



Arenamodellen för hållbar tillgänglighet

Test av en strategisk samverkansprocess i målstyrd planering för ett transporteffektivt samhälle

PM 2025:16/C899

Titel: Arenamodellen för hållbar tillgänglighet – test av en strategisk samverkansprocess i målstyrd planering för ett transporteffektivt samhälle

Rapportnummer: Trivector PM 2025:16/IVL C899

ISBN 978-91-7883-667-3

Författare: Christian Dymén, John Odhage, Håkan Johansson (Trivector Traffic), Johan M Sanne och Åsa Hult (IVL Svenska Miljöinstitutet)

Granskare: Charlotta Fredriksson (Trivector Traffic)

Medverkande i projektet: Magnus Hennlock (IVL), Oskar Waara (IVL), Jenny von Bahr (IVL), Stina Hörtn (Trivector Traffic), Niloofar Gerami (Trivector Traffic), och Krzysztof Kaczmar (konsult), samt representanter från Jönköpings kommun, Region Jönköpings Län, Skanska, NCC och Trafikverket Syd.

Forskningsfinansiär: Formas

Samtliga bilder och fotografier är framtagna inom projektet om inte annat anges.

Innehållsförteckning

Inramning.....	sid 5
Arenan som processmodell.....	sid 11
Simulering av modellen i Jönköping.....	sid 15
0 Skapande av arenan.....	sid 17
1-2 Erkänna och beskriva komplexiteten.....	sid 20
3 Rama in komplexiteten.....	sid 28
4 Hantering av utmaningar.....	sid 33
5 Implementering.....	sid 43
6 Uppföljning.....	sid 46
Lärdomar och insikter.....	sid 49

Inramning



Trivector



SVENSKA
MILJÖINSTITUTET

Bakgrund och utgångspunkter

Det transporteffektiva samhället som målbild

Elektrifiering och biodrivmedel är viktiga delar av en hållbar omställning av transportsektorn och hållbar stadsutveckling. Men det räcker inte, det krävs också en omställning till ett *transporteffektivt samhälle* med mindre bil- och lastbilstrafik. Det transporteffektiva samhället har potential att bidra till klimat- och miljömål och till mål kopplade till hälsa och attraktiva samhällen. Det transporteffektiva samhället stämmer också väl överens med boende i städernas önskemål om mindre biltrafik och mer yta för grönsstruktur samt förbättrade möjligheter att gå, cykla och använda kollektivtrafik.*

För att uppnå det transporteffektiva samhället krävs en *planering* som ökar förutsättningarna för olika former av hållbar och aktiv mobilitet, skapar närhet och tillgänglighet, och som minskar efterfrågan på biltrafik. Det krävs också *styrmedelspaket* där olika åtgärder, i form av både ”morötter” och ”piskor”, kompletterar varandra. För att uppnå önskade effekter är det dessutom nödvändigt att styrmedelspaketen utformas på ett sätt som stärker genomförbarheten. En central del av detta handlar om att öka *acceptansen* för åtgärderna. En viktig utgångspunkt för detta är att en minskad biltrafik ger *medfördelar* (*co-benefits*) såsom minskat buller, färre trafikolyckor, grönare stad, minskade luftföroreningar.

En tydlig ansats i arbetet är att det går att minska biltrafiken med 20 procent i hela Sverige – genom att flytta över till andra kommunikationsmedel eller ersätta med närhet, digitala lösningar, samåkning etc.

Tillgänglighet som centralt begrepp

Begreppet ”*tillgänglighet*” är centralt för det transporteffektiva samhället. Det är alltså mot detta som planering, styrmedelspaket och åtgärder behöver riktas.

”Tillgänglighet” har under lång tid associerats med ”mobilitet”, vilket i sin tur bidragit till ökade utsläpp då mobiliteten i hög utsträckning skett genom bilresande. I det transporteffektiva samhället behöver begreppet ”tillgänglighet” breddas, och inbegripa fysisk närhet och virtuell åtkomst, och i sista hand rörlighet där så behövs. OECD menar att lokalisering och koncentration av aktiviteter behöver vara i fokus och att aktiva transporter såsom gång och cykel bör utgöra de vardagliga resesätten.** Även förutsättningar till hållbart resande genom kollektivtrafik stärks genom koncentration och smart lokalisering.

Transportsystemet ska bidra till jämlika och jämställda möjligheter för människor att leva sina liv. Det bör därför påpekas att det transporteffektiva samhället är kontextberoende. Det har olika innebörd i olika delar av landet; det är skillnad mellan vad som är ett transporteffektivt samhälle i en urban kontext och mer glesbefolkade geografiska delar. I och med att förutsättningarna skiljer behöver också lösningarna skilja sig åt.***

Samverkan som grundförutsättning

Arbetet för det transporteffektiva samhället kräver *samverkan* mellan olika aktörer i tidiga men också kontinuerliga forum. Att samverkan är nödvändigt beror på att enskilda aktörer inte på egen hand kan lösa morgondagens komplexa samhällsutmaningar. Aktörerna har olika ansvar, rådigheter, resurser och kunskaper som kompletterar varandra. Planeringsansvariga aktörer är samberoende. Det krävs också en samordning mellan olika planeringsslag på kommunal, regional och nationell nivå. Exempelvis samordning mellan bebyggelse-, transportinfrastruktur- och kollektivtrafikplanering.

Samverkansprocesser är också ett verktyg för att forma och skapa acceptans för styrmedelspaketen. För att aktörer ska kunna agera tillsammans behövs nämligen en gemensam bild av vad som ska uppnås och varför, samt hur varje aktör kan bidra till helhetslösningar som minskar målkonflikter. En central utmaning i dagens planering är att nationella myndigheter, regioner och kommuner saknar ett gemensamt mål och åtagande kopplat till det transporteffektiva samhället. En samverkansprocess kan fungera som verktyg för att skapa gemensamma uppfattningar av förutsättningar, utmaningar, mål och åtgärder.

* Institutet för kvalitetsindikatorer (2023) *Vad tycker medborgarna om trafiken i Eskilstuna, Linköping, Norrköping och Örebro?* Resultat från en enkätstudie i städerna 2022.

** OECD (2021) *Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/0a20f779-en>.

*** Sanne, J.M., Dymén C., Johansson, H., Odhage, J., Romson, Å. (2023) *Målstyrd planering – processer, metoder, styrmedel och åtgärder för ett transporteffektivt samhälle*

Syften och upplägg

Uppdragets syften och upplägg

Under 2022-2024 har forskare och planerare från Trafikverket, Region Jönköpings län och Jönköpings kommun arbetat tillsammans med medborgare, näringsliv och civilsamhälle med syfte att möjliggöra en *transportsnål samhällsplanering* som leder till minskad miljöpåverkan, ökad hälsa och mer attraktiva tätorter. Med andra ord, en samhällsplanering som leder till det transporteffektiva samhället. Syftet har varit att gemensamt ta fram *åtgärder* som krävs för att minska biltrafiken och bidra till de globala hållbarhetsmålen, framförallt Mål 3 God hälsa och välbefinnande, Mål 11 Hållbara städer och samhällen samt Mål 13 Bekämpa klimatförändringarna. För att stärka genomförbarheten ska de åtgärder som tas fram vara sådana som kan *accepteras* av aktörerna och av medborgarna.

En *samverkansbaserad processmodell* kallad "Arenan" har testats. Processmodellen utvecklades i en förstudie finansierad av Trafikverket*, och utgår från ett antal brister och behov relativt dagens planeringssystem. Ett behov som identifierades är att planeringsaktörer behöver göra tydliga *åtaganden* om gemensamma ansatser redan i strategiskt skede. Detta utgör således ett initialt, organiserande steg i processmodellen. Därtill var en slutsats av förstudien att det krävs en större *förståelse* bland aktörerna för komplexiteten i samhällsplaneringen, något som i sin tur kan möjliggöra synvänder och nya perspektiv. Andra nödvändiga "beståndsdelar" som identifierades i förstudien är behovet av tydliga gemensamma *mål för förändring*, behovet av *styrmedelspaket* som innebär både morötter och piskor för förändring, nödvändigheten av *delaktighet och samskapande* för att bygga acceptans och stärka genomförbarheten av åtgärder, samt att det krävs ett samordnat och *avtalat* genomförande. Slutligen identifierades behovet av en organiserad *uppföljning* och vid behov revidering av åtgärder och målsättningar.

