

RMG 602
Emil Karlsson



Utvecklingen av hållbara transporter

En fallstudie av invånares möjlighet till alternativa transportval inom stad och land

Emil Karlsson

Fakultet: Humaniora och Samhällsvetenskap
Utbildningsprogram: Miljö och säkerhetsprogrammet
Handledare: Hilde Ibsen
Examinator: Eva Svensson
Högskolepoäng: 15 HP
Namn: Emil Karlsson
Datum: Juni 2023

Sammanfattning

Utsläpp av växthusgaser bidrar till ett förändrat klimat och omställningen av transportsektorn är av stor betydelse med anledning av deras bidragande till klimatförändringar. Även om omställningen behöver ske på individnivå har samhällsinstanser ett ansvar att tillgängliggöra hållbara alternativ för invånare. Samtidigt flyttar fler människor in till städerna och möjligheterna för invånare bosatta i landsbygdsområden begränsas. Ökade avstånd till viktiga funktioner är ett faktum likväl som behovet av alternativa färdmedel i förhållande till bilen. Studien syftar till att undersöka svenska kommuners strategiska arbete med hållbara transporter. Vidare fokuserar studien på att undersöka invånares möjlighet till hållbara transportval avseende gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Tre kommunala planer utgör studiens insamlade material för analys, vilket har studerats genom kvalitativ innehållsanalys. Resultatet sammanställer kommunens ambitioner avseende omställningen och tillgängligheten gällande hållbara transporter. Vidare diskuteras resultatet tillsammans med tidigare forskning och teorier. Studiens tidigare forskning bygger på betydelsen och möjligheten till olika funktioner i samhället genom transport, likväl som ojämnt fördelad tillgänglighet av funktioner kan stärka klyftorna mellan grupper. Intersektionalitet och centrum mot periferi utgör studiens teoretiska ramverk vilket förtydligar kommunens ambitioner mellan stad och land, likväl som mellan grupper avseende hållbara transporter.

Nyckelord: Hållbara transporter, hållbar utveckling, social utestängning, stad och land, tillgänglighet, strategiskt arbete

Abstract

Emissions of greenhouse gases contribute to a changing climate and restructuring of the transport sector is of great importance due to their contribution to climate change. Although the changeover needs to take place at an individual level, community bodies have a responsibility to make sustainable alternatives available to residents. At the same time, more people are moving into the cities and the opportunities for residents living in rural areas are being limited. Increased distances to important functions is a fact that must be alternative means of transport in relation to the car. The study aims to investigate Swedish municipalities' strategic work with sustainable transport. Furthermore, studies require examining residents' possibilities for sustainable transport regarding walking, cycling and public transport.

Three municipal plans constitute the study's collected material for analysis, which has been studied through qualitative content analysis. The result compiles the municipality's ambitions regarding the conversion and accessibility of sustainable transport. Furthermore, the results are discussed together with previous research and theories. The study's previous research is based on the importance and possibility of different functions in society through transport, as well as distributed availability of functions can strengthen the gaps between groups. Intersectionality and center versus periphery form the study's theoretical framework, which clarifies the municipality's ambitions between city and country, as well as between groups regarding sustainable transport.

Keywords: Sustainable transport, sustainable development, social exclusion, city and country, accessibility, strategic planning

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	4
1.Inledning	1
1.1 Bakgrund	1
1.2 Syfte och frågeställning	4
1.3 Centrala begrepp	5
1.3.1 Hållbara transporter	5
1.3.2 Kommunikationssamband	5
1.3.3 Kärna	5
1.3.4 Kommunikationsnod	5
1.3.5 Funktionsstråk	6
1.4 Uppsatsens struktur	6
2.Tidigare forskning och teoretiskt ramverk	7
2.1 Tidigare forskning	7
2.1.1 Hållbart transportsystem - Historiskt perspektiv	7
2.1.2 Svårigheterna med utformningen av ett tillgängligt transportsystem	9
2.1.3 Social utestängning	11
2.2 Teoretiskt ramverk	13
2.2.1 Centrum mot periferi	13
2.2.2 Intersektionalitet	14
3.Metod och material	17
3.3 Data, Urval och Avgränsning	17
3.2 Analysmetod	18
3.2 Analysmetod - Fördelar och nackdelar	20
4.Resultat	20
4.1 Inkluderad transportutveckling	21
4.1.1 Stärka invånarnas delaktighet	21
4.1.2 Strategisk förändring	22
4.2 Miljövänlig transportutveckling	23
4.2.1 Minskat bilberoende	23
4.3 Främja framkomlighet	23
4.3.1 Behov av utökad kapacitet	23
5.Diskussion	24
5.1 Metoddiskussion	24
5.2 Resultatdiskussion	26
5.2.1 Inkluderande transportutveckling	26
5.2.2 Miljövänlig transportutveckling	27
5.2.3 Behov av utökad kapacitet	30
6.Slutsatser	31
Referenser	33
7. Bilaga	38

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Växthusgaser leder till global uppvärmning och grundar sig i en ohållbar livsstil. Fattiga människor och de som bor i låginkomstområden är de som är mest utsatta och sårbara gentemot klimatförändringar och dess negativa effekter. Samtidigt är dessa grupper i många avseenden mindre prioriterade inom olika nivåer av beslutsfattande gällande klimatfrågor. Inom internationella klimatförhandlingar fokuserar forskare och politiska aktörer på orättvisorna mellan olika länder och områden eftersom förekomsten av dessa har erkänts av dem (Kajiser & Kronsell, 2014). Utifrån att miljontals människor riskerar livet med anledning av klimatförändringar, kombinerat med att ekonomin hotas, har detta resulterat i att argumenten gällande klimatskydd aldrig varit så högt på agendan (Fuinhas m.fl., 2021). Även om osäkerhetsfaktorn gällande effekterna från klimatförändringar är stor, finns det bidragande orsaker. För att begränsa och undvika klimatförändringar behöver koldioxidutsläppen minska utifrån utsläppen den globala ekonomin genererar. Växthusgaser representerar en betydande orsak till klimatförändringar och utöver stigande temperaturer kommer fler oberäkneliga och kraftiga vädermönster inträffa, vilket kommer resultera i kritiska konsekvenser gentemot livet på jorden (Ryley & Chapman, 2012).

I en rapport känd som Brundtlandrapporten från 1987 tog världskommissionen för miljö och utveckling fram första definitionen på hållbar utveckling. Samhället, ekonomi och miljö var tre huvudsakliga områden gällande hållbar utveckling (Russo, 2022). Mänskligheten har möjligheten att främja en hållbar utveckling för att säkerställa att dagens behov tillgodoses samtidigt som kommande generationer kan tillgodose deras egna behov (Brundtland, 1987). Den ekonomiska och sociala dimensionen av hållbar utveckling introducerades till strategin för hållbar utveckling i samband med framställningen av Brundtlandrapporten, tidigare låg fokus enbart på den miljömässiga dimensionen av hållbarhet (Russo, 2022). Synen på vad ekonomisk hållbarhet innebär varierar beroende på perspektiv, ifall det handlar om en individ, ett företag, ett land eller i ett globalt perspektiv. I generella termer kan ekonomisk hållbarhet beskrivas utifrån hushållning med materiella och mänskliga resurser ur ett längre perspektiv (Björklund, 2018). Att leva upp till de grundläggande mänskliga behoven ur en långsiktig uppbyggnad i samhället är en del av den sociala hållbarheten. Att synen på social

hållbarhet och uppfyllnad av grundläggande mänskliga behov skiljer sig mellan länder kan konkreta nivåer av social hållbarhet vara svår att fastställa, däremot är överenskommelser gällande mänskliga rättigheter en startpunkt utifrån de grundläggande mänskliga behoven (Björklund, 2018). Ekologisk hållbarhet handlar om att minska negativ påverkan på både människa och natur för att sedan behålla vattens, jordens och ekosystemens möjligheter till produktion, vilket den ekologiska dimensionen av hållbarhet representerar. För att sträva mot ekologisk hållbarhet förknippas det i flera sammanhang med miljöanpassning, identifiera gröna alternativ, miljövänliga lösningar och framträda klimatsmart (Björklund, 2018).

Förenta nationernas generalförsamling antog i september 2015 Agenda 2030 för hållbar utveckling med 17 tillhörande mål för en bättre värld. Ekonomisk-, social- och miljömässig hållbarhet är tre delar som behöver tas i hänsyn för att uppnå hållbarhet (Naturvårdsverket, u.å.a). Införandet av internationella bestämmelser såsom Kyotoprotokollet gällande begränsning av växthusgasernas påverkan på miljön samtidigt som EU-kommissionens direktiv kräver precisering utifrån målen gällande kommunal transportpolitik. Även om de stabiliserat uttömning av fossila bränslen globalt och den osäkra politiska situationen i Mellanöstern, Östeuropa och Nordafrika. Koncept som hållbar utveckling och ekologisk modernisering kan ha positiv inverkan på stadsutvecklingsstrategier. Vidare presenteras olika lösningar som behöver redas ut för att städerna ska ha möjlighet att utvecklas hållbart vilket utgörs av satsningar på förnybara energikällor, tidseffektiv och prisvärd kollektivtrafik och utformandet av kompakta städer (Borowik & Cywiński, 2016).

Transportsektorn är en del av lösningen för att minska utsläpp av växthusgaser och spelar en avgörande roll utifrån den globala uppvärmningen som orsakas av gaserna (Fuinhas m.fl., 2021). Människors hälsa påverkas negativt genom klimat och hälsofarliga utsläpp förbränningsmotorerna genererar och det mest framträdande problemet i nutid. Hälsofarliga partiklar från däck, buller och resursförbrukning till fordon är anledningar till att bilen aldrig kommer bli miljövänlig, eftersom miljön påverkas oavsett med anledning av bilen (Naturskyddsföreningen, 2021). Miljöanpassa bilkörningen utifrån bättre drivmedel och effektivare fordon är viktigt eftersom ett behov fortfarande existerar. I tätorter finns fler möjligheter utifrån att minska bilkörandet eftersom en välplanerad stadsutveckling kan skapa en närhet mellan affärer och boenden, samt utveckling till en god kollektivtrafik och bra gång- och cykelbanor. Detta kan i sin tur leda till utrymme för dem som faktiskt är i behov av bilen (Naturskyddsföreningen, 2021). Samtidigt hävdar Schiller m.fl. (2010) att det finns

olika sidor av effekterna från transporter. Utifrån ett fördelaktigt perspektiv kan de bidra till effektiv hjälp avseende människors behov av medicinsk assistans vid en nödsituation, likväl som transporterna kan orsaka kraftig skada genom föroreningar som utgör ett hot mot människor och livet på jorden. Vidare anses otillräcklig planering och bristfällig politik ligga bakom de negativa effekter som transporterna orsakar (Schiller, m.fl., 2010).

Införandet av korrekta ramvillkor gällande smart mobilitet eller utveckling av planer baserat på hållbar stadsmobilitet har städer över olika delar av Europa arbetat med i syfte att öka medvetenheten och användningen av alternativa transportmedel. Däremot anses implementering av kollektivtrafik med högre frekvens i landsbygdsområden som både ineffektivt och dyrt vilket resulterar i att lokal efterfrågan inte kan tillgodoses till följd av lägre befolkningstäthet. Ökning av antalet privatägda bilar för invånare bosatta i landsbygden är till följd av begränsad tillgång av kollektivtrafik, vilket påverkar miljön negativt. Tillgängligheten av viktiga tjänster såsom hälsa, utbildning och stormarknader är också följder som begränsad tillgång till transportalternativ leder till eftersom många tjänster är centrerade runt städer (Psarra m.fl., 2021). För att reducera transportsektorns miljöpåverkan har kraftiga insatser behövts för att hitta lämpliga åtgärder. Även om flera utvecklingsländer strävar mot att övergå till förnybara energikällor behöver tekniska utvecklingen kombineras med förändringar inom transportbeteendet (Hiselius & Rosqvist, 2018).

År 2050 förväntas 70% av den globala befolkningen bo i städer eller stadsområden, vilket leder till utmaningar såsom ökat buller, trafikstockning samt utsläpp av växthusgaser som leder till klimatförändringar (Borowik & Cywiński, 2016). Samtidigt konstaterar Mattsson (2010) att en förvandling mellan stad och land inträffade 2008. Under detta år var fler människor bosatta i städer jämförelsevis med landsbygden, vilket utgjorde en historisk förändring. Jordbruket har varit människans primära fokus ur ett historiskt perspektiv och denna epok håller på att försvinna eftersom människor väljer att bosätta sig i områden med asfalt och betong, istället för fält och träd. Städernas största källa till ökad befolkning är inte längre människor som flyttar från landsbygden, utan av egen förmåga vilket även kan appliceras i svensk kontext. Invånarantalet i Stockholmsregionen skulle fortsätta öka även om inflyttningen avslutades utifrån invånarnas unga ålder. Till följd av utvecklingen hotas livet på landet eftersom för få invånare inte har möjlighet att bemöta behoven utifrån jobb i skolan eller att köra buss (Mattson, 2010).

