

Kommuners arbete för att minska biltrafiken – Utmaningar och målkonflikter i Göteborg, Borlänge och Jönköping

ALVA ROSAGER 2021
MVEM30 EXAMENSARBETE FÖR MASTEREXAMEN 30 HP
MILJÖVETENSKAP | LUNDS UNIVERSITET



Kommuners arbete för att minska biltrafiken

Utmaningar och målkonflikter i Göteborg, Borlänge och
Jönköping

Alva Rosager

2021



LUNDS
UNIVERSITET

Alva Rosager

MVEM30 Examensarbete för masterexamen 30 hp, Lunds universitet

Handledare: Lena Winslott Hiselius, Trafik och väg, Lunds universitet & Jamil Khan, miljö- och energisystem, Lunds universitet

CEC - Centrum för miljö- och klimatvetenskap

Lunds universitet

Lund 2021

Abstract

There is a great need to figure out how to reach our many ambitious climate goals. This thesis focuses on municipal goals concerning reducing car traffic, and studies three municipalities (Göteborg, Borlänge and Jönköping) who have all adopted clear goals concerning decreased car traffic. The aim of this thesis is to identify potential goal conflicts and challenges within the municipalities' work towards reducing car traffic and to see how and if the goals are reflected in the operative municipal planning, as seen in detailed plans. The thesis uses complementary methods: eight interviews with municipal officials and a document study of fifteen detailed plans. The interviews clearly show that several different challenges and goal conflicts are present within all three of the municipalities, in slightly varying ways. The results from the document study are more mixed. There are signs pointing to the goals concerning reduced car traffic being reflected in the detailed plans, but there are also more "pragmatic" tendencies that promote car traffic. Further, the tendencies that show a willingness to work for densification and mixed-use development cannot necessarily be attributed to a desire to reduce car traffic, since this is not clearly expressed within the detailed plans.

Keywords: sustainable transportation; goal conflicts; municipal planning; car traffic; climate mitigation

Populärvetenskaplig sammanfattning

Att minska biltrafiken: varför är det så svårt?

Många kommuner tar nu klimatförändringarna på allt större allvar, och många ambitiösa klimatmål sätts upp i landet. Studien som beskrivs här har fokuserat på kommunala mål om minskad biltrafik i Göteborg, Borlänge och Jönköping och undersökt hur väl dessa mål fått genomslag, och vilka centrala utmaningar som finns inom arbetet. Alltså: hur kan det vara så svårt för kommuner som dessa att lyckas minska bilkörandet?

Vi, globalt och i Sverige, måste minska utsläppen av växthusgaser. En mycket viktig del av detta är att ställa om till mer hållbara transporter, till exempel genom att minska biltrafiken. Den här studien bidrar till en ökad förståelse för hur kommuner arbetar och tänker kring dessa frågor och vad som kan innebära hinder i arbetet.

Studiens fokus var att undersöka de utmaningar och målkonflikter som kan ses i tre svenska kommuner (Göteborg, Borlänge och Jönköping) som har antagit ambitiösa mål om att minska biltrafiken. Studien ville också se om målen om minskad biltrafik har fått genomslag i de detaljplaner som kommunerna nyligen antagit. Detta är särskilt intressant då detaljplaner är de kommunala planer som är juridiskt bindande. Resultaten visar att det finns många målkonflikter och utmaningar gällande till exempel den politiska situationen, resursbrist, eller att det är svårt att hantera det arv som kommunens historia innebär. Vissa av utmaningarna är mer generella och återfinns i två eller alla tre av kommunerna medan andra, som till exempel de svårigheter det innebär för Jönköpings kommun att E4:an går rakt genom staden, är mer specifika för just den kommunen. Man kan se i kommunernas detaljplaner att det finns tendenser som visar på viljan att minska biltrafiken, men dessa är inte helt övertygande då det också finns tendenser åt andra hållet som främjar biltrafiken. Detta genom till exempel breddning av gator och att kommunerna jobbar för att det ska finnas gott om bilparkering.

Studiens resultat kan vara användbara för andra kommuner i landet som vill arbeta mer med frågor gällande hållbart resande och minskning av biltrafik. Genom att läsa detta arbete kan de kanske förutse potentiella utmaningar och målkonflikter som kan uppstå och därmed vara mer redo att möta dem.

Överraskande nog, trots att de studerade kommunerna valdes ut på grund av sina tydliga mål om en minskad biltrafik, uttrycker alla tre kommunerna att de hellre arbetar för att till exempel öka cyklandet och resandet med kollektivtrafik än med att drastiskt begränsa bilkörandet. Detta visar att även i några av de mest ambitiösa kommunerna kan bilens roll tyvärr fortfarande vara en känslig fråga.

Innehållsförteckning

Abstract 3

Populärvetenskaplig sammanfattning 5

Innehållsförteckning 7

1. Inledning 9

1.1. Syfte och frågeställningar 10

2. Teori och bakgrund 11

2.1. Planeringens paradig 11

2.2. Hur uppnås hållbara mål? 11

2.3. Målkonflikter 12

2.3.1. Parallellt policyskapande 13

2.4. Kommuners vilja att minska biltrafiken 13

2.5. Hur kan biltrafiken minskas? 14

3. Metod och urval 15

3.1. Metod 15

3.1.1. Intervjuer 15

3.1.2. Dokumentstudie av detaljplaner 17

3.1.3. Etisk reflektion 17

3.2. Urval 18

3.2.1. Motivering av urval av kommuner 19

3.2.2. Bakgrund om utvalda kommuner 20

3.2.3. Urval av förvaltningar och intervjupersoner 21

3.2.4. Urval av detaljplaner 22

4. Resultat och analys 23

4.1. Göteborgs Stad 23

4.1.1. Intervjuer med tjänstepersoner	23
4.1.2. Dokumentanalys av detaljplaner	27
4.2. <i>Borlänge kommun</i>	31
4.2.1. Intervjuer med tjänstepersoner	31
4.2.2. Dokumentanalys av detaljplaner	34
4.3. <i>Jönköpings kommun</i>	37
4.3.1. Intervjuer med tjänstepersoner	37
4.3.2. Dokumentanalys av detaljplaner	42
4.4. <i>Jämförande analys</i>	45
4.4.1. Intervjuer	45
4.4.2. Detaljplaner	47
5. Diskussion	49
5.1. <i>Kommuners agerande</i>	49
5.2. <i>Kommuners handlingsutrymme</i>	51
5.3. <i>Reflektion</i>	53
6. Slutsatser	55
7. Tack	57
8. Källförteckning	59
8.1. <i>Detaljplaner</i>	62
8.2. <i>Intervjupersoner</i>	63
Bilaga 1 – Intervjuguide	65

1. Inledning

Det är idag brådskande och viktigt att vi identifierar och formulerar vad som faktiskt krävs för att uppnå de många ambitiösa klimatmål som på många håll sätts upp (van der Voorn et al., 2020). Även en förståelse för de svårigheter som kan uppstå och vad som kan hindra att målen uppnås är viktigt. Detta arbete fokuserar specifikt på kommunala målsättningar om att minska biltrafiken, och undersöker detta bland annat genom en dokumentstudie av detaljplaner. Detta då den lokala planeringen är central för att forma resmönster (Aditjandra, 2013). Svenska kommuner har ett så kallat planeringsmonopol inom sina geografiska gränser (Johansson et al., 2017), vilket bör kunna möjliggöra för planering som underlättar för uppfyllelse av kommunala mål, bland annat de som gäller en minskning av biltrafiken. Detta arbete fokuserar på tre kommuner: Göteborg, Borlänge och Jönköping, som satt upp tydliga mål om en minskad biltrafik. Dessa kommuner exemplifierar den förändring som kan ses, där kommuner blir alltmer medvetna om att centrering av bilen kan vara problematiskt (Hrelja, 2019). Eftersom transportplaneringsparadigmet som vi känner det idag kan kopplas till den massmotorisering som skett sedan 1920-talet (Schiefelbusch, 2010) kan det dock vara svårt att byta riktning och decentralisera bilens roll i samhället.

Det finns olika arbetssätt som kommuner kan använda sig av för att minska biltrafiken, så som olika parkeringsåtgärder eller hastighetsbegränsningar (Buehler et al., 2017). Några potentiella metoder beskrivs mer ingående nedan, och dessa innebär utgångspunkt för dokumentstudien. Dock kommer kommuner alltid möta målkonflikter inom sitt arbete (Große et al., 2016), särskilt när olika ambitioner kolliderar (Antonson et al., 2016). Därför innehåller detta arbete också intervjuer med tjänstepersoner i de utvalda kommunerna, för att få en förståelse för relevanta utmaningar och målkonflikter inom arbetet.

Inom klimatforskningen har mycket fokus lagts på den relation som finns mellan den nationella och den lokala nivån, men det finns mindre kunskap om det lokala perspektivet (Antonson et al., 2016). Genom detta arbetes fokus på just det kommunala perspektivet vill författaren bidra till att förändra detta, och bidra med kunskap om denna nivåns utmaningar och behov.

1.1. Syfte och frågeställningar

Syftet med arbetet är att identifiera potentiella målkonflikter och utmaningar inom kommuners arbete med att minska biltrafiken och att undersöka hur relationen mellan målsättningarna om att minska biltrafiken och andra intressen uppfattas av tjänstepersoner i kommunerna. Syftet är vidare att undersöka hur målsättningarna reflekteras i det operativa planeringsarbetet, uttryckt i detaljplaner.

Frågeställningar:

1. Vilka utmaningar och målkonflikter kan identifieras inom arbetet med att minska biltrafiken i de studerade kommunerna?
2. Reflekteras kommunernas målsättningar om att minska trafiken i deras detaljplaner? På vilka sätt?

2. Teori och bakgrund

Detta avsnitt fungerar som utgångspunkt för diskussion av uppsatsens resultat. Den beskrivning av de olika sätt som en kommun kan arbeta för att minska biltrafiken som följer nedan under rubriken “Hur kan biltrafiken minskas?” fungerar som analysram för dokumentstudien av kommunernas detaljplaner. Denna process beskrivs i metodavsnittet.

2.1. Planeringens paradig

Sedan tidigt 1900-tal har transportplaneringen till stor del inkorporerat modeller och förutsägelser om hur bilkörandet kommer öka, detta särskilt då ökat bilkörande länge sågs som synonymt med socioekonomiska framsteg (Koglin & Rye, 2014). Filosofin som dominerat transportplanering är alltså en där efterfrågan projiceras. Efterfrågan ses sedan som ett behov och detta behov möts med infrastruktur så långt budgeten tillåter (Owens, 1995). Vidare utgår det konventionella transportplaneringsparadigmet i regel från att ökad transport och mobilitet är positivt, eller i alla fall oundvikligt (Givoni & Perl, 2020; Richardson et al., 2010; Schiefelbusch, 2010).

En central konflikt i övergången från det traditionella transportparadigmet till en ny hållbarare praxis är den mellan den prognosstyrda och den målstyrda planeringen. Prognosstyrd planering utgår från modeller som i regel säger att vägtrafiken kommer fortsätta öka, och planerar därefter, medan målstyrd planering utgår från mål om att till exempel bromsa eller minska trafikarbetet, exempelvis av miljöskäl (Hult et al., 2017). Kommuner har i senare tid börjat bli mer målstyrda i sin planering, medan Trafikverket traditionellt har varit mer prognosstyrt i sin planering (Hult et al., 2017).

2.2. Hur uppnås hållbara mål?

Klimat- och miljömål kan ofta på olika sätt vara otydliga, motstridiga, och svåra att uppfylla och en prioriteringsordning mellan olika mål saknas ofta. Detta gör

det svårt för tjänstepersoner att veta hur målen ska operationaliseras, och ansvarsfördelning blir otydlig (Larsson et al., 2020). Inom arbetet måste kommuner också vara medvetna om de signaler som de sänder ut. Att fortsatt investera i vägobjekt, parkeringsplatser et cetera när det finns målsättningar om att planera transportsnålt har ett tydligt politiskt symbolvärde. Sådant motsägelsefullt agerande skapar osäkerhet (Pettersson-Löfstedt et al., 2020). Denna sorts kontraproduktiv planering är central för utgångspunkten för detta arbete.

Planering ses ofta som ett starkt verktyg för en övergång till klimatvänlighet, men detta överensstämmer inte alltid med den dagliga verkligheten av transportplanering (Hrelja et al., 2015). Trots att miljömål betonas allt mer är det svårt att finna belägg för att transportplanering genomgående ska ha ändrat riktning (Larsson et al., 2020). Miljöaspekters möjlighet att få genomslag i planeringsprocessen kan begränsas på olika sätt. I detaljplaneringen, där planer blir juridiskt bindande, spelar privata aktörer ofta en signifikant roll, vilket kan hindra möjligheterna att ge miljöaspekterna ett större utrymme, då andra intressen tas hänsyn till (Hrelja et al., 2015). När det i detaljplaneringen ska prioriteras kan klimatfrågan komma att bli underordnad arbete för ekonomisk tillväxt (Hrelja et al., 2015).

2.3. Målkonflikter

Kommuner har ofta många olika mål som de arbetar mot, och de potentiella målkonflikterna blir inte alltid tydliga i de övergripande planerna (Isaksson & Storbjörk, 2012). I transportplaneringen behövs till exempel sociala, ekonomiska och miljömässiga aspekter tas an samtidigt, vilket kan vara svårt (Aditjandra, 2013; Goldman & Gorham, 2006). Ofta kan andra mål än miljömål, så som exempelvis att lösa den kommunala bostadsförsörjningen, anses mer akuta, och hur mycket miljömålen betonas kan variera mycket. Avvägningar måste då ofta göras från fall till fall, vilket kan bli inkonsekvent och komplext (Larsson et al., 2020). Vidare kan även externa aktörer, så som företag, få stor påverkan på den konkreta planeringen, och deras åsikter kan få större vikt än de kommunala hållbarhetsmålen (Hrelja et al., 2015). Transportfrågor kan alltså ofta hamna i konflikt med andra frågor på den lokala nivån (Hull, 2008). Detta kan resultera i planering som går emot uppsatta målsättningar om klimatvänliga transporter, och istället bidrar till bilberoende och stadsutbredning (Hrelja et al., 2015).

2.3.1. Parallellt policyskapande

Idéer om en hållbar mobilitet kan i kommuner existera sida vid sida med det mer konventionella planeringsparadigmet (Isaksson et al., 2017). En parallellitet som visar på en brist på integration kan ses då hållbar mobilitet tas upp som en målsättning i planer men kommunen ändå planerar för större väginvesteringar (Isaksson et al., 2017). Även Fenton (2017) identifierar att kommuner inte är konsekventa i hur de planerar för att uppnå strategiska mål, och att målsättningen om att minska bilanvändningen är mycket tydligare i översiktsplan än i detaljplaner. Kommuners planering av stadskärnor kan ofta vara mer visionär med fokus på ökad attraktivitet, medan planering av ytterområden är mer "pragmatisk" på ett sätt som främjar bilens position.

Motsägelsefulla idéer så som en bilfokuserad syn på mobilitet och en önskan om mer hållbara transporter kan alltså existera mer eller mindre parallellt i en kommun under en lång tid (Hysing, 2009). Isaksson et al. (2017) identifierade detta fenomen i sin studie och efterfrågade ett begrepp för när de uttalade målen och ambitionerna pekar i en riktning, men det konkreta arbetet fortgår åt ett helt annat håll. De kallar i sin artikel denna brist på integrering för parallellt policyskapande (Isaksson et al., 2017).

2.4. Kommuners vilja att minska biltrafiken

Kommuner har blivit alltmer medvetna om att den konventionella bilcentrerade planeringen har lett till problem (Hrelja, 2019). Vissa kommuner har nu omdefinierat fokus för planering till att fokusera på idéer så som attraktivitet, där bilar blir ett problem som behöver hanteras. Detta visar att förändring av paradigmet är på gång (Hrelja, 2019). Arbetet med att minska biltrafiken är dock ofta fokuserat på stadskärnor, där idén om en attraktiv stad uttrycks tydligast (Hrelja, 2018). Bilresor som inte har stadskärnan som start eller mål (och därför inte påverkar den centrala stadens attraktivitet) samt områden utanför den inre staden prioriteras ofta inte (Hrelja, 2018; Rye & Hrelja, 2020). Man kan se dessa blinda fläckar som en konflikt mellan vad som planeras för stadskärnor och de mindre centrala områdena (Rye & Hrelja, 2020).