* Se Sanne, J.M., Dymén C., Johansson, H., Odhage, J., Romson, Å. (2023) *Målstyrd planering – processer, metoder, styrmedel och åtgärder för ett transporteffektivt samhälle*. IVL & Trivector.

Samskapande som metod i ett utforskande arbete

Trivector Traffic och IVL Svenska Miljöinstitutet har i partnerskap med Jönköping kommuns, Region Jönköpings län, Trafikverket och Skanska samt NCC testat samverkansmodellen med stöd av forskningsmedel från Formas.

Arbetet har bedrivits som en samskapande och utforskande process mellan kommunen, regionen och Trafikverket, vilka representerar nyckelaktörer i den tidiga samhällsplaneringen. Den kommunala avgränsningen har utgjort ram. Medverkat har också Skanska gjort för en förankring i infrastrukturbyggarens perspektiv och utmaningar. Återkommande har representanter för medborgare, näringsliv och civilsamhälle bidragit med inspel, i rollen av lokalt förankrade och väl bekanta med sin omgivning. Forskare har varit processledare för arbetet. Utifrån önskemål från medverkande aktörer har politiken inte varit involverad i arbetsprocessen.

Test och utveckling av arenan

Under knappt tre års tid har processmodellen "simulerats" och arenans funktionalitet som samverkansstruktur har därmed testats. Arbetet har byggt på fyra heldagsworkshoppar med nyckelaktörerna. Dessutom har ytterligare två digitala halvdagsmöten genomförts för att sätta igång arbetet och introducera Arenan. Därtill har ett flertal dialogmöten på plats i Jönköping genomförts med representanter för medborgare, näringsliv och civilsamhälle.

Aktörerna har under workshopparna agerat som om de har haft mandat från sina respektive organisationer.

Arbetet har varit iterativt och explorativt, och aktörerna har under arbetsprocessens gång givits fritt spelrum att föreslå ändringar som behövs på exempelvis nationell nivå för att fullt ut kunna tillämpa Arenans potential.

Deltagarnas insatser, som består i förslag till lösningar och reflektioner på workshopparna, samt avslutande utvärderingar, har utgjort underlag för resultat och slutsatser.

Förväntade effekter av arbetet var:

- Gemensamma mål, gemensam problemuppfattning som delas av nyckelaktörerna
- Styrmedelspaket för ett transporteffektivt samhälle som det finns en acceptans för
- Gemensamma åtaganden nyckelaktörerna emellan för ett genomförande av åtgärderna
- Medborgares, näringslivs och civilsamhälles deltagande i processen.

Fördjupningsprojekt kring bedömning av styrmedelspaket

Styrmedelspaketeringen som en av tre delar

Att delaktiggöra medborgare och skapa goda samverkansförutsättningar för planeringsaktörer har varit en av ansatserna i detta forskningsarbete. En annan viktig ansats har varit att möjliggöra ett framtagande av styrmedelspaket, med med fördelar och synergier, och att kunna visa på dessa pakets effektivitet gentemot hållbarhetsmålen. Som utgångspunkt för det arbetet genomfördes kartläggning av befintlig data hos kommunen, för att skapa ett jämförande utgångsläge inför testet.

Relativt tidigt framgick det att möjligheten att kunna påvisa effekterna av styrmedelspaketen som utvecklats för större måluppfyllelse av flera hållbarhetsmål och klimatmålen på ett mer precist vis, var mer komplicerat än vad som tidigare uppskattats. Inte minst avsåg detta avvägningar mellan utsläpp och tillgänglighet.

Det gjorde att ambitionerna paketerades om för styrmedelsdelen i detta samverkansprojekt och istället formulerades en ansökan om forskningsmedel för att ta fram en beräkningsmodell, ett kvantitativt beslutsstöd, vilken kom att bifallas av Formas. Avsikten är att det kvantitativa beslutsstödet ska kunna användas i genomförandet av Arenan och informera framtagandet av effektiva och accepterade styrmedelspaket.

För samverkansprocessen och testet av Arenan, kom arbetet med framtagande av ett kvantitativt beslutsstöd att drivas integrerat mellan projekten.

Kvantitativt beslutsstöd – ett systerprojekt

Sent hösten 2022 påbörjades arbetet med att utveckla ett beslutsstöd, en modell, som syftar till att kvantitativt kunna påvisa effekterna av åtgärder på en rad olika hållbarhetsmål. En viktig del är befintliga förändringsberäkningar för olika utsläppsnivåer. Underlag om samband avseende hållbara resandesätt och deras relativa betydelse och acceptans hos medborgare saknades.

För att kunna värdera olika åtgärders relativa attraktivitet och möjlighet att påverka förändring påbörjades ett arbete med att ta fram ny data kring resandet i kommunen, i en resvaneundersökning. Kopplat till den gjordes också en sorts valstudie, som syftade till att rama in medborgares acceptansnivåer för olika åtgärder och färdmedel.

Mycket av detta arbete har bedrivits integrerat med simulering av samverkansprocessen. Arbetet kring åtgärder ingick som ett naturligt inslag i planerargruppens diskussioner om olika åtgärders effektivitet, liksom i medborgargruppernas samtal om förändring och acceptans. Kunskaper och insikter från detta projekt kunde inte fullt ut inkorporeras men gav inspiration och insikter om medborgares beteenden och inställning till olika förändringar i samskapandet av styrmedelspaket. Beslutsstödsprojektet ska redovisas i slutet av 2025.

Läsanvisning och råd inför tillämpning

Läsanvisning

Denna rapport är en sammanfattning av det arbete som genomförts i Jönköping avseende en samverkans- och delaktighetsprocess som kallas Arenan. Rapporten vänder sig primärt till planerare inom kommun, region och Trafikverket, och syftar till att utgöra inspiration för den som vill testa processmodellen för att på ett interaktivt sätt gemensamt utarbeta åtgärds paket som bidrar till ett transporteffektivt samhälle. Rapporten redogör för ett urval av allt det material och resultat som har utarbetats inom projektet, vid test av denna samverkansform. Slutsatserna ger en samlad och sammanfattande bild av processen och dess möjligheter.

Råd till dig som vill testa processmodellen

Processmodellen tar utgångspunkt i tre kända utmaningsteman:

- Att det finns utmaningar kopplat till samverkan
- Att åtgärder ofta är dåligt samordnade
- Att det ofta finns en skepsis mot och okunskap om effekten av åtgärder för att minska biltrafiken

Vi vill därför särskilt lyfta fram följande aspekter av processmodellen:

- Processmodellen har ett *strategiskt anslag* genom att den inkluderar både skapandet av en gemensam målbild och formandet av styrmedelspaket för att röra sig mot målbilden. Det strategiska anslaget stärks av att modellens utgångspunkt är att styrmedelspaketets åtgärder ska vara sådana som det finns en acceptans bland aktörerna att medverka till att genomföra.
- Processens upplägg är *samskapande* "på riktigt". Upplägget bygger på att det är en inkluderande process, att man i så hög utsträckning som möjligt skapar förutsättningar för ett gemensamt ägande, ansvar och medverkan mellan de medverkande aktörerna, i detta fall kommun, region och stat. I den samskapande processen deltar också representanter för medborgare, näringsliv och civilsamhälle.