Erlingsson m.fl. (2021) hävdar att till följd av kommunernas sammanslagning i samband med kommunblocksreformerna mellan 1962-1974 fick en kommun i de flesta fall en centralort, vilket samlade politiska, administrativa och servicemässiga funktioner. Därav var en stor del av invånarna bosatta i centralorterna, även om andra fortsatt var bosatta i lokala periferier. Samtidigt riskerade samhörigheten inom kommunen att brytas ned till följd av en känsla av otillräckligt inflytande avseende politiska beslut och frånvarande satsningar gentemot kommunens omgivande områden (Erlingsson, m.fl., 2021).

En tredjedel av Sveriges totala växthusgasutsläpp står inrikes transporter för och inom transportsektorn är personbilar samt tunga fordon dominerande orsaken till utsläppen av växthusgaser (Naturvårdsverket, u.å.). Kommuner och regioner har en viktig roll i Sveriges arbete mot klimatförändringar, både för att anpassningen gentemot ett förändrat klimat, likväl som de utför stora insatser mot att begränsa klimatpåverkan (SKR, 2023).

Klimatomställningen i Sverige har kommunerna stort ansvar över utifrån praktiska genomföranden, även om den nationella klimatpolitiken är vägledande med en betydelsefull målbild av nettonollutsläpp till 2045. I tillägg är beslut om samhällsplanering, nybyggnation samt lokal och regional infrastruktur områden i praktiken som kommuner är ansvariga över (Klimatkommunerna, 2021).

I Växjö kommuns transportplan prioriteras transportslagen utifrån lägsta möjliga miljöpåverkan, likväl som störst fördelar gentemot folkhälsa och energiförbrukning är av betydelse. Hållbar samhällsplanering, möjligheter till gång, cykel och elfordon samt kollektivtrafik är några områden kommunen utvecklar insatser inom för att nå de uppsatta målen. Arbetet med hållbara transporter rangordnas utifrån transportpyramiden och ordningen på trafikslagen hänvisar till kommunens prioriteringar enligt följande: Fotgängare, cyklister, kollektivtrafik, nyttotrafik, taxi, samåkning och ensam i bil (Växjö kommun, 2021).

1.2 Syfte och frågeställning

Studien syftar till att undersöka svenska kommuners strategiska arbete med hållbara transporter och val avseende gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Frågeställning:

- Hur arbetar svenska kommuner för att främja hållbara transporter?
- Hur påverkar arbetet avseende hållbara transporter invånarens möjlighet till att göra hållbara val?

1.3 Centrala begrepp

I detta kapitel definieras huvudsakliga begrepp som framkommer i studien, vilket ska tydliggöra deras innebörd.

1.3.1 Hållbara transporter

Avseende hållbara transporter hävdar Thaller m.fl. (2021) att hållbarhet inte är förknippat med nuvarande transportsystem och enighet i huruvida ett hållbart transportsystem ska se ut saknas. Samtidigt menar Bao m.fl. (2023) att effekterna från transporter inkluderas i sociala, ekonomiska och miljömässiga frågor. Dessa är en del av utvecklingen gällande hållbara transporter. Däremot är sammansättningen av begreppen hållbarhet och transportutveckling inte perfekt, vilket förknippas med de olika perspektiven på hållbar utveckling (Bao, m.fl., 2023). Kollektivtrafik, gång och cykel är transportsätt som kännetecknar hållbara transporter och hållbar planering är en del för att möjliggöra ett hållbart resande, vilket syftar till att främja hållbara transportval för människor utifrån effektivisering och planering (Trafikverket, 2011).

1.3.2 Kommunikationssamband

“Förbindelser som är särskilt viktiga för att skapa, förbättra eller upprätthålla en god tillgänglighet, och dit investeringar i transportinfrastruktur och vidareutveckling av den snabbgående kollektivtrafiken bör kanaliseras.” (Växjö kommun, 2021a, s.16).

1.3.3 Kärna

I översiktsplanen definierar Växjö kommun olika typer av kärnor: Regional,- kommunal- och lokal kärna. Det övergripande begreppet “kärna” definieras enligt följande: “En kärna har tätare bebyggelse, fler funktioner och intensivare användning än omgivningen. Området har stor betydelse för en Orts, kommuns eller regions framtida utveckling, med betydande inslag av service och arbetsplatser.” (Växjö kommun, 2021a, s.10).

1.3.4 Kommunikationsnod

“Viktiga knutpunkter i transportsystemet där samordning mellan olika transporter kan ske.” (Växjö kommun, 2021a, s. 15).

1.3.5 Funktionsstråk

“Ett stråk som har stads- och tätortsmässig karaktär och innehåller många olika servicefunktioner tillsammans med bostäder. Tätheten och funktionsblandningen kan variera inom stråket men det ska finnas ett tydligt samband längs hela sträckan.” (Växjö kommun, 2021a, s.12).

1.4 Uppsatsens struktur

I kommande avsnitt presenteras tidigare forskning och teoretiskt ramverk. Tidigare forskning presenterar tidigare utforskade områden som går att förankra i fallstudiens valda ämne. Därefter presenteras två teorier som ska ge en djupare förståelse gentemot resultatet. I metodavsnittet motiveras och beskrivs datainsamlingsmetod, data, urval, avgränsningar, analysmetod och fallstudieområde. Diskussionsavsnittet inleds med reflektioner över metoden, vilket sedan övergår i diskussion över resultatet. Därefter presenteras slutsatser och är fallstudiens avslutande del.

2. Tidigare forskning och teoretiskt ramverk

2.1 Tidigare forskning

I följande avsnitt presenteras tidigare forskning inom området transport ur ett hållbarhetsperspektiv. Inledningsvis beskrivs transporternas hållbarhet utifrån ett historiskt perspektiv avseende olika problem förknippade med olika typer av transporter. Vidare presenteras transporternas betydelse för människor och potentiella problem av ett mindre tillgängligt transportsystem.

2.1.1 Hållbart transportsystem - Historiskt perspektiv

Transportsystemet anses som ohållbart av flera anledningar. Transporter har sedan användandet av petroleumbaserade bränslen representerat en stor del av utsläppen. Vidare utgör motordrivna fordon en kraftig orsak till försämrade luftkvalitet inom städer vilket resulterar i negativa hälsoeffekter. Transporters hållbarhet anser vissa politiker att trängsel inte utgör ett hinder gentemot utvecklingen eftersom effekterna varierar. Utifrån reducerade hastigheter minskar bränsleeffektiviteten och utsläppen ökar, vilket resulterar i negativa hälsoeffekter. Även om olyckor förknippat med motorfordon ökar bidrar trängsel till minskade olyckor. Huruvida trängsel ska inkluderas avseende transportens hållbarhet eller inte kan bero på dess varierande effekter, även om författarna i slutändan förknippar trängsel som ohållbart (Black, 2010).

Samtidigt hävdar Saplıoğlu och Aydın (2018) att balans är av betydelse vid integreringen av transportsätt såsom fotgängare, cykel, motorfordon och järnvägssystem och utifrån städernas transportsystem är säkerhet och hållbarhet av betydelse. Avseende hållbara transporter är samordningen mellan cykel och kollektivtrafik av betydelse eftersom liknande rutter kan skapa säkerhetsrelaterade problem utifrån tidigare planeringsprocesser. För att minska bilberoendet är främjandet av cykeltransporter och fotgängare viktigt vilket utgör ett mål av betydelse vid strategisk stadstransportplanering. Samtidigt är beroendet av bil ett faktum i olika länders transportsystem, vilket även utgörs i planeringsunderlagen avseende beslutsfattande. Detta bidrar till minskat ägande av cyklar, därav anses följande planeringspolicier som bristande (Saplıoğlu och Aydın, 2018).

Transportsystemets historiska utveckling har Black (2010) studerat utifrån olika tidsperioder. Gemensamt för alla tidsperioder och transportsätt är att de utgår från att vara hanterbara och

miljövänliga, vilket sedan resulterar i ett hot mot samhället i samband med ökad användning. Under 1600- och 1700-talet representerade skepp som drevs på vind transportsättet, vilket senare utvecklades järnvägar samt häst och vagn under 1800-talet. Även om dessa färd sätt utgjorde en del av 1900-talets början, övergick det senare till motordrivna fordon. De olika transporterna orsakade tillslut olika problem. Eftersom efterfrågan på bygg- och driftbränsle ökade blev stora områden i Nordamerika avskogade till följd av järnvägsindustrin och utveckling av häst och vagn påverkade tillslut städerna mycket negativt utifrån spridningen avfall, vilket resulterade i föroreningar. Motordrivna fordon utgjorde inget undantag, vilket även nu påverkar klimatet negativt genom användandet av petroleum. Gemensamt för ovanstående transporter är att de är hållbara till en specifik tidpunkt och ett transportsätt eller bränslekälla är inte lösningen på ett långsiktigt hållbart transportsystem (Black, 2010).

I en studie av Olafsson m.fl. (2016) undersöks cykelns betydelse i förhållande till multimodalt transportbeteende eftersom multimodalitet avseende hållbara transportbeteenden och minskat beroende av bil utgör en väsentlig betydelse. Även om cykling utgör ett betydande transportsätt avseende hållbara transporter har tidigare forskning inom området främst fokuserat på cykelns ersättning av motoriserade fordon.

Tidigare studier har framtagit att av högsta trolighet verkar cykeln ersätta korta bilresor och för att möta människors dagliga rörlighetsbehov behöver cykling kombineras med kollektivtrafik för att nå högsta möjliga potential. För att identifiera de mest framträdande modala beteenden kan fokuseringen på vardagens huvudresor bidra till viktig kunskap inom området. Bilens betydelse utgör en stor del av det vardagliga livets strukturer och studier har visat att vardagstransporter utgörs främst av bilkörning som främsta transportsätt, medan cykling representerar en lägre mängd. Samtidigt har forskning visat att kollektivtrafik och cykling utgör multimodala alternativ till bilen utifrån en kombination av färd sätten (Olafsson m.fl., 2016).

Hiselius och Rosqvist (2018) konstaterar att demografiska, socioekonomiska och miljömässiga egenskaper har undersökts av flera forskare utifrån huruvida de kan kopplas till persontransporter och koldioxidutsläppen som tillkommer. Variationer i befolkningen och deras resebeteende är av betydelse vid utformningen av effektiva policys som ska bidra till reducerade körsträckor med bilen. Samtidigt har variationer i resmönster och beteenden påträffats utifrån olika aspekter. Passagerartransporter med tillhörande koldioxidutsläpp kan

påverkas av skillnader mellan bostäder utifrån lokalisering, befolkningstäthet och tillgängligheten till transport. I tillägg är miljömedvetenhet och energikostnader aspekter som har betydelse utifrån varierande rese mönster och beteenden, vilket har visat sig (Hiselius & Rosqvist, 2018).

För att individer ska ha möjlighet att komma i kontakt med viktiga funktioner och fritidsaktiviteter anses bilen vara av stor betydelse och vid eventuella förändringar i transportsystemet kan anpassningen till förändringarna skilja sig mellan olika sociala grupper eftersom resebeteenden varierar mellan grupperna. Samtidigt är det individuella perspektivet ofta något som är uteslutande vid diskussioner av policys avseende åtgärder gentemot transportsektorns utsläpp (Hiselius & Rosqvist, 2018). Vidare konstaterar Schiller m.fl. (2010) att beroendet av bil inom städer kan resultera i olika ekonomiska, sociala och miljömässiga problem. vilket Schiller m.fl. (2010) sammanfattar i tabell 1.3. Utifrån beroendet av bil utgör surt regn och global uppvärmning några av de miljömässiga problemen. Samtidigt presenteras ekonomiska och sociala problem bilberoendet kan bidra till utifrån ekonomiska kostnader genom olyckor och luftföroreningar, begränsad tillgänglighet för dem utan tillgång till bil och att hushåll med lägre inkomst tvingas köpa en bil (Schiller m.fl., 2010).

