



Kollektivtrafik på en strategisk nivå

- en fallstudie om hur fysisk planering möjliggör för
kollektivtrafik i Umeå och Gävle

Nellie Cadeskog & Elise Estunger

Kandidatarbete 15 hp
Fysisk planering
Blekinge Tekniska Högskola
2020-05-25



Författare: Nellie Cadeskog & Elise Estunger

Titel: Kollektivtrafik på en strategisk nivå
- en fallstudie om hur fysisk planering möjliggör
för kollektivtrafik i Umeå och Gävle

Handledare: Hans Sahlin

Examinator: Abdellah Abarkan

Blekinge Tekniska Högskola: Institutionen för fysisk planering

Program: Fysisk planering

Kurs: FM1473 Kandidatarbete i Fysisk planering

Nivå: C-uppsats

Omfattning: 15 hp

Utgivningsort: Karlskrona

Datum: 2020-05-25



Illustration av buss i landskap från Freepik.

Förord

Denna uppsats utgör en avslutande del av kandidatprogrammet i Fysisk planering på Blekinge Tekniska högskola. Vi vill börja med att tacka Hans Sahlin vår handledare för vägledning under arbetets gång. Vi vill även tacka Ulla Haglund som varit till stor hjälp under arbetet och utbildningens gång och funnits där som stöd. Stort tack.

Nellie Cadeskog & Elise Estunger
Karlskrona, maj 2020

Sammanfattning

Utsläppen av växthusgaser måste minska för att Sverige ska klara av att nå det långsiktiga klimatmålet som är nettoutsläpp 0 av växthusgaser år 2045. Transporter står för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. För att minska utsläppen genererade av transporter krävs ett hållbart transportsystem. Omvandlingen till ett hållbart transportsystem kommer kräva omvandlingar i den fysiska planeringen då tidigare planering skapat ett samhälle beroende av bilen. Kollektivtrafik kommer att vara en viktig del i att minska behovet av bilen. Denna uppsats analyserar hur kommunerna Gävle och Umeå hanterar kollektivtrafik på en strategisk nivå. Syftet med uppsatsen är att belysa de svårigheter som finns med att formulera strategier för kollektivtrafik i översiktsplanering. För att komma fram till hur strategier kan formuleras på ett sätt som gör dem enklare att implementera i efterkommande planering. Genom kvalitativ textanalys har kommunernas översiktsplaner, trafikförsörjningsprogram och trafikstrategi undersökts för att se hur kollektivtrafik implementeras i den strategiska fysiska planeringen, vilka motiveringar som gör för placeringar av viktiga målpunkter och vad det är för begrepp som används. Implementeringsteorin används som verktyg i analysen för att komma fram till hur implementeringsprocessen har gått till och varför vissa strategier är mer framgångsrika än andra.

Analysen kommer fram till att de vanligaste begreppen som används i översiktsplanerna i samband med strategier för kollektivtrafik är täthet, tillgänglighet och kollektivtrafiknära läge eller koppling till kollektivtrafikstråk. Motiveringen till placering av bostäder, arbetsplatser, verksamheter och service är delvis att de ska gynna ett hållbart transportsystem. Motiveringarna görs också utifrån på vilket sätt strategierna uppfyller de tre dimensionerna av hållbarhet. I trafikstrategin motiveras satsningar på kollektivtrafiken utifrån vad som blir samhällsekonomiskt effektivt. Hur mycket den strategiska planeringen påverkar efterkommande planering beror på strategins tydlighet och om strategin innehåller specifika åtgärder. Utifrån implementeringsteorin kommer det fram att det finns många fler faktorer än en välformulerad strategi som påverkar implementeringen. Exempelvis förutsättningar i kommunen, samarbeten mellan olika aktörer och hur genomförandet tas emot av medborgarna.

Resultatet av analysen kommer fram till att det är svårt att beskriva hur en bra strategi ska formuleras för att vara enkel att genomföra för efterkommande planering. Det som kommunerna lyckats bra med är att formulera strategier som bygger på redan etablerad kunskap om vad som förbättrar kollektivtrafiken. Därefter finns en god återkoppling till tidigare ställningstaganden genom hela processen. Som slutsats kommer uppsatsen fram till att implementeringsprocessen är ytterst kontextberoende men en tydlighet i strategierna och en god kommunikation mellan olika aktörer genom hela processen ger bättre förutsättningar för en lyckad implementering.

Innehållsförteckning

Förord	2
Sammanfattning	3
Inledning	8
Problemformulering	8
Syfte	9
Frågeställning	9
Avgränsning	9
Begreppsförklaring	10
Teori	11
Metod	13
Att generalisera utifrån en fallstudie	13
Kunskapsöversikt	14
Lagen om kollektivtrafik	14
Plan- och bygglagen	14
Transportpolitiska mål	14
Klimatlagen	15
Rättvisa och tillgänglighet	15
Bidrag till samhällsutveckling	16
Att styra mot ökad kollektivtrafikandel	16
Så kan andelen kollektivtrafikresenärer öka, sammanställning av K2:s forskning	17
TRAST	17
Kol-TRAST	18
Översiktsplanen	19
Empiri	21
Gävle - Elise Estunger	21
Översiktsplanen	21
Trafikförsörjningsprogram	23
Trafikstrategi	24
Detaljplaner	25
Umeå - Nellie Cadeskog	27
Översiktsplanen	27
Trafikförsörjningsprogram	29
Trafikstrategi	31
Detaljplaner	33
Diskussion	35
Gävle - Elise Estunger	35
Vilka begrepp används och är begreppen definierade?	35
Vilka motiveringar görs för placering av bostäder, handelsplatser och arbetsplatser?	36
Hur påverkar dokumenten den efterkommande planeringen?	37
Hur kan dokumenten förstås utifrån implementeringsteorin?	37
Umeå - Nellie Cadeskog	40
Vilka begrepp används och är begreppen definierade?	40
Vilka motiveringar görs för placering av bostäder, handelsplatser och arbetsplatser?	41
Hur påverkar dokumenten den efterkommande planeringen?	41

Hur kan dokumenten förstås utifrån implementeringsteorin?	42
Jämförelse av kommunerna	44
Likheter	44
Skillnader	44
Analys	46
Vilka begrepp används och är begreppen definierade?	46
Vilka motiveringar görs för placering av bostäder, handelsplatser och arbetsplatser?	46
Hur påverkar dokumenten den efterkommande planeringen?	47
Hur kan dokumenten förstås utifrån implementeringsteorin?	48
Resultat	50
Hur implementeras kollektivtrafik i den översiktliga planeringen?	50
Slutsats	51
Källförteckning	52

Inledning

Sveriges långsiktiga klimatmål som antogs av regeringen år 2017 innebär nettoutsläpp 0 av växthusgaser år 2045 (Naturvårdsverket 2019a). Målen antogs efter parisavtalet trädde i kraft i Sverige år 2016. Parisavtalet är ett internationellt klimatavtal som kortfattat innebär att alla länder som är med i avtalet tillsammans arbetar för att den globala temperaturökningen ska hållas under 2 grader. Sverige har börjat sitt arbete för att uppfylla avtalet med klimatmålen för att minska utsläpp av växthusgaser. Transporter står för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser och av den tredjedelen kommer mer än hälften från bilar (Naturvårdsverket 2019b). Att minska andelen persontransporter som sker med bil skulle minska utsläppen. För att minska persontransporter med bil måste det finnas andra transportmedel som kan ersätta bilen. Transporter med gång och cykel fungerar på kortare avstånd, för längre avstånd fungerar kollektivtrafik. För att kollektivtrafiken ska vara effektiv, funktionell och attraktiv för resenären behöver den implementeras i övrig samhällsplanering. *“Den fysiska miljön har en stark inverkan på hur och i vilken utsträckning som människor reser. Hur bostadsområden, arbetsplatser och inköpsställen lokaliseras ger en ram för vilka möjligheter individer har att välja olika transportmedel i sin vardag.”* (SOU 2013:84, s.284). Lokalisering av bostadsområden, arbetsplatser och inköpsställen planeras i kommunernas översiktsplaner. Översiktsplanen ska omfatta hela kommunen och ge inriktning för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön (PBL 2010:900 3 kap.). Det finns forskning på vilka fysiska åtgärder som fungerar för att förbättra kollektivtrafiken. Hur åtgärderna sedan implementeras i översiktsplanerna är det som ska undersökas i detta kandidatarbete.

Problemformulering

Fysisk planering med översiktlig planering styr utvecklingen av mark och vattenanvändningen i kommunen. I den översiktliga planeringen kan mark reserveras för olika funktioner. Placering av kollektivtrafikens bytespunkter planeras, nya bostäder och arbetsplatser kan placeras i kollektivtrafiknära lägen och därigenom påverka möjligheten att välja transportmedel. Hur olika kommuner väljer att jobba med frågan skiljer sig åt. Fysisk planering kan inte direkt kontrollera kollektivtrafiken vad gäller hållplatser och linjedragning då det sköts av regionala kollektivtrafikmyndigheter, men kan möjliggöra en förändring i en hållbar riktning.

Trafikverket skriver om vikten av att få in kollektivtrafik tidigt i planeringsprocessen för att uppnå ett hållbart resande. Kollektivtrafiken måste prioriteras framför andra färdmedel för att kunna konkurrera med bilen (Trafikverket 2017). Planeringen har sedan 1950-talet prioriterat bilen framför gång, cykel och kollektivtrafik. På senare tid har trenden förändrats. De senaste 5 åren har flera kommuner gjort åtgärder för att främja kollektivtrafiken enligt en enkätstudie gjord av K2 (Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik) (K2 2018b). Studien kommer fram till att det finns en del svårigheter i arbetet att främja kollektivtrafik. Dels har många kommuner inte definierat begreppen som används i arbetet med att främja kollektivtrafik, dels saknas mål för minskat bilanvändande. Målet om ökad kollektivtrafik måste botten i att det sker en minskning av bilåkandet. Studien ger en översiktlig bild av hur det ser ut i Sveriges kommuner. För att få en djupare förståelse för hur arbetet med kollektivtrafik ser ut i kommunerna görs denna fallstudie.

Översiktsplanen är ett politiskt dokument som i sig inte är bindande utan ska ge vägledning för den fortsatta utvecklingen. Det betyder att allt som står i översiktsplanen inte genomförs utan endast möjliggörs. Jimmie Andersén skriver i sin avhandling om hur översiktsplaner förändrats över tiden från att vara ett dokument om markanvändning till att bli ett dokument med strategier (Andersén 2020). Översiktsplaner har därmed blivit mindre konkreta och möjligtvis svårare att genomföra. Om planen för kollektivtrafik är en strategi med odefinierade begrepp är det svårt att veta vad som är målet och vad man strävar mot.

Syfte

Uppsatsen ska belysa hur olika kommuner jobbar med att implementera kollektivtrafikfrågor i den fysiska planeringen på en strategisk nivå. Syftet med uppsatsen är att belysa de svårigheter som finns med att formulera strategier för kollektivtrafik i översiktsplanering, för att öka förståelsen om hur strategier för kollektivtrafik kan formuleras på ett sätt som förenklar för efterkommande planering.

Frågeställning

Vilka begrepp används och är begreppen definierade? Vilka motiveringar görs för placeringen av bostäder, handelsplatser och arbetsplatser? Hur påverkas efterkommande planering av översiktsplanerna? Hur kan dokumenten förstås utifrån implementeringsteorin? Hur implementeras kollektivtrafik i den översiktliga planeringen?

Avgränsning

Umeå och Gävle har valts som kommuner för att de har översiktsplaner antagna efter parisavtalet trädde i kraft november år 2016 och efter de svenska klimatmålen antogs i juni år 2017. Arbetet med översiktsplanerna började innan klimatmålen antogs, men klimatfrågor har under en längre period varit viktiga i planeringen för en god hushållning med mark och vatten.

Arbetet kommer studera kommunernas översiktsplaner, trafikstrategier och trafikförsörjningsprogram. Även nyligen antagna detaljplaner kommer granskas för att få en uppfattning om hur strategierna i översiktsplanen förs över till detaljplanerna.

Arbetet avgränsar sig till vad som står i de aktuella dokumenten och tar inte hänsyn till tidigare strategier eller översiktsplaner. Av tidsskäl kommer endast två kommuner att studeras.



Illustration av buss från Freepik.

Begreppsförklaring

Funktionsblandning - När människor har närhet till funktioner, aktiviteter och andra värden. Till exempel bostäder, arbetsplatser, service och grönområden (Boverket 2020b).

Fyrstegsprincipen - Trafikverkets arbetsstrategi: Tänk om, optimera, bygg om, bygg nytt.

Kollektivtrafik - Passagerartrafik som är tillgänglig för allmänheten

Kollektivtrafiknära läge - Andelen av befolkningen inom en tätort som bor inom 400 meter från en hållplats (Sveriges miljömål 2017).

Restidskvot - Hur lång tid det tar att resa med kollektivtrafiken dörr till dörr relativt motsvarande resan med bil (Trafikverket 2012).

Styrmedel - Metoder för att påverka människor och processer.

Trafikstrategi - Kommunalt styrdokument för att skapa helhetssyn för hur kommunen ska jobba för att åstadkomma ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Trafikförsörjningsprogram - Dokument för utvecklingen av kollektivtrafiken i en region.

Täthet - Både som individer på en yta, men även exploateringsstal (E-tal) (Malmö stad 2018, s.3-4).

Översiktsplan - Kommunalt dokument som anger inriktning för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Förkortas ÖP.

Teori

Implementeringsteorin handlar om hur politiska beslut implementeras i processer som senare ska leda till genomförande. Översiktlig planering är ett politiskt dokument som ska spegla den politiska majoritetens vilja. Politiker har många gånger inte samma sakkunskap som de fysiska planerarna vilket betyder att när politiska beslut ska komma att genomföras så förändras de och blir något helt annat. Det skapas ett glapp mellan beslutad och genomförd policy som är väldigt svår att undvika (Hertting 2014, s.185).

I en perfekt styrningskedja sker ingen förskjutning mellan beslut och genomförande.

Implementeringsprocessen ses ofta som en uppsättning faser som sker mellan beslut och utfall. Först tas ett politiskt beslut, därefter görs en plan för genomförande och till sist genomförs beslutet. Ofta är inte implementeringen en rad faser som sker efter varandra utan det finns många faktorer som påverkar implementeringen på vägen till genomförande (Hertting 2014, s.188). Nils Hertting beskriver tre olika bilder av implementeringens styrningskedja. Den första bygger på tilltron till att beslutsfattare högt upp i en hierarki kan styra implementeringsprocessen genom att precisera sina mål och strategier. Denna bild visar på en vertikal styrningskedja där staten har kontroll över samhällsstyrningen. En sådan bild brukar beskrivas som *top-down-perspektiv*. I motsats till *top-down-perspektivet* finns det som kallas *bottom-up-perspektivet*. Enligt det perspektivet kräver komplexa samhällsproblem att beslut måste passa behov på olika platser. Det blir en styrningskedja där kommunerna får handla och tolka utan så stor påverkan från politikens centrala beslut. Legitimitet skapas genom andra mekanismer än den demokratiska styrningskedjan med representativ demokrati. Den tredje bilden är en kombination av de två tidigare och den som är mest aktuell i en nutida svensk kontext. Implementationen sker inte som en direkt hierarkisk respons på politiska beslut, men kommunerna är inte heller helt frikopplade utan handlar utifrån ramar och riktlinjer som är centralt beslutade (Hertting 2014, s.189).

Oavsett vilken styrningskedja som används påverkas implementeringsprocessen av hur politiska beslut är formulerade. Nils Hertting skriver om otydlighetens logik inom implementeringsteorin. Tydlighet i fråga om mål och medel beskrivs ofta som ett villkor för en lyckad och effektiv implementering. Otydlighet leder till osäkerhet och till att besluten kan missförstås när de ska implementeras. Experter och opinionsbildare bidrar med sina åsikter kring hur målen ska uppnås. En otydligt formulerad policy kan leda till att själva implementeringsprocessen blir en arena för politik där olika tolkningar ska diskuteras. Samtidigt är den politiska miljön inte den som naturligt gynnar klara och tydliga budskap (Hertting 2014, s.192). Inom politiken förhandlas och kompromissas mycket och som en konsekvens av det kommer vaga och mångtydiga budskap. Ibland kan en otydlig målformulering vara en strategi för att komma överens inom politiken. Det finns en motsättning mellan implementeringens behov av tydlighet och politikens otydlighets logik. Det kan även uppstå problem när politikerna inte har en lösning på ett problem. Det kan finnas en allmän viljeinriktning från politikernas håll men ingen tydlig idé om hur målet ska uppnås. Detta brukar kallas för symbolpolitik. Otydlighet är dock inte alltid negativt för implementeringen. I fall där kunskapen om insatsernas villkor är oklara kan en otydlig politik leda till större handlingsfrihet och senare till en effektivare implementering. I vissa fall är det nödvändigt att professionella tjänstemän har möjlighet att anpassa insatserna för det precisa syftet (Hertting 2014, s.193).

Implementeringens grundläggande dilemma beskrivs av Nils Hertting som att kapaciteten att genomföra politiska beslut står i konflikt med att ha politisk kontroll över hur besluten preciseras och genomförs. För en del typer av frågor behövs kompetens som är spridd på många aktörer. Kompetens som försvinner i korta ledband men i korta ledband finns en större kontroll över processen. Mål behöver ibland vara övergripande och oprecisa för att de ska vara flexibla och effektiva att genomföra. Vill man istället ha kontroll från beslut till genomförande så måste målen vara tydliga (Hertting 2014, s.206). Det handlar också om att skapa politisk legitimitet i implementeringsprocessen. Sverige har en representativ demokrati och översiktsplanerna ska spegla den politiska majoritetens vilja. Fysiska planerare blir de som ska genomföra majoriteten av medborgarnas politiska vilja. Det kan va svårt att utkräva ansvar när

implementeringsprocessen inte är en hierarkisk styrningskedja (Hertting 2014, s.207).

Implementeringsprocessen både börjar och slutar med medborgarna. Efter en lång process ska politiska intentioner omvandlas till planer och åtgärder. Implementeringsprocessen kan i sitt slutskede möta motstånd från mottagare av planerna (Hertting 2014, s.202). Invånare kan ställa sig positiva till förändringar som ska ge långsiktig hållbarhet i staden men senare vara emot planer som direkt påverkar deras närmiljö. Exempel kan vara att parkeringsplatser försvinner eller nya byggnader blockerar en fin utsikt. Insatser för att förbättra kollektivtrafiken måste också komma med en vilja från invånare att bidra till det hållbara transportsystemet och välja det framför bilen.

Metod

Fallstudie kommer att användas i detta kandidatarbete. I en fallstudie undersöks en särskild företeelse inom en särskild kontext, ett fall (Denscombe 2018, s.85). Fallet i undersökningen har utgångsläge i något som redan existerar. Fokuset läggs på ett fall och inte flera för att undersöka saken på djupet. I detta arbete undersöks två fall för att kunna dela upp arbetet på två personer. Fallstudien lägger stort fokus på processer och implementeringsprocessen är en av de processer som kommer undersökas. Fallstudie tillåter användandet av flera metoder för att öka förståelsen av en process för att få en bättre helhetssyn (Denscombe 2018, s.90).

I detta kandidatarbete kommer kvalitativ textanalys att användas som metod. Arbetet kommer använda sig av den andra och tredje dimensionen i kvalitativ textanalys. Den andra dimensionen analyserar textens litterära uttryck och lägger fokus på textens litterära och språkliga innehåll. Den tredje dimensionen tolkar textens innebörd utanför själva texten, vad för betydelse den får i det omgivande samhället (Fejes, A. Thornberg, R. 2017, s.179). I det här fallet kommer två kommuners översiktsplaner, trafikförsörjningsprogram, trafikstrategier och nyligen antagna detaljplaner att undersökas. De två dimensionerna är intressanta att undersöka då översiktsplanens litterära uttryck kan påverka vilken betydelse dokumentet får på efterföljande planer och det omgivande samhället. De två dimensionerna är båda relevanta för att förklara implementeringsprocessen. Textens litterära uttryck visar kommunens tolkning av regeringsbeslut. Textens innebörd för efterkommande planering och det omgivande samhället är resultatet av en implementeringsprocess.

Kvalitativ textanalys används för att få större förståelse för eller förklara betydelsen av en text (Fejes, A. Thornberg, R. 2017, s.178). Metoden passar att använda i fallstudien för att de båda syftar till att förklara någonting. Eftersom empirin i fallstudien består av politiska dokument är kvalitativ textanalys ett bra redskap för att tolka dessa dokument (Fejes, A. Thornberg, R. 2017, s.180). Textanalysen bygger på frågor formulerade utifrån dimensionerna presenterade ovan och frågor baserade på implementeringsteorin. Den första frågan som berör textens litterära uttryck handlar om terminologin som används i dokumenten. Den andra frågan berör både den andra och tredje dimensionen av textanalys. Den syftar till att förstå hur motiveringar görs språkligt, men också hur dokumenten tar hänsyn till det omgivande samhället när motiveringarna görs. Den tredje frågan ska besvara vilka konsekvenser dokumenten får för den efterkommande planeringen. Sista frågan är en extra problematiserande dimension som ska svara på hur dokumenten kan tolkas utifrån teorin om implementeringsprocessen.

