitt omland. Här ska 2035 finnas viktiga regionala funktioner, en stor branschbredd och en betydande inpendling.
 -  **Stad** Stad 2035 med urban karaktär och ett varierat utbud av bostäder och arbetsplatser, samt en bredd inom bl.a. näringsliv, utbildning, vård, handel och kultur. En flerkärnig stadsstruktur erbjuder en variation av både större och mindre städer. Högklassig kollektivtrafik mellan städernas centrum. I de större städerna finns lokal kollektivtrafik.
 -  **Större tätort** Större tätort 2035 med en bredd av bostadstyper och upplåtelseformer samt arbetsplatser. Mycket god regional tillgänglighet genom högklassig kollektivtrafik. Viktiga för att bredda utbudet

- i den flerkärniga orsstrukturen. Goda möjligheter att bredda bostadsutbudet samt utbudet inom bland annat näringsliv, service, handel och kultur.
- Mindre tätort i starka kollektivtrafikstråk**
 -  Mindre tätort 2035 med bostäder och service. Ort som har goda möjligheter att utvecklas hållbart med utgångspunkt i en högklassig kollektivtrafik. Viktiga för att utveckla den finmaskiga flerkärniga orsstrukturen.
 -  **Mindre tätort** Mindre tätort 2035. Attraktiva boendemiljöer med viss service på orten. Viktiga i den finmaskiga flerkärniga orsstrukturen.
- Landskapskaraktärer**
 -  **Låglänt landskap** Skanör-Falsterbo strandäng, Söder-slätt, Lund och Helsingborgslätten samt Vombsjö-sänkan.
 -  **Backlandskap** Södra mellanbygden, Sydsånska backlandskapet, Centrala mellanbygden samt Sydsånska skogsbeklädda backlandskapet.
 -  **Höglänt landskap** Romeleåsen samt Linderödsåsen.

- Noder och stråk för kommunikation**
-  **Flygplats** Copenhagen Airport och Malmö Airport ges goda utvecklingsmöjligheter.
 -  **Viktig hamn** Copenhagen/Malmö Port och Trelleborgs hamn ges goda utvecklingsmöjligheter. Strategiska lägen för samlad logistikverksamhet.
 -  **Station för höghastighetståg** Viktiga entréer till regionen. Stationer och stationsmiljöer med hög kvalitet.
 - Internationellt och nationellt viktiga stråk** Väg, järnväg eller metro av internationell, nationell och regional betydelse. Stråken knyter samman MalmöLundregionen med högklassig kollektivtrafik, kopplar regionen till omvärlden och är i de flesta fall även viktiga för godstransporter.
 -  **Regionalt viktiga stråk** Väg, järnväg och spårväg av regional betydelse. Högklassig kollektivtrafik knyter samman städer och tätorter i MalmöLundregionen.
 -  **Schematisk dragning höghastighetståg**
 -  **Viktig vattenled**

Figur 5. Kartbild för en gemensam målbild i MalmöLundregionen. (MalmöLundregionen, 2016a).

4.1.2 Erfarenheter från Mattias Nilsen, tidigare sekretariatsledare för MalmöLundregionen

Detta delkapitel sammanfattar de erfarenheter Mattias Nilsen har från arbetet med MalmöLundregionen och hur han tror arbetet med en trafikstrategi bör angripas, enligt författarens uppfattning.

4.1.2.1 MalmöLundregionens organisation

Mattias beskriver sin roll som sekretariatsledare som att vara heltidsanställd för MalmöLundregionens räkning. Han var knuten till både Malmö och Lund rent organisatoriskt med en hemenhet på båda platserna, men Mattias själv har varit tydlig utåt hela tiden att han inte går Malmös eller Lunds vägar utan hans roll finns för alla i delregionen. Han startade i rollen 2014 och slutade under början av 2018 och arbetade således som sekretariatsledare under framtagandet av Strukturplanen.

Det har bildats ett väldigt starkt tjänstepersonsnätverk inom MalmöLundregionen för planeringsfrågor som fungerar väldigt bra där alla har stor förståelse för varandras utmaningar. De olika kommunerna ger varandra expertstöd och de jämför liknande scenarier. De flesta kommuner är för små för att kunna ta sig an samhällsutmaningar fullt ut själva och då finns ett behov av att samarbeta och stötta varandra.

De olika arbetsgrupperna består av tjänstepersoner från de olika medlemskommunerna som går in i en roll för att gemensamt arbeta för MalmöLundregionen. Den stora utmaningen med arbetet i MalmöLundregionen är att landa i konsensus utan att få det allt för urvattnat. En nyckel för att lyckas med det menar Mattias är genom att ha en tydlighet och öppenhet och att involvera alla grupperna inom organisationen. Som ett exempel berättar Mattias om hur yttrandet till den regionala transportinfrastrukturplanen togs fram. Det började med tre workshops där de tog fram underlag och deltagare från de olika kommunerna fick tycka till. Sedan togs det upp till kommundirektörsnivån där proceduren togs om innan det till slut kom upp till styrelsenivån där det efter ett livligt möte landade i en gemensam text som alla stod bakom. Det är en sådan arbetsgång som måste till för att en underregion som MalmöLundregionen ska skapa konsensus mellan de olika kommunrepresentanterna och styrelsen.

Alla beslut i organisationen ska tas i konsensus, det kan beskrivas enligt Mattias som att alla kommuner har rätt till veto. Det har fungerat vid alla tillfällen förutom när det skulle tas ett gemensamt yttrande för den nationella transportinfrastrukturplanen som var på remiss under hösten 2017. Det uppstod en bit in i processen ett läge där alla inte var överens. Till följd av att det var så långt fram i processen så var det för sent att avbryta så det togs fram ett yttrande som åtta av de elva kommunerna ställde sig bakom. Att fullfölja ett yttrande utan att hela MalmöLundregionen stod bakom var ett beslut som togs på grund av att en del av kommunerna inte hade hunnit ta fram egna yttranden eftersom det redan gått så pass lång tid. Enligt Mattias handlade det om partipolitik i slutändan som anledning varför de tre kommunerna inte ställde sig bakom yttrandet.

”Den politiska inriktningen på nationell och regional nivå påverkade sannolikt de kommunala beslutsfattarna”.

- Mattias Nilsen, f.d. sekretariatsledare MalmöLundregionen

Mattias menar då att det inte hade så mycket med MalmöLundregionen att göra utan att det ibland finns yttre förutsättningar som de måste förhålla sig till, därav behöver det inte visa på att MalmöLundregionens samarbete har brutit till följd av oenigheten. I yttrandet kan avläsas att de tre kommuner som inte ställde sig bakom var Kävlinge, Staffanstorp och Vellinge (MalmöLundregionen, 2017).

MalmöLundregionen själva har inte velat gå ut med varumärket MalmöLundregionen till medborgarna och därav är medborgarförankring och dialog i stort sett obefintlig idag. Mattias menar på att det kan bero på två anledningar. Den ena anledningen är att de inte har velat förvirra medborgarna med ännu en ”region” då det redan är många olika organisationer och samarbeten som är etablerade och det kan skapa mer oklarhet än tydlighet kring hur ännu en region passar in i pusslet med de andra. Den andra anledningen kan vara att organisationen själv inte har känt att de varit redo förrän de är lite starkare och har etablerat ett mer vedertaget samarbete. Det kan finnas en oro av att vara för offentlig, i den meningen att det gör att fler ögon granskar en. Mattias poängterar dock att allting är offentligt via hemsidan, alla anteckningar från alla möten finns tillgängliga bland annat. Hemsidan är ett steg i riktningen av att bli mer publika och Mattias själv har varit drivande i frågan av att ta fram hemsidan och även att ta fram en logga för MalmöLundregionen. Mattias är av uppfattningen att ju mer verksamheter organisationen drar igång, desto viktigare är det att ha ett varumärke som folk känner till. Det kommer ske en naturlig utveckling av att bli mer publika och det har redan kommit fram flera förslag på kommunikationsplattformar berättar Mattias, men samtliga har fallit i styrelsegruppen. När MalmöLundregionens varumärke blivit mer publikt och etablerat menar Mattias att medborgarförankring och dialog kommer komma mer och mer även från MalmöLundregionens håll och inte enbart genom medlemskommunernas egen kommunikation.

För att skapa en gemensam identitet för MalmöLundregionen så har det varit en fördel att gamla samarbeten funnits sedan länge. Det finns kommuner som har en historia av att ha tillhört andra kommunala samarbeten och det kan märkas att vissa av deras gamla samarbetsstrukturer sitter kvar i form av gemensamma insatsområden. Ofta är det mest påtagligt att det samarbetas även åt andra håll vid ytterområdet av delregionen. Men Mattias menar att i det stora hela så finns en gemenskapskänsla i MalmöLundregionen där det känns naturligt att alla medlemskommuner hänger ihop. Till en början var Trelleborg motvilliga till namnvalet av MalmöLundregionen men valde sedan att gå med på det och sedan dess har de varit en väldigt aktiv part i samarbetet enligt Mattias. Trelleborg har insett värdet av förändringen till ett mer regionalt perspektiv. Den återinförda persontrafiken på räls mellan Trelleborg och Malmö har varit en viktig händelse för att Trelleborg insett värdet av det regionala samarbetet tror Mattias.

En av anledningarna att MalmöLundregionen beslutade att ta fram en strukturplan var att de inspirerades av att Familjen Helsingborg tagit fram en strukturplan. I dagsläget håller även Skåne Nordost på att ta fram en strukturplan för sin delregion. Mattias menar på att Region Skåne har en stor utmaning i att samordna 33 kommuner och det kan vara till hjälp för både Region Skånes del men även för kommunernas egen del att mindre delregioner tar fram egna organisationer som arbetar fram till exempel strukturplaner.

4.1.2.2 Resultat av strukturplanen

Målet med strukturplanen var att efter den blev antagen av styrelsen för MalmöLundregionen skulle den även tas med i de olika kommunerna. Antingen genom att kommunen formellt tar beslut om att anta strukturplanen. Men framförallt gjordes ena sidan i strukturplanen till vad Mattias kallar en för ÖP-sida, för att kommunerna enkelt skulle kunna lyfta in hela den sidan i sin översiktsplan. Det har redan visat resultat i några av de nyare översiktsplanerna inom medlemskommunerna och även i att Malmö stad formellt har antagit *Strukturplan för MalmöLundregionen* som ett styrdokument.

Jämförs *Strukturplan för MalmöLundregionen* med Region Skånes olika strategier menar Mattias på att *Strukturplan för MalmöLundregionen* nog bör vara bättre förankrad hos medlemskommunerna, men poängterar att det kan skilja från de olika kommunerna. Mattias menar också att alla planer och strategier som inte är juridiskt bindande inte blir

lika starka, men fortsätter med att en stor fördel med den här planen är att för alla gemensamma yttranden och uttalanden som ska göras i framtiden kan det hänvisas till strukturplanen. En stor fördel kopplat till ett möjligt arbete med en trafikstrategi till exempel är att flera av strategierna kan plockas från strukturplanen och tas till ett nästa steg. Det visar på hur arbetet efter strukturplanen bör fortlöpa för att den ska ge resultat.

”Den [strukturplanen] ska fungera som en utgångspunkt för MalmöLundregionens framtida arbete inom fysisk planering och infrastruktur”.

- Mattias Nilsen, f.d. sekretariatsledare MalmöLundregionen

Det kommer alltid vara en fullt förståelig svårighet för kommuner att prioritera en regional nytta före en tydlig lokal nytta. Men Mattias menar på att deras arbete med strukturplanen gjordes väldigt bra i och med att de fick alla att ställa sig bakom de stora projekten. Det ger en väldigt positiv effekt när de stora kommunerna ställer sig bakom viktiga frågor för de mindre kommunerna för det leder i sin tur till att de mindre kommunerna enklare ställer sig bakom frågor som de större kommunerna lyfter. Det finns alltid en risk, till följd av det kommunala planmonopolet, att kommuner inte följer strategier som MalmöLundregionen tar fram fullt ut. Men Mattias tror att det kommer ske mindre och mindre till följd av arbetssättet i MalmöLundregionen. Det finns en ökad förståelse för det regionala perspektivet och till följd av att strukturplanen är framarbetad av alla medlemskommuner gemensamt blir det svårare för en kommun att rättfärdiga avvikelser från strategin.

Mattias identifierar några framgångsfaktorer som följer av arbetet med MalmöLundregionen och framtagandet av strukturplanen. Ena faktorn är att det bildas en samlad röst för medlemskommunerna för att få starkare inflytande på regional och nationell nivå. En annan faktor är att det ur ett planeringsperspektiv binder ihop strukturer, allt ifrån att en cykelväg ska fortsätta på andra sidan kommungränsen till att det finns en plan och idé om hur olika samhällen och strukturer samverkar med varandra. Sen finns hela biten med kompetensförsörjning och kunskapsspridning genom samverkan i nätverk för att få fram de bästa lösningarna genom delade erfarenheter. Genom att samverka kan man få fram mer kostnadseffektiva lösningar i form av att till exempel låna ut personal till varandra eller driva gemensamma projekt över kommungränser. Till sist pekar Mattias på framgångsfaktorn som är att spegla den i praktiken existerande storstadsregionen i en organisatorisk och politisk form.

”Det finns utmaningar kopplade till storstadsregionen och då är det viktigt att det finns en samverkan för att kunna bemöta dessa”.

- Mattias Nilsen, f.d. sekretariatsledare MalmöLundregionen

4.1.2.3 Förutsättningar för en trafikstrategi för MalmöLundregionen

Den stora fördelen menar Mattias blir att man tar tillbaka en del av makten till kommunerna. Att forma sitt eget storstadsområde för att angripa trafik- och mobilitetsfrågor gemensamt över kommungränser. Det är också ett bra sätt att öka chansen för att göra rätt investeringar i framtiden och att gemensamt ansöka om anslag för åtgärder. Mattias tror att det finns en tillräcklig kunskapsnivå inom MalmöLundregionen för att ta fram en bra trafikstrategi men att det givetvis är det viktigt att arbeta i nära samarbete med Trafikverket och Region Skåne. Det är fördelaktigt att se en trafikstrategi som en utveckling av strukturplanen där vissa specifika områden väljs ut och konkretiseras. Ju mer konkret det är desto lättare är det för Trafikverket att vara med. Det är en utmaning att kommunerna inte kan påverka de statliga vägarna i delregionen. Därför är det viktigt att arbeta fram en strategi som Trafikverket ställer sig bakom. Men samtidigt påpekar Mattias att MalmöLundregionen ger sig in på en arena som Region Skåne egentligen äger. Gör

trafikstrategin så att Region Skåne känner att de tappar inflytande på vad som är deras område blir det osäkert om Trafikverket ställer sig bakom den också menar Mattias. Men lyckas man med att få med sig Trafikverket och samtidigt ha Region Skånes stöd så tror Mattias att det skapar bra förutsättningar.

Mattias uttrycker en osäkerhet hurvida MalmöLundregionen är redo för att ta fram en trafikstrategi. Han menar på att det kan finnas en risk att MalmöLundregionen inte är en tillräckligt etablerad aktör för att leda arbetet med en trafikstrategi, att det är möjligt att organisationen inte är tillräckligt utvecklad. Det kommer definitivt att vara en utmaning att förmå detta projekt till att få det resultatet man vill ha. Det är därmed viktigt att tidigt identifiera vilken nivå det önskade resultatet ska ligga på och vad som krävs för att nå dit.

”Jag har tilltro till att Malmö går in i detta med en ödmjuk och öppen inställning vilket gör att det finns bra förutsättningar med upplägget”.

- Mattias Nilsen, f.d. sekretariatsledare MalmöLundregionen

Mattias tror inte det skulle vara ett problem med Malmö stad som beställare för en trafikstrategi för MalmöLundregionen. Det är jättebra att Malmö tycker att strukturplanen är rätt utgångspunkt för en trafikstrategi och att Malmö tycker det är relevant att vara med och formera sitt omland. Att de ser till sin storstadsregion och inte bara sin kommungräns är väldigt viktigt. Malmö utgör storstaden i storstadsregionen och på så sätt blir det naturligt att de är beställare. Men det är inte helt okomplicerat ändå menar Mattias. Det är av stor vikt att Malmö stad har en ödmjuk och öppen attityd som lyser igenom både i arbetssätt och politisk nivå. Det är viktigt att det inte på något plan uppfattas som att Malmö kommer in och domderar. Mattias menar också på att om inte Malmö stad driver på en trafikstrategi så blir det inte av, i alla fall inte i dagsläget. Som största kommun med mest resurser blir det också naturligt att Malmö tar tag i ett sådant projekt och hjälper till att leda arbetet med MalmöLundregionen framåt.

”Det är jättebra att Malmö tycker att strukturplanen är rätt utgångspunkt för en trafikstrategi och att Malmö tycker det är relevant att vara med och formera sitt omland”.

- Mattias Nilsen, f.d. sekretariatsledare MalmöLundregionen

Mattias identifierar några frågor som inte kommer gå att ha med i en trafikstrategi. Ena frågan gäller godstransporter. Mer specifikt ett yttre godsspår, där Burlöv tydligt markerat att de inte kan ställa sig bakom förslaget av ett yttre godsspår. En annan fråga är motorvägarna i regionen och det menar Mattias att det huvudsakligen är en partipolitisk fråga. Problematiken är att några av kommunerna vill ha fler filer på motorvägarna medan vissa kommuner ställer sig emot det. Att vissa kommuner köper sig frihet att exploatera nära motorvägar för att de har exploaterat lite nära stationer tidigare bidrar också till att denna fråga blir infekterad.

4.2 Strategiska dokument och målbilder

I detta kapitel sammanställs de för MalmöLundregionen relevanta strategiska styrdokument och planer på kommunal, regional samt nationell nivå. Varje underrubrik, under regionala och kommunala målbilder, är densamma som titeln på det strategidokument som sammanställs och det utgör därmed den enda källan, om inte annat anges.

4.2.1 Nationell målbild

Sveriges transportpolitiska mål presenterades i propositionen "Mål för framtidens resor och transporter" (Prop. 2008/09:93) och antogs av Riksdagen 2009. De transportpolitiska målen är en utgångspunkt för samtliga av statens åtgärder inom transportområdet, och fungerar också som stöd för regional och kommunal planering. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela Sverige. Målet ska nås genom att tillgängligheten säkerställs samtidigt som hänsyn tas till trafiksäkerhet, hälsa och miljö. Utöver det övergripande målet finns funktionsmål och hänsynsmål med ett antal preciseringar.

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, användning och funktion ska medverka till att skapa en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet, bidra till utvecklingskraft i hela landet samt vara jämställt.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, användning och funktion ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt, samt att miljökvalitetsmålen och ökad hälsa uppnås (Näringsdepartementet, 2008).

4.2.2 Regional målbild

Ett antal strategier har gjorts för att formulera gemensamma mål inom Region Skåne. Detta delkapitel sammanställer strategier och planer från Region Skåne som är relevanta för en regional trafikstrategi för MalmöLundregionen. Figur 6 visar Region Skånes strategier för utveckling, fysisk planering och transportsystemet i ett sammanhang.



Figur 6. Region Skånes strategier om transportsystemet i ett sammanhang (Region Skåne, 2017).

