



**LUNDS**  
UNIVERSITET

Institutionen för tjänstvetenskap

**Examensarbete för kandidatexamen**

# Hållbarhetsarbete i praktiken

En studie om svenska kommuners hållbarhetsarbete  
gällande persontransporter

Emma Hallgren  
Theo Pistora

Antal ord: 13 097

Grupp nr: 8

Handledare:

Michael Johansson

Examensarbete

SEMK65

VT2024

## Sammanfattning

**Titel:** Hållbarhetsarbete i praktiken: En studie om kommuners hållbarhetsarbete gällande persontransporter

**Nivå:** Kandidatuppsats i Service Management inriktning Hotell och Turism, VT 2024

**Institution:** Institutionen för tjänstvetenskap

**Författare:** Emma Hallgren & Theo Pistora

**Handledare:** Michael Johansson

**Problemdiskussion:** Denna uppsats undersöker hur svenska kommuner arbetar med och implementerar hållbarhetsstrategier för persontransporter. Trots att många kommuner uttrycker sitt engagemang för hållbarhet på sina webbplatser, är det få som vidtar konkreta åtgärder för att främja hållbara transporter. Studien analyserar kommunernas styrdokument och intervjuar kommuntjänstepersoner för att förstå hur hållbara transportlösningar genomförs i praktiken och även om de påverkar människors vilja att besöka kommunerna.

**Syfte:** Syftet med denna uppsats är att undersöka hur svenska kommuner arbetar med att implementera hållbarhetsstrategier för persontransporter.

### Frågeställningar:

(1). Hur uttrycker sig svenska kommuner via deras webbplatser samt styrdokument när det kommer till hållbara persontransporter? (2). Hur arbetar svenska kommuner med hållbara persontransporter? (3). Vilken inverkan har svenska kommuners arbete med hållbara persontransporter på människors benägenhet att besöka dem?

**Metod:** En kombination av kvantitativa och kvalitativa metoder har använts i denna uppsats. Dokumentanalyser har genomförts för att granska samtliga svenska kommuners webbplatser och styrdokument. Därefter har semistrukturerade intervjuer med kommuntjänstepersoner i utvalda kommuner genomförts för att få en djupare förståelse av hur hållbara persontransporter implementeras i praktiken.

**Teori:** *Aktörsperspektivet, Struktureringsteorin, Nudging, Greenwashing.*

**Slutsatser:** Det finns en stor skillnad mellan svenska kommuners kommunikativa engagemang för hållbarhet och de faktiska åtgärder som vidtas. Endast ett fåtal kommuner har konkreta åtgärder för att främja hållbara persontransporter. Kommunerna upplever ofta resursbrist och begränsningar som hindrar deras hållbarhetsarbete. Många kommuntjänstepersoner anser att invånarnas och besökarnas beteendeförändring är nödvändig för att uppnå hållbarhetsmålen. Trots dessa utmaningar visar vissa kommuner framgångsrika exempel på hållbara initiativ. Det finns en risk för greenwashing, där kommuner framställer sig som hållbara utan verkligt belägg, vilket kan undergräva förtroendet för deras hållbarhetsarbete. Sammanfattningsvis behövs mer konsekvent och konkret arbete för att säkerställa att hållbarhetsmålen uppnås.

**Nyckelord:** Kommunarbete, Hållbarhet, Persontransporter, Besöksnäring, Aktör, Nudging, Greenwashing, Kollektivtrafik

## Förord

Detta arbete har skrivits under sista hälften av vårterminen 2024 som avslutande moment i kandidatprogrammet Service Management med inriktning Hotell och Turism vid Lunds Universitet, Campus Helsingborg.

Vi vill i detta förord rikta ett stort tack till de kommundjänstepersoner som ställde upp på att intervjuas i syfte att berika vår materialinsamling. Utan deras goda viljor och entusiasm till att svara på våra frågor hade detta arbete inte gått att genomföra. Vi vill även rikta ett stort tack till vår handledare Michael Johansson vars kloka och vägvisande samt positiva och uppmuntrande ord ledde oss hela vägen in i mål.

Stort tack!

Campus Helsingborg, Lunds Universitet

23 maj 2024

*E. Hallgren*

---

Emma Hallgren



---

Theo Pistora

<b>1. Inledning.....</b>	<b>4</b>
<b>2. Problemformulering.....</b>	<b>4</b>
2.1 Definition av transporter och turism.....	6
<b>3. Litteraturoversikt.....</b>	<b>7</b>
3.1 Forskning inom kommuners hållbarhetsarbete.....	8
3.2 Samhällsaktörers roll i människors resval.....	12
3.3 Förståelsen för externa och interna faktorerers inverkan över människors benägenhet att resa hållbart.....	14
<b>4. Teoretiskt ramverk.....</b>	<b>15</b>
4.1 Aktörsperspektivet skapar en förståelse för kommuners kontext.....	16
4.2 Aktörer förutsätter strukturer och vice versa.....	16
4.3 Nudging.....	18
4.4 Trendigt med hållbarhet är lika med en risk för greenwashing.....	18
<b>5. Metod.....</b>	<b>19</b>
5.1 Dokumentanalys.....	20
5.2 Intervjuer.....	23
5.3 Analysmetod.....	25
5.3.1 Analysmetod för dokumentanalys.....	25
5.3.2 Analysmetod Intervjuer.....	26
5.4 Begränsningar.....	27
5.5 Etisk Reflektion.....	27
<b>6. Analys och resultat.....</b>	<b>28</b>
6.1 Analys av kommuners webbplatser och styrdokument.....	29
6.2 Analys av intervjuer.....	30
6.2.1 Kollektivtrafik.....	31
6.2.2 Strategi och Plan.....	32
6.2.3 Åtgärder och nudging.....	34
6.2.4 Resursbristen är ett faktum.....	36
<b>7. Diskussion.....</b>	<b>37</b>
<b>8. Slutsats.....</b>	<b>39</b>
<b>9. Källförteckning.....</b>	<b>41</b>
<b>10. Bilagor.....</b>	<b>44</b>
10.1 Bilaga 1.....	44

# 1. Inledning

Målet med detta arbete är att få en mer nyanserad bild av hur svenska kommuner arbetar för att främja hållbara persontransporter. I förhållande till detta vill vi även undersöka om detta arbete har någon inverkan på människors benägenhet att besöka kommunerna. Vårt huvudkoncept är både relevant och intressant då kommuner i Sverige är betydande samhällsaktörer vilka besitter högt inflytande inom dessa frågor. Dessutom är besöksnäringen en kontroversiell bransch inom hållbarhetsdiskursen då den genererar förhållandevis höga växthusgasutsläpp. Att sätta ett fokus på hållbara persontransporter inom ramen för besöksnäringen skapar sålunda tillämplig forskning.

För att lyckas generera ett resultat kommer en metodansats som kombinerar kvantitativ och kvalitativ metod att tillämpas. Arbetet kommer att inledas med en dokumentanalys, dels för att besvara vår första forskningsfråga och dels för att generera intervjukandidater. Tanken är att dokumentanalyserna ska hjälpa oss att se vilka kommuner som genom sina webbplatser samt styrdokument uppfyller kraven för att definieras som hållbara. Kommunerna som uppfyller dessa krav kommer att utgöra urvalet inför intervjuerna. Syftet med intervjuerna är att besvara våra två resterande forskningsfrågor. Ytterligare en aspekt som vi önskar undersöka är som tidigare nämnt om detta arbete har någon som helst inverkan på människors besöksbenägenhet. Detta gör att arbetet placeras i en samhällsrelevant och ekonomisk kontext. Hur kommunernas hållbarhetsarbete gällande persontransporter uttrycks via deras webbplatser, styrdokument och verbalt av kommundienstpersonerna själva utgör tillsammans med besöksnäringsspektivet således huvudkonceptet för denna forskning.

## 2. Problemformulering

Intresset för de aspekter som vårt huvudkoncept består av uppstod ur det faktum att myndigheter i Sverige varnar för alarmerande höga växthusgasutsläpp. Tillväxtverket är endast ett exempel på en myndighet som uttrycker att svenskars resande behöver bli mer hållbart. I en rapport skriver de att resenärer främst bör välja den sortens transportmedel som kräver lägst mängd fossila bränslen, såsom buss eller tåg. Tillväxtverket uttrycker att det är samhällsaktörerna i Sverige som innehar det största ansvaret i att möjliggöra för ett hållbart resande inom landet. Svenskars

inrikes resande behöver bli mer hållbart dels för att minska utsläppen och dels för att göra de svenska destinationerna mer attraktiva. På så sätt kan destinationerna bli mer konkurrenskraftiga, locka fler besökare och säkerställa branschens lönsamhet. Vidare skriver de att transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och hållbar transportförsörjning för hela landet. Detta mål innefattar bland annat att inrikestransporter, exklusive inrikesflyg, måste minska med minst 70% senast 2030 jämfört med 2010. Detta går i linje med Agenda 2030 (Tillväxtverket 2023, s. 11-13).

Det svenska riket består av 290 administrativa enheter i form av kommuner. De varierar kraftigt i storlek samt invånarantal och har således varierande förutsättningar vad gäller resurser att tillgå. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) skriver att de svenska kommunerna har en lagstadgad skyldighet i att sköta diverse administrativa uppgifter. Exempel på sådana uppgifter är att sköta social omsorg, miljö- och hälsoskydd samt renhållning inom kommunens gränser. Utöver dessa krav skriver SKR att kommuner kan välja att åta sig ytterligare uppgifter, till exempel inom fritid och kultur, energi, sysselsättning samt näringslivsutveckling (SKR 2021). Det är även frivilligt för kommuner att åta sig ett hållbarhetsarbete som går utanför deras ordinarie uppgifter. Detta betyder att kommunernas hållbarhetsarbete kan variera drastiskt sinsemellan, vilket gör ämnet intressant att vidare undersöka.

Vi ämnar undersöka både forskningsläget och verkligheten kring hur kommuner, via deras webbplatser samt styrdokument, förmedlar och arbetar med hållbara persontransporter. Vi vill även ta reda på vad detta arbete har för inverkan på människors benägenhet att besöka kommunerna som destinationer. Målet med vår forskning är att generera svar på hur kommuner som betydande samhällsaktörer kan gå tillväga för att knuffa människor i en mer hållbar riktning gällande persontransport, allt i ljuset av en pågående klimatkris. Vi hoppas att våra slutsatser kommer att bidra till en ökad förståelse kring detta ämne och därigenom utgöra ett stöd för kommuner och andra liknande aktörer. Som tidigare nämnt sätter detta vårt arbete både i en samhällsvetenskaplig och ekonomisk kontext.

Ovanstående syfte ledde oss till följande forskningsfrågor:

- 1) Hur uttrycker sig svenska kommuner via deras webbplatser när det kommer till hållbara persontransporter?
- 2) Hur arbetar svenska kommuner med hållbara persontransporter?
- 3) Vilken inverkan har svenska kommuners arbete med hållbara persontransporter på människors benägenhet att besöka dem?

## 2.1 Definition av transporter och turism

Som problemformuleringen visar är det av hög relevans och högt intresse för samhällsvetenskapliga och/eller ekonomiskt inriktade forskare att förstå hur de 290 svenska kommunerna arbetar med hållbara persontransporter. Hur kommunerna uttrycker detta arbete via sina webbplatser och styrdokument samt huruvida de väljer att arbeta aktivt med detta i praktiken eller inte, lär ha en eller annan inverkan över hur invånare och besökare väljer att förflytta sig. Det finns därmed en hög medvetenhet i att vi som forskare har valt att formulera våra forskningsfrågor utifrån det specifika begreppet persontransporter. Transporter är ett begrepp som enligt MSB omfattar tre olika beståndsdelar; transportinfrastruktur såsom vägar, spår och terminaler, trafikstyrning såsom underhållsfunktioner och tjänsteproduktion som innefattar de aktörer vilka organiserar transportmarknaden för bland annat persontransporter (Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap 2008, s. 19). Definitionen visar hur mångfacetterat begreppet är, trots att man generellt sätt associerar det uteslutande med de olika transportsätten, exempelvis buss och tåg. MSB betonar vikten av ett fungerande transportsystem, framförallt i Sverige som präglas av relativ glesbygd och en hög geografisk spridning. Vårt samhälle och dess mångfald av förädlingskedjor är således beroende av persontransporter och att de fungerar på ett tillfredsställande sätt (MSB 2008, s. 19).

Som flertalet definitioner av turism visar rymmer även detta begrepp en dimension rörande förflyttning av människor. Det går inte att förstå fenomenet turism och vad den praktiskt innebär utan att ha en förståelse för persontransportens premisser. Enligt Hall, Le-Klähn & Ram är turism en frivillig och tillfällig mobilitet borta från ens hemmiljö. Konceptet mobilitet refererar i denna kontext till individers kapacitet att förflytta sig från en plats till en annan. Författarna påstår vidare att mobilitet bör kombineras med en viss grad av tillgänglighet, det vill säga persontransporter, för att en resa ska vara möjlig att uppnå (2017, s. 2). Detta visar således att

förståelsen för samverkan mellan tillgänglighet och rörlighet förutsätter förståelsen för turism. Trots denna symbiosliknande relation har vi valt att endast fokusera på aspekten kring tillgänglighet, det vill säga persontransporter, i detta arbete. Detta är en avvägning som har möjliggjort ytterligare specificering av vårt forskningssyfte, vilket vi hoppas kommer kunna hjälpa oss nå ett ännu tydligare resultat.