Att generalisera utifrån en fallstudie

Gävle och Umeå är två medelstora kommuner i Sverige med en stigande befolkning varje år (SCB 2019), vilket skapar förutsättningar för en fortsatt utveckling av kollektivtrafiken. Det är inte enbart fler invånare som skapar ett större underlag till kollektivtrafiken utan hur och var dessa invånare bor påverkar också förutsättningarna för kollektivtrafiken. Städer med mycket människor på samma plats gör att fler kan nå samma station eller hållplats vilket gör att kollektivtrafiken kan köra fler människor på en kortare sträcka. Samma förutsättningar finns inte i alla Sveriges kommuner. Kommuner med en större landsbygd har svårt att försörja alla invånare med kollektivtrafik eftersom sträckorna blir längre och det blir svårare att få en ekonomisk effektivitet. Gävle och Umeå är inte representativa för alla kommuner i Sverige. De fynd som görs i en fallstudie används till att utveckla teorin och inte för att visa hela bilden. För att komma fram till hypoteser, begrepp och påståenden som förklarar vad som händer och varför, behöver man analysera situationen i den avgränsningen undersökningen har gjorts. Fynden som gjorts är inte absoluta eller sluttgiltiga utan bör ses som en del av en pågående process. Fynden används till att förfina de tidigare teorier och ideer som finns tidigare i forskningen. Fallstudier beaktas som en utgångspunkt, en beskrivande grund som hjälper vid utvecklandet av en teori, det är från denna analytiska aspekt som de fynden som görs går att generalisera (Denscombe 2018, s.94).

Kunskapsöversikt

Lagen om kollektivtrafik

Den 1:a januari 2012 kom en ny kollektivtrafiklag (SFS 2010:1065) som innehåller bestämmelser om kollektivtrafik på väg, järnväg, spårväg, vatten och med tunnelbana. Lagen innebär att kommun/län inom ett landsting ska ansvara för den regionala kollektivtrafiken (SFS 2010:1065 2 kap. 1 §). Trafikhuvudmännen byts ut till regionala kollektivtrafikmyndigheter. Varje län ska ha en kollektivtrafikmyndighet som ansvarar för länets kollektivtrafik. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna är skyldig att ta fram ett trafikförsörjningsprogram för ett beskriva hur transportbehovet ser ut i länet, vilka mål som finns och hur tillgängligheten för människor med funktionsnedsättning ska hanteras. Dessa mål ska fastställas i samråd med kommuner, myndigheter, kollektivtrafikföretag, organisationer och företrädare för näringsliv och resenärer i länet. Vad trafikförsörjningsprogrammet ska redovisa står skrivet i 2 kap. 10 § och beskrivs enligt nedan:

- “10 § Ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska innehålla en redovisning av*
- 1. behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,*
 - 2. alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,*
 - 3. åtgärder för att skydda miljön,*
 - 4. tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafiken med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,*
 - 5. de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt*
 - 6. omfattning av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.”*

(SFS 2010:1065)

Plan- och bygglagen

Plan- bygglagen (SFS 2010:900) innehåller bestämmelser om planläggning av mark, vatten och om byggande. *“Bestämmelserna syftar till att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktig hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.”* (SFS 2010:900). Enligt Sveriges Plan- och bygglag (SFS 2010:900) måste varje kommun ha en gällande översiktsplan, vars bestämmelser hittas i lagens tredje kapitel. Kommunen ska redovisa i sin översiktsplan den långsiktiga utvecklingen som i sin tur fungerar som underlag för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas (Finansdepartementet 2010).

Transportpolitiska mål

Transportpolitiska mål ska säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns funktionsmål och hänsynsmål som regeringen satt upp. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet, både för människor och för gods. Utformningen, funktionen och användningen av trafiksystemet ska bidra till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet, användbarhet och vara jämställt (Regeringskansliet u.å). Hänsynsmålet handlar om miljö, hälsa och säkerhet. Utformningen, funktionen och användningen av trafiksystemet ska anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt. Hänsynsmålet ska även bidra till generationsmålet för att miljö och miljö kvalitetsmålen uppnås och bidra till ökad hälsa.

Dessa mål visar de prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken och är utgångspunkt för statens åtgärder inom transportområdet. Målen användes i framtagandet av Sveriges första sammanhållna transportplan för åren 2020-2021. Målen ska även fungera som inspiration och stöd för både lokala och regionala transportmål och företags policier (Regeringskansliet u.å).

Klimatlag

I Klimatlagen (SFS 2017:720) finns bestämmelser om regeringens klimatpolitiska arbete, vad det ska syfta till och hur det ska bedrivas. Regeringen ska driva ett klimatpolitiskt arbete enligt 2 §:

“2 § Regeringen ska bedriva ett klimatpolitiskt arbete som

- 1. syftar till att förhindra farlig störning i klimatsystemet,*
- 2. bidrar till att skydda ekosystemen samt nutida och framtida generationer mot skadliga effekter av klimatförändring,*
- 3. är inriktat på att minska utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser och att bevara och skapa funktioner i miljön som motverkar klimatförändring och dess skadliga effekter, och*
- 4. vilar på vetenskaplig grund och baseras på relevanta tekniska, sociala, ekonomiska och miljömässiga överväganden.”*

(SFS 2017:720)

Arbetet ska utgå från de tidsatta utsläppsmål som riksdagen fastställt och ska sätta fler utsläppsmål och det behövs för att uppnå det långsiktiga målet (Miljö- och energidepartementet 2017)

Rättvisa och tillgänglighet

K2 (Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik) har gjort ett antal undersökningar rörande kollektivtrafik. I rapporten *Tillgänglighet, rättvisa och kollektivtrafik* (2017) görs en undersökning om rättviseperspektiv och fördelningsprinciper respektive sätt att mäta. Hur de används i relation till varandra i litteraturen samt hur de används i praktiken. Här definierar dem tillgänglighet som hur lätt det är att nå olika målpunkter (K2 2017, s.7). Det finns olika åtgärder som kan göra kollektivtrafiken mer tillgänglig, ett exempel som de lägger fram i rapporten är att ge medborgare gratis kollektivtrafik. Hur åtgärderna sedan fördelas beror på vilken åtgärd som använts och hur effekterna av åtgärden sedan mäts, nämligen vilken fördelningsaspekt som granskas och vilket tillgänglighetsmått som används. Hur fördelningen blir beror på vilka grupper som påverkas av tillgängligheten. Rapporten tar upp ett exempel om hur höginkomsttagare och låginkomsttagare kan påverkas olika om bussen går snabbare. Det finns olika rättvisepprinciper som olika aktörer eller individer föredrar före andra, men det är inte förens efter det bestämts vad rättvisa innebär som fördelningsprinciperna kan ses som rättvis eller orättvis (K2 2017, s.8-9).

En av slutsaterna rapporten kommer fram till är att det finns olika sätt att mäta hur rättvis fördelningen är, vad som är rättvist bestämmer vilket tillgänglighetsmått som ska användas. Infrastrukturbaserade tillgänglighetsmått mäter inte tillgängligheten för olika grupper och individer och anses därför inte vara lämplig att använda när rättvisa och tillgänglighet undersöks. Det var främst dessa Infrastrukturbaserade tillgänglighetsmått som hittades i litteraturen som ansågs användas på ett dåligt sätt. I rapporten gjordes en fallstudie för att mäta tillgänglighet i ett trafikförsörjningsprogram. Resultatet visade att det inte bara fanns olika typer av tillgänglighetsmått utan också olika typer av rättviseperspektiv. Det kan leda till målkonflikter och om problem skulle uppstå är det viktigt att enas om vilket av perspektiven som ska tillämpas när.

Vad som ska uppnås ska vara tydligt för att ta fram vilket mätinstrument som lämpar sig för att uppnå en rättvisare kollektivtrafik (K2 2017, s.23).

Bidrag till samhällsutveckling

I rapporten *Kollektivtrafikens bidrag till samhällsutveckling* (K2, 2018a) undersöks hur kollektivtrafikens bidrag till samhällsutveckling utvärderas och förstås. Satsning på kollektivtrafik har olika syften, det kan till exempel handla om att göra staden eller regionen attraktivare eller kunna erbjuda hållbarare transportmöjligheter (K2 2018a, s.5). Undersökningen kommer fram till att kommuner och regioners visionsdokument riktar ett stort fokus på kollektivtrafikens bidrag till miljö och en ekonomisk tillväxt, det som önskas är att lyfta de sociala aspekterna mer, men med de nuvarande metoderna är det svårt att inkludera. De riktar även ett större fokus till att öka marknadsandelarna i jämförelse med bilen istället för att öka antalet resor med kollektivtrafik i jämförelse med resor med bil.

Sedan införandet av den nya kollektivtrafiklagen år 2012 har man sett en förändring i både arbetssätt och synsätt, det beskrivs som att fokuset har ökat på hur kollektivtrafiken kan bidra med samhällsnytta (K2 2018a, s.37). Regional utveckling och samhällsekonomisk effektivitet kan ibland hamna i konflikt med varandra. Ett regionalt mål är att uppnå god tillgänglighet till kollektivtrafik och arbetsplatser i regionens alla delar. Kollektivtrafik på landsbygden är dock inte samhällsekonomiskt effektivt eftersom den inte når en stor grupp av människor och det inte är möjligt att hålla nere kostnaderna och därav kommer inte resurser fördelas för att uppnå regionens mål (K2 2018a, s.38).

Det finns nivåskillnader när det gäller kollektivtrafikinvesteringar, det handlar om storleken på olika projekt, men även på vilken nivå de ligger. Nationell, regional eller lokal nivå. De olika projekten kan inte utvärderas med samma metoder utan det har uppstått ett behov av att kunna utvärdera projekten utifrån nivån de ligger på. Det finns projekt med stora investeringar som utreds över flera år som behöver mer ingående metoder. Sedan finns de mindre projekt som görs i en mindre ort, dessa har ett större behov av enklare utvärderingar. De kan även slå fast att resultat och metodtillämpning av ett projekt är kontextberoende och därav svårt att tillämpa på andra projekt (K2 2018a, s.35).

Att styra mot ökad kollektivtrafikandel

I *Att styra mot ökad kollektivtrafikandel* (2015) skriver K2 om olika styrmedel för att öka kollektivtrafikandelen. Rapporten kommer fram till att effekterna av olika styrmedel är kontextberoende, de menar att även om täthet har en stor betydelse för utvecklingen av energieffektiva och hållbara städer, kan det inte ses som en enskild faktor. Effekten av stadens täthet är kopplad till andra faktorer som till exempel kollektivtrafikens attraktivitet, markanvändning och bilanvändning (K2 2015, s.91).

Rapporten kommer även fram till att det inte finns snabba lösningar. Det finns inte ett styrmedel som kan användas för att få effekter som en stor ökad kollektivtrafikandel av det motoriserade resandet. För att öka kollektivtrafikandelen kan det valda styrmedlet i sig ha en direkt påverkan genom att förbättra kollektivtrafikens attraktivitet. Styrmedlet kan också ha en indirekt effekt som gör biltrafiken mindre konkurrenskraftig i jämförelse med kollektivtrafiken. Styrmedlen är inriktade på att göra kollektivtrafiken attraktivare genom kortare restider eller ökat utbud. Detta räcker inte för att locka fler att resa kollektivt istället för att resa med bil (SIKA 2008, Holmberg 2013 se K2 2015, s.92). Rapporten kommer fram till att de konkurrensfördelar som bilen har gentemot kollektivtrafiken inte kan avhjälpas genom tillämpning av olika åtgärder och styrmedel som gör kollektivtrafiken mer attraktiv. Det behövs styrmedel som minskar biltrafikens attraktivitet. Det finns en risk att när kollektivtrafiken blir attraktivare, lockar resenärer som

tidigare var gång- och cykeltrafikanter, på så sätt uteblir de önskade effekterna för effektivisering och minskad miljöpåverkan. Transportsystemet och samhällsplaneringen bör beaktas i ett helhetsperspektiv vid val och implementering av styrmedel för att öka kollektivtrafikandelen (K2 2015, s.92). Trängselskatt, höjda parkeringsavgifter och färre bilparkeringar är effektiva styrmedel för att minska biltrafiken och öka kollektivtrafikandelen. Dessa styrmedel är inte bara möjliga att använda utan också "enkla" att införa ur ett administrativt perspektiv. Genom fysisk planering ser man till att kollektivtrafiken får tillräckligt med stort upptagningsområde och reseunderlag för att kunna ge större utbud och i sin tur ge bättre förutsättningar för öka kollektivtrafikandel. Sammanhållen bebyggelsestruktur och högre täthet i städernas centrala delar och längs med kollektivtrafikstråk ger sådana förutsättningar (K2 2015, s.93). Att kombinera styrmedel och åtgärder för att minska efterfrågan på biltrafik och göra kollektivtrafiken attraktivare framstår som mer effektiva jämfört med att enbart göra kollektivtrafiken bättre och attraktivare.

Så kan andelen kollektivtrafikresenärer öka, sammanställning av K2:s forskning

K2 har sammanställt ett dokument som tar upp kollektivtrafikforskning på fem minuter om hur andelen kollektivresenärer kan öka.

- Styrmedel som har potential; färre parkeringsplatser och höjda parkeringsavgifter, koncentrera kollektivtrafikutbudet till starka stråk, prioritera kollektivtrafikens framkomlighet i vägnätet genom egna körfält och prioriteringar i korsningar. Att prioritera kollektivtrafikens framkomlighet höjer kollektivtrafikens attraktivitet i jämförelse med bilen.
- Kombinera styrmedel av "Morot- och piska"-karaktär har visat sig effektiv för att öka kollektivtrafikandelen i stället för att enbart göra förbättringar av kollektivtrafiken eller bara använda styrmedel för att minska biltrafiken.
- Effekterna för ökad kollektivtrafikandel av styrmedel genom att både göra kollektivtrafiken attraktivare och samtidigt göra biltrafiken mindre konkurrenskraftig i jämförelse med kollektivtrafiken. Det behövs ett helhetsperspektiv och det är viktigt att tänka på de lokala förhållandena. Det skiljer sig från ort till ort. Utifrån lokal, regional eller nationell kontext välja styrmedel och åtgärder för att öka kollektivtrafikandelen (K2 2016).

TRAST

Trafik för en attraktiv stad (TRAST) är en handbok som är vägledande i arbetet med stadens trafikfrågor och är framtagen av Sveriges kommuner och landsting och Trafikverket i samarbete med Boverket. *TRAST* ger ett stöd i utvecklingen och utformningen av trafiksystemen så att det bidrar till utveckling av staden och en god och hållbar livsmiljö. För att ge staden den tillgängligheten som behövs bör trafiksystemet vara väl anpassat för staden. Handboken är ämnad till att vara till hjälp i kommunens processinriktade arbete med trafikfrågor och hur trafikfördelningen kan påverkas (Trafikverket 2015, s.6). Staden utvecklas utifrån sina förutsättningar, historia och identitet. De lokala förutsättningarna måste tas till vara när det sker förändringar i staden. Enligt Trafikverket gynnas den attraktiva staden av en tät bebyggelse, på så sätt skapas fler möjligheter för samverkan mellan företag och människor. Att aktivt planera för en tät stad kan bidra till att öka stadens attraktivitet (Trafikverket 2015, s.8). Hållbar utveckling och de tre dimensionerna ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet ska finnas med för att stödja varandra och rangordnas inte. Alla tre dimensionerna är nödvändig, men betyder olika saker. Social hållbarhet har ett mål om en god livskvalite för alla. Ekonomisk hållbarhet är ett medel för att kunna uppfylla basbehoven och för att kunna tillgodose kraven på en god livskvalite. Ekologisk hållbarhet är en ram som naturen sätter, överskrider vi dessa ramar kommer vi på sikt att radera förutsättningarna för både den ekonomiska och den sociala hållbarheten (Trafikverket 2015, s.10).

Planera för en attraktiv stad kräver att man tar hänsyn till stadens förutsättningar och utgångspunkter som sedan styr trafik- och stadsplaneringen. Det är viktigt att utgå från de mål och visioner som satts upp och ha en helhetssyn, samverka med andra och ha en öppen dialog (Trafikverket 2015, s.16). De stadsbyggnadskvaliteterna som *TRAST* tar upp är stadens karaktär, resor och transporter, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet, miljö och hälsopåverkan och balanserat trafiksystem. Dessa bör vägas och studeras i kommunens trafikstrategi och trafikplanen för att förhållas sig till stadsbyggnadskvaliteterna i tätorten (Trafikverket 2015, s.28).

Stadens karaktär - Den struktur som påverkar bilden av staden. Bebyggelsestruktur, platser, parker, enskilda byggnader, gatunätet och grönstråk bidrar till karaktären i staden och hur attraktiv den är. Även turism, kultur och fritidsaktiviteter bidrar till stadens karaktär (Trafikverket 2015, s.28).

Resor och transporter - Det handlar om förflyttningar, exempelvis mellan bostaden och arbetsplatsen eller att transportera råvaror med mera. Resan definieras som förflyttningen mellan start och mål, en varustransport definieras likadant, men avser produktens förflyttning från start till mål (Trafikverket 2015, s.31).

Tillgänglighet - Det finns ett nationellt mål om att samhället ska vara tillgängligt för alla. Trafiksystemet ska utformas så att näringslivet och medborgarnas grundläggande transportbehov tillgodoses, det skapas när trafiksystemet och bebyggelse samverkar. Människor med funktionsnedsättningar, barn och äldre behöver extra omtanke i trafikplaneringen. Även transporter med varor behöver fungera smidigt (Trafikverket 2015, s.32).

Trygghet - Upplevd risk för olyckor och våld påverkar den upplevda tryggheten. Det handlar oftast om en rädsla för människor och vissa gaturum. Det är viktigt att beskriva tryggheten för att kunna åtgärda de brister som finns (Trafikverket 2015, s.33-35).

Trafiksäkerhet - Nollvisionen är ett långsiktigt mål om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Fordon, vägar och gator ska i högre grad anpassas till människans förutsättningar. Åtgärderna som görs ska inte bara minimera risken i trafiken, utan syftar till att eliminera dödsfall och allvarliga skador i trafiken (Trafikverket 2015, s.36).

Miljö- och hälsopåverkan - Miljön blir påverkad av drift, byggande, avveckling och underhåll i transportsystemet vilket innebär en risk för människans hälsa och välbefinnande. När biltrafiken ökar, ökar även utsläppen av klimatpåverkande gaser. Det räcker dock inte med att använda andra drivmedel, utan det krävs åtgärder inom andra områden. Till exempel mer gång-, cykel- och kollektivtrafik och energieffektivare fordon (Trafikverket 2015, s.38).

Balanserat trafiksystem - I det balanserade trafiksystem är det balans som råder, medvetna avvägningar görs mellan de förflyttningar som verksamheter eller boende behöver göra. Helheten är viktig och de olika trafikslagen fungerar tillsammans och markanvändningen samverkar med de möjligheter trafiksystemet ger. *TRAST*:s grundidé är att skapa förutsättningar för ett balanserat trafiksystem (Trafikverket 2015, s.42).

Kol-TRAST

Trafikverket har tagit fram en handbok för attraktiv och effektiv kollektivtrafik, handboken heter *Kol-TRAST* (2012) och är ett komplement till handboken *Trafik för attraktiv stad (TRAST)*. *Kol-TRAST* är en fördjupning inom kollektivtrafikområdet och vänder sig både till de som jobbar med kollektivtrafiken och de som är verksamma inom de andra sektorerna av samhällsplaneringen som ger förutsättningar för att kunna utveckla en attraktiv och effektiv kollektivtrafik. Fokuset i handboken ligger på planeringen av kollektivtrafik i städer och tätorter, men principerna funkar även på annan kollektivtrafik. Handboken har tio kapitel, Visioner och mål- och vägen dit, Planering för en attraktiv stad, Marknadsanalys, Struktur för kollektivtrafiksystem, Fordon, hållplatser och bytespunkter, Kollektivtrafik med hög framkomlighet, Information och marknadsföring, Pris- och betalsystem, Kontakt och avtalsformer och Uppföljning och utvärdering (Trafikverket 2012, s.9).

I kapitel Vision och mål - och vägen dit skriver Trafikverket om att ta fram mål och vision är en process. En gemensam vision bör tas fram innan arbetet med detaljer påbörjas. Det är viktigt att ta fram visionen tillsammans med berörda aktörer för att kunna jobba vidare i en gemensam riktning att utveckla kollektivtrafiken (Trafikverket 2012, s.13). Mål bör också tas fram tillsammans med berörda aktörer och bör vara tydliga, realistiska och mätbar. Det finns transportpolitiska mål och miljökvalitetsmål som är direkt kopplade till kollektivtrafiken. Dessa är utgångspunkter för vilka mål som sätts upp för kollektivtrafiken. Målen bör även vara nedbrytbara i delmål, Trafikverket rekommenderar att ta hjälp av SMART-modellen för att ta fram sådana mål.

S = Specifikt

M = Mätbart

A = Ambitiöst/Attraktivt

R = Realistiskt

T = Tidsbestämt

(Trafikverket 2012, s.14).

“Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.” (Trafikverket 2012, s.16).

Transportsystemet ska vara tillgängligt och jämställt med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utveckling i hela landet. Transportsystemet ska utformas så att ingen dödas eller skadas allvarligt. Sverige har sexton miljökvalitetsmål, de fungerar som riktmärken för det svenska miljöarbetet. De miljökvalitetsmål som är relevanta för kollektivtrafiken är Begränsad miljöpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Giffri miljö, Skyddande ozonskikt, Ingen övergödning och God bebyggd miljö. Utifrån dessa mål har kollektivtrafikbranschen tagit fram mål om att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel (Trafikverket 2012, s.16).