4.2.2.1 *Det öppna Skåne 2030*

Skånes regionala utvecklingsstrategi *Det öppna Skåne* är den gemensamma målbilden om ett öppet Skåne 2030 som tagits fram av Region Skåne i dialog med medborgare, civilsamhället, näringslivet och offentlig sektor. Strategin blev beslutad av Regionfullmäktige juni 2014. Fem prioriterade områden har tagits fram för att nå målet om ett öppet Skåne, där Skåne ska:

- Erbjuda framtidstro och livskvalitet
- Bli en stark hållbar tillväxtmotor
- Dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur
- Utveckla morgondagens välfärdstjänster
- Bli globalt attraktivt

(Region Skåne, 2014a)

Gällande infrastruktur finns följande delmål:

- Dra nytta av samhällseffekterna kring ESS och MAX IV
- Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne
- Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor. Bland annat ses Malmö och Lund som tillväxtmotorer och Trelleborg som regional kärna.
- Utveckla möjligheten att bo och verka i hela Skåne
- Stärka stad och landsbygd utifrån sina respektive behov och utveckla samspelet mellan dem
- Utveckla Skåne hållbart och resurseffektivt
- Stärka det regionala samarbetet

(Region Skåne, 2014a)

4.2.2.2 *Strategier för Det flerkärniga Skåne*

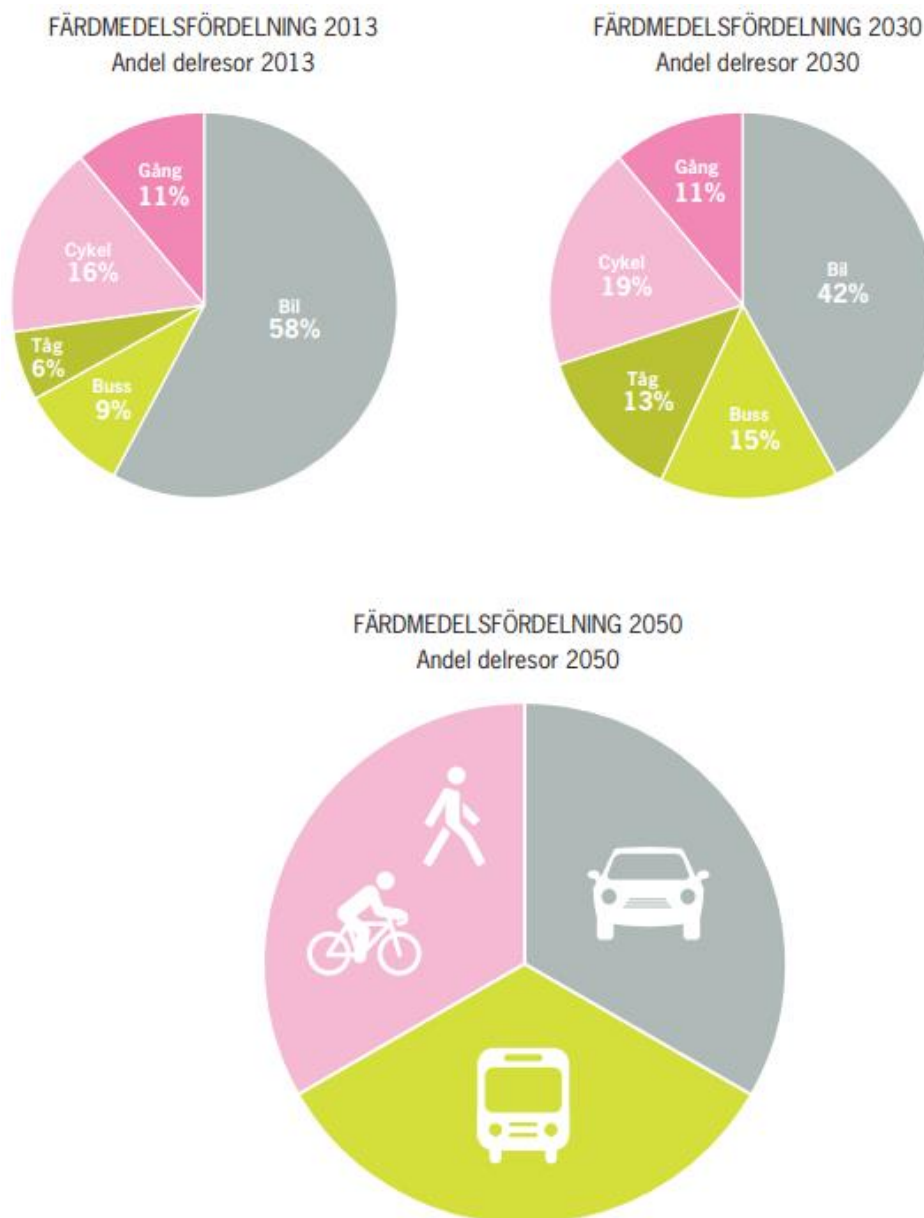
Struktur bilden för Skåne *Strategier för Det flerkärniga Skåne* är gemensamma strategier för hållbara fysiska strukturer i Skåne. Struktur bilden blev beslutad av dess politiska styrgrupp, Regionala tillväxtnämnden, Regionstyrelsen samt Kommunförbundet Skåne under hösten 2013. Följande fem strategiområden formuleras i struktur bilden:

- Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor och utveckla den flerkärniga ortstrukturen
- Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne
- Växa effektivt med balanserad och hållbar markanvändning
- Skapa socialt hållbara, attraktiva orter och miljöer som erbjuder hög livskvalitet
- Stärka Skånes relation inom Öresundsregionen, södra Sverige och södra Östersjön

(Region Skåne, 2013)

4.2.2.3 Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050

Strategidokumentet gavs ut av Region Skåne år 2017 och syftar till att ange en riktning för hur transportsystemet i Skåne ska utvecklas för att nå de uppsatta målen. Strategier och prioriterade insatsområden syftar till att arbeta för att uppnå de mål om färdmedelsfördelning som formuleras i strategin. Målen för färdmedelsfördelning har delats upp i mål för persontrafik, mål med geografisk koppling, mål för olika reslängder samt mål för godstrafik.



Figur 7. Färdmedelsmål för persontransporter. Färdmedelsfördelning innebär en procentuell fördelning av antalet delresor som görs i Skåne, uppdelat per antalet resor och trafikslag. Delresor innebär alla resor som slutar med ett ärende. Att byta färdmedel räknas inte som ett ärende (Region Skåne, 2017).

Färdmedelsmålen går i linje med målen i Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84). För att de ska uppnås innebär det att biltransportarbetet bör minska med 10 % till 2030 och 15 % till 2050, förutsatt Trafikverkets utsläppsfaktorer och utredningens fördelning av bränsletyper.

Som en av grunderna till val av målsättning ligger en befolkningsprognos som uttrycker att befolkningen ökar från ca 1,27 miljoner 2013 till 1,5 miljoner 2030 respektive 1,8 miljoner 2050. Uppskattningen av befolkningen 2030 är hämtad från Det öppna Skåne 2030. Till 2050 har ett antagande gjorts om att ökningstakten under perioden 2013-2030 fortsätter i oförminskad skala fram till 2050.

För att nå målsättningarna för färdmedelsfördelning uttrycks strategier för att påverka resandet, kopplat till fyrstegsprincipen:

Strategier för steg 1 och 2: Effektivare användning av transportsystemet samt omställning till förnybara drivmedel.

Strategier för steg 3 och 4: Utveckla möjligheten till att röra sig till fots, bygg ut cykelinfrastrukturen, binda samman Skåne med kollektivtrafik, främja klimatsmarta godstransporter samt skapa hållbara förutsättningar för bilen.

De prioriterade insatsområden för Skånes transportsystem identifieras som:

- Effektivare användning av transportsystemet
- Cykeln behöver stärkas
- Ökad kapacitet och robusthet i järnvägen
- Ökad framkomlighet och robusthet för busstrafiken
- Hantera ökade flöden av gods
- Säkerställa framkomlighet för hållbara persontransporter

(Region Skåne, 2017)

4.2.2.4 Satsningar på transportinfrastruktur i Skåne år 2014–2025

Den regionala transportinfrastrukturplanen *Satsningar på transportinfrastruktur i Skåne år 2014-2025* visar, tillsammans med regeringens nationella transportplan, vilka investeringar som ska göras i Skåne under kommande tolvårsperiod. Planen blev beslutad av Regionfullmäktige juni år 2014. Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga vägnätet i Skåne.

För planen har Region Skåne formulerat följande fem utvecklingsmål för transportsystemet:

- Stärka regionförstoring och regionintegrering i det flerkärniga Skåne
- Stärka stad och landsbygd utifrån deras behov
- Utveckla ett hållbart resande
- Förbättra Skånes förbindelser med omvärlden
- Transportsystemet ska vara effektivt, säkert och kunna nyttjas av alla

(Region Skåne, 2014b)

4.2.3 Kommunala målbilder

Målbilderna från de elva kommunernas översiktsplaner sammanfattas nedan tillsammans med de kommunala trafikstrategier som finns framtagna inom MalmöLundregionen. Tabell 1 visar när kommunernas översiktsplaner antagits; om de fokuserar på ett regionalt perspektiv; om de har fokuserat sin planerade bostadsutveckling i kollektivtrafknära lägen; om de har en antagen trafikstrategi och/eller trafikplan; om de uttrycker mätbara färdmedelsmål i något av strategidokumentet; samt om de har uttryckt strategier eller mål som förbättrar cykelmöjligheter. I sammanfattningarna som följer beskrivs mer om varje kommuns övergripande målbilder, strategier för trafik och hållbara transporter, befolknings- och bostadsutveckling samt synen på regional samverkan.

Tabell 1. Överblick av de elva kommunernas översiktsplaner och eventuella trafikstrategier.

Kommun	ÖP antagen	Tar upp MLR/regionalt perspektiv	Fokus på bostadsutveckling i kollektivtrafik-nära läge*	Definition av kollektivtrafik-nära läge	Framtagen trafikstrategi och/eller trafikplan	Mätbara färdmedelsmål	Strategier eller mål för cykel
Burlöv	2014	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Eslöv	2018 (U)	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja
Höör	2018 (U)	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja
Kävlinge	2010	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja
Lomma	2011	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja
Lund	2017 (S)	Ja	Ja	Nej ^	Ja	Ja	Ja
Malmö	2014	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja
Staffanstorps	2009	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja
Svedala	2018 (U)	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja
Trelleborg	2018 (U)	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja
Vellinge	2013	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja

MLR = MalmöLundregionen, vars Strukturplan antogs 2016;
 (U) = Utställning under våren; (S) = Samråd under hösten
 * Om inte kollektivtrafknära läge definierats i ÖP så antas Trafikverkets definition av 2-3 km (Länsstyrelsen i Skåne et al., 2010)
 ^ I Lunds gällande översiktsplan från 2010 finns en tydligt uttryckt dynamisk definition av vad de kallar bilsnåla lägen (Lunds kommun, 2010).

4.2.3.1 Burlöv

Framtidsplan för Burlövs kommun

Burlöv kommuns översiktsplan, som döpts till *Framtidsplan*, antogs i kommunfullmäktige 2014 och har år 2030 som prognosår. Burlöv har som målord att det ska vara en *trygg, nära, grön och skön* kommun, full av *liv och rörelse*.

”Målbilden för kommunens framtid är Burlöv som en gränsöverskridande mötesplats, mitt i MalmöLundregionen, med Burlöv C som det självklara centrumet. Ett centrum för hela kommunen, alla kommunens invånare, alla som är verksamma i kommunen och alla kommunens besökare. Burlöv C som i Burlöv Centralstation, Burlöv Center och Burlöv Centrum.”

(Burlövs kommun, 2014a)

Kommunen har utvecklat ett bebyggelsescenario kallat 2030-bebyggelsescenariot som innebär en prognos av att det finns 24 000 invånare och 11 000 arbetstillfällen år 2030 i Burlövs kommun. Det innebär ca 400 inflyttade per år och samma förhållanden mellan arbetstillfällen och invånare som år 2012. All föreslagen bebyggelse planeras inom

kollektivtrafiknära lägen. I översiktsplanen definieras stationsnära läge för bostadsbebyggelse som max 1-2 km från stationen, refererat till en rapport framtagen av Skånetrafiken, Region Skåne och Trafikverket. Burlövs kommun har valt att följa stationsnärlighetsprincipen och placerar ny bebyggelse upp till 1,5 km från Burlöv Centralstation och 1 km runt Åkarps station.

Trafikplan

Burlövs Trafikplan antogs i kommunfullmäktige 2014. För att nå sin framtida inriktning för trafiksystemet i kommunen har Burlövs kommun formulerat följande övergripande mål:

- Fler gående och cyklister
- Tydligare och tillgängligare trafiksystem
- Stärkta förutsättningar för kollektivtrafiken
- Minskad negativ hälsopåverkan
- Tryggt och säkert trafiksystem
- Öka samverkan
- Påverka trafikbeteendet
- Effektiv parkering
- Estetiskt tilltalande trafiksystem

(Burlövs kommun, 2014b)

Målet för trafikfördelningen i kommunen är att andelen gående, cyklande och resor med kollektivtrafik ska stå för minst 2/3 av alla resor samt att andelen bilresor ska inte överstiga 1/3 av det totala antalet resor. För resor under fem km är målet att högst 1/5 av det totala resandet ska ske med bil.

4.2.3.2 Eslöv

Översiktsplan Eslöv 2035

Under februari-april 2018 var förslag till en kommunal översiktsplan för Eslövs kommun på utställning och målsättningen är att den nya översiktsplanen antas i kommunfullmäktige under sommaren 2018. Prognosår för översiktsplanen är år 2035. Översiktsplanen är uppbyggd kring tre övergripande mål:

- Regional stjärna!
- Det nära läget i en expansiv region ger kommunen en central och spännande position i Skånes utveckling. Ett starkt Eslöv utvecklar hela Skåne!
- Hållbara lägen!
- Samhällen och nya kvarter utvecklas i anslutning till kommunens starka kollektivtrafiklägen. Olika platsers unika karaktär lägger grunden för kommunens samlade identitet och skapar attraktivitet.
- Lätt att leva livet!
- Livet i Eslövs kommun ger en trygg och enkel vardag med möjlighet till ”det lilla extra”. Det är människorna som får kommunen att växa och utvecklas.

(Eslövs kommun, 2018)

Utvecklingsstrategierna för hållbart resande fokuserar på att det ska vara enkelt att resa hållbart i Eslövs kommun. Det innebär ett fokus på hela resan, närhet till hållplats, gena

stråk, lätt att hitta, enkelt att byta trafikslag, tillgängliga hållplatser, en attraktiv turtäthet, goda parkeringsmöjligheter och trygga miljöer på och omkring hållplatser/parkeringar. Samtliga strategier kopplas till kollektivtrafik, gång eller cykel både inom kommunen och över kommungränsen.

Prognosen för bostadsbehov i översiktsplanen refererar till Länsstyrelsens prognos (Bostadsbehov, planeringsläge och bostadsbyggande i Skånes kommuner, 2016) som säger att för Eslövs kommun finns ett behov av 145-147 nya bostäder per år. Ytterligare ett scenario tas med då ökade behov inom flyktningmottagandet föranleder ett behov av ökad beredskap vilket innebär 210 nya bostäder per år. Eslövs kommun har valt att förhålla sig till båda prognoserna: 150 bostäder per år innebär 2850 bostäder till år 2035 och 210 bostäder per år innebär 3990 bostäder till år 2035. Översiktsplanen uttrycker att ny bebyggelse i första hand ska tillkomma genom förtätning i potentiellt goda kollektivtrafiklägen för att värna om jordbruksmark och mark med höga naturvärden. Översiktsplanen saknar en definition av vad kollektivtrafiknära lägen innebär specifikt.

4.2.3.3 Höör

Översiktsplan för Höörs kommun 2035

Höör kommuns förslag till ny översiktsplan beskriver hur kommunen ska utvecklas fram till 2035. Förslaget till ny översiktsplan är utställt för granskning från 23 januari till 23 mars 2018. Höörs kommun identifierar utveckling av kommunen som starkt knuten till regionens utveckling och målbilden för kommunens långsiktiga utveckling tar därför sats i den regionala utvecklingsstrategin och i en gemensam målbild för MalmöLundregionen. Målbilden formuleras följande:

”År 2035 är Höör en sammanhållen, hållbar och integrerad kommun. Spontana möten mellan unga och äldre, inflyttare och gamla Höörsbor, lokalt verksamma och pendlare bidrar till känslan av samhörighet. Cykelvägar, kollektivtrafik och fibernät binder samman småstaden Höör, byarna, en levande landsbygd och omvärlden. Det är lätt att leva hållbart och naturens möjligheter tas till vara.

I Höörs kommun finns år 2035 boende för olika smaker och för livets olika skeden. Numera finns både ekobyar och kollektivboenden vid sidan om centrumlägenheter, villaområden, trygghetsbostäder och marklägenheter. Ny bebyggelse är varierad och anpassad till natur- och kulturmiljö så att den stärker orternas och landsbygdens identitet.”

(Höörs kommun, 2018)

Målbilden delas upp i fyra teman där sedan utvecklingsstrategier formuleras per tema. De fyra övergripande temana är:

- Småstad i storstadsregion
- Byar i utveckling
- Tillgänglig natur med höga kvaliteter
- Hållbara transporter

(Höörs kommun, 2018)

Strategierna för hållbara transporter fokuserar på kollektivtrafik, cykeltrafik och minskad miljöpåverkan. Höörs kommun har antagit utmaningen: 100% fossilfritt Skåne 2020. Mer ingående inriktningar och behov av vidare planer formuleras i Trafikstrategi & Trafikplan.

Kommunens mål för bostadsbyggande är 50 bostäder per år vilket innebär 800 nya bostäder till 2035. Nya bostäder ska koncentreras till områden med god kollektivtrafik, cykelstråk och tillgänglig service. Stationsnära utbyggnad ska prioriteras särskilt. Bebyggelse i förhållande till stationen planeras i översiktsplanen enligt följande:

- Inom 600 m från stationen är det särskilt lämpligt med kontor, service, målpunkter och bostäder i en tät, blandad stadsstruktur.
- Inom 1000 m från stationen är mycket bra läge för bostäder och bör förtätas.
- 1000-2000 m från stationen är intressant för blandad bostadsbyggnad.
- Upp till fem km från stationen är rimligt cykelavstånd om det finns säker cykelväg. Mindre kompletteringar kan vara lämpligt.

(Höörs kommun, 2018)

Trafikstrategi & Trafikplan Höör

Höörs Trafikstrategi & Trafikplan antogs i kommunfullmäktige 2012. Trafikstrategin identifierar nio olika inriktningar för att uppnå ett hållbart resande i kommunen medan Trafikplanen identifierar ett behov av att ta fram tolv nya planer och program för att arbeta med de nio inriktningarna, vilka är följande:

- Stärk kommunens identitet!
- Fler gående och cyklande!
- Tydligare trafiksystem!
- Stärk förutsättningarna för kollektivtrafik!
- Minskad miljöpåverkan!
- Tryggt, säkert och tillgängligt trafiksystem!
- Öka samverkan!
- Effektiv parkering!
- Förbättrat trafikbeteende!

(Höörs kommun, 2012)

Kopplat till ökad samverkan formuleras ett behov av att ta initiativ till samverkansgrupper med grannkommuner för att diskutera gemensamma trafikstrategiska frågor. Vidare så uttrycks det ett övergripande behov av att det i arbetet med att identifiera och utforma åtgärder i trafiksystemet är extra viktigt att särskild hänsyn tas till de grupper som har sämst förutsättningar att röra sig i trafiken, dvs barn, äldre och funktionshindrade.

4.2.3.4 Kävlinge

Översiktsplan 2010

Kävlinge kommuns översiktsplan antogs i kommunfullmäktige 2010 och har 2025 som prognosår. Översiktsplanens målsättning är att bygga i kollektivtrafiklägen och att spara jordbruksmark genom att återanvända industrimark och bygga fler bostäder inom befintlig bebyggelse, så kallad förtätning. För att mäta den framtida utvecklingen har kommunen tagit fram en utvecklingsstrategi bestående av sju punkter:

- God livsmiljö
- Attraktiv boendekommun
- Utvecklad kommunal service

-
- Bra företagsklimat
 - Utvecklad besöksnäring
 - Balanserad tillväxt
 - Hållbar utveckling – Goda kommunikationer

(Kävlinge kommun, 2010)

Kopplat till punkten Hållbar utveckling – Goda kommunikationer nämns några exempel: verka för pågatågstrafik på Lommabanan med station i Furulund, verka för ny väg mellan Löddeköpinge och Kävlinge samt att planera för ett nytt stråk för kollektivtrafik mellan Hofterup/Ålstorp – Löddeköpinge – Kävlinge.

I översiktsplanen identifieras mellankommunala intressen bland annat inom spårburen trafik, vägar, gång-, cykel- och ridvägar samt externhandel.

Det innefattas ingen befolkningsprognos i översiktsplanen men behovet av bostadsutbyggnad identifieras till ca 4000 bostäder inom planperioden 2010-2025. I översiktsplanen definieras kollektivtrafiknära läge som inom 2 km från tåg eller regional buss. 70% av den planerade bostadsutbyggnaden kommer lokaliseras inom 2 km från tågstationen..

Trafikstrategi för Kävlinge kommun

Trafikstrategi för Kävlinge kommun antogs i kommunfullmäktige 2017 och har år 2035 som prognosår. Målet i strategin definieras följande:

”Kävlinge ger goda förutsättningar för ett hållbart resande, med effektiva, bekväma och varierade transporter i och mellan kommunens orter, inland och kust.

Kävlingeborna har nära till allt de behöver och attraktiva transportalternativ till både lokala och regionala målpunkter. Barn och ungas behov prioriteras, liksom transportmöjligheter för pendlare.

Säkra, trygga, vackra och välkomnande miljöer skapar tillsammans med fossilbränslefria fordon ett morgondagens hållbara transportsystem.

Kävlinge välkomnar till 100 % framtidens nya och innovativa transportlösningar.”

(Kävlinge kommun, 2017)

För att uppnå målet kommer arbetet ske genom sju målområden. Totalt 24 indikatorer har tagits fram för uppföljning av arbetet kring målområdena. De sju målområdena är följande:

- Dialog och beteendeförändring med Mobility Management
- Bättre cykelmöjligheter
- Effektiva och hållbara regionala förbindelser
- Vackra, säkra, trygga och välkomnande miljöer
- Fossilbränslefria transportsystem och motorfordon i Kävlinge kommuns verksamheter
- Hållbara transportlösningar i stadsbyggnadsprojekt
- Utveckla stationsnära lägen

(Kävlinge kommun, 2017)

4.2.3.5 Lomma

Översiktsplan 2010

Lomma kommuns översiktsplan antogs i kommunfullmäktige 2011 och har år 2030 som prognosår. Kommunens vision är att Lomma år 2030 ska vara en plats där människor, företag, växter och djur frodas. Det primära målet är att skapa en god livsmiljö för boende och ett långsiktigt hållbart samhälle till glädje för även kommande generationer. Strategierna för kommunens utveckling baseras på de tre ledorden: *Attraktivitet*, *Tillgänglighet* och *Hållbarhet* (Lomma kommun, 2010).