### 3. Litteraturöversikt

Inför litteratursökningen av ens forskningsfält är det viktigt att besitta teknisk kunskap. Steg som då behöver tas är följande: utforma forskningens mål, definiera huvudkoncept och metodologiska antaganden, välj en passande datainsamlingsteknik och bestäm hur resultatet ska granskas (Hart 2018, s. 15). Hart betonar även hur viktigt det är att syftet med ens litteraturöversikt framgår (2018, s. 40). Både i inledningen och i problemformuleringen har vi redogjort att målet med vår forskning är att besvara våra tre forskningsfrågor så att vidare kunskap kan tillföras fältet. Med hjälp av denna litteraturöversikt kommer vi att ytterligare stärka påståendet av att mer forskning inom aspekterna för vårt huvudkoncept behövs. Med tanke på att detta huvudkoncept utgörs av en unik kombination av aspekter, det vill säga kommunarbete, hållbarhet, persontransporter och besöksnäring, utgick vi ifrån att vi inte skulle finna någon studie som redan tagit reda på det vi vill undersöka. Dessutom visste vi att vi ville nyttja både dokumentanalyser och intervjuer, vilket skapar ännu en unik dimension i arbetet. Det metodologiska antagandet som kommer att präglade detta arbete genomgående presenteras således längre ner i vårt metodkapitel, "5. Metod". Vår datainsamlingsteknik samt resultatgranskningsmetod beskrivs nedan.

Den initiala sökningen gick ut på att lokalisera artiklar där samtliga av våra nyckelord matchar. Nyckelorden identifierades genom vårt huvudkoncept och våra metoder. Ur nyckelorden kunde vi även se vilka synonymer som passade bäst. Dessa användes för att bilda lämpliga sökningar i diverse databaser, bland annat i Lubsearch, SocINDEX, Libris. Genom en avancerad sökning, främst i Lubsearch, kunde vi med olika kombinationer av begrepp påträffa de vetenskapliga publikationer som bäst representerar vårt fält. Vi följde även Harts specifika fyra steg i hur man producerar en litteraturöversikt. Vi extraherade teman och tolkningar, koncept, teorier, metoder och antaganden. Detta var för att hålla ett kritiskt perspektiv, precis som Hart förespråkar (2018



s. 4). Vi fortsatte översikten med att kategorisera artiklarna utefter de teman vi kunde urskilja, detta möjliggjorde för kritisk evaluering. Dessa fyra steg leder antingen forskare till att upptäcka ett gap eller best practice (Hart, 2018 s. 4). Vi upptäckte således ett gap.

Vi sökte först och främst efter studier som undersöker kommuners hållbarhetsarbete gällande persontransporter. I förlängning till detta lade vi även till besöksnäringsspekten. Att forskarna även har tillämpat dokument- eller innehållsanalyser på webbplatser eller styrdokument var av högt intresse för oss. Dessa artiklar anser vi är mest representativa för vårt fält. Något som vi dock snabbt blev varse om är att det idag inte existerar någon studie som helt och hållet matchar vårt huvudkoncept, vilket både bekräftar vårt antagande samt talar för det forskningsgap som vi ämnar fylla. Därmed behövde vi dela upp sökningarna genom att testa oss fram med olika kombinationer av våra nyckelbegrepp.

Vi genomförde en systematisk litteratursökning genom att först sälla bland artiklarnas titlar. Sedan läste vi abstrakten i de artiklar vars titlar verkade betydelsefulla. Genom abstrakten kunde vi sedan urskilja vilket fokus vardera artikel erhöll för att avgöra dess tillämplighet för vårt arbete. Ett antal artiklar valdes ut och sorterades sedan i olika grupper. Vi kategoriserade artiklarnas innehåll från mer generella perspektiv till mer specifika. På så sätt kunde vi enklare avgöra vilka artiklar som vi ville behandla först och vilka vi ville vänta med. Slutligen ledde sökningen oss fram till 10 artiklar vilka behandlar en eller flera relevanta aspekter av vårt huvudkoncept.

### 3.1 Forskning inom kommuners hållbarhetsarbete

Det finns ett stort antal intressanta studier som undersöker olika kommuners hållbarhetsarbete. Dock upptäckte vi en utmaning i att finna studier som kombinerar detta fokus med persontransporter. Att hitta artiklar som även tillämpar vår metodansats i sin helhet gav litteratursökningen ytterligare komplexitet. De mest specifika artiklarna vi fann behandlar kanadensiska, spanska, svenska och polska kommuners hållbarhetsarbete på olika sätt, vilka kapitlet nedan skildrar.

En studie gjord av Feor, Murray, Folger-Laronde & Clarke genomfördes med hjälp av en kvantitativ innehållsanalys på 38 kanadensiska lokala myndigheter inom Kanadas huvudstad Ontario. Likt vår undersökning ville även dessa forskare besvara tre forskningsfrågor. Deras första fråga lyder: “What is the current state of sustainability and climate reporting by municipalities in Ontario, Canada” (s. 1-2). Frågan kan liknas med vår första frågeställning, som även den är tänkt att besvaras med en liknande kvantitativ metod. Precis som vi önskar göra undersökte dessa forskare kommunernas styrdokument för att ta reda på i hur stor utsträckning de rapporterar om hållbarhet, klimatförändringar och hållbar utveckling. Feor et al. menar att det är intressant att undersöka just kommuner som samhällsaktörer är då dessa har en betydande skyldighet i att bidra till uppfyllelsen av Kanadas hållbarhetsmål, mer specifikt deras Sustainable Development Goals (SDG). Hur kommunerna väljer att arbeta med landets övergripande hållbarhetsmål är alltså avgörande för dess hållbara utveckling. Statistiken visar dessutom att städer i vissa länder står för över 50% av landets totala växthusgasutsläpp, vilket pekar på en stor förbättringspotential hos denna typ av myndighet (Feor et al. 2023, s. 1). Av samma anledning som dessa forskare valde även vi att rikta fokus mot kommuner som samhällsaktörer. Vi tror att resultaten som genereras ur denna forskning kan bidra med viktig kunskap till hållbarhetsdiskursen.

Till skillnad från vårt arbete valde Feor et al. att endast fokusera sin studie på kommunernas styrdokument. Likt oss ville de undersöka ifall kommunerna publicerar styrdokument i form av hållbarhetsrapportering eller inte. Forskarna menar att dessa rapporter bör finnas på kommunernas hemsidor för olika intressenter att använda i beslutsfattarsyfte (2023, s. 2). Feor et al. kommer trots detta fram till att kommunernas hållbarhetsrapportering inte verkar vara en utbredd praxis, endast 18% av deras urval har sådana rapporter tillgängliga på sin webbplats. Forskarna beskriver detta resultat som förvånande då lokala myndigheters roll i mångt och mycket handlar om att tillgodose intressenter, såsom invånarna, med information kring sådant arbete (2023, s. 10). Hart uppmanar forskare till att vara kritiska och ifrågasätta förgivettagelser som kan synliggöras inom fältet (2018, s. 16). En intressant infallsvinkel för Feor et al. hade följaktligen varit att även ta reda på hur styrdokumentet kommer till användning väl i praktiken. Kanske är det inte mängden som är viktig, utan snarare själva syftet med rapporterna?

Ytterligare en intressant upptäckt forskarna gör är att kommunerna publicerar planer i en betydligt högre utsträckning än rapporter, detta mellan åren 2014-2021. Forskarna presenterar ingen hypotes kring varför de tror att denna diskrepans existerar. Underförstått uttrycker de att kommuner många gånger lägger mer resurser på själva planeringsprocessen än på implementeringen av de konkreta åtgärder som planerna skildrar, ett påstående som förstärks av urvalets sparsamma rapportering (Feor et al. 2023, s. 8). Vidare skriver Feor et al. att trots hållbarhetsrapporteringens syfte att tillföra något positivt till samhället, existerar det en hel del kritik riktad mot processen. Ett flertal teoretiker och praktiker menar att dessa rapporter inte alltid är effektiva verktyg i omställningen mot ett hållbart samhälle, de är sålunda inga garantier på att det arbetet har någon effekt (2023, s. 3). Resultatet är intressant då det menar på att de få rapporter som faktiskt publiceras inte har något värde i sig. Forskarna skriver avslutningsvis att framtida forskning bör undersöka om kvalitetsskillnader i styrdokumentet kan indikera på en divergens i hur effektivt de faktiska åtgärderna implementeras. De föreslår intervjuer som en passande metod för att fylla detta forskningsgap. De skriver även att det vore intressant med studier som undersöker kommuner utanför Kanada, så att jämförelse möjliggörs (Feor et al. 2023, s. 12).

En annan artikel skriven av Rieiro-Garcia, Amor-Esteban & Aibar-Guzmán, som även den behandlar kommuners arbete med SDG, riktas fokus mot en spansk kontext. Med hjälp av en multivariat innehållsanalys sorterar forskarna kommunernas webbplatspublikationer efter olika variabler. Syftet med deras undersökning är att kartlägga spanska kommuners hållbarhetsarbete. Målet är att stödja intressenter, så som kommunernas invånarna, i att skapa sig en förståelse för kommunernas hållbarhetsarbete och därmed lyckas identifiera nyckelfaktorer för framtida förbättring (2023, s. 356-357). Resultatet från författarnas forskning visar på ett relativt lågt engagemang gällande SDG från de spanska kommunerna, ett genomsnitt på endast 37% av kommunerna var aktiva i frågor. Forskarna kunde dock se att engagemanget för SDG trots allt ökade mellan åren 2016-2021 (2023, s. 358 & 369). Detta kan rimligtvis gå att härleda till det faktum att hållbarhetsdiskursen har fått allt mer kraft i samhället de senaste åren. Det hade varit mer förvånande om studien istället hade visat att engagemanget för hållbarhetsfrågor minskat. Detta hade inte reflekterat trender i resten av världen.

Sågas bör att Rieiro-Garcia et als. urval endast bestod utav 102 spanska kommuner med ett invånarantal på över 75 000. Mindre kommuner undersöktes således inte. Forskarna härleder denna avgränsning till påståendet om att större kommuner har mer resurser att allokera till hållbarhetsarbete. Rieiro-Garcia et al. påpekar vidare att ytterligare forskning bör göras på kommuner i andra länder samt även på kommuner av de mindre slagen (2023, s. 364 & 377). Att dessa forskare, likt oss själva, argumenterar för att denna typ av studier saknas och är av starkt samhällsintresse stärker således vårt syfte än mer. Dessutom kan artikelns relevans argumenteras vara hög med tanke på att den publicerades år 2023, vilket är av hög betydelse då hållbarhetsdiskursen aldrig har varit så aktuell som under de senaste decenniet. Nämnas bör dock att spanska kommuner skiljer sig från svenska i fråga om både politik och kultur, vilket gör att en liknande studie gjord i Sverige eventuellt inte hade fått samma resultat.

Ytterligare forskning med kommunfokus gjord av Cregård & Sobis applicerar dokumentanalyser och semistrukturerade intervjuer som metoder. Forskarna ville med hjälp av dessa verktyg ta reda på vilken miljömässig information svenska och polska kommuner producerar, vilka intressenter som informationen är avsedd för samt vilken effekt detta har på intressenters beslutsfattande (2017, s. 9). De menar att studier som undersöker kommuners, eller liknande aktörers, spridning av miljömässig information samt deras praktiska användning av denna vid beslutsfattning är begränsad (2017, s. 11). Anledningen till varför det är viktigt att studera och förstå sådana processer, framförallt när det gäller hållbarhet, är då resultatet av kommunernas arbete mottas av ett flertal intressenter. Det är inte endast informationens kvalitet som är väsentlig i detta sammanhang, utan även vad kommunerna gör med den i sitt praktiska arbete (2017, s. 41).

Trots att den information som Cregård & Sobis främst undersökte handlar om skydd av naturmiljö, det vill säga inte hållbara transporter, går det fortfarande att argumentera för att deras forskning tillhör vårt fält. De utförde således dokumentanalyser på styrdokument via kommunernas webbplatser samt intervjuade nyckelpersoner ansvariga för miljömässiga frågor. Studien genomfördes dessutom mellan 2015-2017 (2017, s. 9 & 19), vilket understryker dess aktualitet. Enligt både de svenska och polska respondenterna producerar de en stor mängd styrdokument som rör hållbarhetsfrågor, såsom rapporter (Cregård & Sobis 2017, s. 21-22). Kommuninvånarna beskrivs som den viktigaste målgruppen av dessa dokument. Samtliga respondenter uppger att spridningen av miljömässig information har en positiv effekt på deras

kommunala hållbarhetsarbete. Dock poängterar forskarna att respondenterna inte kan uppskatta effekterna som informationsspridningen har på externa intressenter då systemen som kommunerna använder är bristfälliga. Detta innebär att forskarna inte kan veta säkert om informationen uppfyller sitt syfte och således stödjer hållbarhetsarbetet (Cregård & Sobis 2017, s. 25 & 41). Besökare nämns heller inte som en relevant extern intressent.