Planeringen bör delas in i lång, medellång och kort sikt för att strukturera planeringsprocessen. Mål på lång sikt bör göras först för att säkerställa långsiktighet i planeringen, dessa mål ska ligga tillräckligt långt fram i tiden för att samhälls- och infrastrukturplanering ska kunna påverkas (Trafikverket 2012, s.18). Utifrån det görs planering på medellång och kort sikt. Trafikverket tar upp olika exempel på frågor som kan besvaras vid planering på lång sikt, några av dessa är: *”Vilket mål bör sättas för kollektivtrafiken? Var bör bostäder, arbetsplatser och handel lokaliseras inom befintligt område för att underlätta resande med gång-,cykel- och kollektivtrafik?”* (Trafikverket 2012, s.19)

Därefter tar trafikverket upp både frågor som kan vara bra att ställa vid planering på medellång och kort sikt.

Under 90-talet utformades fyrstegsprincipen och år 2003 beslutade Sveriges riksdag att fyrstegsprincipen skulle användas i den långsiktiga planeringen. Fyrstegsprincipens grundtanke handlar om en strategisk och genomtänkt trafik- och samhällsplanering. Arbetet med att fastställa behov av ny infrastruktur och vägkapacitet prövas i fyra steg: I första steget tänker man om och provar andra sätt att påverka transportbehovet än att bygga, i andra steget optimerar man och provar andra åtgärder som ger effektivare utnyttjande av det befintliga vägnätet, i det tredje steget bygger man om och ombyggnadsåtgärder prövas, i det fjärde steget bygger man nytt (Trafikverket 2012, s.21).

Översiktsplanen

Översiktsplaner är politiska dokument som ska spegla de ledande partiernas vilja. Dokumenten har ibland tendensen att vara väldigt insäljande och inte nödvändigtvis så konkreta. Boverket har tagit fram en ÖP-modell som ger förslag på struktur och begrepp som kan användas i översiktsplaner. Tre aspekter är viktiga att redovisa, utvecklingsstrategi, användning, värden och hänsyn (Boverket 2020a, s.22).

Utvecklingsstrategin ska med breda drag redovisa de långsiktiga intentionerna för kommunen. Områden, platser och stråk som kommunen vill utveckla ska visas. Utvecklingsstrategin är särskilt viktig för att kunna samordna regionala och mellankommunala frågor (Boverket 2020a, s.24). Den andra aspekten användning ska visa grunddragen i mark- och vattenanvändningen för hela kommunen. Det bygger på kravet i Plan- och bygglagen (2010:900) 3 kap 5 §. Boverket rekommenderar att man delar in mark och vatten i 6 områdestyper (Boverket 2020a, s.28-29).

- Stadsbygd och tätortsområde
- Landsbygd
- Verksamheter
- Transporter och infrastruktur
- Grönstruktur
- Vatten

Därefter kan användningen preciseras vid behov för viktiga verksamheter eller annan betydande markanvändning (Boverket 2020a, s.30). Varje användningsområde ska innehålla vägledning och avsikt med användningen för att underlätta i den fortsatta planering. Det ska också stå om användningen är ny eller oförändrad (Boverket 2020a, s.31). För att dela in översiktsplanen i etapper används tidshorisont. Tidshorisonten delas in i åtgärder som ska genomföras på kort sikt, medellång sikt och lång sikt. Detta är beroende på om det är möjligt att direkt börja planlägga åtgärderna när översiktsplanen antas eller efter några år efter antagande. Alternativt om åtgärderna är beroende av innevarande nationell plan för transportsystemet. Hållbarhetsbedömning på de olika användningsområdena och hur de förhåller sig till den nationella strategin för fysisk planering ska också finnas med (Boverket 2020a, s.31).

Värden och hänsyn som är den tredje aspekten som ska finnas med i översiktsplanen ska redovisa värden och riksintressen. Denna aspekt bygger på kravet i 2 kapitlet i plan och bygglagen om att visa hur planen tar hänsyn till de allmänna intressena (Boverket 2020a, s.33). Översiktsplanen kan behöva en miljökonsekvensbedömning och behövs det så ska den bifogas med översiktsplanen. Bedöms planen inte medföra någon betydande miljöpåverkan ska en motivering till varför miljökonsekvensbedömning inte genomförts finnas med i översiktsplanen (Boverket 2020a, s.34). Det finns fyra hänsynskategorier som ska redovisas i översiktsplanen:

- Natur- och kulturvärden
- Areella näringar
- Råvarutillgångar och samhällsviktiga funktioner
- Miljö, hälsa och säkerhet

Under varje kategori ska värdet som måste tas hänsyn till specificeras. I miljöbalken står det hur hänsyn ska visas till olika allmänna intressen och riksintressen (Boverket 2020a, s.34). Efter alla aspekter redovisats ska även länsstyrelsens granskningsyttrande finnas med (Boverket 2020a, s.38).

Gävle - Elise Estunger

Gävle kommun är centralorten i Gästrikland i Gävleborgs län med cirka 102 000 invånare (SCB 2019).

Översiktsplanen

Översiktsplan för Gävle är indelad i tre delar, Del A innehåller översiktsplanens mål, strategier, utgångspunkter, utmaningar och riktlinjer för allmänna intressen, Del B innehåller geografiska fördjupningsområden och Del C innehåller konsekvensbeskrivning och genomförandebeskrivning (Gävle kommun 2017, s.6). Visionen som kommunen presenterar är att Gävle har 120 000 invånare år 2030. Därefter tas tre övergripande mål upp för hur kommunen ska ledas i en hållbar utveckling. Målen är i sin tur nedbrutna i strategier och riktlinjer som ska vara vägledande vid fortsatt planering. Målen och deras strategier är följande:

1. Gävle kommun - en av Sveriges bästa miljökommuner, där tillväxt leds i hållbar riktning
 - Hushållning av naturresurser
 - Minskade utsläpp för hälsosamma livsmiljöer
 - Bebyggelseutveckling i samverkan med hållbara transporter
2. Attraktiva livsmiljöer i staden och på landsbygden
 - Det goda livet för alla
 - Ta tillvara på platsens värde
 - Övergripande strategi för bebyggelseutveckling
 - Landsbygdsutveckling
3. Gävle kommun - en tillväxtmotor i regionen
 - Hållbar, effektiv och tillförlitlig infrastruktur/kommunikation
 - En attraktiv plats för företagande
 - Strategisk markanvändning (Gävle kommun 2017, s.12)

Målet *Attraktiva livsmiljöer i staden och på landsbygden* berör kollektivtrafiken till viss del och menar att bebyggelseutvecklingen ska koncentreras till platser med närhet till god kollektivtrafik, stationsnära lägen och i serviceorter längs med kollektivtrafikstråken (Gävle kommun 2017, s.11).

I Gävles översiktsplan finns det avsnitt som hanterar kollektivtrafik i kommunen. Under *Mål och strategier* beskriver kommunen vad de vill uppnå och vad för strategier de använder för att nå målen. Med ett ökat invånarantal innebär det upphov till fler resor och transporter. I planeringen prioriteras satsningar på hållbara transportslag och utbyggnad av kommunikationsstråk. Ny bebyggelse ska byggas där det finns möjlighet till god kollektivtrafikförsörjning och hållbara godstransporter (Gävle kommun 2017, s.14). De utgår från att planera resan från dörr till dörr för att göra bytena smidiga både för människor och för gods. Under målet *Attraktiva livsmiljöer i stad och på landsbygd* beskrivs strategin för bebyggelseutvecklingen. Strategin menar att ny bebyggelse ska uppföras på platser med god kollektivtrafik, service, i stationsnära lägen, i kollektivtrafikstråk och i strategiska områden. Utanför staden ska bebyggelseutvecklingen ske i de orter som kan bidra med en stark regional tillväxt. Bebyggelse på landsbygden ska främs ske i anslutning till de utpekade serviceorterna utmed kollektivtrafikstråk och i stationsnära lägen (Gävle kommun 2017, s.15).

Under *Regionalt perspektiv* tar kommunen upp vad de har för riktlinjer och vad de ska göra för att uppnå sina mål. De ska samverka med närliggande kommuner samt regionala och nationella aktörer. För utvecklingen av kollektivtrafiken ska de ska samverka för en god utveckling och kvalitet av kollektivtrafik, men även cykelstråk och regionala bytespunkter mellan olika trafikslag (Gävle kommun 2017, s.45).

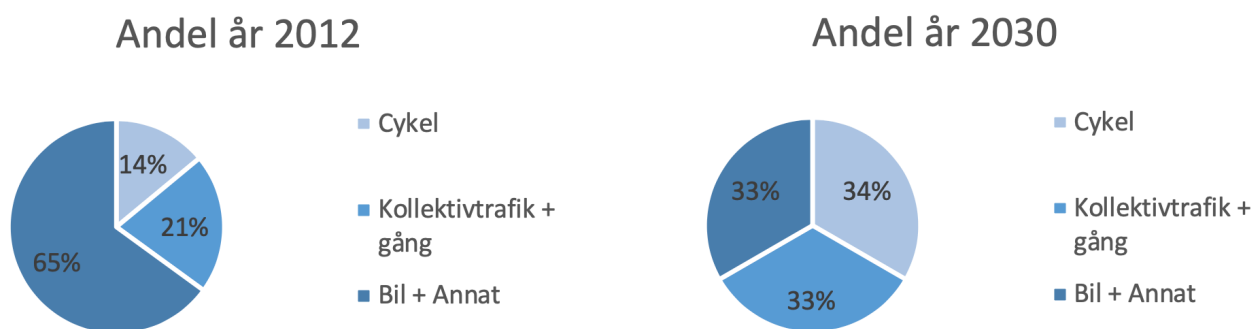
I avsnittet *Gävle växer!* skriver kommunen om strategin för bebyggelseutveckling i Gävle fram till år 2030. Ny hållbar bebyggelse samlas främst i Gävle stad i form av förtätning, omvandling och tillägg i

anslutning till de befintliga bebyggelseområdena. Utveckling ska även ske utanför staden i orter där det finns en stark regional tillväxt. Kommunen vill undvika att sprida ut bebyggelsegrupper där det inte finns närhet till kollektivtrafik för att minska biltransporter (Gävle kommun 2017, s.47-49). För att skapa bättre förutsättningar för närhet och möjligheten för människor att röra sig samlas bebyggelse i närheten av kollektivtrafiken för att människor lätt ska kunna välja hållbara resesätt mellan bostad, arbetet och service. I stationsnära lägen föreslår kommunen att bygga med högre täthet och blandad bebyggelse för att skapa möjlighet för fler människor att få tillgång till god kollektivtrafik och en större arbetsmarknad (Gävle kommun 2017, s.50-51). Skolor, vård och handel, service och andra större samhällsfunktioner ska placeras i närheten av kollektivtrafikstråk (Gävle kommun 2017, s.77). Tillgänglighet av olika trafikslag är en avgörande faktor för utvecklingen av handeln i de olika områdena i Gävle (Gävle kommun 2017, s.73).

Under *Allmänna intressen* finns ett avsnitt som handlar om Kommunikation och infrastruktur där de går igenom hur kollektivtrafiken i kommunen ska utvecklas. Region Gävleborg, som är den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Gävleborgs län ansvarar för den regionala kollektivtrafiken (Gävle kommun 2017, s.107). Kommunens mål för hållbara transporter är att minska andelen resor och transporter och öka antalet resor och transporter med hållbara färdmedel. Om de olika trafikslagen skulle hamna i konflikt med varandra i huvudnätet så gör Gävle kommun följande prioriteringar:

1. Gång och cykel
2. Kollektivtrafik
3. Biltrafik

Syftet med kommunens miljöstrategiska program är att göra Gävle till en av landets bästa miljökommuner. Kommunen vill skapa ett långsiktigt och hållbart transportsystem. De har ett ambitiöst mål om att två tredjedelar av alla resor ska ske till fots, med cykel eller kollektivtrafik samt att fordonsflottan ska vara koldioxidfri år 2030 (Gävle kommun 2017, s.105).



Andelen 2012 och målet 2030 av det totala antalet transporter för olika färdmedel (Gävle kommun 2017)

Kommunen vill att transportsystemen ska vara tillgänglighetsanpassad så att så många människor som möjligt kan förflyttas sig i den offentliga miljön. Kommunen vill även att transportsystemet ska kopplas ihop för att göra pendlingsmöjligheterna mer effektiva både in till kommunen och ut från kommunen. Gävles befolkningstillväxt och målet med den ökade andelen resor med kollektivtrafik ökar behovet av att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och effektiv för att i sin tur bli mer konkurrenskraftig. Ett mål är kollektivtrafiken mellan tätorterna ska utvecklas genom rak linjesträckning som är snabb och regelbunden. Att ha effektiva bytespunkter, minskade restider och ökad kapacitet är viktiga förutsättningar för att öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraftighet (Gävle kommun 2017, s.106-107).

För att styra kommunen i den riktningen trafikstrategin anger är det viktigt att reglera parkeringen i kommunen. Parkeringsstillstånd och parkeringsavgifter är viktiga styrmedel för att kunna reglera trafik i städerna och för att få människor till att välja andra färdmedel över bilen. Parkeringspolicyn i Gävle kommun ska bidra till effektiv markanvändning och främja resandet med cykel, till fots eller med kollektivtrafik. Minimerad markparkering och cykelgarage är exempel som kan användas (Gävle kommun 2017, s.109)

I översiktsplanen finns gråa rutor som förklarar begrepp som används i dokumentet. I slutet av dokumentet finns det en ordlista som förklarar många av de begreppen som kommunen använder. Dock finns det ingen begreppsförklaring för **kollektivtrafikhäna läge, attraktiva livsmiljöer** eller **täthet**.

Trafikförsörjningsprogram

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet har Region Gävleborg tagit fram i samråd med kommuner och andra intressenter. De jobbar med att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel och vill att det ska vara enkelt, billigt och lätt att resa kollektivt i Gävleborg. Syftet med trafikförsörjningsprogrammet är att ur ett regionalt utvecklingsperspektiv beskriva politiska viljeinriktningar, mål och ambitioner med kollektivtrafiken (Region Gävleborg 2016, s.3).

Gävleborg har en gles befolkningsstruktur och det krävs en effektiv kollektivtrafik och bra infrastruktur för att sammanbinda olika regioner för att göra det lättare att pendla till studier och arbete. Idag är det fyra av fem i Gävleborgs län som bor och arbetar eller studerar i en och samma kommun (Region Gävleborg 2016, s.3).

Dagens klimatpåverkningar sätter ett krav på minskade utsläpp och energianvändning inom transportsektorn. Kollektivtrafiken är viktig för att åstadkomma en förändring (Region Gävleborg 2016, s.5). I kapitlet *Politiska viljeinriktningar* tar Region Gävleborg upp de politiska viljeinriktningarna som är vägledande i arbetet med kollektivtrafik. De har fyra effektmål

1. En större andel resor sker med kollektivtrafik
2. Större funktionella studie- och arbetsmarknader i starka stråk
3. Förnyelsebara drivmedel och minskad energiåtgång
4. Ett tillgängligt samhälle (Region Gävleborg, 2016, s.6).

Därefter tar de upp ambitioner och prioriteringar som för stadstrafiken, den regional busstrafiken, tåg, anropsstyrd trafik, tillgänglighet, miljö, angränsande län och trafikavtal.

Stadstrafiken ska kännetecknas av raka och snabba linjer. Här är det viktigt att samverka med den fysiska planeringen för att kunna ge kollektivtrafiken rätt fysiska förutsättningar tidigt när till exempel nya bostadsområden byggs. Framkomligheten ska förbättras för att göra det attraktivare och effektivare att resa kollektivt, ett exempel är att prioritera busstrafik vid trafiksignaler (Region Gävleborg 2016, s.7). Den regionala busstrafiken måste ha en kortare restid jämfört bilen för att vara konkurrenskraftig, därför är det viktigt med raka och snabba linjer i den starkaste stråken. För att kollektivtrafiken ska vara så tillgänglig som möjligt är målet att alla bussar ska vara laggolv och utrustade med audiovisuellt utrop av hållplatser (Region Gävleborg 2016, s.8). Länets resecentrum, hållplatser och bytespunkter ska vara tillgänglighetsanpassade. Kommunikationen ska vara klar och tydlig. Biljettpriserna och utbudet ska vara tydligt och uppdelat så att så många som möjligt har tillgång till kollektivtrafiken på rättvisa villkor. Kollektivtrafiken i Gävleborg ska användas sig av förnyelsebara drivmedel och jobba för att minska energiförbrukningen. Effekten av att resa mellan olika län ska vara så små som möjligt (Region Gävleborg 2016, s.9).

I kapitlet *Steg på vägen mot 2030* beskrivs åtgärder och när dessa bör vara genomförda för att nå målen i regionen och ambitionerna med programmet. Det är åtgärder som bör vara genomförda till år 2020, 2022, 2025 och 2030. Nedan beskrivs några åtgärder som ska vara genomförda fram till dessa år.

2020 - Åtgärder för snabbare ombordstigning har genomförts

2022 - Linjenätet och utbudet har förstärkts

2025 - Turtätheten på tågtrafik hör höjts

2030 - Ombyggnation av Gävle C är genomförd för ökad attraktivitet och kapacitet (Region Gävleborg 2016, s.13).

Regional utvecklingsstrategi (RUS) styr hur utvecklingsarbetet ska bedrivas och visar inriktningen för Gävleborgs utvecklingsarbete och är även en länk mellan den lokala och nationella nivån. Målet för den regionala utvecklingspolitiken i Gävleborg län är: *“Nya möjligheter för människors självförverkligande och aktiva bidrag till samhällsutvecklingen”* (Region Gävleborg 2016, s.16). Utvecklingsstrategin lyfter fram kompetens och infrastruktur som en drivkraft för den regionala utvecklingen. En väl utbyggd kollektivtrafik kan bidra till att stärka näringslivets utveckling och arbetsmarknaden i regionen. Den hållbara utvecklingen innefattar de tre dimensionerna, social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Arbetet med den regionala utvecklingen ska ske med hänsyn till alla tre hållbarhetsperspektiv (Region Gävleborg 2016, s.16). Trafikförsörjningsprogrammet för Gävleborg län förhåller sig även till de nationella målen för transportpolitiken för att säkerställa en samhällsekonomisk långsiktig och effektiv transportförsörjning (Region Gävleborg 2016, s.18).

Trafikstrategi

I trafikstaregins inledning står det hur den hållbara staden är lika med den attraktiva staden. Kommunen definierar hållbar utveckling enligt Brundtlandkommissionen från år 1987 *“att utvecklingen tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov.”*. Ekologisk, ekonomisk och socialt är de tre hållbarhetsaspekterna trafikstrategin förhåller sig till och att alla de tre delarna är viktiga för att kunna uppnå målen. I nuläget är bilen den största källan till utsläpp av CO₂ (Naturvårdsverket, 2019b). *“Onödiga”* bilresor måste ersättas av gång- cykel eller kollektivtrafik för att uppnå ett hållbart transportsystem. Transportsystemet måste effektiviseras för att utvecklas till ett hållbart transportsystem. Detta uppnås om alla hjälps åt och är delaktiga i den dialogen som förs (Gävle kommun 2008, s .6).