- Även om processen är samskapande så är erfarenheten från detta arbete liksom från andra samverkansprocesser att framdriften gynnas av att det finns en aktör med *utpekad ansvar* för att initiera, driva, följa upp etc. Detta skulle kunna vara en av aktörerna, men det skulle också kunna vara en gemensam samverkansorganisation, ett sekretariat eller liknande. Vi vill betona det nya greppet med en *gemensam organisation*, för utredning, för framtagande, för uppföljning, som en potentiell framgångsfaktor.
- Processens genomförande kräver en *kombination av kompetenser*. Planerare har en central roll men det behövs också stöd av expertis inom processledning och expertis inom beteendeförändring, klimat och miljö, kostnader, kommunikation och dialog med medborgare, samt utformande av styrmedelspaket osv.
- Även om *politiker* inte var involverade i processen i Jönköping vill vi framhålla vetskapen om att ett genomförande av åtgärder förutsätter att processen förankras med politiker och beslutsfattare på de olika nivåerna.
- Samtidigt kan det finnas fördelar med att genomföra processen på tjänstepersonsnivå utan beslutsfattare då detta underlättar "labbande" och möjligheten att utmana tankesätt. En sådan "*lab-bubbla*" ("*torrsim*") kan resultera i viktiga kunskapsunderlag att använda för att öka kunskapen om vad som krävs för att uppnå det transporteffektiva samhället.
- Processmodellen är ett sätt att dels bejaka *komplexiteten* i samhällsuppgiften, dels hitta sätt att arbeta framåt trots denna komplexitet. Längre fram i rapporten kommer vi att visa på exempel på verktyg för att göra detta.

Arenan som processmodell



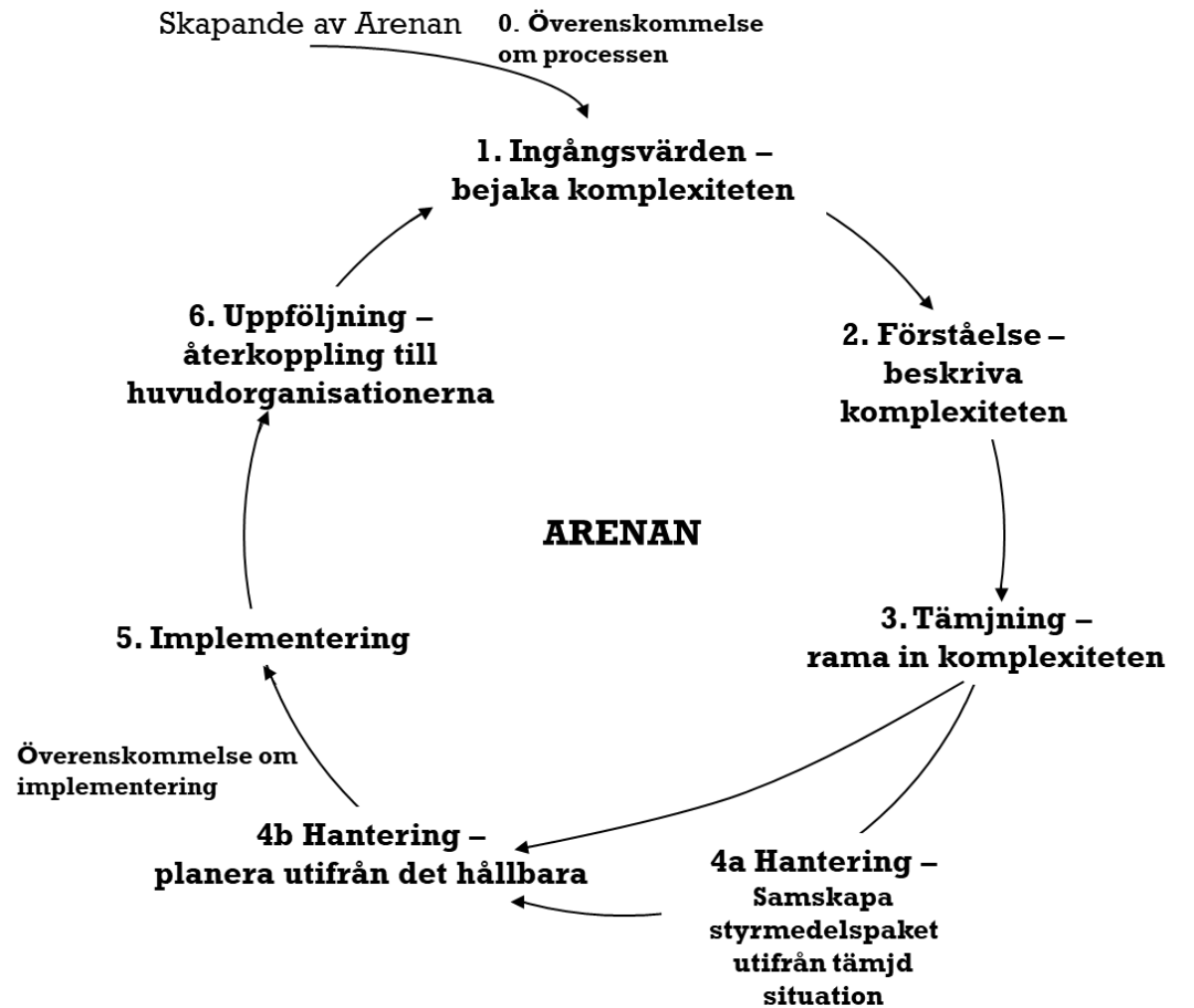
Vad som avses med "Arenan"

Med "Arena" avser vi i en processmodell för en kontinuerlig planeringsprocess som bygger på aktörssamverkan.*

I korthet består processmodellen av de steg som illustreras till höger. Stegen syftar sammantaget till att å ena sidan skapa en medvetenhet om och ödmjukhet inför den komplexitet som omställningen till ett transporteffektivt samhälle innebär, å andra sidan att "tämja" denna komplexitet för att uppgiften ska bli hanterbar och därmed genomförbar, å tredje sidan hitta sätt att planera, styra och agera i riktning mot målbilden, samt å fjärde sidan att följa upp och vid behov justera.

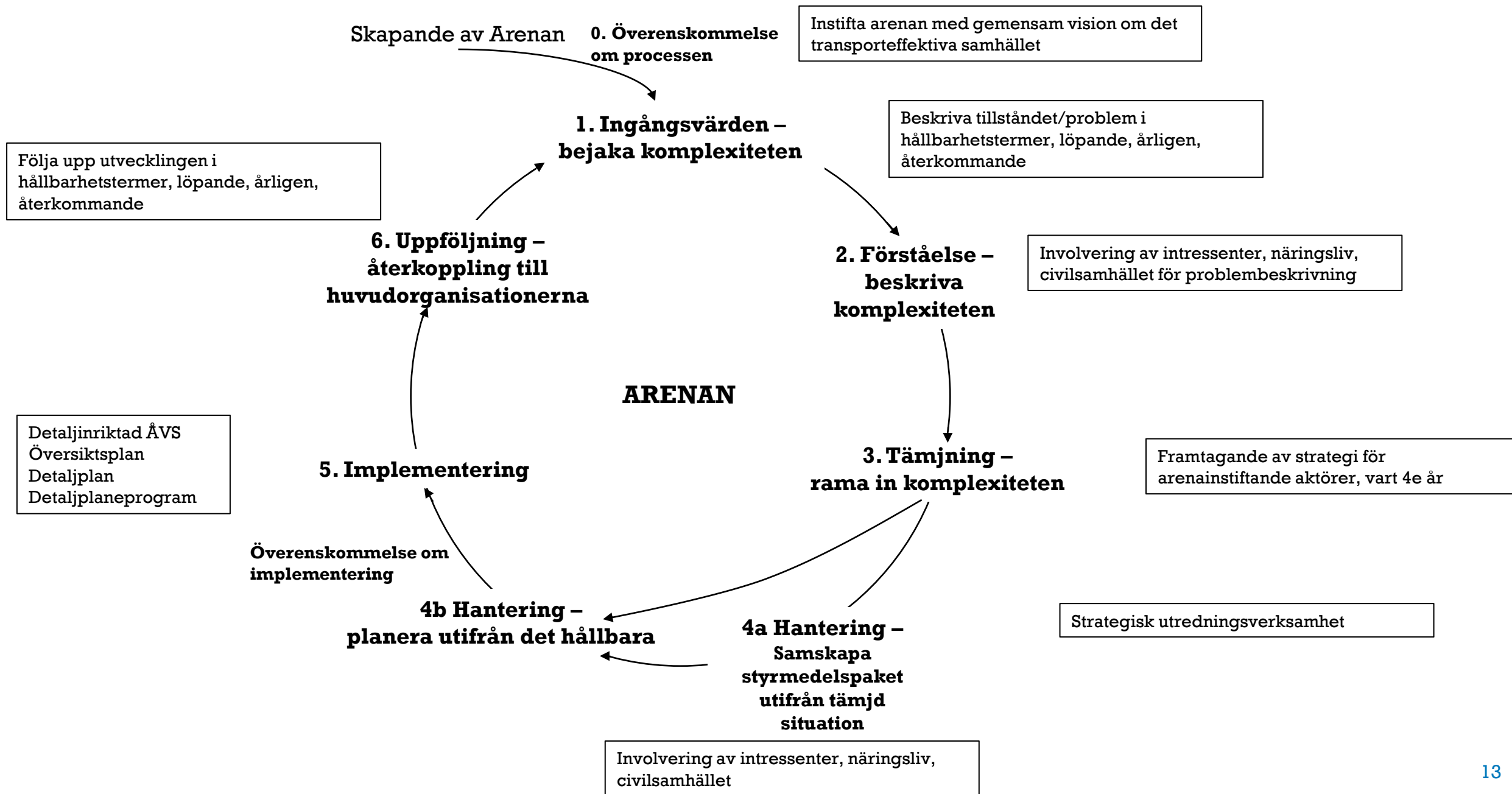
På kommande sidor beskrivs dessa steg mer utförligt.