Det antas fortsatt av kommuner att bilen kommer fortsätta spela en viktig roll i det urbana transportsystemet (Hrelja, 2019). Få kommuner fokuserar på att direkt försöka minska bilkörandet, och fokuserar istället på att göra gång, cykling och kollektivtrafik mer attraktivt, så att de alternativa färdssätten kan konkurrera ut biltrafiken. Kommuner ser ofta inte bilanvändningen per se som ett problem, utan fokuserar istället på den negativa effekt som den bilfokuserade planeringen haft på stadens attraktivitet (Hrelja, 2019).

2.5. Hur kan biltrafiken minskas?

Kommuner kan på olika sätt begränsa bilkörandet, genom till exempel parkeringsåtgärder, hastighetsgränser och regler om var bilar får och inte får köra (Buehler et al., 2017). På så sätt kan bilkörning göras långsammare, mindre praktiskt och dyrare.

Olika parkeringsåtgärder kan vara mycket viktiga verktyg för att minska biltrafiken, och används alltmer på detta sätt (Buehler et al., 2017; Bull, 2003; Technical Committee on Transport, 2005). Hur många parkeringsplatser som erbjuds kan vara centralt för den efterfrågan på bilägande som skapas (Santos et al., 2010), och att ta bort parkeringsplatser kan därmed vara ett sätt att minska bilkörandet (Melia et al., 2011; Tennøy, u.å.).

Kommuner kan tydligt begränsa bilarnas position genom att skapa bilfria zoner (Buehler & Pucher, 2011; Buehler et al., 2017; Melia et al., 2011). Om det känns alltför drastiskt kan istället vägar stängas för genomfartstrafik (Melia et al., 2011) eller så kan områden begränsas så att bilar med vissa siffror på registreringsskylten inte får komma in vissa dagar, för att minska antalet bilar (Bull, 2003). Förutom att begränsa bilars rörelsemöjligheter kan kommuner också välja att begränsa konstruktionen av nya vägar, för att ytterligare flytta fokus från den bilbaserade mobiliteten (Buehler et al., 2017).

Planering kan hjälpa till att minska de avstånd människor behöver resa, vilket ofta är centralt för att uppnå en ökning av hållbara transporter (Santos et al., 2010). En strategi som förespråkats för kommuner är att främja centralt byggande och fokusera på central förtätning, istället för stadsutbredning, för att uppnå en minskad biltrafik (Buehler & Pucher, 2011; Tennøy, u.å.).

En annan viktig policy för kommuner som vill minska bilkörandet är att planera för att bygga funktionsblandat (Buehler & Pucher, 2011; Mackett, 2012; Santos et al., 2010). Detta är ett sätt att minska resebehovet, då fler viktiga funktioner finns närmare boendet (Santos et al., 2010). Att bygga funktionsblandat och kompakt i anslutning till kollektivtrafiklinjer kan vara särskilt effektivt, då resebehovet minskar, men då resor behövs har de boende enkel tillgång till ett hållbart resemedel (Buehler et al., 2017).

Dessa identifierade centrala sätt att arbeta för att minska biltrafiken fungerar som utgångspunkt för den genomgång av detaljplaner som utgör en del av empirin för detta arbete.

3. Metod och urval

I detta avsnitt presenteras och motiveras de val av metod och de urval som har gjorts.

3.1. Metod

Två kompletterande metoder har använts: semistrukturerade intervjuer med kommunala tjänstepersoner samt en dokumentstudie av några av kommunernas detaljplaner. Detta kan ses som ett exempel på triangulering, där man använder flera metoder för att försöka få en bättre bild av ett komplext fenomen (Alvehus, 2013, s. 71). Alvehus (2013, s.73–74) problematiserar dock konceptet triangulering, och säger att man istället kanske bör tänka på det som en kristallisering, där de kompletterande metoderna ger en ökad komplexitet med fler infallsvinklar på det man studerar. Oavsett vilket begrepp man väljer att använda kan detta anses vara ett argument för valet att använda kompletterande metoder.

3.1.1. Intervjuer

Inom arbetet genomfördes semistrukturerade intervjuer med kommunala tjänstepersoner för att få deras perspektiv på det kommunala arbetet med att minska biltrafiken och på potentiella målkonflikter. Denna metod uppfattades som det uppenbara valet för att kunna inkludera det här perspektivet i studien, då intervjuer är en av de främsta metoderna för att komma åt en persons subjektiva upplevelser och åsikter (Alvehus, 2013, s. 81). Semistrukturerade intervjuer är en mer öppen form av intervjuer, där intervjuaren utgår från en rad frågor eller teman, men respondenten genom sina svar till viss del kan styra intervjun, och intervjuaren med fördel arbetar med följdfrågor (Alvehus, 2013, s. 83; Bryman, 2016, s. 468). Intervjuerna i detta arbete utgick från intervjuguiden som kan ses i bilaga 1. Intervjuerna genomfördes digitalt, framför allt med hjälp av videomötesprogrammet Zoom men på intervjupersonens efterfrågan genomfördes en intervju istället genom det liknande programmet Microsoft Teams. Att genomföra videointervjuer verkar enligt Bryman (2016, s. 492) inte ha några

signifikanta nackdelar jämfört med intervjuer som genomförs i “verkligheten”, förutom potentiella tekniska problem, vilket inte upplevdes i detta fall. Intervjuerna tog mellan 20 och 33 minuter.

Med intervjupersonernas tillåtelse spelades intervjuerna in för att sedan transkriberas i sin helhet. Att spela in kan störa intervjupersonen, men kan ändå vara att föredra. Detta då det kan vara mycket svårt att anteckna tillräckligt fort och samtidigt lyssna och tänka på potentiella följdfrågor (Alvehus, 2013, s. 85). Vidare, om man antecknar är det ens egen tolkning och uppfattning av det som sagts som kommer skrivas ned, vilket inte nödvändigtvis överensstämmer med vad som faktiskt sagts (Alvehus, 2013, s. 85; Bryman, 2016, s. 479). Att spela in och transkribera kan ge god möjlighet till vidare tolkning och analys, men tar i regel mycket tid (Bryman, 2016, s. 479). För det värde det tillför analysen ansågs det i detta fall att den tiden var rättfärdigad att lägga. I enlighet med Vetenskapsrådets publikation om god forskningssed (2017) informerades intervjupersonerna innan start på intervjun om att de när som helst kan avbryta intervjun och dra sig ur studien.

I de citat som presenteras i avsnittet ”Resultat och analys” har för läsbarhetens skull stakningar och utfyllnadsord tagits bort. För läsbarhetens skull rättas också visst talspråk till skriftspråk. Alla citat som potentiellt skulle användas skickades till intervjupersonerna för godkännande. Några av intervjupersonerna efterfrågade mindre språkförändringar, vilket i så fall gjordes, då det inte ändrade innebörden, eller kompletterade med mer information, vilket om det ansågs relevant inkluderades i resultatet. Några av intervjupersonerna bad att något citat helt skulle strykas, vilket i de fallen respekterades.

Det transkriberade intervjumaterialet organiserades och sorterades sedan i centrala teman och underteman, för att förstå de trådar som kommit upp och de ämnen som återkommer, i enlighet med vad Alvehus (2013, s. 110) och Bryman (2016, s. 584–586) beskriver. De teman som kom upp under intervjuerna sorterades baserat på sin uppfattade karaktär in under följande huvudkategorier:

- Politiska förutsättningar
 - Politisk vilja och o-/enighet
- Interna förutsättningar
 - Till exempel historisk bakgrund, resursfrågor, externa relationer, samarbete inom kommunen, kommunala inställningar som inte uttryckligen beskrivs som politiska
- Det praktiska arbetet
 - Till exempel geografiskt fokus för arbetet, parkeringsåtgärder, planarbete
- Målkonflikter
 - Konflikter med andra kommunala målsättningar, hantering av målkonflikter

Dessa kategorier fungerar som en struktur för resultatet från intervjuerna att presenteras utifrån, men är inte utgångspunkt för den efterföljande diskussionen. Diskussionen baseras istället på det material som presenterades inom avsnittet ”Teori och bakgrund”. Dessa kategorier ska alltså främst uppfattas som en sorteringsmekanism för att möjliggöra enklare förståelse.

3.1.2. Dokumentstudie av detaljplaner

För att få en förståelse för de konkreta planeringsbeslut som tas genomfördes en dokumentstudie utifrån kommunernas detaljplaner. Dokumentstudien innebär en sammanställning av empiriskt material som ger god förståelse för det operativa planeringsarbetet.

Kommunernas mål om minskad biltrafik har identifierats och utifrån detta göcks ett urval av detaljplaner igenom för att undersöka om de uppsatta målen reflekteras i det operativa arbetet. Åtgärderna i detaljplanerna sammanställdes sedan i programmet Excel för att möjliggöra vidare analys. I detaljplanerna eftersöktes de sorters åtgärder som beskrivs under ”Hur kan biltrafiken minskas?” i avsnittet ”Teori och bakgrund”, alltså parkeringsåtgärder, begränsning av bilens framkomlighet, central förtätning, och funktionsblandat byggande, för att se om indikationer på att kommunerna arbetar för minskad biltrafik kan ses i detaljplanerna. Denna genomgång gjordes två gånger, en initial gång innan intervjuerna genomförts och en kompletterande gång i ett senare stadium, för att säkerställa att inget centralt missats, då intervjuerna lett till vidare förståelse. Dokumentstudien av detaljplanerna är en slags subjektiv kvalitativ innehållsanalys, där man söker efter de ”teman” som identifierats som relevanta (Bryman, 2016, s. 563). Detta är en liknande process till det som gjordes med det transkriberade intervjumaterialet.

3.1.3. Etisk reflektion

Arbetet utgår från de principer som beskrivs i Vetenskapsrådets publikation om god forskningssed (2017) samt den europeiska kodexen för forskningens integritet (All European Academics, 2018). I den europeiska kodexen (All European Academics, 2018) presenteras fyra centrala principer som detta arbete tagit hänsyn till: tillförlitlighet, ärlighet, respekt och ansvarighet. Författaren har gjort sitt bästa för att dessa ledord ska genomsyra arbetets planering och genomförande bland annat genom god metoddesign, öppen granskning av arbetets svagheter, respekt gentemot intervjupersoner och genom att ta ansvar för processen. Liknande tankar uttrycks i Vetenskapsrådets (2017) publikation. I enlighet med

den har stort fokus lagts på att tydligt motivera urvalet, förklara metodval, tydligt presentera resultaten och systematiskt diskutera potentiella svagheter.

En potentiell etisk problematik är om intervjupersonerna uttalar sig på ett kontroversiellt sätt, som skulle kunna påverka deras professionella relationer eller karriärer om de identifierades. Det är såklart viktigt att intervjupersonerna ska kunna tala fritt, och därmed nämns inte intervjupersonerna vid namn i uppsatsen. Det kan vara svårt att garantera anonymitet, särskilt i ett arbete som detta, där de kommuner intervjupersonerna arbetar på nämns vid namn (Bryman, 2016, s. 133). Därför gjordes det mycket tydligt för intervjupersonerna till vilken grad de kommer vara anonyma. Att anonymisera är en praxis som kan vara problematisk, då det kan leda till att en hel grupp "pekas ut" som skyldig istället för individer (Vetenskapsrådet, 2017). I det här arbetet anses det dock inte vara en risk då den intervjuade gruppen inte kan anses vara så distinkt att den ses som en enhetlig grupp, samt att resultat inte bör anses så kontroversiellt. Inför varje intervju säkerställdes det att intervjupersonen visste att det var frivilligt att vara med, att de godkände att materialet från intervjun används och blev informerade om att om direkta citat från dem skulle komma att användas i uppsatsen skulle de få godkänna dem. Varje intervjuperson fick även ta ställning till om deras yrkestitel fick nämnas i uppsatsen. Vissa av intervjupersonerna hade inga problem med detta, medan andra efterfrågade att en vagare beskrivning av deras roll skulle användas, vilket självklart har respekterats. Att intervjupersonerna har all relevant information om projektet och utifrån det kan avgöra om de vill delta är centralt för att säkerställa informerat samtycke (Bryman, 2016, s. 129). Även om intervjupersonerna till stor del är anonyma så är kommunerna och förvaltningarna inte det. Detta innebär att de pekars ut, vilket kan vara etiskt problematiskt, särskilt om resultaten uppfattas som negativa. Eftersom arbetet inte syftar till att vara en komplett redogörelse för allt arbete som bedrivs inom kommunerna är detta dock mindre problematiskt. Vidare, det är viktigt ur ett miljövetenskapligt perspektiv att kunna rapportera potentiella utmaningar inom kommunalt arbete, och därmed är arbetet motiverat, trots potentiell etisk problematik.

3.2. Urval

Arbetet avgränsas till att undersöka tre kommuner: Göteborg, Borlänge och Jönköping, och innebär därmed en slags trippel fallstudie. Att göra flera fallstudier kring samma ämne ger fler möjligheter till jämförelse och potentiellt en bredare bild på fenomenet (Alvehus, 2013, s. 78). Ju fler fallstudier man väljer att göra under en begränsad tidsperiod desto mer djup förlorar man dock, och då djupet ofta är fallstudiens huvudpoäng kan detta vara problematiskt (Alvehus, 2013, s. 78). Genom att fokusera på just tre kommuner i detta arbete, varken fler

eller färre, bör jämförelser mellan dem möjliggöras, men ändå inte alltför mycket djup förloras, vilket säkerligen hade kunnat bli fallet om fler kommuner hade undersökts. Detta är dock såklart en avvägning.

Fokus lades på större kommuner (i befolkning mätt) då större kommuner i regel har mer resurser och därmed också ofta kan anses ha kommit längre i sitt klimatarbete (se till exempel Aktuell hållbarhet, u.å. och Friström, 2010, där större kommuner placerar sig bra). Arbetet fokuserar även på mer urbana kommuner, då klimateffektiva lösningar kan anses mer utvecklade i urbana än i rurala miljöer, vilket ger kommunerna bättre möjlighet att arbeta med klimatfrågor. För att kunna jämföra mellan kommunerna är det också användbart om kommunerna är av liknande karaktär. Utifrån detta definierades undersökningspopulationen som de kommuner som klassificeras som storstäder (kommuner med minst 200 000 invånare varav minst 200 000 invånare i den största tätorten) eller större städer (kommuner med minst 50 000 invånare varav minst 40 000 invånare i den största tätorten) i Sveriges kommuner och regioners kommungruppsindelning (Sveriges kommuner och regioner, 2019). Göteborgs Stad är enligt denna indelning en storstad medan Borlänge och Jönköping är större städer. Undersökningspopulationen blev utifrån detta totalt 24 kommuner (Sveriges kommuner och landsting, 2016). Kommunernas klimatmål identifierades och de med målsättningar om att minska bilkörandet i kommunen valdes ut. Göteborg, Borlänge och Jönköping menades ha tydligast sådana målsättningar (se nedan) och utgör därför urvalet.

3.2.1. Motivering av urval av kommuner

Göteborgs Stad (2014) har tagit fram ett klimatstrategiskt program som gäller fram till 2030. I detta program finns en rad strategier som ska ge vägledning i det konkreta arbetet. Inom strategiområdet “Minskad klimatbelastning från resor och transporter” finns strategin “Använda och utveckla styrmedel för att minska biltrafiken”. Inom denna strategi står det “Vi ska verka för att biltrafiken minskar med 25 procent oberoende av befolkningsökning.” (Göteborgs Stad, 2014, s. 55). Detta är en mycket tydlig uppsatt målsättning om att minska biltrafiken, och detta ligger till grund för beslutet att undersöka Göteborgs Stad.

I Borlänge kommun antogs i juni 2020 en trafikstrategi, där strategi nummer 3 heter “Biltrafiken ska minska”. I denna strategi står att “En kraftig minskning av biltrafiken ska vara en grundläggande utgångspunkt i samhällsplaneringen.” (Borlänge kommun, 2020a, s. 38). Vidare står det i strategin att “Den fysiska planeringen ska göras transportsnål. Förtätning och funktionsblandning kan minska transportarbetet. Ett tätare och effektivare marknyttjande i tätorterna ska eftersträvas.” (Borlänge kommun, 2020a, s. 39). Detta visar tydligt på att Borlänge kommun menar verka för att minska biltrafiken i kommunen. Vidare

skickade Borlänge kommun också under 2020 ut en ny miljöstrategi på remiss, vilken innehåller delmålet “Biltrafiken ska minska med en femtedel till 2030 och ersättas med mer hållbara transporter” (Borlänge kommun, 2020b, s. 26). Remissvaren till den föreslagna miljöstrategin håller i skrivande stund på att bearbetas, och strategin har ännu inte antagits (Borlänge Miljönämnden, 2021), men detta visar än mer på Borlänge kommuns ambitioner, och motiverar vidare valet av denna kommun som studieobjekt.