Översiktsplanen har beredskap för en genomsnittlig befolkningsökning av en procent per år, vilket motsvarar ett bostadsbyggande av ca 100 lägenheter per år och totalt sett 2000 lägenheter under planperioden 2010-2030. Sammantaget planeras en utbyggnad av runt 1400 nya bostäder i Lomma, ca 500 i Bjärred-Borgeby och ca 100 inom kommunen i övrigt. Den förväntade utbyggnadstakten innebär att befolkningen ökar till 26 000 invånare år 2030.

Som strategier kopplade till ledordet hållbarhet så uttrycks det i översiktsplanen att hållbarhet skapas genom bland annat förtätning och hushållning med mark samt byggande i bra kollektivtrafiklägen. Men översiktsplanen saknar en definition av vad bra kollektivtrafiklägen är. En annan strategi som nämns är att utveckla stråk för cykelpendling.

Översiktsplanen uttrycker att närheten till arbetsplatser, och högre utbildning i Lund och Malmö, utbyggnaden av Öresundsförbindelsen och en ökad integration med Köpenhamnsområdet ger kommunen lägesfördelar. Att kommunen är nära sammanflätad med grannkommunerna ökar behovet av mellankommunal samordning. Mellankommunala intressen identifieras bland annat inom spårburen trafik, vägar, gång-, cykel- och ridvägar samt områden för bostäder och verksamheter.

4.2.3.6 Lund

Översiktsplan

Just nu håller en omarbetad version av förslag till ny översiktsplan på att form och var på utställning i april 2018. Enligt tidplanen ska antagande av översiktsplanen ske under sen sommar/tidig höst 2018. Prognosår för översiktsplanen är år 2040. Planstrategins tre målområden beskriver stadsbyggandet utifrån några av de största utmaningar som Lunds kommun står inför där varje målområde presenterar ett antal mål samt strategier för att uppfylla målen. De tre målområdena lyder:

- Det växande Lund
- Det gröna Lund
- Det nära och levande Lund

(Lunds kommun, 2018)

De mål som kan kopplas till trafik och mobilitet är: att Lunds kommun ska minska sitt klimatavtryck och utsläppen av växthusgaser ska minska fortlöpande och vara nära noll år 2050 samt att all resandeökning i Lunds kommun ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik.

I Lunds kommun ska 26 000 bostäder möjliggöras fram till 2040 där bostadsutbudet ska möta både dagens och framtidens befolknings behov och önskemål. Det uttrycks vidare att tätorterna i första hand ska växa genom förtätning i kollektivtrafiknära lägen för att säkerställa tillgänglighet och en hållbar utveckling. En definition av kollektivtrafiknära avstånd saknas i förslaget till ny översiktsplan. I Lunds gällande översiktsplan från 2010

finns en tydligt uttryckt dynamisk definition av vad de kallar bilsnåla lägen som utgår från tillgång till högvärdig kollektivtrafik, cykelavstånd till centrum och kunskapsstråket, samt närhet till välsorterad dagligvarubutik (Lunds kommun, 2010).

I översiktsplanen formuleras att den regionala expansionen ställer stora krav på att finna hållbara transportlösningar som möter förväntningar på god tillgänglighet och ett ökat resande. Transportfrågan och andra planeringsfrågor som berör klimatpåverkan måste hanteras över kommungränserna. Vidare identifierar man den ökande betydelsen av att tänka ur ett regionalt perspektiv. Att tillhöra en hel region och inte bara ett samhälle eller en kommun har ökat i betydelse och för många invånare spelar kommungränserna en allt mindre roll då det numera inte är ovanligt att man bor i en kommun, arbetar i en annan och har sin fritidssysselsättning i en tredje.

LundaMaTs III – Strategi för ett hållbart transportsystem i Lunds kommun

"MaTs" står för miljöanpassat transportsystem. LundaMaTs anger riktlinjer för politiker och tjänstemän i arbetet med stadens trafik och transporter. På det viset berör LundaMaTs alla som bor och vistas i Lund. I de första versionerna låg fokus på transportmedel. I LundaMaTs III, som antogs av kommunfullmäktige år 2014, ligger fokus på värdet av att kunna förflytta sig och människorna som gör det. Målen i LundaMaTs III syftar till att följa upp framtidsbilden av transportsystemet i Lunds kommun. Till grund för målen ligger bland annat kommunfullmäktiges beslut om en halvering av växthusgaser till år 2020 och en utsläppsnivå nära noll år 2050.

Målsättningar (med basår 2011):

- Utsläppen av koldioxiden från trafiken i kommunen ska minska per invånare med 2,5% per år.
- Av alla resor inom Lunds kommun ska 70% ske med kollektivtrafik, gång och cykel år 2020, och 75% år 2030.
- Av alla resor till och från Lunds kommun ska 45% ske med kollektivtrafik, gång och cykel år 2020, och 50% år 2030.
- Gångtrafiken per invånare ska årligen öka.
- Cykeltrafiken per invånare ska öka med 1% per år
- Kollektivtrafikresandet per invånare ska öka med 3,5% per år.
- Motorfordonstrafiken per invånare, på det statliga och kommunala vägnätet, skall årligen minska.
- Motorfordonstrafiken per invånare på det kommunala vägnätet, skall minska med 1% per år.
- Den fysiska tillgängligheten ska öka för alla, särskilt viktigt är det för funktionsnedsatta, barn och äldre.
- Andelen människor som upplever att trafikmiljön är trygg ska årligen öka.
- Antalet svårt skadade och dödade i trafiken ska minska med 25% till 2020 och 50% 2030 (avser både det kommunala och statliga vägnätet och underlaget utgörs av polisrapporterade trafikskadade).
- Till år 2030 ska samtliga fastigheter utsatta för ljudnivåer över 55 dBA ha erbjudits bidrag. Ljudnivåerna avser ekvivalentnivå utomhus, frifältsvärde.
- Andelen invånare i Lunds kommun som uppger att de påverkats av arbetet med LundaMaTs ska öka.

(Lunds kommun, 2014)

För att möta de utmaningar som Lund står inför har sex fokusområden tagits fram som ger en tydlig inriktning och prioritering för arbetet med LundaMaTs: byarnas utveckling, levande stadskärna, verksamheters transporter, regional arbetspendling, växande Lund samt innovativa Lund.

För att arbeta med Regional arbetspendling förespråkas ett systematiskt samarbete tillsammans med andra aktörer i regionen med att öka pendling med kollektivtrafik och cykel och minska pendling i personbil. Särskilt fokus läggs på de stora pendlingsströmmarna, och ”hela-resan”- perspektivet. Som exempel på möjliga åtgärder föreslås: utveckla forum och samverkan, regionala kollektivtrafiksystem, regionalt cykelsystem, samåkning och park-and-ride samt kollektivtrafiken i Lunds stad.

4.2.3.7 Malmö

Översiktsplan för Malmö

Malmö stads översiktsplan antogs i kommunfullmäktige 2014 och har år 2032 som prognosår. Översiktsplanens övergripande mål uttrycker att ”Malmö ska vara en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar stad och en attraktiv plats att bo och verka i” (Malmö stad, 2014). Översiktsplanen formulerar tre prioriterade inriktningar för arbetet med Malmös utveckling:

- Nära, tät, grön och funktionsblandad stad
 - Spara resurser genom att bygga staden tätare
 - Bygg för närhet
 - Bygg blandad stad för ett rikt stadsliv
- Regional motor för grön tillväxt och sysselsättning
 - Förstärk Öresundsregionen som motor för grön tillväxt
 - Fortsätt att bygga en attraktiv stad
 - Gör plats för ett mångsidigt näringsliv
- Staden som kulturell och demokratisk arena
 - Skapa fler och bättre mötesplatser
 - Arbeta för trygghet och jämställdhet i stadsrummet
 - Verka för en hälsosam stad
 - Bidra till delaktighet

(Malmö stad, 2014)

En målsättning som formuleras för trafiken är att år 2030 ska max 30% av malmöbornas resor och hälften av inpendlarnas resor ske med bil.

För en regional tillväxt utan negativa konsekvenser för klimat och miljö krävs att bostäder och arbetsplatser huvudsakligen lokaliseras till goda kollektivtrafiklägen. Vidare så nämns att bland de frågor som berörs i de regionala visionerna är helhetssyn på kollektivtrafik och bebyggelsestruktur särskilt viktigt för Malmö. En strategi för detta uttrycks genom att den existerande staden ska kompletteras och bebyggas tätare särskilt vid stationsnära lägen och långa kollektivtrafikstråk. Översiktsplanen saknar dock en definition av kollektivtrafiknära läge.

Översiktsplanens prognos för befolkningstillväxt utgår från en ökning med 5000 invånare per år, vilket blir en total ökning på 90 000 invånare till år 2032. Kvarvarande kapacitet från gällande översiktsplan är 35 000 nya bostäder och 35 000 arbetstillfällen. För att uppnå önskvärd planberedskap fram till början av 2030-talet behövs plats för ytterligare ca 15 000 bostäder och lika många arbetsplatser. En av strategierna för bostadsbyggnad är att

Malmö stad ska verka för att regionen kan erbjuda en tillräckligt stor och tillräckligt varierad bostadsmarknad för att passa alla typer av hushåll.

Trafik- och Mobilitetsplan – För ett mer tillgängligt och hållbart Malmö

Malmö stads Trafik- och Mobilitetsstrategi antogs i kommunfullmäktige 2016. Det slutgiltiga målet är ett mer tillgängligt och attraktivt Malmö för fler. Visionen som formuleras i planen lyder:

”Gång, cykel och kollektivtrafik är det självklara valet för de som bor, arbetar eller vistas i Malmö. Detta utgör tillsammans med effektiva godstransporter och en miljöanpassad biltrafik grunden i den täta och hållbara stadens transportsystem. Ett transportsystem anpassat till människan och för staden.”

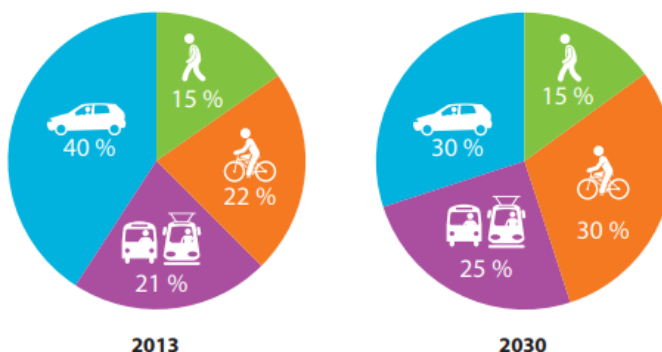
(Malmö stad, 2016)

Fyra huvudområden sammanfattar planens innehåll: helhetstänk, målstyrd planering, pendling samt stadshuvudgator. Samverkan med regionala aktörer identifieras som en viktig strategi dels för en hållbar pendling och även för implementering.

En avvikelse från de regionala strategierna identifieras i form av att målbilden för kollektivtrafikens färdmedelsandelar i *Trafikförsörjningsprogram för Skåne* är högre än de som formulerats i Malmö Trafik- och Mobilitetsplan.

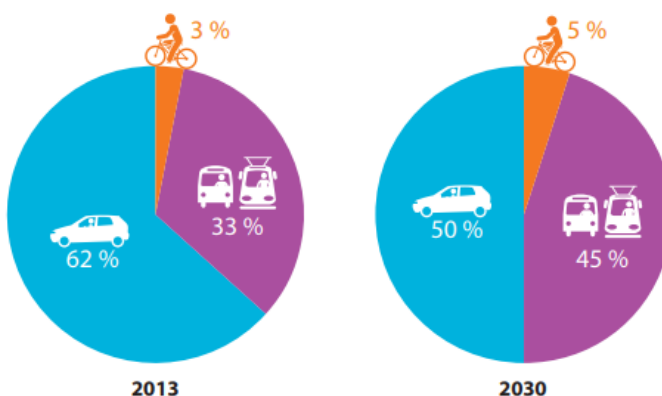
Målbild för malmöbornas resor*

De stora förändringarna som krävs för att skapa en mer balanserad färdmedelsfördelning i ett växande Malmö är att färdmedelsandelarna för cykeltrafiken och kollektivtrafiken måste öka på bekostnad av biltrafiken. Detta skapar förutsättningar för att Malmö ska utvecklas och bli en mer socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar stad.



Målbild för inpendlingsresor till Malmö*

Malmö är beroende av en fungerande mobilitet både inom staden och inom regionen. Möjligheten att förflytta sig i regionen knyter funktionellt samman kommuner och skapar förutsättning för en regional arbetsmarknad. En ökad pendling är inte ett mål i sig utan målet är att göra pendlingen mer ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar. Det krävs framförallt kraftfulla satsningar på kollektivtrafiken och cykeltrafiken i Malmö och regionen för att säker-



Figur 8. Färdmedelsmål från Trafik- och Mobilitetsplan. *Målbilderna för 2030 har definierats utifrån en sammanvägning av Fotgängarprogrammet, Cykelprogrammet, en uppräknig av målen i nätverket för kollektivtrafik Koll2020, Trafikmiljöprogrammet samt Godstrafikprogrammet. Färdmedelandelarna beskriver vilket huvudfärdmedel som använts med avseende på antalet resor som gjorts (Malmö stad, 2016).

4.2.3.8 Staffanstorp

Framtidens kommun – Perspektiv 2038

Staffanstorp kommuns översiktsplan, som döpts till *Framtidens kommun – Perspektiv 2038*, antogs i kommunfullmäktige 2009 och har år 2038 som prognosår. Fem identitetsbärare används för att bygga kommunens identitet:

- från trädgårdsmöbler till inspiration
- från småstad till stadsliv
- från nära till tidskvalitet
- från boende till livsoas
- från landsbygd till hembygd

(Staffanstorps kommun, 2009)

Översiktsplanens prognos för befolkningstillväxt och bostadsbehov uttrycker en utveckling från 2008 års 21 000 invånare och 9 500 bostäder till 2038 års 38 920 invånare och 17 610 bostäder. Nya bostads- arbetsplats- och verksamhetsområden ska placeras i kollektivtrafikhärlägen. Alla inom kommunen ska nå en lättillgänglig kollektivtrafik. Översiktsplanen saknar en definition av vad kollektivtrafikhärläge innebär.

Översiktsplanen har ett kapitel där mellankommunala intressen identifieras. De grannkommuner som det sker fortlöpande samverkan med är Lomma, Lund, Malmö, Svedala och Burlöv. Några av de aktuella frågor för samverkan som tas upp är: Simrishamnshamnsbanan och Staffanstorpslänken, Södra stambanans utbyggnad, väganslutningar från Hjärup mot trafikplats vid E6, E22 och väg 108, utbyggnad av cykelvägar och ridvägar, spårburen regional persontrafik samt yttre godsspar.

4.2.3.9 Svedala

Översiktsplanen 2018

Svedala kommuns Översiktsplan 2018 ger en framtidsbild av Svedala kommun år 2045. Planförslaget är på utställning våren 2018 och enligt tidsplanen ska antagande av planförslaget ske i november 2018. Vision 2045 för Svedala kommun lyder: "Det goda livet". Visionen innebär att år 2045:

- Är Svedala en attraktiv och växande kommun med cirka 30 000 invånare.
- Drar Svedala nytta av sitt centrala läge i Öresundsregionen och har goda kommunikationer i form av tåg, cykel, buss, flyg och bilvägar.
- Erbjuder Svedala kommun attraktiva, tillgängliga boendemiljöer präglade av blandad bebyggelse.
- Har Svedala kommun ett aktivt helhetstänkande när det gäller barn och ungdomar.
- Känner sig medborgarna i Svedala trygga där de bor och när de rör sig i olika miljöer i kommunen samt bidrar aktivt till kommunens ständiga utveckling av den lokala demokratin.
- Är Svedala en av regionens mest företagsvänliga kommuner.
- Är Svedala en aktiv och engagerad kommun där utvecklingen sker i balans med omgivningen.
- Är Svedala en kommun där det goda livet och en hållbar utveckling går hand i hand.

(Svedala kommun, 2018)

Översiktsplanens prognos för befolkningstillväxt uttrycker en ökning från de ca 21 000 invånarna år 2018 till ca 30 000 invånare år 2045. Det innebär en ökning med ungefär 1,2% per år. För att tillhandahålla bilfolkningstillväxten planeras ca 2 600 nya bostäder att upplåtas i kommunen inom planperioden. Översiktsplanen uttrycker att nya bostadsområden ska koncentreras till tätortsnära lägen där det finns eller kan skapas förutsättningar för framtida god kollektivtrafik, cykelstråk och tillgänglig service. Stationsnära utbyggnad ska prioriteras. I översiktsplanen definieras en skala för vilka avstånd som räknas som stationsnära:

- Inom 600 m från stationen är det särskilt lämpligt med kontor, service, målpunkter och bostäder i en tät, blandad stadsstruktur.
- Inom 1000 m från stationen är mycket bra läge för blandad medeltät bebyggelse med bostäder, verksamheter och service.
- 1000-2000 m från stationen är ett bra läge för blandad bostadsbebyggelse.
- Upp till 5 km från stationen är ett acceptabelt cykelavstånd om det finns säker cykelväg. Inom detta avstånd är mindre utbyggnader av bostadsbebyggelse lämpligt.

(Svedala kommun, 2018)

Översiktsplanens mål om färdmedelsfördelning anger att år 2045 ska 85% av det totala antalet resor utgöras av kollektivtrafik, cykel eller gång och de resterande 15% av bil.

I översiktsplanen identifieras mellankommunala frågor. Några av de frågor som nämns gällande löpande samverkan med samtliga grannkommuner är: cykelvägar, Arbetspendling och externhandel. Även kollektivtrafik till Malmö Airport, och på lång sikt Sturupspendeln, nämns som en viktig mellankommunal fråga.

4.2.3.10 Trelleborg

Framtidens Trelleborg - Översiktsplan för orter och landsbygd 2028

Trelleborgs kommun har mellan mars och maj 2018 ett förslag till ny översiktsplan med prognosåret 2028 på utställning och beräknar enligt tidsplanen att få ett antagande i augusti 2018. Tre målbilder har tagits fram för Översiktsplan 2028 som tillsammans ska bidra till att uppnå regionala och nationella mål samt Trelleborgs kommuns övergripande mål om livskvalitet, delaktighet, hållbarhet och arbete. De tre målbilderna är *Samverkande omland*, *Livskraftiga orter* och *Stadsnära landsbygd* (Trelleborgs kommun, 2018a).

Strategier för Trelleborgs utveckling 2028 utgår ifrån de tre målbilderna och kopplat till *Samverkande omland* identifieras vikten av samarbete med regionala tillväxtmotorer där Malmö är den med störst utbyte för Trelleborg, men även Lund och Köpenhamn är viktiga. Trelleborg stad är en regional kärna där specifikt egenskapen som en gods- och logistiknod i Skåne är av stor vikt. Service- och kollektivtrafiknoder i omlandet identifieras som viktiga målpunkter för Trelleborgarna. Viktiga noder är Skurup, Vellinge, Östra Grevie och Svedala.

Det är under kapitlet för *Samverkande omland* som trafik, hållbart resande, cykelutveckling, kollektivtrafik och pendlarparkering tas upp. En del konkreta förslag för kollektivtrafikutveckling och pendlarparkering anges men i övrigt hänvisas målbilder för trafik och hållbart resande till den trafikstrategi som håller på att framarbetas av kommunen. För cykelutveckling finns mål och vision framtaget i *Cykelstrategi Trelleborgs Kommun 2016-2020*. Visionen för cykelstrategin är: Förbättrade möjligheter för cykling

ska medföra att en majoritet av Trelleborgarna ska känna att cykel är förstahandsalternativet vid korta resor. Den konkretiseras i målen:

- Cykelns andel av korta resor, 0-5 km, ska öka från 26 till 34 % mellan 2013 och 2020.
- Resor med cykel ska gå lika fort som med bil för resor upp till 3 km, uppnås senast 2020.
- Trelleborg ska bli tredje bästa cykelkommun i Skåne år 2020.
- Andelen barn som cyklar till skolan ska öka.

(Trelleborgs kommun, 2018a)

Under kapitlet om *Samverkande omland* identifieras även vikten av regionala samarbeten och framförallt nämns Regions Skånes *Strukturbild för Skåne* och samarbetet i *MalmöLundregionen* och dess *Strukturplan* som viktiga regionala samarbeten.

Strategin för bostadsbehovet baseras på det befolkningsmålet som kommunfullmäktige har antagit som innebär att kommunen ska ha 50 000 invånare år 2028, jämfört med knappa 45 000 år 2017. Den nya befolkningstillväxten ska fördelas enligt principen 85-90 procent i orterna och 10-15 procent på landsbygden. Mer specifikt ska fördelningen ske enligt 75% i Trelleborgs stad och 25% utanför.