Med tanke på att det är respondenternas egna upplevelser kring intressenternas informationsanvändning som utgör empirin (Cregård & Sobis 2017, s. 11), menar vi att resultatet eventuellt hade sett annorlunda ut om forskarna istället hade tillfrågat intressenterna. Då hade de med större sannolikhet kunnat få reda på hur informationen implementeras i intressenternas faktiska hållbarhetsarbete. En del av litteraturoversikten syftar till att förstå vad som saknas inom fältet för att själv kunna tillgodose denna forskning (Hart 2018, s. 31). Artiklarna som utgör detta kapitel har undersökt kommuners styrdokument på olika sätt, vilket är precis det vi vill göra. Dock anser vi att forskarna inte redogör tillräckligt tydligt för vilka kriterier dessa dokument måste uppfylla för att räknas som relevanta för ett hållbarhetsarbete. Vi anser att forskarna hade kunnat ställa tydligare krav mot kommunerna för att åskådliggöra om dokumenten fyller sina syften.

### 3.2 Samhällsaktörers roll i människors resval

Hart förklarar att en progressiv avsmalning under litteratursökningen är nödvändig för att se vilket ens sanna fält är. Ett för brett angreppssätt riskerar att leda till forskning som inte lyckas besvara ett specifikt syfte (2018, s. 11). Utifrån dessa direktiv blev det viktigt för oss att specificera vilket perspektiv det egentligen är vi önskar undersöka. Forskningen som har presenterats hittills har många aspekter gemensamt. En av dem är att de alla har antagit ett aktörsperspektiv genom att undersöka kommuners arbete. Andra forskare som har valt ett liknande fokus är Batur & Koc (2017), Gärling, Eek, Loukopoulos, Fujii, Johansson-Stenman, Kitamura, Pendyala & Vilhelmson (2002) och Loukopoulos, Jakobsson, Gärling, Schneider & Fujii (2004). Samtliga har undersökt samhällsaktörers inverkan på människors resval. Det är dock inte artiklarnas gemensamma analysram gällande Travel Demand Management (TDM) som är av intresse för vår forskning, utan snarare att studiet kring denna strategi bekräftar att ett aktörsperspektiv hålls genomgående även i deras forskning. Batur & Koc definierar TDM som

en strategi vars syfte är att influera människors resval så att efterfrågan av vissa transportmedel minskar, detta för att främja mer hållbara sådana. Samhällsaktörer kan då använda TDM som policymedel för att skapa både incitament och hinder (2017, s. 20). Ovanstående information visar att ett aktörsperspektiv också skildrar ett mottagarperspektiv. I förhållande till vår forskning innebär detta att det arbete som Sveriges kommuner utför aldrig sker i ett vakuum. Invånare, besökare och andra intressenter är alla mottagare av dess resultat. På så sätt påverkas många människor av kommuners lyckade såväl som misslyckade insatser, vilket sätter vår forskning i ett samhällsrelevant perspektiv.

I en av studierna framför forskarna vikten av kommuninvånarnas medverkan i omställningen mot ett mer hållbart samhälle, särskilt när det gäller persontransporter. Forskarna förklarar att samhällsaktörer, såsom lokala myndigheter, kan använda en mängd olika strategier och policies för att knuffa människor i rätt riktning. Faktum kvarstår dock att det är upp till individen i hur denne väljer att transportera sig. Myndigheter kan till synes inte tvinga någon att åka buss om de hellre vill köra bil, inte utan amoraliska konsekvenser det vill säga (Batur & Koc 2017, s. 30). Slutsatsen som forskarna Batur & Koc drar är trots allt att beteendeförändrande strategier och policies kan ha en positiv effekt på växthusgasutsläppen i städer då de gör att människor självmant väljer att transportera sig mer hållbart (2017, s. 33).

En betydligt äldre studie undersöker även den olika strategiers och policys effekter på människors resval. I artikeln framgår det att människors vanor är den största motverkande kraften mot ett förändrat resbeteende. Forskarna menar då att samhällsaktörer måste förstå de mål och referensvärden som varje individ lever efter för att veta hur de bäst ska anpassa sina TDM-mått. Det är först då som en verkligt hållbar förändring kan ske, när beslutsfattande aktörer får invånare till att självmant välja hållbara transportsätt framför annat (Gärling et al. 2002, s. 67). Ytterligare en artikel som berör TDM refererar till det konceptuella ramverk som ovan nämnda studie baseras på. Deras forskningssyfte handlar om att ta reda på hur människor reagerar på de strategier och policies som tidigare studie menar att samhällsaktörer bör implementera (Loukopoulos et al. 2004, s. 264). Forskarna diskuterar kring att de genom sin kombination av fokusgrupper med enkätstudier fick ett tvetydigt resultat. Resultatet visar att TDM-måtten ibland förväntas ha en signifikant effekt på människors resval, men ibland inte. Loukopoulos et al. förklarar att subjektens skilda svar kan bero på den inverkan som de trodde

att dessa strategier och policies skulle ha på deras vardag. Enligt forskarna handlar det om att människor kan ha enkelt för att göra hållbara resval när samhällsaktörer uppmanar till det, så länge de inte upplever en för stor börda eller förlust i och med detta (2004, s. 274-275).

### 3.3 Förståelsen för externa och interna faktorerers inverkan över människors benägenhet att resa hållbart

En studie som genomfördes 2001 av Dieleman, Dijst & Burghouwt hade som syfte att ta reda på vad människors personliga egenskaper samt deras bostadsmiljö kan ha för inverkan på transportvalen de gör. Forskarna påstår att det under tiden då studien pågick saknades kunskaper kring vad det är som påverkar människors resbeteende. De argumenterar för att denna kunskap är viktig då samhällsaktörer behöver förstå sina mottagare om de vill lyckas formulera effektiva policies. I undersökningen användes enkätundersökningar för att komma fram till ett resultat (2001, s. 507 & 510). Det är viktigt att kunna visa på både styrkor och svagheter med de metodologier och datainsamlingstekniker som urskiljs i fältet (Hart 2018, s. 48). Enkätundersökningarna tyder följaktligen på att forskarna erhöll en objektivistisk ontologi. Kritiken som riktas mot kvantitativ forskning menar att den riskerar att missa att de variabler som mäts kan bero på mänskliga faktorer. Dessutom kan forskarna inte vara säkra på att alla respondenter besitter den kunskap som krävs för att svara på det de verkligen undrar över (Bryman 2018, s. 171-172). Studien landar i att det finns ett starkt samband mellan personliga egenskaper, bostadsmiljö och val av transportmedel. Resultatet visar exempelvis att bilanvändningen är betydligt högre hos de människor som har barn och hos de som bor i mindre städer (Dieleman et al. 2001, s. 513).

I en annan intressant studie använder man den franska staden Dijon som exempel för att se hur lokala myndigheter går tillväga för att skapa en stadsmiljö som möjliggör hållbart resande. Forskaren mäter vilka effekter stadens nybyggda spårvagn samt förbud mot biltrafik i vissa områden har på deras utsläpp (Boquet 2013, s. 52). Även denna studie erhåller ett fokus på externa faktorerers inverkan på människors resval. Boquet menar att denna typ av åtgärder inte endast kan minska en stads växthusgasutsläpp, utan även öka invånarnas livskvalitet. Dock påpekar Boquet att Dijon är en medelstor stad och att det förmodligen hade varit svårare att

tillämpa samma åtgärder i en större stad såsom Paris. Slutsatsen är att olika städer har olika förutsättningar och att detta är något som beslutsfattare bör ta hänsyn till. Samma åtgärder kommer följaktligen inte att fungera i överallt (2013, s. 62).

Två andra studier har tittat på effekten av liknande åtgärder, en på shared bus-bike lanes (SBBLs) (Cazorla 2017, s. 71) och en på kampanjer för elcyklar (Winslott Hiselius & Svensson 2017, s. 818). Cazorla skriver att hennes studie behandlar ett aktörsperspektiv då hon vill ta reda på hur myndigheterna i Paris ska gå tillväga för att främja hållbara transporter i Paris. Hon fortsätter med att belysa det faktum att kollektivtrafik länge förespråkats som ett mer miljövänligt alternativ till privat bilanvändning, men att det inte längre är hållbart i större städer då framförallt bussar skapar hög trängsel. Resultatet visar att SBBL kan vara en effektiv strategi då den underlättar för cykeltrafik. Trots studiens positiva resultat vill Cazorla även påpeka vikten av att de beslutsfattande aktörerna beaktar hela processen för lyckad implementering. Närmare bestämt behöver aktörerna se över både hur driften och kontrollen sköts efter att infrastrukturen är på plats, detta för att veta hur förändringen fyller sitt syfte i praktiken (2017, s. 71 & 73). Winslott Hiselius & Svensson beskriver hur tidigare forskning visar att de flesta som använder elcykel inte gör det för att ersätta bilen utan snarare vanlig cykel. Forskarna menar att både tekniska lösningar och beteendeförändringar krävs för att minska transportsektorns höga utsläpp, då människor behöver knuffas i rätt riktning (2017, s. 818-819). Hiselius & Svensson hävdar alltså att ett fokus på både externa och interna faktorer är mest fördelaktigt, till skillnad från övrig forskning i detta kapitel som snarare förespråkar endast ett.

## 4. Teoretiskt ramverk

För att möjliggöra för en analys av fältets teorier och empirin som samlats in kommer ett teoretiskt ramverk att appliceras. Vårt teoretiska ramverk utgörs av teorier kring *aktörsperspektivet* ihop med *struktureringsperspektivet*, men även *greenwashing* och *nudging*. Avsikten med att kombinera dessa teorier är att en synergieffekt ska skapas och på så sätt bilda ett än mer effektivt analytiskt verktyg. Styrkan med vårt teoretiska ramverk är att det tillhandahåller oss med förmågan att dissekera och evaluera vårt teoretiska och empiriska



material, detta för att slutligen kunna dra evidensbaserade slutsatser och vidare diskutera framtida forskning.

## 4.1 Aktörsperspektivet skapar en förståelse för kommuners kontext

Syftet med denna studie är att få våra tre forskningsfrågor besvarade, vilket kräver att ett aktörsperspektiv hålls genomgående. Vi behöver då tillämpa minst en teori som hjälper oss att analysera och förstå aktörers roll och inflytande, särskilt när det kommer till större samhällsfrågor. I vårt fall rörande hållbara persontransporter. Tidigare forskare som skildrats i litteraturöversikten beskriver hur en stor del av ansvaret för hållbar persontransportutveckling ligger på större aktörer, varav kommuner är exempel på sådana. En aktör definieras som en organisation, grupp eller enskild individ som ständigt strävar efter att utvecklas mot det bättre och stärka sin överlevnad. Ytterligare en aspekt som utmärker en aktör är dess vilja att uppnå autonomi. Teorin menar att det för en aktör är viktigt att kunna agera på eget initiativ och på så sätt nå sina mål (Lundquist 1984, s. 6). Enligt aktörsperspektivet möter alla aktörer någon form av restriktioner, såsom exempelvis regler, normer och maktstatus. Tillsammans med variabelerna social kontext och information formas aktörernas verklighet. Kombinationen av dessa variabler skapar aktörsspecifika kontexter som kan upplevas både som begränsande och möjliggörande ur ett beslutsfattarperspektiv. Information bringar således kunskap till aktörerna vilket utvecklas till en handlingsvilja. Social kontext, också benämnt socialisering, spelar i sin tur en betydande roll i informationen som aktörerna erhåller. Sammantaget visar detta hur de tre variabelerna är ömsesidigt beroende av varandra och tillsammans inverkar över aktörers handlingsförmåga (Lundquist 1984, s. 10).

## 4.2 Aktörer förutsätter strukturer och vice versa

Enligt ett flertal teoretiker anses det som suboptimalt att i en samhällsvetenskaplig diskussion endast ta stöd av teorier om aktörsperspektiv. Anthony Giddens var en av de som tidigt förklarade att aktörers handlingsutrymme till hög grad präglas av de strukturella förhållanden som omringar dem. Därav är en enkel förklaringsmodell som endast erhåller aktörernas perspektiv otillräcklig. Giddens förklarade även begreppen struktur och aktör som eld och vatten inom samhällsvetenskapen. Menat att båda är komplexa fenomen vilka tidigare har försökts att

hållas isär för att inte göra diskursen än mer svårnavigerad. Ytterligare en teoretiker, vid namn Steve Lukes, beskrev försök till att göra samhällsvetenskapliga analyser utan att kombinera förståelsen för aktörers existens med strukturerna de verkar i som poänglösa (Rothstein 1988, s. 27). När man, som vi, analyserar just kommuners arbete kan det då finnas en fördel med att lyssna på de som vet. Det vill säga lyssna på de många teoretiker som påstår att man i modern tid i regel bör kombinera förståelsen för strukturalism med individualism för att fullt förstå aktörers maktutövning. Med andra ord, för att förstå aktören behöver man förstå strukturerna och vice versa (Rothstein 1988, s. 27-28).

Nödvändigt i detta skede kan vara att definiera vad en struktur är. Essensen av en struktur kan beskrivas på många sätt; något totalt, ett system av relationer, delar beroende i förhållande till helheten och så vidare. Det som är viktigt att förstå i detta sammanhang är att strukturer också är mönster i naturen som skapar den verklighet aktörer verkar i. Strukturer binder ihop dem, håller isär dem och skapar den unika miljö som de kan kalla för "våra förutsättningar" (Lundquist 1984, s. 3). Lundquist menar, likt Giddens och Lukes, att både teorier kring aktörer och strukturer är nödvändiga för att analysera politiska fenomen, särskilt fenomen som befinner sig under förändring (Lundquist 1984, s. 1). Detta påstående går enkelt att applicera på vår kontext då kommuners hållbarhetsarbete i synnerhet är något som kräver ständig utveckling.