2.1.2 Svårigheterna med utformningen av ett tillgängligt transportsystem

Klyftorna mellan stad och land tyder på att öka i samband med samhällsutvecklingen eftersom tillgången till bil utanför storstadsregionerna utgör en viktig aspekt, vilket resulterar i att bosättning utanför områdena i princip är omöjlig. Samtidigt kan situationen förvärras genom minskad tillgång till samhällsservice, likväl som ökade distanser till sjukhus (Henriksson & Lindkvist, 2020). Baserat på tillgänglighet ur ett stadsperspektiv konstaterar Schiller m.fl. (2010) att transportrelaterade orättvisor har visat sig i flera amerikanska städer och framförallt inom samhällen med afroamerikanska och latinamerikanska befolkningar. Till följd av utbyggnationen av nya exklusiva motorvägar blev minoritetsbefolkningen koncentrerad "instängd" eftersom tidigare och äldre anslutningsgator begränsades på grund av de nya vägarna. Ett exempel på hur begränsad tillgång till transit kan skapa problem för människor visade sig i New Orleans under orkanen Katarina eftersom väldigt många, framförallt låginkomsttagare inte kunde undvika förstörelsen orkanen orsakade. Hög arbetslöshet kan utspela sig i sådana samhällen eftersom långa distanser till olika arbeten kräver lång pendling eller att lönen är dålig. Detta leder till

att individer blir utanför arbetsmarknaden eftersom det inte går att motivera den ekonomiska aspekten till pendling med bil (Schiller, m.fl., 2013). Berg och Ihlström (2017) hävdar att minskat socialt deltagande och tillgänglighet kan omfatta invånare bosatta i landsbygd och glesbygd i större utsträckning till följd av bristande transporter. Enligt Henriksson och Lindkvist (2020) utgör områden med låg befolkningstäthet, såsom landsbygd, en försämrad möjlighet att erbjuda kollektivtrafik eftersom majoriteten av hushållen använder bilen. Samtidigt påpekar Hult m.fl. (2021) att ur ett landsbygdsbyggspektiv är det av betydelse att se över tillgängligheten för individer som är transportutsatta eftersom transportsystemets tidigare utveckling underlättar för de som har möjlighet att investera i en bil. Vidare hävdar Schiller m.fl. (2010) att medelålders och medelklassens rörlighet har förbättrats genom bilen samtidigt som deras behov har utformats och ändrat samhällets fysiska planering. Detta har resulterat i försämrad tillgång och rörlighet för andra, även om detta utgörs av en omedveten utveckling (Schiller, m.fl., 2010).

Ur ett rättviseperspektiv utgör otillräcklig tillgänglighet till transporter och viktiga samhällsfunktioner ett problem, likväl som möjligheten att kunna betala resan. Tillgängligheten till arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur, sjukvård och omsorg är samhällsfunktioner som är av betydelse. Genom ojämnt fördelad tillgänglighet till funktionerna stärks klyftorna i samhället, vilket främst kan visa sig mellan individer som har möjlighet till att välja boende och bil gentemot dem som inte har samma möjlighet. Samtidigt utgör bilen ett viktigt verktyg för invånare på landsbygden eftersom tiden kan vara begränsad när de ska transportera sig mellan olika aktiviteter och platser. Tillgängligheten till olika samhällsfunktioner såsom skolor, arbetsplatser och boenden begränsar utbudet utan bil, vilket resulterar i ett rättviseproblem (Hult m.fl., 2021).

Transportkostnaderna mellan hushåll förväntas variera eftersom platsen utgör en stor betydelse avseende transportsträcka. Människor som bor nära stadskärnan kommer betala mindre i transportkostnader jämförelsevis med människor som bosätter sig i yttre delar av staden. Beroende på ekonomiska förutsättningar kan detta skilja sig. Rika hushåll som väljer att bosätta sig mer avlägset utgör transportkostnaderna möjligtvis inte ett problem jämförelsevis med fattigare hushåll. I förhållande till hushållens lokalisering kan fattigare hushåll ha stora svårigheter utifrån ekonomiska förutsättningar, vilket kan resultera i skulder (Schiller, m.fl., 2010).

Åtgärder och styrmedel har undersökts i studier och rapporter utförda av Trafikverket, klimatpolitiska rådet och statliga utredningar. I samband med omställningen av Sveriges transporter till noll utsläpp ska Sverige inte bidra med några nettoutsläpp av växthusgaser vid 2045. Vidare har även betydelsen av kombinerade åtgärder diskuterats för att reducera emissionerna, vilket bygger på förnybara drivmedel, teknisk utveckling, effektivisering av energi, hållbara trafikslag och transportbegränsad samhällsplanering. I kombination med vetenskapen över befintliga åtgärder råder det i tillägg god kännedom över vilka insatser som behöver genomföras, kombinerat med effekterna de förväntas ge (Winslott Hiselius m.fl., 2020). För att undvika förekommande sociala problem bör tillgången till olika tjänster finnas i stadstransportsystem. Avseende stads- och transportplanering utgör tillgång för alla en väsentlig princip och att ingen ska diskrimineras utifrån inkomst, etnicitet, fysisk förmåga, boendeplats eller transportsätt. Utifrån ett socialt problem kan svårigheter till pendling resultera i begränsad möjlighet till jobb, likväl som resor till skolor, butiker och sjukvård kan främja sociala problem genom försvårad pendling (Schiller, m.fl., 2010).

Enligt Winslott Hiselius m.fl. (2020) är omställningsprocessen inte självklar utifrån motstånd från grupper och landområden, vilket är en bidragande orsak till att effektiva åtgärder inte införs eftersom det kan framkomma förlorare på omställningen. Utredningar gällande effekterna de olika insatserna förväntas ge på välfärd, tillväxt, tillgänglighet och jämlikhet utförs inte, vilket utgör ett hinder för omställningen. Därav identifieras inte grupper som förväntas missgynnas av omställningen vid framtagningen av strategier mot fossilfria transporters tillgänglighet. I processens senare skede fångas de utsatta gruppernas perspektiv upp när förslagen förväntas införas i praktiken, vilket resulterar i att åtgärdsprocessen stoppas eller försenas. Även om vissa insatser genomförs resulterar de i många fall inte att tillgodogöra de utsatta gruppernas behov (Winslott Hiselius m.fl., 2020).

2.1.3 Social utestängning

Mattioli (2014) menar att det uppstått problematiska konsekvenser gällande det miljömässiga och sociala under tidigare sekel med anledning av passagerartransporter. Utsläpp av växthusgaser har transporter varit högst bidragande till eftersom reseavstånd, användningen och ägandet av bilen har ökat, vilket anses som ohållbart. I tillägg skulle oljereserverna och atmosfärens egenskaper avseende absorbering av växthusgaser påverkas negativt om övriga

världen efterliknar EU:s framfart gällande motorisering, även om den ökade trenden främst kopplas till utvecklingsländer och EU (Mattioli, 2014).

En del av social utestängning är starkt förknippad med städer och landsbygder kopplat till bostadsmarknaden i USA. Fattigdom och utanförskap är en del, likväl som etnicitet eller andra typer av diskriminerande exempel som genererar social utestängning. Även om egenskaperna för social utestängning och sambanden skiljer sig mellan USA och europeiska länder finns det några gemensamma exempel för USA och europeiska länder som kan förvärra social utestängning (Donaghy & Poppelreuter, 2016). Samtidigt påpekar Mattioli (2014) att utifrån ett socialt perspektiv kan social ojämlikhet stärkas genom negativa konsekvenser avseende passagerartransporter. Social integration, social status och livskvalitet är av betydelse eftersom en rörligare värld, möjligheten att täcka större ytor och ha åtkomst till motoriserade transportmedel är faktorer som är avgörande (Mattioli, 2014).

Några exempel på transportrelaterade risker som förvärrar social utestängning är begränsning av tillgången till olika resurser eller möjligheter, främst äldre med lägre inkomst och som är i stort behov av kollektivtrafik, vilket leder till begränsningar utifrån bevarandet av sociala kontakter. Även höga transportkostnader för lågavlönade individer och familjer med yngre barn som lever inom områden med begränsad möjlighet till transport utanför det lokala närområdet har större sannolikhet att begränsas socialt. Deras sociala begränsningar bygger på bristen på tillgång till sociala aktiviteter och olika tjänster. Dessutom en del av problemet med utanförskap kan beroendet av bil vara orsaken till, därav har hanteringen av social utestängning diskuterats gällande hur länder i Europa och Nordamerika hanterat ovanstående. Ett par viktiga forskningsområden som identifierats är att framställa en transparent definition av social utestängning, att få en övergripande och tydligare förståelse gällande transporter och sociala utanförskap samt ha förståelse för vad hållbar transportpolitik och dess effekter innebär (Donaghy & Poppelreuter, 2016). Vidare har Joseph (2000) diskuterat problematiken med bilbaserad transportpolitik utifrån ett socialt perspektiv. Att utforma en transportpolitik som bygger på bilberoende anses som socialt ohållbar utifrån att de som inte har tillgång till bil åsidosätts. Tidigare undersökningar avseende transporter i landsbygden har påvisat att fattigare hushåll fått prioritera bort andra varor för att ha möjlighet att köra bil och de som inte haft möjlighet till bil har påvisat negativa hälsoeffekter avseende ensamhet och isolering (Joseph, 2000).

2.2 Teoretiskt ramverk

I följande avsnitt presenteras intersektionalitet och centrum mot periferi. Båda är en del av mitt teoretiska ramverk vilket ska bidra till ökad förståelse av kommunens strategiska arbete gällande hållbara transporter. Utifrån centrum mot periferi ska konceptet bidra till ökad förståelse i huruvida hållbara transporter främjas gentemot kommunens invånare utifrån plats. Teorin intersektionalitet syftar till att förstå maktstrukturer och hur olika skillnader i kategorier såsom kön, ålder eller förmåga påverkas av makt. Teorin blir relevant eftersom studien fokuserar på kommunens strategiska arbete gällande hållbara transporter gentemot invånare.

2.2.1 *Centrum mot periferi*

Möjlighet till deltagande och inflytande inom politiken bör samtliga medborgare ha rätt till. Det jämlika medborgarskapet är en grundläggande riktlinje inom demokratin, likväl som ett jämlikt medborgarskap inte är förverkligat i ett samhälle som skiljer sig. Därav behöver möjlighet till inflytande utspelas i verkligheten och inte enbart vara symbolisk i sammanhanget. Statsvetenskaplig forskning har uppmärksammat att deltagande inom politiken skiljer sig mellan grupper i befolkningen och att vissa deltar mer än andra, även om medborgarna har likvärdiga rättigheter (Nielsen, 2003).

Utifrån det politiska systemet kan skillnader förknippas med centrum och periferi, vilket bygger på vart medborgarna befinner sig i det politiska systemet. Medborgare i det politiska systemets centrum tenderar att ha högre delaktighet i relation till medborgare i det politiska systemets periferi. Ur ett socialt perspektiv kan skillnader i utbildningsnivå påverka huruvida de positioneras i det politiska systemets centrum eller periferi. Skillnader kan även antydast genom territoriell tillhörighet, vilket bygger på medborgare som är bosatta utanför den politiska enhetens centrum. Därav befinner sig invånare utanför det politiska systemets kommunikativa nätverk, vilket inkluderar båda perspektiven (Nielsen, 2003).

Centrum och periferi kan även hänföras till kommuner. Centralorten representerar centrum utifrån en samling av viktiga funktioner inom politik, administration och service, medan landområden utgör omgivande områden gentemot centralorten och därav betraktas som periferin. Politiskt deltagande kan försvåras i kommuner med större yta och längre distanser mellan kommunernas centrum och periferier, vilket kan påverka beslut utförda av kommunpolitiker negativt. Kommunernas periferier riskerar därmed inte få tillräcklig

uppmärksamhet, vilket kan resultera i ignorans gentemot kommunen hos invånarna. (Nielsen, 2003). Samtidigt konstaterar Erlingsson m.fl. (2021) att politiska konflikter kan framkomma mellan individer som bor i centrum och periferi om integration inte existerar. Därav kan skillnader i socioekonomi och långa avstånd riskera och stärka konflikterna (Erlingsson m.fl., 2021). Utifrån centrum och periferi bekräftar Mattsson (2010) problematiken med längre avstånd för landsbygdsbor till butiker. Lönsamheten i lokala butiker är minimal eftersom landsbygdsbor i större utsträckning använder bilen från jobbet till köpcentret. Även om landsbygdsborna skulle handla lokalt skulle lönsamheten fortfarande vara begränsad eftersom invånarna är för få. Detta resulterar i att invånare i landsbygdsområden får längre distanser till butiker eller apotek eftersom dessa flyttas längre bort (Mattson, 2010).

Dessutom hävdar Erlingsson m.fl. (2021) att orter utanför centralorten kan anses vara mindre prioriterade gentemot centralortens invånare, vilket stärker ett negativt förtroende mot lokala institutioner.