Trafikstrategi 2028

En remissversion av förslag till trafikstrategi kom ut i januari 2018 och ska revideras fram till sommaren 2018 enligt tidsplanen. Trafikstrategin har prognosåret 2028 precis som översiktsplanen. För att nå de målbilder som anges i översiktsplan, fördjupad översiktsplan och miljömålsprogram uttrycks behovet av att trafikplaneringen i kommunen ske målstyrt mot önskad utveckling, istället för prognosstyrt. Ett huvudmål och tre hänsynsmål som alla samverkar har satts upp i arbetet med trafikstrategin. Med det övergripande förhållningssättet som grund har nyckelstrategier för kommunens arbete mot målen tagits fram och delas in i de tre kategorierna: hållbara resor, fysisk planering och infrastruktur samt gods och hamn. Varje strategi härleds till vilket/vilka av målen det syftar att arbeta mot.

Huvudmålet är en förändrad färdmedelsfördelning med högre andel gång-, cykel- och kollektivtrafik och lägre andel biltrafik samt mindre tung trafik i centrala Trelleborg. Transportsystemet ska skapa god tillgänglighet till viktiga samhällsfunktioner för alla kommunens invånare och besökare. Tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka och resor upp till 3 km ska gå lika fort med cykel som med bil. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Målet för färdmedelsandelar är uppdelat på staden, de livskraftiga orterna respektive landsbygden medan övriga mål gäller för hela kommunen, se figur 9.

Hänsynsmål – Trafiksäkerhet:

- Ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.
- Antalet måttligt och lindrigt skadade ska halveras jämfört med 2016.

Hänsynsmål – Miljö och hälsa:

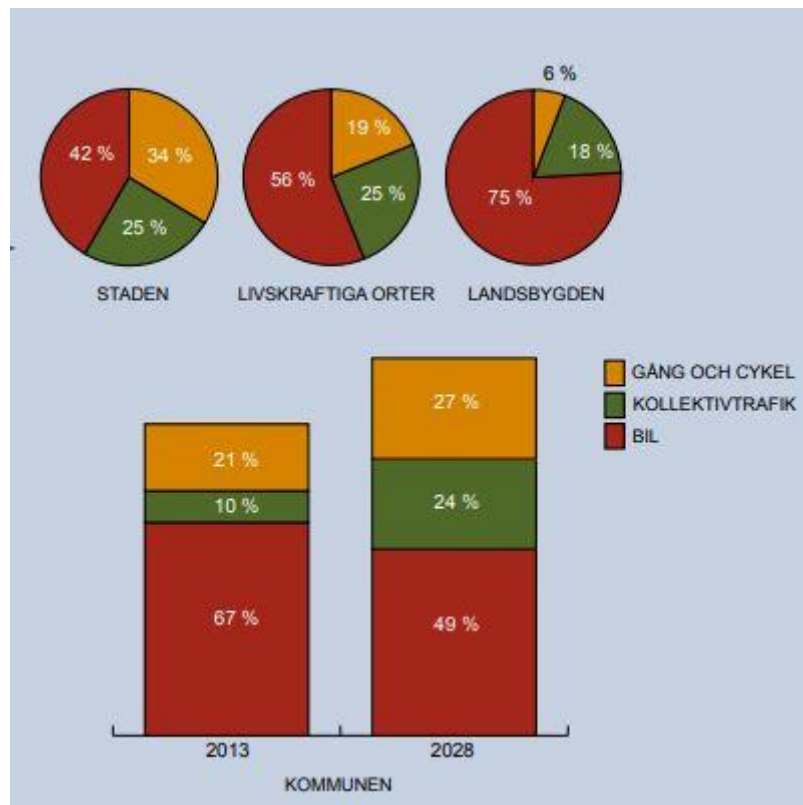
- Utsläpp av kväveoxider, flyktiga organiska ämnen och partiklar från trafik ska minska i enlighet med miljömålsprogrammet.
- Utsläppen av växthusgaser ska minska kontinuerligt för att 2050 vara noll.

- Alla barn som bor inom sin skolas upptagningsområde ska gå, cykla eller åka kollektivt till skolan.

Hänsynsmål – Trygghet:

- Andelen invånare som upplever trafikmiljön som trygg ska öka.

(Trelleborgs kommun, 2018b)



Figur 9. Färdmedelsmål 2028 (Trelleborgs kommun, 2018b).

4.2.3.11 Vellinge

Översiktsplan 2010 – med utblick mot 2050

Vellinge kommuns Översiktsplan 2010 antogs i kommunfullmäktige år 2013 och har år 2050 som prognosår. Visionen för Översiktsplan 2010 delas upp i tre punkter:

- Skapa en god livsmiljö i vår kommun som innebär att friheten och möjligheterna att förverkliga sina idéer och drömmar är större för alla!
- Skapa "Det goda livsrummet" för att få alla, unga som gamla, att vilja bo och verka i vår kommun under livets alla skeden.
- Se möjligheter, främja kreativitet!

(Vellinge kommun, 2010)

I översiktsplanen uttrycks en värdegrund av att kommunen ska utgå från ”kundens behov”, ta dialogen och genomföra det som lovas, följa upp effekterna av det som levererats och kommunicera det på rätt sätt.

Planering av ny bebyggelse sker främst i de östra delarna samt genom förtätning och komplettering med bebyggelse i de befintliga tätorternas centrum, vid befintliga och nya

stationslägen eller som nya stadsdelar med stark identitet i tätorternas kantzoner kopplade till goda hållbara kollektivtrafikförbindelser. Översiktsplanen uttrycker ett mål om befolkningstillväxt av max 1% per år, det vill säga från 33 303 invånare år 2010 till 50 000 invånare år 2050.

Ett av de 16 temaområden som ligger till grund för strategin i översiktsplanen är *hållbara kommunikationer*. De tre viktigaste utmaningarna identifieras som:

- Verka för att minska problem med trafiksäkerhet och framkomlighet på den starkt trafikerade sträckan mellan Malmö och Näset.
- Arbeta för att minska bullerproblematiken på E6:an utmed Vellinge tätort och även på väg 100 främst genom Höllviken.
- Främja en ökad användning och utbyggnad av kollektivtrafiken, helst spårbunden, men det kan även i ett första skede vara att prioritera och utveckla den befintliga busstrafiken med fler busslinjer, förändra linjedragningar, utöka turtätheten samt utbyggnad av separata bussgator.

(Vellinge kommun, 2010)

Utöver de viktigaste utmaningarna så identifieras även ett antal mål och riktlinjer där ena målet är att utveckla ett heltäckande nätverk av cykelvägar som gör det möjligt att ta sig till viktiga målpunkter i tätorterna, mellan tätorterna och utmed prioriterade rekreationsstråk.

I översiktsplanen uttrycks att Vellinge kommun vill agera och verka för ett bättre samarbete med våra grannkommuner i de mellankommunala frågor där vi har gemensamma intressen. Det pågår redan idag ett nära samarbete mellan Vellinge kommun och våra närliggande kommuner inom en mängd områden främst inom socialtjänsten, räddningstjänsten, skolan, vård och omsorg, men samarbetet behöver utvecklas och fördjupas ytterligare inom ett flertal andra områden där vi har gemensamma utmaningar och utvecklingsbehov.

4.3 Erfarenheter från intervjustudie

Detta kapitel sammanfattar de erfarenheter som erhöles från intervjuer med representanter från fyra kommuner samt Region Skåne. Intervjuerna fokuserade på frågor kring organisation, identitet, regional samverkan och MalmöLundregionen.

4.3.1 Kävlinge kommun

I Kävlinge kommun är det den tekniska nämnden som arbetar med de mer operativa trafikfrågorna medan strategiska planering av infrastruktur görs av kommunstyrelsen och den strategiska avdelningen. Deras trafikstrategi togs fram av den strategiska avdelningen. Styrgrupp för projektet var kommunstyrelsens presidium samt ordförandena i miljö- och byggnadsnämnd respektive teknisk nämnd. Trafikstrategin togs fram innan Johanna började arbeta på kommunen. I Johannas roll ingår, utöver översiktsplanering och annan strategisk planering, att vara kontaktperson gentemot Skånetrafiken för att samordna kollektivtrafiken samt att delta i kommunens samordning med Trafikverket för planering kring den statliga infrastrukturen i kommunen.

Kommunens organisation präglas av en tydlig målstyrning och ett kvalitetssäkringsarbete då det finns en tydlig utvecklingsstrategi med specificerade mål. Det finns en gemensam kommunal målbild som ligger till stöd för de olika nämndernas målbilder. Relationen mellan politiker och tjänstepersoner sköts av chefen för strategiska avdelningen som sedan kommunicerar till sin avdelning under regelbundna avstämningsmöten. Kommunen ser medborgarförankring som en väldigt viktig fråga och arbetar aktivt med medborgarinsyn och använder sig av dialoger med medborgarna och sin hemsida som stöd.

Kävlinge kommuns identitet bygger till stor del på läget, natur och rekreation. Kommunen arbetar för att skapa en god kommunal service, bra företagsklimat, tillgänglighet för kontakt med kommunen samt attraktiva boendemiljöer. Kävlinges identitet är en viktig del i planeringsarbetet. Det finns en ambition av att planera ny bebyggelse i tätare strukturer och i kollektivtrafiknära läge. Det är dock en viss skillnad mellan östra och västra delarna av kommunen. De östra delarna innefattar järnvägen och dess stationer som har en stor roll i strategin av förtätning runt stationslägen medan de västra delarna består till stora delar av villaområden och har en sämre kollektivtrafikförsörjning vilket leder till ökat bilberoende. Kävlinge är en traditionell bilkommun i den meningen. Förtätning är en uttalad strategi i kommunen men det är inte givet att byggnation börjar i stationsnära lägen. Johanna pekar ut en av anledningarna till det som att byggregulatorerna har makt i valet av var nybyggnation ska ske.

”Det är ju en traditionell bilkommun. [...] En del av problemet är att vi har den starka kollektivtrafiken längs järnvägen i den östra delen av kommunen och i den västra delen är det buss [...] det finns förbättringspotential”.

- Johanna Kaaman, Kävlinge kommun

När det kommer till regional samverkan är det en naturlig del i Kävlinges arbetsrutiner då de medverkar aktivt i MalmöLundregionen och dess olika samarbetsområden. De har inget formellt utbyte med de närmaste kommunerna i nordväst men de samarbetar med vissa av kommunerna i samband med särskilda frågor, till exempel har Johanna erfarenhet av att samordna kollektivtrafikfrågor med Svalöv och Landskrona. Johanna ser inte att det skulle finnas några konflikter mellan deras samarbetsområden med grannkommuner i nordväst och samarbetet i MalmöLundregionen.

MalmöLundregionen är ett viktigt samarbete för Kävlinge då det ger en inblick i vad andra kommuner arbetar med och det är ett nätverk för att dela kunskap med varandra. Johanns uppfattning är att det finns olika förutsättningar för vad man vill få igenom gällande kollektivtrafiksatsningar inom MalmöLundregionen. Det gäller att hitta en gemensam inriktning och vilja för att kunna dra nytta av den gemensamma rösten. Den största potentiella vinsten med att samarbeta i MalmöLundregionen är just att samordna den fysiska planeringen och skapa en samlad röst gentemot andra aktörer, såsom Trafikverket och Region Skåne.

”[MalmöLundregionen och ÖP-gruppen] är väldigt bra på många sätt. Dels får man inblick i vad de andra kommunerna jobbar i för frågor. Dels så är det väldigt kunskapshöjande”.

- Johanna Kaaman, Kävlinge kommun

Om MalmöLundregionen skulle ta fram en trafikstrategi menar Johanna att godsfrågan skulle bli den största utmaningen. Johanna själv är involverad i att ta fram yttranden på regionala och nationella planer om transportinfrastruktur från Kävlinge, och är även involverad i MalmöLundregionens gemensamma yttranden. Angående att tre kommuner, däribland Kävlinge, inte ville stå bakom det gemensamma yttrandet från MalmöLundregionen på den nationella transportinfrastrukturplanen så var Johanna förvånad att det blev så. Det hände väldigt sent i processen och var ett politiskt beslut, men Johanna poängterar att hon inte trodde det skulle ta den vändningen. Den huvudsakliga anledningen till meningsskiljaktigheten var att de tre kommunerna önskade att det tydligare skulle uttryckas att E6 har behov av utbyggnad.

4.3.2 Lunds kommun

I Lund arbetar stadsbyggnadskontoret med översiktsplanering, detaljplanering, bygglovsansökningar och sköter även samverkan med Region Skåne, Skånetrafiken, Trafikverket och grannkommuner. Tekniska förvaltningen är förvaltare och ägare av gator och allmänna platser. Arbetet med trafikstrategin LundaMaTs leds av tekniska förvaltningen, men det är ett förvaltningsövergripande arbete som även stadsbyggnadskontoret och miljöförvaltningen är involverade i. Christian menar att det finns en väldigt stark samsyn mellan stadsbyggnadskontoret och den tekniska förvaltningen som har sin grund i en politisk samsyn och fortsätter med en gemensam kultur. Det hjälper även att de har gemensamma projekt och träffas regelbundet. Trafikplaneringen i Lunds kommun är väl integrerad i övrig kommunal planering och brukar enligt Christian alltid vara med redan från start vid kommunens stora projekt.

Christian sammanfattar lunds identitet som en medelstor stad i kraftig tillväxt, präglad av mycket kunskap. Det är en blandning av en ung befolkning och människor som bott där länge, många med starka uppfattningar och en stolthet för sin stad. Universitetet präglar även identiteten till stor del. Lund arbetar dock inte specifikt med identitet i sitt planeringsarbete utan snarare fokuserar de på att bygga vidare på idéer som fungerar bra eller att fixa de brister som finns. Fokus för utveckling ligger i tätorterna, och framförallt i Lund stad. Men Christian påpekar att det såklart finns ett värde av de andra delarna av kommunen som bidrar till unika värden som invånarna inte kan få inne i staden. Lunds roll i regionen är enligt Christian betydelsefull i form av att det är den tredje största staden i länet. Lund, tillsammans med Malmö, står för väldigt många arbetstillfällen och ett brett näringsliv. Christian antyder att Region Skåne har en tendens att fokusera på en så inkluderande planering som möjligt och att det kan gå ut över att de stora tyngdpunkterna Malmö, Lund och Helsingborg inte får särskilt stort fokus.

”Region Skånes iver att få med alla kommuner gör att Malmö, Lund och Helsingborg ibland inte får tillräckligt fokus, trots att det är där den stora tillväxten sker.”

- Christian Rydén, Lunds kommun

I Lund är förtätning och att utveckla i kollektivtrafiknära lägen grundläggande i planeringen. Flerkärnighet är också med i Lunds strategier men inte på samma nivå som förtätning. Det finns en potential för en flerkärnig utveckling i orterna Stångby och Dalby till exempel, men det är i så fall i första hand genom boendemöjligheter och inte gällande verksamhetsutveckling. Angående förtätning så är förtättningsgrad en återkommande fråga i Lund som ofta blir till en politisk fråga. Det kan finnas en oro för att bygga för tätt och det är därför enligt Christian väldigt viktigt med medborgardialog gällande förtättningsplaner.

Christian menar att regional samverkan blir viktigare och viktigare då kommungränserna har mindre och mindre betydelse för medborgarna, men regional samverkan är även väldigt komplext. En utmaning är att kommuner endast kan fatta beslut om frågor innanför kommungränsen och därav är ett nära samarbete med närliggande kommuner viktigt för att kunna genomföra gränsöverskridande projekt. Trafiksystemet måste fungera som en helhet och det kan bli en utmaning om det inte är samsyn om vilka åtgärder och prioriteringar som behövs. Christian identifierar kollektivtrafik som en potentiell enkel utgångspunkt för regional samverkan, men påpekar hur viktigt det är att integrera bostadsutveckling med kollektivtrafikplanering och att det ofta har visat sig att det inte byggs i kollektivtrafiknära lägen vilket skapar ett ökat bilresande från vissa områden in till storstäder som Lund och Malmö. Att gemensamt planera för cykel har enligt Christians erfarenheter ibland visat sig svårt. Det brukar ofta prioriteras bort till följd av oväntade kostnader eller att processen hakar upp sig till följd av andra oväntade problem.

Samarbetet i MalmöLundregionen är väldigt viktigt för Lunds kommun, till viss del på grund av ökade problem för planering vid kommungränserna. Det är ett bra forum för att identifiera gemensamma intressen. Christian menar dock att det kan finnas ett möjligt problem för fortsatt samarbete i framtiden till följd av att tre kommuner inte ställde sig bakom det senaste gemensamma yttrandet till den nationella transportinfrastrukturplanen. Det skulle framförallt kunna göra det svårt att ta fram en gemensam trafikstrategi för de elva kommunerna.

”Att hitta gemensamma intressen och win-win situationer är framgångsfaktorer [av att arbeta i MalmöLundregionen]. Kunna visa att när vi står enade så är vi väldigt starka.”

- Christian Rydén, Lunds kommun

Det Christian tror en trafikstrategi ska fokusera på är en gemensam syn på kollektivtrafikplanering och cykelplanering medan det blir en utmaning att få en gemensam syn på hur bostadsutveckling bör integreras med trafikplaneringen samt frågor kring motorvägarna i regionen, framförallt E6an. Christian ser det som en fördel om Trafikverket eller Region Skåne leder arbetet då det ger en större legitimitet för kommunerna att engagera sig. En risk om MalmöLundregionen själva styr arbetet är att projektet enkelt kan dö till följd av att en eller flera kommuner bestämmer sig under processens gång för att hoppa av.

4.3.3 Malmö stad

Planeringsprocessen i Malmö stad har enligt Andreas utvecklats till mer av en helhetsplanering snarare än trafikplanering. En mer integrerad planering blir naturligt mer komplex och det kan skapa svårdefinierade insatsområden som följd. Som ett exempel nämner Andreas den politiskt aktuella frågan gällande fritt skolval och att det medför en annan fråga för Malmös trafikplanerare än det gör för andra. Ett annat exempel är parkeringspolicyn, som är på remiss under tiden för intervjun, då det under framtagandet av den integrerades en mängd olika intressen i en komplex process. Integration av många planeringsområden kan även påverka prioriteringsdelen av planering. I Malmös trafik- och mobilitetsplan står en tydligt definierad prioriteringsordning men enligt Andreas går inte den alltid i linje med vad politiker vill eller vågar. När det kommer till medborgarförankring anser Andreas att Malmö stad är duktiga på att informera medborgarna men kan bli bättre på att starta dialoger.

Angående politiskt styre så antyder Andreas att det kan finnas både för- och nackdelar med att Malmö har haft samma styre under en lång tid. En fördel kan vara att det blir enklare att förstå hur politikerna resonerar i form av vilka projekt och uppdrag som ska prioriteras. Politikerna är väldigt ofta bra på att lyssna på tjänstepersonernas kompetens, men störst engagemang blir det när politikerna själva kommer med förfrågan om ett uppdrag. Det kan ibland kännas enligt Andreas som att vissa individer kan ha stor förståelse för vissa frågor men att de är bundna av sin partitillhörighet. Detta leder in på att det kan vara en nackdel att Malmö stad har haft samma styre under en lång tid. I en kommun som Lund till exempel skiftar styret mycket oftare och där har det snarare bildats en jämnare agenda för planeringsfrågor till följd av just detta.

Malmös identitet grundas till stor del av att vara en motor på den svenska sidan i Öresundsregionen (numera Greater Copenhagen). Det är en positiv roll att vara lillebror till Köpenhamn menar Andreas. Malmö präglas också av att det finns en tillåtande kultur av att våga testa nya saker. Att Malmö fått en dålig medial bild är något som påverkat planeringen och arbetet i Malmö stad. Ett exempel är att det tagits fram trygghetsprogram. Då Malmö stad är en kommun som bara består av tätort så är förtätning en viktig strategi för planeringsarbetet. Det är ofta som förtätning kopplas till olika knutpunkter för kollektivtrafiken, till exempel Triangeln, Östervärn och Rosengård. Andreas nämner Hyllie som ett exempel när helheten av dessa strategier inte höll ihop i form av att det byggts storskaligt och med god bilförbindelse i fokus, utöver tågstationen. En följd av att Malmö stad inte har någon landsbygd blir att det inte tas med i planeringen. Därav lyfter Andreas vikten av att organ såsom Region Skåne arbetar för landsbygden. Region Skåne har även en viktig funktion av att få alla till att gå åt samma håll. Andreas poängterar vikten av Malmö stads samarbete med Region Skåne då det tillkommer så pass mycket trafik in till Malmö från andra kommuner. Det Andreas däremot kan sakna från Region Skånes håll är ett större fokus på Köpenhamn. Malmö stad ser en stor vinst i att planera mer efter den större regionen Greater Copenhagen medan Region Skåne fokuserar enbart på Skåne, vilket Andreas påpekar att han har förståelse för men önskar ändå att de delade lite av Malmös syn på frågan.

Regional samverkan har stor betydelse menar Andreas. Till exempel är det är mycket enklare att påverka ur ett ”hela resan”-perspektiv genom att samverka. Det är av stor vikt att integrera bostadsutveckling och trafikplanering. Lokalisering av bostadsutveckling påverkar oftast mer än den egna kommunen. Externhandeln är ett annat problem som väger en enskild kommuns intressen mot ett regionalt intresse. För att kunna samverka är det viktigt att alla kommuner har tydliga målbilder för att göra det enklare att hitta gemensamma nämnare och en samsyn över vilka behov som finns.

”Ska nya bostäder byggas på ett nytt område är det viktigt att det finns en mobilitetsstrategi för det området innan det byggs, för att bemöta trafikproblematiken”.