Ett intressant perspektiv på aktörers verklighet är att strukturerna som utgör kontexten de verkar i till stor del skapas av dem själva. I teorin innebär detta att aktörer ständigt ägnar sig åt att ändra dessa förutsättningar till sin egen fördel, för att i framtiden förmodligen vilja ändra dem igen (Lundquist 1984, s. 2). Som vi tidigare även klargjort kräver aktörer allt som oftast sin omgivning på autonomi. Detta framgår såväl som en grundförutsättning för att kunna definieras som en aktör, som ett skäl till varför en del av dem har så stort inflytande i övriga samhället. I fallet av det huvudkoncept som vårt arbete grundas på kan detta innebära att de persontransporter som kommunerna idag försöker jobba bort, är ett resultat av deras egna verk och tidigare målsättningar. Exempelvis är det allmänt känt att de flesta moderna platser på jorden är djupt anpassade främst efter bilen, inte efter gång och cykel.

### 4.3 Nudging

För att lyckas ändra ett beteende är det viktigt att förstå vad det är som driver det (Hauslbauer, Schade, Drexler & Petzoldt 2022, s. 2) och vi utgår från att de flesta kommunerna i Sverige vill att människorna som vistas där ska förflytta sig mer hållbart. Det bör dock nämnas att det i vår forskning inte ligger ett direkt fokus på mottagarnas drivkrafter. Vi intresserar oss snarare för sättet svenska kommuner väljer att arbeta för att nå ut till individer i hur de ska förflytta sig mer hållbart. Med det sagt kräver ett aktörsperspektiv till viss del även ett mottagarperspektiv, då det är hur den ena försöker att påverka den andra som vi vill undersöka.

Fortsättningsvis är nudging ett exempel på en strategi som kan skapa incitament till beteendeförändring över många olika fält. Utan att mottagarna upplever sig begränsade i sina valmöjligheter gör nudging att de självmant ändrar beteende för att exempelvis agera mer hållbart. Nudging kan ske på många olika sätt men för att en aktivitet ska kunna räknas som nudging krävs det att en aktör aktivt utför interventioner för att hen önskar ha en direkt inverkan över mottagarens val. Vidare påstås det att resenärer kan *nudgeas* till att vilja förflytta sig mer hållbart, vilket kan minska några av de negativa konsekvenserna som transportsektorn för med sig (Hauslbauer et al. 2022, s. 2-3). Detta sistnämnda påstående förklarar väl varför vi valt just nudging som en del av vårt teoretiska ramverk. Nämnas bör dock att nudging hittills sällan har använts i samband med forskning som berör förändring av människors transportval (Hauslbauer et al. 2022, s. 3). Även detta belyser gapet som vår forskning förväntas fylla.

### 4.4 Trendigt med hållbarhet är lika med en risk för greenwashing

Allt fler aktörer börjar förstå vikten av att anamma ett hållbarhetstänk i sitt arbete, detta gäller både för enskilda individer såväl som för större företag. I takt med att efterfrågan för produkter och tjänster som stödjer ett hållbart levne ökar, ökar även försäljningen av sådant som påstås vara mer miljövänligt men inte är det (Aparna & Murugan 2023, s. 122). Ordet hållbarhet blir därmed urtvättat till den grad att det riskerar att inte inneha något egenvärde överhuvudtaget, tack vare just fenomenet greenwashing. Dokumenterade fall för greenwashing ökade stadigt under åren 2012-2022, menar undersökningsföretaget RepRisk (Aparna & Murugan 2023, s. 122-123). Det finns heller ingen anledning att tro att trenden har avtagit sedan dess. Enligt

RepRisks undersökning ökade fallen med greenwashing med 35% under år 2023, där bank- och finanssektorn är överrepresenterad (Aparna & Murugan 2023, s. 123). Det finns heller ingen anledning att tro att kommuner som aktörer inte skulle kunna ägna sig åt detta endast då det anses som omoraliskt. Trots allt säljer och marknadsför även kommuner ett flertal produkter och tjänster till sina invånare samt besökare. Även denna kommunala produktion löper en risk för att påstås vara något den inte är, det vill säga hållbar.

Greenwashing beskrivs som ett medvetet vilseledande när det kommer till bilden aktörer förmedlar av deras miljömässiga ansvar, vilket har en fundamental inverkan på samhället och konsumenterna. Greenwashing härstammar ur grön marknadsföring, vilket i sig är något positivt men som när det räknas som greenwashing inte längre medför varken en positiv eller mindre negativ effekt på klimatet (Aparna & Murugan 2023 s. 123). Det handlar helt enkelt om aktörer som vill att deras arbete, deras produkter och deras tjänster ska uppfattas/verka som mer miljövänliga än vad de är, då grön marknadsföring är något som lockar konsumenterna idag. Hållbara företag kan på så sätt bli mer konkurrenskraftiga då grön marknadsföring medför en form av USP. Problemet är dock att den allmänna vetskapen om aktörers hållbarhetsbudskap är att det finns en betydande mängd sådana som inte går att lita på. Detta kan leda till en misstro hos konsumenterna för hela konceptet kring hållbarhet (Aparna & Murugan 2023 s. 128), vare sig de är invånare i en stad eller butikskunder det handlar om.

## 5. Metod

För att uppnå en mer nyanserad förståelse för hur svenska kommuner arbetar för att främja hållbara persontransporter och dess påverkan på besöksbenägenhet, utgår vi från antagandet att en kombination av kvantitativa och kvalitativa metoder är nödvändig. Detta antagande bygger på övertygelsen att kvantitativa metoder, genom dokumentanalys, kan ge oss breda insikter och identifiera generella mönster i kommunernas hållbarhetsarbete, medan kvalitativa metoder, genom intervjuer, kan ge oss djupare insikter och förståelse för de bakomliggande faktorerna och uppfattningarna hos kommuntjänstepersonerna. På så sätt skapas en form av triangulering. Triangulering innebär att resultatet från användningen av en metod tillhörande en forskningsstrategi kontrolleras mot resultatet från en annan metod tillhörande en annan

forskningsstrategi (Bryman 2018, s. 767). Syftet med att kombinera metoder på detta viset är att komma fram till ett mer fullständigt svar. Risken är dock att svaren blir inkonsekventa och endast skapar förvirring (Bryman 2018, s. 768 & 770). Vi har valt att kombinera metoder trots denna risk då vi anser att chansen till ett mer fullständigt resultat överväger risken med inkonsekvens.

Även då två av våra forskningsfrågor handlar om att undersöka dels hur kommuner uttrycker att de arbetar med hållbara persontransporter via sina webbplatser och styrdokument och dels hur detta arbete går till i praktiken, lämpade sig en kombination av metoder bäst. Totalt undersöktes webbplatser och styrdokument tillhörande samtliga av Sveriges 290 kommuner. I kompletterande syfte genomfördes även nio semistrukturerade intervjuer med kommundienstpersoner av diverse befattning. Som vi poängterar ovan fyllde intervjuerna en kompletterande roll i förhållande till dokumentanalyserna. Oftast används kvalitativa forskningsmetoder för att förstå sociala sammanhang och samhällsfenomen (Rennstam & Wästerfors 2015, s. 14). Vi upplevde att en kvantitativ metod inte var tillräcklig för att nå det resultat som vi anser saknas inom fältet. Tanken är sålunda att vår första forskningsfråga ska besvaras med hjälp av dokumentanalyserna, varav resterande två med hjälp av intervjuerna. Slutligen vill vi poängtera att vår studie följer en abduktiv ansats. Forskning som baseras på en öppenhet av ständig hypotesrevidering och som söker efter den mest sannolika förklaringen till studiefenomenet räknas således som abduktiv (Kvale & Brinkman 2014, s. 239-240).

## 5.1 Dokumentanalys

Empiriinsamlingen inleddes med analyser av webbplatserna tillhörande samtliga av Sveriges kommuner. Vi förstod dock tidigt att ännu mer material skulle krävas. Detta ledde oss till att även genomföra dokumentanalyser på styrdokument publicerade på kommunernas webbplatser. I början av arbetet var tanken alltså endast att analysera kommunernas webbplatser. När vi insåg att informationen inte var tillräcklig riktade vi nytt fokus mot styrdokumentet. Vidare är dokumentanalyser en passande metod om man vill tematisera och sortera en stor mängd data för att göra den mer begriplig inför teoretisering (Bryman 2018, s. 628). Det är sålunda av denna anledning som metoden valdes till vår forskning. Nedan förklarar vi hur vi gick tillväga mer i detalj. Vi förklarar även vilka urvalskriterier vi tillämpade för koderna varför.

Myndigheten Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) besitter omfattande information om Sveriges 290 kommuner och deras arbete. På deras webbplats hämtade vi en komplett lista över alla kommuner i Sverige. Listan användes sedan för att inhämta direktlänkar till, i sin tur, kommunernas webbplatser (SKR 2023). Vi skapade ett kalkylark för att i bokstavsordning sortera information som verkade relevant och intressant för vårt forskningssyfte. Bryman uttrycker vikten av att börja kodningen tidigt under sin materialinsamling. Det är därför mycket viktigt att fråga sig vad koderna bör representera och varför (2018, s. 620). Om vår kodning inte hade tagit fart så tidigt som den gjorde hade vi förmodligen inte hunnit utföra ytterligare dokumentanalyser även på styrdokumentet. De aspekter och den information som vi letade efter på vardera webbplats delades in i följande koder: (1) namn på kommunen, (2) webbplatsens URL, (3) vilket bolag som driver kollektivtrafiken, (4) en extern webbplats specifikt riktad till besökare, (5) diskussion kring besöksnäringen, (6) diskussion kring hållbarhet, (7) information kring hur besökare tar sig till kommunen, (8) diskussion kring hållbara persontransporter, (9) en kort kommentar gjord av oss och/eller ett kopierat utdrag från webbplatsen kring hållbara persontransporter samt (10) övriga kommentarer när vi upplevde det som nödvändigt. Punkterna (4), (5), (6), (7) och (8) tog form av ja/nej frågor, medan resterande var i fritext.

Dokument som härstammar från myndigheter bör handskas med viss försiktighet. Detta eftersom de kan komma att ändras utan uppsyn eller representera okända intressen (Bryman 2018, s. 664-665). Vi analyserade således kommunernas webbplatser och styrdokument med viss aktsamhet. Vi började med att skriva ner kommunens namn och webbplatsens URL (1)(2). Detta var för att underlätta orientering i kalkylarket. Sedan fortsatte vi med att leta reda på information kring det bolag eller den förvaltning som driver kollektivtrafiken i kommunen (3). När vi inledde dokumentanalyserna var vi osäkra på exakt vilken information som skulle krävas för att besvara våra forskningsfrågor. Därför antecknade vi fler koder i kalkylarket än vad vi kunde tänkas behöva. Kod (3) är således ett exempel på en sådan. Under bearbetningen av allt materialet blev det tydligt att denna information inte skulle vara behjälplig i jakten efter att uppnå vårt forskningssyfte. Vidare valde vi att undersöka ifall kommunen har länkat till en extern webbplats riktad till besökare (4), ofta benämnd VisitX (X syftar på kommunen i fråga). Även denna

information visade sig vara oväsentlig för att kunna besvara våra tre forskningsfrågor, därav bearbetas även inte denna kod vidare i analysen.

För att räknas till kod (5) krävs det att webbplatsen innehåller information specifikt riktad mot besökare, exempelvis kring aktiviteter som finns att utföra vid besök. Vi ville se om kommunen visar på ett aktivt jobb kring att marknadsföra sig som en attraktiv besöksdestination. För att räknas till kod (6) krävs det att webbplatsen benämner hållbarhet i någon aspekt. Här kan det exempelvis handla om en uppmaning till att källsortera eller en hel sida som beskriver ett extensivt hållbarhetsarbete. Kommuner som inte uppfyller detta krav anses inte vara relevanta för vår forskning och har därmed rödmarkerats i kalkylarket. Ifall webbplatsen innehåller någon information gällande hur besökare kan ta sig till kommunen, uppfylls kriteriet för kod (7). Vi ville undersöka om det finns något intresse från kommunernas sida att underlätta för besökare att ta sig dit. Denna information anser vi som intressant att analysera tillsammans med kod (8). Kravet för kod (8) innebär att kommunen behöver diskutera hållbara persontransporter på sin webbplats. Uppfyller kommunen detta krav kvalificerar de för en eventuell intervju.

Efter att ha analyserat samtliga 290 webbsidor och kodat all den empiri som inhämtats blev det tydligt för oss att vi behövde mer material. Vi beslöt oss då för att genomföra ytterligare dokumentanalyser på respektive kommun som ännu inte hade rödmarkerats i kalkylarket, vilket då bestod av 65 kommuner som inte uppfyllde kraven för kod (6). Vi uppfattade det som att de kommuner vars webbplatser inte diskuterar hållbarhet med största sannolikhet inte heller utför något aktivt arbete inom detta. Inför de nya dokumentanalyserna på resterande 225 kommuner lade vi till ytterligare två koder som lyder: (8.1) diskussion kring hållbara persontransporter i något av kommunens styrdokument och (8.2) presentation av konkreta åtgärder för att nå målen kring detta hållbarhetsarbete. Där och då formulerade vi en definition för när en kommun kan räknas som hållbar eller inte hållbar, en definition som passar vårt forskningssyfte. Det krävs alltså att kommunerna uppfyller kraven för koderna (8), (8.1) samt (8.2) för att vi ska tolka deras hållbarhetsarbete inom området persontransporter som aktivt och därmed definiera dem som verkligt hållbara.