2.2.2 Intersektionalitet

Intersektionalitetens historia är komplicerad och enkla förklaringar av dess innebörd kan framkomma om diverse tankar förknippas med specifika författare vid olika årtionden. Därav är intersektionalitetens historia svår att förknippa och organisera utifrån specifika årtionden och platser (Collins & Bilge, 2020). Samtidigt ifrågasätter (Collins & Bilge, 2020) dagens forskare eftersom flera undviker intersektionalitetens tidigare historia, antingen medvetet eller omedvetet. Flera av dagens forskare associerar termen med dess namngivning i slutet av 1980-talet och afroamerikanska rättsforskaren Kimberlé Crenshaws. Författarna är kritiska till att intersektionalitet började vid slutet av 1980-talet och hävdar att termen kan härledas till tidsperioden mellan 1960 och 1980. Även om författarna anser att Crenshaws tidigare arbete var av stor betydelse anser de att aktivistiska rörelser mellan 60- och 80-talet etablerade flera konkreta idéer avseende intersektionalitet i USA. Social ojämlikhet, social rättvisa och makt är ett par av huvudidéerna bakom intersektionalitet och etablerades under olika kriser som sociala rörelser möttes av genom kolonialism, sexism, rasism och militarism (Collins & Bilge, 2020). Vidare hävdar Edling och Liljeros (2022) att uppmärksammandet av kolonialt förtryck genom postkoloniala teorier utgör en inspirationskälla till intersektionell teori, vilket bygger på hur kolonialt förtryck förflyttas.

Politiska protester från sociala rörelser hade större framfart under 60- och 70-talet även om aktivismen fortfarande höll i sig under 80- och 90-talet. Samtidigt gav tidigare engagemang

från de sociala rörelserna under 60- och 70-talet resultat genom engagemanget från människor i sociala rörelser avseende sociala protester, bojkotter, presskonferenser och demonstrationer. Människors ifrågasättande förknippades med missnöje över huruvida sociala institutioner inte inkluderade olika sociala grupper avseende skola, jobb och boende. Därav krävde de förändring inom skolor, bostäder, sysselsättning och sjukvård eftersom individer diskrimineras. Till följd av tidigare kritik skedde förändring under 80- och 90-talet, vilket resulterade i att sociala institutioner besvarade frågorna avseende uteslutandet och diskrimineringen av olika sociala grupper. Tidigare utestängda individer anställdes av institutioner, vilket de senare fick i uppdrag att bemöta problemet med utanförskap som identifierats genom sociala rörelser. Metoder som bevarade social ojämlikhet försökte skolor och arbetsgivare vidta åtgärder (Collins & Bilge, 2020).

Feministisk teori bygger på förståelsen av makt och produktionen av kunskap vilket intersektionalitet har utvecklats inom. Maktstruktur samt hur de uppkommer och samspelar är något verktyget bidrar till att illustrera (Kajiser & Kronsell, 2014). Intersektionalitet kopplas till samspelet mellan kön, ras och andra typer av kategorier såsom avvikelser i individuella liv, kulturella ideologier och institutionella arrangemang, där effekterna av interaktionerna mellan dem återgår i termer av makt (Davis, 2008). Begreppet intersektionalitet har använts i större omfattning mellan forskare och politiska förespråkare vid tjugohundratalets början. Intersektionalitet har även blivit mer aktuellt inom tvärvetenskapliga områden såsom kulturstudier, statsvetenskap, sociologi och andra typer av discipliner där studenter möter begreppet i kurser, böcker och vetenskapliga artiklar (Collins & Bilge 2020). Collins och Bilge (2020, s.1) konstaterar att även om intersektionalitet används inom flera olika områden utifrån människors olika intellektuella och politiska projekt kan förståelsen i många fall skilja sig mellan dem om vi skulle fråga vad betydelsen av intersektionalitet är, däremot skulle troligtvis de flesta förlika sig enligt följande beskrivning:

“Intersektionalitet undersöker hur korsande maktrelationer påverkar sociala relationer över olika samhällen såväl som individuella upplevelser i vardagen. Som ett analytiskt verktyg ser intersektionalitet kategorier av ras, klass, kön sexualitet, nation, förmåga, etnicitet och ålder - bland annat - som relaterade till varandra och som ömsesidigt formar varandra. Intersektionalitet är ett sätt att förstå och förklara komplexitet i världen, i människor och i mänskliga erfarenheter.” (Collins och Bilge, 2020, s. 2).

Vidare hävdar Edling och Liljeros (2022) att ojämlikhet och orättvisor i samhället kan förklaras genom kategorierna, vilket kan bidra till jämförelser mellan olika tidsperioder utifrån ökad eller minskad ojämlikhet, likväl som det kan bidra till huruvida ett rättvist samhälle kan främjas. Människor som upplever orättvisor riskerar att drabbas av ohälsa, våld eller fattigdom utifrån tillhörigheten av en specifik klass, ålder, kön, sexualitet eller etnicitet. Samtidigt skiljer sig teoretiska modeller i huruvida kategorier utspelar sig i verkligheten eftersom samma individ kan vara utsatt för orättvisor och diskriminering av olika varianter, vilket kan härledas till dubbelt- eller flerdubbelt förtryck. Vidare exemplifieras detta utifrån invandrarkvinnor inom arbetarklassen som kan uppleva orättvisor både inom arbetet för att de är kvinnor och för att de är invandrare (Edling & Liljeros, 2022).

Under 60- och 70-talet konfronterade afro amerikanska kvinnliga aktivister instanser som hanterade arbetarnas rättigheter, vilket baserades på deras möjligheter att få jobb, utbildning och sjukvård som inte prioriterades av antirasistiska sociala rörelser och fackföreningar och föll därav mellan stolarna. För att bemöta sociala problem kan vanliga individer använda sig av intersektionalitet som ett analytiskt verktyg för att utveckla nya ramar gentemot problemen (Collings & Bilge, 2020). Sociala strukturer såsom kön, socioekonomisk status, etnicitet, nationalitet, hälsa, sexuell läggning, ålder och plats kan föras samman till individers beslutskraft, sårbarhet och ansvar i förhållande till klimatförändringar. Strategier gällande begränsning och anpassning samt effekterna av klimatförändringar kan också både utmana och förstärka dessa strukturer (Kaijser & Kronsell, 2014).

Vid intersektionella analyser har tid och rum betydelse utifrån huruvida människor förstår och ser världen, även när och var människor är bosatta har betydelse utifrån förståelsen av tid och rum. Samtidigt anses tid och rum inte som statiska processer, utan kan förändras genom tolkningar, sinnen och känslor vilket förankras i sociala positioner i kombination med andra faktorer (Hankivsky m.fl., 2021). Likt Edling och Liljeros (2022) som hävdar att kategorier förändras konstant, vilket har påvisats i Sverige. Under 50-talet bestod arbetarklassen främst av män, vilket skiljer sig mot tidigt 2000-tal eftersom majoriteten av arbetarklassen består av kvinnor. Beroende på vart enskilda individer befinner sig på jorden kan olika kategorier ha olika innebörd utifrån individens bosättning och etniska tillhörighet. Skillnader kan upplevas genom att vara svensk i Sverige och vara svensk i Spanien, eller att vara kurd i antingen Turkiet, Irak eller Sverige, vilket också skiljer sig (Edling & Liljeros, 2022).

3. Metod och material

3.3 Data, Urval och Avgränsning

Gällande fallstudier hävdar Johansson och Perjons (2021) att det primära är djupgående undersökningar av ett ämne kopplat till en instans, vilket kan utgöras av företag eller en avdelning inom en organisation (Johansson & Perjons, 2021). Denna fallstudie baseras på en undersökning av kommunalt hållbarhetsarbete inom transport, vilket avgränsas till Växjö kommun och invånares möjligheter till hållbara val. Växjö kommun tillhör Sveriges 25 största kommuner och ligger på en 21:e plats med ett invånarantal på 97 137. Växjö är den största staden i kommunen och har ett invånarantal på 72 200 (Växjö kommun, 2023). Samtidigt hävdar Växjö kommun (2023a) att deras målsättning är 100 000 invånare, i kombination med att de vill bygga om och bygga nytt för att tillgodose nuvarande och framtida invånares behov.

Vid starten av att finna lämpligt material till fallstudien påbörjades en övergripande genomgång av ämnet. Fallstudiens övergripande målsättning utgick i att undersöka hur svenska kommuner arbetade med hållbara transporter. Därefter påbörjades sökningar på kommunala hemsidor över hela landet vilket resulterade i att Växjö kommun blev det slutgiltiga valet. Anledningen till att Växjö kommun ansågs relevant baserades på deras vision om att växa och bli större i kombination med att de har en centralort med omgivande landskap, likväl som tillgängligheten av strategiska dokument hade betydelse. Därmed ansågs Växjö kommun som en relevant instans att undersöka utifrån hållbara transporter och deras ambitioner om att växa.

Därefter påbörjades processens nästa steg, att hitta specifika dokument till analysen. Första steget bestod av en genomgång av kommunens webbplats för att få en övergripande bild gällande hållbara transporter. Eftersom fallstudien bygger på att se hur en kommun arbetar med hållbara transporter valdes följande dokument: *Förslag till översiktsplan, Transportplan 2025 och trafikplan 2030*.

Analys av kommunens förslag till översiktsplan anses som relevant eftersom planen syftar till att vara vägledande inom fysisk planering av kommunala mark- och vattenområden (Växjö kommun, 2021a). Vidare anses transportplanen vara aktuell för analys avseende planens fokus på hållbarhet och effektivisering inom transportsystemet, vilket baseras på kommunens

förslag till översiktsplan (Växjö kommun, 2021). Avseende trafikplanen utgör följande plan ett mer detaljerat planeringsunderlag i förhållande till transportplanen, vilket avser att upprätthålla ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart transportsystem (Växjö kommun, 2018). Samtliga planer har betydelse för kommunens framtida transportplanering vilket visualiserar deras ambitioner gällande utvecklingen av hållbara transporter i kommunen.

3.2 Analysmetod

För att undersöka och få svar på hur kommunerna arbetar gällande hållbara transporter har en kvalitativ innehållsanalys används på strategiska dokument från Växjö kommun. Inom vård-, human- och beteendevetenskap är kvalitativ innehållsanalys vanlig och metoden är applicerbar på olika typer av texter utifrån möjligheten till tolkning på olika nivåer. Metoden är därmed användbar inom flera forskningsområden (Lundman & Graneheim Hällgren, 2012).

Deduktiv och induktiv ansats kan utgöra den metodologiska ansatsen, deduktiv ansats bygger på ett förarbetat kodningsschema eller mall baserat på en modell eller teori, medans induktiv ansats förhåller sig till en förutsättningslös analys av texten (Lundman & Graneheim Hällgren, 2012). I denna studie har en deduktiv ansats valt utifrån ett i förväg utvalt kodningsschema och mall, vilket har framställts genom teorier innan analysen påbörjades.

Analysenheten vid en analys bör utgöra en tillräckligt mängd för att kunna utgöra en helhet och måste vara tillräckligt liten för att kunna hanteras genom analysprocessen, därav är valet av analysenhet ett viktigt beslut utifrån analysen. Utifrån textens innehåll utgör en meningsenhet det meningsbärande innehållet i texten, vilket kan utgöras av ord, meningar och stycken utifrån innehållet och sammanhanget. En viktig del att beakta vid framställning av meningsenheter är återigen storleken eftersom för små kan leda till att resultatet blir fragmenterat och för stora enheter kan innehålla flera betydelser, vilket ökar risken att förlora väsentligt innehåll. Kondensering är en del av analysprocessen i syfte att reducera texten och göra den mer lätthanterlig, samtidigt som det centrala innehållet fortfarande upprätthålls. Därefter förses den kondenserade texten med koder vilket utgör etiketten på en meningsenhet för att kunna placera innehållet i kategorier och teman utifrån vad innehållet meningsenheterna säger (Lundman & Graneheim Hällgren, 2012).

Beskrivning av textinnehållets variationer utifrån skillnader och likheter är fokus vid kvalitativ innehållsanalys, vilket uttrycks på olika tolkningsnivåer genom kategorier eller teman. Det latenta budskapet och manifesta innehållet existerar i varje typ av text. Kategorier utgör det textnära innehållet på en beskrivande nivå vilket kännetecknar det manifesta innehållet, medans det underliggande budskapet i en text utifrån det som sägs mellan raderna utgör det latenta budskapet och uttrycks i teman på en tolkande nivå. Kontexten är av betydelse vid framtagandet av kategorier och teman och en infallsvinkel är sammanhanget gällande kontexten och studiens genomförande. Utifrån en annan synvinkel gällande kontext är sammanhanget texten förhåller sig till. Innehållet måste förstås utifrån sammanhanget baserat på text som kommer före och efter, vilket innebär att delar inte kan plockas ur omgivningen (Lundman & Graneheim Hällgren, 2012).

Att hitta ny kunskap är en angelägenhet för samtlig forskning och kan utgöras av flera alternativa tolkningar eftersom det sällan är en sanning. Samtidigt handlar trovärdighet om huruvida forskarens förkunskap har genomsyrat analysens resultat, därmed behöver åtgärder vidtas i syfte att stärka trovärdigheten. Förförståelse bygger på teoretisk kunskap, tidigare erfarenheter och förutfattade meningar, vilket förknippas med forskarens tidigare bild av det studerade området (Lundman & Graneheim Hällgren, 2012).