- Anderas Nordin, Malmö stad

MalmöLundregionen är ett jätteviktigt samarbete för att planera tillsammans. Det är en framgångsfaktor att jobba med frågor som på lång sikt gynnar alla, även om det ibland kan se ut som att de på kort sikt mest gynnar Malmö. Genom samarbetet kan man skapa en gemensam förståelse för varför vissa åtgärder är bra för alla. Det är också en av de största utmaningarna med samarbetet. För en eventuell trafikstrategi för MalmöLundregionen är det otroligt viktigt att MalmöLundregionen gemensamt tar fram den. Att en kommun själva skulle ta på sig att göra det skulle inte fungera. Det skulle därav kunna vara ett problem att Malmö stad är beställare, därför är det viktigt att alla inser nyttan av en trafikstrategi och kan acceptera att Malmö beställer detta för MalmöLundregionen och inte sig själva.

”Vi är beställare, men ödmjuka beställare. Vill inte komma med en pekpinne och bestämma”.

- Andreas Nordin, Malmö stad

Andreas har en förhoppning av att Trafikverket kan ha en stor roll i processen av att ta fram en trafikstrategi, men de behöver en större förståelse än i dagsläget vilket de kan få med hjälp av kompetens från regionen. Att tre av kommunerna inte ville stå bakom det senaste yttrandet på den nationella transportinfrastrukturplanen, till följd av meningsskiljaktigheter angående E6an, kommer vara en utmaning. Men Andreas menar att det kan komma att ändras om det går att visa på att vinsten av samarbetet är viktigare än enskilda frågor. Problemet kommer försvåra processen och dra ut på tiden en aning, men det borde nog gå till slut enligt Andreas.

4.3.4 Trelleborgs kommun

Det arbetas med att ta fram en trafikstrategi och en trafikplan i Trelleborgs kommun och det arbetet leds av den tekniska nämnden. Region Skånes strategi för hållbart resande är utgångspunkten för arbetet. Lina och Jonas berättar att de från stadsbyggnadskontoret har varit inbjudna till workshops för arbetet med trafikstrategin och trafikplanen. Förslaget till ny översiktsplanering har haft en utgångspunkt i att öka det regionala perspektivet. Den nyligen antagna parkeringsstrategin i Trelleborgs kommun togs fram av stadsbyggnadskontoret och det var ett ganska kontroversiellt projekt i en traditionell bilkommun, men ett steg i rätt riktning menar Lina och Jonas.

I Trelleborg är det fortfarande tydliga spår från den historiska sektoriserade organisationen med tydlig uppdelning mellan de olika nämndernas och förvaltningarnas särintressen. Men Lina och Jonas uppfattar det som att det är på väg att förändras och övergå till mer integrerad planering. Stadsbyggnadskontoret har ett pågående arbete av att tydliggöra vilka olika nämnder och aktörer som är relevanta att involvera i olika typer av projekt och uppdrag, för att skapa bättre samsyn och samarbete inom organisationen och på så vis kunna utnyttja organisationens fulla kompetens.

Under översiktsplanarbetet har det varit en tydlig och bra dialog mellan den politiska gruppen och ledningsgruppen för att skapa en tydlig förankring. Förslaget till ny översiktsplan har haft ett tydligt medborgarfokus genom att ha dialoger och fokusgrupper med medborgarna. Trafikstrategin och trafikplanen har dock inte haft samma fokus på medborgarförankring och dialog som översiktsplanen, Lina och Jonas menar att det kan bero på att det är ett svårare område att kommunicera. Det finns inom kommunen uppsatta

mål om barn och ungdomars involvering i detaljplanearbete i form av dialoger, skolprojekt eller liknande.

Trelleborgs kommun har ingen definierad identitet från kommunens håll, men Trelleborgs stad definieras som en stad i förändring ”från hamnstad till kuststad” i den fördjupade översiktsplanen för Trelleborgs stad. Det kan sägas att kommunen är en kustkommun med lång kustremsa och många byar med en stark kulturmiljö som Lina och Jonas tycker behöver lyftas fram tydligare i kommunens planeringsarbete. Trelleborg är en regional kärna i Region Skånes Strukturbild för Skåne men de fick enligt Lina och Jonas kämpa för att bli definierade som det. Trelleborgs kommun har en stark koppling till Malmö, framförallt i form av invånare bosatta i Trelleborgs kommun som pendlar till arbetsplatser i Malmö. Som följd av att många invånare i kommunen arbetspendlar så har kommunen en strategi och mål av att utveckla i kollektivtrafiknära lägen. Förtätning är även en strategi som används i kommunen, framförallt för Trelleborgs stad.

”Trelleborg generellt har väldigt mycket kopplingar till Malmö, arbetsmarknadsmässigt och liknande. [...] i vissa orter är det nästan 70% av de som arbetar som arbetar i Malmö”.

- Jonas Gustavsson, Trelleborgs kommun

Det har blivit ett skifte mot ett tydligare regionalt fokus för planeringen i Trelleborg, framförallt i förslaget till ny översiktsplan. Regional samverkan är således väldigt viktigt ur Lina och Jonas perspektiv. De lyfter att framförallt bostadsplanering är något som bör fokuseras på ur ett regionalt perspektiv, men att det kommer vara en svår fråga. Kollektivtrafik menar de är en enklare utgångspunkt för regionalt samarbete. Ekonomisk tillväxt är en naturlig gemensam grund för regional samverkan men Lina och Jonas tycker att även sociala frågor borde hamna mer i fokus på en regional nivå. Ett problem i Trelleborg är att det är många statliga vägar i kommunen och det är ett bekymmer med trafiksäkerheten i kommunen enligt Lina och Jonas. Det finns dessutom ett behov av mer cykelinfrastruktur inom och mellan orterna i kommunen och Lina och Jonas antyder att Trafikverket inte ger det stöd de önskar i dessa frågor. De är däremot tydliga när de menar att Region Skåne, och Skånetrafiken, inte uppfyller de kollektivtrafiksatsningar som Trelleborgs kommun önskar och anser spegla deras status som regional kärna.

”Vi har ett tydligare regionalt fokus [i förslaget till ny översiktsplan]”.

- Lina Hellström, Trelleborgs kommun

MalmöLundregionens samarbete är bra för Trelleborg för det ger kommunen en chans att få träffa andra kommunrepresentanter och utväxla erfarenheter. Samarbetet skapar ett bra nätverk där det finns utrymme att lära känna tjänstepersoner från andra kommuner, hjälpa varandra och hitta gemensamma frågor och utmaningar. Lina och Jonas menar på att det framförallt känns bra att Malmö och Lund visar att de vill få insyn i vilka utmaningar de övriga kommunerna står inför, då det kan skilja sig mycket för de olika kommunerna i MalmöLundregionen. Samarbetet bidrar till att skapa en gemensam syn kring utvecklingen i regionen och det ger en starkare röst gentemot till exempel Region Skåne. Trelleborgs roll i MalmöLundregionen är viktig till följd av hamnen och pågatågstrafiken.

”Det är bra för oss att träffa Malmö och Lund så dom också ser våra utmaningar.”

- Lina Hellström, Trelleborgs kommun

Skulle MalmöLundregionen ta fram en trafikstrategi så menar Lina och Jonas att det kommer bli en politisk fråga i slutändan. Det är viktigt att MalmöLundregionen själva styr arbetet för att skapa det till deras eget, Trafikverket eller Region Skåne bör inte leda arbetet enligt Lina och Jonas. Det kommer vara en stor utmaning att de olika kommunerna har

olika stora resurser. De mindre kommunerna har kanske inte resurser att fokusera på flera projekt och åtgärder samtidigt och då kommer de sannolikt välja de som ligger närmast deras eget närområde och intressen. Som ett exempel tar Lina och Jonas upp att mycket av Trelleborgs arbete just nu går åt ett projekt för en ringväg runt Trelleborg och det kommer vara prioriterat från Trelleborgs sida men det är nog tveksamt om så många andra av medlemskommunerna tycker att det är hög prioritet.

4.3.5 Region Skåne

Region Skåne är länsplaneupprättare och all trafikplanering från Region Skåne utgår från den regionala utvecklingsstrategin *Det Öppna Skåne*. Region Skåne är sedan 2012 ansvariga för den långsiktiga kollektivtrafikförsörjningen och den behandlas i Region Skånes trafikförsörjningsprogram. 2017 kom Region Skåne ut med *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* som syftar till att ange en riktning för hur transportsystemet i Skåne ska utvecklas för att nå de uppsatta målen. Utöver det har Region Skåne även tagit fram bland annat en cykelvägsplan och en godsstrategi. Region Skånes arbete går över mer och mer till målstyrd planering istället för prognosstyrd planering. Region Skåne har ett tätt samarbete med samtliga kommuner i Skåne och det finns både formella och informella processer för att skapa förankring hos kommunerna. Den politiska styrgruppen för *Strukturbild för Skåne* består av regionala utvecklingsnämnden presidium, politiska representanter från de fyra hörnsamarbetena och Kommunförbundet Skånes presidium, styrgruppen behandlar allt arbete kopplat till strukturbilden. Emelie och Inger påpekar att fysisk planering är en viktig del av Region Skånes kompetens och har så varit sedan Region Skåne bildades. Det har traditionellt sett inte ingått i regioners ansvarsområden men i och med arbetet med *Strukturbild för Skåne* så har det byggts på en stor kompetens inom fysisk planering hos Region Skåne.

”Det finns en politisk styrgrupp för Strukturbild för Skåne och den består av regionala utvecklingsnämnden presidium, politiska representanter från de fyra hörnsamarbetena och Kommunförbundet Skånes presidium. Alla strukturbilds-arbeten tas upp i denna styrgrupp”.

- Inger Sellers, Region Skåne

Strukturbildens vision om det flerkärniga Skåne skapar Skånes identitet. Strukturbilden är tänkt att binda ihop den regionala utvecklingsstrategin *Det Öppna Skåne 2030* med kommunernas översiktsplaner. Skånes identitet har skapats genom en lång arbetsprocess med Strukturbild för Skåne. Region Skåne har inget formellt uppdrag om en regionplan, men har ändå valt att arbeta med att ta fram en strukturbild och tillhörande strategier. Region Skånes arbete med Skånes identitet och deras långa process med strukturbilden har gett effekter på nationell nivå, Emelie och Inger menar att det har synts till exempel i arbetet med Sverigeförhandlingen. De poängterar också att *Det flerkärniga Skåne* är en identitet med ett regionalt perspektiv. Det är inte tänkt att alla kommuner ska anamma den och se det som sin egen identitet, utan snarare är Region Skånes mening att alla olika kommuners unika kvaliteter är med och bidrar till den regionala identiteten om det flerkärniga Skåne. Deras arbete är främst att hjälpa kommunerna att se över kommungränserna.

Eftersom resor sällan görs begränsade till kommungränser längre har regional samverkan inom trafik blivit ännu viktigare idag. Samverkan underlättar för att få ut det mesta av investeringar. Att det finns 33 kommuner i Skåne innebär att det finns 33 viljor. Det har enligt Emelie och Inger visat sig svårast att hantera vid fysiska investeringar då det kan vara svårt för alla att förstå varför vissa prioriteringar görs. Att det har blivit en uppdelning i de fyra hörnen med så kallade delregioner är en nytta för Region Skåne. Delregionernas

strukturplaner och samarbeten skapar gemensamma yttranden som ofta känns mer eftertänkta. Emelie och Inger menar att yttrandena inte brukar skilja sig så mycket från de fyra hörnen till följd av Region Skånes arbetssätt med löpande förankring under processerna.

”Vid regional samverkan är det enklare att planera ur ”hela resan”-perspektivet”.

- Inger Sellers, Region Skåne

Tack vare en lång historia av samarbete mellan Region Skåne och kommunerna så ligger den regionala samverkan bra till i Skåne. Där det finns mandat för Region Skåne anser Emelie och Inger att det är enklare att samverkan sker. Det behövs en förbättring av integrerad planering mellan trafik och bostadsutveckling. Bostäder och verksamheter som inte byggs i kollektivtrafikhärlägen är ett stort problem. Det har blivit lite bättre den senaste tiden anser Emelie och Inger, men det bör förbättras ytterligare. En förklaring till varför det inte fungerar bra kan vara att kommunerna själva inte har en självbild av att vara stationsområden. En annan är att byggföretag inte alltid vill bygga i stationsnärlägen eller inte ser potential av att bygga utanför de stora städerna eller de mest attraktiva områdena.

Emelie och Inger tar upp en önskan om förändring från nationellt håll till att Region Skåne får finansiera åtgärder kopplade till steg ett och två i fyrstegsprocessen. Fyrstegsprincipen ska tillämpas för att säkerställa resurseffektivitet och för att åtgärder ska bidra till en hållbar utveckling för samhället. De fyra stegen är: tänk om, optimera, bygg om, och till sist bygg nytt. Det första steget handlar om att överväga åtgärder som påverkar transport- och resebehov samt färdmedelsval. Det andra steget innebär åtgärder för att bidra till ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur. Det tredje steget innebär att vid behov utförs begränsad ombyggnation. Det fjärde steget ska bara genomföras om de tre första stegen inte anses tillräckliga och det innebär nybyggnation och/eller större ombyggnationer (Trafikverket, 2018). I dagsläget får Region Skåne inte finansiera åtgärder från steg ett eller steg två om inte en åtgärd inom steg fyra för över 25 miljoner kronor också ska utföras. Görs investeringar för över 25 miljoner kronor så krävs en samhällsekonomisk bedömning. De samhällsekonomiska bedömningarna som görs är en av grunderna för en politisk prioritering och de kan göra det svårt att prioritera miljömässig och social hållbarhet över ekonomisk tillväxt, men det är mer på nationell nivå snarare än regional nivå det fungerar så. Det är en av anledningarna varför Region Skåne går över mer och mer till målstyrd planering, enligt Emelie och Inger.

MalmöLundregionens samarbete skapar en samlad röst för delregionen med mer sammantänkta och genomtänkta idéer och viljeriktningar. Ifall MalmöLundregionen ska ta fram en trafikstrategi är det viktigt att MalmöLundregionen själva leder och äger arbetet för att det ska kännas som deras eget gemensamma projekt. Tack vare MalmöLundregionens strukturplan har de kommit långt och har goda förutsättningar för en gemensam trafikstrategi. Det kommer dock att vara en utmaning i hur det förankras i varje kommun menar Emelie och Inger. Vissa viktiga frågor skapar olika viljor i delregionen. Olika viljor kring E6an kommer att vara en utmaning men inte nödvändigtvis avgörande för trafikstrategin. Emelie och Inger anser att vilken detaljnivå som väljs för trafikstrategin kan vara avgörande. Desto mer detaljerad strategi ju svårare kommer det vara att få igenom den i hela organisationen.

”Deras [MalmöLundregionens] största hinder har de redan passerat genom att de tagit fram strukturplanen.”

- Emelie Petersson, Region Skåne

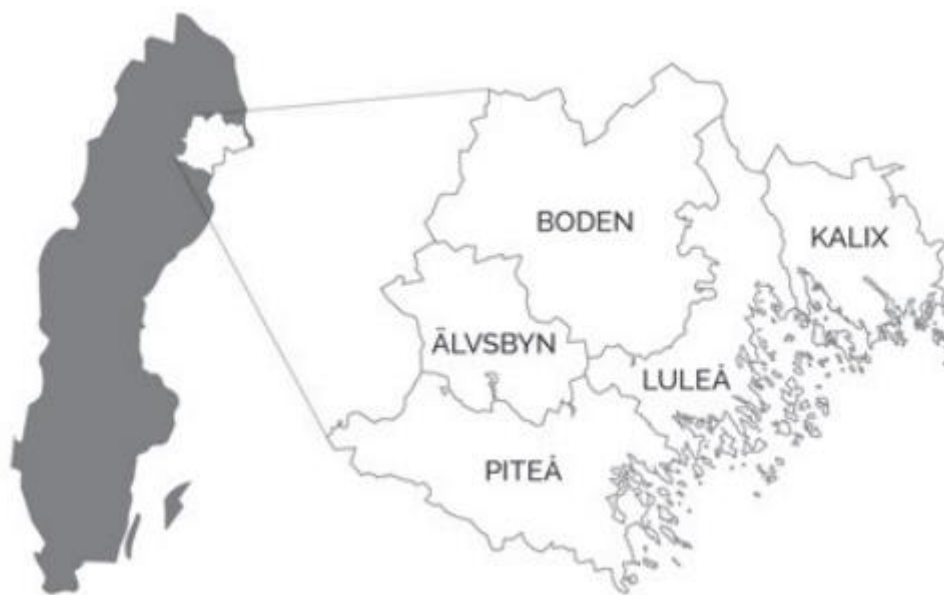
4.4 Referensobjekt: SARETS Trafikstrategi för Luleåregionen

SARETS står för ”Samverkan Regional Trafikstrategi” och är namnet på arbetet med den regionala trafikstrategin för Luleåregionen. I Luleåregionen ingår kommunerna Boden, Kalix, Luleå, Piteå och Älvsbyn och i SARETS ingår förutom de fem inblandade kommunerna även representanter från Trafikverket Region Nord, Länsstyrelsen Norrbotten, Regionala kollektivtrafikmyndigheten och Norrbottens läns landsting. Trafikverket Region Nord var projektledare för framtagandet av trafikstrategin. Trafikstrategin blev färdig 2016 (SARETS, 2016).

Syftet med trafikstrategin identifieras vara följande:

- Utveckla arbets- och samverkansformer som gagnar transportsystemet i regionen, främst inom redan befintliga processer.
- Identifiera behov av åtgärder i riktning mot målen för trafikstrategin.
- Skapa en samsyn och gemensam riktning bland organisationerna i Luleåregionen vad gäller transportsystemets utveckling.
- Hjälpa regionen i finansieringsfrågan och i ansökan om resurser i nationell konkurrens.

(SARETS, 2016)



Figur 10. Kartbild över Luleåregionen (SARETS, 2016).

4.4.1 Tillsammans framåt – Trafikstrategi för Luleåregionen

Visionen ”Tillsammans Framåt” är utgångspunkt i hela strategin och syftar bland annat till att skapa en enkel, tillgänglig och fossiloberoende resa från dörr till dörr för arbets- och studiependlande i regionen (SARETS, 2016). Tillsammans med visionen har fyra övergripande mål tagits fram som strategin ska arbeta mot:

- Att uppnå det transportpolitiska målet att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet”.
- En bättre fungerande studie- och arbetsmarknadsregion.
- Ökat kollektivtrafikresande.
- Minskad miljöpåverkan från transporterna.

(SARETS, 2016)

För att uppnå visionen och de övergripande målen samt möta de utmaningar som regionen står inför så har fem samarbetsområden tagits fram som ska ge en tydlig inriktning och prioritering för arbetet med strategin. De fem samarbetsområdena är: regionalt samarbete; CO₂-snåla transporter och klimatsmarta bilresor; gemensam Mobility Management; fysisk infrastruktur; samt utvecklad kollektivtrafik.

I trafikstrategin identifieras att det är arbets- och studiependling som blir fokusområde och en avgränsning görs i form av att enbart persontransportssystemet omfattas av strategin, godstrafik är därmed inte inkluderat i de åtgärder som beskrivs i strategin (SARETS, 2012).

4.4.2 Erfarenheter från Ulf Pilerot, Projektansvarig för SARETS

Detta delkapitel sammanfattar de erfarenheter och lärdomar från arbetet med SARETS som Ulf Pilerot delade med sig av under intervjun, enligt författarens uppfattning.

4.4.2.1 Bakgrund

Ulf förklarar att anledningen till att SARETS kom till kan spåras tillbaka till att Trafikverket Region Nord sedan 2011 har drivit nätverket TRANA (Trafikstrategier i Norra Sverige) i Norrbotten och Västerbotten. Nätverkets huvudsyfte har varit att dela kunskap och erfarenheter för att utveckla kommunala trafikstrategier enligt TRAST-handboken. Nätverket TRANA kom i kontakt med EU-projektet Poly-SUMP, vars syfte var att utveckla en metod för att ta fram regionala trafikstrategier. Nätverket valde då ut Luleåregionen som kandidat att delta i projektet, såklart till följd av visat intresse.