Styrdokument är tydligare bevis på att ett aktivt arbete inom det som skildras utförs än det som står skrivet på webbplatser. Detta beror på att styrdokument är ett typ av underlag som används

vid beslutsfattande. När några sådana styrdokument inte fanns tillgängliga på webbplatserna rödmärkades även dessa kommuner och blev därmed bortvalda som potentiella intervjukandidater. För att lokalisera dessa styrdokument nyttjades oftast webbplatsernas sökfunktion. Vi sökte efter begreppen hållbar\*, miljö\*, transport\*, mobil\* och resa\*. Om denna sökfunktion inte fanns tillgänglig gick vi in på de sidor som mest troligt behandlar antingen hållbarhet eller transporter.

## 5.2 Intervjuer

Syftet med att genomföra semistrukturerade intervjuer var för att få en högre insikt i hur dessa kommuner arbetar rent konkret med hållbara persontransporter. Vi tror att denna empiri kommer kunna hjälpa oss att besvara vår andra forskningsfråga. Kvalitativa forskningsmetoder tar ansats i att respondenterna tolkar och även påverkar omvärlden runt sig (Bryman 2018, s. 61). Målet var även, i enlighet med detta, att intervjuerna skulle ge oss en klarhet i vår tredje forskningsfråga, nämligen vilken inverkan respondenterna tror att detta arbete har över människors besöksbenägenhet.

När samtliga dokumentanalyser hade genomförts var 26 kommuner kvalificerade utifrån våra intervjukriterier. Totalt intervjuades tio kommuntjänstepersoner från nio olika kommuner, varav två var från samma kommun och genomförde en intervju ihop. Fyra kommuner tackade nej då de ansåg att de inte hade resurser nog, oftast i form av brist på personal som jobbar med hållbara persontransporter. Från resterande 13 uteblev svar. Samtliga respondenter hävdade att de var mer eller mindre insatta i kommunens arbete kring hållbara persontransporter. Vissa nämnde dock att det finns andra kommuntjänstepersoner som jobbar med liknande frågor och därför eventuellt hade kunnat ge mer utförliga svar på vissa frågor. Andra påstod sig själva vara den mest lämpade kandidaten. Ett kriterium vi gärna ville att respondenterna skulle uppfylla var ett deltagande i utformandet av det styrdokument som vi hade analyserat. De flesta nådde detta kriterium, dock uppgav ett mindre antal att de kommuntjänstepersoner som hade utformat styrdokumentet inte längre jobbar kvar eller har bytt arbetsroll.

De kommuner vars tjänstepersoner intervjuades var: Helsingborg, Kalmar, Kiruna, Ljungby, Lund, Ockelbo, Stockholm, Strängnäs och Sundvall. Vi ville att vårt respondenturval skulle vara



representativt för alla kommuner i Sverige och värderade därmed ett urval bestående av kommuner i olika storlekar, med olika invånarantal och belägna på olika geografiska platser högt. Anledningen till att ett representativt urval är viktigt inom vetenskaplig forskning är då resultatet bör vara generaliserbart. Ett representativt urval innefattar således hög extern validitet, vilket bör eftersträvas (Bryman 2018, s. 167). Vi är trots detta medvetna om att vårt urval beror på de kriterier som vi själva formulerade inför och under empiriinsamlingen. Av detta skäl är det rent naturligt att de respondenter som valdes ut inte representerar de kommuner som valdes bort, då kriterierna gick ut på att åskådliggöra de mest hållbara kommunerna. Vi strävade trots detta efter att göra ett så representativt urval som möjligt. Inför analysen kommer vi således att tillämpa både minnesanteckningar och transkriberingar från sju av nio av dessa kommuner för att nå ett resultat. Analysresultat i form av transkriberat intervjumaterial från respektive respondent hittas i Bilaga 1-7.

En intervjuguide fungerar som en minneslista för de som intervjuar (Bryman 2018, s. 565). För oss var det viktigt att ställa ungefär samma frågor till samtliga av våra respondenter, vilket gjorde att vår intervjuguide kom väl till hands. Dock ville vi att intervjuerna skulle hållas semistrukturerade. Semistrukturerade intervjuer innebär att forskare utgår från deras intervjuguide samtidigt som de har en stor frihet i att utforma egna frågor. Detta gör att de nyanser som varje respondent kan bidra med i sina svar tillgängliggörs (Bryman 2018, s. 520). När vi skrev vår intervjuguide utgick vi från våra forskningsfrågor och den data som vi trodde oss sakna efter dokumentanalyserna. Sedan mejlades denna till samtliga respondenter. Vi ville att samtliga respondenter skulle få samma information och därmed också samma förutsättningar inför deras intervjuer. Därför utgick vi från en mall även när vi skrev mejlen där intervjuguiden medskickades. Se intervjuguiden i Bilaga 1.

Bryman skriver att genomförandet av en pilotintervju kan ge viktiga insikter och lärdomar i utformandet av nästkommande intervjuer (2018, s. 567). Under den första intervjun upptäckte vi att en revidering av intervjufrågorna hade kunnat optimera vår empiriinsamling ytterligare. Svaren från den första respondenten vägledde oss till de frågor som behövde förtydligas. Denna intervjun kom att bli vår pilotintervju. Vi ändrade inte bara våra intervjufrågor utan lade även till en inledande del för att göra kommande respondenter varse om vårt forskningssyfte. Vi hoppades på att detta skulle öka sannolikheten för mer relevanta svar. Längst ner i intervjuguiden skrev vi

dessutom till frågor angående hur respondenterna upplevde intervjun, vi ville veta om fler förbättringar kunde göras. När alla nio intervjuer hade genomförts lämnades vi med sju som vi kunde vidare bearbeta, då en blev till pilotintervju och en där inspelningen inte fungerade. Empirin från den intervju vars inspelning blev komprometterad kommer att användas med viss försiktighet då vi i detta fallet endast har minnesanteckningar att tillgå.

Vi gjorde det metodologiska antagandet att en kvalitativ metod passar våra två sista forskningsfrågor bättre än en kvantitativ metod. Samtidigt finns det brister även med intervjuer. Risken med intervjuer är att respondenterna betar sig onaturligt och ger de svar som de tror att intervjuaren vill höra (Bryman, 2018 s. 548). Vi tror att detta är en överhängande risk, speciellt gällande frågor kring hållbara transportmedel. Många människor är varse om miljökrisen, precis som att de är varse om exempelvis flygresors höga grad av växthusgasutsläpp. Trots detta visar verkligheten att få är villiga att låta bli flyg som transportmedel. Det är forskarnas uppgift att få fram ärliga och nyanserade svar av subjekten, därav tillämpandet av semistrukturerade intervjuer (Bryman, 2018 s. 709). Vilket i detta fallet är ett ansvar som landar på oss.

## 5.3 Analysmetod

Följande stycke redogör de analysmetoder som användes för dokumentanalyserna respektive intervjuerna.

### 5.3.1 Analysmetod för dokumentanalys

För att utesluta mindre väsentliga aspekter i ens material krävs det att man på ett kategoriskt vis börjar reducera (Rennstam & Wästerfors 2015, s. 104-105). För oss innebar denna reducering att vi började avlägsna kommuner som inte visade på ett tillräckligt aktivt arbete med hållbara persontransporter. Med hjälp av vårt kalkylblad tittade vi på vilka kommuner som lyckades nå aspekterna för kod (8). I detta skede var vi lämnade med ett urval av 126 kommuner. Det var dock tydligt att vissa kommuner hade ett betydligt mer extensivt hållbarhetsarbete gällande persontransporter än många andra, därför utformade vi två nya kriterier. Kriterierna var följande: kommunen måste ha styrdokument publicerade på sin webbplats som visar på ett aktivt arbete med hållbara persontransporter och i samma styrdokument måste det presenteras konkreta

åtgärder för hur kommunen ska kunna nå sina mål inom detta. Efter tillämpningen av första kravet lämnades vi med 51 kommuner och efter andra återstod ett urval på 26.

Anledningen till att vi inte nöjde oss med den informationen som stod skriven på webbplatserna var då vi insåg att den inte var någon garanti för ett aktivt arbete. Styrdokument är i kontrast till detta specifikt utformade för att användas som underlag vid beslutsfattande, vilket i högre grad symboliserar ett aktivt arbete. Att styrdokumentet presenterar konkreta åtgärder sågs också som ett avgörande krav, eftersom en beskrivning av mål som kommuner vill uppnå inte har något egenvärde. När konkreta åtgärder presenteras visar detta trots allt på ett mer aktivt arbete. Det är således mycket möjligt att de 264 kommuner som inte uppfyllde våra två nya urvalskrav i själva verket arbetar mycket aktivt med dessa frågor. Dock ligger intresset i vår forskning i att ta reda på vilka kommuner som tydligt visar att de jobbar med hållbara persontransporter. Detta anser vi är en viktig aspekt att ta hänsyn till då kommuner är aktörer vars arbete har en hög inverkan över både stora samhällen och enskilda invånare. Att vara transparent med den information som ligger till grund för beslut är av denna anledning väsentligt.

### 5.3.2 Analysmetod Intervjuer

Intervjuerna transkriberades med hjälp av inspelade ljudfiler från en diktafon. När intervjuerna var färdigtranskriberade skapade vi fyra ämneskategorier för att på ett systematiskt sätt nå vårt forskningssyfte samt besvara våra forskningsfrågor. Dessa ämneskategorier var följande: (1) Kollektivtrafik, (2) Strategi och plan, (3) Åtgärder och nudging, (4) Resursbrist och görs tillräckligt? När dessa ämneskategorier var fastställda gick vi igenom det transkriberade materialet där vi sorterade och grupperade citat från respondenterna samt underliggande teman. Syftet med detta system är att förenkla analysen av materialet inför genereringen av resultatet.

När samtliga intervjuer hade transkriberats och analyserats blev det tydligt att mängden intervjumaterial i kombination med materialet från dokumentanalysen var avsevärd. En avvägning för vilken metodansats som skulle prioriteras blev därmed nödvändig. Eftersom två av tre forskningsfrågor ämnar besvaras med intervjuerna och eftersom vi anser att dessa gav oss djupare insikter behjälpliga för vårt forskningssyfte, valde vi att prioritera transkriberingarna. Dokumentanalyserna gav även dem intressanta insikter, framförallt i fråga om den utsträckning

de olika kommunerna diskuterar hållbara persontransporter på sina webbplatser. Trots detta anser vi, som tidigare nämnt, att det som står skrivet på webbplatserna inte är tillräckliga bevis på ett aktivt arbete. Risken är att denna text inte representerar något annat än kommuners vilja att följa hållbarhetstrender. Dokumentanalyserna användes därför primärt för att lokalisera lämpliga respondenter.

## 5.4 Begränsningar

Den största begränsningen som vi har upplevt under arbetets gång har varit tidsaspekten. Detta har lett till en del avväganden som onekligen kan komma att påverka resultatet. Exempelvis var vi medvetna om att det inte skulle vara tidsmässigt möjligt att intervjua hela vårt urval på 26 kommuner. Vi var även varse om risken i att alla eventuellt inte skulle vilja ställa upp på en intervju eller ens återkoppla till oss. Lyckligtvis är de 26 kommuner (3% av 290) som tackade ja av relativt spridd demografi, invånarantal samt geografisk belägenhet. Vi utgick således från SKR:s kommungruppsindelning för att veta vilka typer av kommuner vi behövde intervjua för att få ett representativt urval. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) delar upp de svenska kommunerna i tre huvudgrupper. Huvudgrupperna lyder: storstäder och storstadnära kommuner, större städer och kommuner nära större städer samt mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner (SKR 2023). Vårt urval av nio kommuner består således av en storstad (Stockholm), fyra större städer (Helsingborg, Lund, Sundsvall och Kalmar), två pendlingskommuner nära en större stad (Strängnäs och Ockelbo) samt två mindre städer/tätorter (Kiruna och Ljungby). Vilket visar på ett relativt representativt urval, framförallt med hänsyn till våra förutsättningar.

## 5.5 Etisk Reflektion

Dokumentanalyserna utfördes både på webbplatser och styrdokument som är tillgängliga för hela allmänheten. Därför ansåg vi att inget etiskt övervägande krävdes i detta skede. Denna data är framtagen för att tjäna kommunernas invånare, eventuella besökare och andra intressenter. Förvisso står många namngivna politiker och kommuntjänstepersoner med på dessa webbplatser och i dessa dokument, men då vi under analysen inte kommer att hänvisa till de styrdokument

som analyserats och därmed inte namnge de personer som var delaktiga i deras utformande, anser vi att deras samtycke inte krävs. Kalkylarket där vi lagrar all data genererad från dokumentanalyserna innehåller därförutom inga namn, på så sätt kan informationen inte härledas till upphovspersonerna. Det enda samtycket som vi krävde var det från våra tio respondenter. Till dessa mejlade vi en samtyckesblankett vilken var tvungen att skrivas under inför varje intervju.

Forskare strävar alltid efter att upprätthålla hög forskningsetik i sina vetenskapliga arbeten. För att facilitera detta har vi rättat oss efter Vetenskapsrådets forskningsetiska principer (Vetenskapsrådet 2002, s. 6-14). Vi följde informationskravet genom att informera berörda respondenter om vårt forskningssyfte, vi följde samtyckeskravet genom att inhämta både skriftligt och verbalt samtycke, vi följde konfidentialitetskravet genom att inte använda oss av molntjänster vid lagring av personuppgifter och intervjuvaren och till sist följer vi nyttjandekravet genom att informationen som erhållits endast kommer att användas i forskningsändamål, ett ändamål som respondenterna godkänt.