Vi vill betona att även om processmodellen är upplagd som en cyklisk process så kan det finnas behov av att iterera, att hoppa fram och tillbaka mellan steg. Det kan också vara nödvändigt att "gå flera varv".



* Processmodellen togs fram i förstudien *Målstyrd planering – processer, metoder, styrmedel och åtgärder för ett transporteffektivt samhälle*, Sanne, J.M., Dymén C., Johansson, H., Odhage, J., Romson, Å. (2023). IVL & Trivector.

Processmodellen



Arbetssteg i processmodellen

0. Överenskommelse: Innan samverkansprocessen inleds på Arenan träffas en överenskommelse mellan parterna, detta utgör således "steg 0". En viktig utgångspunkt för överenskommelsen är den gemensamma målsättningen om det transporteffektiva samhället, vilken i sin tur konkretiseras med ett eller flera mål, så kallade rammål. Mål kan exempelvis vara ett nollväxtnål för biltrafiken för att bidra till mål om förbättrad hälsa, skapa attraktiva samhällen samt nå klimat- och miljömål. Genom överenskommelsen och den gemensamma målsättningen skapas Arenan. Det bör också lyftas fram att enandet kring en gemensam målsättning i sig är en process som förenar arbetsgruppen.

1. Bejaka komplexiteten. Huvudsyfte med detta steg är ett medvetandegörande kring systemets komplexitet. En del av detta steg handlar om datainsamling och problembeskrivning. En annan del handlar om att involvera fler aktörer och intressenter som både kan bidra till en ökad helhetsbild och till att identifiera målkonflikter och målsynergier. Aktörer och intressenter är exempelvis representanter för medborgare, näringsliv och civilsamhälle.

2. Beskriv komplexiteten. I detta ingår att aktörerna faktiskt utarbetar en gemensam beskrivning av komplexiteten, dvs. tecknar ner, illustrerar. Här manifesteras alltså förståelsen för nuläget och de problem, utmaningar och möjligheter som processen har att hantera, liksom förståelsen för systemet.

3. Rama in komplexiteten genom att målen konkretiseras ytterligare och indikatorer tas fram. Detta steg syftar till att göra uppgiften hanterbar. Det handlar om att skapa förståelse för ("tämja") vad som ligger inom och utanför de deltagande aktörernas kontroll. Vad har vi gemensamt rådighet och möjlighet att påverka? Vad ligger utanför vår rådighet, hur förhåller vi oss till detta? Ett verktyg för att göra detta kan vara utforskande scenarier.

4. Hantering. I detta steg utvecklas och testas effektiva och accepterade styrmedelspaket som leder till ett hållbart transportsystem. Backcasting används som verktyg för att identifiera åtgärder som behöver införas för att styra mot det gemensamma nollväxt- eller minusväxtnålet för biltrafiken. Backcasting innebär att jobba "baklänges" från en framtidsbild eller vision och därigenom identifiera steg och åtgärder för att nå framtidsbilden. Steget syftar alltså till att gemensamt komma fram till vilka styrmedelspaket som är nödvändiga för att nå det gemensamma målet. En del i steget är att delaktiggöra intressenter och medborgare i ett samskapande av åtgärder som visualiseras och beskrivs, vilket möjliggör för att åtgärder accepteras och stöds för en omställning till ett hållbart transportsystem.

5. Implementering. Med utgångspunkt i de styrmedelspaket som identifierats som nödvändiga för att nå det gemensamma målet tecknas en överenskommelse om ansvar för genomförande och finansiering av paketet. Överenskommelsen inkluderar även plan för uppföljning och återkoppling för att säkra att det gemensamma målet nås.

6. Uppföljning och återkoppling. Det sista steget handlar om uppföljning samt återkoppling till huvudorganisationerna. Leder åtgärder mot det gemensamma målet? Om inte, vilka åtgärder behöver i så fall justeras eller tillkomma? En del i uppföljningen är också omvärldsbevakning; har någonting hänt i omvärlden som innebär att förutsättningarna ändrats? Eller har ny kunskap tillkommit som innebär att saker och ting behöver ses i ett nytt sken? Detta behöver i så fall vara del av en uppdaterad överenskommelse.

Den ambitiösa delen av uppföljningen förutsätter en tydligt utpekad part som ansvarig eller att det upprättas en separat organisation för kontinuerlig administration av avtal, uppföljning, utvärdering och eventuellt också nya utredningsuppdrag – det vill säga en organisation för den geografiskt avgränsade Arena som blivit upprättad.

Simulering av modellen i Jönköping



Simulering av Arenamodellen i Jönköping

I detta kapitel beskrivs det test av processmodellen som genomfördes i Jönköping. Vart och ett av stegen beskrivs utifrån vad som gjorts och hur och med vilket syfte. Iakttagelser och lärdomar om förutsättningar och behov ligger i ett avslutande kapitel.

Vi lägger särskilt fokus på de stegen som handlar om att bejaka, beskriva och rama in komplexitet, samt hantera genom att samskapa styrmedelspaket.

De aktörer som medverkade i arbetet är nyckelaktörer inom samhällsplaneringen. Medverkande aktörer var Jönköpings kommun, utifrån sitt fysiska planmonopol, Region Jönköpings län som infrastrukturplanerare och kollektivtrafikhuvudman, Trafikverket region Syd som utvecklingsansvarig för den statliga transportinfrastrukturen, Skanska och NCC för ett byggentreprenörsperspektiv, samt medborgare och näringsliv från tre områden för lokalkännedom och delaktighet i utvecklingen. Sammantaget har ett 15-tal planerare deltagit.

Jönköping som kontext

Jönköpings kommun utgjorde geografisk avgränsning för testet av Arenamodellen. Fokus var dels på kommunen som helhet, dels på tre olika typområden inom Jönköping:

- Väster – innerstad
- Öxnehaga - förort med låga inkomster
- A6 – externt handelsområde vid E4:an

Kommunen hade sedan tidigare identifierat dessa områden som relevanta för testet av Arenan. Dels utifrån att det i dessa områden finns tillgänglighetsproblem idag. Dels utifrån att det är områden som berörs särskilt av styrmedelspaketet, framförallt begränsning av biltrafik. Dels utifrån att det finns före-data i form av kommunens utredningar för dessa områden. Efter-data kan sedan göras genom att beräkna effekterna av styrmedelspaketet.