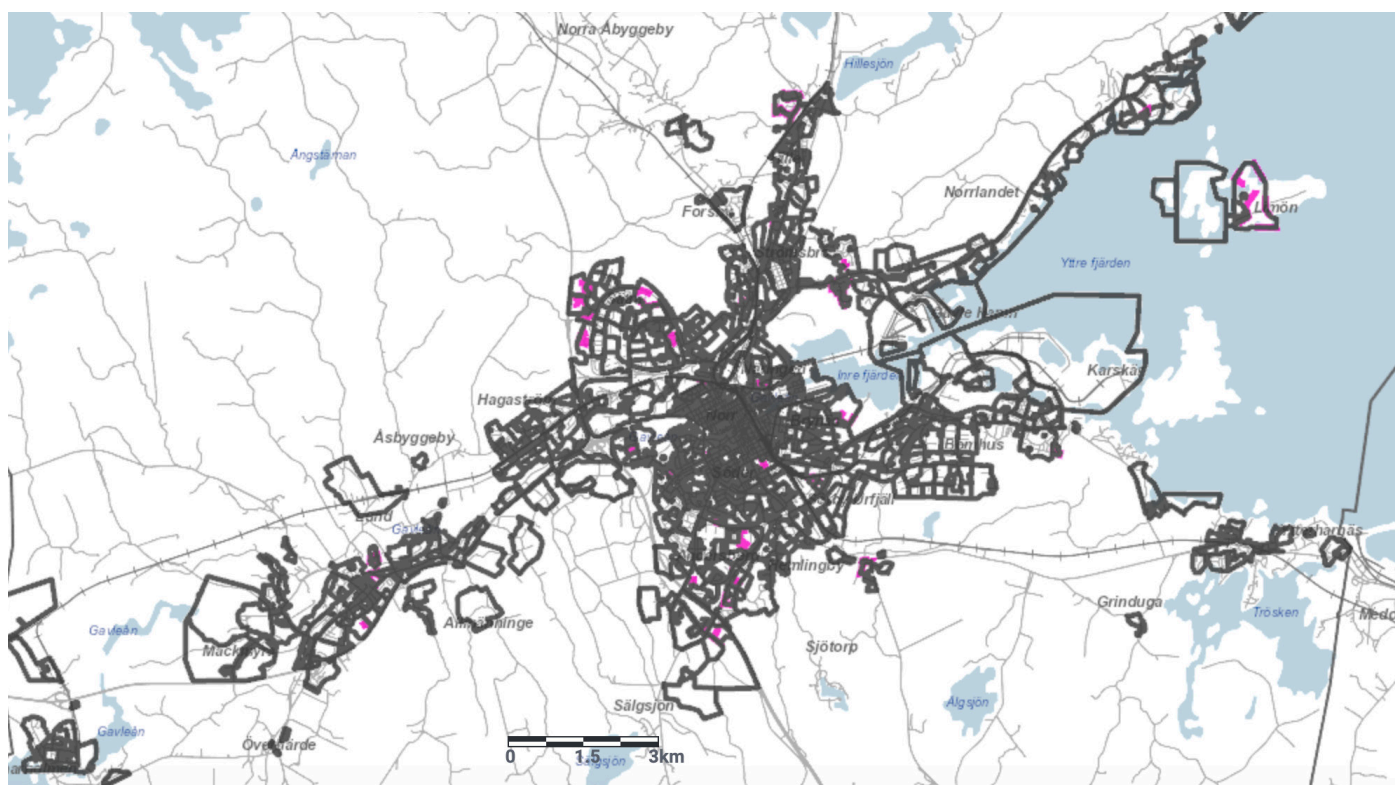
Som utgångspunkt för visionen använder sig kommunen av *TRAST (Trafik för attraktiv stad)* sju aspekter; stadens karaktär, (struktur och utseende), trafikens omfattning (resbehov), trafiknät, tillgänglighet, trafiksäkerhet, miljö och trygghet. I kapitlet *Mål och indikatorer* beskrivs kommunens vision. Kommunens vision för ett hållbart transportsystem år 2025. Visionen delas upp i mål som är SMART:a, specifika, mätbara, ambitiösa, realistiska och tidsatta (Gävle kommun 2008, s.14). Visionen är uppdelad i sju delar; *Stadens karaktär, Transportsystemet, Trafikens omfattning, Tillgänglighet, Trygghet, Miljö och Trafiksäkerhet*. Delarna innehåller tillsammans tjugotvå mål. Under Stadens karaktär lyfts att bostadsområden och verksamheter ska placeras i närheten av god kollektivtrafik, kommunen lyfter även att kollektivtrafiken ska bara användbar. De har listat två indikatorer på att mäta användbarhet, tillgång till busstrafik inom 200 meter vid målpunkt som arbetsområden och verksamheter och restidskvoter från nya bostäder eller verksamheter som flyttat eller etablerat sig (Gävle kommun 2008, s.15).

Under *Transportsystemet* tar kommunen upp att restiden med kollektivtrafiken både lokalt och regionalt ska minska för att kunna konkurrera med bilen (Gävle kommun 2008, s.16). Vidare under *Trafikens omfattning* vill de att möjligheten att pendla med kollektivtrafik ska bli bättre och att antalet resor med buss ska öka i Gävle. För att kollektivtrafiken ska göra sig mer konkurrenskraftig är det viktigt att den är tillgänglig för

alla, under *Tillgänglighet* tar kommunen upp även här hur viktigt det är med restidskvoten bil/buss från och till viktiga målpunkter ska ska ta mindre tid med buss än med bil. För att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig är det även viktigt att anpassningar görs både på bussar och på hållplatser så att den kan användas av människor med funktionshinder (Gävle kommun 2008, s.19,21). I det fortsatta arbetet föreslår kommunen en ansvarsfördelning och rutiner som säkerställer att trafikstrategierna tillämpas (Gävle kommun 2008, s.31).

Detaljplaner

På bilden nedan syns Gävles gällande detaljplaner. Det går inte att se direkt vilka som är pågående utan att behöva trycka på var och en av detaljplanerna. I översiktsplanen pekar kommunen ut ett par serviceorter där den större delen av bebyggelseutvecklingen ska ske, Valbo, Forsbacka, Bergby och Hedesunda (Gävle kommun 2017, s. 56). Det som kan utläsas från planmosaikerna är att det inte hänt någon större förändring än i dessa orter. Valbo är ett exempel där de har detaljplaner antagna efter 2017. I Gävle stad finns det flest detaljplaner som är antagna de senaste åren.



Gävle kommuns planmosaik.

Nedan undersöks tre detaljplaner i Gävle kommun. Fokuset ligger på hur planeringen för kollektivtrafiken ser ut i området. Detaljplanerna har blivit antagna efter att kommunens översiktsplan blivit antagen.

Detaljplan Andersberg 3:1 och 4:1 (Laga kraft 2020-01-13)

Detaljplanen är för bostadsändamål i Gävle stad. Syftet med detaljplanen är att förtäta med bostadsbebyggelse på befintliga parkeringsytor med cirka 100 lägenheter (Gävle kommun 2020a, s.3). Detaljplaneområdet ligger i Andersberg och har redan idag god utbyggd kollektivtrafik med nära till hållplatser med cirka 200-250 meter från planområdet och även närhet till Andersbergs centrum med 300-400 meter från planområdet. Planförslaget ökar underlaget för kollektivtrafik (Gävle kommun 2020a, s.15). I planförslaget innebär ingen förändring i den befintliga gatumiljön, i och med förtätningen kan behovet av bil komma att öka.

Detaljplan Ludviksberg 3:84 (Laga kraft 2020-01-28)

Detaljplanen ligger i Valbo, en av översiktsplanens utpekade serviceorter. Detaljplanens syfte är att möjliggöra för bostadsändamål och utökad byggrätt för förrådsbyggnad (Gävle kommun 2020b, s.4). Planområdet är placerat i anslutning till befintlig gång- och cykelväg och det är lätt att ta sig till både skolverksamheter och Valbo centrum. Inom 500 meter från planområdet vid Valbo centrum finns det busshållplatser som gör det enkelt att ta sig till olika knutpunkter i staden, till exempel centrala Gävle eller Valbo köpcentrum (Gävle kommun 2020b, s.8).

Detaljplan Norr 9:7 m.fl. (Laga kraft 2018-11-26)

Detaljplanen ligger centralt i Gävle. Syftet med detaljplanen är att ändra markanvändningen så att planområdet kan tas i bruk för bostadsändamål samt nyttjas för centrum- och kontorsändamål. Den tidnings- och tryckeriverksamheten som bedrivits i större delen av området är under avveckling, ambitionen är att nyttja platsen för att skapa attraktiva bostäder (Gävle kommun 2018, s.3). Det finns separat cykelbana i direkt anslutning till planområdet, trottoarerna breddas för att öka framkomligheten för cykel och gångtrafikanter. Runt planområdet ligger Hattmakargatan, Ruddammsgatan och Norra Centralgatan, dessa har idag låga trafikflöden. Planförslaget bedöms bidra med en mindre ökning av biltrafiken. Trafikutredningen resulterade i att boende i kvarteret kommer främst att välj att gå till fots (56%), medan 22% skulle välja bilen och 13% väljer cykel (Gävle kommun 2018, s.21). Planområdet är beläget i centrala Gävle och är väl försörjt med kollektivtrafik. Planområdet ligger cirka 300 meter, promenadavstånd till centralstationen. Busshållplatser finns cirka 100 meter från planområdet. Restidskvoten i området mellan bil och buss ligger på 0,5-1 från centrum (Gävle kommun 2018, s. 22). Planförslaget innebär fler boende i centrala Gävle och närhet till kollektivtrafikstråk, som i sin tur bidrar till större reseunderlag för kollektivtrafik.



Illustration av träd från Freepik.

Umeå - Nellie Cadeskog

Umeå är kommunen och universitetsstaden med cirka 129 000 invånare (SCB 2019). Kommunen är belägen i Västerbottens län och är norrlands största tätort.

Översiktsplanen

Umeås översiktsplan består utav 17 dokument, en kommunövergripande översiktsplan och 16 fördjupningar eller tematiska tillägg (Umeå kommun 2020a). Den kommunövergripande översiktsplanen innehåller nästan exklusivt strategier och riktlinjer för att i fördjupningarna gå in på mark- och vattenanvändning. Anledningen till det är att Umeå kommun vill ha en kontinuerlig översiktsplan som går att uppdatera med fördjupningar eller tillägg när behov uppstår och på så sätt hålla översiktsplanen aktuell.

Visionen som presenteras i översiktsplanen är 200 000 invånare år 2050 (Umeå kommun 2018a, s.15). Därefter beskrivs varför översiktsplanen är viktig för en långsiktigt hållbar utveckling och vad som krävs för att skapa en hållbar tillväxt. För att lyckas uppnå en hållbar tillväxt finns 6 stycken utvecklingsstrategier:

1. Femkilometersstaden - den täta staden!
2. Mer stad - komplettering som vitaliserande kraft
3. Skapa hög täthet i nya stadsdelar
4. Tillväxt i kollektivtrafikstråk och omvandling av trafikleder
5. Satsa på offentliga rum och parker!
6. Alla ska vara med!

Strategi 4 berör direkt kollektivtrafik och menar att ny bebyggelse ska placeras i närheten av befintliga kollektivtrafikstråk. Omvandling av trafikleder i den centrala staden ska öka framkomligheten för kollektivtrafik och på så sätt minska förseningar. De andra strategierna berör inte direkt kollektivtrafik, men *Femkilometersstaden*, *Mer stad* och *Skapa hög täthet* gynnar kollektivtrafiken. Att skapa en stad med kortare avstånd till hållplatser och högre täthet ökar kollektivtrafikens attraktivitet och ger underlag för ökad turtäthet (Umeå kommun 2018a, s.17).

Efter att strategierna presenteras kommer ett kapitel med kommunens förhållningssätt i frågor som bebyggelseutveckling, verksamheter och näringsliv, närservice och trafikplanering. Ny bebyggelse inom Umeå stad planeras i anslutning till kollektivtrafikens stomlinjer innanför femkilometersstaden för att kunna erbjuda hållbara transporter med hög turtäthet. Den nya bebyggelsen i staden bör utformas med kvartersstruktur. Målet är en tät attraktiv blandstad. För att genomföra det krävs ett paradigmskifte mot hållbart resande. *“Attraktiva boendemiljöer, god arkitektur liksom möjligheter att gå, cykla eller åka buss till arbete och fritid ska vara vägledande för planeringen.”* (Umeå kommun 2018a, s.22). Visionen om 200 000 invånare innebär en fördubbling av antalet boende i de centrala delarna av staden och universitetsområdet. Befintliga stadsdelar ska kompletteras med bostadsbebyggelse i lämpliga lägen och längs med de befintliga trafiklederna som ska omvandlas till stadsgator. Investeringar i infrastruktur kan tas tillvara då mycket redan är utbyggt vilket leder till en bättre hushållning med mark i stadens centrala delar (Umeå kommun 2018a, s.23).

I scenariot med en så stor befolkningsökning i Umeå kan inte all tillväxt ske enbart i de centrala delarna. Tätorterna utanför Umeå spelar en stor roll och kommunen vill skapa en hållbar struktur med utveckling i lägen med befintlig infrastruktur. Genom att utveckla i lägen med redan befintlig infrastruktur skapas ett större underlag för service och kollektivtrafik. Vid nybyggnadsområden som ligger utanför staden står det att tanken är att förlänga kollektivtrafikens linjer för att kunna erbjuda hållbara transporter till de nya områdena (Umeå kommun 2018a, s.25). Under verksamheter och näringsliv förväntas utveckling i Umeå centrum och Umeå universitetsstad som är de största arbetsplatserna i Umeå. Dessa områden har redan en utbyggd

kollektivtrafik och ytterligare verksamheter skapar ett större underlag för kollektivtrafiken. Halvexterna handelscentrum ska fungera som stadsdelscentrum för omgivande stadsdelar, hur kommunikationerna till de externa handelscentrum fungerar står inte (Umeå kommun 2018a, s.33). Samhällsservice i kommunen ska i största möjliga mån placeras i närheten av kollektivtrafikens stomlinjenät (Umeå kommun 2018a, s.35).

Under trafikplanering beskrivs hur det pågående arbetet med ringleden runt Umeå kommer avlasta Umeå centrum från en del trafik. Det kommer satsas mer på ett huvudvägnät för gång och cykel och ett stomlinjenät för kollektivtrafik. Det behöver också satsas på ny parkeringspolitik och beteendeförändrande åtgärder. Översiktsplanen nämner också trafikstrategin som lägger stor vikt vid förbättrade gång- och cykelvägar och kollektivtrafik. Förtätning av staden nämns även här som en strategi för att möjliggöra bättre kollektivtrafik. En tät blandad stad förkortar avstånden för flera mellan arbete, bostad och service vilket leder till ett minskat behov av bilen till förmån för andra transportmedel (Umeå kommun 2018a, s.37). Stomlinjenätet som nämns många gånger i hela översiktsplanen går ut på att skapa färre antal linjer, men med tätare avgångar. En stark prioritering ska vara turtäthet och framkomlighet (Umeå kommun 2018a, s.38). Utveckling av Umeå central beskrivs som ett viktigt projekt på sikt för att förbättra kommunikationerna regionalt med närliggande kommuner.

Fördjupning för Umeå är den fördjupade översiktsplanen för Umeå tätort och de områden runt tätorten som anses vara de viktigaste expansionsområdena. Fördjupningen antogs innan översiktsplanen år 2011 och utgår inte från Parisavtalen. Fördjupningen har istället sin utgångspunkt i Aalborgåtagandena som var ett europeiskt initiativ för hållbar utveckling som konkretiserades i danska Aalborg år 2004. Det som Umeå plockat upp från åtagandena är att undvika stadsutbredning, skapa en blandning av bostäder, arbetsplatser och verksamheter i bebyggelsen, ta tillvara på det urbana kulturarvet och tillämpa krav för hållbart byggande (Umeå kommun 2011, s.14). Den fördjupade översiktsplanen presenterar en integrerad bebyggelse- och trafikstrategi. Trafikstrategin presenteras lite mer ingående längre ner i texten. Bebyggelsestrategin bygger på att skapa en blandning av bostäder och arbetsplatser i närheten av service och kommunikationer. Ny bebyggelse ska tillkomma på platser som gynnar en effektiv kollektivtrafik. Mycket av den framtida bebyggelsen planeras tillkomma som kompletteringsbebyggelse. Först när behovet av nya bostäder och verksamhetslokaler inte kan tillgodoses med kompletteringar kommer mer perifera områden att tas i anspråk (Umeå kommun 2011, s.7).

Trafiksituationen i stadskärnan med två stora trafikleder som går igenom staden har lett till luftföroreningar och stora barriärer som delar upp staden. För bli av med luftföroreningar och förbättra miljön i stadskärnan planeras en rad olika åtgärder. Ringleden är ett av de större projekten som ska vara en trafikled som går runt staden. Ringleden ska avleda mycket av den biltrafik som idag passerar genom stadskärnan. När ringleden är färdigställd kan trafiklederna genom staden byggas om till stadsgator som prioriterar kollektivtrafik som färdmedel. För att helt genomgå ett paradigmskifte mot ett hållbart transportsystem behövs en ny parkeringspolitik och beteendeförändrande åtgärder. Omställningen till ett nytt transportsystem är en lång process som kommer att fortgå under många år. Det är viktigt att ombyggnaden av de större trafiklederna planeras väl för att stadens liv ska flyta på smidigt och kollektivtrafiken fortfarande fungera (Umeå kommun 2011, s.7).

Tematiskt tillägg för landsbygden redovisar de övergripande strategierna för utvecklingen av Umeås landsbygd. Mycket fokus ligger på staden i visionen om ett Umeå med 200 000 invånare år 2050, men en levande stad behöver en levande landsbygd för att fungera. En stor del av befolkningsökningen kommer att finnas på landsbygden. Det finns också mycket som lockar invånare till att bo på landsbygden och kommunen måste ta tillvara på dessa kvaliteter och skapa en struktur som är långsiktigt hållbar. Utveckling av byastråk som ligger längs med kollektivtrafikstråk ses som positivt. Det finns också en del byar med service som fungerar som servicepunkter för omgivande landsbygd (Umeå kommun 2018b, s.5).

Målsättningar för landsbygden är att:

- ” • *Skapa attraktiva livsmiljöer genom en hållbar bebyggelsestruktur, som stöttar lokal utveckling, service och kollektivtrafik. På samma sätt som i staden och tätorterna uppmuntras en blandning av upplåtelseformer, bostadstyper och storlekar.*
- *Utveckla och stärka det lokala näringslivet som motor för hållbar landsbygdsutveckling.*
- *Säkra tillgång till väl fungerande offentlig service och utökad samverkan mellan olika serviceaktörer.*
- *Öka möjligheterna till hållbart resande och robustheten i infrastrukturen för förbättrad kommunikation.*
- *Främja hållbar tillväxt och god livskvalitet genom aktiv lokal utveckling och lokalt engagemang.”*

(Umeå kommun 2018b, s.10)

Områden i kustnära lägen och vid älv anses bidra till attraktiva livsmiljöer och det finns en tydlig ambition om att bygga i dessa områden. Skog och jordbruk bidrar klart starkt till det lokala näringslivet. För en hållbar framtid spelar den lokala livsmedelsproduktionen en stor roll. Möjligheterna att jobba hemifrån och driva e-handel finns också på landsbygden (Umeå kommun 2018b, s.11). Ny bebyggelse ska tillkomma i de befintliga byarna för att öka underlaget för service, kollektivtrafik, skola och vårdcentral. Småhusbebyggelse som inte prioriteras i Umeå stad är möjligt att istället bygga på landsbygden vilket fyller efterfrågan på den typen av boende (Umeå kommun 2018b, s.13). Besöksmålsutveckling på Umeås landsbygd är någonting som anses kunna utvecklas. Det finns en mängd av varierande naturmiljöer att uppleva och kommunen vill skapa en större tillgänglighet till dessa resurser (Umeå kommun 2018b, s.18). Kollektivtrafiken kommer att prioriteras i de utpekade byastråk där tillväxt förväntas. Norrbotniabanan kommer förbättra kollektivtrafiken i några utvalda byar längs kuststräckan som Dåva verksamhetsområde, Sävar centrum och möjligtvis Sörmjöle (Umeå kommun 2018b, s.22).

Trafikförsörjningsprogram

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten för Region Västerbotten har tagit fram trafikförsörjningsprogrammet i samråd med kommunerna och länsstyrelsen i Västerbotten. I Västerbotten är det kommunerna och landstinget som budgeterar och planerar sin egen kollektivtrafik och Region Västerbotten måste förhålla sig till den planeringen i sitt trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet är den övergripande strategin för hela regionen som samlar regionens politiska mål och visioner för trafiken i ett dokument. Till kollektivtrafiken räknas buss, tåg, anropsstyrd trafik och taxi inom kommuner, men även flyg, båt, dagtåg och nattåg till Stockholm (Region Västerbotten 2016, s.3).

I den första delen av programmet beskrivs utgångsläget för fortsatt utveckling av kollektivtrafiken. Kollektivtrafikens marknadsandel har inte ökat i den takt man har förväntat sig. Den lokala trafiken i Umeå tätort har ökat, men den regionala med norrtågstrafiken har minskat. Det beror på hastighetssänkningar och neddragningar mellan Umeå och Luleå. Marknadsandelen förväntas dock öka med en stabilisering av tågtrafiken på sträckan och en ny tågoperatör. Umeå tätort har den största ökningen av antalet kollektivtrafikresenärer, ökningen beror delvis på en befolkningsökning, men fler har också valt att resa kollektivt framför att ta bilen (Region Västerbotten 2016, s.6). Vad gäller utbudet på kollektivtrafik har det både förbättrats och försämrats. Kollektivtrafiken inom tätorterna har förbättrats och även tågtrafiken. Tågtrafikens förbättring har lett till att regionbusstrafiken har minskat och en del invånare på landsbygden

lämnats utan kollektivtrafik. När trafikförsörjningsprogrammet skrevs saknades redskap för att mäta geografisk tillgänglighet vilket gör det svårt att genomföra analyser och sätta mål för den geografiska tillgängligheten (Region Västerbotten 2016, s.7). Förbättringen av tågtrafiken beror på att Norrtågtrafiken infört 4 nya tåglinjer i Västerbotten som har erbjudit fler valmöjligheter till invånarna. Tågtrafikens begränsningar är infrastrukturen. Den dåligt underhållna Stambanan har lett till att hastigheterna behövs sänkas och tåget har inte haft möjlighet att konkurrera med bilen. Botniabanan fungerar bra och har på vissa delsträckor överfulla tåg i rusningstrafik. Det är angeläget att sätta in fler avgångar i rusningstrafik, men det är i dagsläget inte möjligt på grund av finansiella och tekniska skäl. Norrbotniabanan kommer vid dess färdigställande att kraftigt förkorta restiderna mellan tätorterna i Västerbotten. När restiderna med tåg blir väsentligt kortare i jämförelse med bilen kommer tåget kunna konkurrera med privatbilen som färdmedel och kollektivtrafikens marknadsandel kommer att stiga (Region Västerbotten 2016, s.8).

Tätortstrafiken har förbättrats i många tätorter, särskilt Umeå och Skellefteå då stora insatser har gjorts för att erbjuda ett större utbud och förbättra framkomligheten för kollektivtrafik i staden. Biljettköp och reseplanering har blivit enklare med appar och hemsidor. Samtidigt som utbudet har förbättrats har åtgärder för att minska bilens framfart i staden genomförts. Parkering i staden har begränsats och stadsläkning längs med kollektivtrafikstråk har genomförts. Externhandel eller andra mötesplatser utanför staden har undvikits då kollektivtrafiken har svårt att konkurrera där (Region Västerbotten 2016, s.9).