Samtliga intervju svar spelades in med hjälp av en diktafon och transkriberades via digitala dokument som endast lagras på våra hårddiskar. När en intervju var färdigtranskriberad raderades tillhörande ljudfil. Vi döpte varje respondent till "Rx", med en följande siffra från ett till sju. På så sätt kan respondenternas svar inte härledas tillbaka till dem personligen. Ovanstående exempel visar på vår vilja som forskare att hålla hög forskningsetik.

## 6. Analys och resultat

Följande kapitel skildrar en analys av den empiri som samlats in med hjälp av dokumentanalyserna samt intervjuerna. För att generera ett resultat kommer även vårt teoretiska ramverk bestående av *aktörs- och struktureringsperspektive*, *nudging* och *greenwashing* att appliceras. Syftet med teorierna är att möjliggöra ett fokus på de aspekter som är mest relevanta för vår forskning. Kapitlet är indelat efter den kronologiska ordning som våra metoder utfördes. Första delen (6.1) kommer att generera ett resultat i förhållande till vår första forskningsfråga och andra delen (6.2) kommer att generera ett resultat i förhållande till våra två följande forskningsfrågor.

## 6.1 Analys av kommuners webbplatser och styrdokument

Även om 224 av Sveriges 290 kommuner diskuterar hållbarhet på sina webbplatser (6), är det endast 126 kommuner som också diskuterar hållbara persontransporter (8). 41 av dessa 126 har styrdokument som diskuterar ämnet (10) och endast 26 kommuner presenterar konkreta åtgärder i samma styrdokument (11). Detta innebär att endast 26 kommuner (strax under 9% av 290) uppfyller samtliga av våra krav och kan definieras som, enligt oss, hållbara. Mot bakgrund av vår problemformulering och vårt teoretiska ramverk kan detta ses som överraskande.

Att 85 kommuner uppfyller kraven för samtliga koder, förutom (8.1) och (8.2), är intressant ur ett greenwashing-perspektiv. Detta innebär att 84 kommuner diskuterar både hållbara persontransporter på sina webbplatser men inte i sina styrdokument. Enligt vår definition visar dessa kommuner alltså inte på ett sant hållbarhetsarbete. Greenwashing har presenterats tidigare i samband med vårt teoretiska ramverk. Där redogör vi för hur vanligt det är idag att aktörer beskriver sin verksamhet som hållbar när de i själva verket inte har belägg för att göra detta. Grön marknadsföring är medlet och greenwashing blir då effekten. Frågan är om dessa 84 kommuner endast utnyttjar dagens hållbarhetsdiskurs för att uppfattas som miljövänliga utan att behöva utföra något egentligt arbete. Trots allt har dessa kommuner inga styrdokument som stärker den fasad de verkar vilja upprätthålla. Faktum kvarstår att hållbarhet är ett trendigt begrepp och allt fler aktörer verkar onekligen vilja associeras med det.

Vi noterade att en stor majoritet av de 85 kommuner som inte uppfyller våra två sista krav och därmed inte kodades till (8.1) och (8.2), diskuterar kring hållbara persontransporter på ett sätt som snarare talar kring andras ansvar. Närmare bestämt räknade vi det till 57 kommuner som enbart beskriver hur andra aktörer än de själva kan bära sig åt för att minska transportsektorns utsläpp inom kommunens gränser, exempelvis invånare eller besökare. Detta illustreras i citaten nedan.

*“Väljer du att lämna bilen hemma och istället cykla, gå eller åka kollektivt reser du hållbart.”* Citat hämtad från Skellefteå kommuns webbplats.

*“Att cykla är bra för hälsan och miljö (...) Miljöaspekter inkluderar exempelvis energieffektiva lösningar och nyttjandet av kollektivtrafik och cykel.”*. Citat hämtad från Åmåls kommuns webbplats.

*“Gå, cykla eller åk kollektivt så ofta du kan istället för att åka bil. Hälften av växthusgasutsläppen i Vallentuna kommer från trafiken. Samåk till och från jobbet, skolan, träningen eller möten.”*. Citat hämtad från Vallentuna kommuns webbplats.

*“Fixa cykeln och res hållbart.”*. Citat hämtad från Upplands Väsby kommun webbplats.

Som citaten visar är det ofta i form av uppmaningar till andra som dessa webbplatsbaserade diskussioner tar sin form. I förhållande till det vi vet om greenwashing kan man ifrågasätta om detta inte endast är ett knep för att kommunerna vill uppfattas som mer hållbara än vad de egentligen är? Kommunernas uppmaningar till andra kan få det att låta som att de själva lägger mer resurser på detta arbete än vad de faktiskt gör, då de genom sina uppmaningar starkt uttrycker sig tycka att hållbarhet är viktigt. Detta är onekligen ett enkelt sätt att framställa sig som en miljömedveten aktör utan att behöva utföra några större åtgärder själv. Det var på grund av detta som vi ville applicera teorin kring greenwashing, då vi själva började fundera kring om det som står på så många webbplatser endast är just greenwashing. Enligt vår definition av hållbart arbete uppfyller majoriteten av Sveriges kommuner inte kraven. På 264 kommuners webbplatser hittade vi således inte tillräckligt med bevis som visar på att de har konkreta åtgärdsplaner för hur de ska nå dessa mål och därmed minska på transportsektorns växthusgasutsläpp.

## 6.2 Analys av intervjuer

Detta kapitel kommer att redogöra för fyra olika aspekter som dels den intervjuguiden vi använde oss av uppmuntrade respondenterna att diskutera, dels ämnen som vi märkte att respondenterna hade lätt att komma tillbaka till under intervjuerna.

## 6.2.1 Kollektivtrafik

Att förbättra en stad, plats eller en kommuns kollektivtrafik är naturligt en prioriterad åtgärd för att främja hållbara transporter och mobilitet. Detta faktum talar flertalet av våra intervjurespondenter för då de gärna sett en högre nivå insikt och möjlighet att påverka de kollektivtrafikbolag som tjänstgör inom deras kommungränser. I Sverige kontrolleras oftast dessa bolag av länet kommunen i fråga tillhör (*SFS 2010:1065*). Detta innebär att bolagen styr hela länets kollektivtrafik, något som kan medföra svårigheter för individuella kommuner att kontrollera kollektivtrafiklagen då bolagen hellre ser till hela länets behov. Undantag förekommer, men hos de kommuner vi intervjuat gäller det att länstrafiken styr. Även aktörsperspektivet som vårt teoretiska ramverk skildrar förklarar hur viktigt det är för enskilda aktörer att uppleva en hög grad av autonomi (Lundquist 1984, s. 6).

Lundquist poängterar att aktörer ofta stöter på restriktioner som hindrar det arbete de ämnar att genomföra (Lundquist 1984, s. 2). Detta kan liknas till många situationer respondenterna berättar om att de möter i sitt arbete. Majoriteten av intervjupersonerna uttrycker frustration och att det existerar problematik gällande bristen på kontroll de har över kollektivtrafiken i sina kommuner. Respondent 1 och 6 svarar på en fråga gällande restriktioner i arbetet att kollektivtrafiken är något länet råder över. Respondent 1 förtydligar att det är i regionala samråd som hen får göra Kalmar kommuns röst hörd gällande kollektivtrafiken i länet. R2 berättar hur de på dennes enhet i Helsingborg kommun endast har möjlighet att skapa styrdokument som länstrafikbolaget måste arbeta efter för att skapa förändring. R6 talar om hur kollektivtrafiken i Sundsvall kommun styrs av ett gemensamt kommunalförbund där samtliga kommuner innehar politisk representation. Huruvida detta kommunalförbund skiljer sig avsevärt mot de länstrafikoperatörer i övriga kommuner vi intervjuat framgår inte. Även R7 svarar på frågan att det inte är kommunen som har rådighet över kollektivtrafiken i Stockholm, utan att det är regionen som samverkar med kollektivtrafiken i kommunen. Varför det är regionen och inte länet som i detta fall arbetar med kollektivtrafiken framgår inte.

Respondenter 3 och 4 från samma kommun diskuterar hur de arbetar i samverkan med kollektivtrafiken och bolagen. R3 lyfter att de i Ljungby kommun är på god väg att införa stadsbussar i kommunens huvudort, men går inte djupare in på detalj hur detta arbete ser ut eller



vilken tidsram det involverar. Hen nämner dock att det är i samverkan med länstrafiken som detta samarbete sker. R4 berättar om hur hans position på Lunds kommun involverar mer beteendepåverkan än policyförändring och därför är hans arbete mer inriktat på att marknadsföra och förmedla den kollektivtrafik som finns tillgänglig i kommunen, inte att förändra. Vidare berättar R4 att det ständigt är en avvägning mellan att uppmuntra så många som möjligt att åka kollektivtrafik, samtidigt som människor som reser kollektivt vill ha snabb transport från punkt A till B, med så få stopp som möjligt mellan. Då fler reser blir det fler stopp och en trängre, långsammare färd och individer kanske då väljer att inte resa kollektivt alls. Alltså blir det en ständig balansgång att balansera utbudet och efterfrågan på kollektivtrafiken så att linjetrafiknätet varken blir över- eller underbelastat. R4 svarar på en fråga gällande besöksnäring och turism att *“(...) du är välkommen till Lund. Självklart kommer du med tåget eller bussen.”* (Bilaga 4, s. 11) vilket visar på en vilja att även göra kollektivtrafiken tillgänglig och attraktiv för kommunens besökare. Kommunernas arbete med kollektivtrafikbolagen summeras som allt från samverkande och välplanerad, till rörig och ostrukturerad.

## 6.2.2 Strategi och Plan

En aspekt som blev väldigt tydlig efter genomförandet och transkriberingen av intervjuerna var att strategisk planering och policyskapande var de starkaste verktyg som flertalet av intervjurespondenterna hade till sitt förfogande, snarare än direkta åtgärder och beteendepåverkan. Detta kan bero på att de tjänstepersoner som intervjuades ofta hade en anställning som härledde mer planering- och strategiarbete. Flera respondenterna lyfte att de ibland kände att deras händer var bundna, medan ett mindre antal respondenter ansåg att de hade fullständigt mandat att arbeta med vad de ansåg var bäst.

Likt vad Lundquist poängterar gällande politiska fenomen som ständigt är under förändring kräver analysen av det empiriska materialet en viss mängd översyn i att de dokument som respondenterna arbetar med också är under ständig förändring. Varje respondent poängterar någon gång under sina intervjuer att de arbetar med målsättning efter styrdokument, antingen genom själva utformandet av dessa dokument eller genom arbete att anpassa kommunens drift och policys för att passa till dessa dokument. R1 från Kalmar säger att deras långsiktiga mål till 2035 är att införa vad hen kallar för *“60/40 mål”* (Bilaga 1, s. 4), vilket kortfattat innebär att till

2035 ska 60% av resor inom kommunen ske med hållbara medel, till skillnad från i dagsläget då det enligt R1 snarare är tvärtom. Respondent 4 från Lunds kommun talar om vikten att äga sitt narrativ genom dessa styrdokument. Att inte enbart skapa dokument för egen intern användning men att förmedla ut kommunens viljor till dess invånare. R4 berättar om hur Lunds kommun stolt visat upp sig som en myndighet många andra tjänstepersoner, både från Sverige och internationellt, tittar för inspiration för hur man strategiskt arbetar för en kommun med fokus på hållbar persontransport. R4 belyser att Lunds kommun har arbetat i över 50 år med frågor rörande just hållbara persontransporter. Det är ytterst få kommuner i Sverige som varken har resurserna eller viljan att jobba på den nivå som R4 berättar att Lunds kommun gör. Men diskrepansen härstammar från att Lunds kommun har arbetat med just policys och implementering av hållbara transporter så länge.

En kommun vars arbete med hållbara persontransporter är betydligt yngre än Ljungby kommun. R3 från Ljungby kommun beskriver hur: *“Vi ska vara tydliga med att säga att. Gång och cykel i första hand, kollektivtrafik i andra och biltrafik är tredje”* (Bilaga 3, s. 7). Arbetets faktiskt effekt visar R3 genom de i ovan avsnitt nämnda stadsbussar som snart kör i Ljungby. För att kontrastera denna positiva utveckling belyser R3 att det i stadens nybyggda delar byggts fler cykel- och gångstråk från området uppkomst, men att i stadens äldre kärna är tillgången till cykelvägar och gångbanor undermålig. Cazorla skriver om bussleder som även cyklister tillåts trafikera, i syfte att uppmuntra cyklisterna och säker framkomlighet i städer (2017 s. 73). Ett alternativ vilket kunnat främja innerstadstrafiken i R3:s kommun ännu mer.

Respondent 7 från Stockholms kommun berättar om hur hans roll på miljöförvaltningen innebär rådgivande snarare än åtgärdsarbete. Att ge råd till övriga enheter och att driva pionjärprojekt är snarare deras uppgift. R7 berättar vidare om andra enheter som har mer praktiskt lagda operativa uppgifter:

*“Men sen finns det ju andra avdelningar eller förvaltningar som jobbar mer direkt, till exempel så har vi ju trafikkontoret som har ansvar för gator och parkering och vi har de olika bostadsbolagen som bygger [hållbart].”* (Bilaga 7, s. 1-2)

Det är genom samverkan med andra enheter som R7 får effekt genom sitt arbete. Vilka krav som ska ställas på leverantörer och vilka prestationer som förväntas från interna enheter är också en central del i R7s arbete. Denna position som enbart rådgivande aktör skiljer sig från andra respondenter i att den innebär enbart översikts- och rådgivandearbete. Enligt respondenten själv beror detta på att Stockholms kommun är en väldigt stor sådan och således anställer fler än andra kommuner där ansvarsområdena måste axlas av färre anställda. Mer koncentrerad expertis blir således möjlig för Stockholms kommun. Ännu en aspekt som diskutabelt gör att Stockholms kommun hamnar i framkant är dess storlek och expertis är kraven kommunen kan ställa på deras uppköp och leverantörer. Enligt R7 siktar kommunen på att vara helt fri från transporter som drivs av fossila bränslen till 2030. I praxis innebär detta att all persontransport som kommunen har rådighet över påverkas. Då även från kommunens leverantörer.