Valet av de tre typområdena kopplar också an till den dialog med medborgare, näringsliv och civilsamhälle som är en central del av Arenamodellen. De tre områden som valdes omfattade olika socio-ekonomiska grupper, ålder och behov. Dessa områden möjliggjorde också att existerande nätverk/grupper kunde användas i dialogprocessen.

Utöver de tre typområdena ovan fördes också vissa diskussioner avseende utmaningar och möjliga åtgärder för ett fiktivt villaområde.



Tre områden och fem intressegrupper



Steg 0

Skapande av arenan

I följande steg kommer förutsättningarna till en god strategisk samverkan mellan planeringsaktörer att presenteras. Detta syftar till att lägga en grund för ett framtagande av effektiva och accepterade styrmedelspaket



0 Skapande av arenan - överenskommelse

Innan samverkansprocessen inleds på Arenan träffas en överenskommelse mellan parterna om att inleda processen, detta utgör ”steg 0”. Den gemensamma målsättningen om det transporteffektiva samhället konkretiserat med mål såsom ett nollväxtmål för biltrafiken utgör en viktig utgångspunkt för överenskommelsen. Att det är steg 0 ska förstås som att denna aktivitet, och dess innehåll, inte är ett utredningssteg för att ta fram och implementera styrmedelspaket, utan att det är en förutsättning för processen.

Att man i detta initiala steg arbetat fram en gemensam målsättning, dvs. en gemensam riktning framåt och gemensamma utgångspunkter, är i sig ett sätt att förena aktörerna i en grupp.

Arbetet i Jönköping resulterade inte i utarbetande av en fullständig överenskommelse. Vad som gjordes var att ta fram en gemensam målsättning samt principer och utgångspunkter för samverkan. Dessa redogörs för nedan.

Arbetsprocessen för Jönköpings ”steg 0”

Utgångspunkt för målsättningen har varit Arenans så kallade rammål om en minskning av biltrafiken med 30%, vilket är en uppskattning av vad som behövs för att en kommun som Jönköping ska klara klimatmålet.*

I arbetet med att testa Arenan kom denna aktivitet att dels vara en fråga om direkta utgångspunkter som formulerades av forskargruppen (t ex rammålet), dels var en gemensam undersökning kring vilka styrningsförutsättningar som bör finnas på plats. Arbetet genomfördes som en workshopaktivitet. I verkliga sammanhang är tanken att en förhandling genomförs om fördelning av resurser, och en överenskommelse mellan de samverkande och gemensamt styrande aktörerna tecknas.

Den gemensamma målsättningen

Inom ramen för det förberedande steget har aktörerna kommit överens om målsättningen att verka för en hållbar markanvändning och ett skifte från en bilbaserad markanvändning. Mer konkret innebär det att biltrafiken i Jönköping kommun ska minska med 30% genom en utveckling av det transporteffektiva samhället.

Arenan ska också bidra till de Globala hållbarhetsmålen 3, 11 och 13:

- Mål 3 God hälsa och välbefinnande, vilket inkluderar parametrar såsom: trafiksäkerhet, luftkvalitet, buller, aktiv mobilitet
- Mål 11 Hållbara städer och samhällen, vilket inkluderar parametrar såsom hållbara och tillgängliga transporter, stadsmiljö, mötesplatser
- Mål 13 Bekämpa klimatförändringarna, vilket inkluderar parametrar såsom utsläpp, planering, klimatanpassning, biologisk mångfald.

Något motsvarande rammålet finns inte formulerat hos aktörerna. Hos kommunen och regionen handlar målsättningarna framför allt om att öka resandet med hållbara färdmedel. Hos Trafikverket, dvs i den nationella transportpolitiken, finns inga mål om minskning formulerade.

Det är dock viktigt att framhålla målet om 25% andel för hållbara färdmedel till 2025 och fördubbling på sikt, som ett nationellt åtagande. Flera kommuner och regioner har liknande åtaganden, så också som sagt de lokala aktörerna i detta projekt.

* Tidigare klimatscenarier som Trafikverket tagit fram med transporteffektivt samhälle har reduktion av biltrafiken på nationell nivå med 20 procent. Regionalisering pekar på behov av reduktion med 25-30 procent i storstad och större städer.

Se t. ex. Trafikverket (2020) Scenarier för att nå klimatmålet för inrikes transporter – ett regeringsuppdrag. Trafikverket publikation 2020:080

Trafikverket (2020) Regionalisering av klimatscenarier, Trafikverket dnr TRV 2018/126161

O Skapande av arenan - förutsättningar

Principer och utgångspunkter för samverkan

Som en del av detta inledande steg har aktörerna också gemensamt utarbetat ett antal principer och utgångspunkter som de anser vara viktiga för att kunna samverka på ett effektivt sätt. Det handlar om resurser som behöver tillföras, fastställande av ramar och förutsättningar, styrning och mandat, samt samordning av kompetenser, kunskap och underlag. Dessa principer redogörs för nedan. Det som är fetmarkerat är sådant som aktörerna i slutet av arbetet lyft fram som särskilt viktiga för en framgångsrik samverkansprocess.*

Resurser som behöver tillföras

- **Statlig finansiering av steg 1- och 2- åtgärder****
- Tjänstepersoner med tid, mandat, och engagemang att arbeta
- Drivkraft för hållbart transportsystem
- Budget som är anpassad för att nå målen
- Kompletterande kunskaper
- Gemensamma medel (offentliga och privata)

* Detta framfördes vid en utvärdering som genomfördes med deltagande parter i samband med avslutningen.

** Steg 1- och 2 åtgärder ingår i Trafikverkets fyrstegsprincip för kostnadseffektivitet och utgör åtgärder som syftar till att ändra beteenden respektive utveckla och optimera transportsystemets service- och tjänsteutbud.

Fastställande av ramar och förutsättningar

- **Att arenan är permanent/återkommande**
- Tydligare politiskt direktiv nationellt
- **Att nationella regler tillåter mer flexibla lösningar för lokala och regionala omständigheter**
- Förändra målstyrningen, lyfta ner mål på stadsnivå
- Gemensam definition av begrepp
- Politiskt genomförbart
- Krav på ökat ansvarstagande både nationellt, regional och lokalt
- Samverkansavtal mellan berörda parter

Styrning och mandat

- **Att planeringsaktörerna enas om en gemensam vision/målbild**
- Enklare att införa regleringar, t ex trängselskatt
- Upphandling
- Skapa gemensamma indikatorer → styråtgärder
- Styrgrupp
- **Att åtgärder paketeras för synergi och acceptans**
- Högsta ledning: politik, tjänstepersoner, måste stödja arbetet.
- Arbetssätt – skapa forum för samarbete
- Bred samverkan kommun, region, stat + privata aktörer.

Samordning av kompetenser, kunskap och underlag

- **Att de viktigaste aktörerna samlas och sitter i samma båt**
- Gemensam fakta, väl underbyggd!
- Gemensamt nu-läge
- Tydlig dokumentation
- Gemensam målbild
- Samsyn om vägen till målet
- Blandning av kompetenser såsom beteendevetare, kommunikatörer, samhällsplanerare, mobilitetsexperter



Steg 1 och 2 Bejaka & Beskriva komplexiteten

I följande steg redogörs för medverkande aktörers samlade arbete för att förstå och beskriva den komplexa inramning som staden och dess rumsliga utbyten är ett uttryck för. Det finns två aktiviteter som berör varandra, en för planerare och en för medborgares medverkan.

1&2 Bejaka & Beskriva komplexiteten

När arenan och överenskommelsen är på plats påbörjas arbetet med det första steget, att *bejaka komplexiteten*. Steget innehåller datainsamling och problembeskrivning. Det övergripande syftet med detta steg är ett medvetandegörande kring systemets komplexitet.