Jönköpings kommun samlar sitt miljömålsarbete på hemsidan Hållbarometern (Jönköpings kommun, 2020a), där mål, nyckeltal och åtgärder redovisas. På denna hemsida finns uppdraget “Inga onödiga bilresor” (Jönköpings kommun, 2020b). Som indikator för detta arbete anges att körsträckan per invånare ska minska med 10 % till 2020 (utifrån basåret 2012). Vidare finns på hemsidan målet “Hållbart trafiksystem” (Jönköpings kommun, 2020c), där formuleringen “Motorfordonstrafiken till och från centrum ska inte öka jämfört med 2012.” skrivs. Detta visar på att Jönköpings kommun har målsättningar om att det ska köras mindre bil i kommunen, särskilt i centrum. Detta motiverar urvalet av Jönköping som studieobjekt för arbetet.

Urvalet av kommunerna är ett slags kriterieurval, där urvalet består av de “individer” som uppfyller ett visst kriterium (Bryman, 2016, s. 409), i detta fall att ha tydligt uppsatta målsättningar om att minska biltrafiken inom kommunen.

3.2.2. Bakgrund om utvalda kommuner

I tabell 1 presenteras en kortfattad bakgrund om de utvalda kommunerna för att etablera kontext. Informationen om befolkning, landareal samt befolkningstäthet har hämtats från Statistiska centralbyrån (u.å.) och kommungruppsindelning är enligt Sveriges kommuner och regioner (2019).

Tabell 1. Bakgrundsfakta om utvalda kommuner

Kommun	Landskap	Kommungrupp	Befolkning (2020)	Landareal i kvadratkilometer (2020)	Invånare per kvadratkilometer (2020)
Göteborg	Västergötland/Bohuslän	Storstad	583 056	447,84	1301,9
Borlänge	Dalarna	Större stad	52 394	583,87	89,7
Jönköping	Småland	Större stad	142 427	1480,19	96,2

I tabell 1 visas att Göteborgs Stad, som Sveriges näst största stad, har en mycket större befolkning än Jönköpings kommun eller Borlänge kommun. Jönköpings kommun har vidare nästan tre gånger så stor befolkning som Borlänge kommun. Göteborgs Stad är den i landareal minsta kommunen, och har därmed en mycket högre befolkningstäthet än de andra två kommunerna. Borlänge kommun är geografiskt större än Göteborgs Stad, men den kommun som står ut gällande landareal är Jönköpings kommun, som är mer än tre gånger större än Göteborgs Stad. På grund av Jönköpings markant större storlek har Jönköping och Borlänge liknande befolkningstäthet, trots Jönköpings nästan tre gånger så stora befolkning.

3.2.3. Urval av förvaltningar och intervjupersoner

I Göteborgs Stad kontaktades stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret direkt, då mejladresser direkt till förvaltningarna fanns tillgängliga på kommunens hemsida. Dessa valdes ut då trafikkontoret arbetar med trafikplanering och andra trafikfrågor, vilket så klart är relevant när det gäller minskning av biltrafik, och stadsbyggnadskontoret arbetar samhällsstrategiskt men även konkret med planering, vilket är mycket relevant för arbetets fokus på detaljplanering.

På Borlänge kommuns hemsida fanns ej direkta kontaktuppgifter till förvaltningarna, så istället kontaktades kommunens allmänna mejladress. I detta mejl söktes kontakt med plan- och markkontoret i kommunen. Just denna förvaltning valdes ut då den pekades ut som ansvarig för strategin för att minska biltrafiken, och verkade varit mycket involverad i framtagandet av trafikstrategin. Ingen av kommunens andra förvaltningar ansågs ha uppenbar relevans för arbetet. Tyvärr var kontakten med kommunens kontaktcentrum mycket sporadisk, så till slut togs saken i egna händer och mejladressen till verksamhetschefen på plan- och markkontoret letades upp och mejlades direkt, vilket gav bättre respons.

Även i Jönköpings kommun saknades direkta mejladresser till förvaltningarna på hemsidan, så även där kontaktades den allmänna mejladressen för kommunen. I detta mejl söktes kontakt med stadsbyggnadskontoret samt tekniska kontoret i kommunen. Stadsbyggnadskontoret valdes ut eftersom de stod som kontakt för de relevanta målsättningar som identifierats på kommunens hemsida. Tekniska kontoret har ansvar för kommunens gator och vägar, så även de ansågs relevanta. Kontaktcentret i kommunen förmedlade kontakt till dessa förvaltningar.

Urvalet av förvaltningarna var ett strategiskt sådant, då rätt parter försöktes nås (Alvehus, 2013, s. 67). Med ett sådant urval finns risken att man blir "för strategisk", inte låter urvalet vara tillräckligt öppet och därmed missar relevanta parter. Förhoppning finns att motiveringarna för det urval av förvaltningar som gjorts kan anses rimligt, och att detta inte är ett problem för detta arbete, men då

perfekt insyn i hur dessa kommuner arbetar är svårt att uppnå kan det ej garanteras att detta inte är fallet.

Ingen ställning togs till vilken individ på förvaltningen som skulle intervjuas, utan istället accepterades de som hörde av sig eller som tipsades om att kontakta. Detta då kunskap om vilka exakta individer eller arbetsroller som skulle vara mest relevanta saknades. Urvalet av intervjupersoner blev därmed ett slags snöbollsurval (Alvehus, 2013, s. 68; Bryman, 2016, s. 415). Ett sådant urval kan enligt Alvehus (2013, s. 68) bli problematiskt, då man kan fastna inom ett nätverk där alla känner varandra och har liknande uppfattningar. I detta fall bör detta dock inte vara ett alltför stort problem, då rekommendationerna av nödvändighet redan är begränsade inom det nätverk som förvaltningen innebär, och det känns osannolikt att vissa tjänstepersoner på förvaltningen helt skulle exkluderas från detta nätverk.

3.2.4. Urval av detaljplaner

Urvalet av detaljplaner baserades på deras ålder, för att reflektera kommunernas arbete i nuläget. Därför valdes de fem senaste detaljplanerna som vunnit laga kraft (i slutet av februari 2021, då genomgången av detaljplanerna påbörjades) i kommunerna ut. Fler detaljplaner hade såklart varit bättre, då ju fler som studeras, desto mer komplett bild fås, men fem per kommun var det som kändes realistiskt genomförbart för detta arbete. Detta urval, då det endast baseras på detaljplanernas kronologiska ordning, kan anses relativt objektivt. Vilka detaljplaner som senast vann laga kraft kunde ses på Jönköpings och Borlänges hemsidor, men då det saknades på Göteborgs hemsida togs kontakt med stadsbyggnadskontoret i kommunen som kunde tillhandahålla en sådan daterad lista. Ingen särskild sorts detaljplan exkluderas eller sågs till att inkluderas, för att möjliggöra ett brett stickprov. Detta kan dock innebära att vissa av detaljplanerna har sämre relevans för projektet, men det ansågs att detta var att föredra framför ett urval baserat på detaljplanernas uppfattade relevans, vilket hade blivit väldigt komplext och svårt att motivera.

4. Resultat och analys

I detta avsnitt presenteras och analyseras resultatet från de intervjuer som genomförts med tjänstepersoner i de utvalda kommunerna samt dokumentstudien av detaljplanerna. Resultatet av intervjuerna presenteras utifrån de huvudkategorier som redogörs för i metoden. Resultatet av dokumentstudien presenteras utifrån de sorters åtgärder som beskrivs under ”Hur kan biltrafiken minskas?” i avsnittet ”Teori och bakgrund”, i enlighet med metodens beskrivning. Det som presenteras är ett urval av de för studien mest intressanta resultaten, inte en komplett representation av allt material som samlats in.

4.1. Göteborgs Stad

4.1.1. Intervjuer med tjänstepersoner

I tabell 2 nedan presenteras intervjupersonerna från Göteborgs Stad.

Tabell 2. Intervjupersoner i Göteborgs Stad

Intervjuperson	Förvaltning	Yrkestitel	Datum för intervju	Längd på intervju
G1	Trafikkontoret	Medarbetare som arbetar med miljöfrågor	9/3 2021	20 min
G2	Trafikkontoret	Strategisk trafikplanerare	9/3 2021	30 min
G3	Stadsbyggnadskontoret	Enhetschef	12/3 2021	23 min

Politiska förutsättningar

Alla de tre intervjupersonerna i Göteborgs Stad påpekar att kommunen i regel hellre arbetar för att uppmuntra hållbart resande än för att minska biltrafiken, då det anses politiskt svårare. Intervjuperson G2 säger till exempel:

“Samtidigt som vi har de här målen att minska biltrafiken så har vi inte riktigt verktygen att jobba med det. (...) [V]i måste ju förankra det hos politiken. Vi jobbar ju på uppdrag av politiken; vi är en politiskt styrd organisation. Så det här är en lurig situation.” (Intervjuperson G2, 2021-03-09).

Det verkar i kommunen också till viss del saknas en politisk enighet i dessa frågor, vilket intervjuperson G1 uttrycker. Hen efterfrågar en sådan enighet, så att arbetet med hållbara resor och minska biltrafik inte ska bli en partipolitisk fråga.

Interna förutsättningar

Intervjuperson G1 efterfrågar ett bredare och mer delat ansvar för kommunens mål gällande minskad klimatpåverkan från trafik. Hen menar att det är viktigt att målet inte bara ska gälla för Trafikkontoret, utan för hela staden. Vidare lyfter intervjuperson G2 att Göteborg i grunden är en bilstad, på grund av dess historiska bakgrund:

“[A]llting byggdes utifrån att det ska gå att köra mycket bil och fort och effektivt. Och då sitter vi med den infrastrukturen som är ganska svår att omvandla till någonting annat.” (Intervjuperson G2, 2021-03-09).

Göteborgs bakgrund som bilstad innebär också att det i staden finns en stor mängd befintlig parkering. Detta lyfts av intervjuperson G2 som en svårighet, då kommunen endast kan påverka den nya parkering som byggs, och inte kan råda över redan existerande privatägd parkering.

Slutligen lyfter intervjuperson G3 att det krävs väldigt stora investeringar i Göteborgs kollektivtrafik och att resurser inte alltid finns lättillgängliga. Hen beskriver att hen anser att staten måste bidra till detta, och berättar vidare att många av de åtgärder som är med i kommunens kollektivtrafikprogram inte är finansierade.

Det praktiska arbetet

Intervjuperson G1 lyfter att det i arbetet med att minska biltrafiken läggs extra stort fokus på innerstaden, eftersom det är där åtgärderna kan anses ha störst

effekt. Hen vet ej om det gjorts mer åtgärder i innerstaden än på andra ställen, men menar ändå att fokus för diskussioner om var det är viktigt att arbeta med dessa frågor fokuseras på innerstaden.

Både intervjuperson G2 och G3 lyfter kommunens arbete gällande parkeringstal. G3 poängterar att kommunen har varit offensiva och rätt framstående i detta arbete, och G2 säger att de fått uppdrag att arbeta om parkeringstalen för att bättre uppnå uppsatta mål, men att politikerna samtidigt inte vill göra det alltför svårt för näringslivet i den centrala staden. Intervjuperson G2 nämner också att hen önskar att de hade kunnat begränsa parkering vid arbetsplatser, men att det är svårt eftersom, som nämnt ovan, mycket redan existerande parkering är i privat ägo.

Intervjuperson G3 lyfter att de inom den nya översiktsplanen som håller på att tas fram jobbar mer med förtätning och en flerkärnig struktur. Även intervjuperson G1 lyfter frågan med förtätning för att möjliggöra ett mindre behov av transport, men menar också att detta kan öka redan existerande problematik med buller och lokala luftföroreningar.

G2 menar att detaljplaner är väldigt viktiga för kommunen, men att det finns svårigheter med detaljplanen som verktyg:

“[V]i har väldigt små möjligheter att påverka om vi inte gör det genom en detaljplan. Det är det som är vårt instrument, detaljplaner. Tyvärr då så är det väldigt tätt avgränsat i en detaljplan. Det finns små möjligheter att agera utanför detaljplanens fysiska gräns. Så det är både bra och dåligt.” (Intervjuperson G2, 2021-03-09).

Målkonflikter

Både intervjuperson G1 och G3 lyfter svårigheter kring Göteborgs Stads position som en logistikstad.

“Sen har vi ju konflikter mellan andra mål i staden. Vi har ju som mål också att bli Nordens logistiknav och det funkar ju kanske inte jättebra ihop med ett mål om att minska vägtrafikarbetet alltid.” (Intervjuperson G1, 2021-03-09).

Intervjuperson G3 lyfter specifikt Göteborgs hamn som en begränsande faktor. Hen säger att detta viktiga logistikcentrum stöds av riksintressen och därför måste framkomlighet till den funktionen upprätthållas. Hen menar att kommunen nog kan ha lidit av att ha den sortens strukturer i den centrala staden.

Intervjuperson G1 lyfter det faktum att kommunen saknar riktlinjer för hur målkonflikter inom kommunen ska hanteras. Hen menar att det inte funkar att

man har en grupp som arbetar med miljö- och klimatprogrammet och en annan som arbetar utifrån näringslivstrategiska programmet, utan att man måste kunna diskutera övergripande tillsammans. G1 lyfter också det faktum att det inom kommunen finns många olika förvaltningar och bolag som har olika mål som är mest styrande för deras arbete, trots att alla mål bör gälla för alla. Hen menar vidare att det alltid kommer finnas konflikter mellan vissa frågor, så som mellan att vilja öka mobiliteten och samtidigt minska klimatpåverkan.

Intervjuperson G2 lyfter motsättningen som kommunen har mellan att fortsatt vilja fungera som en evenemangstad med centrala verksamheter och att samtidigt vilja minska biltrafiken:

“Det är en ganska svår sak att väga de här sakerna mellan varandra och det är därför politiken har så svårt i det här också. De vill också att det ska vara lätt att driva verksamheter i staden, och för många är det synonymt med att det ska vara lätt att köra bil till verksamheterna, tyvärr. (...) Folk är väldigt rädda för att bli av med parkeringsplatserna. Man hänger upp sig väldigt mycket kring att blir man av med en parkeringsplats så försvinner alla våra kunder.” (Intervjuperson G2, 2021-03-09).

G3 lyfter ett flertal olika utmaningar i arbetet med att minska biltrafiken, och menar att planeringsarbetet alltid innebär en avvägning mellan olika intressen. Hen lyfter till exempel det faktum att det finns en rädsla att barnfamiljer ska flytta till grannkommuner och att Göteborgs Stad därmed ska tappa skatteunderlag. Detta beskriver hen har lett till att det nu finns en vilja att bygga mer i ytterområdena, där det idag saknas utbyggd kollektivtrafik.

Arbetet med att minska biltrafiken kan också ha socioekonomiska aspekter, vilket intervjuperson G2 lyfter. Hen beskriver att boende i vissa områden har lägre bilinnehav då de saknar ekonomiska förutsättningar, men att de kanske ändå hade påverkats mest av begränsningar av möjligheten att köra bil, eftersom de ofta har långa pendlingsavstånd. Vidare lyfter G2 även vikten av tillgänglighet. Hen beskriver att det är viktigt att det är lätt för alla att ta sig fram i staden, vilket kräver att man måste kunna köra bil överallt. Hen menar att detta gör det svårt att begränsa biltrafiken, om möjlighet att köra bil ändå måste finnas.

Sammanfattning av intervjuer i Göteborg

I tabell 3 sammanfattas övergripande de viktigaste resultaten från intervjuerna, för att tydliggöra och underlätta ihågkommandet inför resten av uppsatsen.

Tabell 3. Sammanfattande tabell för intervjuer med tjänstepersoner i Göteborgs Stad

Politiska förutsättningar	Interna förutsättningar	Det praktiska arbetet	Målkonflikter
<p>* Politiskt lättare att jobba med att förbättra kollektivtrafik, gång och cykel än att jobba med åtgärder för att minska biltrafiken</p> <p>* Saknar tydligt politiskt uppdrag att minska biltrafiken</p>	<p>* Efterfrågar mer delat ansvar för mål</p> <p>* Mycket befintlig parkering</p> <p>* Historiskt bilstad</p> <p>* Krävs stora investeringar</p>	<p>* Framstående arbete med parkeringstal</p> <p>* Mest effekt i innerstaden</p> <p>* Mer flerkärnigt framöver</p> <p>* Detaljplaner centralt men begränsat verktyg</p>	<p>* Logistikstad</p> <p>* Saknar riktlinjer för att hantera målkonflikter</p> <p>* Olika förvaltningar, olika styrande mål</p> <p>* Vill fortsatt vara en evenemangsstad</p> <p>* Inte förlora skatteunderlag</p> <p>* Socioekonomiska svårigheter</p> <p>* Upprätthålla tillgänglighet</p>

4.1.2. Dokumentanalys av detaljplaner

I tabell 4 nedan presenteras de detaljplaner som studerats från Göteborgs Stad.