Samtidigt diskuterar Lundman och Graneheim Hällgren (2012) olika perspektiv i huruvida förförståelsen ska prägla analysprocessen. Vissa anser att förförståelsen bör sättas inom parentes, medan andra anser att förförståelsen bör användas genom analysprocessen. Genom förförståelse kan en djupare förståelse möjliggöras vilket leder till en djupare förståelse. Därmed är risken att budskap som bygger på igenkännande förloras genom att placera förförståelse inom parentes (Lundman & Graneheim Hällgren, 2012).

Lundman och Graneheim Hällgren (2012) påpekar att trovärdighet förknippas med giltighet, tillförlitlighet, överförbarhet och delaktighet inom kvalitativ forskning. Giltighet kännetecknar ett resultat som kan representera det som var meningen att beskrivas, vilket bygger på resultatets sanningshalt. Samtidigt kännetecknas analysarbetet av tillförlitlighet, vilket är av betydelse för att stärka resultatet. Tillförlitlighet bygger på att forskaren behöver säkerställa sina beslut genom analysprocessen (Lundman & Graneheim Hällgren, 2012).

Utifrån överförbarheten menar Lundman och Graneheim Hällgren (2012) att huruvida resultatet kan överföras och placeras i en ny kontext, i form av andra grupper och situationer.

Det är läsaren som avgör om resultatet kan överföras, däremot kan författaren underlätta bedömningen genom att beskriva urval, deltagare, datainsamling, analys och andra relevanta företeelser avseende studien.

3.2 Analysmetod - Fördelar och nackdelar

Kawulich och Holland (2012) påpekar att det finns ett par fallgropar som behöver beaktas vid framtagning av teman. Tolkningar baserade på ett eller två textutdrag i syfte att beskriva ett tema kan anses som mindre övertygande, eftersom resultatet ska övertyga läsaren utifrån rimlig och korrekt tolkning baserat på data. Vidare menar de att studiens forskningsfrågor behöver beaktas vid analysen, likväl kunna kopplas till studiens teoretiska ramverk. Samtidigt reflekterar Lundman och Graneheim Hällgren (2012) över fördelar och nackdelar gentemot kvalitativ innehållsanalys. Eftersom metoden kan utföras på olika abstraktions- och tolkningsnivåer kan helheten förloras genom detaljerad kodning i större utsträckning, därav krävs någon form av tolkning för att utforma ett meningsfullt och förståeligt resultat. Även om djupare tolkning kan möjliggöra tydligare samband vid framtagning av kategorier och teman finns det fortfarande en risk att annat material tvingas in i nuvarande kategorier. Däremot anses metodens anpassning utifrån olika syften utgöra en fördel baserat på data av växlande kvalitet. Samtidigt har datamaterial med högre standard och forskare med bredare erfarenhet större sannolikhet att skapa ett sammanhängande resultat (Lundman & Graneheim Hällgren, 2012).

4.Resultat

I detta avsnitt presenteras studiens resultat, vilket bygger på planeringsunderlag utifrån Växjö kommuns arbete med hållbara transporter. Först presenteras Växjö kommuns strategiska arbete med hållbara transporter, avseende gång-, cykel- och kollektivtrafik. Därefter presenteras resultatet i tre teman med tillhörande kategorier baserat på planerna: *Växjö kommuns översiktsplan*, *Transportplan Växjö kommun 2025* och *Trafikplan 2030*.

Översiktsplanen ska vara vägledande utifrån hur kommunen avser att använda, utveckla och bevara den byggda miljön. Hur kommunen avser att utveckla mark- och vattenområden ska anges i översiktsplanen, både övergripande och ur ett långsiktigt perspektiv, likväl som hänsyn tas till det allmänna intresset (Växjö kommun, 2021a). Växjö kommuns transportplan presenteras utvecklingsområden och ordningen på dessa baseras på prioriteringar i arbetet

avseende hållbara transporter enligt transportpyramiden, vilket inkluderar trafikslagen i Växjö kommun. Av totalt sju trafikslag är fotgängare, cyklister och kollektivtrafik högst prioriterade (Växjö kommun, 2021). Trafikplanen utgör ett mer detaljerat planeringsunderlag i förhållande till transportplanen, vilket ska främja transportsystemets utveckling i förhållande till social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet (Växjö kommun, 2018).

4.1 Inkluderad transportutveckling

Temat *inkluderad transportutveckling* bygger på att Växjö kommun vill utveckla arbetet med hållbara transporter för att tillgängliggöra fler funktioner i samhället oavsett var individen är bosatt i kommunen. Temat är en av de mest framträdande och har påvisats i flera av de strategiska dokumenten.

4.1.1 Stärka invånarnas delaktighet

Växjö kommun (2021a, s.15) beskriver att “De kommunala kommunikationssambanden är viktiga för att koppla samman kommunens kärnor och ge förutsättningar för ett effektivt och hållbart transportsystem där kollektiva färdmedel främjas.” Utifrån kommunikationssambandens betydelse som kopplar samman kommunens kärnor bidrar detta till positiva effekter, vilket Växjö kommun (2021a, s15) påpekar genom att “Kollektivtrafik främjar rörelse mellan kommunkärnorna, främjar social sammanhållning samt motverkar segregation.” Därav anser författaren att ovanstående kan tänkas *stärka invånarnas delaktighet* eftersom olika samhällsfunktioner ska tillgängliggöras för fler invånare i kommunen. Författaren anser även en medvetenhet hos kommunen utifrån fördelarna med ökad kollektivtrafik eftersom kollektiva resor skapar rörelse, social sammanhållning och minskar segregation mellan kommunala kärnor. Växjö kommun (2021a, s. 17) beskriver samtidigt att “En effektiv kollektivtrafikering med hög turtäthet mellan kärnorna ska eftersträvas. Detta gör att vi tillgängliggör stadens funktioner för fler och att det skapas fler alternativ till var man kan bo och arbeta.”

Utifrån kommunens strategiska arbete avseende hållbara transporter utgör cykel ett prioriterat transportmedel vilket konstateras i Växjö kommuns transportplan (2021, s. 10) utifrån att “Cykel är ett prioriterat transportmedel och därför bör andelen cykelresor öka. En kompakt tätort, bra och trafiksäker cykelinfrastruktur och en ökad cykelkultur skapar förutsättningar för Växjö som cykelstad.” Samtidigt anser kommunen att förutsättningar avseende cykling behöver förbättras vilket återigen specificeras Växjö kommuns transportplanen (2021, s. 10)

“För resor mellan kärnor och på landsbygden behöver förutsättningarna för cykling förbättras.” Växjö kommun (2018, s. 21) konstaterar att “Det finns också ambitioner om cykelstråk från samtliga tätorter i Växjö kommun och in till huvudorten.”, vilket är ytterligare en faktor som bekräftar kommunens ambition utifrån tidigare år. Kollektiva resor är en del i kommunens strategiska arbete för att tillgängliggöra viktiga funktioner för invånare, vilket även utveckling av cykelnätet ska bidra till.

4.1.2 Strategisk förändring

Växjö kommun anser att kommunikationer är av stor betydelse för utvecklingen mellan orter och landsbygd. En del av arbetet för att fånga upp befolkningen bygger på goda kommunikationssamband, välplanerade och strategiskt placerade kommunikationsnoder och att tillgängliggöra viktiga funktioner genom noderna. Växjö kommun (2021a, s. 19) konstaterar att “På sikt är även nodernas funktion att samordna och samla viktiga funktioner så att dessa kommer närmare de som bor på landsbygden”, vilket kommer sträka tillgängligheten för invånare på landsbygden i framtiden. Kommunen strävar mot en attraktiv och levande landsbygd, samtidigt som de vill minska klimatpåverkan genom kollektiva resor. Växjö kommun (2021a, s. 17) menar att en bidragande faktor till detta är “Välplanerade och strategiskt lokaliserade noder på landsbygden gör att även en stor del av landsbygdsbefolkningen kan åka kollektivt.”

Utöver strategiskt lokaliserade noder anser Växjö kommun (2021a, s. 15) i översiktsplanen att “Det är nödvändigt att skapa samband mellan kärnor, bostadsbebyggelse, arbetsplatser och landsbygd”. Genom goda kommunikationssamband skapas hållbara och effektiva transporter där en stor del av befolkningen och alla pendelresor fångas upp. Ambitionerna är tydliga, vilket ska stärka kommunikationssambanden mot kommunens invånare.

4.2 Miljövänlig transportutveckling

Nästkommande tema är *miljövänlig transportutveckling* och representerar Växjö kommuns arbete för att minska användningen av bilen och möjliggöra andra alternativ för fler invånare.

4.2.1 Minskat bilberoende

Kommunen är medveten om problematiken bilen skapar gentemot samhället, samtidigt som de lyfter friheten individen kan uppleva genom användning av transportmedlet. Växjö kommun (2021, s. 13) påpekar att “Privatbilism ersätts istället med gång, cykel,

kollektivtrafik och delningstjänster såsom bilpooler och samåkning där det är möjligt”, vilket bekräftar kommunens ambition mot ett hållbart transportsystem. Samtidigt menar Växjö kommun (2021, s.13) att “Den motorfordonstrafik som blir kvar bör så långt som möjligt vara fossilfri och använda el, biodrivmedel som exempelvis biogas. Detta för att uppnå kommunens mål om ett fossilbränslefritt Växjö 2030”. Även om gång, cykel och kollektivtrafik ska ersätta privatbilism ska kvarvarande motorfordonstrafik eftersträva fossilfrihet i längsta utsträckning. Därav vill kommunen lämna utrymme för invånare som är i behov av bilen, vilket påpekas mer tydligt under temat *främja framkomlighet*.

Även om kommunen har en strävan att främja hållbart resande för att minska användandet av bilen anser Växjö kommun (2021, s. 7) i transportplanen att “Samhället och transportsystemet behöver skapa bättre förutsättningar som främjar hållbart resande och minskar bilberoendet och resor med privata bilar.” Sammanfattningsvis anses ett behov av praktiska insatser i kommunens omgivande miljö för att beroendet av bilen ska minska, vilket ska främja hållbart resande.

4.3 Främja framkomlighet

Nästkommande tema *främja framkomlighet* bygger på kommunens utveckling av trafiksystemet för att tillgodose invånarnas behov genom gång-, cykel- och kollektiva resor.

4.3.1 Behov av utökad kapacitet

Växjö kommun är i behov av att utveckla möjligheterna inom trafiksystemet och främja hållbara transporter i syfte att förebygga kollaps genom ökat invånarantal. I Växjö kommuns trafikplan (2018) anser de att cykelresor förväntas öka till 2030, vilket ställer krav på utvecklingen av infrastruktur för att kunna hantera ett ökat trafikflöde. Kommunen anser även att biltrafiken kräver ett större utrymme, därav prioriteras gång, cykel och bussresor i trafikplanen för att tillgodose bilens behov. Växjö kommun (2018, s. 14) beskriver att “Utrymmesfrågan är mycket viktig och en av anledningarna till den prioritering trafikplanen anger och där gång-, cykel- och busstrafik har en viktig roll eftersom de kan minska den utrymmeskrävande biltrafikens behov, såväl vad gäller körbana som yta för parkering”. Därav anser författaren att gång-, cykel- och busstrafik har ett *behov av utökad kapacitet*, samtidigt som utrymme lämnas till de invånare som behöver bilen. För att *främja framkomlighet* i kombination med att nå målen med ökad befolkning anser kommunen att lösningen är förändrade färdmedelsval av invånarna. Kollektivtrafik, cykel och gång utgör

majoriteten av hanteringen gällande ökad trafik, vilket ställer krav på de systemen. Samtidigt menar kommunen att färdmedlen tar upp mindre yta i förhållande till biltrafiken, även om nya förutsättningar behövs gentemot ovanstående.

5. Diskussion

5.1 Metoddiskussion

I fallstudien har tre kommunala planer analyserats genom kvalitativ innehållsanalys. Eftersom dokumenten härleds till varandra har samband kunnat identifierats genom angiven metod, vilket har underlättat arbetet i huruvida kommunen arbetar med hållbara transporter, likväl som invånarnas möjlighet till hållbara val. I samband med insamling av material uppstod oro över huruvida specifikt och detaljerat materialet borde vara för att möjliggöra analys gentemot fallstudiens syfte och frågeställningar. Översiktsplanen är inte bindande, däremot vägledande inom Växjö kommuns framtida utveckling (Växjö kommun, 2021a). Samtidigt är översiktsplanen enbart ett förslag, vilket kan kritiserats samtidigt som planen möjliggör översiktlig information i huruvida kommunen avser att planera framtida utveckling avseende kommunala invånare. I tillägg har *Transportplan 2025* och *Trafikplan 2030* ett framtidsperspektiv, vilket avser kommunens framtida utveckling inom hållbara transporter, därav anses översiktsplanen relevant. Eftersom förslaget på översiktsplanen enbart utgör ett övergripande förhållningssätt till kommunens framtida planering önskades mer specifika målsättningar och insatser inom transportområdet, vilket planerna *Transportplan 2025* och *trafikplan 2030* skulle bidra till.