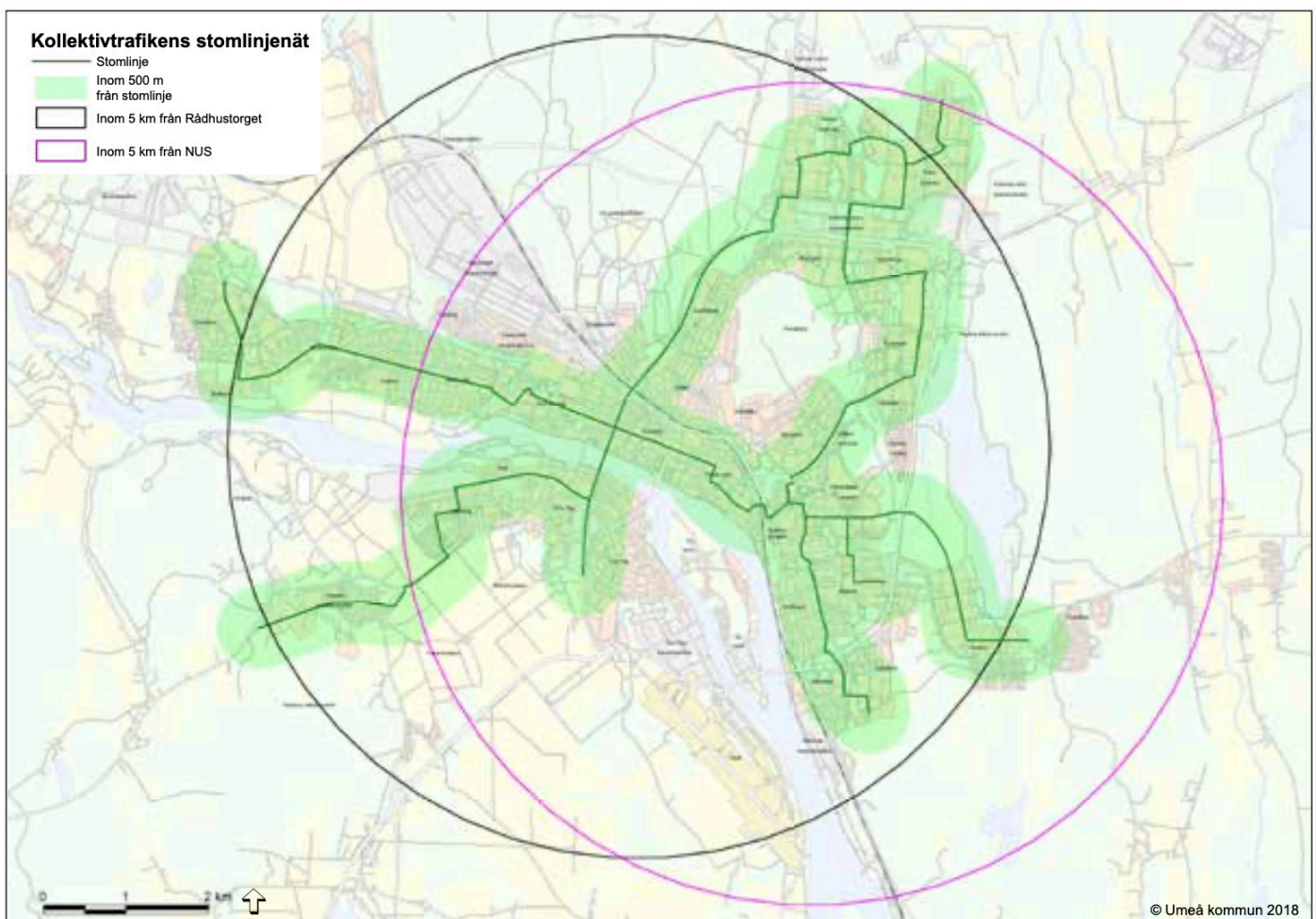
Kollektivtrafik på landsbygden är ingenting som prioriteras i någon av kommunerna på grund av att underlaget inte motiverar linjer med fullstora bussar. Region Västerbotten menar i sitt program att potential som kan bidra till en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken går förlorad här. Det finns fortfarande ett stort behov av kollektivtrafik på landsbygden även om bilen kommer fortsätta att spela en stor roll. De åtgärder som genomförs för landsbygden är pendlarparkering i byar för att förkorta resorna med bil. Anropsstyrd trafik finns och analyser görs på hur hållplatser skulle kunna förbättras på glesbygden (Region Västerbotten 2016, s.10).

De övergripande målen för år 2020 som presenteras är att kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor ska öka från 11,9% år 2010 till 18% år 2020 och därefter är målet på sikt 24%. Regionala resor ska öka från 11 miljoner till 16 miljoner resor per år under samma period. Den geografiska tillgängligheten ska förbättras, ett sätt att mäta hur den förbättras ska utvecklas under perioden. Till sist ska antalet fordonskilometer i kollektivtrafiken som drivs med förnybara drivmedel öka från 7,1% år 2013 till 25% år 2020 (Region Västerbotten 2016, s.14). För att uppnå målen presenteras en lång rad åtgärder. De åtgärder som berör fysisk planering är omvandling av hållplatser, stationer och resecentrum för att minska hinder och göra det lättare för personer med funktionsnedsättning att ta sig fram. Öka tillgängligheten till besöksmål och styra människor till att välja kollektivtrafiken. Hur tillgängligheten till besöksmål ska öka eller hur människor ska styras till att välja kollektivtrafiken är inte definierat. Förbättrad tätortstrafik ska genomföras med hjälp av planering av bostäder och verksamheter i kollektivtrafiknära lägen (Region Västerbotten 2016, s.15).

En bilaga till trafikförsörjningsprogrammet handlar om kommunerna och landstingets trafikplaner. Landstingets mål och åtgärder lägger stort fokus på att förbättra tillgängligheten av kollektivtrafiken för funktionsnedsatta då detta är ett krav i kollektivtrafiklagen som kom år 2012. Umeå kommun har som mål att 65% av resorna inom kommunen ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik år 2022. För att uppfylla det målet ska staden förtätas, stomlinjenätet för kollektivtrafik byggas ut och ny bebyggelse tillkomma i stomlinjenätets influensområde (Region Västerbotten 2016, s.135).

Trafikstrategi

Umeås trafikstrategi är en integrerad del av översiktsplanen och dess fördjupningar. Genom att integrera trafik- och markanvändningsplaneringen skapas bättre förutsättningar för att främja hållbara transporter. I *Fördjupning för Umeå* finns trafikstrategin för Umeå tätort. Trafikstrategin berör först hur gena och säkra gång- och cykelvägar ska skapas för att kunna konkurrera med bilen som färdmedel (Umeå kommun 2011, s.42). Därefter kommer strategin för kollektivtrafiken som bedöms ha en avgörande roll för att möjliggöra hållbara transporter med framtidsbilden 200 000 invånare i Umeå. Utvecklingen av ett stomlinjenät med fasta och pålitliga strukturer för att skapa effektivitet i stadens centrala delar är viktigare än att alla invånare har nära till en hållplats. Motiveringen till det är att *“Många studier visar att resenären är beredd att gå lite längre till hållplatsläget om turtätheten är så bra att den inte hindrar spontanitet och flexibilitet i vardagen”* (Umeå kommun 2011, s.43). Med stomlinjenätet förväntas dock övervägande del av Umeås befolkning ha mindre än 500 meter till närmaste hållplats (Umeå kommun 2011, s.43).

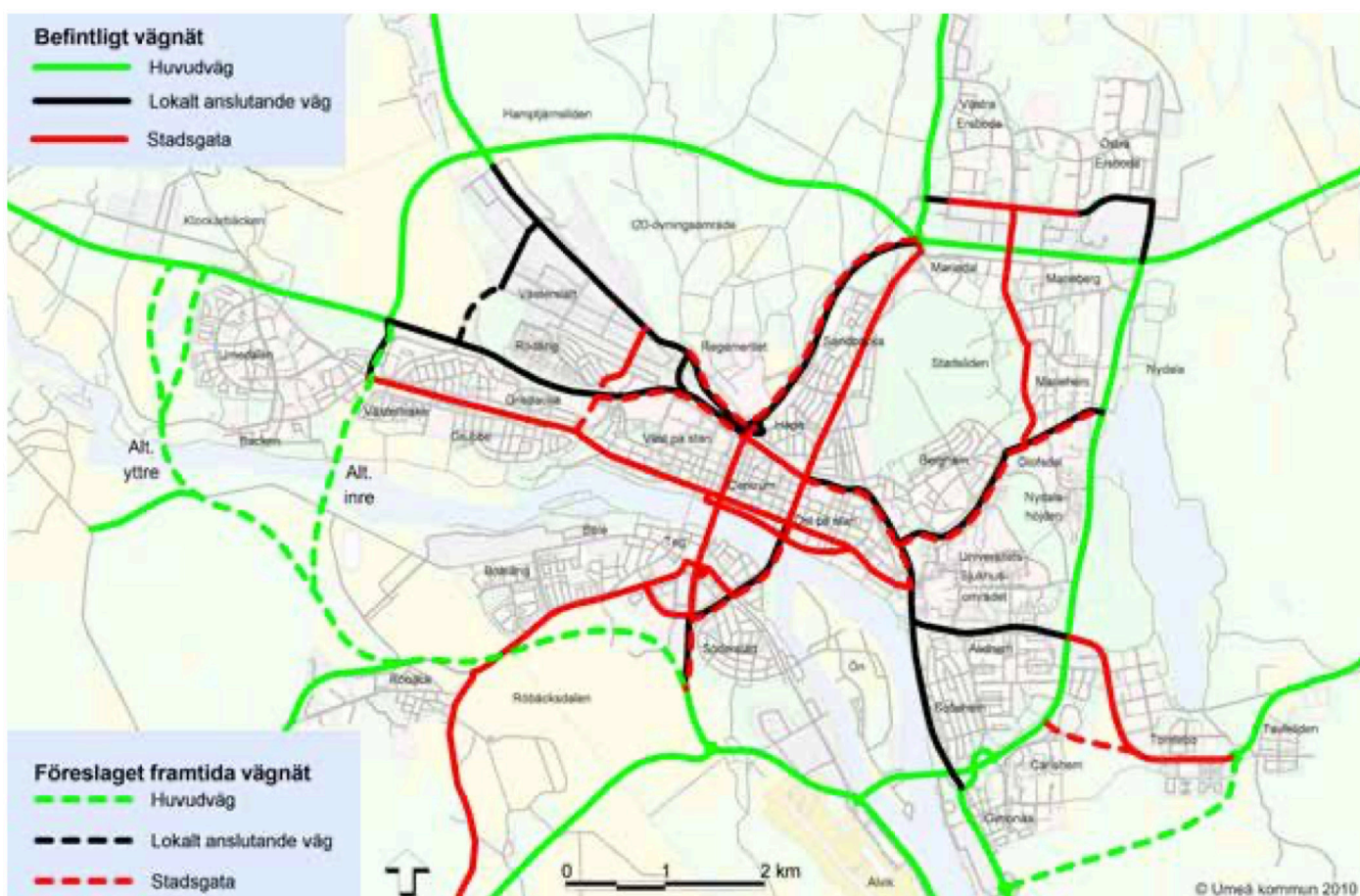


Stomlinjenät Umeå tätort (Umeå kommun 2018) NUS står för Norrlands Universitets Sjukhus

Kartbilderna ovan ska visa stomlinjen och dess influensområde. Stomlinjens influensområde förväntas nå 90% av invånarna i tätorten. Stomlinjens influensområde är 500 meter från stomlinjen. Utanför influensområdet kommer det finnas lokaltrafik för att ta sig till stomlinjerna, denna trafik kommer dock inte ha samma turtäthet. Utbyggnaden av stomlinjenätet sker successivt så framkomligheten för kollektivtrafiken kan garanteras. Järnvägsallén och Vännäsvägen kan komma att ingå i stomlinjenätet för att öka kollektivtrafikens kapacitet i framtiden. Det planerade bostadsområdet I20 utvärderas för att se om det behöver försörjas av stomlinjenät eller inte och hur det skulle kunna se ut (Umeå kommun 2011, s.45).

Kollektivtrafiknoderna ska bevaras och förstärkas. Umeå har tre noder, Umeå central, Umeå östra och Vasaplan. Noderna ska synas tydligt och garantera kapaciteten på lång sikt. På Umeå central och Umeå östra ska det vara lätt att byta mellan tåg och buss särskilt i planeringen av den nya Norrbotniabanan. Vasaplan ska fortsätta att vara bytespunkten för stadsbusstrafik (Umeå kommun 2011, s.46). När Norrbotniabanan är färdig kommer Umeå central och Umeå östra få en viktig funktion som regional bytespunkt, då den binder samman tvärbanan mot Lycksele med Norrbotniabanan. "Hela-resan" perspektivet blir väldigt viktigt och regionbusstrafiken kan behöva ses över för att i större utsträckning leda resenärer till bytespunkter med tåg. Förslaget från Umeå är att regionbusstrafiken genom Umeå främst ska trafikera väg 503 och 507. Anledningen till att kommunen pekar ut vägar på det här sättet är för att möjliggöra åtgärder som kan förkorta restider för bussarna (Umeå kommun 2011, s.47).

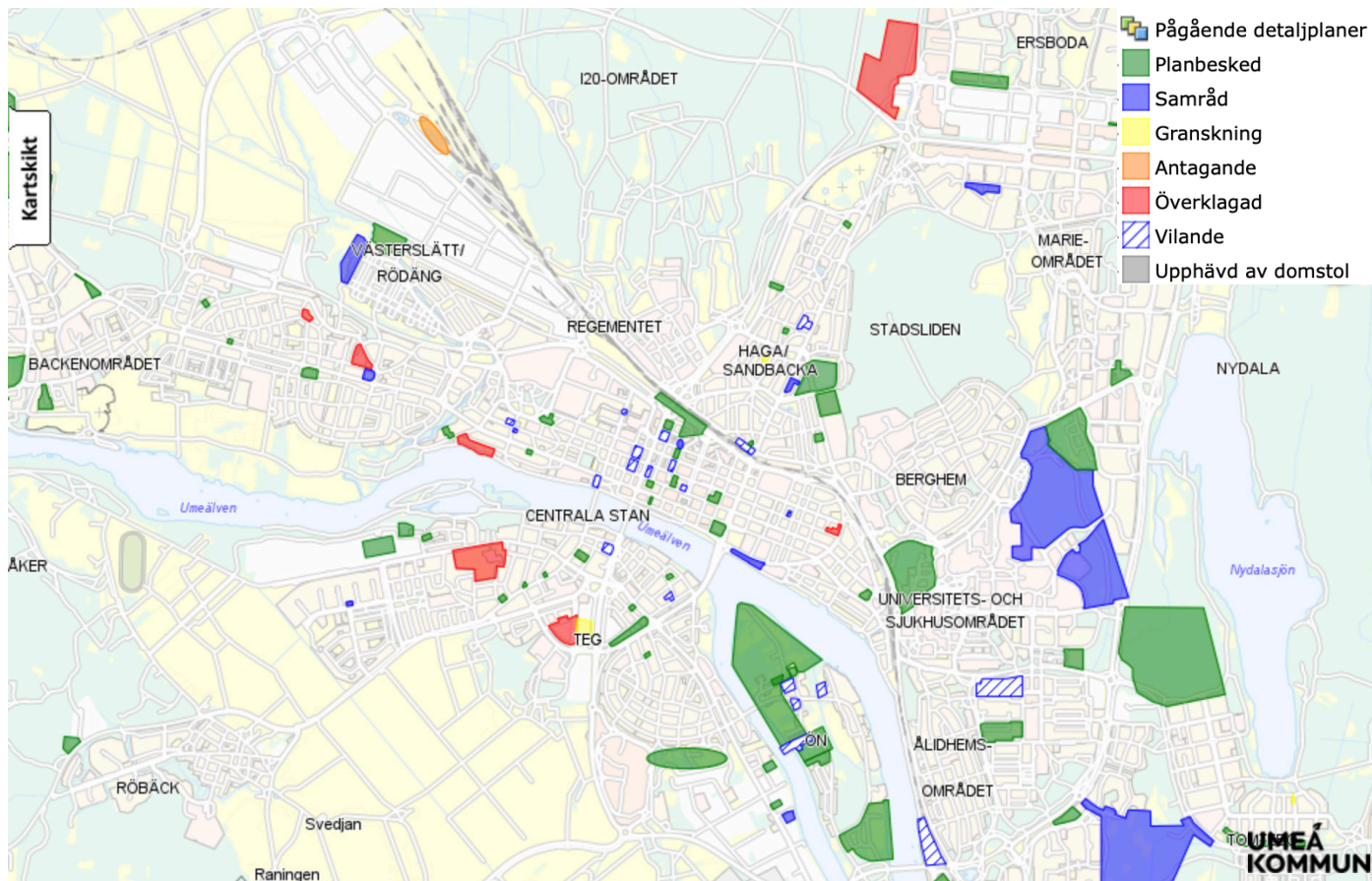
Idag möts tre stora trafikleder i Umeås stadskärna. Översiktsplanen säger att biltrafik ska minimeras i stadskärnan och för att göra det ska framkomligheten på huvudvägarna förbättras. Huvudvägarna bildar en ringled runt staden och ska få ut så mycket biltrafik som möjligt från stadskärnan till ringleden. Genom att göra det ska luftkvaliteten och miljön förbättras i stadskärnan. När ringleden är färdigställd kan gatorna i stadskärnan omvandlas för att få en trafikutflyttning och maximal nytta av ringleden. På det lokala vägnätet och stadsgatorna ska trafiken anpassas för alla trafikanter. Det innebär att biltrafiken måste vägas mot de andra trafiklagen som gång, cykel och kollektivtrafik. Där bilväg korsar huvudnät för gång, cykel eller kollektivtrafik ska framkomligheten för gående, cyklister och kollektivtrafik prioriteras framför bilen (Umeå kommun 2011, s.48). Stora trafikleder genom staden kan vid ringledens färdigställande omvandlas till stadsgator. Andra ytor för bilen som markparkering eller ytkrävande korsningspunkter kan skapa nya värden för staden. Omvandling av dessa ytor ska utredas noga för att inte skapa en underkapacitet eller försvåra underhåll av funktioner i staden (Umeå kommun 2011, s.49).



Befintligt och föreslaget framtida vägnät i Umeå tätort (Umeå kommun 2018)

Detaljplaner

På bilden under syns pågående detaljplaner i tätorten. Det finns många mindre områden i centrala stan som är kompletteringsbebyggelse som ska vara en vitaliserande kraft för staden. Kollar man över hela kommunen så ser man att de pågående detaljplanerna är centrerade även runt de mindre tätorterna i kommunen. De pågående detaljplanerna följer översiktsplanen om att planera i områden med en redan utbyggd infrastruktur.



Pågående detaljplaner i Umeå tätort

Detaljplan Sömmen 1 (Laga kraft 2020-03-12)

Detaljplanen möjliggör för tillfällig vistelse med specificering på idrott och inslag av mäss- och utställningsverksamhet samt kontor. Användningen är liknande till den som fanns tidigare på platsen, men möjliggör en expansion av den verksamhet som finns där idag. Kontor är en ny användning som tillkommer för att komplettera området med fler funktioner. Planområdet ligger inom det som i översiktsplanen kallas femkilometersstaden och bidrar till en funktionsvariation inom staden som minskar bilberoendet. Planområdet gränsar till väg 507 som är en större trafikled genom Umeå och stödjer omvandlingen av vägen till en stadsgata (Umeå kommun 2020b, s.7). Detaljplanen uppfyller översiktsplanens intentioner till stor del vad gäller lokalisering och användning med flera funktioner med bra koppling till gång, cykel och kollektivtrafikstråk.

Detaljplan Kryssaren 6-8 (Laga kraft 2020-03-17)

Detaljplanen syftar till att möjliggöra nybyggnation av flerbostadshus och förtätning med bostäder i gårdshus. Detaljplanen har även en planbestämmelse för att möjliggöra centrumverksamheter i bottenplan. Planen ligger inom det som i översiktsplanen kallas femkilometersstaden i området Haga (Umeå kommun 2020c s.2). Detaljplanen uppfyller översiktsplanens intentioner om att skapa en funktionsblandad stad genom komplettering i de centrala delarna av staden. Detaljplaneområdet ligger 200 meter från närmaste hållplats för buss och har goda gång- och cykelförbindelser.

Detaljplan Västerteg 34:4 och 4:41 (Antagen 2020-01-22, överklagad)

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra bostadsbebyggelse i 3-6 våningar. Planområdet ligger 1 km från Umeå centrum och därmed väl inom ramen för femkilometersstaden. Planen ska komplettera äldre stads kvarter och bygga bort barriäreffekter (Umeå kommun 2020d s.2). Exploateringen kommer bli högre i det planlagda området än i närliggande områden vilket kan tolkas som att planen följer översiktsplanens intentioner om en högre täthet i centrala lägen av staden. Planområdet ligger i anslutning till en större trafikled som planeras att byggas om till stadsgata och kommer även bli en del av kollektivtrafikens stomlinjenät. Nyetablering i området skapar ett större underlag för kollektivtrafiken och bidrar till ett mer hållbart transportsystem.