Tabell 4. Studerade detaljplaner i Göteborgs Stad

Detaljplan	Beskrivning	Laga kraft vunnen
G1	Ändring av del av detaljplan för att bebyggelse ska bli planerlig och möjliggöra att bevilja bygglov för förändringar	2021-01-19
G2	Detaljplan för att bygga	2021-01-14

	bostäder med särskild service	
G3	Detaljplan för att möjliggöra för en stadsutveckling vid stationsområde	2021-01-07
G4	Detaljplan för att bygga förskola och studentbostäder	2020-12-23
G5	Detaljplan för byggande av bostäder samt ändring av gällande fastighetsindelning	2020-11-26

Bilparkering

I Göteborg Stads planer finns genomgående referenser till kommunens parkeringstal och mobilitetsanvisningar som ska följas för att bestämma hur många parkeringsplatser som ska anläggas. Ingen av planerna eliminerar parkeringsplatser utan att ersätta dem, eller bygger nytt utan att också anlägga parkering. Istället verkar planerna vara mycket pragmatiska och utgå från att parkering behövs. I fall så som detaljplanerna G2 och G4, som till viss del gäller kategoribostäder, diskuteras att dessa sorters bostäder kan ges lägre parkeringstal än normalspannet, vilket visar på en vilja att ha färre parkeringsplatser, när det uppfattas vara möjligt.

I planerna syns en vilja att genom andra åtgärder minska det uppfattade behovet av bilparkering. I detaljplan G3 beskrivs till exempel att man genom olika mobilitetslösningar så som samutnyttjande, bilpooler och andra åtgärder kan minska antalet parkeringar som behövs.

I detaljplanen G5 beskrivs det att det på grund av trafiksäkerhetsskäl inte längre kommer vara lämpligt att ha kvar parkering längs med en närliggande gata, och att dessa parkeringsplatser därmed kommer plockas bort. Vidare, i detaljplan G3 beskrivs att avsikten enligt planen är att angöring och parkering ska ske så långt österut som möjligt inom planområdet, för att minska mängden biltrafik längre in i området. Dessa exempel visar på en villighet att begränsa parkeringsmöjligheter till viss del. Men, som beskrivs inledande i detta avsnitt, de detaljplaner som studerats visar inte på en vilja att drastiskt begränsa parkeringsmöjligheterna i Göteborgs Stad.

Bilens framkomlighet

I de av Göteborgs Stads detaljplaner som har studerats kan både tendenser till främjande av bilens framkomlighet och viss vilja att ge bilen mindre utrymme ses.

I detaljplan G3 beskrivs att en gata ska breddas för att hantera en utökad framtida användning, och i plan G4 beskrivs att det kommer anläggas en vändplats, dock framförallt för att möjliggöra för leveranser och liknande. Dessa exempel, om än små, kan tolkas som att det finns en viss vilja att förenkla för bilkörande.

Det finns dock också tendenser åt andra hållet, som visar att kommunen vill ge bilar mindre utrymme. I detaljplan G3 beskrivs att en cirkulationsplats i området kommer tas bort och bytas ut mot en mindre ytkrävande signalkorsning. Detta gör bilarnas framkomlighet lite mindre obehindrad och ger bilarna lite mindre plats i stadsmiljön. Dock stoppar ju detta såklart på inget sätt bilkörande. Också i detaljplan G3 beskrivs att de vill lyfta fram en park i området genom att minimera biltrafiken i den delen av planens område. Detta ska signaleras genom gestaltningen av gatumiljöerna runt parken. Dock beskrivs också att detta ska uppnås genom att andra stråk ska prioriteras för biltrafik, vilket skapar viss osäkerhet kring hur mycket bilens framkomlighet faktiskt begränsas.

Central förtätning

Det finns tydliga tendenser i alla de detaljplaner som studerats från Göteborgs Stad som visar på att kommunen vill arbeta för förtätning. I detaljplan G1 handlar detta om ett möjliggörande att bygga till fler våningar på redan existerande hus, medan det i planerna G4 och G5 beskrivs handla om förtätning i redan existerande bostadskvarter genom att nya byggnader tillförs. I detaljplan G2 är förtätningen lite mer otydlig då de nya byggnaderna tillförs på naturmark, men då detta är i nära anslutning till existerande bostadsområde kan det ändå ses som en sorts svagare förtätning. Detaljplan G3 innebär ganska stora förändringar och stadsutveckling vid den centrala stationen vilket också kan ses som en slags förtätning, då man utvecklar redan existerande stadsmiljö.

Funktionsblandat byggande

Man kan se tendenser av funktionsblandning i de detaljplaner som har studerats. I detaljplan G3 poängteras att planen möjliggör en blandning av funktioner då kontor, centrumfunktioner och bostäder tillåts av planen. Också, detaljplan G4 behandlar en ny byggnad som kommer innehålla både förskola samt studentbostäder. Detaljplan G2 tillför fler bostäder till ett redan bostadsdominerat område, men området är i nuläget mycket homogent med mycket enfamiljshus, och då planen tillför en annan boendeform, lägenheter med särskild service, kan det ses som en viss funktionsblandning, då homogeniteten av boendeform bryts. I detaljplan G5 medges att planen ytterligare förstärker områdets homogenitet med mestadels lägenheter, och denna plan kan alltså inte anses bidra till en ökad funktionsblandning. Dock menas det i planen att det finns ett behov av fler större

lägenheter i området vilket planen kan bidra till. Det finns alltså vissa tendenser till funktionsblandning i planerna, men detta är inte helt genomgående.

Sammanfattning av detaljplaner i Göteborg

I tabell 5 sammanfattas övergripande de viktigaste resultaten från denna del av dokumentstudien, för att tydliggöra och underlätta ihågkommandet inför resten av uppsatsen.

Tabell 5. Sammanfattande tabell för dokumentstudie av detaljplaner från Göteborgs Stad

Bilparkering	Bilens framkomlighet	Förtätning	Funktionsblandning
<p>* Applicerar parkeringstal</p> <p>- Låga för kategoriboenden</p> <p>* Motprestationer för att sänka parkeringstal</p>	<p>* Bredda gata</p> <p>* Byter ut cirkulationsplats mot signalkorsning</p> <p>* Minimerar biltrafik runt park - prioritera andra bilstråk</p> <p>* Signalera genom gestaltning av gatumiljö</p> <p>* Anlägg vändplats</p>	<p>* Möjliggör fler våningar</p> <p>* Fler byggnader i befintliga bostadsområden</p> <p>* Central stadsutveckling</p>	<p>* Kompletterande boendeform</p> <p>* Tillåter fler funktioner</p> <p>* Flera funktioner i en byggnad</p> <p>* Förstärker homogenitet - men möjliggör för större lägenheter</p>

4.2. Borlänge kommun

4.2.1. Intervjuer med tjänstepersoner

I tabell 6 nedan presenteras intervjupersonerna från Borlänge kommun.

Tabell 6. Intervjupersoner i Borlänge kommun

Intervjuperson	Förvaltning	Yrkestitel	Datum för intervju	Längd på intervju
B1	Plan- och markkontoret	Projektledare	16/3 2021	33 min
B2	Plan- och markkontoret	Arkitekt	18/3 2021	26 min

Politiska förutsättningar

Intervjuperson B1 lyfter att det ofta är lätt att politiskt enas om att man ska arbeta med hållbart resande men när det handlar om faktiska åtgärder blir det ofta mer komplicerat. Hen menar att det är lätt att ge det normativt rätta svaret, men att församlingar för bilisten ofta möts av mycket större politiskt motstånd.

Interna förutsättningar

Resursbrist är något som B1 lyfter som en central utmaning för kommunen, då det ibland inte finns tillräckligt med resurser för att finansiera till exempel tjänster. Hen lyfter att det kan vara svårt att få in arbetet i linjeorganisationen, och att mer ambitiöst arbete ofta genomförs med hjälp av projektmedel. Hen lyfter specifikt förbättringar i infrastrukturen, så som utbyggnad av cykelväg, som mycket resurskrävande.

Både B1 och B2 lyfter att det finns utmaningar i det faktum att Borlänge är och traditionellt länge har varit en bilburen kommun. Intervjuperson B2 beskriver till exempel att staden har ett centralt köpcentrum som många människor väljer att köra bil till. B1 säger:

“Det finns ju ändå utmaningar i att ställa om från ett system där man hela tiden historiskt har haft bilen i fokus och bilens tillgänglighet i fokus.”
(Intervjuperson B1, 2021-03-16).

B1 lyfter att det är en utmaning att nu frångå från det traditionella efterfrågsstyrda sättet att arbeta och istället våga tänka nytt och arbeta målstyrt. Hen lyfter framförallt parkeringsfrågan, och säger att det är viktigt att inte se efterfrågan på parkering som ett faktiskt behov.

Långa tidshorisonter lyfts av både B1 och B2 som en utmaning i arbetet. B1 menar att i en verksamhet med så långa processer tar det oftast ett tag innan sådant som den hyfsat nyantagna trafikstrategin helt kommer in i arbetet. B2 beskriver:

“Att man liksom ska försöka vrida hela den här tröga skutan åt det hållet som vi vill nu. Det kommer ju ta lite tid” (Intervjuperson B2, 2021-03-18).

Intervjuperson B1 menar att ju mer synlig bilen blir i samhället desto mer norm blir den. Hen menar därför att hur bilvänligt man utformar samhället har en psykologiskt beteendepåverkande effekt. Hen beskriver att många i Borlänge inte tror att man kan cykla till matbutikerna, och menar att det är förståeligt på grund av de hav av bilparkeringar som finns där.

Intervjuperson B2 menar att man i kommunen jobbar mer för att främja hållbart resande än för att begränsa biltrafiken. Hen beskriver att man vill se till att det finns cykelparkering, cykelvägar och kollektivtrafikmöjligheter, och hellre fokuserar på detta än på att till exempel försvåra för bilparkering.

Det praktiska arbetet

Intervjuperson B1 lyfter att kommunen velat titta på och arbeta med parkeringsfrågan, men har insett att för att det ska ge de efterfrågade resultaten så måste man jobba på en större skala inom staden, för att inte riskera att de som vanligtvis ställt sig på en parkering som nu fått taxa bara flyttar över till närliggande gratisparkering. Vidare lyfter hen att det finns en svårighet i en mindre kommun när det gäller arbetet med parkering, då man inte kan argumentera för införande av parkeringsavgifter utifrån ett tillgänglighetsperspektiv, då det finns ett sådant överflöd av parkering att det inte finns ett behov att verka för högre omsättning på parkeringsplatserna.

Både intervjuperson B1 och B2 lyfter att kommunens parkeringsstrategi är indelad i olika zoner, och att parkeringstalen för bil därför är lägre i de mer centrala delarna av staden. Därmed menar de att ett visst fokus på den centrala staden kan ses inom arbetet för mer hållbart resande. B2 menar att denna sorts fokus känns som en typisk grej i alla kommuner. Hen beskriver:

“Jag tror att man tänker att [den centrala staden] kanske är vårt mest offentliga rum och sen på landsbygden blir det kanske en struktur som är mer privat. (...) [M]an tänker kanske att avstånden där blir lite ohanterliga.

(...) Det känns som en typisk grej i alla kommuner, att man fokuserar mycket på tätbebyggelse.” (Intervjuperson B2, 2021-03-18).

Slutligen lyfter B1 den förtättningsvilja som finns i kommunen som ett sätt som kommunen arbetar för att minska transportbehoven.

Målkonflikter

B1 lyfter att det finns en rädsla bland näringslivet att om det införs hårdare parkeringsavgifter eller regleringar kommer det väldigt negativt drabba de som verkar i centrum, och att centrums attraktivitet kommer minska. Hen menar att det kan göra centrum mer attraktivt om man minskar biltrafiken men att hen tror att det från ett näringslivsperspektiv finns en vilja att man enkelt och snabbt ska kunna köra bil till centrum, så att bilisterna inte istället väljer det centralt belägna köpcentret, som enkelt nås med bil.

B1 lyfter det faktum att Borlänge har en målsättning om att vara den mest byggvänliga kommunen i Sverige, och att detta, beroende på hur målet tolkas, potentiellt kan leda till utmaningar i arbetet gentemot byggherrar. Hen har märkt att kommunen ofta vill ha väldigt flexibla detaljplaner, som då öppnar för ganska många parkeringsplatser. B2 håller med om detta, och beskriver att det kan bli en konflikt mellan viljan att hålla detaljplaner flexibla samtidigt som man vill säkerställa parkeringsstrategin.

Sammanfattning av intervjuer i Borlänge

I tabell 7 sammanfattas övergripande de viktigaste resultaten från intervjuerna, för att tydliggöra och underlätta ihågkommandet inför resten av uppsatsen.

Tabell 7. Sammanfattande tabell för intervjuer med tjänstepersoner i Borlänge kommun

Politiska förutsättningar	Interna förutsättningar	Det praktiska arbetet	Målkonflikter
* Lätt att enas att man ska göra det, men svårt med faktiska åtgärder	* Resursbrist * Traditionellt bilburen kommun * Långa tidshorisonter - svårt att styra om	* Svårt med parkeringsfrågan * Centralt fokus gällande parkeringsbegränsning * Förtättningsvilja	* Näringslivets rädsla * Vill vara flexibla mot byggherrar

	<p>* Bilen som norm</p> <p>* Lätt att göra rätt hellre än att begränsa</p>		
--	--	--	--

4.2.2. Dokumentanalys av detaljplaner

I tabell 8 nedan presenteras de detaljplaner som studerats från Borlänge kommun.

Tabell 8. Studerade detaljplaner i Borlänge kommun

Detaljplan	Beskrivning	Laga kraft vunen
B1	Detaljplan för existerande fastigheter med handel och kontor	2020-11-12
B2	Detaljplan för uppförande av bostads- och/eller kontorsbyggnad/-er	2020-11-12
B3	Detaljplan för mer flexibel användning av befintlig bebyggelse	2020-11-12
B4	Detaljplan för uppförandet av ett bostadshus	2020-10-21
B5	Detaljplan för att inom planområdet skapa förutsättningar för att ändra användningen av fastigheterna	2020-07-23

Bilparkering

I Borlänge kommuns detaljplaner, som i Göteborg Stads, finns mycket referenser till kommunens antagna parkeringstal och kommunens parkeringsnorm, och hur dessa ska följas. Det poängteras i detaljplan B5 att en ambition om ett minskat

resande med bil ligger till grund för de kommunala parkeringstalen. Parkeringstalen har dock inte utvärderats i detta arbete. I detaljplan B2 poängteras både att parkeringsnormen ska följas, men också att parkeringstalen är flexibla och att parkeringstalen för bil ska tolkas som ett maxtal. Detta kan ses som en tendens att kommunen potentiellt vill, inom ramarna för den antagna parkeringsnormen, möjliggöra för färre parkeringsplatser. Detaljplan B5 behandlar bland annat utbildningslokaler för vuxenutbildning, vilket det i planen skrivs att det saknas beslutade parkeringstal för. Därför gjordes en beräkning av sådana för denna sorts verksamhet specifikt för denna plan. Planen beskriver att samma typ av beräkningar och antaganden då använts som i arbetet med framtagandet av de kommunala parkeringstalen.

I de fall där parkeringsmöjligheter saknas eftersom fastigheten är för liten, så som i detaljplan B3, eller där inte alla parkeringsplatser nödvändigtvis får plats på fastigheten, så som i detaljplan B5, beskrivs det att parkeringen då behöver lösas inom en närliggande fastighet.

Detaljplanerna som har studerats från Borlänge kommun visar på en pragmatik där bilparkering anses behövas anordnas, även om det också finns en vilja att inte nödvändigtvis maximera antalet parkeringsplatser. I både detaljplan B2 och B5 beskrivs att fastighetsägaren genom så kallade parkeringsköp (vilket till exempel beskrivs kan innebära anordning av bil- eller cykelpool) kan minska antalet parkeringsplatser som behövs anläggas, och att kommunen kan besluta om avvikelser från parkeringstal om skäl finns. Alltså finns det i kommunen sannolikt en viss vilja att ha färre parkeringsplatser och bidra till minskat privat bilägande.

Bilens framkomlighet

I de av Borlänge kommuns detaljplaner som har studerats i detta arbete finns mycket få referenser till hur biltrafiken påverkas. I detaljplanerna B2 och B3 saknas helt sådana beskrivningar, och i planerna B1, B4 och B5 skrivs att planförslagen inte bedöms påverka trafikmängden i någon större utsträckning. I detaljplan B5 införs en planbestämmelse som reglerar att man inte får anordna in- och utfarter mot vissa angränsande gator, dels för att bekräfta befintliga planförhållanden samt av trafiksäkerhetsskäl. Detta är den mest utförliga beskrivning av hur bilens framkomlighet påverkas i de planer som har studerats, vilket innebär att det är mycket svårt att dra några slutsatser om Borlänge kommuns arbete för att främja eller begränsa biltrafik utifrån detta perspektiv.