Lundman och Graneheim Hällgren (2012) hävdar att metoden är applicerbar inom flera forskningsområden och kan utföras på olika abstraktions- och tolkningsnivåer, vilket kan anses metod med hög anpassningsförmåga gentemot varierande forskningsområden. I tillägg möjliggör metoden användandet av olika metodologiska ansatser, såsom deduktiv och induktiv (Lundman & Graneheim Hällgren, 2012). Innan analysen påbörjades utgjorde intersektionalitet fallstudiens teoretiska ramverk. Under analysprocessen kompletterades fallstudiens teoretiska ramverk med centrum mot periferi teori, vilket författaren anser kan härledas till både induktiv och deduktiv ansats. Lundman och Graneheim Hällgren (2012) hävdar att deduktiv ansats bygger på ett förarbetat kodningsschema eller mall baserat på en modell eller teori, medan en induktiv ansats förhåller sig till en förutsättningslös analys av

texten. Eftersom nya fynd hittades under analysen ansåg författaren fallstudiens teoretiska ramverk behövde kompletteras, vilket författaren anser är en stor fördel avseende metodens frihet och anpassningsförmåga gentemot de metodologiska ansatserna.

Lundman och Graneheim Hällgren (2012) hävdar att metodens anpassning utifrån olika syften utgör en fördel baserat på data av växlande kvalitet. Samtidigt har datamaterial med högre standard och forskare med bredare erfarenhet större sannolikhet att skapa ett sammanhängande resultat.

Utifrån nackdelar till metoden hävdar Kawulich och Holland (2012) att tolkningar baserade på ett eller två textutdrag i syfte att beskriva ett tema kan anses som mindre övertygande, eftersom resultatet ska övertyga läsaren utifrån rimlig och korrekt tolkning baserat på datan. Även Lundman och Graneheim Hällgren (2012) anser att djupare tolkning kan möjliggöra tydligare samband vid framtagning av kategorier och teman, likväl som det finns risk att annat material tvingas in i nuvarande kategorier. Ovanstående resonemang kan bekräftas av författaren under analysprocessen eftersom konkreta och slagkraftiga fynd hade önskats vara övertygande. Därav anser författaren nya fynd i form av meningsenheter strävade mot liknande tolkning av kategorier och teman. Författaren anser att detta utgjorde ett problem under analysprocessens tidigare stadie, vilket senare kunde motverkas genom återuppreparande läsning av de kommunala planerna.

Lundman och Graneheim Hällgren (2012) påpekar att trovärdighet förknippas med giltighet och tillförlitlighet. Trovärdigheten i fallstudiens resultat är författaren till. Vidare hävdar Lundman & Graneheim (2012) att giltighet kännetecknar ett resultat som kan representera det som var meningen att beskrivas, vilket bygger på resultatets sanningshalt. Även om författaren har varit transparent gentemot syfte och frågeställning vid framtagning av meningsenheter och tolkning baserat på planerna, anses bristen på data i form av meningsenheter påverka resultatets giltighet. Vidare konstaterar Lundman & Graneheim Hällgren (2012) att tillförlitlighet bygger på att forskaren behöver säkerställa sina beslut genom analysprocessen. Ett beslut av betydelse som både kan påverka giltigheten och tillförlitligheten är analys av Växjö kommuns översiktsplan (2021a). Planen utgör ett förslag och är ute på samråd. Därav kan ändringar i planen inträffa vilket kan påverka resultatets tillförlitlighet beroende på eventuella ändringar. Samtidigt har författaren haft större fokus på transportplanen och trafikplanen eftersom översiktsplanen har en övergripande beskrivning inom flera områden.

5.2 Resultatdiskussion

5.2.1 Inkluderande transportutveckling

Utifrån ett övergripande perspektiv från de strategiska planerna har Växjö kommun en ambition att utveckla och möjliggöra hållbara transporter för fler invånare avseende gång-, cykel och kollektiva transportmöjligheter. Kollektiva resor ska främjas mellan kommunkärnorna, vilket ska stärka social sammanhållning och motverka segregation. Samtidigt önskar de att eftersträva en kollektivtrafik med hög turtäthet mellan kärnorna, vilket ska ha positiv inverkan på huruvida invånarna väljer att bosätta sig. Utifrån kommunens ambition att främja kollektiva resor mellan kommunala kärnor anser författaren att de vill utveckla och stärka invånarnas delaktighet genom kollektiva resor. Samtidigt hävdar Erlingsson m.fl. (2021, s.39) att förtroendet mot lokala institutioner minskas om orter och dess invånare utanför centralorten upplevs vara mindre prioriterade. Även om kommunen inte lyfter i planerna att social sammanhållning mellan kommunala kärnor, likväl som segregation är ett problem kan kommunens ambitioner oavsett förbättra och motverka potentiella problem. Därav anser författaren att kommunen vill stärka invånarnas delaktighet genom inkluderad transportutveckling, vilket avser att prioritera invånare utanför centralorten och möjliggöra betydande samhällsfunktioner för fler.

Donaghy & Poppelreuter (2016) hävdar att social utestängning kan härledas till höga transportkostnader, vilket riskerar att ha större effekt på lågavlönade individer eftersom det kan begränsa möjligheten till sociala aktiviteter och andra tjänster. Förhoppningsvis ska kommunens ambitioner avseende ökad turtäthet och förbättrade kommunikationssamband mellan kärnorna bidra till att fler invånare kan ha tillgång till rörelse genom kollektiva färdmedel. Likt Donaghy & Poppelreuter (2016) resonemang utifrån höga transportkostnader och dess effekter på lågavlönade kan kommunens ambitioner tänkas att ha positiv inverkan på invånare med begränsad tillgång till transport.

Samtidigt hävdar Nielsen (2003) att politiskt deltagande kan försvåras i kommuner med större yta och längre distanser mellan kommunernas centrum och periferier, vilket kan påverka beslut utförda av kommunpolitiker negativt. I relation till Växjö kommun anser författaren att ambitionerna om ökad turtäthet och förbättrade kommunikationssamband mellan kärnorna kan tänkas förbättra möjligheterna för invånare som inte har ekonomiska förutsättningar eller utifrån ålder att äga en bil. Detta kan tänkas bidra till att invånarnas

delaktighet stärks genom ökad tillgång till aktiviteter och samhällsfunktioner. I Växjö kommuns översiktsplan (2021a) framgår det en strävan mot en levande landsbygd genom strategiskt lokaliserade noder för att tillgängliggöra fler funktioner för invånare. Liknande ambitioner presenterar i Växjö kommuns trafikplan (2018) att nodernas funktion ska ur ett framtidsperspektiv tillgängliggöra fler funktioner för landsbygden, vilket även ska stärka kommunikationssambanden. Samtidigt hävdar Mattioli (2014) att utsläpp av växthusgaser har transporter varit högst bidragande till eftersom reseavstånd, användningen och ägandet av bilen har ökat, vilket anses som ohållbart. Avseende Växjö kommun visar de en medvetenhet i huruvida de ska minimera utsläppen med hjälp av kollektivt resande och minska resor med bil, samtidigt behöver invånare i landsbygdsområden fångas upp.

5.2.2 Miljövänlig transportutveckling

Mattioli (2014) reflekterar över konsekvenser avseende passagerartransporter som kan stärka social ojämlikhet, vilket härleds till en rörligare värld, möjligheten att täcka större ytor och ha åtkomst till motoriserade transportmedel. I tillägg konstaterar Donaghy & Poppelreuter (2016) att beroendet av bil kan vara en del av orsaken till utanförskap. I Växjö kommuns transportplan (2021) prioriteras trafikslag utifrån transportpyramiden och trafikslag med lägst påverkan på miljön och störst fördelar gentemot folkhälsa, energiförbrukning och effektivisering. Författaren anser att kommunen vill sträva mot ett samhälle som inte är beroende av bil. Även om kommunen är medvetna om bilens fördelar anser de att förutsättningar för hållbart resande behöver främjas i syfte att minska resor med privata bilar. I tillägg vill kommunen sträva mot att kvarvarande motorfordonstrafik bör vara fossilfri och använda el eller drivas på biodrivmedel. Likt Donaghy & Poppelreuter (2016) resonemang att beroendet av bil kan orsaka utanförskap anser författaren att sociala aspekter behöver beaktas vid insatser avseende miljövänlig transportutveckling. Även om kommunen vill främja hållbart resande genom minskat användande av bil behöver invånarna ha god möjlighet till hållbara trafikslag eftersom beroendet av bil riskerar att bidra till utanförskap.

Samtidigt strävar kommunen efter att ersätta bilresor med gång-, cykel- och kollektivtrafik, vilket förhoppningsvis stärker den sociala sammanhållningen och förebygger utanförskap. Ur ett intersektionellt perspektiv beskriver Kaijser och Kronsell (2014) att individers beslutskraft, sårbarhet och ansvar i förhållande till klimatförändringar bygger på sociala strukturer såsom socioekonomisk status, hälsa och plats. Till följd av strategier mot klimatförändringar kan dessa strukturer förstärkas (Kaijser & Kronsell, 2014). Likt Växjö

kommuns strävan mot ett samhälle som inte är beroende av bil behöver individers förmågor beaktas utifrån vart invånare bor och deras hälsorelaterade förutsättningar för gång och cykel. Även om kollektiva resor ska prioriteras vill kommunen sträva mot ett samhälle med minskat beroende av bil, däremot är biodrivmedel och el ett möjligt alternativ. Samtidigt konstaterar Edling och Liljeros (2022) att människor som upplever orättvisor riskerar att drabbas av ohälsa, våld eller fattigdom utifrån tillhörigheten av en specifik klass, ålder, kön, sexualitet eller etnicitet (Edling & Liljeros, 2022). Författaren anser att beroendet av bil kan utgöra ett problem för individer som inte har möjlighet att investera i en bil, vilket kan förknippas med orättvisa utifrån begränsad tillgång till olika funktioner eller aktiviteter. Vidare hävdar Edling och Liljeros (2022) att teoretiska modeller skiljer sig i huruvida kategorier utspelar sig i verkligheten eftersom samma individ kan vara utsatt för orättvisor och diskriminering av olika varianter, vilket kan härledas till dubbelt- eller flerdubbelt förtryck (Edling och Liljeros, 2022). Samma individ som inte har möjlighet att investera i en bil skulle potentiellt kunna uppleva begränsad tillgång av utbildning utifrån en bilbaserad transportutveckling, vilket återigen leder till orättvisa. I Växjö kommun anser författaren att minskat bilberoendet eftersträvas, även om planerna utgörs av ambitioner. Detta tyder på att kommunen är medvetna om möjliga konsekvenser avseende en transportutveckling som är i behov av bilen.

Psarra m.fl (2021) hävdar att befolkningstätheten är av betydelse vid implementering av kollektivtrafik eftersom införandet av hög turtäthet i områden med låg befolkningstäthet anses vara ineffektiv och dyr, vilket resulterar i att lokal efterfrågan inte kan tillgodoses. Samtidigt hävdar de att tillgängligheten av viktiga tjänster såsom hälsa, utbildning och stormarknader är också följder som begränsad tillgång till transportalternativ leder till eftersom många tjänster är centrerade runt städer (Psarra, m.fl., 2021). Även om kommunens ambition är att främja hållbara alternativ behöver inte detta vara självklart för invånarna. Några individer har möjligheten att välja plats för bosättning och andra har begränsad möjlighet. Varierade möjligheter av tillgänglighet till viktiga tjänster kan också variera, eftersom alla inte har förutsättningar för investering i en bil. Detta förutsätter att tillgången till andra transportalternativ inte är begränsad oavsett bostadsform. Eftersom transporter är en viktig del i tillgången till viktiga tjänster såsom hälsa eller utbildning behövs hållbara alternativa vara möjliga för invånarna, både ur ett miljömässigt och socialt perspektiv.