Enligt metodologin som Poly-SUMP arbetade fram så är en essentiell del i processen en så kallad Future Search Workshop. Inom ramarna av projektet hölls en sådan workshop i januari 2014 med Luleåregionen men sedan var involveringen i EU-projektet över. Trafikverket ansåg då att det arbete som lagts ner så långt borde mynna ut i ett resultat i form av ett styrdokument så de initierade SARETS och projektet att färdigställa en trafikstrategi för Luleåregionen. För att finansiera projektet berättar Ulf att de olika regionala myndigheterna och Luleå kommun bidrog med 150 000 kronor vardera, Piteå kommun och Bodens kommun bidrog med 100 000 kronor vardera samt bidrog Kalix kommun och Älvsbyn kommun med 50 000 kronor vardera. Insatsernas storlek när det gäller kommunerna bygger på en fördelningsmodell som utgår från antalet kommuninvånare

4.4.2.2 Trafikverkets roll i regional planering

Trafikverkets område som samhällsutvecklare är den statliga infrastrukturen och således har Trafikverket i första hand ett nationellt perspektiv. Men Ulf påpekar att eftersom det är Trafikverket som tar fram underlag till regional planering så har de ändå en stor påverkansgrad för den regionala planeringen. Trafikverket samarbetar med både regioner och kommuner på regelbunden basis och Ulf understryker vikten av en samverkan på alla

nivåer för att få bästa möjliga resultat. Hur involverade Trafikverket är i regional planering skiljer sig i olika delar i landet. Ulf kan bara svara för hur det fungerar hos Region Nord, men tror sig veta att i Skåne är det andra förutsättningar i form av att Region Skåne är ett starkare regionalt självstyreorgan. Ulf menar att möjligheterna för regional samverkan i trafik- och mobilitetsfrågor är oändliga. Han lyfter fram vilken enorm vikt regional samverkan har för planeringen idag. Kommungränserna betyder mindre och mindre för hur folk reser kopplat till arbete, service och fritid. En av de största utmaningarna för regional samverkan är historiska maktförhållanden mellan olika kommuner, men Ulf menar att ett starkt kommunstyre är fortsatt en fördel ur en demokratisk aspekt. Det är viktigt att kommunerna får bestämma över det som sker i sin närhet.

Till följd av Trafikverket Region Nords initiativ till nätverket TRANA så fick Trafikverket en ledande roll i framtagandet av den regionala trafikstrategin för Luleåregionen. 2011 var det några på Trafikverket, där Ulf var en av de, som tyckte att TRAST-guiden var väldigt bra, men undrade varför inte fler kommuner använder den för att ta fram trafikstrategier. De initierade då nätverket TRANA för att skapa ett forum för att lära av varandra och på så vis få fler kommuner att ta fram kommunala trafikstrategier. Alla kommuner i Norrbotten och Västerbotten blev inbjudna att delta. Nätverket utformades med en ambition av att vara ett lärande nätverk med ett slags open space-upplägg där alla medverkande kan bidra med ny information och upphöja den befintliga kunskapsnivån. Enligt en utvärdering av TRANA som gjordes 2015 visade det sig att många av de deltagande kommunerna utan nätverkets stöd inte själva skulle klarat av att ta fram en trafikstrategi till följd av deras knappa resurser. Man skulle kunna säga att Trafikverket i detta fall skapade en arena för mellankommunal samverkan där kommunerna med hjälp av kunskapsutbyte och diskussion mer effektivt kunde ta sig an utmaningen av att ta fram trafikstrategier. Ulf lyfter även vikten av mellankommunal samverkan för att nå gemensamma mål enklare genom att kunna söka gemensamma bidrag från staten för åtgärder.

Ulf vädrar kritik kring Trafikverkets roll i den formella planeringsstrukturen där Trafikverket inte får finansiera åtgärder för steg ett och två i fyrstegsprincipen samt att när Trafikverket bildades 2010 så försvann det sektorsansvar som ingått i de tidigare myndigheternas uppdrag.

”När vi pratar steg ett och två finansiering, då får inte vi gå in på den [...] det är en väldigt problematik i hela systemet”.

- Ulf Pilerot, Trafikverket Region Nord

Sektorsansvarets syfte var att vidga myndigheters uppdrag till att inte enbart avse byggnation och underhåll av infrastruktur utan även innefatta möjligheter att verka utanför det egna kärnområdet med framförallt mjuka styrmedel för att påverka marknadens aktörer i en viss riktning. Arbetet kunde liknas med att skapa opinion, påverka beteenden och ibland ren lobbyverksamhet (SOU 2008:128). I en utredning som gjordes av Näringsdepartementet så menas att begreppet sektorsansvar är otydligt och skapar utrymme för olika tolkningar och missförstånd. Det föreslås i utredningen att ”begreppet sektorsansvar i instruktion och regleringsbrev för myndigheterna tas bort och ersätts med tydliga uppdrag och styrmedel som regeringen definierar utifrån gällande lagstiftning” (SOU 2008:128). Enligt Ulf innebar sektorsansvaret att Trafikverket hade en roll av att stötta och driva på utvecklingen när det gäller hållbarhetstankar, till exempel Mobility Management. Enligt Ulf finns det fortfarande många som inte insett förändringen kring sektorsansvaret utan förväntar sig att Trafikverket ska engagera sig mycket mer i dessa frågor fortfarande. Men ska man hårdra det så är Trafikverkets uppgifter numera mer fokuserade kring räls och väg, men det verkar fortfarande finnas en vilja av att Trafikverket ska arbeta mer med sådana typer av frågor som tidigare ingick i sektorsansvaret, frågor mer kopplade till steg ett och två i fyrstegsprincipen.

Det är ett systemfel enligt Ulf att Trafikverket inte kan finansiera åtgärder inom steg ett och två, men kan finansiera åtgärder inom steg tre och fyra. Det leder till att kommuner ser på åtgärder inom steg ett och två som pengar ut, medan åtgärder inom steg tre och fyra är pengar in, då Trafikverket kan finansiera. Det kan enkelt leda till att kommuner inte fokuserar på steg ett och två och till följd av det inte får en hållbar utveckling. Det kan även kopplas samman med de beräkningsmodellerna för samhällsnytta som används, generellt sett använder Trafikverket samma modeller som kommuner och regioner. Ulf ställer sig frågande till att modellerna lägger så stor vinst för sparad restid för bilar och inte tar hänsyn till inducerad trafik. Han menar dock att ofta är det mer avgörande vilken person som sitter i beslutfattande position än vilken typ av modell som används för vilken åtgärd som väljs.

4.4.2.3 Lärdomar från SARETS

Ulf sammanfattar i ett kort svar att han tycker de fick fram ett väldigt bra dokument och hade en väldigt bra arbetsprocess. Han poängterar dock att han tycker processen är viktigare än dokumentet. Processen är det svåra. Det är inte att ta fram ett resultat i form av ett dokument som är utmaningen, utan det är att få strategin förankrat och därmed ge det en betydelse. De hade en driven arbetsgrupp som under hela processen var närvarande och engagerad. Tack vara den lyckade processen fick de fram ett resultat som var gemensamt förankrat.

”Att skapa ett snyggt dokument kan de flesta, men att få det förankrat och ge det en betydelse är något helt annat”.

- Ulf Pilerot, Trafikverket Region Nord

Den största utmaningen var att få projektet hanterbart då det är så extremt komplext. Att få alla att själva förstå varför det behövs en gemensam strategi och dessutom samtidigt tycka det är kul. Att skapa tydligt mål och mening med projektet är a och o enligt Ulf. Ulf har en stor tro på att det krävs en känslomässig investering i projektet för att det ska bli ett bra resultat. Han myntar begreppet ”känslan trumfar förnuftet” i den meningen att vid en konflikt mellan känslan och förnuftet så vinner nästan alltid känslan, även om människor själva sällan vill erkänna detta. Ulf poängterar vikten av bra underlag, att göra nödvändiga analyser med rätt faktaunderlag så att känslan istället är sprungen ur förnuftet och inte bara en känsla. För att få hela arbetsgruppen att vara engagerade och komma fram till ett bra resultat krävs det att alla har roligt på vägen samtidigt som de förstår syftet med projektet.

Ulf menar alltså att det är väldigt viktigt att ha rätt folk i arbetsgruppen. Med rätt folk menas att de har rätt kompetens och även själva ser vikten av projektet. Det är även viktigt att ha en bra processledare som får gruppen engagerad. Kopplat till det menar Ulf att visionsarbetet är väldigt viktigt för att hjälpa till att skapa en gemensam mening för alla att ha med genom projektet. Det är visionsarbetets viktigaste funktion snarare än att ha något att kunna visa upp för andra. Det stärker motivet om varför man håller på med vad man gör och det ger en bild av vad de ska mynna ut i. Visionen kan ändras under vägen men det är viktigt att det tas fram en vision tidigt för att skapa en gemensam grund.

”[Den största lärdomen är] att man måste ha tänkt ut nästa steg tidigare än man gjorde i det här fallet”.

-Ulf Pilerot, Trafikverket Region Nord

Den viktigaste lärdomen kopplat till implementeringen av strategin menar Ulf var vikten av att tänka ut steg två tidigt. För att se till att implementeringen går bra påpekar Ulf även att det är en utmaning av rang att identifiera andra pågående processer och se till att det kuggar i allt annat. Det var en brist att det inte uttryckts tydligare instruktioner för vad det fortsatta arbetet skulle innebära för kommunerna. Utfallet efter trafikstrategin togs fram har

inte varit så omfattande. Tanken var att kommunerna skulle turas om att leda arbetet med strategin efter den togs fram. Den första kommunen att leda arbetet var Piteå men arbetet hade svårt att ta riktig fart efter det att trafikstrategin var färdig. Den yttersta bristen är att det inte dedikerats tillräckligt med tid i Piteå, men vad anledningen för det är kan inte fastställas med säkerhet. Piteå kommun hade på politisk nivå svårt att acceptera namnvalet i början av arbetet men Ulf vill inte peka ut det som en anledning till att arbetet med strategin inte har förts vidare. Det kan dock konstateras att tjänstepersonerna i kommunen har varit engagerade i hela processen medan det på politisk nivå varit mer osäkert. Ulf har en förhoppning av att när arbetet tas över av nästa kommun på tur, som är Älvsbyn, så får projektet ny energi, en idé till hur en nystart kan dras igång är att be en av konsulterna som redan varit inblandade i projektet att göra en utredning över hur nästa steg bäst bör göras.

Om Ulf ska ge något råd till hur MalmöLundregionen bör angripa arbetet med att ta fram en trafikstrategi så är det att det är otroligt viktigt att få en bra start för att hela processen ska gå bra. Att bjuda in brett vid första informationsgivningen är en nyckel för att undvika att gå miste om kompetenser. Det är också viktigt att välja rätt processledare för att styra arbetet, och Ulf menar på att det är viktigare vilken person som väljs snarare än vilken organisation. Det kommer vara både en möjlighet och en utmaning att det finns en stor kompetens inom MalmöLundregionen, att omvandla den till något bra för regionen. Blir det ett tidigt problem med mål- och visionsarbete kan det vara värt att fundera om det är värt att gå vidare över huvud taget. Ulf menar på att det är en tydlig framgångsfaktor i att det finns ett befintligt samarbete i regionen.

5 Diskussion och slutsatser

5.1 Resultatdiskussion

Resultatdiskussionen kommer analysera och koppla ihop litteraturstudien och empirin för att ge en bild över vilka förutsättningar MalmöLundregionen har att ta fram en trafikstrategi med bakgrund av den befintliga regionala planeringsnivån i Sverige och Skåne, nya informella planeringsarenor såsom strukturplaner samt de erfarenheter som hittills erhållits av arbetet i MalmöLundregionen.

5.1.1 Formella och informella planeringsarenor med regionalt perspektiv

I Skåne har det skapats en rad olika informella planeringsarenor med ett regionalt perspektiv. Dels har Region Skåne tagit fram *Strukturbild för Skåne*, som syftar till att överbrygga glappet mellan den regionala utvecklingsstrategin och de kommunala översiktsplanerna och dels har MalmöLundregionen, som det ena hörnet av Skåne, tagit fram en egen strukturplan för delregionen. Arbetet i MalmöLundregionen, och strukturplanen som antagits av dess styrelse, visar på att det finns en tydlig vilja av att samordna den fysiska planeringen mellan kommunerna i delregionen MalmöLundregionen. MalmöLundregionens representant lyfter fram i intervjun att det har bildats ett väldigt starkt tjänstepersonsnätverk inom MalmöLundregionen för planeringsfrågor som fungerar väldigt bra där alla har stor förståelse för varandras utmaningar.

Det är inte bara MalmöLundregionen som har skapat ett samarbete, utan de fyra olika hörnen av Skåne har sina egna respektive samarbeten och Familjen Helsingborg var först ut med att ta fram en strukturplan. I MalmöLundregionens handlingsprogram uttrycks en av de övergripande inriktningarna för verksamheten som att ”verka för att MalmöLundregionen som storstadsregion blir accepterad som den dominerande tillväxtmotorn i Skåne, och därmed stärka MalmöLundregionens roll som regional aktör” (MalmöLundregionen, 2012). MalmöLundregionens representant framhäver i intervjun vikten av att spegla den i praktiken existerande storstadsregionen i en organisatorisk och politisk form samt att det finns utmaningar kopplade till storstadsregionen och då är det viktigt att det finns en samverkan för att kunna bemöta dessa. Det finns således en potentiell konkurrenssituation mellan de fyra hörnen i Skåne där de har startat samarbetsorganisationer för att stärka sin egen position i regionen. I intervjun med Region Skånes representanter framgick det att de ser det som en nytta, snarare än en konkurrenssituation, för Region Skåne att det har blivit en uppdelning i de fyra hörnen med så kallade delregioner. Delregionernas samarbeten skapar en samlad röst för delregionen med mer sammantänkta och genomtänkta idéer och viljeriktningar och de kommer med gemensamma yttranden för respektive delregion på Region Skånes remisser som ofta känns mer eftertänkta.

MalmöLundregionen definierar samarbetet som ”en arena för samverkan mellan kommunerna kring strategiska utvecklingsfrågor och praktiska samverkansfrågor” (MalmöLundregionen, 2012). Det finns en lång historia av samarbete i sydvästra Skåne

och när dåvarande SSV år 2011 tog beslutet att byta namn till MalmöLundregionen var det samtidigt ett beslut att ta en större roll som samarbetsforum för strategiskt viktiga utvecklingsfrågor (MalmöLundregionen, 2012). MalmöLundregionens representant påpekar i intervjun att det långa historiska samarbetet var en stor fördel för att skapa en gemensam identitet i MalmöLundregionen. I och med att MalmöLundregionen skapat en informell arena för samverkan samt tagit fram en strukturplan så kan samarbetet klassas som en form av soft spaces inom planeringen. Det har visat sig att soft space planering skapar en bättre dialog mellan aktörer från olika sektorer men också att det har en svag påverkan på praktiska resultat (Heley, 2013). Enligt Pettersson och Frisk (2016) så var det kanske mest påtagliga resultatet av soft space planeringsansatserna av Region Skånes *Strukturbild för Skåne* etableringen av en arena för dialog. Även om det finns begränsat med bevis för hur stor påverkan det medför på kommunal planering än så länge, så är en arena för dialog fortfarande en viktig bedrift och indikerar en potential för ökande inflytande av det regionala perspektivet (ibid.). Med bakgrund av soft spaces begränsade inflytande på praktisk planering bör kanske soft spaces i första hand ses som en arena för att rama in problemområden mer effektivt än tidigare, men att dessa sedan implementeras av de formella organen.

Även om Pettersson och Frisk (2016) studerade Region Skånes strukturbild så kan samma slutsatser dras om MalmöLundregionens strukturplan då intervjustudien och de strategiska dokumenten gav samma indikationer. Alla intervjuade kommuner identifierade vikten av samarbetet i MalmöLundregionen. Möjligheten att träffa varandra och utbyta erfarenheter var en av fördelarna som nämndes. Även MalmöLundregionens representant lyfte fram det starka nätverket som bildats inom MalmöLundregionen för planeringsfrågor och menar att det finns en ökad förståelse för det regionala perspektivet. Till följd av att strukturplanen är framarbetad av alla medlemskommuner gemensamt blir det svårare för en kommun att rättfärdiga avvikelser från strategin. Samtliga kommuners översiktsplaner har även ett regionalt perspektiv inkluderat, se tabell 1. Fem av kommunerna har antingen samråd eller utställning för sina förslag till ny översiktsplaner under tiden denna rapport skrevs. Samtliga av de fem kommunerna har med MalmöLundregionens gemensamma målbild i sina plandokument. Burlöv och Malmö har båda två gällande översiktsplaner som antogs 2014 och de nämner båda vikten av MalmöLundregionen även om det var innan strukturplanen togs fram. De kommuner med äldre översiktsplaner har även de ett regionalt perspektiv då de identifierar ett ökat behov av samarbete med grannkommuner och även listar mellankommunala intressen. Även om det uttrycks en vilja av att beakta det regionala perspektivet så framkommer det även indikationer på att det inte alltid implementeras i den kommunala planeringen. Till exempel så nämner Lunds kommuns representant att det ibland visat sig svårt att gemensamt planera för cykel över kommungränserna.

5.1.2 Integrerad transportplanering och fysisk planering

Både Region Skåne och MalmöLundregionen har hakat på trenden att planera för en integrerad transportplanering och fysisk planering då de båda uttrycker strategier av att förtäta i kollektivtrafikhärlägen. En av strategierna för en hållbar och sammankopplad storstadsregion i *Strukturplan för MalmöLundregionen* är att ”utveckla MalmöLundregionen med utgångspunkt i starka kollektivtrafikhärlägen” (MalmöLundregionen, 2016a). Strategin ska genomföras bland annat genom att prioritera bostadsutveckling i kollektivtrafikhärlägen och att samverka för att infrastruktur och kollektivtrafik ska gå i takt med utbyggnad av bostads- och verksamhetsområden. En annan strategi är att ”utveckla MalmöLundregionen i en tät struktur beroende av platsens förutsättningar” (MalmöLundregionen, 2016a). Den strategin ska genomföras genom att bland annat planera bostads- och arbetsplatsutveckling främst genom förtätning, planera en

utifrån förutsättningarna tät utveckling närmast kollektivtrafiknoderna, samt att undvika att bebygga jordbruksmark som saknar förutsättningar för kollektivtrafik (ibid.).

Att MalmöLundregionen som delregion skapar en gemensam målbild av en utveckling som fokuseras kring kollektivtrafikstarka stråk stärker Hreljas (2012) argument av att det finns en tilltro av att kollektivtrafik genererar tillväxt. Det bekräftas även i intervjustudien och granskningen av strategiska dokument, där det finns en genomgående vilja av att stärka förutsättningarna för kollektivtrafiken och fokusera utvecklingen till starka kollektivtrafiklägen. För att en integrerad planering ska implementeras är det viktigt att fortsatt se transportplaneringen som ett verktyg för att tillgodose den styrande diskursen kring bostadsutveckling. Om det är ekonomisk tillväxt eller attraktivitet som är fokus för bostadsutvecklingen bör en regional trafikstrategi ha det i beaktning och visa hur visionen för transportsystemet ger mervärde för bostadsutvecklingen.

I intervjun med representanterna från Trelleborgs kommun framgick att de önskade mer från Region Skåne och Skånetrafiken gällande kollektivtrafiksatsningar. I intervjun med representanten från Lunds kommun så antydde att Region Skåne missar tyngdpunkterna som finns i de stora städerna, där den huvudsakliga tillväxten sker, till följd av en iver av att inkludera alla 33 kommuner. Där skulle samarbetet i MalmöLundregionen kunna ha en funktion av att skapa bättre förutsättningar att ta fram gemensamma önskemål i delregionen och framföra till Region Skåne och Skånetrafiken med en starkare samlad röst från elva kommuner, så länge de kan finna samsyn i frågorna. Representanten från Lunds kommun menade på att det är en framgångsfaktor att kunna visa att när MalmöLundregionen står enade är de väldigt starka. MalmöLundregionens representant är också inne på att en av framgångsfaktorerna med samarbetet i MalmöLundregionen är att det bildas en samlad röst för medlemskommunerna för att få starkare inflytande på regional och nationell nivå.

Alla kommuner i MalmöLundregionen har fokuserat sin planerade bostadsutveckling till kollektivtrafikhärlägen även om endast fyra av kommunerna definierat vad det exakt innebär, se tabell 1. Vad som är kollektivtrafikhärlägen är inte en exakt siffra, utan definieras olika beroende på vem man frågar. Skånetrafikens definition av vilket avstånd som kan klassas som kollektivtrafikhärläge är 500 meter för stadsbuss, 1000 meter för regionbuss och 1500 meter för tåg medan Trafikverket anser att ett område inom 2-3 km från stationen kan ses som bekvämt cykelavstånd (Länsstyrelsen i Skåne et al., 2010). Det finns också något som kallas stationsnärlägenprincipen som är en lokaliseringsstrategi för att skapa de bästa möjliga förutsättningarna för att åka tåg:

- **Service, såväl kommersiell som offentlig, lokaliseras i direkt anslutning till stationen.** Detta förstärker knutpunktens roll och gör också att man kan utnyttja denna service på väg till och från stationen.
- **Personalintensiva arbetsplatser lokaliseras inom gångavstånd (max cirka 600 m) från stationen.** Det faktum att arbetsplatsen är belägen nära stationen har störst effekt på valet av färdmedel.
- **Bostadsbebyggelse lokaliseras inom gång- eller cykelavstånd (max cirka 1–2 km) från stationen.** Bebyggelsen ska vara tätast närmst stationen.

(Länsstyrelsen i Skåne et al., 2010)

En del kommuner tolkar Trafikverkets bekväma cykelavstånd på 2-3 km som en riktlinje för vad kollektivtrafikhärläge innebär medan en del av kommunerna hänvisade till den så kallade stationsnärlägenprincipen i sina översiktsplaner för att beskriva hur de planerade bostads- och verksamhetsutveckling, dock med ett tillägg av att det är ett rimligt cykelavstånd upp till 5 km från stationen. Vissa av kommunerna uttryckte inte termen kollektivtrafikhärlägen specifikt i sina översiktsplaner, utan det framgick först när den

planerade bostadsutvecklingen granskades att de förhållit sig till den strategin. Det kan antingen bero på att vissa av kommunerna är så pass små att bostadsutvecklingen nästan automatiskt befinner sig inom de 2-3 km som Trafikverket anger som bekvämt cykelavstånd, eller så beror det helt enkelt på att de varit otydliga med att specificera strategin om det var något de utgick ifrån.