Central förtätning

Alla Borlänge kommuns detaljplaner visar på en vilja att på olika sätt verka för förtätning. I planerna B1 och B5 medges ökade byggnadshöjder och fler våningar på redan bebyggda fastigheter. Detaljplanerna B2 och B3 tillskapar båda fler

bostäder i den centrala staden, och bidrar därmed till central förtätning. Också detaljplan B4 bidrar till förtätning då planen skapar förutsättningar för uppförandet av ett nytt bostadshus i ett existerande bostadsområde. Det finns alltså genomgående tendenser till förtätning i de planer som studerats.

Funktionsblandat byggande

I de flesta av de studerade planerna från Borlänge kommun finns referenser till funktionsblandning. I detaljplan B1 ges de redan existerande fastigheterna flexibla användningsbestämmelser för att bättre stämma överens med verkligheten, samt för att öka flexibiliteten gällande framtida etableringar. Planerna B2, B3 och B5 möjliggör alla för olika sorters funktioner, och kan därmed alla anses bidra till funktionsblandning. Endast detaljplan B4 kan inte alls anses bidra till funktionsblandning, då denna plan tillför ett bostadshus till ett redan existerande villaområde. Dock, på grund av denna plans karaktär kan man nog inte förvänta sig funktionsblandning, då planen har mycket snävt fokus.

Sammanfattning av detaljplaner i Borlänge

I tabell 9 sammanfattas övergripande de viktigaste resultaten från denna del av dokumentstudien, för att tydliggöra och underlätta ihågkommandet inför resten av uppsatsen.

Tabell 9. Sammanfattande tabell för dokumentstudie av detaljplaner från Borlänge kommun

Bilparkering	Bilens framkomlighet	Förtätning	Funktionsblandning
<p>* Parkeringstal för bil ska ses som max</p> <p>* Följa parkeringsnorm</p> <p>* Parkering inom närliggande fastighet</p> <p>* Möjlighet till grönt parkeringsköp</p>	<p>* Bedöms inte påverka</p> <p>* Får inte anordna in- och utfart på vissa ställen</p>	<p>* Ökad byggnadshöjd</p> <p>* Ytterligare bostäder centralt</p> <p>* Tillför bostad till existerande bostadsområde</p>	<p>* Ändrar till flexibla användningsbestämmelser</p> <p>* Medger olika sorters användningar</p> <p>* Tillför bostadshus till bostadsområde</p>

4.3. Jönköpings kommun

4.3.1. Intervjuer med tjänstepersoner

I tabell 10 nedan presenteras intervjupersonerna från Jönköpings kommun.

Tabell 10. Intervjupersoner i Jönköpings kommun

Intervjuperson	Förvaltning	Yrkestitel	Datum för intervju	Längd på intervju
J1	Stadsbyggnadskontoret	Planarkitekt	11/3 2021	26 min
J2	Tekniska kontoret	Enhetschef	15/3 2021	23 min
J3	Stadsbyggnadskontoret	En av cheferna	17/3 2021	29 min

Politiska förutsättningar

Intervjuperson J3 lägger emphasis vid vikten av att kommunens politiker ska våga ta och stå upp för de obekväma beslut som det ibland kan storma kring. Hen berättar att det ibland är svårt att veta hur politikerna kommer ställa sig till ett förslag, även när det finns stöd för arbetet i styrdokumentet:

“Vi har det i våra dokument att vi ska göra det här men sen är det alltid en fråga när beslutet väl ska tas igen då av politikerna. Vågar de stå upp för det här eller blir det sånt ramaskri från invånarna så att de inte vågar backa upp det? Vi vet ju att vi har stöd från många invånare också att jobba på det här sätter och politikerna som sagt har sagt att det är så här vi ska jobba men man vet aldrig (...)” (Intervjuperson J3, 2021-03-17).

Hen menar dock att de känner att de har den politiska majoriteten med sig i arbetet, även om viss osäkerhet kan finnas gällande vissa beslut eller åtgärder. Hen beskriver också att det var en svårare situation för några år sedan då kommunen hade ett annat styre som inte hade varit vid makten när flera av de centrala strategiska dokumenten antogs, och att det därmed fanns en större osäkerhet huruvida ett förslag som lades fram enligt dokumenten skulle röstas igenom eller inte. Hen berättar vidare att det finns en stark önskan från vissa politiska håll att de bör jobba med alla trafikslag, och inte försämra för något. Hen

menar att stöd för detta inte finns i kommunens antagna dokument men att vissa partier ändå driver denna fråga.

Interna förutsättningar

J1 emfaserar att de i Jönköping har terrängen och geografin mot sig när det gäller att få folk att välja hållbara transportmedel. Detta då kommunen är ganska kuperad, vilket kan få folk att välja bilen även på kortare sträckor, för att undvika backarna.

På frågan om det kommunala målet om att körsträckan per invånare ska minska har påverkat arbetet på ett konkret sätt så menar intervjuperson J3 att hen inte tycker att det har gjorts det. Hen menar att det pratas om att biltrafiken inte ska öka, men det konkreta målet om att körsträckan ska minska menar J3 är mer anonymt. Vidare berättar J1 följande:

“Vi vill inte gärna jobba för att krångla till det för biltrafiken utan vi vill kunna erbjuda alternativ.” (Intervjuperson J1, 2021-03-11).

J1 berättar att kommunen ibland saknar resurser, och menar att det för större satsningar behövs stöd från staten och regionen. Hen säger att kommunen gör det den kan för att till exempel bygga ut cykelnätet, men att det på grund av kostnaden tar väldigt lång tid.

Intervjuperson J1 beskriver också en utmaning när det gäller samarbetet mellan hens avdelning och förvaltningens trafikavdelning. Detta då trafikavdelningen föredrar separering mellan trafikslagen, vilket möjliggör för mycket god framkomlighet, och därmed bygger vad J1 kallar stora och ödsliga gaturum. J1 menar att dessa miljöer nog kommer upplevas som trista, och att människor inte kommer vilja vistas där till fots eller med cykel

J2s förvaltning arbetar med drift av den byggda miljön, och hen tar upp en del utmaningar kring detta i kombination med minskning av biltrafik. Detta då minskningen av biltrafiken ofta försöks uppnås genom avsmalnade vägar med olika hinder i vägen. Detta gör driften mer komplicerad och att den ofta kan ta längre tid, då man kanske till och med måste byta maskin eller fordon. Hen menar att detta då blir en politisk fråga, då kostnaden för driften därmed kan öka. Också intervjuperson J3, som arbetar på en annan förvaltning, tog upp frågan om drift. Hen tar dock upp detta som en svårighet i att få målsättningarna om hållbara transporter att sippra ner till alla åtgärder, då hen inte alltid upplever att tekniska kontoret arbetar mot dessa mål i hur de underhåller.

Intervjuperson J2 menar att samarbetet mellan olika kommunala verksamheter gällande hållbara transporter hade kunnat fungera bättre. Hen beskriver att man under remissrundor ibland missar någon verksamhet, vilket kan ställa till det eftersom ett viktigt perspektiv då kan förloras. Också J3 lyfter att det

finns en utmaning i att hålla ihop arbetet för hållbara transporter hela vägen, och i bristen på uppföljande arbete. Hen menar att i alla fall stadsbyggnadsförvaltningen i dagsläget är dålig på att följa upp och se om man faktiskt arbetar mot rätt mål.

J1 lägger stor emfas på den problematik det innebär att motorvägen E4:an går rakt genom Jönköping. Hen berättar att motorvägen nu ska byggas ut, vilket hen menar så klart inte kommer minska biltrafiken, men att kommunen inte styr detta. Hen beskriver också den ibland svåra relationen gentemot Trafikverket:

“Jag tycker faktiskt att det är, nu är jag lite kaxig då, men jag tycker att vi motarbetas av Trafikverket. (...) De kör på med sitt gamla tänk att man ska ha en prognos framåt för att biltrafiken ska öka ständigt, men vi jobbar ju för att biltrafiken inte ska öka. Vi har ju inte samma målbild.”
(Intervjuperson J1, 2021-03-11).

Också intervjuperson J3 beskriver denna problematik, och säger att det innebär en mycket konkret målkonflikt att Trafikverket vill ha en störningsfri framkomlig väg med förutsägbara restider, medan kommunen då menar att det blir mycket svårt för dem att konkurrera ut biltrafiken med kollektivtrafik och cykel. Hen menar att detta är den svåraste konflikten i kommunen, och en som diskuteras mycket.

J1 och J2 menar båda att det är svårt att ändra människors vanor och preferenser. J1 säger att det är lätt att tro att man kan påverka med planläggning et cetera, men att hen inte tror att det är så mycket de egentligen kan påverka, då människor inte gör rationella val. Intervjuperson J2 beskriver hur invånare hör av sig till hens förvaltning för att klaga på de åtgärder som gör det krångligare för folk att ta sig fram. Hen beskriver en svårighet där hens förvaltning får stå till svars för stadsbyggnadskontorets beslut, men där hen inte kan skylla ifrån sig då de ändå är med i processen där besluten tas. Hen menar att detta ibland blir en konflikt med medborgare.

Slutligen beskriver J3 hur ett förslag från en byggherre ibland kan uppfattas som en stark påtryckande kraft som politiker inte vill säga nej till. Detta då, trots att Jönköping är en ganska stor kommun, man inte vill sätta press på byggherrarna för att man är så glad att de vill bygga i kommunen.

Det praktiska arbetet

Både J2 och J3 upplever att arbetet med att minska biltrafiken fokuseras på de centrala delarna av staden. J2 beskriver att den centrala delen av staden är där handeln och kontorsverksamhet är koncentrerad och dit alla ska för att samlas. Därmed menar hen att det är där man vill få folk att låta bli att ta bilen, medan det

utanför stadskärnan är bostadsområden, och dit kör man bara om man bor där. J3 emfaserar att det är de som bor centralt som lättast kan förändra sitt beteende:

“Vi anser väl att det är främst de som bor centralt och har goda bussförbindelser och också har sin närservice nära, det är ofta de som har möjlighet att övergå till ett annat trafikslag. Så visst är det framförallt där vi lägger vårt fokus, det får man nog säga.” (Intervjuperson J3, 2021-03-17).

Intervjuperson J2 säger att de som hen som jobbar med park gärna skulle se fler grönytor, istället för parkeringar, men att det är svårt att få till i en stad, då folk tycker att det är jobbigt att gå långt från parkeringen.

“[T]rafikmässigt så funkar det inte, utan vi måste ju göra plats för parkeringar och bilar. Det funkar inte bara med parkeringshus i dagsläget.” (Intervjuperson J2, 2021-03-15).

Målkonflikter

Intervjuperson J1 beskriver en problematik där de vill främja kollektivtrafikens framkomlighet och därmed bygger på ett sätt som också kommer resultera i att det blir lättare för biltrafiken på bekostnad för framkomligheten med cykel. Hen funderar på om man kanske inte bör bygga på det sättet, men menar att då hade busstrafiken fått det sämre medan fler kanske hade valt cykel. J1 är fundersam kring om man i sådana situationer istället inte borde bygga alls.

Intervjuperson J2 berättar att kommunen har målsättningar om tillgänglighet för individer med funktionshinder, vilket ibland kan hamna i konflikt med arbetet för att minska biltrafiken. Detta då en minskning av biltrafiken ofta innebär att man vill sätta hinder i vägen, vilket också kan försvåra framkomligheten till exempel för personer som sitter i rullstol. Hen beskriver att sådana personer ibland hör av sig och klagar, och att sådana mål kan ställas mot varandra.

J3 beskriver att det finns många avvägningar som behöver göras i arbetet med hållbara transporter. Hen menar till exempel att ibland behöver vissa trafiksäkerhetsaspekter väga tyngre än begränsningen av bilens framkomlighet. Vidare resonerar hen kring sträckningen av en av kommunens stombusslinjer och beskriver att det krävs avvägningar mellan busstrafikens prioritet och viktiga grönstråk eller dagvattenstråk. Hen menar att det krävs konstanta kompromisser kring sådana frågor. Hen diskuterar också frågan kring vilket trafikslag som ska ha företräde på olika platser:

“Ibland kan det vara målkonflikter [om] vilket trafikslag som ska ha företräde på olika platser. Är det så att vi är så pass långt ut att det ändå är

rimligt att biltrafiken prioriteras högre än de gående, eller ska de gående alltid ha företräde oavsett hur få de är och på vilken plats vi är? Det är lite sådana delar vi diskuterar ibland och där vi kan ha lite olika åsikter” (Intervjuperson J3, 2021-03-17).

Sammanfattning av intervjuer i Jönköping

I tabell 11 sammanfattas övergripande de viktigaste resultaten från intervjuerna, för att tydliggöra och underlätta ihåkommandet inför resten av uppsatsen.

Tabell 11. Sammanfattande tabell för intervjuer med tjänstepersoner i Jönköpings kommun

Politiska förutsättningar	Interna förutsättningar	Det praktiska arbetet	Målkonflikter
<ul style="list-style-type: none"> * Politikerna måste våga ta obekväma beslut * Politikerna stöder inte alltid antagna dokument * Önskan från vissa politiker att arbeta med alla trafikslag 	<ul style="list-style-type: none"> * Terrängen och geografin mot sig * Vill erbjuda alternativ, inte krångla till för bilen * Resursbrist * Ibland svårt med samarbete inom kommunen * Driftsvårigheter * Behövs genomgående arbete och uppföljning * Trafikverket och E4:an försvårar * Svårt att förändra folks preferenser * Invånare klagar 	<ul style="list-style-type: none"> * Fokus på centrum * Trafikmässigt krävs parkeringar 	<ul style="list-style-type: none"> * Välja mellan hållbara trafikslag * Trafiksäkerhet * Ska bilen någonsin prioriteras? * Grön- och dagvattenstråk * Tillgänglighetsmål

	* Byggherrars önskemål		
--	---------------------------	--	--

4.3.2. Dokumentanalys av detaljplaner

I tabell 12 nedan presenteras de detaljplaner som studerats från Jönköpings kommun.

Tabell 12. Studerade detaljplaner i Jönköpings kommun

Detaljplan	Beskrivning	Laga kraft vunnen
J1	Detaljplan för att bygga trygghetsbostäder	2021-01-14
J2	Detaljplan för att möjliggöra en omvandling av stadsdel med bostäder och centrumverksamhet	2020-12-18
J3	Detaljplan för att möjliggöra för bostäder och centrumverksamhet	2020-11-25
J4	Detaljplan för att möjliggöra för byggnation av flerbostadshus samt en förskola	2020-11-10
J5	Ändring av detaljplan för att möjliggöra en framtida avstyckning av fastigheten	2020-10-20

Bilparkering

Jönköpings kommuns detaljplaner refererar så som de två föregående kommunernas planer till antagen parkeringsnorm som ska följas. Kommunen verkar ha en tydlig ambition att genom utformningen av parkering verka för att uppmuntra till hållbart resande. Detta då det i både plan J2 och plan J4 poängteras att boendeparkeringen ska utformas på ett sådant sätt att det blir möjligt att lämna bilen hemma och istället välja cykel eller kollektivtrafik.

Dock finns också mer pragmatiska åtgärder beskrivna, så som att det i plan J3 skrivs att ett nytt parkeringsgarage är tilltänkt och att det i plan J4 beskrivs att diskussion har pågått kring om man skulle tillåta sidkantsparkering utmed en gata där sådant inte tidigare varit tillåtet. Detta bedömdes inte gå eftersom gatan är alltför trafikerad, men detaljplanen öppnar för att kommande fördjupning av översiktsplanen kan komma att ändra områdets trafikstruktur och därmed möjliggöra parkering längs gatan. Liknande Göteborgs Stad och Borlänge kommun kan man i Jönköpings kommun alltså se både en vilja att till viss del begränsa bilparkering, men också en pragmatism där bilparkering behöver ordnas.

Bilens framkomlighet

I de detaljplaner som studerats från Jönköpings kommun i detta arbete kan en tydlig vilja att verka för att förenkla bilens framkomlighet uppfattas. Detta blev särskilt tydligt i plan J1, som innehåller mycket utförlig diskussion av hur biltrafiken i närområdet ska hanteras, och där planen verkar föredra den lösning som begränsar biltrafiken till en mindre grad. Detta då vägen med så kallade "obekvämligheter", så som en timglasformad busshållplats, angränsande trottoar, och ett tätare antal cykel- och gångpassager anses mindre attraktiv att leda personbilstrafiken till. I plan J1 beskrivs också att en gång- och cykelbana föreslås breddas och asfalteras för att fungera som infart. Även i plan J5 beskrivs att en ny infart kommer behöva anläggas, då den existerande byggnaden förlorar sin infart genom planen.