Detaljplanerna ovan är tre exempel på detaljplaner som blivit antagna eller fått laga kraft under år 2020. Alla detaljplaner som blivit antagna eller fått laga kraft år 2020 ligger inom femkilometersstaden.



Illustrationen av buss i tätbebyggd stad från Freepik.

Diskussion

Gävle - Elise Estunger

Vilka begrepp används och är begreppen definierade?

Gävle har i slutet av sin översiktsplan en ordlista där de definierar många begrepp som används i hela dokumentet och gråa rutor om förklarar en del begrepp genom hela dokumentet. Dock finns det ett par stycken ord som kommunen använder i översiktsplanen, men som de inte definierar; täthet, kollektivtrafikhärläge och attraktiva livsmiljöer. Dessa begrepp är några av de som används flitigt i översiktsplanen och som berör kollektivtrafik.

Täthet kan definieras som invånare per hektar eller hur stort exploateringsstal (E-tal) ett område har. Två områden kan ha samma E-tal, men ha olika mycket obebyggd mark (Malmö stad 2018, s.3-4). Gävles översiktsplan definierar de inte täthet, de pratar om högre täthet i form av arbetsplatser, bostäder och service 1000 meter från stationer (Gävle kommun 2017, s.55). Däremot definierar Gävle förtätning, vilket innebär ytterligare bebyggelse inom befintlig stadsmiljö. Gävle fokuserar sin förtätning inom staden och vill göra det tätare runt stationsområdet för att kunna utnyttja läget och främja kollektivresandet (Gävle kommun 2017, s.60). Täthet kan då förstås i förtätning.

I Gävles översiktsplan använder de kollektivtrafikhärläge, utan definition på vad det betyder. Kollektivtrafikhärläge definieras enligt Sveriges miljömål som *“Andelen av befolkningen inom en tätort som bor inom 400 meter från en hållplats.”* (Sveriges miljömål 2017). I det kan man utläsa att de som bor inom en tätort ska ha som mest 400 meter till en hållplats för att det ska räknas som kollektivtrafikhärläge. I en av de undersökta detaljplanerna ligger planområdet mellan 200-250 meter från hållplatserna i området (Gävle kommun 2019, s.15). Hur stor sträcka Gävle räknar kollektivtrafikhärläge går inte att hitta i de undersökta dokumenten.

Attraktivitet i en stad kan ses på många olika sätt, det kan handla om hur stadsrummet är gestaltat eller hur byggnaden ser ut. En attraktiv stad kan även vara den täta staden med närhet till sociala funktioner och service där täthet skapar ökad trygghet och en mer levande stad. Viktiga funktioner som restauranger, kollektivtrafik, idrottsanläggningar, grönytor och vattenmiljöer, parker och grönstråk. En attraktiv stad har även ett blandat utbud av både bostäder, arbetsplatser och service (JM u.å). En attraktiv stad kan ses som många olika saker. Gävle definierar inte ordet attraktivt, men använder det flitigt i översiktsplanen. I ett av Gävles mål, Attraktiva livsmiljöer i staden och på landsbygden, skriver de om attraktiva livsmiljöer. Dessa attraktiva livsmiljöer ska vara för människorna att bo och verka i samt besöka (Gävle kommun 2017, s.10). Vad är en attraktiv livsmiljö? Vidare beskriver de att skapandet av attraktiva livsmiljöer även handlar om den nya bebyggelsen med sin arkitektur och utformning och planering bidrar till en positiv utveckling för de befintliga värdena på platsen (Gävle kommun 2017, s.15). Kommunen skriver även om att skapa attraktiva livsmiljöer med god kollektivtrafikförsörjning (Gävle kommun 2017, s.58). I översiktsplanen tar kommunen upp attraktionsvärden som bygger på närhet i form av korta avstånd, korta restider och tillgång till exempel till service, hav, utbildning och parker (Gävle kommun 2017, s.50). En direkt definition på vad attraktiva livsmiljöer betyder går inte att hitta i dokumentet. Det som kan utläsas är att de attraktiva livsmiljöerna ska ha många goda kvaliteter som god kollektivtrafikförsörjning och god boendemiljö.

Tillgänglighet är ett annat begrepp kommunen använder sig mycket av. Tillgänglighet handlar om hur lätt det är att ta sig till olika målpunkter (K2 2017, s.7). Kommunen vill öka tillgängligheten till service och utemiljö och tillgänglighetsanpassa transportsystemet. Andelen äldre ökar och ställer på så sätt högre krav på utformning och tillgänglighet (Gävle kommun 2017, s.106).

Andra begrepp Gävle kommun använder sig av och definierar är följande:

Stationsnära läge - Markområden i närheten av järnvägsstation

Genhetsknot - Den faktiska sträckan mellan två punkter dividerat med fågelvägens längd

Förtätning - Innebär ytterligare bebyggelse inom befintlig stadsmiljö

Starka pendlingsstråk - Stråk med trafik under alla veckans dagar (Gävle kommun 2017, s.53,107)

Starka pendlingsstråk och förtätning är inte med i ordlistan, men finns definierad i texten eller i de grå rutorna som finns i dokumentet. Stationsnära läge finns även att hitta i texten där kommunen definierar det även som en högre koncentration inom 600 meter från stationen för att främja ett ökat kollektivresande och ta vara på stationsläget (Gävle kommun 2017, s.60).

Vilka motiveringar görs för placeringen av bostäder, handelsplatser och arbetsplatser?

Motiveringarna som gör för placeringar av bostäder, arbetsplatser och handelsplatser handlar främst om förtätning, omvandling och tillägg i de redan befintliga bebyggelseområdena i Gävle stad och utanför staden i de orter där det finns en stark regional tillväxt. Ny bebyggelse på landsbygden ska främst ske i anslutning till serviceorter i stationsnära lägen och utmed kollektivtrafikstråk genom komplettering av bymiljöer (Gävle kommun 2017, s.48). Nya bostadsområden och handelsplatser ska placeras intill god kollektivtrafik och service, längs med kollektivtrafikstråk och i stationsnära lägen (Gävle kommun 2017, s.47). Detaljplanen Norr 9:7 ändrar användning från verksamheter till bostäder, detta för att ta vara på det stationsnära läget.

Verksamheter som stora arbetsplatser, handelsområden och högskola ska placeras i lägen där det kan ges god kollektivtrafikförsörjning (Gävle kommun 2017, s.77). Enligt översiktsplanen ska ny bebyggelse i form av bostäder, handelsplatser och arbetsplatser främst placeras där det finns goda förutsättningar för kollektivtrafik, något kommunen motiverar genom dokumentet. Kommunen vill skapa ett hållbart transportsystem för att främja resor till fots, med cykel och med kollektivtrafik (Gävle kommun 2017, s.105).

De mål som finns i trafikstrategin är nedbrytbara i delmål och tar hjälp av Trafikverkets SMART-modell (Trafikverket 2012, s.14). Målen ska vara specifika, mätbara, ambitiösa, realistiska och tidsatta. I regionens trafikförsörjningsprogram är det viktigt att kollektivtrafiken ges rätt fysiska förutsättningar och etableras tidigt när nya bostads- och handelsområden byggs (Region Gävleborg 2016, s.7). Bebyggelse på landsbygden ska placeras i närheten av de utpekade servicorterna i kollektivtrafikstråk och i stationsnära lägen. Kommunen vill undvika att sprida ut bebyggelsegrupper där det inte finns närhet till kollektivtrafik, detta för att minska på biltransporter (Gävle kommun 2017, s.49).

En stad gynnas av att ha tätbebyggelsestruktur, på så sätt kommer service och sociala funktioner närmare, även annat som kollektivtrafik, skolor och idrottsaktiviteter. En tät stad ökar även stadens attraktivitet (Trafikverket 2015, s.8). Utvecklingen kräver en planering där hänsyn tas till vad staden har för förutsättningar och utgångspunkter och utgår från de mål och visioner som satts upp (Trafikverket 2015, s.16). Utvecklingen ska ske med hänsyn till de tre hållbarhetsaspekterna. I K2:s rapport *Kollektivtrafikens bidrag till samhällsutvecklingen* menar de att de ekonomiska och ekologiska aspekterna lyfts mer än den sociala aspekten. För att uppnå ett samhällsekonomisk effektivitet behöver alla tre hållbarhetsaspekter finnas med (K2 2018a, s.37). I Gävles översiktsplan tas alla tre hållbarhetsaspekterna upp, kommunen bedömer att den sociala hållbarhet stärks av de förbättrade kommunikationsmöjligheterna, genom ortsfördjupningarna och utbyggnad av gång- och cykelbanor (Gävle kommun 2017, s. 248).

Hur påverkar dokumenten den efterkommande detaljplaneringen?

I Gävle kommun satsar det på att ny bebyggelse ska ha god anslutning till kollektivtrafik. Utanför staden ska den nya bebyggelsen placeras i närheten av service och ha god anslutning till kollektivtrafiken, dessa motiveringar står på flera ställen i översiktsplanen. Kommunen satsar på förtätningar i staden och utveckling av serviceorter. Mer exakt placering, utformning och funktion lämnas till efterkommande planering.

Detaljplanerna har en god återkoppling till översiktsplanen. Kommunen trycker hårt på att nya bostäder, arbetsplatser med mera ska ha god anslutning till kollektivtrafik. Samtliga undersökta detaljplaner har god anslutning till kollektivtrafik. Kartan över kommunens detaljplaner visar alla detaljplaner och det går inte att välja att enbart se de som är pågående. I de tre detaljplanerna som undersöktes ligger alla planområden i god anslutning till befintlig kollektivtrafik. Två av detaljplanerna ligger centralt i Gävle och en ligger i Valbo, en av servisorterna som kommunen pekar ut i översiktsplanen. En av detaljplanerna ligger i närheten av centralstationen, planområdet ändrar användning från verksamhet till bostadsområde för att nyttja det stationsnära läget.

I översiktsplanen, under målet *Attraktiva livsmiljöer i staden och på landsbygden*, tar kommunen upp att bebyggelseutvecklingen ska ske i stationsnära lägen, detta för att nyttja tillgången till god kollektivtrafik (Gävle kommun 2017, s.51). Enligt Trafikverket gynnas en stad av tätbebyggelse (Trafikverket 2015, s.8), förtätning i staden ger större underlag för kollektivtrafiken. Båda detaljplanerna i Gävle stad och detaljplanen i Valbo ger ett ökat reseunderlag för kollektivtrafiken.

Hur kan dokumenten förstås utifrån implementeringsteorin?

Vid planering behöver hänsyn tas till lagar och mål som både regeringen, regionen och kommunen satt upp. Klimatlagen, de transportpolitiska målen och lagen om kollektivtrafik är exempel på lagar och mål som ska visas hänsyn och som används i detta arbete. Implementeringsteorin handlar om hur politikens beslut implementeras, som sedan ska leda till genomförande.

Klimatmålen i Sverige syftar till att Sverige ska ha ett nettoutsläpp 0 av växthusgaser senast år 2045 (Naturvårdsverket 2019a). Ett av klimatmålen etappmål är att minska utsläppen från inrikes transporter med 70%. Forskning från Trafikverket och K2 har kommit fram till åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken och hur man planerar för en hållbar stad med fokus på trafik- och stadsplanering. I Trafikverkets handbok TRAST kommer de fram till att en tätbebyggd stad med närhet till service och andra viktiga funktioner minskar behovet av bilen. De kommer även fram till att det krävs fler åtgärder än byte av drivmedel. Det krävs andra åtgärder som mer gång-, cykel och kollektivtrafik samt energieffektiva fordon för att uppnå målen (Trafikverket 2015, s.38). I K2:s rapport *Att styra mot ökad kollektivtrafikandel* skriver de om olika styrmedel och hur dessa är kontextberoende, stadens förutsättningar som storlek och täthet utgör för vad det går att göra i den enskilda staden (K2 2015, s.91). Idag behövs styrmedel som jobbar för kollektivtrafik och emot biltrafik, det räcker inte med att enbart gör kollektivtrafiken attraktivare. Trängselskatt, höjda parkeringsavgifter och färre bilparkeringar är effektiva styrmedel för att minska biltrafiken och öka kollektivtrafikandelen (K2 2015, s.93). Det finns transportpolitiska mål och miljö kvalitetsmål som har en direkt koppling till kollektivtrafiken. Dessa tas i beaktande vid diskussion av mål för kollektivtrafiken. Ett av de transportpolitiska målen delmål är en fördubblad kollektivtrafik (Trafikverket 2012, s.14).

I kommunen finns det miljöstrategiskt program och de övergripande målen stöds av översiktsplanens mål och strategier. Programmet arbetar med att uppnå miljömålen på en regional nivå (Gävle kommun 2017, s.20). Miljömålen består av ett generationsmål, sexton miljö kvalitetsmål och tjugofyra etappmål. Miljömålen beskriver vad som är en god miljö i Sverige och är utgångspunkter för olika styrmedel (Sveriges miljömål 2019). Kommunens mål och strategier bidrar till att uppfylla de nationella miljömålen enligt tabellen nedan:

Mål	Strategi	Begränsad klimatpåverkan	Frisk luft	Bara naturlig försurning	Giftfri miljö	Skyddande ozonskikt	Säker strålmiljö	Ingen övergödning	Levande sjöar och vattendrag	Grundvatten av god kvalitet	Hav i balans levande skärgård	Myllrande våtmarker	Levande skogar	Ett rikt odlingslandskap	God bebyggd miljö	Ett rikt växt och djurliv
En av Sveriges bästa miljökommuner	Hushållning med naturresurser		x		x				x	x	x	x	x	x	x	x
	Minskade utsläpp för hälsosamma livsmiljöer	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Bebyggelseutveckling i samverkan med hållbara transporter	x	x		x				x						x	
Attraktiva livsmiljöer i stad och på landsbygd	Det goda livet	x	x		x			x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Ta tillvara platsens värde										x			x	x	x
	Övergripande strategi för bebyggelseutveckling	x	x						x	x	x	x	x	x	x	x
	Landsbygdsutveckling										x		x	x	x	x
En tillväxtmotor i regionen	Hållbar, effektiv och tillförlitlig infrastruktur/kommunikation	x	x		x	x		x			x				x	
	En attraktiv plats för företagande														x	
	Strategisk markanvändning	x	x								x				x	x

Tabellen visar hur översiktsplanens mål och strategier bidrar till att uppfylla de nationella miljömålen (Gävle kommun 2017, s.20)

Region Gävleborg och Gävle kommun står båda fast med att satsa på kollektivtrafiken. Region Gävleborg vill fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel medan kommunen vill att resor med kollektivtrafik, gång eller med cykel ska öka och ta upp två tredjedelar av de totala antalet transporter. Kommunen slår ihop färdmedlet kollektivtrafik och gång vilket gör det svårt att utläsa hur många procent kollektivtrafiken har eller ska öka med.

Detaljplanerna följer översiktsplanens ställningstaganden och hur utvecklingen av staden ska fortgå både i de centrala delarna och de utpekade serviceområdena. Kommunens utveckling i staden syftar till en förtätning vilket två av de undersökta detaljplanerna bidrar till. Detaljplanen i den av service orterna bidrar till större underlag för kollektivtrafiken vilket kommunen vill uppnå med utvecklingen av serviceorterna.

I regionens trafikförsörjningsprogram under de politiska viljeinriktningarna har de ett effektmål som handlar om tillgänglighet. Medborgarna ska med kollektivtrafiken kunna ta del av det lokala och regionala samhället, kollektivtrafiken ska även vara tillgänglighetsanpassad så att så många om möjligt kan nyttja den. Detta finns som mål i kommunens trafikstrategi. Kommunen vill att alla ska ha god tillgång till kollektivtrafiken och att tillgänglighetsanpassningar ska göras för att alla människor ska kunna förflyttas sig i den offentliga miljön, med högre krav på utformning och tillgänglighet. I trafikstrategin beskrivs hur kollektivtrafiken i staden ska göras mer tillgänglig. Närhet, turtäthet, snabbhet och funktionshinderanpassning är det som behöver tas i beaktande vid en ökad tillgänglighet. Andelen människor som har högst 300 meter till en hållplats och funktionshinderanpassade hållplatser ska öka (Gävle kommun 2008, s.21). Här har politikens mål tydligt kommit igenom, både i översiktsplanen och trafikstrategin för att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig. De detaljplanerna som undersökts har nära till hållplatser och andra funktioner.

Styrningskedjan kan liknas vid den tredje bilden av implementering som beskrivs i teorin. Det finns beslut tagna på en högre nivå som utgör ramar som planeringen måste följa. Samtidigt arbetar kommunen, Region Gävleborg och närliggande kommuner på en horisontell nivå för att anpassa besluten till platsen och kontexten. Länsstyrelsen finns på en mellannivå mellan staten och kommunen för att se till att de övergripande ramarna följs i kommunens planer. Implementeringsprocessen inom kommunen från strategi till genomförande följer en röd tråd utan större förskjutning. Otydliga viljeinriktningar kan medföra oäkerhet

och beluten kan misstolkas när de ska implementeras. Otydlighet är inte bara negativt vid implementering, vid otydliga formuleringar kan tjänstemän på kommunen få större handlingsfrihet och en större möjlighet att anpassa åtgärder till kontexten och förstärka syftet med implementeringen.

Umeå - Nellie Cadeskog

Vilka begrepp används och är begreppen definierade?

Stomlinjenät för kollektivtrafiken nämns flera gånger i översiktsplanen och beskrivs som *“en stabil struktur som resenären kan lita på – tänk spår, men använd buss.”* (Umeå kommun 2018, s.15). Längs med stomlinjenätet läggs ett större fokus på turtäthet och framkomlighet för bussar. Många av åtgärderna som krävs för att skapa stomlinjenätet för kollektivtrafik är redovisade och tydligt definierade. Vägar ska byggas om för att ha en separat fil för busstrafik så att kollektivtrafiken inte påverkas av biltrafiken. Färre antal busslinjer, men med en högre turtäthet. Majoriteten av den nya nya bebyggelsen ska tillkomma inom stomlinjenätets influensområde för att ha närhet till kollektivtrafik och på så sätt stödja ett hållbart resande. Stomlinjenätets influensområde är ett område på 500 meter från kollektivtrafikens stomlinje (Umeå kommun 2011, s.24).

En tät attraktiv blandstad är någonting som vill uppnås i de centrala delarna av Umeå. Med blandstad menas en variation av bostäder, arbetsplatser, verksamheter och service inom de centrala delarna av staden. En funktionsuppdelad stad är byggd utifrån bilen och har ofta restpartier mellan funktionerna som inte bidrar till en god hushållning med mark (Umeå kommun 2011, s.21). Tät ska staden bli genom komplettering av befintlig bebyggelse med bostäder och verksamheter. Det är inte definierat vad en tät stad är mer än att den består av mer bebyggelse än i dagsläget. I strategin om att skapa hög täthet i nya stadsdelar hänvisar man till den täthet som finns i förslaget till ny bebyggelse på Ön (Umeå kommun 2018, s.15). I den fördjupade översiktsplanen för Ön redovisas förslag av nya bostäder och verksamheter i enheter och bruttoarea. På Norra Ön planeras det byggas 2500 enheter vilket motsvarar 250 000m² BTA på en yta som är 350 000m² stor. Det motsvarar ett e-tal på ungefär 0,7. Bebyggelsen ska tillkomma som kvartersstruktur med byggnader i 5 våningar. Kvartersstrukturen ska ge plats för stora gårdar som ska bidra till trygghet och gemenskap (Umeå kommun 2008, s.11). Att skapa den täta attraktiva blandstaden ska bidra med bättre hushållning av mark och ökat underlag för verksamheter och service. Den småskaliga kvartersstaden med en blandning av funktioner och ett rikt uteliv är förebilden (Umeå kommun 2018, s.22). Tolkningen av Umeås definition av den täta attraktiva blandstaden är en blandning av hög exploatering som inte komprimerar tillgången på kvalitativa grönområden och en struktur som kopplar till en klassisk rutnätsstad som erbjuder en variation av bostäder, verksamheter och service.

Kompletteringsbebyggelse använd när den täta blandstaden diskuteras i översiktsplanen. Umeå är byggt som en funktionsuppdelad stad vilket utgår från att invånarna använder bilen för att ta sig till och från arbete, bostad och service. Stadens utbyggnad har gjort att det finns mycket mellanrum mellan bebyggelsen. Genom kompletteringsbebyggelse ska staden *“läkas”* ihop och inte fortsätta att sprida ut sig (Umeå kommun 2011, s.7). Kompletteringsbebyggelse ska skapa ett mer sammanhängande stadslandskap som bidrar till liv och rörelse i staden. En levande stad bidrar till en större trygghetskänsla. Nya stadskvarter ska byggas intill äldre stadskvarter och öka investeringsviljan i det befintliga fastighetsbeståndet (Umeå kommun 2011, s.14).

Trafikutflyttning är ett begrepp som används i trafikstrategin för Umeå. Begreppet används i sammanhanget med att minska biltrafiken i stadskärnan. När ringleden är färdigställd ska biltrafiken i stadskärnan omledas till ringleden. De större trafiklederna genom stadskärnan har orsakat buller och luftföroreningar som kommunen hoppas råda bot på genom trafikutflyttningen (Umeå kommun 2011, s.49). Det handlar då främst om biltrafiken och tunga transporter och inte kollektivtrafiken som planeras få mer plats i staden.