Genom intervjuerna blir det också tydligt att ingen av respondenterna direkt arbetar med ett besöksnäringssperspektiv tillsammans med deras hållbara persontransporter. Samtliga förklarar att deras strategier och planer enbart fokuserar på kommunens invånare och inte har något att göra med att skapa en mer attraktiv destination för sina besökare. Dessa två fokusområden beskrivs som totalt skilda från varandra. Den enda respondenten som nämner något mer intressant kring detta är R7. R7 förklarar att hen tror att kommunen har planer kring att även rikta detta arbete mot besökare i framtiden. Hen uppger att kommunen gärna vill använda detta som en eventuell konkurrensfaktor, då hållbarhet är något som värderas allt högre av den moderna resenären.

### 6.2.3 Åtgärder och nudging

Trots att många respondenter svarade att de saknade möjlighet att påverka kommunens arbete direkt mot hållbara persontransport var det trots detta lustigt nog en majoritet som hade robusta exempel på vad det faktiskt arbetade med. Som exempel på åtgärder svarar respondenterna att nudging ofta förekommer i deras arbete.

Att främja och bygga ut cykelinfrastruktur svarar respondenter 1, 2, 4, 6 med exempel som:

*“...vi hade ett projekt under hösten, till exempel där vi jobbade med ett företag som heter Nudged, till och med där vi gjorde kampanjer riktade mot skolor eller föräldrar med barn i skolålder för att det är ett stort problem att så många*

*föräldrar kör sina barn till skolan och det blir väldigt mycket biltrafik kring skolorna som vi försöker få fler att cykla eller gå eller åka buss med. .” (Bilaga 2, s. 8)*

*“Kombinationen av att bygga cykelvägar och att marknadsföra dem är den viktigaste, så både bygg och berätta om att man har cykelvägar och sen också som vi också gör berätta om hur man ska använda dem.” (Bilaga 4, s. 12)*

*“Där man har jobbat med dels vintercykelprojekt då vi har jobbat med att upplåta elcyklar för att testa att liksom testa elcykel till medborgare.” (Bilaga 6, s. 7).*

Ovan är bara tre av flertalet citat vi noterat i vårt empiriska material. Denna sortens handlingar är just den typ av faktiska åtgärder som eftersöks för att ge svar på vad kommuner gör för att främja hållbara persontransporter. Åtgärderna som citeras ovan är även exempel på nudging, då exempelvis fler invånare uppmuntras ta cykeln då kommunen bygger fler cykelvägar. För att nudging ska fungera måste mottagarens beteende ändras på deras eget bevåg (Hauslbauer et al. 2022, s. 2-3). Om det blir lättare att transportera sig med cykel kommer naturligt fler människor att välja cykeln som transportmedel.

R2 berättar om ett projekt de genomfört i Helsingborg kommun som respondenten anser var väldigt lyckat. Projektet innebar att erbjuda invånare som normalt sätt pendlar till arbetet med bil, en gratis låncykel under en period i syfte att undersöka om de kunde ersätta sin pendling med bil mot cykel istället. Enligt R2 var det ett väldigt lyckat projekt, och 68% av de som deltog i testet fortsätter att cykla än idag.

R4 som arbetar i Lund kommun uppskattar nudging som beteendepåverkande medel. Om nudging säger respondenten:

*“Och jag brukar säga om du placerar cykelstället så att du snubblar över det när du går ut från ditt hus. Du passerar busshållplatsen för att sedan komma till bilparkeringen. Då har du nudgeat för de andra två [färdmedlen].” (Bilaga 4, s. 14).*

Att använda nudging enligt denna strukturförändrande metod förespråkar även Klementschtz, Batiajew & Roider. Författarna visar på många lyckade exempel där nudging lyckats ändra invånare och besökares beteende (2020, s. 76 & 84). På frågan om vad R4 tycker om nudging som styrmetod svarar respondenten positivt men också att det är en metod som är svår att mäta dess faktiska effektivitet. Trots detta har respondenten gett flertalet exempel på åtgärder och förändringar som kommunen gjort på huvudorden för att uppmuntra till minskad biltrafik och ökat användande av mer hållbara persontransporter. Som exempel på hur länge Lunds kommun har arbetat med att främja en mer bilfri stadskärna poängterar R4 att kommunen redan på 70-talet införde vad respondenten kallar för "låset" då bilar förbjöds att använda huvudleden som går från norr till söder rakt igenom stadskärnan som genomfart. En på den tiden extremt drastisk åtgärd.

#### 6.2.4 Resursbristen är ett faktum

Intervjuguiden innehöll en fråga ifall respondenterna ansåg att den egna kommunen ansträngde sig tillräckligt i arbetet med hållbara persontransporter. En stor majoritet av respondenterna svarade att de inte ansåg att tillräckliga resurser, tid eller ansträngningar läggs på omställningen till hållbara persontransporter. De restriktioner som aktörer ofta upplever går att härleda till deras sociala kontext och graden av information de erhåller (Lundquist 1984, s. 10). Detta gör det rent naturligt att kommunerna verkar i en miljö där olika restriktioner är ett faktum. För precis som struktureringsteorin förklarar binds strukturerna som utgör aktörers miljö samman och skapar just deras unika förutsättningar (Lundquist 1984, s. 3). R1 säger att denne saknar resurser inom kommunen för att kunna göra tillräckligt, samt att hela landets befolkning måste ändra sitt beteende för att ha chans att nå uppsatta mål inför Agenda 2030. Ändå anser R1 att dennes kommun gör mer än andra kommuner i riket gör. Likaså anser R2 från Helsingborg att kommunen anstränger sig mycket, men också att mer kan göras. "*Vi vinner ju priser hela tiden för att vi är så duktiga, men vi gör ju inte tillräckligt nu.*" (Bilaga 2, s. 7). Vidare anser R2 att kommunens invånare måste ändra sitt beteende för att förändring ska kunna ske. En aspekt som R1 även lyfter.

Även R3 anser att betydligt mer kan göras för att främja hållbara persontransporter. Att ett skifte i diskursen är viktigt för att belysa vikten av att varenda invånare måste ändra sitt beteende. Således anser respondenten att beteendepåverkande arbete bör ha minst lika stort utrymme som

fysiska åtgärder. R4 anser att dennes kommun faktiskt gör tillräckligt när denne får frågan. Dock är respondenten kvick med att påpeka att många angränsande kommuner gör långt ifrån tillräckligt. R6 lyfter att inom dennes kommun är andelen bilresande väldigt hög och således behöver normer förändras. R6 ansluter sig också till åsikten att invånarna i kommunen också måste vara villiga att ändra sitt beteende. Batur och Koc framför också vikten av att en kommuns invånare ändrar sitt beteende till den grad som bedöms nödvändigt (2017, s. 30), något som en majoritet av respondenterna också nämner. Exempelvis vad som driver invånares val, om kommunernas arbete verkligen påverkar eller om det snarare är en fråga om vanor och kultur. R6 poängterar visserligen att dennes kommun arbetar med att göra både invånares och kommunens egna resor mer hållbara, men går inte in på hur detta arbetet ser ut. Den enda respondenten som inte nämner invånares ansvar är R7 från Stockholms kommun. R7 anser även att dennes enhet inom kommunen gör tillräckligt, speciellt genom implementering av policys och styrdokument. Några konkreta åtgärder har inte respondenten att ge som svar, men poängterar vikten av samverkan med andra enheter. Nämnas bör att struktureringsteorin även belyser det faktum att aktörer till stor del själva skapar strukturerna de utsätts för själva (Lundquist 1984, s. 2). I förhållande till vår empiri talar detta för att kommunerna själva bär ansvar för mängden resurser de väljer att allokera till dessa frågor. Det är således deras egna val och därför lever de just nu med konsekvenserna av dessa.

## 7. Diskussion

Trots att majoriteten (224 av 290) av Sveriges kommuner diskuterar hållbarhet på sina webbplatser, har en förvånande minoritet av dessa (69 av 224) publicerat styrdokument som berör hållbara persontransporter. Som vår problemformulering visar uppmanar svenska myndigheter till en hållbar omställning inom transportsektorn då den genererar en stor del växthusgasutsläpp. Detta gör det än mer förvånande att inte fler kommuner uppfyller våra kriterier för att definieras som hållbara. Kommuner är trots allt administrativa enheter vars syfte är att tillgodose dess invånare och andra intressenter med information kring hur de arbetar (Feor et al. 2023, s. 2). Utan närvarande styrdokument blir det således svårt att mäta hur extensivt kommunernas hållbarhetsarbete är. Slutsatsen vi då får dra är att kommunerna inte utför något sådant aktivt arbete. Precis som analysen visar, med hjälp av vårt teoretiska ramverk, finns det en

risk att diskrepansen talar för greenwashing. Detta innefattar i så fall att de 155 kommuner som nämner hållbarhet på deras webbplats men som inte visar på ett aktivt arbete med hållbara persontransporter i deras styrdokument, eventuellt endast nämner det för att hoppa på trenden. Rieiro-Garica et al. påpekar dessutom att hållbarhetsdiskursen har fått allt mer kraft de senare åren, vilket gör att man bör se ökat engagemang även från kommuner (2023, s. 356-357). Det är således inte en helt onaturlig koppling som kan göras mellan greenwashing och den ökade trenden.

Kommuntjänstepersonerna som intervjuades efter våra dokumentanalyser kontaktades då de arbetar för kommuner som enligt vår definition kan räknas som hållbara. Detta faktum innebär både positiva och negativa följder för de resultat som producerats, då de respondenter som ställde upp ofta gjorde så utifrån premisserna att de faktiskt kunde svara på våra frågor. Dessa respondenter är experter inom sina fält. De både kunde och ville belysa hur deras kommun arbetar. En betydande andel av de potentiella intervjurespondenter (17 av 26) avböjde till intervju då de ansåg att de inte hade kunnat ge tillräckliga svar på frågorna som ställdes i intervjuguiden. Detta ledde till ett vakuum där väldigt mycket information saknas. Vilket också dels leder till att vi saknar intervjumaterial från hur mindre kvalificerade och/eller resursstarka kommuner arbetar, dels även från de multum kommuner som ej kontaktades överhuvudtaget. Detta kan således ha påverkat vårt resultat.

Då en majoritet av respondenterna ansåg att för lite åtgärder görs i deras kommuner är det möjligt utan större trosprång förutsätta att vårt urval av kvalificerade kommuner också representerar resterande kommuner i landet. Trots att dessa kommuner ligger i framkant anser respondenterna att deras åtgärder är otillräckliga. Således blir vår tolkning att ytterst få, om ens några kommuner i landet, arbetar tillräckligt med utsträckning att främja hållbara persontransporter inom sina kommungränser, då inte ens de främsta anser sig själva vara tillräckliga. Feor et al. (2023, s. 2) noterar att många kommuner lägger mer resurser på planeringsprocessen än på själva implementeringen av konkreta åtgärder, vilket speglar vårt resultat.

Batur och Koc lyfter vikten av invånarnas medverkan i kommuners hållbarhetsarbete. Författarna beskriver hur lokala myndigheter kan använda olika strategier för att främja hållbara

transportval. Deras forskning visar att en förståelse för de åtgärder som kan knuffa människor i rätt riktning, så som exempelvis rätt incitament eller hinder, även kan ge en positiv effekt på växthusgasutsläpp genom att människor självmant väljer hållbara transportmedel (Batur & Koc 2017, s. 33). Denna aspekt snuddar många av våra respondenter på, men ingen når riktigt hela vägen till att diskutera någon form av samverkan med kommunernas invånare.

Dokumentanalysen visade att många kommuner arbetar med besöksnäring (181 av 290). Webbplatser inriktat för enbart besökare förekommer intressant nog mer än diskussioner kring hållbarhet. Detta arbetets hypotes var att det finns en koppling mellan kommunernas arbete kring hållbara persontransporter och viljan att attrahera besökare. Enbart två av intervjurespondernterna styrker denna hypotes, och då endast genom svar som vittnar om svaga kopplingar och tveksamhet. Långt oftare visar både dokumentanalysen och intervjuerna på att detta är två aspekter av kommuners arbete som väldigt sällan har något som helst att göra med varandra. Ett faktum som gör att denna hypotes till synes faller platt.

## 8. Slutsats

Detta arbetets slutsats är att svenska kommuner visar varierande handlingsförmåga i implementeringen av hållbara persontransporter. En stor andel kommuner uttrycker sin vilja att arbeta med hållbarhet, men få har robusta åtgärder i sina styrdokument. Bristande kontroll över kollektivtrafiken är ett av de större hinderna. Flera kommuntjänstepersoner betonar bristande möjlighet till beteendepåverkning hos kommunernas invånare, beteendepåverkan som hade kunnat användas för att nå hållbarhetsmål. Dessa brister visar behovet på nudgingstrategier, men även möjligheten att utföra mer direkta åtgärder i många kommuner.