Vidare främjande av biltrafiken kan ses i plan J2 där gång- och cykeltrafiken separeras från biltrafiken för att öka framkomligheten för trafiken, men dock även för trafiksäkerheten för de som går och cyklar. Också i J2 diskuteras att det funnits förslag om att bygga en ny tillfart till området, men att detta inte ansetts aktuellt i nuläget. För att inte förlora denna möjlighet planläggs området närmast järnvägen som park för att skapa en byggnads- och parkeringsfrizon vars användning kan ändras till gata om det blir aktuellt med en ny tillfart. Detta visar på en vilja att ha en beredskap för att kunna säkra biltrafikens framkomlighet.

Det finns i de studerade detaljplanerna från Jönköpings kommun dock också tendenser som kan begränsa biltrafiken. I planerna J1 och J4 beskrivs till exempel att hastigheter ska sänkas, eller att åtgärder för att sänka hastigheter ska studeras. Också, i plan J3 skrivs att gatan i området enbart kommer tillåta gång- och cykeltrafikanter samt viss servicetrafik, och att denna trafik helt ska ske på gång- och cykeltrafikanternas villkor. Alltså finns det också i Jönköpings kommun tecken på en vilja att inte endast lyfta fram bilens framkomlighetsbehov.

Central förtätning

Alla de planer som studerats från Jönköpings kommun kan på något sätt ses som att de bidrar till förtätning. Planerna J1, J2, J3 och J4 innebär alla förtätning inom nuvarande bebyggelsestruktur. Detaljplan J3 möjliggör vidare högre bebyggelse, vilket innebär en högre exploatering. Även detaljplan J5 kan ses som förtätning, om än på en liten skala, då planen möjliggör en avstyckning av en existerande fastighet för byggnation av ytterligare ett bostadshus.

Funktionsblandat byggande

Detaljplanerna J2, J3 och J4 kan alla anses bidra till mer funktionsblandning. Detta då de möjliggör varierade användningar. I plan J4 skrivs att avsikten med planen bland annat är att påbörja omvandling av verksamhetsområdet mot en blandad stadsbebyggelse, vilket visar på en vilja att etablera funktionsblandning. Å andra sidan innebär detaljplanerna J1 och J5 endast tillförsel av bostäder till redan existerande bostadsområden, vilket innebär att de inte kan anses bidra till funktionsblandning.

Sammanfattning av detaljplaner i Jönköping

I tabell 13 sammanfattas övergripande de viktigaste resultaten från denna del av dokumentstudien, för att tydliggöra och underlätta ihålkommandet inför resten av uppsatsen.

Tabell 13. Sammanfattande tabell för dokumentstudie av detaljplaner från Jönköpings kommun

Bilparkering	Bilens framkomlighet	Förtätning	Funktionsblandning
<ul style="list-style-type: none">* Följa parkeringsnorm* Utforma för att främja cykel och kollektivtrafik* Nytt parkeringsgarage* Överväger att tillåta sidkantsparkering	<ul style="list-style-type: none">* Bilcentrerad diskussion kring åtgärder i närområdet* Separerade trafikslag för ökad framkomlighet* Inte bygga bort möjligheten till ny tillfart* Inte tillåta	<ul style="list-style-type: none">* Förtätning av befintligt bostadsområde* Ökad exploatering* Högre bebyggelse	<ul style="list-style-type: none">* Möjliggör varierad användning* Omvandla området till blandad stadsbebyggelse* Tillför bostäder till bostadsområden

	<p>persontransport</p> <p>* Sänka hastigheter</p> <p>* Ny infart</p> <p>* Gång- och cykelbana blir infart</p>		
--	--	--	--

4.4. Jämförande analys

I detta avsnitt görs en kortare jämförelse av resultaten från intervjuerna samt dokumentstudien i de olika kommunerna.

4.4.1. Intervjuer

Politiska förutsättningar

Av alla intervjupersonerna poängteras att det ibland kan vara svårt att få politikerna i kommunen att ta de skarpa, obekväma, men nödvändiga, besluten för att faktiskt lyckas minska biltrafiken. Vidare, i alla tre kommunerna anses det vara lättare och det läggs mer fokus på att arbeta för att uppmuntra till hållbart resande med kollektivtrafik, gång och cykel än att aktivt försöka hindra för biltrafiken och på så sätt minska bilkörandet.

Interna förutsättningar

Historiska förhållanden poängteras av intervjupersoner i Borlänge och Göteborg vara begränsande för arbetet, då det är svårt att i grunden förändra en stad som byggts som och alltid varit en bilstad. Av intervjuperson i Jönköpings kommun poängteras också att de fysiska geografiska förutsättningarna i kommunen är en utmaning, på grund av stora avstånd och höjdskillnader. Vidare tas resursbrist och behovet av stora investeringar upp av intervjupersoner från alla de tre kommunerna som en reell svårighet i arbetet för att främja ett mer hållbart resande. Att få till ett mer genomgående och gemensamt arbete inom kommunen, med god uppföljning, är också en svårighet som lyfts av intervjupersoner från alla tre kommunerna.

Relationen gentemot byggherrar tas upp av intervjupersoner från både Borlänge och Jönköping. Av intervjupersoner från båda kommunerna beskrivs att

byggherrars åsikter och förslag kan ha stor påverkan och inflytande i kommunen, då man helt enkelt är så glad att någon vill bygga i kommunen. Detta nämns ej av intervjupersoner från den större kommunen Göteborg. Av intervjupersoner från både Borlänge kommun och Jönköpings kommun nämns också relationen till invånare i kommunen som potentiellt komplex, då det är svårt att förändra människors vanor och preferenser.

Det praktiska arbetet

Intervjupersoner i alla de tre kommuner som studerats bekräftar att det ofta blir så att åtgärder i den centrala innerstaden diskuteras mer och att fler åtgärder kan komma att göras där än i mindre centrala delar av kommunen. Vidare, intervjupersoner i alla de tre kommunerna beskriver att det finns en vilja att arbeta med parkering som en åtgärd för att begränsa biltrafiken. Detta kan genomgående ses som den sortens åtgärd som lyfts mest av intervjupersonerna. Denna vilja finns alltså, men intervjupersoner från alla kommunerna ser också svårigheter i detta arbete. Från problematik kring befintlig parkering till att det trafikmässigt helt enkelt inte går att inte bygga parkeringsplatser så blir det tydligt att arbetet med parkeringsåtgärder inte är enkelt.

Målkonflikter

I alla intervjuer som genomförts kan målkonflikter identifieras. Utifrån intervjuerna med tjänstepersoner i Göteborgs Stad och Jönköpings kommun kan man se att större statliga intressen i närområdet kan begränsa och starkt påverka hur kommunen kan arbeta. I Göteborg gäller detta hamnen, som är Skandinavians största, medan det i Jönköping handlar om att hantera motorvägen E4:an som går rätt genom staden. I både Göteborg och Jönköping identifieras också viss problematik gällande samarbetet inom kommunen. Av en intervjuperson från Göteborg påpekas att olika förvaltningar inom kommunen har olika mål som är mest styrande för dem, vilket skulle kunna innebära att olika förvaltningar kan komma att dra åt olika håll. I Jönköping lyfts problematik som att olika delar av samma förvaltning kan ha olika perspektiv och vilja olika saker, eller potentiella felmatchningar mellan planerings- och driftsidan.

Intervjupersoner från både Göteborgs Stad och Borlänge kommun lyfter att näringslivet ofta kan ha ett annat perspektiv än kommunen. Detta framförallt gällande frågan om parkering i centrum, vilket det i båda kommunerna lyfts fram att näringslivet väldigt ogärna vill förlora. Tillgänglighet är en aspekt som lyfts av intervjupersoner i både Jönköpings kommun och Göteborgs Stad. Detta är en målsättning som intervjupersoner i båda kommunerna poängterar att de arbetar mot, vilket kan innebära en svårighet när man samtidigt vill begränsa var och på vilket sätt bilar kan ta sig fram i staden.

4.4.2. Detaljplaner

Bilparkering

I alla kommunernas planer emfaseras de antagna parkeringstalen och att de ska följas. I en av Borlänge kommuns planer poängteras vidare att parkeringstalet för bilar ska ses som ett maxtal. Endast ett par planer saknar tillförsel av parkeringsplatser (eller ersättning om existerande parkering tas bort), och dessa då planen endast innebär en mindre ändring av tidigare plan. Tillförsel av bostäder (eller även andra användningsområden) utan att också anlägga parkering verkar enligt dessa kommuners parkeringstal, och hur de får uttryck i dessa planer, inte möjligt. Dock skrivs det i planerna, i alla kommunerna, om idéer som att utformningen av parkering ska främja hållbart resande, att man genom motprestationer från exploatörens sida kan sänka parkeringstalen i ett senare skede, och att det finns möjlighet till gröna parkeringsköp. Viljan att främja ett hållbart resande genom parkeringsrelaterade åtgärder verkar alltså finnas där, men kan inte anses nått en särskilt radikal nivå, utifrån de planer som studerats i detta arbete.

Bilens framkomlighet

Det finns tendenser i kommunerna som pekar mot en vilja att begränsa bilens framkomlighet och ge bilen mindre utrymme. Detta uttrycks genom åtgärder så som att byta ut en cirkulationsplats mot en mindre platskrävande signalkorsning, en vilja att minimera biltrafiken runt en viss park, att in- och utfarter inte ska tillåtas på vissa ställen, att hastigheter ska sänkas, och att persontransport inte ska tillåtas på en viss gata. Dock finns också tendenser åt andra hållet, då gator breddas, vändplatser anläggs, att möjligheten till en ny tillfart inte vill byggas bort, och utförlig diskussion kring hur biltrafikens framkomlighet bäst möjliggörs. Detta visar att det i kommunerna, utifrån de planer som studerats här, ändå kan anses finnas en tydlig vilja att fokusera på att lösa bilistens problem. Borlänge kommun står ut, då inte så mycket kunde utläsas kring denna kommuns arbete för att begränsa eller underlätta för bilens framkomlighet. Detta då merparten av planerna beskrivs som att de inte nämnvärt kommer påverka trafikflödet i närområdet.

Central förtätning

I kommunerna finns tydliga tendenser som visar att arbete med förtätning är eftertraktat. Detta genom att planerna möjliggör för ökad byggnadshöjd samt fler bostäder och förtätning i existerande bostadsområden. Det är dock oklart om detta görs för att minska biltrafiken, då det inte skrivs om i de flesta av planerna. Man

skulle kunna spekulera i att denna förtätning vilja mer kommer från en vilja att tillgodose efterfrågan på bostäder. I en av Borlänge kommuns detaljplaner nämns dock att förtätningen kan bidra till att minska biltrafiken, vilket överensstämmer med intervju person B1s resonemang kring att förtätning viljan i kommunen är en del av arbetet för att minska biltrafiken. I vissa av planerna poängteras att förtätningen är i ett kollektivtrafiknära läge, eller kan stärka kollektivtrafiken.

Funktionsblandat byggande

Ett flertal av planerna, men inte alla, möjliggör för flera användningsområden eller funktioner, så som kombinationer av bostäder och olika verksamheter. Om detta kommer från en vilja att minska biltrafiken är dock inte tydligt, då det inte påpekas i planerna som har studerats i detta arbete. En av Göteborgs Stads detaljplaner påpekar att genomförandet av planen skulle förstärka homogeniteten i området, vilket visar att kommunen vill sträva efter funktionsblandning och är medvetna om att det kan vara positivt, även om det inte lyckades i just den planen. Men, återigen, att den till viss del genomgående tendensen att verka för funktionsblandning kommer från en vilja att minska biltrafiken kan inte nödvändigtvis antas.

5. Diskussion

Diskussionen av studiens resultat utgår från avsnittet ”Teori och bakgrund”, inte de rubriker och kategorier som resultatet presenterats utifrån ovan, i enlighet med vad som beskrivits i uppsatsens metoddel. Diskussion innehåller också förslag på framtida studier och tar upp svagheter med studien och potentiell etisk problematik.

Studiens syfte är att undersöka kommuners arbete för att uppnå en minskning av biltrafiken och de svårigheter som kan uppstå inom detta arbete.

5.1. Kommuners agerande

Enligt Hrelja (2019) har kommuner blivit alltmer medvetna om de problem som kan resultera från ett bilcentrerat planeringsparadigm, och en del kommuner vill nu omfokusera och svänga om. Utifrån detta arbetes resultat är det tydligt att denna medvetenhet och vilja finns hos de utvalda kommunerna. Detta är inte överraskande då urvalet av kommuner baserats på deras ambitiösa målsättningar om att minska biltrafiken, men är ändå ett positivt tecken. Trots att de utvalda kommunerna kan anses mer ambitiösa och potentiellt mer framgångsrika än andra kommuner i sitt arbete med hållbara transporter finns ändå målkonflikter och utmaningar. Urvalet baserades på att dessa kommuner satt upp explicita mål om att minska biltrafiken, men trots detta har det under studiens gång blivit tydligt att dessa kommuner hellre fokuserar på att främja hållbart resande med kollektivtrafik, gång och cykel, än att begränsa biltrafiken. Detta i enlighet med vad Hrelja (2019) identifierat: att få kommuner fokuserar på att direkt försöka minska bilkörandet. Avsaknad av en tydlig politisk vilja att begränsa biltrafiken, trots att det i måldokument står att biltrafiken ska minska, kan tydligt ses i alla de studerade kommunerna. Varför det blir så och hur det skulle kunna förändras hade kunnat vara utgångspunkt för en framtida studie. I en sådan hade till exempel kommunala politiker med fördel kunnat intervjuas.

Detta arbetes resultat bör vara relevant för andra kommuner som önskar arbeta mer aktivt med minskning av biltrafik och främjande av mer hållbara resesätt. Detta då arbetet bidrar med en bättre förståelse för vad som kan vara utmanande inom detta arbete, och därmed kan väcka idéer om vad som skulle

kunna behöva förändras för att främja arbetet. Denna medvetenhet kan hjälpa kommuner som står i startgroparna att förutse framtida utmaningar och målkonflikter, och därmed kanske bli mer förberedda på att hantera dem. En framtida studie skulle kunna studera kommuner som inte kommit lika långt i det här arbetet, för att förstå vad som hindrar dem. En sådan studie hade kunnat fungera kompletterande till denna, som fokuserat på “föregångskommuner”.

Det traditionella planeringsparadigmet har sedan långt tillbaka utgått från förutsägelser om att bilkörandet kommer öka, och denna efterfrågan på bilbaserad mobilitet har sedan mötts med infrastrukturinvesteringar (Koglin & Rye, 2014; Owens, 1995). Kommuner har i senare tid alltmer frångått detta och istället blivit mer målstyrda i sin planering, medan aktörer så som Trafikverket ofta uppfattas som alltjämt mer prognosstyrda (Hult et al., 2017). Denna övergång och motsättning identifieras i denna studies resultat. Intervjuperson B1 lyfter övergången från att vara bilfokuserade som svår, och intervjuperson J1 lyfter explicit Trafikverkets inställning och arbete som begränsande för kommunens vilja att verka för mer hållbart resande. Det tidigare dominanta planeringsparadigmet har lämnat sina spår, och intervjuperson G2 poängterar att det är svårt att omvandla en bilfokuserad infrastruktur till något annat.

Man kan även se ett symboliskt värde i hur en kommun väljer att agera. Att fortsatt investera i till exempel parkeringsplatser när det finns mål om att planera transportsnålt identifieras av Pettersson-Löfstedt et al. (2020) som ett motsägelsefullt agerande som skapar osäkerhet. Som exempel på detta lyfter intervjuperson B1 den norm som etableras när man utformar samhället på ett bilvänligt sätt. Denna sorts motsägelsefullt agerande kan även noteras i de tendenser som kan ses i vissa detaljplaner där bilars framkomst emfaseras.

Det finns en geografisk dimension till hur och var kommuner ofta väljer att fokusera arbetet för mer hållbara transporter. Fenton (2017) beskriver att planeringen av stadskärnor ofta är mer visionär, medan planeringen av ytterområden är mer pragmatisk, vilket kan innebära att bilens position främjas. Detta fokus på den centrala staden kan genom intervjuerna identifieras hos alla de tre studerade kommunerna. En vidare geografisk dimension är kommunens storlek och terräng. Av intervjuperson J1 lyfts att höjdskillnaderna inom staden kan innebära att invånare kör “onödigt” korta avstånd. Vidare är Jönköpings kommun den markant största, i landareal mätt, av de kommuner som studerats här, vilket kan innebära ytterligare problematik när det gäller att få människor att välja bort bilen.