Tillgänglighet använd i flera sammanhang. Dels finns den geografiska tillgängligheten för kollektivtrafik som används i trafikförsörjningsprogrammet för att beskriva hur långt kollektivtrafiken når och vilka invånare som har möjlighet att använda sig av den (Region Västerbotten 2016, s.7). Dels finns

tillgängligheten på hållplatser och stationer som handlar om till exempel rörelsehindrade har möjlighet att röra sig på stationen utan hinder (Region västerbotten 2016, s.14). I det tematiska tillägget för landsbygden vill man tillgängliggöra värden i natur och kulturmiljöer. Vad som definieras här står inte och det finns ingen specificerad strategi för hur dessa värden ska tillgängliggöras.

I fördjupning för Umeå diskuteras tillgänglighet i femkilometersstaden där planeras staden få en hög tillgänglighet genom att endast förtätas inom femkilometersradien. Definitionerna av tillgänglighet som syftas på här är framkomlighet för funktionshindrade att ta sig runt i staden och möjligheten att röra sig utan bil. Det finns även en tidsmässig tillgänglighet för boende i staden att inom ett rimligt avstånd ha service, skola och andra vardagliga funktioner (Umeå kommun 2011, s.18).

Vilka motiveringar görs för placeringen av bostäder, handelsplatser och arbetsplatser?

Motiveringen till placering av bostäder handelsplatser och arbetsplatser i översiktsplanen görs utifrån en god hushållning med mark och vatten och för att främja ett hållbart transportsystem. Det står på flera ställen i översiktsplanen att det måste ske ett paradigmskifte mot ett mer hållbart sätt att resa och bo (Umeå kommun 2018a, s.23). Placering av bostäder och verksamheter i centrala lägen och omvandling av transportleder görs alla med bilden av ett hållbart transportsystem i bakgrunden (Umeå kommun 2018a, s.37) Holmsund, Obbola, Sävar och Hörnefors är platser utanför den centrala staden där bostadsbyggande ska främjas. Platserna har en utbyggd infrastruktur, service och skola. Alla platserna har också förutsättningar för en god kollektivtrafik och ligger inom ett rimligt pendelavstånd till centrala Umeå (Umeå kommun 2011, s.23). Genom att utveckla områden med en god infrastruktur sparas resurser vilket är viktigt för en hållbar utveckling.

Motiveringen till utvecklingen av kollektivtrafik görs också utifrån ett samhällsekonomiskt effektivt perspektiv som nämns i K2:s rapport om kollektivtrafikens bidrag till samhällsutvecklingen. Det finns ett stort fokus på de ekonomiska och ekologiska delarna av hållbarhet och inte lika stort fokus på de sociala delarna (K2 2018a, s.38). Det transportpolitiska målet handlar om att uppnå en samhällsekonomisk effektivitet, men i en hållbar utveckling så finns alla dimensionerna av hållbarhet med och stödjer varandra som det står i TRAST (Trafikverket 2015, s.10). Social hållbarhet kan försvinna i skuggan av den ekonomiska hållbarheten i detta fall. I strategin om en tät stad med blandade funktioner finns alla tre dimensioner av hållbarhet med. Att minska stadens utbredning och nyttja den befintliga infrastrukturen stödjer den ekologiska hållbarheten. Stadens näringsliv växer och en tät attraktiv blandstad attraherar också fler företag att etablera sig i staden med en närhet till andra företag och mötesplatser. Närheten till service i en tät stad bidrar till den sociala hållbarheten. Kvinnor tenderar att inte köra bil i lika stor utsträckning som män därav blir tillgång på service inom gångavstånd någonting som ökar jämställdheten (Umeå kommun 2018a, s.23). Kollektivtrafiken bidrar också till ökad jämställdhet förutsatt att den når alla. På landsbygden prioriteras inte kollektivtrafik. Umeå kommun skriver i sitt tematiska tillägg för landsbygden om bystråk där kollektivtrafik planeras (Umeå kommun 2018b, s.15). Region Västerbotten skriver i sitt trafikförsörjningsprogram att kollektivtrafiken skulle kunna bli bättre på landsbygden och att kollektivtrafikens marknadsandel skulle öka om om det fanns busslinjer även på de stråk som inte fyller fullstora bussar (Region Västerbotten 2016, s.10).

Hur påverkar dokumenten den efterkommande detaljplaneringen?

Det finns många starka strategier och mål som kommunen vill uppnå. En del av strategierna har tydliga åtgärder för hur målen ska uppnås. Femkilometersstaden är en tydlig strategi som fortfarande lämnar väldigt stor frihet till efterkommande planering. Femkilometersstaden är ett stort geografiskt område där förtätning uppmuntras (Umeå kommun 2018a, s.15). Exakt placering, typ av funktion och utformning

lämnas till efterkommande planering. Detaljplanerna har en god återkoppling till tidigare ställningstaganden i översiktsplanen. Samtidigt har inte översiktsplan, trafikförsörjningsprogram eller trafikstrategi en så stor påverkan på detaljplanens utformning. Bebyggelsen ska vara tät enligt översiktsplanen men det läggs ingen vikt i minsta eller högsta exploateringsstal utan detta får anpassas till platsen. All ny bebyggelse inom staden ger platsen ett högre exploateringsstal än innan planen genomförs och på så sätt uppfylls översiktsplanens mål. Detaljplanerna ligger alla inom femkilometersstaden i god koppling till kollektivtrafik och gång- och cykelvägar och bidrar på så sätt till ett hållbart transportsystem. Alla detaljplanerna förtätar staden och bidrar till en högre exploatering och blandning av funktioner (Umeå kommun 2020).

Trafikförsörjningsprogrammet bygger på kommunernas och länsstyrelsens plan för kollektivtrafik och är endast ett instrument för samordning i detta fall. Programmet ger dock en god nulägesbeskrivning och en ökad kunskap om vilka åtgärder som gjort störst skillnad för att öka kollektivtrafikresandet. Umeå tätort hade den största ökningen av kollektivtrafikresande år 2012 - 2016 i regionen (Region Västerbotten 2016, s.6). Umeå har sedan år 2011 haft en fördjupad översiktsplan som motiverat en stabil linjestruktur med hög turtäthet.

Trafikstrategin för Umeå använder sig av samma strategier som översiktsplanen men lägger till ytterligare åtgärder. Förtätning i kollektivtrafikstråk, stabilt stomlinjenät för kollektivtrafik och omvandling av trafikleder. Trafikstrategin lägger även till utveckling av noder för kollektivtrafik. Umeå central och Umeå östra ska utvecklas för att göra byten mellan olika kollektivtrafikslag enklare ur ett hela-resan perspektiv. Tillgängligheten för rörelsehindrade ska öka på de olika stationerna. Norrbotniabanan förväntas göra stor skillnad i restider och på så sätt göra tågresandet mer attraktivt för att kunna konkurrera med bilen som färdmedel. Omvandlingen av större trafikleder genom staden ger tydliga direktiv för efterkommande planering. Det ska finnas bussfält för att öka framkomligheten för bussarna. Denna omvandling bidrar till en fast struktur som busstrafiken kommer följa under en lång tid framöver. Hur dessa bussfält ska se ut lämnas för efterkommande planering.

Hur kan dokumenten förstås utifrån implementeringsteorin?

Implementeringsteorin handlar om hela kedjan från att beslut tas på en hög nivå till att de genomförs i praktiken och hur väl det blir mottaget av invånare (Hertting 2014 s.191).

Beslut om hur Sverige ska minska sina klimatutsläpp och arbeta mot ett hållbart samhälle har tagits i riksdagen med klimatlagen. Klimatlagen är en lag för att se till att nya politiska beslut går i linje med Sveriges klimatmål. Innan lagen tillkom har planeringen påverkats av Aalborgåtagandena och Parisavtalet. Klimatmålet som tidigare nämnt utgår från att Sverige ska ha ett nettoutsläpp 0 av växthusgaser år 2045. Det finns etappmål som handlar om inrikes transporter. Till år 2030 ska utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg minska med 70% från vad de låg på år 2010 (Naturvårdsverket 2019a). Målet är väldigt tydligt, men vägen dit är inte lika tydlig. Det lämnas ett stort ansvar till tjänstemän på myndigheter och kommuner att ta fram strategier som sedan ska genomföras för att uppnå målet. Till hjälp finns forskningen om hur behov av bil ska minskas och hållbara transporter främjas. Rapporter från K2 och Trafikverket har kommit fram till åtgärder som förbättrar kollektivtrafiken och bidrar till en hållbar utveckling av staden. TRAST har kommit fram till att en tät stad med blandade funktioner leder till ett minskat behov av bil. Det finns även andra positiva effekter av en tät blandstad som ökad jämställdhet, mer liv och rörelse som bidrar till ökad trygghetskänsla och ökad attraktivitet (Trafikverket 2015, s.8). K2 tar upp i sin rapport *Att styra mot ökad kollektivtrafikandel* att åtgärder för kollektivtrafik kan vara kontextberoende och inte applicerbara på all fall. Städens storlek och underlaget för kollektivtrafik påverkar vad som är möjligt att göra. En tät stadsstruktur är fördelaktigt då det ofta innebär att invånarna har en hållplats eller station inom gångavstånd. För att göra kollektivtrafiken attraktiv krävs kortare restider och ett stort utbud. För att satsningar på kollektivtrafiken ska ge resultat krävs åtgärder som gör bilen mindre attraktiv. Trängselskatt, minskad

framkomlighet för bilen i staden och minskad parkering eller högre bekostad parkering är åtgärder som gett störst effekt i testade fall (K2 2015, s.92).

Umeå har utifrån kommunens förutsättningar kommit fram till strategier som ska bidra till en hållbar utveckling. Strategierna i översiktsplanen är inte nya utan formulerades redan i *Fördjupning för Umeå* som antogs år 2011. Dessa strategier bygger på Aalborgåtagandena som inte hade ett tydligt mål om hur mycket utsläpp av växthusgaserna måste minska utan hur arbetet med hållbar utveckling kan bedrivas på en lokal nivå. Åtagandena gällande stadsbyggnad är att ta tillvara på glömda områden, minska utbredning av staden, skapa en balans mellan arbete, bostäder och service och tillämpa krav på hållbart byggande (Umeå kommun u.å, s.10). Även åtagandena för bättre framkomlighet och mindre trafik används. Dessa åtaganden är minska behovet av privat motorfordon, öka andelen resor som sker till fots, med cykel eller med kollektivtrafik, utveckla en plan för framkomlighet i staden och minska transporterens konsekvenser för folkhälsan och miljön (Umeå kommun u.å, s.11). Alla åtagandena under stadsbyggnad och transporter är inarbetade i översiktsplanen och bidrar alla till att minska utsläppen av växthusgaser. Eftersom Sveriges klimatmål inte specificerar hur målet ska uppnås finns det inget behov av att ändra strategierna i översiktsplanen eftersom de bidrar till att uppfylla målet.

Region Västerbottens trafikförsörjningsprogram och kommunens översiktsplan är ingen av dem bindande utan är medel för att samordna kommunens och regionens utveckling. Det finns en svårighet i att Region Västerbotten och Umeå kommun använder olika typer av målbilder. Umeå kommun slår ihop kategorierna gång, cykel och kollektivtrafik till en kategori och sätter ett mål om att 65% av alla resor inom kommunen ska ske med dessa färdssätt vilket gör det väldigt svårt att veta hur många av dem procenten som utgörs av kollektivtrafik och därmed svårt att jämföra med regionens mål om en marknadsandel på 24% (Region Västerbotten 2016, s.135).

Detaljplanerna går i riktning med översiktsplanerna och strategierna för var och hur i staden det ska byggas följs i största aktning. Problem som uppstår när detaljplaner som syftar till att skapa kompletteringsbebyggelse i staden tas fram är mottagandet från invånare. Många av de detaljplaner som har upprättats i de centrala delarna av staden har mött motstånd och blivit överklagade. Påverkan på individen kan vid kompletteringsbebyggelsen bli stor då utsikt eller parkering kan försvinna.

Implementeringsprocessen kan här beskrivas som en kombination av vertikal och horisontell styrning. Lagkravet från PBL om att alla kommuner ska ha en aktuell översiktsplan är beslutat på en högre nivå. Planen ska innehålla den planerade mark- och vattenanvändning som tar hänsyn till allmänna intressen. Det finns ett övergripande klimatmål som kommunen måste förhålla sig till. Det finns även transportpolitiska mål med delmål om en fördubblad kollektivtrafik (Trafikverket 2012, s.14). Samtidigt finns en väldigt stor frihet i hur målet ska uppnås och här arbetar kommunen med myndigheter och andra kommuner horisontellt för att komma fram till strategier som senare ska leda till genomförande av planer. Strategierna som presenteras i översiktsplanen är tydliga men lämnar utrymme för att precisera insatserna. Till exempel strategin om att förtäta i kollektivtrafikstråk lämnas en stor frihet till efterkommande planering på exakt placering och om funktionen ska vara bostäder, verksamheter eller någonting annat.

Jämförelse av kommunerna

Likheter

Det finns många likheter mellan kommunerna och hur de arbetar med att implementera kollektivtrafik i sina översiktsplaner. Strategierna som finns i båda översiktsplanerna är förtätning i stationsnära lägen och längs med kollektivtrafikstråk. De båda kommunerna har tagit upp vikten av att samtidigt som åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken genomförs måste åtgärder som försvårar för bilens framkomlighet tillföras. För att öka kollektivtrafikens attraktivitet i jämförelse med bilen. Åtgärder som gör bilen mindre attraktiv enligt K2 är trängselskatt, minskad parkering eller höjda parkeringsavgifter. Inom de centrala delarna av staden ska gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras framför bilen. Det är en strategi som används i båda kommunerna för att öka attraktiviteten i de hållbara transportsätten. Restid och bekvämlighet är två av de huvudsakliga anledningarna till att invånare väljer bilen framför andra transportsätt.

Båda kommunerna vill minimera utspridningen av staden för att bevara landsbygden och naturmiljöerna. Den sociala hållbarheten har en stor del i Gävles översiktsplan och jämställdheten förbättras med en god tillgång till kollektivtrafik. Umeå tar också upp de positiva konsekvenserna av en god kollektivtrafik. Tillgänglighet är en stor del i båda kommunerna vilket har en stor del att göra med kollektivtrafiklagen som kom år 2012. Att integrera kollektivtrafik tidigt i planeringen av nya bostadsområden är viktigt för att kunna ge kollektivtrafiken rätt förutsättningar från början. Byten mellan olika transportmedel ska göras enklare och smidigare ur ett hela-resan-perspektiv i de båda kommunerna.

Gävle har en begreppsförklaring som definierar vad de olika begreppen står för medan Umeå definierar sina begrepp i texten. Täthet är ett begrepp som båda kommunerna har svårt att definiera. Det finns ingen allmänt etablerad definition av täthet. Täthet är ett modernt stadsbyggnadsideal för att bidra till ett effektivt användande av infrastruktur, ökat serviceutbud och tillgänglighet. Täthet kan mätas genom befolkning på en yta eller exploaterad bruttoarea men om det är bra sätt att mäta närhet till service och tillgänglighet på går att ifrågasätta (Littke 2017). Begreppet behöver därför definieras för det syfte som strategierna om täthet är tänkt att uppnå. Det är ett begrepp som lätt plockas upp av planerare och kan uppfattas som självförklarande när det i själva verket inte är det.

Styrningskedjan i de båda kommunerna är densamma. De båda kommunerna följer samma lagkrav om att ha en aktuell översiktsplan och trafikstrategi. Regionerna har lagkravet från kollektivtrafiklagen om att ha en regional kollektivtrafikmyndighet som upprättar ett trafikförsörjningsprogram. Exakt vad översiktsplanen och trafikstrategin måste innehålla är inte lagstadgat utan kommunen har en stor handlingsfrihet i utformningen av dokumenten. Trafikförsörjningsprogrammet har tydligare krav på innehåll som måste uppfyllas.

Skillnader

Umeå har lite mer specifika åtgärder gällande kollektivtrafik medan Gävles strategier är mer övergripande. Umeå har en strategi som innebär att bygga om trafikleder i staden för att kollektivtrafiken ska få en egen fil och inte påverkas av biltrafiken. Anledningen är att Umeå har ett unikt tillfälle att bygga om större trafikleder i staden då dessa vägar inte längre kommer klassas som europavägar. Konsekvenserna av översiktsplanen presenteras i de båda kommunerna men Umeå är sämre på att presentera alternativ till sina strategier. Umeå nämner ingenting om fyrstegsprincipen i sin trafikstrategi vilket Gävle gör.

Planeringen av kollektivtrafik ser lite olika ut i regionerna. I Västerbotten planerar och budgeterar kommunerna och landstinget för kollektivtrafik och beställer sedan kollektivtrafiken från

kollektivtrafikmyndigheten (Region Västerbotten 2016, s.3). I Region Gävleborg sköts både planering och budgetering av den regionala kollektivtrafikmyndigheten.



*Illustrationen representerar förtätning från **Freepik**.*

Vilka begrepp används och är begreppen definierade?

De begrepp som används flitigast i översiktsplanerna kopplat till kollektivtrafik är täthet i kollektivtrafikhärlägen och tillgänglighet. Kollektivtrafikhärläge definieras enligt Sveriges Miljömål "Andelen av befolkningen som bor inom 400 meter från en hållplats." (Sveriges miljömål 2017). Det betyder att de invånarna i en tätort, som bor högst 400 meter från en hållplats bor i ett kollektivtrafikhärläge. Umeå har utökat detta område till 500 meter. Gävle definierar inte vad ett kollektivtrafikhärläge är men planerar för en högre täthet inom 600 meter från stationslägen. Avståndet bygger på hur långt människor är villiga att gå för att använda sig av kollektivtrafiken. Umeå motiverar sitt längsta avstånd med att människor är villiga att gå längre om turtätheten på hållplatsen är så pass hög att det inte är ett hinder för spontanitet eller flexibilitet.

Täthet kan definieras som hur lätt det är för invånare och näringsliv att nå vardaglig service och aktiviteter de är i behov av som skola, arbete och mötesplatser för näringslivet (Trafikverket 2015, s.32). Fokus ligger mycket på transportsystemet som ska vara utformat för att invånare och näringslivet ska få sina grundläggande transportbehov tillgodosedda (Riksdagskansliet u.å). I Umeås översiktsplan beskriver man att nya stadsdelar till en början ska få samma täthet som i förslaget för Ön. Exploateringsstalet i förslaget för norra Ön är 0,7 vilket i jämförelse med större städer inte är ett särskilt högt exploateringsstal. Malmös Bo01 har ett exploateringsstal på 1,4 och Hammarby sjöstad i Stockholm har ett exploateringsstal på 1,7 (Stockholms stad 2019). Täthet beskrivs mer som en stadsstruktur än ett högt exploateringsstal. Täthet definieras inte i Gävles översiktsplan, de använder sig istället av förtätning som definieras som en ytterligare bebyggelse i befintlig stadsmiljö. Olika miljöer i staden tillåter inte samma höga exploatering och därav kan det vara ett strategiskt val av kommunen att inte definiera täthet för att det ska vara lättare att anpassa senare i processen.

Samhället ska vara tillgängligt för alla. Begreppet tillgänglighet används mycket i samband med den täta stadens närhet till viktiga funktioner. Tillgänglighet skapas när trafiksystemet och bebyggelsen samverkar. Planering ska utgå från trafikanternas enskilda förmågor. Äldre, barn och människor med funktionsnedsättning behöver särskild omtanke vid planeringen (Trafikverket 2015, s.32). Översiktsplanerna och trafikförsörjningsprogrammen använder tillgänglighet med olika definitioner och ibland helt utan definition. Översiktsplanen för Umeå skriver på flera ställen att staden ska göras tillgänglig utan definition på vilket sätt. Gävle skriver på samma sätt att naturområden ska göras mer tillgängliga utan definition på hur. De tre vanligaste definitionerna av begreppet tillgänglighet som används är: Geografisk tillgänglighet som beskriver hur lång tid det tar för invånare på landsbygden att ta sig till staden. Tillgänglighet för rörelsehindrade definieras genom hur lätt det är att ta sig runt i staden. Till sist definieras tillgänglighet i hur långt det är mellan bostad, arbetsplats och service för invånarna i en stad och hur lätt det är för invånarna att ta sig mellan de olika funktionerna.

För tydlighetens skull är det av stor vikt att begreppen som används är definierade. Det förenklar för efterkommande planering att inte behöva tolka vad en strategi innebär. Medborgare ska också förstå vad översiktsplanen föreslår. Begrepp som är väl etablerade bland fysiska planerare är inte alltid allmänt förstådda. Begreppsförklaring kan vara av stor hjälp i implementeringsprocessen för att förenkla kommunikationen mellan kommunen, olika aktörer och medborgare.

Vilka motiveringar görs för placering av bostäder, handelsplatser och arbetsplatser?

En av de främsta motiveringarna till placering av bostäder, handelsplatser och arbetsplatser är att främja ett hållbart transportsystem. Kommunerna vill minska utbredning av staden för att behålla jordbruksmark och naturområden, även för att minska transportbehovet. I den funktionsblandade staden minskar avstånden till

service vilket också leder till ett minskat transportbehov. Den funktionsblandade staden motiveras också av att den bidrar till ökad trygghetskänsla och jämställdhet. Trygghetskänslan ökar genom att ett området är befolkat under stora delar av dygnet vilket gör att man blir sedd och kan få hjälp i händelse av brott (Umeå kommun 2018a, s.19). Jämställdheten ökar i den funktionsblandade staden då behovet av bil minskar. Närheten till service och andra funktioner som skapas i en funktionsblandad stad förväntas locka företag att etablera sig i staden. Den funktionsblandade staden ska uppnås genom förtätning. Förtätningen innebär en god hushållning av mark i centrala lägen. Handel ska prioriteras i stadskärnan och externa handelscentrum ska undvikas då kollektivtrafiken har svårt att konkurrera med bilen där.