Faran för greenwashing är också närvarande, då vissa kommuner riskerar att framstå som mer hållbara än de är. För att undgå anklagan om greenwashing och nå verkliga framsteg krävs mer konsekvent och konkret arbete. Mer resurser och förtroende för de kommuntjänstepersoner som arbetar med just hållbara persontransporter är också att sträva efter. Detta arbete bidrar således till en bättre förståelse för hur kommuner kan stärka sitt hållbarhetsarbete och främja hållbara persontransporter.



Framtida forskning bör rikta in sig på och ta lärdomar från hur olika kommuner framgångsrikt implementerar hållbara persontransporter. Att identifiera varför och vilka åtgärder som är mest effektiva, samt att undersöka vilka nudgingstrategier som kan optimeras för att förändra invånarens beteende. Ytterligare studier på hur mindre resursstarka kommuner arbetar med hållbara persontransporter och kan övervinna de utmaningar som medföljer är av vikt.

## 9. Källförteckning

Brinkman, S. & Kvale, S. (2014). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. 3 uppl. Lund: Studentlitteratur.

Aparna, P. & Murugan, K. S. (2024). Green washing: A deceptive marketing practice and its implications. *Proceedings of the 3rd International Conference on Reinventing Business Practices, Start-Ups and Sustainability (ICRBSS 2023)*, 122–132.  
[https://doi.org/10.2991/978-94-6463-374-0\\_12](https://doi.org/10.2991/978-94-6463-374-0_12)

Batur, İ. & Koç, M. (2017). Travel Demand Management (TDM) case study for social behavioral change towards Sustainable Urban Transportation in Istanbul. *Cities*, 69, 20–35.  
<https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.05.017>

Bryman, A. & Nilsson, B. (2018). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Stockholm; Liber.

Boquet, Y. (2014). Transportation and sustainable development in a mid-size French city, dijon. *International Review for Spatial Planning and Sustainable Development*, 2(2), 52–63.  
[https://doi.org/10.14246/irspsd.2.2\\_52](https://doi.org/10.14246/irspsd.2.2_52)

Cazorla, P. (2017). Cycling and public transportation sharing space: An option to increase cycling ridership. *MASKANA*, 8(2), 71–81. <https://doi.org/10.18537/mskn.08.02.06>

Cregård, A. & Sobis, I. (2017). Dissemination of environmental information and its effects on stakeholders' decision-making: A comparative study between Swedish and Polish municipalities. *NISPA Journal of Public Administration and Policy*, 10(2), 9–47.  
<https://doi.org/10.1515/nispa-2017-0010>

Dieleman, F. M., Dijst, M. & Burghouwt, G. (2002). Urban form and travel behaviour: Micro-level household attributes and residential context. *Urban Studies*, 39(3), 507–527.  
<https://doi.org/10.1080/00420980220112801>

Feor, L. Murray, D. Folger-Laronde, Z. & Clarke, A. (2023). Municipal Sustainability and Climate Planning: A study of 38 Canadian local governments' plans and reports. *Environments*, 10(12), 203. <https://doi.org/10.3390/environments10120203>

Gärling, T. Eek, D. Loukopoulos, P. Fujii, S. Johansson-Stenman, O. Kitamura, R. Pendyala, R. & Vilhelmson, B. (2002). A conceptual analysis of the impact of travel demand management on private car use. *Transport Policy*, 9(1), 59–70. [https://doi.org/10.1016/s0967-070x\(01\)00035-x](https://doi.org/10.1016/s0967-070x(01)00035-x)

Hall, C. M., Le-Klähn, D.-T., & Ram, Y. (2017). *Tourism, public transport and Sustainable Mobility*. Channel View Publications.

Hart, C. (2018). *Doing a literature review releasing the Research Imagination*. USA, California: SAGE Publications Ltd.

Hauslbauer, A. L. Schade, J. Drexler, C. E. & Petzoldt, T. (2022). Extending the theory of planned behavior to predict and nudge toward the subscription to a public transport ticket. *European Transport Research Review*, 14(1). <https://doi.org/10.1186/s12544-022-00528-3>

Klementsitz, R. Batiajew, V. & Roider, O. (2020). Behaviour Change towards Sustainable Mobility triggered by Nudging Initiatives. *Regional Planning and Information Society* 75-85.

Loukopoulos, P. Jakobsson, C. Gärling, T. Schneider, C. M. & Fujii, S. (2004). Car-user responses to travel demand management measures: Goal setting and choice of adaptation alternatives. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 9(4), 263–280. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2004.02.003>

Lundquist, L. (1984) *Aktörer och strukturer*. Lund: Statsvetenskaplig tidskrift.

Myndigheten för Samhällsberedskap (MSB) (2008). *Beroende- och konsekvensanalys, transporter Offentligt arbetsmaterial från KBM:s projekt Samhällskritiska beroenden*. <https://www.msb.se/siteassets/dokument/amnesomraden/krisberedskap-och-civilt-forsvar/stod-i-att-analysera-beroenden/beroende--och-konsekvensanalys-transporter.pdf>

Rennstam, J. & Wästerfors, D. (2015). *Från stoff till studie: Om analysarbete i kvalitativ forskning*. Lund: Studentlitteratur.

Rieiro-García, M., Amor-Esteban, V. & Aibar-Guzmán, C. (2023). “Localizing” the sustainable development goals: A multivariate analysis of Spanish regions. *AIMS Environmental Science*, 10(3), 356–381. <https://doi.org/10.3934/envirosci.2023021>

Rothstein, B. (1988) *Aktör - Strukturansatsen: Ett metodiskt dilemma*. Lund: Statsvetenskaplig tidskrift.

SFS 2010:1065. *Lag om kollektivtrafik*

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) (2021) *Kommunernas åtaganden*. <https://skr.se/skr/tjanster/kommunerochregioner/faktakommunerochregioner/kommunernasataganden.3683.html> [2024-04-17]

Tillväxtverket (2023) *Transportsystemet för turism - Kunskapssammanställning och framåtblick* (Rapport 0046). <https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/publikationer/publikationer2023/transportsystemetforturism.4564.html> [2024-05-05]

Vetenskapsrådet (2002). Forskningsetiska principer inom humanistisk-samhällsvetenskaplig forskning.

Winslott Hiselius, L. & Svensson, Å. (2017). E-bike use in Sweden – CO2 effects due to modal change and municipal promotion strategies. *Journal of Cleaner Production*, 141, 818–824.  
<https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2016.09.141>

# 10. Bilagor

Nedan finner ni arbetets bilagor.

## 10.1 Bilaga 1

### Intervjuguide

Deltagandet är förstås helt frivilligt och du är självklart anonym.

Intervjun kommer att ta cirka 20-30 minuter.

Med tanke på att detta är en semi-strukturerad intervju kan ytterligare frågor och tillägg förekomma.

Kandidatuppsatsen kommer att publiceras på internet av våra lärare efter att de har bedömt den. Det kan vara bra för er att veta att ingen av er personliga information kommer att spridas i samband med detta, vi hanterar era personuppgifter helt konfidentiellt.

#### **Inledning**

Detta är en undersökning av tredjeårsstudenter vid Lunds Universitet med inriktning turism och hotell. Under vår avslutande kurs skriver vi en kandidatuppsats med fokus på hållbar persontransporter och mobilitet. Mer specifikt behandlar våra tre forskningsfrågor följande; vad kommuniceras via svenska kommuners hemsidor i förhållande till hållbar persontransporter och mobilitet, hur arbetar svenska kommuner med dessa frågor i praktiken och vad har detta arbete för inverkan på människors benägenhet att besöka dem. Varje forskningsfråga fyller sitt syfte och målet är att de tillsammans ska bidra med värdefull kunskap till forskningsfältet, kunskap som förhoppningsvis kommer kunna stödja berörda aktörer i deras arbete.

Första forskningsfrågan ämnar besvaras med hjälp av kvantitativa dokumentanalyser som redan är gjord. Det är utifrån denna analys vi lyckats skapa ett urval av

intervjukandidater, ett urval bestående av 24 kommuner. Resterande två forskningsfrågor ämnar besvaras med hjälp av dessa intervjuer. Våra forskningsfrågor ser du längre ner i dokumentet. Anledningen till att vi har valt att behandla både “transporter” och “mobilitet” är då dessa begrepp kompletterar varandra och tillsammans bättre fångar fältet vi vill undersöka. Persontransporter förklarar mer specifikt de olika transportsätt som kan användas för att nå en hållbar omställning, medan mobilitet är ett bredare begrepp som även syftar till tillgängligheten till dessa transportsätt.

Under arbetet med dokumentanalysen gick vi igenom samtliga av Sveriges kommuners hemsidor för att leta reda på styrdokument relevanta för vår forskning. Allt som oftast fann vi dokument som behandlar hållbarhet på ett eller annat sätt, dock var inte alltid denna information tillräckligt för att väljas ut som potentiell intervjukandidat. Premisserna löd som följande;

- (1) styrdokumentet måste visa att det finns ett *aktivt* arbete från kommunens sida när det kommer till hållbar persontransporter och mobilitet och
- (2) styrdokumentet måste behandla konkreta planer, strategier, åtgärder och/eller tillvägagångssätt för *hur* kommunen ska lyckas uppnå mer hållbar persontransporter och mobilitet.

Det var utefter dessa premisser som vårt urval gjordes. Du som intervjuperson behöver inte se över de styrdokument vi analyserat inför denna intervju. Det räcker med att du svarar på frågorna utifrån din bästa förmåga. Läs gärna igenom frågorna för att förbereda dig. Tack för din medverkan!

Emma & Theo

## Våra forskningsfrågor (hör ej till intervjun)

- 1) Hur **uttrycker** sig svenska kommuner via deras hemsidor när det kommer till hållbar persontransporter och hållbar mobilitet?
  - 2) Hur **arbetar** svenska kommuner med hållbar persontransporter och hållbar mobilitet?
  - 3) Vad har svenska kommuners arbete med hållbar persontransporter och hållbar mobilitet för **inverkan** på människors benägenhet att besöka dem?
- 

## Inledande intervjufrågor

- Hur länge har ni arbetat inom kommunen?
- Vad har ni för arbetsstatus/yrkesroll/titel?
- Vilken avdelning tillhör ni och i hur stor utsträckning arbetar denna avdelning *aktivt* med frågor kring hållbara persontransporter och hållbar mobilitet?
  - Hur stort inflytande skulle ni säga att avdelningen ni arbetar på har i förhållande till kommunens arbete kring hållbara persontransporter och hållbar mobilitet? Finns det någon avdelning vars inflytande är större?
  - Finns det någon annan avdelning i ert kommunala förvaltningsområde som jobbar med liknande frågor? Om ja, vad är syftet med denna uppdelningen och hur fungerar ert samarbete?
  - Finns det någon ytterligare person som ni anser att vi bör intervjua då en del frågor faller utanför ramarna för ert arbete? Förutsatt att ni läst våra frågor.
  - Finns det några restriktioner inom ert arbete gällande hållbara persontransporter och hållbar mobilitet som vi bör känna till? Exempelvis att ansvaret kring detta delvis faller på andra organisationer, så som Trafikverket eller en annan avdelning inom er kommun.
    - Alternativt: finns det någon över er vars godkännande ni behöver för att utföra ert arbete gällande hållbara persontransporter och mobilitet?
- Har ni en management-roll och i så fall hur många svarar under er?

## Intervjufrågor genererade ur vårt forskningssyfte

- Hur arbetar er kommun med hållbara persontransporter och hållbar mobilitet? Utveckla gärna med konkreta exempel!
  - I vilken grad arbetar er kommun med att göra hållbara persontransporter och hållbar mobilitet mer **tillgängligt** för de människor som befinner sig inom kommunens gränser? *Exempelvis säkrare cykelvägar, fler busshållplatser, mer marknadsföring eller annat.*
  - Hur ser ert samarbete ut med förvaltningen som styr kollektivtrafiken?
- Är ert arbete gällande hållbara persontransporter och hållbar mobilitet även inriktat på att göra kommunen mer attraktiv för besökare? Om ja, utveckla gärna hur.

## Diskuterande intervjufrågor

- Tycker ni att er kommun arbetar tillräckligt för att främja hållbara persontransporter och hållbar mobilitet? Om inte, vart anser ni att det brister och hur hade kommunen kunnat göra det bättre?
- Arbetar ni med så kallad *nudging* i förhållande till ert arbete gällande hållbara persontransporter och hållbar mobilitet? Om ja, berätta gärna hur!
- Har ni varit delaktig i utformandet av de styrdokument som finns tillgängliga på er hemsida som behandlar hållbara persontransporter och hållbar mobilitet? Om inte, varför?

## Avslutning

- Är det något annat inom ramarna för kommunens arbete gällande hållbara persontransporter och hållbar mobilitet som ni hade velat nämna eller diskutera, som vi inte redan har frågat om?



- Vi vill gärna få feedback på upplägget av denna intervju.
  - Var det någon information eller fråga som var svår att förstå?
  - Var det någon fråga som du anser att någon annan person inom kommunen eventuellt hade kunnat svara på bättre? I så fall, vem och inom vilken avdelning?
  - Finns det några andra restriktioner inom denna kontext som påverkar den mängd kunskap ni erhåller om ämnet? Exempelvis policys, lagar, regler, förordningar, bestämmelser eller andra branschspecifika strukturer.