Klimatmål kan ofta vara otydliga och en prioritetsordning mellan målen saknas ofta. Detta kan leda till att avvägningar behöver göras från fall till fall, vilket kan bli svårt för de involverade tjänstepersonerna (Larsson et al., 2020). Denna sorts förvirring kring hur mål ska prioriteras mellan och målkonflikter hanteras lyfts av intervjuperson G1. Att det är många mål som ska uppnås samtidigt lyfts genomgående av intervjupersonerna, men hur stort problem detta

innebär verkar kunna variera beroende på personens roll. Till exempel är intervjuperson B1 som projektledare mycket fokuserad på en specifik aspekt av kommunens arbete, och upplever därmed färre målkonflikter i sitt dagliga arbete.

Inom kommunalt arbete så som transportplanering behövs ofta många aspekter så som sociala, ekonomiska, miljö samt klimat hanteras samtidigt (Aditjandra, 2013; Goldman & Gorham, 2006). I sådana situationer kan ibland andra mål än de relaterade till miljö och klimat anses mer akuta (Larsson et al., 2020). Sådant kan identifieras i resultatet bland annat genom viljan i Göteborgs Stad att inte förlora skatteunderlag, samt genom de socioekonomiska och tillgänglighetsaspekter som nämns av intervjupersonerna som viktiga. Vidare skulle den resursbrist som nämns av intervjupersoner från alla tre kommunerna kunna ses som ett tecken på att andra frågor prioriteras högre, och därmed saknas resurser för mer arbete kring dessa frågor.

New public management är en ideologi som utgår från att den offentliga sektorn bör arbeta utifrån samma principer som det privata näringslivet, och som påverkat Sveriges kommuner sedan slutet av 80-talet (Nelander, 2016). Inom detta synsätt ses medborgare allt mer som kunder på en marknad. Detta kan leda till att kommuner vill konkurrera om de "bästa" kunderna, i regel de yngre med större kapital. Detta kan relateras till de tankar som lyftes av en intervjuperson i Göteborg, där kommunen prioriterar byggande av bostäder som lockar barnfamiljer som efterfrågar villor, för att inte förlora skatteunderlag. Detta då trots att de nya bostadsområdena saknar god tillgång till kollektivtrafik.

Enligt Hysing (2009) kan det i en kommun existera motsägelsefulla idéer så som ett fokus på bilars behov och en vilja att arbeta mot minskad biltrafik samtidigt. Ett sådant fenomen där de uttalade målen pekar i en riktning medan det praktiska arbetet fortgår åt ett annat håll kallas av Isaksson et al. (2017) för parallellt policyskapande. Detta begrepp och koncept är en central utgångspunkt för detta arbete. Utifrån studiens resultat går det ej att säga att parallellt policyskapande definitivt pågår i de studerade kommunerna, då studiens resultat inte visar en komplett motsatt riktning på målsättningarna jämfört med det arbete som uttrycks i detaljplanerna. Dock kan man se en viss tvetydighet, då arbetet inte helt rör sig åt det håll som målen pekar åt. Alltså finns en viss parallellitet att skåda.

5.2. Kommuners handlingsutrymme

Hrelja et al. (2015) identifierar att privata aktörer ofta spelar en signifikant roll i planeringsprocessen, vilket kan begränsa det klimatvänliga arbetet. Det påpekas av intervjupersoner i både Göteborgs Stad och Borlänge kommun att näringsidkare i stadskärnan ofta har mycket starka åsikter, framförallt gällande

parkering. Detta då de ofta ogärna vill förlora centrala parkeringsplatser, då de anser att detta kommer skada dem. I dessa kommuner verkar alltså näringslivet till viss del agera påtryckande på hur kommunen väljer att agera gällande parkeringsplatser. I alla tre kommunerna finns en vilja att arbeta aktivt med parkeringsbeståndet. Parkeringsåtgärder har identifierats som ett viktigt verktyg för att minska biltrafiken och minska efterfrågan på bilägande (Buehler et al., 2017; Melia et al., 2011; Santos et al., 2010). I kommunernas detaljplaner finns mycket referenser till parkering, och hur mycket sådan som ska anordnas var. I planerna finns även många referenser till de kommunala parkeringstal som ska följas. Denna studie har dock inte undersökt hur dessa parkeringstal ser ut och är framtagna och har ej diskuterat vad som kan anses vara "bra" parkeringstal om man ämnar minska biltrafiken. Detta gör dessa delar av detaljplanerna svårtolkade, och innebär en svaghet för denna studie. En framtida studie kan utgå från denna problematik, och undersöka hur parkeringstal tas fram och vilka som kan anses mer eller mindre ambitiösa. Varför kommuner gärna väljer att arbeta med just parkeringsåtgärder, istället för mer "intensiva" metoder så som stadsplanering kan också innebära utgångspunkt för en framtida studie. Anses parkeringsåtgärder vara lättare att införa? Man kan vidare fråga sig om parkeringsåtgärder, som kanske anses lättare att införa, har lika stor påverkan på människors transportval som större förändringar i hur kommuner planerar, där fokus kan flyttas till förtätning och funktionsblandning.

Svenska kommuner har planeringsmonopol inom sina gränser (Johansson et al., 2017) och bör därmed ha stora möjligheter att planera klimatvänligt, men trots det kan konflikter ofta uppstå, vilket kan resultera i planering som går emot uppsatta målsättningar (Hrelja et al., 2015). Ett exempel på detta som identifierats i denna studie är den redan nämnda viljan i Göteborgs Stad om att inte förlora skatteunderlag till grannkommuner på grund av att barnfamiljer flyttar. Intervjuperson G3 beskriver hur denna vilja lett till att de nu vill bygga även i ytterområden där god kollektivtrafik saknas, för att möjliggöra för de boendetyper som barnfamiljerna efterfrågar. Detta kan ses som en slags pragmatisk planering som kan komma att främja bilen, liknande vad Fenton (2017) beskriver.

Hrelja et al. (2015) har identifierat att externa aktörer kan ha stor påverkan på detaljplaneringen. Intervjupersoner i både Jönköping och Borlänge berättar att byggherrars önskemål kan fungera som en påtryckande kraft som är svår att säga nej till, då kommunerna har en stark önskan att det ska byggas i kommunen. Intervjupersonerna i Borlänge beskriver i relation till detta att det i kommunen finns en vilja att hålla detaljplaner flexibla. Intervjupersonerna från Göteborgs Stad, som är en signifikant större stad, nämner inte denna sorts problematik. Kanske är det så att det i en större kommun inte finns samma vilja att böja sig för byggherrarnas önskemål.

Nationell planering och infrastruktur kan ha signifikant påverkan på hur en kommun kan och kommer att planera (Fenton, 2017). Den påverkan som

nationellt signifikanta faktorer kan syns tydligt i detta arbetes resultat. Intervjupersoner i Göteborg nämner att hamnen, som är nationellt signifikant, har påverkat hur staden planerats, och beskriver att de måste förhålla sig till den i sitt arbete. Vidare, i Jönköping tas motorvägen E4:an, som passerar genom stadskärnan, upp som en begränsande faktor för kommunens arbete med att minska biltrafiken.

Förändring i transportsystemet är i regel spårbundet. Detta då de existerande mönstren och beslut som tagits begränsar vilka framtida beslut som kan tas (Bertolini, 2007). Denna spårbundenhet kan sedan leda till en inlåsnings effekt, då samhället har anpassats till ett visst transportsystem och stora investeringar gjorts som främjar detta system (Unruh, 2000). Detta kan kraftigt begränsa en kommun, och det kan krävas mycket drastiskt agerande för att bryta inlåsningsen. Denna sorts problematik kan vara en förklaring till varför de studerade kommunerna dras till att arbeta med parkeringsåtgärder, vilket kan ses som en ”efterhandslösning”, där det övergripande systemet inte utmanas på samma sätt som det hade gjorts av en drastisk omprioritering i planeringsprocessen.

Detaljplaner är viktiga, då de är juridiskt bindande, men de har många mål och viljor att förhålla sig till, och i regel ett begränsat geografiskt område att göra det på. Kommunernas detaljplaner har i dokumentstudien undersökts utifrån hur de arbetar med och påverkar bilparkering, bilens framkomlighet, förtätning samt funktionsblandat byggande. I planerna har det kunnat identifieras viss tendens som pekar på att kommunerna arbetar med dessa sorters åtgärder på ett sätt som skulle kunna verka för att minska biltrafiken, men även vissa motsatta tendenser som verkar främja biltrafiken kan ses. Vidare, i de delar av planerna som verkar främja en minskning av biltrafiken saknas ofta beskrivningar som tydligt pekar på att detta görs just för att minska biltrafiken. Förutom när det gäller parkeringsåtgärder beskrivs det i detaljplanerna i princip aldrig att det som planeras görs just för att minska biltrafiken. Istället beskrivs ofta anledningar så som trafiksäkerhet och bostadsbehov. Detta gör det svårt att dra slutsatsen att arbetet med till exempel förtätning faktiskt kommer från en vilja att minska biltrafiken.

5.3. Reflektion

På grund av urvalets karaktär, där endast de detaljplaner som senast vunnit laga kraft studerats kan ingen jämförelse mellan kommunernas nuvarande och tidigare arbete göras. En vidareutveckling av denna studie skulle kunna vara att också studera äldre detaljplaner, för att se skillnaden mellan dem och de nyligen antagna. Vidare finns en svaghet i urvalet där inte alla de studerade detaljplanerna är lika relevanta för arbetets syfte. Till exempel finns mycket få referenser till hur

bilens framkomlighet påverkas i de detaljplaner som studerats från Borlänge kommun, och det är mycket svårt att veta om detta är representativt för kommunen på grund av urvalets storlek. Vidare kanske urvalet hade varit bättre om planer som endast innebär en mindre ändring av en tidigare plan exkluderats, då dessa planer i regel är kortare och mindre utförliga.

Detta arbete representerar inte allt som görs och tänks i de studerade kommunerna, då endast ett fåtal tjänstepersoner har intervjuats och ett fåtal detaljplaner har studerats. Detta innebär att resultatet kan vara missvisande, då det som studerats här skulle kunna vara avvikande från kommunens norm. Det skulle kunna vara etiskt problematiskt, särskilt om resultatet feltolkas som en komplett representation av de relevanta kommunerna. Vidare kan man anse att det finns en viss inneboende etisk problematik i att arbeta med intervjuer, då allt personen sagt inte kommer inkluderas. Därmed finns alltid en risk att intervjupersonerna (eller andra tjänstepersoner i kommunerna som kan komma att läsa arbetet) känner att kommunen felrepresenteras. Därmed är det viktigt att poängtera att detta arbete på intet sätt representerar det totala arbetet i dessa kommuner, då det ej var syftet och inte är möjligt inom detta arbetes ramar. För att möjliggöra en mer komplett representation av en kommuns arbete skulle ett framtida arbete kunna genomföras som en fallstudie av endast en kommun. I ett sådant fall skulle fler personer kunna intervjuas och fler detaljplaner studeras.

Vidare finns en svårighet i urvalet av intervjupersoner. Intervjupersonerna valdes ut genom ett snöbollsurval (vilket beskrivs i metodavsnittet), vilket innebär att de personer som intervjuades har olika yrkesroller och kompetenser. Detta kan vara positivt, då det möjliggör en bred bild och förståelse, men det kan också vara sämre då de har mycket olika perspektiv, vilket försvårar jämförelsen. I denna studie har det därmed undvikits ingående jämförelser mellan intervjupersonerna. Istället har jämförelser och samband framförallt hållits på en kommunnivå, men även detta kan anses problematiskt då exakt samma yrkesroller inte var representerade bland alla kommunerna.

Detta arbete kan alltså inte anses vara fullständigt representativt för de utvalda kommunernas arbete, men det var inte heller arbetets syfte. Arbetet ämnade att utforska det som kan förstås från intervjuer med ett fåtal intervjupersoner och läsning av ett fåtal detaljplaner, och ämnade aldrig att uppnå komplett representativitet. Arbetet har identifierat relevanta aspekter som kan påverka kommuners arbete, och kan därmed innebära utgångspunkt för förståelse för och potentiell förbättring av kommunalt arbete.

På grund av denna studies fokus på utmaningar och målkonflikter skulle resultatet kunna ge en läsare en negativ syn på kommunalt arbete med att minska biltrafiken. Detta skulle kunna fungera avskräckande för andra kommuner. Detta skulle vara negativt, då det enligt författaren är viktigt att kommuner väljer att arbeta med dessa frågor, för att uppnå mer klimatvänliga transporter i framtiden.

6. Slutsatser

Syftet med detta arbete är att identifiera potentiella målkonflikter och utmaningar inom kommuners arbete med att minska biltrafiken och att undersöka hur relationen mellan målsättningarna om att minska biltrafiken och andra intressen uppfattas av tjänstepersoner i kommunerna. Vidare är syftet också att undersöka hur målsättningarna reflekteras i det operativa planeringsarbetet, uttryckt i detaljplaner. Frågeställningarna som arbetet utgår från är följande:

1. Vilka utmaningar och målkonflikter kan identifieras inom arbetet med att minska biltrafiken i de studerade kommunerna?
2. Reflekteras kommunernas målsättningar om att minska trafiken i deras detaljplaner? På vilka sätt?

Resultatet av studien är till viss del tydligt, och till viss del blandat. Den första frågeställningen kan tydligt besvaras, då ett flertal målkonflikter och utmaningar identifierades under intervjuerna. Under intervjuerna kunde utmaningar och potentiella målkonflikter gällande allt från politikernas ovilja att ta skarpa beslut och resursbrist till relationen till byggherrar, näringsliv och statliga intressen identifieras. Utifrån denna studies resultat kan man alltså genomgående dra slutsatsen att de tre kommunerna upplever flera olika utmaningar och målkonflikter, men detta ser inte exakt likadant ut i alla tre kommunerna. Likheter och skillnader mellan kommunerna lyfts i diskussionen samt i den jämförande analysen ovan.

Om den första frågeställningen är mer tydlig så är svaret på den andra mer blandat. Det finns tecken som visar på att kommunernas målsättningar om att minska biltrafiken reflekteras i detaljplanerna, men det finns också mer "pragmatiska" tendenser som främjar biltrafiken. Till exempel, i detaljplanerna följs kommunernas antagna parkeringstal, vilket leder till att det endast är i planer som är en mindre ändring av en tidigare plan där ingen parkering anläggs. Men det finns också tendenser i planerna som visar på en vilja att arbeta för att främja hållbart resande genom parkeringsåtgärder. Det återfinns också i detaljplanerna både begränsningar och underlättande åtgärder gällande bilens framkomlighet. I de flesta av de studerade detaljplanerna syns tendenser att vilja arbeta med förtätning och funktionsblandning, men om det specifikt är för att minska bilkörandet är inte tydligt. Hur mycket kommunernas målsättningar faktiskt

reflekteras i det juridiskt bindande planeringsarbetet är alltså ganska diffust och en viss parallellitet i hur kommunerna arbetar kan ses, då deras mål och praktiska arbete inte alltid drar åt samma håll.

Detta arbete har endast skrapat på ytan av detta ämne, och mycket mer finns kvar att undersöka gällande hur och varför kommuner arbetar på de sätt de gör för att verka för mer hållbara transporter. Mycket potential finns alltså för framtida studier, varav några potentiella sådana föreslagits i diskussionen.

7. Tack

Jag vill tacka mina handledare Lena Winslott Hiselius och Jamil Khan för mycket gott stöd och många svåra men tankeväckande frågor under processen. Detta är den bästa handledning jag upplevt, vilket jag är enormt tacksam för. Jag är också tacksam för Niklas Vareman och min grupphandledningsgrupp, som har fungerat som ett utmärkt bollplank.

Ett stort tack till mina åtta intervjupersoner, som tog sig tid att svara på mina frågor, och var mycket behjälpliga under processen. Utan er hade det inte blivit en uppsats.

Jag vill tacka min familj, och framförallt då min styvpappa Johan Alvehus för inspirerande diskussioner precis i början på processen.

Slutligen, jag är som alltid evigt tacksam för min sambo Johan Andersson, och för alla de middagar han låtit mig slippa att laga under den här terminen.