På landsbygden ska ny bebyggelse tillkomma i lägen med redan utbyggd infrastruktur. Motiveringen till det är att det spara på resurser. Bebyggelse i redan utvecklade områden på landsbygden bidrar till ett ökat underlag för service. Jordbruk och natur är viktiga resurser för en hållbar utveckling som ska skyddas så ingen utveckling som försvårar för jordbruk ska vara tillåten.

Alla tre dimensioner av hållbarhet finns med för att motivera placeringen av bostäder, handelsplatser och arbetsplatser. Ekologisk och ekonomisk hållbarhet motiveras något mer än den sociala dimensionen av hållbarhet. Det kan bero på att samhällsekonomisk effektivitet är ett transportpolitiskt mål som också påverkar placering av de olika funktionerna. För att uppnå samhällsekonomisk effektivitet i kollektivtrafiken krävs ett stort underlag av resande vilket är enklare att skapa i en mer tätbebyggd stad. Umeå lägger till exempel mer resurser på att förbättra kollektivtrafiken inom tätorten än på landsbygden. Anledningen till det är att förbättringar inom tätorten ger större resultat vad gäller antalet resande. För att förbättra den sociala hållbarheten behöver även de på landsbygden tillgång till kollektivtrafik.

Hur påverkar dokumenten den efterkommande planeringen?

Översiktsplanerna är inte bindande dokument men vägledning för efterkommande planering. Tydliga strategier förenklar för efterkommande planering då de samordnar hela kommunens utveckling och i vilken ordning planer ska prioriteras. Som exempel Umeås strategi om att omvandla trafikleder i staden till stadsgator med bussfält för att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet. Planen för vad som ska genomföras är tydlig. Det råder en konsensus bland alla inblandade parter om målet och hur det ska uppnås. Precisering av utformning, tidsplan och hur genomförandet ska gå till utan att påverka kollektivtrafiken negativt lämnas till efterkommande planering.

Det som inte får glömmas här är att de olika kommunerna har olika möjlighet att påverka kollektivtrafiken. Umeå kommun planerar själva kollektivtrafiken inom kommunen medan Gävles kollektivtrafik planeras av den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Umeå har här möjlighet att rita ut den exakta linjedragningen på det framtida stomlinjenätet medan Gävle inte kan vara så exakta. Gävles strategier är därför mer övergripande för att i ett senare skede kunna anpassas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten planerar.

Genom fysisk planering kan bebyggelsestrukturen stödja en god kollektivtrafik. Strategierna för bebyggelsestrukturen är specifik, ambitiös och realistisk vilket kan kopplas till Trafikverkets SMART-modell (Trafikverket 2012, s.14). Nyligen antagna detaljplanerna har en god koppling till strategierna i översiktsplanerna vad gäller att skapa en tät funktionsblandad stad. Alla detaljplaner stödjer också ett hållbart transportsystem då de placerats i närheten av befintlig kollektivtrafik.

Hur kan dokumenten förstås utifrån implementeringsteorin?

En god implementeringsprocess kan kännetecknas av en så liten förskjutning mellan politiska beslut och genomförande som möjligt. Tydlighet i mål och strategier är till stor hjälp i implementeringsprocessen för att motverka en förskjutning mellan beslut och genomförande. Korta implementeringskedjor med få aktörer ska också motverka förskjutning men i verkligheten är dessa korta kedjor rätt ovanliga (Hertting 2014 s.196). Ofta är många olika aktörer inblandade i implementeringsprocessen som myndigheter, experter och konsulter. Dessa aktörer jobbar inte heller i en kedja utan arbetet sker parallellt. Nils Hertting skriver i *Politik som organisation* att istället för att försöka minska antalet aktörer i implementeringsprocessen ta tillvara på den kunskap som skapas. Komplexa problem kräver komplexa lösningar och ett nätverk av aktörer är ibland förutsättningen för en lyckad implementering (Hertting 2014 s.197).

Det kan uppstå svårigheter i implementeringsprocessen när inte samma mätinstrument används i målformuleringar i översiktsplanen som i trafikförsörjningsprogrammet. I översiktsplanen används målet att antal resor med kollektivtrafik ska öka medan trafikförsörjningsprogrammet har som mål att marknadsandelen ska öka. Det ena kan självklart leda till det andra men en ökning av kollektivtrafikresor leder inte nödvändigtvis till en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken. Resandet i Sverige ökar överlag och för ett hållbart transportsystem behöver antalet bilresor minska samtidigt som kollektivtrafikresor ökar (Region Västerbotten 2016, s.5). Användningen av samma mätinstrument gör det enklare att arbeta mot målen tillsammans.

Implementeringsprocessen börjar i detta fall i lagen om kollektivtrafik, plan- och bygglagen, klimatlagen och transportpolitiska målet. Därefter formulerar kommunen och den regionala kollektivtrafikmyndigheter strategier som på bästa sätt uppfyller lagarnas syfte. Strategierna har en god koppling till de tre dimensionerna av hållbarhet. Varje strategi motiveras med vad strategin bidrar med ekologiskt, ekonomiskt och socialt. Den täta blandstaden bidrar till minskad spridning av staden, en attraktiv arbetsmarknad och ökad trygghetskänsla och jämställdhet. Därefter görs detaljplaner som senare genomförs och kollektivtrafikaktörerna gör ändringar i sin verksamhet för att följa planen.

Först efter några år när resultatet av genomförda åtgärder kan redovisas går det att se om metoderna som använts faktiskt uppfyllt lagens syfte. Implementeringsprocessen påverkas här lika mycket av mottagarna av planen som den gör av planen i sig. En god implementeringsprocess från översiktsplan till detaljplan betyder inte nödvändigtvis att genomförandet får de effekter som önskas (Hertting 2014, s.202). Implementeringsprocessen som tidigare nämnts både börjar och slutar hos medborgare. Medborgare genom representativ demokrati väljer inriktningen för översiktsplanen då översiktsplanen ska representera den politiska majoritetens vilja. Efter översiktsplanerna är klara och detaljplaner som implementerat översiktsplanens strategier kommer ut på samråd ska dessa tas emot av medborgare. På Umeås karta över pågående detaljplaner finns många röda områden som visar överklagade detaljplaner. För att undvika motstånd från mottagare av politiken anordnas samråd. Samråden finns till för att planerare ska ha möjlighet att samla in information och för att skapa politisk legitimitet. Ett visst motstånd är dock svårt att undvika även i en lyckad implementeringsprocess då inte alla invånare är av samma åsikt (Hertting 2014, s.203). Även om ett visst motstånd är omöjligt att undkomma är det viktigt att informera och etablera en acceptans i genomförandet för en lyckad implementering.

Resultat

Hur implementeras kollektivtrafik i den översiktliga planeringen?

För att återknyta till uppsatsen syfte om vilka svårigheter som finns med att formulera strategier för kollektivtrafik i översiktsplaner. Olika kommuner har olika förutsättningar för hur mycket de kan påverka kollektivtrafiken. Umeå kommun planerar själva för kollektivtrafiken inom kommunen vilket kan möjliggöra ett närmare samarbete mellan fysiska planerare som gör översiktsplanen och kollektivtrafikansvariga. Svårigheter kan uppstå när det är många aktörer som är med och styr kollektivtrafiken och alla dessa aktörer måste vara med på samma plan för en lyckad implementering.

Det finns inget enkelt svar på hur strategier ska formuleras för att förenkla för den efterkommande planeringen. Det beror mycket på kontexten i vilken strategin ska implementeras. Implementeringsteorin beskriver två motsägande sätt att formulera strategier för en lyckad implementering. Den ena bygger på en tydlighet och kontroll genom hela processen för att politikens intentioner inte ska förändras under implementeringen. Denna process gynnas av korta styrningskedor med få mellanhänder. Den andra bygger på otydlighetens logik. Otydlighetens logik skulle i detta fall kunna illustreras av målet att sträva mot en hållbar utveckling. Hållbar utveckling kan uppnås på många sätt. Denna process gynnas av att vara öppen för mer samarbeten för att få in mer kunskap om vilka insatser som behövs. Umeå och Gävle har en god återkoppling till tidigare ställningstaganden genom hela processen vilket minskar risken av en förskjutning i de politiska intentionerna.

Kommunerna använder sig av övergripande strategier i översiktsplanerna. De övergripande strategierna är många gånger lättare att anpassa i senare planering då de lämnar större utrymme för hur strategin kan användas. Förtätning är en sådan strategi i detta fall eftersom ingen av kommunerna tydligt definierat vad begreppet innebär. Begreppet lyckas ändå överföras till många av de nyligen antagna detaljplaner som studerats i denna uppsats.

Mottagandet är nästan av lika stor vikt som strategin i sig i implementeringsprocessen. För en lyckad implementering krävs det att invånare är med på den förändring som förespråkas i översiktsplanerna. Det paradigmskifte som förespråkas i Umeås översiktsplan påverkar många invånare i staden och behöver införlivas i deras vardag för att fungera. Ett visst motstånd är naturligt och svårt att undvika, även en välvillig medborgare som vill bidra till kollektivtrafikresandet kan ställa sig negativ till att parkeringsplatser försvinner till förmån för förtätning av bostäder.

Det som kommunerna lyckats bra med i denna process är att formulera strategier som bygger på redan etablerad kunskap om vad som påverkar människor att välja kollektivtrafik framför bil. Kortare restider, större utbud, minskad trängsel och inga förseningar. Strategierna ska göra att kollektivtrafiken uppnår dessa kriterier och samtidigt är samhällsekonomiskt effektiv. Vidare i processen finns en god återkoppling till tidigare ställningstaganden i översiktsplanen.

Slutsatser

Hela implementeringsprocessen är ytterst kontextberoende och samma strategier och genomförande kan få olika utfall beroende på situation. Genom en fortsatt utvärdering av implementeringsprocesser skapas en större förståelse för hur processerna kan organiseras. Hur dessa två fall har genomfört sin implementeringsprocess bidrar till kunskapen om hur en lyckad implementeringsprocess skulle kunna gå till.

Implementeringsprocessen består av av en rad olika mekanismer som tillsammans ska fungera för en lyckad implementering. Det politiska beslutet till styrningskedjor, nätverk av aktörer, tjänstemännen som ska genomföra åtgärderna och till mottagarna av åtgärderna. En lyckad implementeringsprocess handlar om att välja rätt styrmedel i rätt situation. Tydlighet i politiska beslut kan tyckas vara en nödvändighet för en lyckad implementeringsprocess men även otydliga formuleringar kan leda till en lyckad implementering beroende på situationen. När det finns en osäkerhet i hur ett mål ska uppnås kan en mer otydlig strategi och en längre styrningskedja gynna implementeringen då den tillåter mer kunskap att tillföras från flera aktörer. När det däremot redan finns mycket information om hur målet bäst kan uppnås gynnas implementeringen av en kort styrningskedja med tydliga direktiv.

Strategierna som används är tydliga även om alla begrepp inte tydligt definierats. Valet att inte definiera vissa begrepp kan i dessa två fall ses som ett verktyg för att begreppen i senare skeden ska kunna omdefinieras för ett bättre genomförande. En viss horisontell styrning genom samarbetande nätverk finns även i korta styrningskedjor. Nätverken av aktörer som ska tillföra kunskap in i processen behöver ha ett fungerande samarbete. Tjänstemännen på kommunen måste kunna ta till sig kunskapen som skapats och ha resurserna för att genomföra åtgärderna som är nödvändiga. När det uppstår målkonflikter mellan de olika strategierna i genomförandet är det viktigt att ha en plan för i vilken ordning strategierna ska prioriteras.

Det handlar inte endast om hur strategierna är formulerade utan hur väl de är etablerade hos kollektivtrafikaktörer och medborgare. Kollektivtrafikaktörerna är tillsammans med den fysiska planeringen det som bidrar till det hållbara transportsystemet. Strategierna om ökad turtäthet måste införlivas även hos dem. Förändringarna som planeras kommer att påverka invånare under en lång tid framöver. Att införliva dessa förändringar hos invånarna är nödvändigt för en lyckad implementering. De insatser som genomförs för kollektivtrafiken ska mötas av en vilja från mottagarna att nyttja denna förbättring.

Källförteckning

Andersén, J. (2020). *Ett politiskt bygge - översiktsplaneringens innehållsmässiga utveckling*. diss. Karlskrona: Blekinge Tekniska Högskola
<http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1371443/FULLTEXT03.pdf>

Boverket. (2020a). *PBL kunskapsbanken - En handbok om plan- och bygglagen* ÖP-modellen 1.0. Karlskrona
https://www.boverket.se/contentassets/c34e9dcd975f4272a9a3802a8e36052c/op-modellen-1.0_pbl-kunskapsbanken.pdf

Boverket. (2020b). *Funktionsblandning på rätt sätt*
<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/allmanna-intressen/klimatpaverkan-och-oversiktsplanering/klimatsmarta-strukturer/funktionsblandning-pa-ratt-satt/>

Denscombe, M. (2018). *Forskningshandboken - För småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. 4 upplg. Lund: Studentlitteratur

Fejes, A. Thornberg, R. (2017). *Handbok i kvalitativ analys*. 3. upplg., Malmö: Liber AB

Gävle kommun. (2008). *Trafikstrategi Gävle kommun, Del 1 - vision och mål*
https://carbonn.org/uploads/tx_carbonndata/Trafikstrategi%20del%201.pdf

Gävle kommun. (2017). *Översiktsplan Gävle kommun år 2030*
http://old.gavle.se/PageFiles/255178/Antagandehandlingar/%C3%96P%20G%C3%A4vle%20kommun_bok_2018_WEB.pdf

Gävle kommun. (2020a). *Planbeskrivning Andersberg 3:1, 4:1, Västra Vinddraget*
<https://gis.gavle.se/pubs/planhandlingar/G%C3%A4vle/2180K-P2020-1.pdf>

Gävle kommun. (2020b). *Planbeskrivning Ludvigsberg 3:84, Ludvigsbergsvägen 35*
<https://gis.gavle.se/pubs/planhandlingar/G%C3%A4vle/2180K-P2020-3.pdf>

Gävle kommun. (2018). *Planbeskrivning Norr 9:7 m.fl., kv Påvel Ångerman (del av)*
<https://gis.gavle.se/pubs/planhandlingar/G%C3%A4vle/2180K-P2018-25.pdf>

Hertting, N & Rothstein, B. (red.) (2014). *Politik som organisation - Kap 8 Implementering: perspektiv och mekanismer*. 5. upplg., Lund: Studentlitteratur

JM. (u.å). *Attraktiv stad*. Hämtat 2020-05-08
<https://om.jm.se/om-jm/hallbarhet/vad-vi-arbetar-med/socialt/attraktiv-stad/>

K2 Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik. (2015). *Att styra mot ökad kollektivtrafikandel*. Lund: Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik
http://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/styrmedel_k2research.pdf

K2 Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik. (2018a). *Kollektivtrafikens bidrag till samhällsutveckling*. Lund: Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik
http://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/kollektivtrafikens_bidrag_till_samhallsutveckling_2018_2.pdf

K2 Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik. (2018b). *Kommunerna och kollektivtrafiken*. Lund. Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik
<http://www.k2centrum.se/kommunerna-och-kollektivtrafiken>

K2 Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik. (2017:12). *Tillgänglighet, rättvisa och kollektivtrafik*. Lund: Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik
http://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/tillganglighet_rattvisa_och_kollektivtrafik_k2_working_papers_2017_12.pdf

K2 Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik. (2016). *Så kan andelen kollektivtrafikresenärer öka*. Lund: Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik
http://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/sa_kan_andelen_kollektivtrafikresenarer_oka.pdf

Littke, H. (2017). *Tät och socialt hållbar stad*. Hämtat 2020-05-22
<https://www.hallbarstad.se/kronikor-om-hallbarhet/tat-och-socialt-hallbar-stad/>

Malmö stad. (2018). *Täthet i malmö - planeringsunderlag*
<https://malmo.se/download/18.198e132616aa40a135a5490/1558361658175/T%C3%A4thet2018.pdf>

Naturvårdsverket. (2019a). *Sveriges klimatmål och klimatpolitiska ramverk*
<https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhället/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Klimat/Sveriges-klimatlag-och-klimatpolitiska-ramverk/#>

Naturvårdsverket. (2019b). *Utsläpp från inrikes transporter*
<http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>

Regeringskansliet. (u.å). *Mål för transportpolitiken*. Stockholm. Hämtat 2020-04-29
<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

Region Gävleborg. (2016). *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2030*
<https://xtrafik.se/Content/98324/Regionalt-Trafikforsorjningsprogram-2016-2030-161129.pdf>

Region Västerbotten. (2016). *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västerbotten län 2016-2019*
https://regionvasterbotten.se/VLL/Filer/Trafikf%C3%B6rs%C3%B6rjningsprogramV%C3%A4sterbotten_2016_2019_rev_maj2017.pdf

SCB. (2019). *Folkmängd, top 50*
<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/topplistor-kommuner/folkmangd-topp-50/>

SFS 2010:900. *Plan- och bygglagen*. Stockholm: Finansdepartementet
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900_sfs-2010-900

SFS 2010:1065. *Lag om kollektivtrafik*. Stockholm: Infrastrukturdepartementet
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-20101065-om-kollektivtrafik_sfs-2010-1065

SFS 2017:720. *Klimatlag*. Stockholm: Miljö- och energidepartementet
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/klimatlag-2017720_sfs-2017-720

Stockholms stad. (2019). **Attraktiva och trygga stadsrum**
<https://vaxer.stockholm/omraden/norra-djurgardsstaden/resultat2018/attraktiva-och-trygga-stadsrum/>

SOU 2013:84. *Fossilfrihet på väg*. Stockholm: Miljödepartementet
<https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2013/12/sou-201384/>

Sveriges miljömål. (2017). *Bostäder i kollektivtrafiknära lägen*.
<http://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/god-bebyggd-miljo/bostader-i-kollektivtrafiknara-lagen/>

Sveriges miljömål. (2019). *Så fungerar arbetet med Sveriges miljömål*
<https://www.sverigesmiljomal.se/sa-fungerar-arbetet-med-sveriges-miljomal/>

Trafikverket. (2017). *Kollektivtrafik i samhällsplaneringen*
<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/planera-for-transporter-i-samhallsplaneringen/Personresor/Kollektivtrafik/>

Trafikverket. (2012). *Kol-TRAST*
https://www.trafikverket.se/contentassets/4455944109084c3a9271d17f2b4c43fe/kol_trast.pdf

Trafikverket. (2015). *TRAST*
https://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/trast3_handbok_ny.pdf

Umeå kommun. (u.å). *Aalborgåtagandena*
<https://www.umea.se/umeakommun/byggaboochmiljo/samhallsutvecklingochhallbarhet/klimatmiljoochhallbarhet/strategiskmiljoarbete/aalborgatagandena.4.1821d6e811c67c7e795800024470.html>

Umeå kommun. (2020a). *Översiktsplan - Så hittar du rätt bland teman, fördjupningar och tillägg*. Hämtat 2020-05-04
<https://www.umea.se/umeakommun/byggaboochmiljo/oversiktsplanochdetaljplaner/oversiktsplan.4.7dedf61f15826c00f5a100a4.html>

Umeå kommun. (2020b). *Sömmen 1 - idrottsanläggning*
<https://www.umea.se/umeakommun/byggaboochmiljo/oversiktsplanochdetaljplaner/detaljplanerochomradesbestammelser/detaljplanerantagnaochpagaende/centralastan/sommen1.4.2f79d3131690809fdcdcaf9.html>

Umeå kommun. (2020c). *Kryssaren 6-8 - Bostäder*
<https://www.umea.se/umeakommun/byggaboochmiljo/oversiktsplanochdetaljplaner/detaljplanerochomradesbestammelser/detaljplanerantagnaochpagaende/hagasandbacka/kryssaren68.4.300ff9ca159bfff619416b4f.html>

Umeå kommun. (2020d). *Västerteg 34:4 och 4:41 -Bostäder*
<https://www.umea.se/umeakommun/byggaboochmiljo/oversiktsplanochdetaljplaner/detaljplanerochomradesbestammelser/detaljplanerantagnaochpagaende/teg/vasterteg344och441.4.434aa35155e4446cb224104.html>

Umeå kommun. (2018a). *Översiktsplan Umeå kommun*
<https://www.umea.se/download/18.27e0fc161646928763136f84/1535527310984/1%20%C3%96versiktsplan%20Ume%C3%A5%20kommun-antagandehandling.pdf>

Umeå kommun. (2011). *Fördjupning för Umeå - Umeås framtida tillväxtområde*
<https://www.umea.se/download/18.5d22b809166035a28293754/1537945167942/3%20Fördjupning%20för%20Umeå%20rev%20Antagandehandling%202018%2008%2007.pdf>

Umeå kommun. (2018b). *Tematiskt tillägg för landsbygden*
<https://www.umea.se/download/18.7c9ee5551646924276535697/1535377243152/2%20Tematiskt%20tillägg%20för%20landsbygden-%20antagandehandling.pdf>

Umeå kommun. (2008). *Fördjupning för Ön*
<https://www.umea.se/download/18.27e0fc16164692876312ebd1/1534858934742/Föp%20Ön%20Antagandehandling.pdf>