Nästa steg handlar om att *beskriva komplexiteten*. Detta steg handlar om att aktörerna utarbetar en gemensam beskrivning av komplexiteten, dvs. tecknar ner och illustrerar. Här manifesteras alltså förståelsen för nuläget och de problem, utmaningar och möjligheter som processen har att hantera, liksom förståelsen för systemet.

En viktig del i steg 1 och 2 är också att bjuda in och involvera fler aktörer och intressenter som kan bidra till en ökad helhetsbild och skapa målsynergier.

Det kan vara nödvändigt att iterera mellan dessa bägge steg att Bejaka respektive Beskriva komplexiteten. Genom uppbyggnad och formulering av en gemensam förståelse kan aktörerna succesivt komma till insikt om att vissa delar av systemet saknas.

Processen i Jönköping – systemkartor som verktyg

I Jönköping utgjorde vägtrafiken utgångspunkt för den gemensamma problembilden. Den centrala frågeställningen var därmed vad det är som så att säga "skapar" vägtrafiken i Jönköping.

Ett sätt att samlas kring en gemensam problembeskrivning och ett medvetandegörande kring systemets komplexitet är att arbeta med så kallade *Causal loop diagrams* eller *systemkartor*. Detta verktyg har använts i Jönköpings Arenaprocess. Syftet med systemkartor är att ge en bättre förståelse för hur ett system hänger ihop, exempelvis hur olika åtgärder samverkar eller motverkar varandra.

En grund i systemkartorna är *transportmotståndet**, vilket påverkar hur villiga vi är att transportera oss en viss sträcka. Systemkartorna i Jönköping har i steg 3 delvis berört åtgärder som påverkar transportmotståndet.

Fokus är dock primärt på det *befintliga systemet*. Aktörerna ska alltså inte fundera på framtida möjliga åtgärder, de delarna kommer in i nästa steg i processen.

En fördel med systemkartor är att de stärker förutsättningarna för att aktörerna agerar och tänker *bortom sina egna mandat och sin egen rådighet*.

Systemkartor kan (liksom backcasting) också vara ett verktyg för att skapa bättre *interaktion* och förståelse mellan olika aktörer. Då tas med fördel systemkartorna fram gemensamt. I Jönköping har kartor skissats fram gemensamt på whiteboards, vilket illustreras längre fram i rapporten.

På kommande bilder ges en kort introduktion till systemkartor. Därefter redovisas sammanställningen av den workshopövning som aktörerna genomförde tillsammans kring systemkartor.

* Transportmotstånd – en viktig parameter i systemkartorna

I transportmodeller brukar man prata om *transportmotstånd*. Transportmotståndet påverkar hur villiga vi är att resa en viss sträcka, med ett visst färd sätt. Det består av tre delar:

- *Kostnad*
- *Tid*
- *Uppoffring*

Uppoffring innehåller egentligen allt som inte är kopplat till kostnad eller tid. Det kan exempelvis handla om upplevd trygghet, upplevd risk för olyckor, tillförlitlighet, fysisk ansträngning, bekvämlighet, informationsbrist m.m.

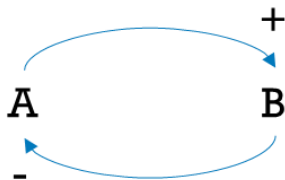
1&2 Bejaka & Beskriva komplexiteten

En introduktion till systemkartor

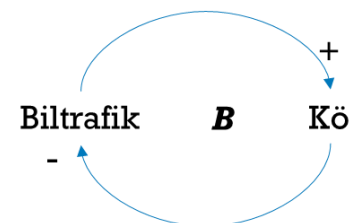
Causal Loop Diagrams (CLD) eller systemkartor visar samband i ett system där pilar och plus- eller minustecken visar hur en sak påverkar en annan.

Plustecken innebär att om A (där pilen går ifrån) ökar så ökar också B (dit pilen pekar). Det innebär också omvänt att om A minskar så minskar B.

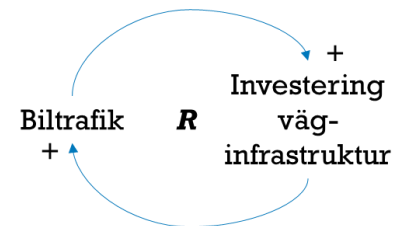
Minustecken innebär att om B (där pilen går ifrån) ökar så minskar A (dit pilen pekar). Det innebär också omvänt att om B minskar så ökar A (tänk matematik, minus gånger minus blir plus).



En del loopar är balanserande (betecknas B = balancing). Exempelvis att mer biltrafik leder till mer kö. Samt att mer kö leder till mindre biltrafik.



En del loopar är förstärkande (betecknas R = reinforcing). Exempelvis att mer biltrafik leder till att mer bilinfrastuktur byggs. Mer bilinfrastuktur med bättre framkomlighet leder i sin tur till mer biltrafik.



Vi vill betona vikten av att inte lägga värdeord i begreppen, de ska vara neutrala. Skriv hellre "biltrafik" än "ökad biltrafik". Och skriv hellre "investering i väginfrastruktur" än "mer väginfrastruktur".

1&2 Bejaka & Beskriva komplexiteten

Grupparbete kring en whiteboard

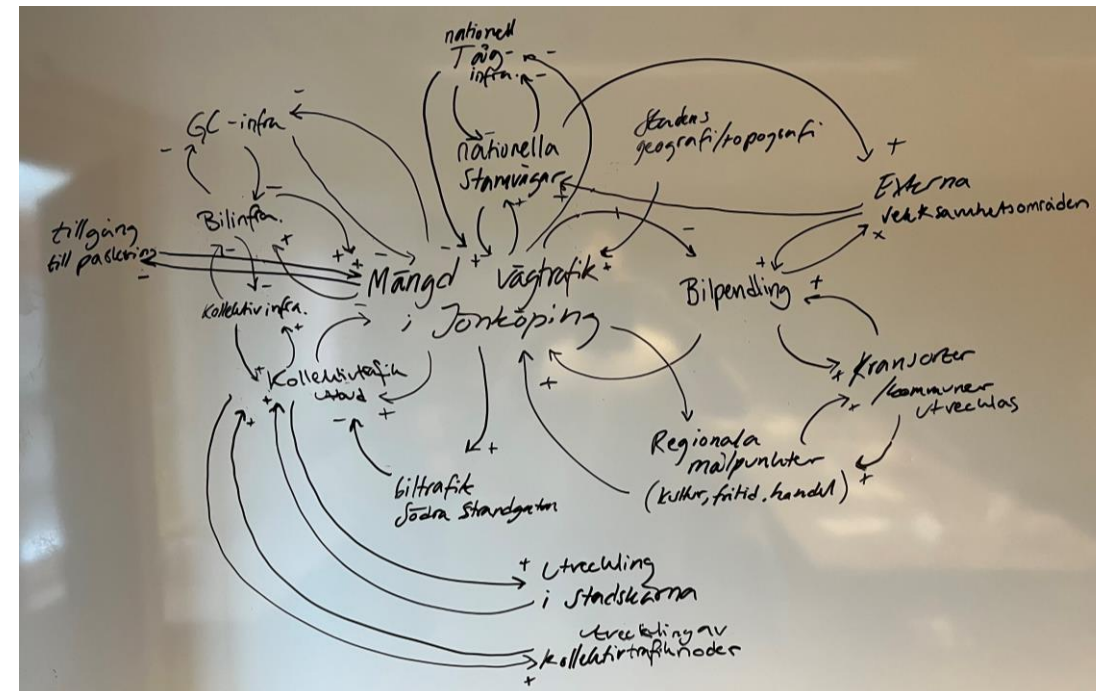
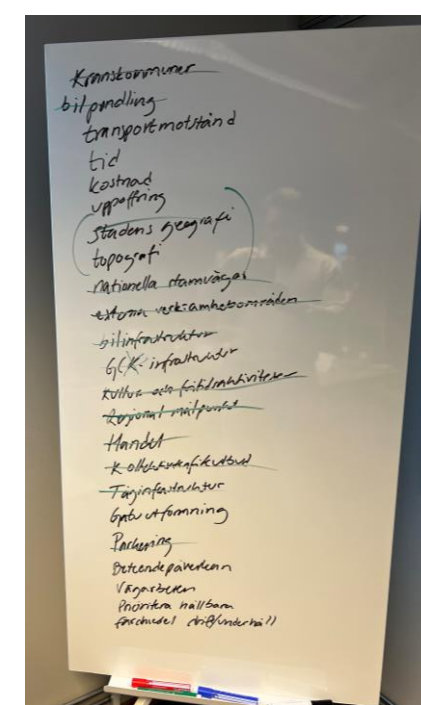
Vid en workshop fick planeringsaktörerna i Jönköping i uppgift att ta fram en systemkarta över vägtrafiken i Jönköping. För att skapa större delaktighet delades deltagarna in i ett par grupper.