8. Källförteckning

- Aditjandra, P.T. (2013). The impact of urban development patterns on travel behaviour: Lessons learned from a British metropolitan region using macro-analysis and micro-analysis in addressing the sustainability agenda. *Research in Transportation Business & Management*, 7(2013), 69-80. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2013.03.008>
- Aktuell Hållbarhet. (u.å.). *Hela listan - Alla 290 kommuner rankade*. <https://kommunrankning.miljobarometern.se/hela-listan/>
- All European Academics. (2018). *Den europeiska kodexen för forskningens integritet*. https://www.vr.se/download/18.7f26360d16642e3af99e94/1540219023679/SW_ALLEA_Den_europeiska_kodexen_f%C3%B6r_forskningens_integritet_digital_FINAL.pdf
- Alvehus, J. (2013). *Skriva uppsats med kvalitativ metod: En handbok* (1 uppl.). Liber.
- Antonson, H., Isaksson, K., Storbjörk, S., & Hjerpe, M. (2016). Negotiating climate change responses: Regional and local perspectives on transport and coastal zone planning in South Sweden. *Land Use Policy*, 52(2016), 297–305. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2015.12.033f>
- Bertolini, L. (2007). Evolutionary urban transportation planning: an exploration. *Environment and Planning A*, 39(2007), 1998-2019. <https://doi.org/10.1068/a38350>
- Borlänge kommun. (2020a). *Trafikstrategi för Borlänge kommun*. <https://www.borlange.se/download/18.3e32f55b172b8d9e9ed8b91/1593785809839/Trafikstrategi%20f%C3%B6r%20Borl%C3%A4nge%20kommun.pdf>
- Borlänge kommun. (2020b). *Miljöstrategi 2021-2030 - Remissversion*. <https://www.borlange.se/download/18.7a58b8ff172804dee87d033/1591626105881/Milj%C3%B6strategi%202021-2030%20Remissversion.pdf>
- Borlänge Miljönämnden. (2021, 28 januari). *Sammanträdesprotokoll*. <https://www.borlange.se/download/18.bec0abd1772617b9175cce/1612181479918/Milj%C3%B6n%C3%A4mnden%202021-01-28%20C2%A7C2%A7%201-10.pdf>
- Bryman, A. (2016). *Social research methods* (5 uppl.). Oxford University Press.
- Buehler, R., & Pucher, J. (2011). Sustainable Transport in Freiburg: Lessons from Germany's Environmental Capital. *International Journal of Sustainable Transportation*, 5(1), 43-70. <https://doi.org/10.1080/15568311003650531>
- Buehler, R., Pucher, J., Gerike, R., & Götschi, T. (2017). Reducing car dependence in the heart of Europe: lessons from Germany, Austria, and Switzerland. *Transport Reviews*, 37(1), 4–28. <https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1177799>

- Bull, A. (2003). *Traffic Congestion - The Problem and How to Deal With It*. United Nations.
- Fenton, P. (2017). National infrastructure, small towns and sustainable mobility – experiences from policy and strategy in two Swedish municipalities. *Journal of Environmental Planning and Management*, 60(9), 1660-1682.
<https://doi.org/10.1080/09640568.2016.1246998>
- Friström, A. (2010). *Kommuner leder klimatomställningen*. Sveriges Natur.
<https://www.sverigesnatur.org/arkiv/kommuner-leder-klimatomstallningen/>
- Givoni, M., & Perl, A. (2020). Rethinking Transport Infrastructure Planning to Extend Its Value over Time. *Journal of Planning Education and Research*, 40(1), 82-91.
<https://doi.org/10.1177/0739456X17741196>
- Goldman, T., & Gorham, R. (2006). Sustainable urban transport: Four innovative directions. *Technology in Society*, 28(2006), 261-273.
<https://doi.org/10.1016/j.techsoc.2005.10.007>
- Große, J., Fertner, C., & Groth, N.B. (2016). Urban Structure, Energy and Planning: Findings from Three Cities in Sweden, Finland and Estonia. *Urban Planning*, 1(1), 24-40. <https://doi.org/10.17645/up.v1i1.506>
- Göteborgs Stad. (2014). *Klimatstrategiskt program för Göteborg*.
<https://goteborg.se/wps/wcm/connect/36fb4599-a2c4-4e46-8621-0c71ceece4c5/Klimatstrategiskt+program+f%C3%B6r+G%C3%B6teborg.pdf?MOD=AJPERES>
- Hrelja, R. (2018). *Mål och åtgärder för minskad biltrafik i svenska kommuner* (K2 OUTREACH 2018:3). K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.
- Hrelja, R. (2019). Cars. Problematisations, measures and blind spots in local transport and land use policy. *Land Use Policy*, 87(2019), 104014.
<https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2019.05.033>
- Hrelja, R., Hjerpe, M., & Storbjörk, S. (2015). Creating Transformative Force? The Role of Spatial Planning in Climate Change Transitions Towards Sustainable Transportation. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 17(5), 617-635.
<https://doi.org/10.1080/1523908X.2014.1003535>
- Hull, A. (2008). Policy integration: What will it take to achieve more sustainable transport solutions in cities?. *Transport Policy*, 15(2008), 94–103.
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.004>
- Hult, Å., Larsson, M.-O., Nyström, K., & Wennberg, H. (2017). *Motsättningar mellan prognosstyrd och målstyrd planering av infrastruktur* (Rapport 2017:45/C248). Trivector/IVL Svenska Miljöinstitutet.
- Hysing, E. (2009). Greening Transport—Explaining Urban Transport Policy Change. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 11(3), 243-261.
<https://doi.org/10.1080/15239080903056417>
- Isaksson, K., Antonson, H., & Eriksson, L. (2017). Layering and parallel policy making – Complementary concepts for understanding implementation challenges related to sustainable mobility. *Transport Policy*, 53(2017), 50-57.
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.08.014>

- Isaksson, K., & Storbjörk, S. (2012). Strategy making and power in environmental assessments. Lessons from the establishment of an out-of-town shopping centre in Västerås, Sweden. *Environmental Impact Assessment Review*, 34(2012), 65-73. <https://doi.org/10.1016/j.eiar.2012.01.001>
- Johansson, E., Winslott Hiselius, L., Koglin, T., & Wretstrand, A. (2017). Evaluation of public transport: regional policies and planning practices in Sweden. *Urban, Planning and Transport Research*, 5(1), 59–77. <https://doi.org/10.1080/21650020.2017.1395291>
- Jönköpings kommun. (2020a). *Jönköpings Hållbarometer*. <http://hallbarometern.jonkoping.se/>
- Jönköpings kommun. (2020b). *Inga onödiga bilresor*. <http://hallbarometern.jonkoping.se/lokala-miljomal/transporter/inga-onodiga-bilresor/>
- Jönköpings kommun. (2020c). *Hållbart trafiksystem*. <http://hallbarometern.jonkoping.se/lokala-miljomal/infrastruktur-for-trafik/hallbart-trafiksystem/>
- Koglin, T., & Rye, T. (2014). The marginalisation of bicycling in Modernist urban transport planning. *Journal of Transport & Health*, 1(2014), 214-222. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2014.09.006>
- Larsson, M.-O., Lund, E., Pettersson-Löfstedt, F., & Styhre, L. (2020). *Miljömål i transportplaneringen: Hur miljömål hanteras på nationell, regional och lokal nivå vid planering av infrastruktur* (Rapport 6937). Naturvårdsverket.
- Mackett, R. L. (2012). Reducing car use in urban areas. I R. L. Mackett, A. D. May, M. Kii & H. Pan (red.), *Sustainable Transport for Chinese Cities* (s. 211-230). Emerald. [https://doi.org/10.1108/S2044-9941\(2012\)0000003012](https://doi.org/10.1108/S2044-9941(2012)0000003012)
- Melia, S., Parkhurst, G., & Barton, H. (2011). The paradox of intensification. *Transport Policy*, 18(2011), 46–52. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2010.05.007>
- Nelander, L. (2016). *När kommunen blev en marknad - Trettio år med new public management i Uppsala kommun*. Arena idé. <https://arenaide.se/wp-content/uploads/sites/2/2016/11/rap-kommunmarknad-final1-2.pdf>
- Owens, S. (1995). From ‘predict and provide’ to ‘predict and prevent’?: pricing and planning in transport policy. *Transport Policy*, 2(1), 43-49. [https://doi.org/10.1016/0967-070X\(95\)93245-T](https://doi.org/10.1016/0967-070X(95)93245-T)
- Pettersson-Löfstedt, F., Lund, E., Dymén, C., Hult, Å., & Sanne, J.M. (2020). *Infrastruktur, planering och miljömål – en analys av synen på ansvar, roller och möjligheter att använda transportplanering för att uppnå miljömålen* (Rapport 2020:55/C519). Trivector/IVL Svenska Miljöinstitutet.
- Richardson, T., Isaksson, K., & Gullberg, A. (2010). Changing Frames of Mobility through Radical Policy Interventions? The Stockholm Congestion Tax. *International Planning Studies*, 15(1), 53-67. <https://doi.org/10.1080/13563471003765703>
- Rye, T., & Hrelja, R. (2020). Policies for Reducing Car Traffic and Their Problematisation. Lessons from the Mobility Strategies of British, Dutch, German and Swedish Cities. *Sustainability*, 12(19), 8170. <https://doi.org/10.3390/su12198170>

- Santos, G., Behrendt, H., & Teytelboym, A. (2010). Part II: Policy instruments for sustainable road transport. *Research in Transportation Economics*, 28(2010), 46-91. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2010.03.002>
- Schiefelbusch, M. (2010). Rational planning for emotional mobility? The case of public transport development. *Planning Theory*, 9(3), 200-222. <https://doi.org/10.1177/1473095209358375>
- Statistiska centralbyrån. (u.å.). *Befolkningsstäthet (invånare per kvadratkilometer), folkmängd och landareal efter region och kön. År 1991 - 2020*. SCB. https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_BE_BE0101_BE0101C/BefArealTathetKon/
- Sveriges kommuner och landsting. (2016). *Kommungruppsindelning 2017 - Omarbetning av Sveriges kommuner och landstings kommungruppsindelning*. <https://webbutik.skr.se/bilder/artiklar/pdf/7585-455-7.pdf>
- Sveriges kommuner och regioner. (2019, 2 december). *Kommungruppsindelning 2017*. <https://skr.se/tjanster/kommunerochregioner/faktakommunerochregioner/kommungruppindelning.2051.html>
- Technical Committee on Transport. (2005). *Parking Policies and the Effects on Economy and Mobility* (REPORT on COST Action 342).
- Tennøy, A. (u.å.) *Reallocation of road and street space in Oslo: Input to discussions on measures for zero-growth* [PowerPoint]. The Institute of Transport Economics. Tillgänglig: <https://www.itf-oecd.org/zero-car-growth-managing-urban-traffic-roundtable>
- Unruh, G. C. (2000). Understanding carbon lock-in. *Energy Policy*, 28(2000), 817-830. [https://doi.org/10.1016/S0301-4215\(00\)00070-7](https://doi.org/10.1016/S0301-4215(00)00070-7)
- Vetenskapsrådet. (2017). *God forskningssed*. https://www.vr.se/download/18.2412c5311624176023d25b05/1555332112063/God-forskningssed_VR_2017.pdf
- van der Voorn, T., Svenfelt, Å., Edvardsson Björnberg, K., Fauré, E., & Milestad, R. (2020). Envisioning carbon-free land use futures for Sweden: a scenario study on conflicts and synergies between environmental policy goals. *Regional Environmental Change*, 20(35), 1-10. <https://doi.org/10.1007/s10113-020-01618-5>

8.1. Detaljplaner

- B1: Borlänge kommun. (2020c). Detaljplan för fastigheterna Tången 6 m.fl. inom Södra backa.
- B2: Borlänge kommun. (2020d). Detaljplan för Sims 2 m.fl. inom centrum.
- B3: Borlänge kommun. (2020e). Detaljplan för Frej 3 inom Centrum.
- B4: Borlänge kommun. (2020f). Detaljplan för Järnet 2 samt del av Hytting 51:98 m.fl. inom Åselby.
- B5: Borlänge kommun. (2020g). Detaljplan för MIMER 1 m.fl. inom centrum.

- G1: Göteborgs Stad. (2021a). Ändring av del av detaljplan för villa- och radhusområde väster om Grevegårdsvägen inom stadsdelen Tynnered.
- G2: Göteborgs Stad. (2021b). Detaljplan för Bostäder vid Gullyckevägen inom stadsdelen Askim.
- G3: Göteborgs Stad. (2021c). Detaljplan för Västlänken station Centralen inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg.
- G4: Göteborgs Stad. (2020a). Detaljplan för förskola och studentbostäder vid Kungsladugårdsskolan.
- G5: Göteborgs Stad. (2020b). Detaljplan för BOSTÄDER VID GAMLESTADSVÄGEN samt ändring av detaljplan II-3571 kvarteret 20 öringen, inom stadsdelen Gamlestaden i Göteborg.
- J1: Jönköpings kommun. (2021). Detaljplan för bostäder på del av Hisingstorp 1:1.
- J2: Jönköpings kommun. (2020d). Detaljplan för Strandängen del av Kortebo 4:9 m.fl, etapp 3.
- J3: Jönköpings kommun. (2020e). Detaljplan för Hälsan 5 m.fl.
- J4: Jönköpings kommun. (2020f). Detaljplan för del av Sömnaden 6 m.fl.
- J5: Jönköpings kommun. (2020g). Ändring av detaljplan 06-JÖS-732 för fastigheten Älghuvudet 7.

8.2. Intervjupersoner

- B1: Projektledare, Plan- och markkontoret i Borlänge kommun (intervjuad 16/3–2021)
- B2: Arkitekt, Plan- och markkontoret i Borlänge kommun (intervjuad 18/3–2021)
- G1: Medarbetare som arbetar med miljöfrågor, Trafikkontoret i Göteborgs Stad (intervjuad 9/3–2021)
- G2: Strategisk trafikplanerare, Trafikkontoret i Göteborgs Stad (intervjuad 9/3–2021)
- G3: Enhetschef, Stadsbyggnadskontoret i Göteborgs Stad (intervjuad 12/3–2021)
- J1: Planarkitekt, Stadsbyggnadskontoret i Jönköpings kommun (intervjuad 11/3–2021)
- J2: Enhetschef, Tekniska kontoret i Jönköpings kommun (intervjuad 15/3–2021)
- J3: En av cheferna, Stadsbyggnadskontoret i Jönköpings kommun (intervjuad 17/3–2021)

Bilaga 1 – Intervjuguide

Eftersom arbetet använde sig av semistrukturerade intervjuer så ställdes inte nödvändigtvis alla frågor till alla personer, och ibland ställdes följdfrågor.

Bakgrund om intervjupersonen

1. Vad är din titel? Vilka är dina mest typiska arbetsuppgifter?
2. Hur länge har du arbetat med sådant?

Att minska biltrafiken i kommunen

3. Jobbar “förvaltningen du arbetar på” för att minska biltrafiken i kommunen? På vilka sätt? Vilka sorters initiativ används?
4. Om nej, varför inte?
5. Om ja, varför på de sätten och inte andra?
6. Om ja, finns det initiativ ni velat genomföra men inte kunnat? Vilka och varför har det inte gått?
7. Om ja, deltar du i förvaltningens arbete för att minska biltrafiken? I vilken kapacitet?
8. Om ja, vilka är de största utmaningarna eller hindren i arbetet med att minska biltrafiken?
9. Om ja, fokuseras arbetet på någon särskild del av kommunen? Varför i så fall?

--Kommun-- har ju målsättningen...:

10. Upplever du att den här kommunala målsättningen påverkat förvaltningens arbete? På vilket sätt?

Detaljplaner om ja på fråga 3

11. Har du kompetens att svara på ett par frågor om detaljplaners roll i arbetet med att minska biltrafiken?
12. Om ja, hur stor roll spelar detaljplaner i arbetet med att minska biltrafiken jämfört med andra arbetsätt? Varför?

13. Om ja, hur tycker du man bör utforma detaljplaner för att främja detta arbete?

Målkonflikter

14. Finns det olika intressen du behöver ta hänsyn till i ditt arbete som står i konflikt med varandra? Vilka?
15. Hur hanterar du det?
16. Om ja på fråga 3, upplever du målkonflikter inom arbetet med att minska biltrafiken? Vilka och varför tror du det är så?
17. Om ja på fråga 3, finns det målkonflikter mellan det arbetet och andra kommunala mål?

Avslutning

18. Hur skulle du bedöma kommunens arbete med att minska biltrafiken? Fungerar det bra eller bör det förbättras?
19. Vilka är de viktigaste utmaningarna framöver för att minska biltrafiken?
20. Är det något mer du vill tillägga som du tycker att jag borde ta med mig?
21. Har du några frågor till mig innan vi avslutar?



LUNDS
UNIVERSITET

WWW.CEC.LU.SE
WWW.LU.SE

Lunds universitet

Miljövetenskaplig utbildning
Centrum för miljö- och
klimatforskning
Ekologihuset
223 62 Lund