Tidigare har Black (2010) undersökt historiska tidsperioder av transporter och gemensamt för samtliga är att de resulterar i ohållbara transporter. Även om de inledningsvis skulle kunna

vara hållbara anses mängden av samma transportsätt och bränslekälla utgöra ett ohållbart transportsystem. Vidare hävdar Black (2010) att transportsystemet anses ohållbart av olika anledningar utifrån petroleumbaserade fordon, olyckor och trängsel. I Växjö kommuns transportplan (2021) presenteras transportpyramidens och fordon med framförallt lägst miljöpåverkan och störst fördelar gentemot energiförbrukning och folkhälsa prioriteras. Utifrån hur Black (2010) resonerar avseende problemet med ett transportsätt och bränslekälla anser författaren att Växjö kommun strävar mot ett varierat transportsystem. Utifrån fallstudiens avgränsning är gång- cykel och kollektivtrafik av största prioritet. Författaren anser att arbetet kan tänkas resultera i positiva effekter gentemot omgivande miljö och invånarnas möjligheter till hållbara val utifrån prioritering av varierande trafikslag.

Hiselius och Rosqvist (2018) hävdar att transportsektorn är i behov av olika typer av insatser för att reducera miljöpåverkan. Även om tekniska lösningar och förnybara energikällor är av stor prioritet i olika länders strategier behövs även förändringar utifrån beteende (Hiselius & Rosqvist, 2018). Detta är ett område som kommunen inte har som högsta prioritet, även om de nämner beteendeförändrande insatser. I Växjö kommuns transportplan (2021) nämnder de några insatsområden utifrån samarbete med olika arbetsgivare, skolor, föreningar och stora besöksmål för att få fler att välja hållbara alternativ.

5.2.3 Behov av utökad kapacitet

Författaren anser att kommunen vill främja framkomlighet och att kommunen har ett behov av utökad kapacitet. Tolkningen förknippas delvis med kommunens resonemang i trafikplanen avseende utrymmesfrågan och prioriteringen av gång-, cykel- och kollektivtrafik eftersom följande trafikslag har möjlighet att tillgodose bilens behov (Växjö kommun, 2018). Samtidigt hävdar Växjö kommun (2018) att stora krav ställs på kollektivtrafik, cykel och gång om ökningen av trafik enbart omhändertas av dessa system, även om de tar yttlig mindre plats i relation till biltrafiken. Författaren anser att utrymmesfrågan är av betydelse, vilket tydligt framgår i trafikplanen. Samtidigt strävar kommunen mot att se över behovet av gångbanor i eftersom dessa är av betydelse avseende parkeringshus utanför centrum. I tillägg anser dem att möjligheten till vila bör vara möjligt längs gångbanorna eftersom individer av hälsoskäl kan tänkas vara i behov av återhämtning (Växjö kommun, 2018). Därav anser författaren att ambitionerna ska tillgängliggöra hållbara transporter för fler invånare i Växjö tätort avseende gång-, cykel- och kollektivtrafik. Samtliga resonemang härledas till Växjö kommuns trafikplan (2018) vilket avser ambitioner och insatser främst inom Växjö tätort,

vilket kan förknippas med centrum och periferi. Nielsen (2003) hävdar att periferier inom kommuner riskerar därmed inte få tillräcklig uppmärksamhet, vilket kan resultera i ignorans gentemot kommunens invånare. Därav är trafikplanens ambitioner och insatser intressanta att sätta i relation till invånare bosatta utanför Växjö tätort eftersom planen inte omfattar landsbygden. Även om utrymmesfrågan är av betydelse i tätorten kan landsbygden tänkas ha motsvarande problem, att de behöver fler möjligheter till hållbara transportval såsom gång-, cykel- och kollektivtrafik. Likaså gäller möjligheten för invånare bosatta på landsbygden som av hälsoskäl behöver återhämtning vid gång, dessutom är det troligtvis längre distanser utanför tätorten.

Utifrån Växjö kommuns trafikplan (2018) framgår det tydligt att de vill utveckla gång-, cykel- och busstrafik för att bidra till ökat utrymme, eftersom detta anses som ett problem. Samtidigt anser Saplıoğlu och Aydın (2018) att fotgängare, cykel och motorfordon är i behov av samordning eftersom balans mellan transportsätten är av betydelse, vilket ska bidra till ett transportsystem bestående av säkerhet och hållbarhet. Samtidigt kan liknande rutter mellan cykel och kollektivtrafik utgöra ett säkerhetsproblem utifrån tidigare planering. Därav är planeringsprocessen avseende främjandet av cykeltransporter och fotgängare viktiga eftersom det kan bidra till minskat bilberoendet (Saplıoğlu och Aydın, 2018). Författaren anser att kommunen vill utveckla gång- och cykeltrafik, främst runt Växjö tätort utifrån trafikplanens avgränsning. Samtidigt hävdar Black (2010) att trängsel är en del av ett ohållbart transportsystem, vilket är ett område som kommunen vill utveckla och förbättra.

Hiselius och Rosqvist (2018) hävdar att variationer i befolkningen och resebeteende är av betydelse vid utformning av policyer eftersom passagerartransporter med tillhörande koldioxidutsläpp kan påverkas av skillnader mellan bostäder utifrån lokalisering, befolkningstäthet och tillgängligheten till transport. Även om kommunen ser ett behov av utveckling och förbättrade förutsättningar avseende gång-, cykel- och kollektivtrafik kan vidare djupdykning vara intressant utifrån anpassning av åtgärder gentemot befolkningen. Individens behov av transport kan ha stor betydelse i hurvida de är bosatta och för att undvika implementering av mindre effektiva åtgärder kan kännedom om specifika behov hos individer bidra till förbättrade möjligheter till hållbara val. Detta bekräftar Erlingsson m.fl. (2021) genom att orter utanför centralorten kan anses vara mindre prioriterade gentemot centralortens invånare, vilket kan bidra till ett försämrat förtroende för lokala institutioner.

6. Slutsatser

- *Hur arbetar svenska kommuner för att främja hållbara transporter?*

Även om översiktsplanen är ett pågående förslag har tydliga ambitioner och en strävan till främjandet av hållbara transporter påträffats, likaså gäller transportplanen. Ambitionerna är tydliga i hur kommunen avser att utveckla hållbara transporter genom prioriteringar utifrån transportpyramiden. Översiktsplanen och transportplanens visioner är av liknande karaktär eftersom de inkluderar kommunen som helhet. Däremot avgränsas trafikplanen till Växjö tätort med tillhörande statliga riksvägar och trafik som kommer till och från området. Detaljeringsgraden är högre i trafikplanen i relation till tidigare planer. Slutligen anser författaren att avgränsningen av trafikplanen är intressant, eftersom denna riktar sig till invånare i närliggande områden av Växjö tätort. Även om landsbygden möjligtvis inte har transportrelaterade problem avseende utrymme, kan invånare i landsbygden tänkas vara i behov av bättre förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik för att omställningen ska lyckas.

- *Hur påverkar arbetet avseende hållbara transporter invånarens möjlighet till att göra hållbara val?*

Det som tydligt framgår genom planerna är ambitionen och tillgängligheten av hållbara transporter avseende gång-, cykel- och kollektivtrafik. Gemensamt för planerna är att de utgör ett planeringsunderlag inför olika beslut gällande transport, däremot anser författaren att ambitionerna förhoppningsvis kommer ha positiv inverkan på huruvida invånarna har möjligheten att göra hållbara val. Ambitionerna är tydliga eftersom kommunen strävar mot ett minskat bilberoende och att fler ska ha tillgång till hållbara transporter avseende gång-, cykel- och kollektivtrafik. Även om de behöver möjliggöra hållbara transporter för fler kan tillgängligheten tänkas öka inför framtiden gentemot fler invånare.

Referenser

- Bao, L., Kusadokoro, M., Chitose, A., & Chen, C. (2023). Development of socially sustainable transport research: A bibliometric and visualization analysis. *Travel Behaviour and Society*, 30, 60-73.
- Berg, J., & Ihlström, J. (2017). *Kollektivtrafikens betydelse för mobilitet och vardagsaktiviteter hos hushåll på landsbygd: intervjustudie*. Statens väg-och transportforskningsinstitut.
- Björklund, M. (2018). *Hållbara logistiksystem*. 2. uppl. Lund: Studentlitteratur AB.
- Black, W. R. (2010). *Sustainable transportation: problems and solutions*. Guilford Press.
- Brundtland, G. H. (1987). *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*.
<https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf>
- Borowik, L., & Cywiński, A. (2016). Modernization of a trolleybus line system in Tychy as an example of eco-efficient initiative towards a sustainable transport system. *Journal of Cleaner Production*, 117, 188-198.
- Collins, P. H., & Bilge, S. (2020). *Intersectionality*. John Wiley & Sons.
- Davis, K. (2008). Intersectionality as buzzword: A sociology of science perspective on what makes a feminist theory successful. *Feminist Theory*, 9(1), 67–85.
<https://doi.org/10.1177/1464700108086364>
- Donaghy, K., & Poppelreuter, S. (2016). *Social dimensions of sustainable transport: transatlantic perspectives*. Routledge.
- Edling, C., & Liljeros, F. (2022). *Ett delat samhälle-makt, intersektionalitet och social skiktning*, 3e uppl. Liber.

- Erlingsson, G. Ó., Öhrvall, R., Wallman Lundåsen, S., & Zerne, A. (2021). *Centrum mot periferi?: Om missnöje och framtidstro i Sveriges olika landsdelar (version 2)*. Linköping University Electronic Press.
- Fuinhas, J. A., Koengkan, M., Leitão, N. C., Nwani, C., Uzuner, G., Dehdar, F., ... & Peyerl, D. (2021). Effect of battery electric vehicles on greenhouse gas emissions in 29 European Union countries. *Sustainability*, 13(24), 13611.
- Hankivsky, O., Grace, D., Hunting, G., Ferlatte, O., Clark, N., Fridkin, A., & Laviolette, T. (2012). Intersectionality-based policy analysis. *An intersectionality-based policy analysis framework*, 33-45.
- Johansson, P., & Perjons, E. (2021). *An Introduction to Design Science*. (2 uppl.). Springer. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-78132-3>
- Kaijser, A., & Kronsell, A. (2014). Climate change through the lens of intersectionality. *Environmental politics*, 23(3), 417-433. <https://doi.org/10.1080/09644016.2013.835203>
- Klimatkommunerna. (2021). *Inkludera alla kommuner i Sveriges klimatarbete genom ett klimatavtal*. <https://klimatkommunerna.se/wp-content/uploads/2021/12/forslag-pa-klimatavtal-mellan-stat-och-kommuner.pdf>
- Lundman, B. & Granheim Hällgren, U. (2012). Kvalitativ innehållsanalys. I M. Granskär & B. Höglund Nielsen (Red). *Tillämpad kvalitativ forskning inom hälso- och sjukvård* (2 uppl., ss 187-201). Studentlitteratur.
- Glesbygdverket. (2007). *Fakta om Sveriges gles- och landsbygder*. <https://bit.ly/3FA470w>
- Graneheim, U. H., & Lundman, B. (2004). Qualitative content analysis in nursing research: concepts, procedures and measures to achieve trustworthiness. *Nurse education today*, 24(2), 105-112.

Henriksson, M., & Lindkvist, C. (2020). *Kollektiva resor: utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*. Arkiv förlag.

Hiselius, L. W., & Rosqvist, L. S. (2018). Segmentation of the current levels of passenger mileage by car in the light of sustainability targets—The Swedish case. *Journal of cleaner production*, 182, 331-337.

Hult, Å., Nuruzzaman, R., Perjo, L., & Sanne, J. (2021). *Rättvis tillgänglighet för landsbygder och mindre tätorter genom mobilitet som tjänst och e-handel: en förstudie*. IVL Svenska Miljöinstitutet.

Joseph, S. (2000, November). Integrated transport policies. In *Proceedings of the Institution of Civil Engineers-Civil Engineering*(Vol. 138, No. 6, pp. 39-43). Thomas Telford Ltd.

Mattsson, K. (2010). *Landet utanför: ett reportage om Sverige bortom storstaden*. Leopard förlag.

Mattioli, G. (2014). Where sustainable transport and social exclusion meet: Households without cars and car dependence in Great Britain. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 16(3), 379-400.

Naturskyddsföreningen. (2021, 9 april). *Vanliga frågor om bilar, klimat och miljö*. Hämtad 2023-03-16, från <https://bit.ly/42kji7A>

Naturvårdsverket. (u.å.). *Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser*. Hämtad 2023-03-15, från <https://bit.ly/400mpjd>

Naturvårdsverket. (u.å.a). *Agenda 2030 och globala hållbarhetsmålen*. Hämtad 2023-04-04, från <https://bit.ly/40Autb0>

Nielsen, P. (2003). *Kommunindelning och demokrati: om sammanläggning och delning av kommuner i Sverige* (Doctoral dissertation, Acta Universitatis Upsaliensis).