Gällande förtätning i kollektivtrafikhärlägen finns det viss diskrepans till den utbredda användningen av det som en utvecklingsstrategi. Det uttrycks å ena sidan som avgörande med en integrering av fysisk planering och kollektivtrafikplanering för att uppnå en bra kollektivtrafik (Hrelja, 2015). Å andra sidan uttrycks det att de förhoppningar som planeringen knyter till förtätning, flerkärnighet och transit-oriented development inte alltid stämmer överens med boendes behov och förväntningar (Germundsson, 2017). MalmöLundregionens strategi av att ”utveckla MalmöLundregionen i en tät struktur beroende av platsens förutsättningar” kan hävdas innefatta en reservation för platsens och människornas behov och framtidsvisioner, trots att en förtätning i kollektivtrafikhärlägen förespråkas. Det ger däremot en fingervisning av att de mål och strategier som uttrycks i *Strukturplan för MalmöLundregionen* inte är direkt tydligare definierade än de i *Strukturplan för Skåne*. De två huvudsakliga poängerna från Pettersson och Frisk (2016) studie har alltså direkt relevans för MalmöLundregionen. Det behövs tydligare definierade mål och strategier för att soft space planering ska ge effekt på kommunal planering och det behövs striktare definitioner av de koncept som ska användas för att implementera strategierna (ibid.).

I intervjun med Kävlinge kommuns representant så framgick att kommunen har en ambition av att utveckla i kollektivtrafikhärlägen men att det inte alltid är givet att nybyggnation startar där. En av anledningarna beskrevs som att exploitörerna inte ser vinstmöjligheter och inte är villiga att bygga tätt i kollektivtrafikhärlägen. I intervjun med Region Skånes representanter framgår att det behövs en förbättring när det kommer till integrerad planering mellan trafik och bostadsutveckling och det är ett stort problem med bostäder och verksamheter som inte byggs i kollektivtrafikhärlägen. Det framkommer att viss förbättring har skett den senaste tiden men att det bör förbättras mer. Representanterna från Region Skåne menade att en anledning kan vara att byggföretag inte alltid vill bygga i stationsnära lägen eller inte ser potential av att bygga utanför de stora städerna eller de mest attraktiva områdena. Men de nämnde även att vissa kommuner inte själva ser sig som stationssamhällen och att det kan hämma prioriterad utveckling i kollektivtrafikhärlägen. För att återkoppla till intervjun med Kävlinge kommuns representant så påpekas att det finns en viss skillnad mellan östra och västra delarna av Kävlinge kommun. De östra delarna innefattar järnvägen och dess stationer som har en stor roll i strategin av förtätning runt stationslägen, medan de västra delarna består till stora delar av villaområden och har en sämre kollektivtrafikförsörjning vilket leder till ökat bilberoende. Kävlinge är en traditionell bilkommun i den meningen.

Att döma av intervjuerna med Kävlinge kommuns representant och Region Skånes representanter så beror en bristfällig implementering av en integrerad transportplanering och fysisk planering av två aspekter. Dels stämmer det Koglin och Pettersson (2017) lyfter fram i form av att privata aktörer oftare drivs av vinstmaximerande intressen som inte alltid går i linje med planerarnas ideal och dels det som Germundsson (2017) är inne på när han tar upp att planeringens höga förhoppningar om förtätning i kollektivtrafikhärlägen inte grundar sig i människors behov och framtidsvisioner.

5.1.3 Trafikstrategi för en underregion

Till följd av den ökande andelen resor mellan kommuner föreligger ett behov av mellankommunal samverkan för trafikplanering. MalmöLundregionens samarbete och framtagna strukturplan gör att det finns en befintlig arena för samverkan mellan kommunerna kring strategiska utvecklingsfrågor och praktiska samverkansfrågor som skulle kunna göra sig lämplig för att ta fram en delregional trafikstrategi. MalmöLundregionens representant menar att den stora fördelen blir att man tar tillbaka en del av makten till medlemskommunerna. Att forma sitt eget storstadsområde för att angripa trafik- och mobilitetsfrågor gemensamt över kommungränserna.

I TRAST identifieras följande faktorer som särskilt viktiga för en framgångsrik trafikstrategi:

- **Mognad** – trafikstrategin sätter igång kunskaps- och utvecklingsprocesser som kan leda till större förståelse och insikt om problem och möjligheter. Inledningsvis kan brister i kunskap och erfarenheter bromsa införandet och det är då extra viktigt att arbeta med processrelaterad utveckling och kunskapsuppbyggnad.
- **Timing** – är delvis sammankopplat med mognad. Det gäller att anpassa trafikstrategins innehåll och ambitionsnivå till de förutsättningar som finns i kommunen. Timing handlar också om att ta vara på tillfällen som ges till finansiering och utveckling genom till exempel större stadsutvecklingsfrågor eller externt finansierade projekt.
- **Engagemang och förankring** – A och O för en lyckad och framgångsrik trafikstrategi. Ständigt växelspel mellan tjänstemän och politiker ger förutsättningar för en fortlöpande användning och successiv utveckling.
- **Uthållighet** – gäller både i arbetet med att ta fram en trafikstrategi och sedan i det mer dagliga arbetet då strategin används som stöd vid planering, åtgärder, kunskapsuppbyggnad och uppföljning. Förutsätter tydligt ansvar och rutiner som är kända och accepterade.
- **Resurser** – trafikstrategin behöver resurser. I början för att utarbeta själva styrdokumentet, men sedan för att kunna genomföra dess strategier och åtgärder. Värdet av att kunna visa på resultat i form av genomförda åtgärder kan inte nog poängteras.

(SKL, 2015)

TRAST är visserligen inriktad på trafikstrategier för städer eller enskilda kommuner, men dessa fem faktorer anses vara så pass generella att de bör gälla även för en trafikstrategi för en delregion som MalmöLundregionen. Till första punkten, mognad, kan sägas att MalmöLundregionen har kommit en lång väg redan i och med framtagandet av en strukturplan och delregionens stora sammanlagda kunskap och erfarenhet gällande trafikplanering. I intervjun med Trafikverket Region Nords representant, som var projektledare för *SARETS Trafikstrategi för Luleåregionen*, så lyfts det befintliga samarbetet i delregionen fram som en framgångsfaktor. Även i intervjun med Region Skånes representanter så påpekas att tack vare strukturplanen har delregionen kommit långt och har goda förutsättningar för en gemensam trafikstrategi. MalmöLundregionens representant tror att det finns en tillräcklig kunskapsnivå inom MalmöLundregionen för att ta fram en bra trafikstrategi men att det givetvis är det viktigt att arbeta i nära samarbete med Trafikverket och Region Skåne.

MalmöLundregionens representant uttrycker i intervjun att det kan finnas en risk att MalmöLundregionen inte är en tillräckligt etablerad aktör för att leda arbetet med en

trafikstrategi, att det är möjligt att organisationen inte är tillräckligt utvecklad. Han menar att det definitivt kommer att vara en utmaning att förmå detta projekt till att få det resultatet man vill ha. Det är därmed viktigt att tidigt identifiera vilken nivå det önskade resultatet ska ligga på och vad som krävs för att nå dit. Representanterna från Region Skåne och från Trelleborgs kommun är övertygade om att det är viktigt att MalmöLundregionen själva leder och äger arbetet med en trafikstrategi för att det ska kännas som deras eget gemensamma projekt. Representanten från Lunds kommun ser dock en risk med att MalmöLundregionen själva ska leda arbetet i form av att projektet enkelt kan dö till följd av att en eller flera kommuner bestämmer sig under processens gång för att hoppa av. Det skulle kunna vara en fördel om Trafikverket eller Region Skåne leder arbetet då det ger en större legitimitet för kommunerna att engagera sig.

Representanten från Trafikverket Region Nord menar snarare på att det viktigaste är att välja vilken person som ska vara processledare snarare än vilken organisation som ska leda arbetet. Att skapa tydligt mål och mening med projektet är A och O och det krävs en känslomässig investering i projektet för att det ska bli ett bra resultat. Till följd av de olika resonemangen kan slutsatsen dras att det inte bör vara avgörande vem som leder arbetet med MalmöLundregionens trafikstrategi så länge det är någon som frambringar ett engagemang hos alla deltagande och lyckas förankra mål och mening tidigt i processen. De flesta av intervjupersonerna är inne på att MalmöLundregionen själva måste äga projektet för att det ska bli deras eget projekt. Kan då MalmöLundregionen skapa en tidig förankring hos alla inkluderade parter och frambringa ett engagemang med tydligt mål och mening tidigt i processen så bör risken av att en eller fler av kommunerna hoppar av projektet minimeras.

För den andra punkten av TRAST framgångsfaktorer, timing, så uttrycks att timing handlar om att ta vara på tillfällena som ges till finansiering av projektet. Då Malmö stad har erhållit finansiering, till följd av deras deltagande i EU-projektet SUMP's UP, för att undersöka möjligheterna för MalmöLundregionen att ta fram en så kallad Poly-SUMP, en trafikstrategi för en polycentrisk region, får timingen anses vara god. Malmö stads representant är väldigt tydlig med att deras intentioner är att *Strukturplan för MalmöLundregionen* och det regionala perspektivet är utgångspunkten för trafikstrategin.

MalmöLundregionens representant tror inte det skulle vara ett problem med Malmö stad som beställare för en trafikstrategi för MalmöLundregionen.

”Det är jättebra att Malmö tycker att strukturplanen är rätt utgångspunkt för en trafikstrategi och att Malmö tycker det är relevant att vara med och formera sitt omland”.

- Mattias Nilsen, f.d. sekretariatsledare MalmöLundregionen

Att de ser till sin storstadsregion och inte bara sin kommungräns är väldigt viktigt. Malmö utgör storstaden i storstadsregionen och på så sätt blir det naturligt att de är beställare. Det är av stor vikt att Malmö stad har en ödmjuk och öppen attityd som lyser igenom både i arbetssätt och politisk nivå. Det är viktigt att det inte på något plan uppfattas som att Malmö kommer in och domderar. MalmöLundregionens representant har en tilltro till att Malmö går in i detta med en ödmjuk och öppen inställning vilket gör att det finns bra förutsättningar med upplägget. Det kan också argumenteras för att inte Malmö stad driver på en trafikstrategi så blir det inte av, i alla fall inte i dagsläget. Som största kommun med mest resurser blir det också naturligt att Malmö tar tag i ett sådant projekt och hjälper till att leda arbetet med MalmöLundregionen framåt.

Till följd av att tre av medlemskommunerna inte ville ställa sig bakom MalmöLundregionens gemensamma yttrande på den senaste nationella transportinfrastrukturplanen finns det en viss osäkerhet kring rådande

meningsskiljaktigheter inom delregionen gällande trafikfrågor. Frågan de inte kom överens om rörde en formulering kopplat till E6an. Kävlinge kommuns representant var förvånad att inte alla ville ställa sig bakom yttrandet, där Kävlinge var en av kommunerna. Det hände väldigt sent i processen och var ett politiskt beslut, men hon poängterar att hon inte trodde det skulle ta den vändningen. De flesta från intervjustudien identifierar frågan om E6an som en av de största utmaningarna gällande en trafikstrategi för MalmöLundregionen. Men flera har en uppfattning av att även om det kommer vara en utmaning så är det inte nödvändigtvis avgörande för trafikstrategin. Region Skånes representanter anser att vilken detaljnivå som väljs för trafikstrategin kan vara avgörande. Malmö stads representant menar att det gäller att visa på att vinsten av samarbetet är viktigare än enskilda frågor.

Den tredje punkten av framgångsfaktorerna i TRAST, engagemang och förankring, är enligt TRAST den viktigaste faktorn av alla. Trafikverket Region Nords representant delar den uppfattningen med erfarenhet från arbetet med *SARETS Trafikstrategi för Luleåregionen*.

”Att skapa ett snyggt dokument kan de flesta, men att få det förankrat och ge det en betydelse är något helt annat”.

- Ulf Pilerot, Trafikverket Region Nord

En av de viktigaste lärdomarna kopplat till implementeringen av strategin från *SARETS Trafikstrategi för Luleåregionen* var vikten av att tänka ut steg två tidigt. Det var en brist att det inte uttryckts tydligare instruktioner för vad det fortsatta arbetet skulle innebära för kommunerna. Det kan kopplas till Hreljas (2015) argument om att det krävs en normativ komponent för att försäkra en implementering av integrerad regional transportplanering och kommunal fysisk planering. Det är otroligt viktigt att trafikstrategin landar i något som alla medlemskommuner ser som ett värde även ur ett konkurrensperspektiv för att gynna kommunerna själva. Kan strategin tydligt förankras i att det leder till en ökad tillväxt borde implementeringen gå bättre.

Poly-SUMP metodologin är fokuserad kring en Future Search workshop som syftar till att skapa samsyn och en gemensam vision och förankra projektet hos alla inblandade parter. Att använda sig av metodologin som inspiration bör vara en bra utgångspunkt för MalmöLundregionen att skapa en tydlig förankring och samsyn i projektet och visa på att en gemensam trafikstrategi kan leda till ökad tillväxt för delregionen och dess medlemskommuner. I *Strukturplan för MalmöLundregionen* identifieras MalmöLundregionen som en storstadsregion snarare än en flerkärnig region, även om det uttrycks att regionen har en flerkärnig struktur (MalmöLundregionen, 2016a). MalmöLundregionen faller dessutom inte in under kategorin polycentrisk region enligt definitionen från Poly-SUMP metodologin. Men det uttrycks också i metodologin att även om man inte matchar beskrivningen av en polycentrisk region så kan metodologin ändå vara lämplig för ens situation (Poly-SUMP, 2014).

I stort sätt alla strategiska styrdokument och alla från intervjustudien identifierar kollektivtrafik och cykelplanering som viktiga samsynsområden ur ett regionalt perspektiv. Det går i linje med Svensson och Holmgren (2012) som menar att kollektivtrafiken kan vara ett effektivt utvecklingsverktyg. Städer och regioner är tillväxtmotorer till följd av att tillväxt och utveckling mer och mer är beroende av tillgänglighet i det fysiska rummet. Kollektivtrafikens höga kapacitet och begränsade ytanspråk gör den till ett effektivt verktyg för att nå ökad mobilitet och tillgänglighet. I *Strukturplan för MalmöLundregionen* finns det även framhävda strategier om att satsa på starka kollektivtrafikstråk som knyter ihop regionen och att stärka regionen som en cykelregion. Således kan cykel och kollektivtrafik vara en bra utgångspunkt för en gemensam trafikstrategi för MalmöLundregionen.

Till följd av att varken Trafikverket eller Region Skåne kan finansiera åtgärder inom steg ett och två så bör en gemensam trafikstrategi vara ett bra forum för att stötta varandra och skapa ett gemensamt stöd i prioriteringar och åtgärder (Region Skåne kan, men bara om det finns gemensamt med åtgärder inom steg fyra för 25 miljoner kronor). I slutändan är det kommunerna själva som måste finansiera, och således besluta, åtgärder för steg ett och två inom sina gränser. En gemensam trafikstrategi kan göra det enklare att prioritera enligt en gemensam målbild.

5.2 Metoddiskussion

5.2.1 Litteraturstudie

Den största svårigheten med litteraturstudien var att hitta relevant vetenskaplig litteratur. Då det är ett relativt outforskat område med underregioner i det svenska planeringssystemet så fick sökningarna börja med att hitta litteratur om regional planering och regional trafikplanering mer generellt för att försöka identifiera forskningsområden som kunde vara relevanta för studien av strategiska styrdokument och planer samt intervjustudien. Litteraturstudien gjordes i syfte av att skapa en grundlig förståelse för det svenska planeringssystemet och nya planeringsarenor med fokus på integrerad planering och ett regionalt perspektiv. Eftersom MalmöLundregionen valdes för fallstudie i rapporten fokuserades litteraturstudien i första hand på svenska erfarenheter inom regional planering. Litteraturstudien skulle kunna vara bredare för att ge möjligheter att även ta till lärdomar från omvärlden, ifall liknande omständigheter råder på andra ställen.

5.2.2 Studie av strategiska styrdokument och målbilder

Flertalet kommuner höll under perioden då rapporten togs fram på med ett arbete med förslag till ny översiktsplan eller trafikstrategi och i de fallen har det nya förslaget analyserats istället för gällande översiktsplan eller trafikstrategi. Detta gjordes då det ansågs att målbilder och prioriterade områden inte förändras avsevärt under samråd eller efter utställning, men framförallt för att flertalet av de gällande styrdokumenten i de fallen var så pass gamla att de ansågs inaktuella. Men det är en potentiell felkälla att dessa förslag kommer ändras innan de antas.

Många kommuner har även tagit fram specifika cykelplaner eller andra inriktade strategier. Dessa valdes att utesluta då det ansågs att översiktsplaner och trafikstrategier tar upp det väsentliga som är relevant för denna rapport. Även Region Skåne har tagit fram trafikförsörjningsprogram, cykelprogram, godsprogram med mera och dessa valdes även att uteslutas från studien då det ansågs att de mer övergripande strategierna är grundläggande för de djupare. Dessa avgränsningar kan potentiellt orsaka att viss information undgås i rapporten men på grund av tidsramarna valdes dessa avgränsningar ändå.

5.2.3 Intervjustudie

Det hade varit önskvärt att intervjua representanter från alla elva kommuner, och även att intervjua en politisk instans i varje kommun. Men på grund av tidsramarna för rapporten valdes fyra kommuner ut. Eftersom intervjuerna bara utfördes med en eller två representanter för varje kommun eller region så får intervjuerna ses som en kvalitativ undersökning av några enstaka tjänstepersoners uppfattning om ämnet. Intervjuerna som utfördes anses ändå som tillräckligt för en studie som denna eftersom intervjuerna kompletteras av strategiska styrdokument och planer.

5.3 Slutsatser

MalmöLundregionens förutsättningar för att ta fram en gemensam trafikstrategi kan hävdas vara goda, beroende på vad delregionen själva vill få ut av det. Det finns många faktorer som är viktiga att ta i beaktning, till exempel vilken detaljnivå strategin ska landa i. För att skapa en tydlig förankring hos alla parter är det enklare att inte ange för detaljerade strategier och mål. Men å andra sidan har studier visat att implementeringen av strategierna då inte har de bästa förutsättningarna.

Arbetsprocessen kommer vara av stor vikt. Det har visat sig att en tydlig förankring och en inkluderande arbetsprocess är viktig för att skapa ett lyckat resultat. Att ta inspiration av Poly-SUMP metodologin för att försäkra sig om en beprövad arbetsprocess och även samtidigt utgå ifrån *Strukturplan för MalmöLundregionen* bör vara en bra utgångspunkt. Vem som leder arbetet med MalmöLundregionens trafikstrategi bör inte vara avgörande, så länge det är någon som frambringar ett engagemang hos alla deltagande och lyckas förankra mål och mening tidigt i processen.

Informella regionala planeringsarenor, också kallat soft spaces, skapar en arena för dialog men har en oviss effekt av praktiska resultat på kommunal nivå. Men en arena för dialog är fortfarande en viktig bedrift och indikerar en potential för ökande inflytande av det regionala perspektivet. MalmöLundregionen har redan kommit långt tack vare att de tagit fram en strukturplan för delregionen och en gemensam trafikstrategi skulle kunna bidra till en starkare arena med ytterligare befäst regionalt perspektiv.

Då det redan i *Strukturplan för MalmöLundregionen* uttryckts strategier om en integrerad trafikplanering och bostadsutveckling bör det följas upp i en trafikstrategi, tillsammans med fokus på kollektivtrafik- och cykelstråk. Men det avgörande är att det är alla medlemskommuner i MalmöLundregionen som tillsammans tar fram sin gemensamma trafikstrategi.