Ett första steg för att komma igång var att teckna ner faktorer som har betydelse för trafiken.

Därefter skrevs det som skulle undersökas upp i mitten av tavlan, här motorfordonstrafiken i Jönköping. Faktorerna fylldes sedan på och pilar ritades till mitten och gavs rätt tecken. Exempelvis mer nationella stamvägar ger mer vägtrafik i Jönköping innebär ett plustecken.

Allt eftersom som faktorer fylldes på upptäckte deltagarna också att en del faktorer påverkar och pilar ritades då på motsvarande sätt mellan dem. I en del fall uppstod loopar ibland förstärkande, ibland balanserande. Exempel: Mer vägtrafik i Jönköping, ger mer biltrafik på en central gata för kollektivtrafik, Södra Strandgatan, mer biltrafik på den gatan innebär att kollektivtrafikutbudet kommer bli mindre (får inte plats). Mindre kollektivtrafikutbud leder till mer biltrafik vilket sammantaget blir en förstärkande loop.

Systemkartan gör att det är lättare att se helheten, systemet och underlättar för deltagarna att förstå varandras ståndpunkter i olika frågor.



1&2 Bejaka & Beskriva komplexiteten – inspel från medborgare

Dialog med medborgare, näringsliv och civilsamhället

Parallellt med att planeringsaktörerna arbetade med problembeskrivning och datainsamling genomfördes dialoger med representanter för medborgare, näringsliv och civilsamhälle. Syftet var att fånga in deras beskrivningar av transportsystemets förutsättningar och utmaningar utifrån ett vardagsperspektiv; en mångfald av uppfattningar, kunskaper och prioriteringar.

Dialogen har skett dels med representanter för en övergripande nivå, dels med representanter på lokal nivå.

På den *övergripande nivån* har samråd skett med näringslivet, HSB, Hyresgästföreningen, Allmännyttan, skola, LO-distriktet, Handelskammaren, idrottsrörelsen etc. På detta sätt fick vi en insyn i hur deras medlemmar beskriver utmaningar och visioner kring stadens transportsystem i sin helhet.

Kriteriet för urval av deltagare på den *lokala nivån* var i ett första steg att de skulle ha en koppling till något av de tre typområdena Väster, Öxnehaga respektive A6. I ett andra steg var intentionen att olika socioekonomiska grupper representeras liksom olika åldrar. Även om grupperna i detta test inte nödvändigtvis var representativa fullt ut så har intentionen ändå varit att fånga en bredd i behov, önskemål, ålder och socioekonomi.

Existerande grupper/nätverk användes. Fem grupper medverkade, sammantaget ca 70 personer.

- *Väster* representeras av tre olika grupper. En HSB förening, en gymnasieklass och en företagargrupp.
 - HSB föreningen representerades av styrelsen i en bostadsrättsförening i området Väster.
 - Gymnasieklassen håller till på Väster men eleverna bor i hela Jönköpings kommun och i kranskommunerna.
 - Företagargruppen på Väster består av både företagarna och olika intresseorganisationer verksamma på Väster.

- I *Öxnehaga* användes Områdesgruppen i Öxnehaga som består av representanter för alla verksamheter och organisationer som är verksamma i området. Gruppen varierade i storlek mellan dialogtillfällena. Representanterna bor inte nödvändigtvis i Öxnehaga. Även om Öxnehagagruppen har stor kännedom om området så påtalades det under dialogen att även de boende i olika åldrar borde få komma till tals.
- När det gäller *A6-området* bjöds alla företag verksamma inom området in att delta. Dock valde endast två av dem att delta, Ikea och Asecs, och fick representera handelsområdet i stort.

Jönköping består även av flera *villaområden*. Det finns dock ingen grupp som representerar just villaområden, däremot bor flera av de som deltagit i grupperna i villaområden. Några grupper fick även tycka till om ett fiktivt villaområde.

Vissa av grupperna har fått tycka till enbart om sitt eget område, andra har fått tycka till om flera områden i staden där de rör sig, även om de inte bor där.

1&2 Bejaka & Beskriva komplexiteten – inspel från medborgare

Tre dialogtillfällen med de lokala grupperna

Varje lokal grupp har träffats enskilt vid tre tillfällen vardera under loppet av drygt ett års tid, enligt följande:

- Dialogtillfälle 1: Förankring och inspel till problembeskrivning (våren 2023)
 - Möten på plats med lokala grupper i maj 2023
- Dialogtillfälle 2: Samskapande av styrmedelspaket (våren 2024)
 - Möten på plats med lokala grupper i februari 2024
- Dialogtillfälle 3: Återkoppling efter planeringsaktörernas förslag till styrmedelspaket och visualisering (hösten 2024)
 - Möten på plats med lokala grupper i september 2024

Processer och resultaten av dialogtillfälle två och tre beskrivs längre fram i rapporten kopplat till de senare stegen i processmodellen.

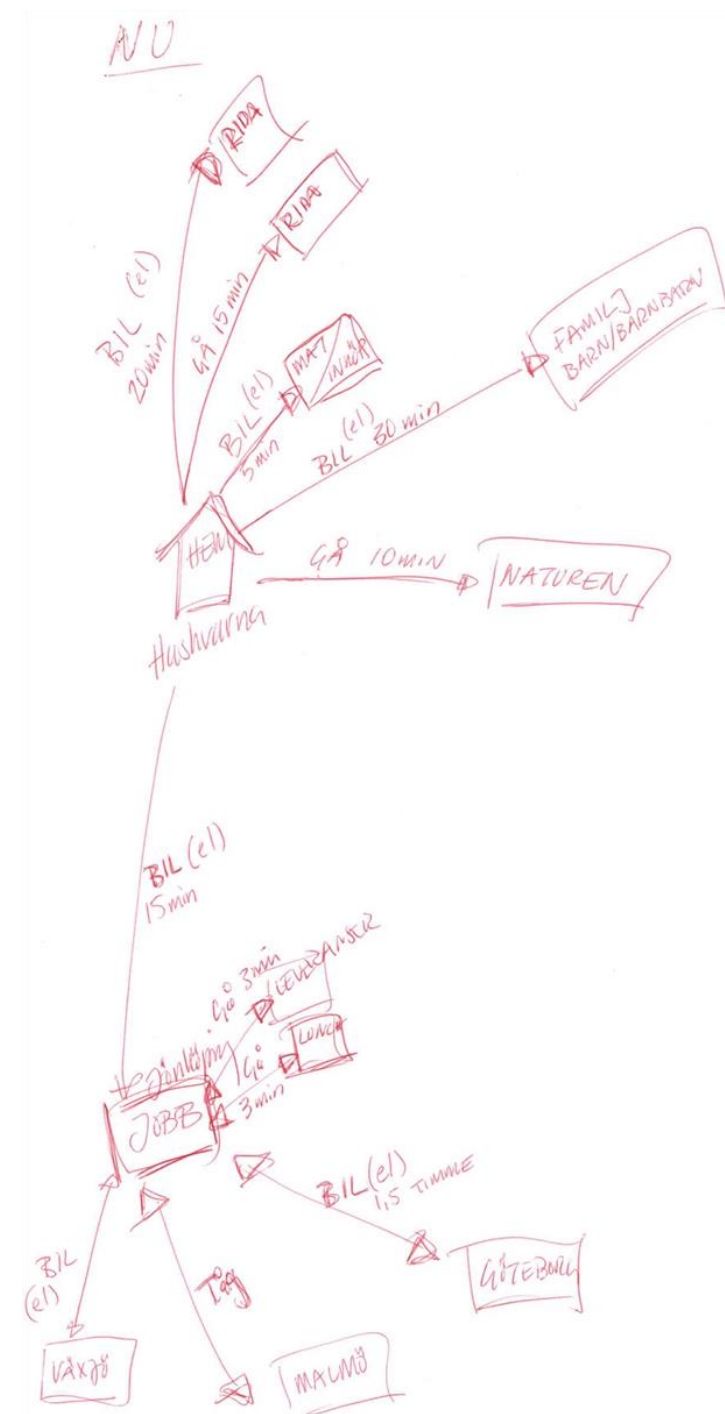
Dialogtillfälle: Komplexitet och problembild