- Olafsson, A. S., Nielsen, T. S., & Carstensen, T. A. (2016). Cycling in multimodal transport behaviours: Exploring modality styles in the Danish population. *Journal of transport geography*, 52, 123-130.
- Saplıoğlu, M., & Aydın, M. M. (2018). Choosing safe and suitable bicycle routes to integrate cycling and public transport systems. *Journal of Transport & Health*, 10, 236-252.
- Schiller, P. L., Bruun, E. C., & Kenworthy, J. R. (2010). *An introduction to sustainable transportation: Policy, planning and implementation*. Earthscan.
- SKR. (2023, 14 mars). *Klimat*. Hämtad 2023-04-17, från <https://skr.se/skr/samhallsplaneringinfrastruktur/miljohalsa/klimat.656.html>
- Psarra, F., Piccoli, A., Karachaliou, E., Trendafilis, K., Spyridopoulos, K., Masson, B., ... & Santos, E. C. V. (2021). Sustainable Shared Mobility Interconnected with Public Transport in European Rural Areas. In *Intelligent System Solutions for Auto Mobility and Beyond: Advanced Microsystems for Automotive Applications 2020* (pp. 130-142). Springer International Publishing.
- Russo, F. (2022). Sustainable Mobility as a Service: Dynamic models for agenda 2030 policies. *Information*, 13(8), 355.
- Ryley, T., & Chapman, L. (Eds.). (2012). *Transport and climate change*. Emerald Group Publishing.
- Thaller, A., Posch, A., Dugan, A., & Steininger, K. (2021). How to design policy packages for sustainable transport: Balancing disruptiveness and implementability. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 91, 102714.
- Trafikverket. (2011). *Hållbart resande i praktiken Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus*. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1396139/FULLTEXT01.pdf>

Växjö kommun. (2018, 28 augusti). *Trafikplan 2030*.

<https://gis1.vaxjo.se/oversiktsplan/Oversiktsplan/Anvandning/Lankar/Trafikplan2030.pdf>

Växjö kommun. (2021, 11 november). *Transportplan 2025*.

<https://www.vaxjo.se/download/18.2aa17d2517d7b88b034b7d36/1639128264404/Transportplan%202025%20beslutad%20KF%2020211123.pdf>

Växjö kommun. (2021a, 11 november). *Växjö kommuns översiktsplan*.

<https://gis1.vaxjo.se/Oversiktsplan/Vaxjokommunsöversiktsplan.pdf>

Växjö kommun. (2023, 15 mars). *Fakta om växjö kommun*. Hämtad 14-04-2023, från

<https://www.vaxjo.se/sidor/politik-och-demokrati/om-vaxjo/fakta-vaxjo-kommun.html>

Växjö kommun. (2023a, 4 april). *Hela växjö växer*. Hämtad 09-05-2023, från

<https://www.vaxjo.se/sidor/trafik-och-stadsplanering/vaxjo-vaxer/sa-planerar-vi/hela-vaxjo-vaxer.html>

Winslott Hiselius, L., Khan, J., Smidfelt Rosqvist, L., Lund, E., Nilsson, L., & Nilsson, M. (2020). En rättvis omställning av transportsystemet:-En analys av de sociala effekterna av styrmedel för minskade klimatutsläpp. *Trafik och väg*, (318).

Wagner, C., Kawulich, B., & Garner, M. (2012). *EBOOK: Doing social research: A global context*. McGraw Hill.

7. Bilaga

4.1.1 Stärka invånarnas delaktighet (Inkluderad transportutveckling)

Meningsenhet	Kondensering	Kod	Kategori	Tema
De kommunala kommunikationssambanden är viktiga för att koppla samman kommunens kärnor och ge förutsättningar för ett effektivt och hållbart transportsystem där kollektiva färdmedel främjas. Kollektivtrafik främjar rörelse mellan kommunkärnorna, främjar social sammanhållning samt motverkar segregation. (Översiktsplan s. 15)	Kommunikationssambanden är viktiga för att koppla samman kommunens kärnor och ge förutsättningar för ett effektivt och hållbart transportsystem., där social sammanhållning främjas och segregation motverkas genom ökad rörelse av kollektiva resor.	Kommunikationssamband är viktiga	Stärka invånarnas delaktighet.	Inkluderad transportutveckling.
En effektiv kollektivtrafikering med hög turtäthet mellan kärnorna ska eftersträvas. Detta gör att vi tillgängliggör stadens funktioner för fler och att det skapas fler alternativ till var man kan bo och arbeta. (Översiktsplan s. 17)	Kollektivtrafikering med hög turtäthet mellan kärnorna ska eftersträvas. Detta tillgängliggör stadens funktioner för fler och skapar fler alternativ till var man kan bo och arbeta.	Kollektivtrafik med hög turtäthet.	Stärka invånarnas delaktighet.	Inkluderande transportutveckling.
Cykel är ett prioriterat transportmedel och därför bör andelen cykelresor öka. En kompakt tätort, bra och trafiksäker	För resor inom Växjö stad och andra kommunkärnor bör cykeln vara det vanligaste färdmedlet. För	Förutsättningarna för cykling behöver förbättras.	Stärka invånarnas delaktighet.	Inkluderad transportutveckling

<p>cykelinfrastruktur och en ökad cykelkultur skapar förutsättningar för Växjö som cykelstad. För resor inom Växjö stad och andra kommunkärnor bör cykeln vara det vanligaste färdmedlet. För resor mellan kärnor och på landsbygden behöver förutsättningarna för cykling förbättras. (Transportplan s.10)</p>	<p>resor mellan kärnor och på landsbygden behöver förutsättningarna för cykling förbättras.</p>			
<p>Det befintliga cykelnätet kompletteras kontinuerligt, bland annat genom två nya prioriterade stråk i öst-västlig riktning. Det finns också ambitioner om cykelstråk från samtliga tätorter i Växjö kommun och in till huvudorten Växjö. (Trafikplan S.21)</p>	<p>Det befintliga cykelnätet kompletteras kontinuerligt och det finns ambitioner om cykelstråk från samtliga tätorter i Växjö kommun och in till huvudorten Växjö</p>	<p>Utveckling av cykelnätet.</p>	<p>Stärka invånarnas delaktighet.</p>	<p>Inkluderad Transportutveckling</p>

4.1.2 Strategisk förändring (Inkluderad transportutveckling)

Meningsenhet	Kondensering	Kod	Kategori	Tema
<p>Kommunikationer är en viktig faktor för orter och landsbygd. Det är nödvändigt att skapa samband mellan kärnor, bostadsbebyggelse, arbetsplatser och landsbygd. Genom goda</p>	<p>Det är nödvändigt att skapa samband mellan kärnor, bostadsbebyggelse, arbetsplatser och landsbygd. Utifrån goda kommunikationssamband skapas hållbara och effektiva</p>	<p>Skapa samband</p>	<p>Strategisk förändring.</p>	<p>Inkluderad transportutveckling</p>

<p>kommunikationssamband skapas hållbara och effektiva transporter där en stor del av befolkningen och alla pendelresor fångas upp. (Översiktsplan s. 15)</p>	<p>transporter där en stor del av befolkningen och alla pendlarresor fångas upp.</p>			
<p>Välplanerade och strategiskt lokaliserade noder på landsbygden gör att även en stor del av landsbygdsbefolkningen kan åka kollektivt. Detta är viktigt för minskad klimatpåverkan men det ökar också landsbygdens attraktivitet och skapar en levande landsbygd. (Översiktsplan s. 17)</p>	<p>Välplanerade och strategiskt lokaliserade noder på landsbygden gör att fler från landsbygdsbefolkningen kan åka kollektivt vilket är av betydelse utifrån minskad klimatpåverkan och landsbygdens attraktivitet.</p>		<p>Strategisk förändring.</p>	<p>Inkluderad transportutveckling</p>
<p>På sikt är även nodernas funktion att samordna och samla viktiga funktioner så att dessa kommer närmare de som bor på landsbygden. Bebyggelse och funktioner kan komma till för att stärka kommunikationsnoden och kopplingarna till landsbygden ytterligare. (Översiktsplan s.19)</p>		<p>Långsiktig samordning.</p>	<p>Strategisk förändring.</p>	<p>Inkluderad transportutveckling</p>

--	--	--	--	--

4.2.1 Minskat bilberoende (Miljövänlig transportutveckling)

Meningsenheter	Kondensering	Kod	Kategori	Tema
Den motorfordonstrafik som blir kvar bör så långt som möjligt vara fossilfri och använda el, biodrivmedel som exempelvis biogas. Detta för att uppnå kommunens mål om ett fossilbränslefritt Växjö 2030. (Transportplan S.13)	Den motorfordonstrafik som blir kvar bör så långt som möjligt vara fossilfri och använda el, biodrivmedel som exempelvis biogas.	Fossilfri motorfordonstrafik.	Minskat bilberoende.	Miljövänlig transportutveckling
Privatbilen är ett transportmedel som kan skapa frihet och fördel för individen men skapar också flera problem för samhället och därför bör andelen bilresor minskas. Privatbilism ersätts istället med gång, cykel, kollektivtrafik och delningstjänster såsom bilpooler och samåkning där det är möjligt. (Transportplan S.13)	Privatbilen kan skapa fördelar för individen men också problem för samhället som därför behöver ersättas med gång, cykel, kollektivtrafik, bilpooler och samåkning där det är möjligt.	Fördelar och nackdelar med privatbilen.	Minskat bilberoende.	Miljövänlig transportutveckling
Samhället och transportsystemet behöver skapa bättre förutsättningar som främjar hållbart resande och minskar bilberoendet och resor med privata bilar. S. 7	Bättre förutsättningar behöver skapas genom samhället och transportsystemet som minskar beroendet av bil.	Skapa bättre förutsättningar.	Minskat bilberoende.	Miljövänlig transportutveckling

Transportplan				
Arbeta aktivt tillsammans med stora arbetsgivare, skolor, föreningar, stora besöksmål och nya bostads-, handels- och industriområden för att få fler att använda aktiva och hållbara transporter. S.9	Arbeta aktivt med arbetsgivare, skolor, föreningar, besöksmål, bostäder och nya bostads-, handels- och industriområden till användning av hållbara transporter.	Informera om transportalternativ	Minskat bilberoende	Miljövänlig transportutveckling

4.3.1 Behov av utökad kapacitet (Främja framkomlighet)

Meningsenheter	Kondensering	Kod	Kategori	Tema
Att den ökade trafiken, i stort sett, enbart hanteras av kollektivtrafik, cykel och gång ställer samtidigt stora krav på de systemen. Ökningen kommer att bli markant för kollektivtrafiken och cykel men samtidigt är det de färdmedel som tar väsentligt mindre yta i anspråk än biltrafiken. (Trafikplan S.11)	Ökade trafiken hanteras nästan enbart av kollektivtrafik, cykel och gång vilket ställer stora krav på dem. Ökningen kommer bli markant för kollektivtrafik och cykel men är de färdmedel som tar mindre plats jämfört med biltrafiken.	Ökad trafik hanteras i princip enbart av kollektivtrafik, cykel och gång.	Behov av utökad kapacitet.	Främja framkomlighet.
Utrymmesfrågan är mycket viktig och en av anledningarna till den prioritering trafikplanen anger och där gång-, cykel- och busstrafik har en viktig roll eftersom	Utrymmesfrågan är viktig och utifrån prioritering trafikplanen anger där gång-, cykel- och busstrafik har en viktig roll eftersom de kan minska den utrymmeskrävande	Gång-, cykel- och busstrafik har en viktig roll för utrymmet.	Behov av utökad kapacitet.	Främja framkomlighet.

<p>de kan minska den utrymmeskrävande biltrafikens behov, såväl vad gäller körbana som yta för parkering. (Trafikplan S.14)</p>	<p>biltrafikens behov, (Trafikplan, s.14)</p>			
<p>För de som av hälsoskäl har svårt att gå är möjligheten att vila en mycket viktig faktor. Detta ställer krav på vilomöjligheter i form av bänkar och vilplan där gångvägar lutar. (Trafikplan s.15)</p>	<p>De som av hälsoskäl har svårt att gå är möjligheten att vila viktig faktor. Detta ställer krav på vilomöjligheter.</p>	<p>Krav på vilomöjligheter.</p>	<p>Behov av utökad kapacitet</p>	<p>Främja framkomlighet</p>
<p>En fråga som särskilt lyfts fram i Trafikplan för Växjö centrum är behovet att se över gångbanor och trottoarer i centrum och att dessa är en viktig aspekt för att kunna styra folk till att parkera i de parkeringshus som planeras utanför centrum. (Trafikplan S.17)</p>	<p>Växjö centrum är i behovet att se över gångbanor och trottoarer i centrum och att dessa är en viktig aspekt för att kunna styra folk till att parkera i de parkeringshus som planeras utanför centrum.</p>	<p>Se över gångbanor och trottoarer i centrum.</p>	<p>Behov av utökad kapacitet</p>	<p>Främja framkomlighet</p>