6 Referenser

- Allmendinger, P. & Haughton, G. (2009). Soft spaces, fuzzy boundaries, and metagovernance: The new spatial planning in the Thames gateway. *Environment and Planning A*, vol. 41, ss. 617-633.
- Allmendinger, P. & Haughton, G. (2010). Spatial planning, devolution, and new planning spaces. *Environment and Planning C: Government and Policy*, vol. 28, ss. 803-818.
- Boverket (2010). *Planer som styrmedel för att minska samhällets klimatpåverkan*. Karlskrona: Boverket.
- Boverket (2014). *Sambandet mellan det regionala tillväxtarbetet och kommunernas översiktsplanering*. Rapport 2014:15 Regeringsuppdrag. Karlskrona: Boverket.
- Burlövs kommun (2014a). *Framtidsplan för Burlövs kommun*.
- Burlövs kommun (2014b). *Trafikplan Burlöv*.
- Ehinger Berling, Å. (2006). Samhällsplanering i vilken geografi? Om kopplingarna mellan den lokala fysiska planeringen och den regionala utvecklingsplaneringen. I Blücher, G. & Graninger, G. (red.) *Planering med nya förutsättningar – Ny lagstiftning, nya värderingar*. Linköping: Linköping University Electronic Press, ss 91-106.
- Eslövs kommun (2018). *Översiktsplan Eslöv 2035* (utställningshandling).
- Germundsson, T. (2017). Flerkärnighet - det bästa av två världar? *Föreningen för Samhällsplanerings tidskrift: Plan*. Nr. 3 2017, ss. 42-45.
- Haughton, G., Allmendinger, P., Counsell, D. & Vigar, G. (2010). *The new spatial planning: Territorial management with soft spaces and fuzzy boundaries*. London: Routledge.
- Hedström, R. T. & Lundström, M. J. (2013). Swedish Land-use Planning Legislation. I Lundström, M. J., Fredriksson, C. & Witzell, J. (red.) *Planning and sustainable urban development in Sweden*. Stockholm: Swedish Society for Town & Country.
- Heley, J. (2013). Soft spaces, fuzzy boundaries and spatial governance in post-devolution Wales. *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 37, ss. 1325-1348.
- Hilding-Rydevik, T., Håkansson, M. & Isaksson, K. (2011). The Swedish Discourse on Sustainable Regional Development: Consolidating the Post-political Condition. *International Planning Studies*, vol. 16, ss. 169-187.
- Holmberg, B. (2011). *Bebyggelsestruktur och transporter: En litteraturinventering* [Urban structure and land-use: a literature review] (Rapport, Bulletin 264 – 2011). Lund: Trafik och Väg, Inst. för Teknik och Samhälle, Lunds Tekniska Högskola.
- Hrelja, R. (2012). *Miljövänligare transporter?: Mål- och intressekonflikter i kommunala och regionala besluts- och planeringsprocesser* (Rapport, VTI: 754). Linköping: VTI.
- Hrelja, R. (2015). Integrating transport and land-use planning?: How steering cultures in local authorities affect implementation of integrated public transport and land-use planning. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 74, ss. 1-13.

-
- Höörs kommun (2012). *Trafikstrategi och trafikplan – Så här ska vi arbeta för att skapa ett hållbart trafiksystem.*
- Höörs kommun (2018). *Översiktsplan för Höörs kommun* (utställningshandling).
- Kocak, N., Adell, E., Ljungberg, Ch., Ljungberg, Ca., Sessa, C., Giuffré, G. & Pietroni, F. (2014). Planning sustainable mobility in polycentric regions: testing a participatory approach in six regions of Europe. *Transportation Research Procedia*, vol. 4, ss. 327-346.
- Koglin, T. & Pettersson, F. (2017). Changes, Problems, and Challenges in Swedish Spatial Planning—An Analysis of Power Dynamics. *Sustainability*, vol. 9(10).
- Kvale, S. & Brinkmann, S. (2015). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur.
- Kävlinge kommun (2010). *Kävlinge översiktsplan ÖP 2025.*
- Kävlinge kommun (2017). *Trafikstrategi för Kävlinge kommun.*
- Lomma kommun (2010). *Översiktsplan 2010 för Lomma kommun.*
- Lunds kommun (2010). *ÖP 2010 – Översiktsplan för Lunds kommun.*
- Lunds kommun (2014). *LundaMaTs III – Strategi för ett hållbart transportsystem i Lunds kommun.*
- Lunds kommun (2018). *Översiktsplan för Lunds kommun* (utställningshandling).
- Länsstyrelsen i Skåne, Skånetrafiken, Region Skåne & Trafikverket (2010). *Stationsnära läge*. Malmö: Länsstyrelsen i Skåne.
- Malmö stad (2014). *Översiktsplan för Malmö – Planstrategi.*
- Malmö stad (2016). *Trafik- och Mobilitetsplan – För ett mer tillgängligt och hållbart Malmö.*
- MalmöLundregionen (2012). *Handlingsprogram för MalmöLundregionen.*
- MalmöLundregionen (2016a). *Strukturplan för MalmöLundregionen – Gemensam målbild 2035.*
- MalmöLundregionen (2016b). *Om MalmöLundregionen.* (Elektronisk) Tillgänglig: <<http://www.malmolundregionen.se/om-oss/>> (2018-05-11).
- MalmöLundregionen (2016c). *Organisation.* (Elektronisk) Tillgänglig: <<http://www.malmolundregionen.se/organisation/>> (2018-05-13)
- MalmöLundregionen (2017). *MalmöLundregionens yttrande till Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029.*
- Neuman, M. (2005). The Compact City Fallacy. *Journal of Planning Education and Research*, vol. 25(1), ss. 11-26.
- Nilsson, J-E. (2006). Regional planering i Sverige. I Blücher, G. & Graninger, G. (red.) *Planering med nya förutsättningar – Ny lagstiftning, nya värderingar*. Linköping: Linköping University Electronic Press, ss 91-106.
- Nyström, J. & Tonell, L. (2012). *Planeringens grunder – En översikt*. Lund: Studentlitteratur.
- Näringsdepartementet (2008). *Mål för framtidens resor och transporter* (Regeringens proposition 2008/09:93). Stockholm: Regeringskansliet.
- Næss, P., Hansson, L., Richardsson, T. & Tennøy, A. (2013). Knowledge-based land use and transport planning? Consistency and gap between “state-of-the-art” knowledge

-
- claims in planning documents in three Scandinavian city regions. *Planning Theory & Practice*, vol. 14, ss. 470-491.
- Olesen, K. (2012). Soft spaces as vehicles for neoliberal transformations of strategic spatial planning? *Environmental and Planning C: Government and Policy*, vol. 30, ss. 910-923.
- Pettersson, F. (2013). From words to action: Concepts, framings of problems and knowledge production practices in regional transport infrastructure planning in Sweden. *Transport Policy*, vol. 29, ss. 13-22.
- Pettersson, F. & Frisk, H. (2016). Soft space regional planning as an approach for integrated transport and land use planning in Sweden – challenges and ways forward. *Urban Planning and Transport Research*, vol. 4(1), ss. 64-82.
- Poly-SUMP (2014). *The Poly-SUMP Methodology – How to develop a Sustainable Urban Mobility Plan for a polycentric region*.
- Poly-SUMP (2015). *Benefit from the Poly-SUMP Methodology – A proven methodology for planning sustainable mobility in complex regions*.
- Qvistrom, M. (2015). Putting accessibility in place: a relational reading of accessibility in policies for transit-oriented development. *Geoforum*, vol. 58, ss. 166-173.
- Region Skåne (2013). *Strategier för Det flerkärniga Skåne – Strukturbild för Skåne*.
- Region Skåne (2014a). *Det Öppna Skåne 2030*.
- Region Skåne (2014b). *Satsningar på transportinfrastruktur i Skåne år 2014-2025*.
- Region Skåne (2017). *Strategi för ett Hållbart Transportsystem i Skåne 2050*.
- SARETS (2016). *Tillsammans framåt – Trafikstrategi för Luleåregionen*.
- SFS 2017:583. *Förordning om regionalt tillväxtarbete*. Stockholm: Näringsdepartementet.
- Sjögren, L. (2016). Stadsmässig förtätning i mindre städer och tätorter – varför är det så svårt? *Föreningen för Samhällsplanerings tidskrift: Plan*. (Elektronisk) Tillgänglig: <<http://www.planering.org/plan-blog/2016/10/17/stadsmässig-förtätning-i-mindre-städer-och-tätorter-varför-är-det-så-svårt>> (2018-05-09)
- SKL (2015). *Förtätning av städer - trender och utmaningar*. (Elektronisk) Tillgänglig: <<https://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/5381.pdf?issuosl=ignore>> (2018-05-10)
- SKL. (2017). *Regional utvecklingsplanering*. (Elektronisk) Tillgänglig: <<https://skl.se/samhällsplaneringinfrastruktur/regionalutvecklingregionbildning/regionalutvecklingsplanering.2690.html>> (2018-05-03)
- SKL & Trafikverket (2014). *Trafik för en attraktiv stad – Introduktion till TRAST*. (Elektronisk) Tillgänglig: <https://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/trast_introduktion.pdf> (2018-05-23)
- Smas, L., Damsgaars, O., Fredriksson, C. & Perjo, L. (2012). *Integrering av översiktsplanering och regionalt tillväxtarbete: Nordiska och europeiska utblickar*. Stockholm: Nordregio.
- SOU 1995:27. *Regional framtid*. Stockholm: Civildepartementet.
- SOU 2008:128. *Tydligare uppdrag – istället för sektorsansvar* (Delbetänkande av Trafikverksutredningen). Stockholm: Näringsdepartementet.
- Staffanstorps kommun (2009). *Framtidens kommun – Perspektiv 2038*.
- Storbjörk, S., Lähteenmäki-Smith, K. & Hilding-Rydevik, T. (2009). Conflict or consensus: The challenge of integrating environmental sustainability into regional

-
- development programming. *European Journal of Spatial Development*, vol. 34, ss. 1-22.
- Ståhle, A. (2008). *Compact sprawl: Exploring public open space and contradictions in urban density*. Stockholm: Kungliga tekniska högskolan, Arkitektur och byggd miljö.
- Svedala kommun (2017). *Översiktsplanen 2018* (samrådshandling).
- Svensson, T. & Holmgren, J. (2012). *Kollektivtrafik som verktyg för regional utveckling – En kunskapsöversikt* (Rapport, VTI: 739). Linköping: VTI.
- Swyngedouw, E. (2007). Impossible 'sustainability' and the post-political condition. I Krueger, R. & Gibbs, D. (red.) *The Sustainable Development Paradox. Urban Political Economy in the United States and Europe*, ss. 13-40. New York: The Guilford Press.
- Tillväxtanalys (2014). *Samverkan inom ramen för flernivåstyrning*. PM 2014:09. Östersund: Tillväxtanalys.
- Trafikverket (2015). *Trafik för en attraktiv stad*. (Elektronisk) Tillgänglig: <<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/samspel-mellan-trafik-och-bebyggelse/Planera-for-hallbara-stader-och-attraktiva-regioner/Trafik-for-en-attraktiv-stad/>> (2018-05-23)
- Trafikverket (2018). *Fyrstegsprincipen*. (Elektronisk) Tillgänglig: <<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/>> (2018-05-12)
- Trelleborgs kommun (2018a). *Framtidens Trelleborg – Översiktsplan för orter och landsbygd 2028* (utställningshandling).
- Trelleborgs kommun (2018b). *Trafikstrategi 2028* (remissversion).
- Van Well, L. & Schmitt, P. (2016) Territorial governance across Europe: Setting the stage. I Schmitt, P. & Van Well, L. (red.) *Territorial Governance across Europe: Pathways, Practices and Prospects*, ss. 3-20. London: Routledge.
- Vellinge kommun (2010). *Vellinge Översiktsplan 2010 – med utblick mot 2050*.
- Westholm, E. (2008). Stadens nya geografi. I Westholm, E., Amcoff, J., Falkerby, J., Gossas, M. & Stenlås, N. (red.). *Regionen som vision: Det politiska projektet Stockholm-Mälarenregionen*, ss. 111-119. Stockholm: SNS Förlag.



Bilagor

Bilaga 1 – Intervjuguide för intervju med Ulf Pilerot, Trafikverket Region Nord

Bilaga 2 – Intervjuguide för intervju med Mattias Nilsen, MalmöLundregionen

Bilaga 3 – Intervjuguide för intervju med Emelie Petersson och Inger Sellers, Region Skåne

Bilaga 4 – Intervjuguide för intervju med kommunrepresentanterna

Bilaga 5 – Matrisstruktur för litteraturinsamling och sammanställning av strategiska dokument

Bilaga 1 – Intervjuguide för intervju med Ulf Pilerot, Trafikverket Region Nord

1. Organisation

- Vad är Trafikverkets roll i trafikplanering?
- Vilken ansvarsroll bör Trafikverket ha i regional trafikplanering? Vad ser du för möjligheter och utmaningar om Trafikverket skulle utpekas ha ansvar för regional trafikplanering?
- Är målstyrd eller prognosstyrd planering önskvärt för en trafikstrategi?
- Hur mycket arbetar Trafikverket med transparent planering och medborgarförankring?
- Hur var organisationen kring arbetet med SARETS uppbyggd? Hur avgörande var det för att projektet skulle fungera bra? Fungerade det bra?

2. Identitet

- Hur kopplar Trafikverket sitt arbete till de olika identiteter som olika kommuner och regioner har? Tas unika kvaliteter och värden hänsyn till?

3. a) Regional samverkan generellt

- Hur viktigt tror ni det är att ha en regional samverkan, dels allmänt och dels specifikt för trafikplanering?
- Hur samverkar Trafikverket med regioner och/eller kommuner inom trafikplanering?
- Vilka möjligheter ser ni med regional samverkan i trafik- och mobilitetsfrågor? Vilka utmaningar?
- Hur ställer sig Trafikverket till kommunalt vs regionalt vs nationellt? Ser ni motsättningar mellan kommunalt arbete och en regional samverkan och nationell planering? Skiljer sig Trafikverkets samverkan med kommuner och regioner?
- Hur översätts de nationella målen till regional trafikplanering?
- Inom vilka områden är det enkelt respektive svårt att samarbeta regionalt?
- Finns det ett potentiellt hinder på grund av det kommunala planmonopolet?
- Hur ser ni till att prioritera miljömässig och social hållbarhet över ekonomisk tillväxt, finns det utmaningar där? Skiljer sig Trafikverkets filosofi från kommuners/regioners i denna fråga?

3. b) Lärdomar från SARETS

- Hur tycker du att den Regionala Trafikstrategin blev? Bra/dålig/konkret/lagom? Motivera.
- Vem tog initiativet till projektet? Var fattades beslutet att det skulle göras en trafikstrategi?
- Vilka faktorer var de viktigaste för att lyckas med projektet SARETS?
- Vilka var de största utmaningarna?
- Var det något i arbetet som inte gick enligt planen? Behövde något kompromissas bort?
- Vad är den viktigaste lärdomen från projektet?
- Hur sker implementeringen av strategin? Hur går det?

-
- Var togs det politiska beslutet att anta Trafikstrategin? Vem betalar för åtgärderna som föreslås?

3. c) Regional samverkan MalmöLundregionen

- Vad finns det för framgångsfaktorer i att jobba i MalmöLundregionen?
- Möjligheter/utmaningar med att ta fram en regional trafikstrategi för MalmöLundregionen?
- Är det bra med om någon utifrån, säg Trafikverket, kommer in och styr arbetet med en trafikstrategi i MalmöLundregionen? Eller bör MalmöLundregionen, eller eventuellt Region Skåne, själva styra processen? Finns det ett problem om Malmö stad är beställare för en trafikstrategi för MalmöLundregionen?

Bilaga 2 – Intervjuguide för intervju med Mattias Nilsen, MalmöLundregionen

1. Organisation

- Hur skapades MalmöLundregionen?
- Hur skapas konsensus mellan politiker och tjänstemän i MalmöLundregionen? Politisk förankring hos de elva kommunerna.
- Hur skulle du säga att MalmöLundregionen jobbar med medborgarförankring och transparent planering?

2. Identitet

- Hur skapar man en gemensam identitet hos elva kommuner?
- Hur definierades den identitet för regionen som uttalas i Strukturplanen?
- Finns det en skillnad på MalmöLundregionens gemensamma identitet och enskilda kommuners identitet? Finns det motsägelser?

3. a) Regional samverkan generellt

- Hur viktigt tror ni det är att ha en regional samverkan, dels allmänt och dels specifikt för trafikplanering?
- Vilka möjligheter ser ni med regional samverkan i trafik- och mobilitetsfrågor? Vilka utmaningar?
- Hur tänker ni kommunalt vs regionalt? Ser ni motsättningar mellan kommunalt arbete och en regional samverkan?
- Inom vilka områden är det enkelt respektive svårt att samarbeta regionalt?
- Finns det ett potentiellt hinder i form av det kommunala planmonopolet?
- Hur ser ni till att prioritera miljömässig och social hållbarhet över ekonomisk tillväxt på en regional nivå, finns det utmaningar där?

3. b) Regional samverkan MalmöLundregionen

- Vad finns det för framgångsfaktorer i att jobba i MalmöLundregionen?
- Möjligheter/utmaningar med att ta fram en regional trafikstrategi för MalmöLundregionen?
- Är det bra med om någon utifrån, säg Trafikverket, kommer in och styr arbetet med en trafikstrategi i en nyformad region? Finns det ett problem om Malmö stad är beställare för en trafikstrategi för MalmöLundregionen?

Bilaga 3 – Intervjuguide för intervju med Emelie Petersson och Inger Sellers, Region Skåne

1. Organisation

- Hur jobbar Region Skåne med trafikplanering?
- Hur förhåller sig Region Skåne till de 33 kommunerna inom regionen?
- Hur förankras Region Skånes strategier och visioner i kommunernas arbete?
- Hur skapas konsensus mellan politiker och tjänstemän i Region Skåne ?
- Hur skulle du säga att Region Skåne jobbar med medborgarförankring och transparent planering?

2. Identitet

- Hur skapar man en gemensam identitet hos 33 kommuner?
- Finns det en skillnad på Region Skånes gemensamma identitet och enskilda kommuners identitet? Med MalmöLundregionens gemensamma identitet? Finns det motsägelser?

3. a) Regional samverkan generellt

- Hur viktigt tror ni det är att ha en regional samverkan, dels allmänt och dels specifikt för trafikplanering?
- Vilka möjligheter ser ni med regional samverkan i trafik- och mobilitetsfrågor? Vilka utmaningar?
- Hur tänker ni kommunalt vs regionalt? Ser ni motsättningar mellan kommunalt arbete och en regional samverkan?
- Inom vilka områden är det enkelt respektive svårt att samarbeta regionalt?
- Finns det ett potentiellt hinder i form av det kommunala planmonopolet?
- Hur ser man till att prioritera miljömässig och social hållbarhet över ekonomisk tillväxt på en regional nivå, finns det utmaningar där?

3. b) Regional samverkan MalmöLundregionen

- Finns det risk för konflikter med en “region inom regionen”?
- Hur blir relationen mellan Region Skånes Regionala Transportinfrastrukturplan och en eventuell trafikstrategi för MalmöLundregionen?
- Vad finns det för framgångsfaktorer i att jobba i MalmöLundregionen?
- Möjligheter/utmaningar med att ta fram en regional trafikstrategi för MalmöLundregionen?
- Är det bra om någon utifrån, säg Region Skåne eller Trafikverket, kommer in och styr arbetet med en trafikstrategi i en delregion såsom MalmöLundregionen?

Bilaga 4 – Intervjuguide för intervju med kommunrepresentanterna

1. Organisation

- Hur arbetar er kommun med trafikplanering?
- Har ni en uttalad prioriteringsordning vid åtgärder?
- Hur integrerad är trafikplaneringen i andra delar av den kommunala planeringen?
- Hur arbetar ni för att samarbetsvilligt beteende och tänkande ska produceras och reproduceras inom organisationen?
- Hur skapas konsensus mellan politiker och tjänstemän?
- Hur skulle du säga att er kommun jobbar med medborgarförankring och transparent planering?

2. Identitet och läge i regionen

- Hur skulle ni beskriva eran kommuns identitet?
- Hur ska ni arbeta för att identiteten bevaras eller till och med stärks i framtiden?
- Hur ser ni på eran roll i regionen? Är den viktig för er identitet, hur pass viktig när det kommer till planering?
- Är förtätning, flerkärnighet och TOD (Transit Oriented Development) strategier ni använder er av och har ni tänkt på dom som stärkande för er identitet?
- Tycker ni Region Skånes planer och strategier går i linje med era visioner och strategier för att stärka er identitet? Tar de hänsyn till alla i Skånes behov?

3. a) Regional samverkan generellt

- Hur viktigt tror ni det är att ha en regional samverkan, dels allmänt och dels specifikt för trafikplanering?
- Vilka möjligheter ser ni med regional samverkan i trafik- och mobilitetsfrågor? Vilka utmaningar?
- Hur tänker ni kommunalt vs regionalt? Ser ni motsättningar mellan kommunalt arbete och en regional samverkan?
- Inom vilka områden är det enkelt respektive svårt att samarbeta regionalt?
- Finns det ett potentiellt hinder i form av det kommunala planmonopolet?
- Hur ser ni till att prioritera miljömässig och social hållbarhet över ekonomisk tillväxt på en regional nivå, finns det utmaningar där?

3. b) Regional samverkan MalmöLundregionen

- Hur viktigt är samarbetet MalmöLundregionen för er kommun?
- Vad finns det för framgångsfaktorer i att jobba i MalmöLundregionen?
- Hur skulle ni beskriva ert läge i regionen och hur pass viktigt är det som aspekt i planeringen?
- Möjligheter/utmaningar med att ta fram en regional trafikstrategi för MalmöLundregionen?
- Är det bra med om någon utifrån, säg Trafikverket, kommer in och styr arbetet med en trafikstrategi i en nyformad region? Finns det ett problem om Malmö stad är beställare för en trafikstrategi för MalmöLundregionen?

Bilaga 5 – Matrisstruktur för litteraturinsamling och sammanställning av strategiska dokument

Litteraturinsamling:

Författare	Titel	Typ av litteratur	Syfte/ frågeställning	Metod	Slutsats

Sammanställning av strategiska dokument:

Kommun eller region	Typ av dokument	Antagningsår	Prognosår	Vision, mål, strategier, m.m.