Vid det första tillfället, som alltså kopplar an till stegen att *Bejaka och Beskriva komplexiteten*, presenterades inramningen av problemet; varför det finns ett behov av att minska biltrafiken och vilka fördelar det ger.

Alla fick därefter rita en vardagslivskarta över hur de reser idag – till vilka destinationer de reser, med vilka färdmedel och hur lång tid resorna tar. Illustrationen till höger är ett exempel på en sådan kartläggning.

Med avstamp i representanternas vardagsresor fördes därefter en strukturerad diskussion kring utmaningar för hållbar tillgänglighet idag. Detta redogörs för på nästa sida.

Slutligen fick representanterna rita hur de skulle vilja att framtiden såg ut om de fick bestämma, utifrån att nå hållbar tillgänglighet i en framtid med 30% lägre biltrafik. Detta presenteras längre fram i rapporten i anslutning till steg 3 Rama in komplexiteten.



1&2 Bejaka & Beskriva komplexiteten – inspel från medborgare

Nulägesbeskrivning av tillgänglighet

Nedan redogörs för hur de olika grupperna beskrev tillgängligheten i området utifrån ett nulägesperspektiv.

- **Väster:**
 - HSB: Stort bilberoende – eget bilgarage, bussar fastnar i trafiken, trångt på bussen, enkelresor dyra, bilköer och eländig trafikmiljö på Kungsgatan, många upplever cykling osäkert och svårt
 - Företagare: Stort bilberoende men också närhet på Väster, trångt på bussen, bilköer, stress och förseningar i kollektivtrafiken, svårt hitta parkering, brist på säkra cykelvägar, tung packning och barn leder till val av bil.
 - Gymnasieeleverna: En del har långt till skolan, många är beroende av kollektivtrafik som upplevs dyr, bussar går sällan och är försenade, moppe förekommer, cykel förekommer men backar avskräcker
- **Öxnehaga:**

Tidigare eftersatt miljonprogramsområde med låga inkomster och låg sysselsättning, svårt med buss till Huskvarna, bussar fastnar bakom vägarbeten, enkelresor med buss är dyra, området saknar lokal service som bland annat en riktigt stor mataffär och verksamheter/arbetsplatser.
- **A6-området:**

Många anställda och kunder pendlar med bil till Jönköping, e-handel och hemleverans erbjuder fler möjligheter, inklusive smidig återlämning på landsbygden, A6 har hög tillgänglighet med gratis parkering under öppettider, cykelmöjligheter mindre bra till A6, IKEA som mötesplats vilket skapar spontanköp



Foto: Shutterstock

Steg 3 Rama in komplexiteten

I följande steg kommer medverkande aktörers samlade arbete med att rama in komplexiteten att presenteras. Också här finns två aktiviteter som berör varandra, en för planerare och en för medborgares deltagande.



3 Rama in komplexiteten

Det tredje steget handlar om att *rama in komplexiteten* genom att konkretisera målen och beskriva indikatorer.

En del i detta steg handlar också om att "tämja" problembilden genom att begränsa och skala bort delar som antingen är av mindre betydelse eller som aktörerna har svaga möjligheter att påverka. Detta är ett sätt att göra arbetet hanterbart.

Två aspekter är viktiga att ha i beaktande i detta steg. Det ena är att processen behöver vara transparent, rättvis och ödmjuk. Det andra är att avgränsningen och bortskalningen inte innebär att arbeta på i de vanliga fotspåren. Det krävs mod. Här är också de mål som ska konkretiseras till hjälp.

Konkretisering av målen i Jönköping

I det inledande steget, steg 0, kom aktörerna överens om att bidraget till Mål 3 God hälsa och välbefinnande, Mål 11 Hållbara städer och samhällen samt Mål 13 Bekämpa klimatförändringarna ska ske genom det transporteffektiva samhället där särskilt biltrafiken ska minska. Här i det tredje steget ska denna övergripande intention och målen konkretiseras. Detta innebär att aktörerna tillsammans dels konkretiserar vad transporteffektivitet innebär för Jönköping, avseende tillgänglighet, miljöfaktorer, hälsa, jämlikhet och jämställdhet. En konkretisering eller översättning görs av vad detta innebär i form av minskad vägtrafik och förändrade färdmedelsandelar i Jönköping.

Aktörerna har tagit som utgångspunkt att biltrafiken behöver minska med 30%. Detta är Arenans så kallade "rammål" utifrån en uppskattning av vad som behövs för en kommun som Jönköping för att klara klimatmålet. Det bör tilläggas att om det inte sedan tidigare har funnits ett konkret mål kring utveckling av vägtrafiken, bör det senast formuleras i detta steg.

Behovet av att öka måls konkretiseringsgrad är en känd utmaning. Forskningen pekar på att konkreta, greppbara mål behövs för att få handling och samverkan i målets riktning. Ökad andel hållbara transporter, ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik är inte tillräckligt konkret – det behövs mål eller i alla fall en översättning av vad det innebär för biltrafikens utveckling.*

Arenans mål i relation till andra mål

En del av konkretiseringsarbetet har varit att sätta målen i Arenan i relation till och med utgångspunkt i andra mål som aktörerna har att förhålla sig till. Detta är också en känd utmaning i dessa planeringssammanhang.

Kommunen har redan i Hållbarhetsprogrammet ett mål i riktning mot det transporteffektiva samhället. *"Trafikökningen i Jönköpings kommun ska ske med de hållbara färdmedlen gång-, cykel- och kollektivtrafik. Dessa är norm i stads- och trafikplaneringen och ska ges förutsättningar att utvecklas för att biltrafiken inte ska öka i takt med befolkningstillväxten. Motorfordonstrafiken till och från Jönköpingscentrum ska inte i genomsnitt överstiga nivåerna från 2012."* Att kommunen har formulerat sådana målsättningar underlättar i förankring av ambitionen. Regionen har liknande skrivelser. Däremot lägger Trafikverkets, och den nationella målsättningen, ingen motsvarande vikt vid omställning av transportsystemet.

Kommunen, regionen och Trafikverket har också i någon mån redan arbetat med gemensamma mål i samband med att en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för E4 genom Jönköping togs fram för några år sedan. Utmaningen i att överföra dessa gemensamma mål i testet av Arenan är att t ex en ÅVS inte i tillräcklig grad har ett systemperspektiv utan behandlar en avgränsad funktion, i det här fallet vägtrafiken på E4 genom Jönköping. Ytterligare en utmaning är att ÅVS:ens mål och föreslagna åtgärder inte följs upp inom en och samma process.

* Se t ex: Bache, I.; Reardon, L.; Bartle, I.; Marsden, G. och Flinders, M. (2015). Symbolic metapolicy (not) tackling climate change in the transport sector. Polit. Stud. 63 (4), 830–851.

Tønnesen, A.; Runde Krogstad, J.; Christiansen, P. och Westskog H. (2018). Byvekstavtalene – balansekunst for nullvekst. Samferdsel. 2018.05.22.

3 Rama in komplexiteten - planerargruppen

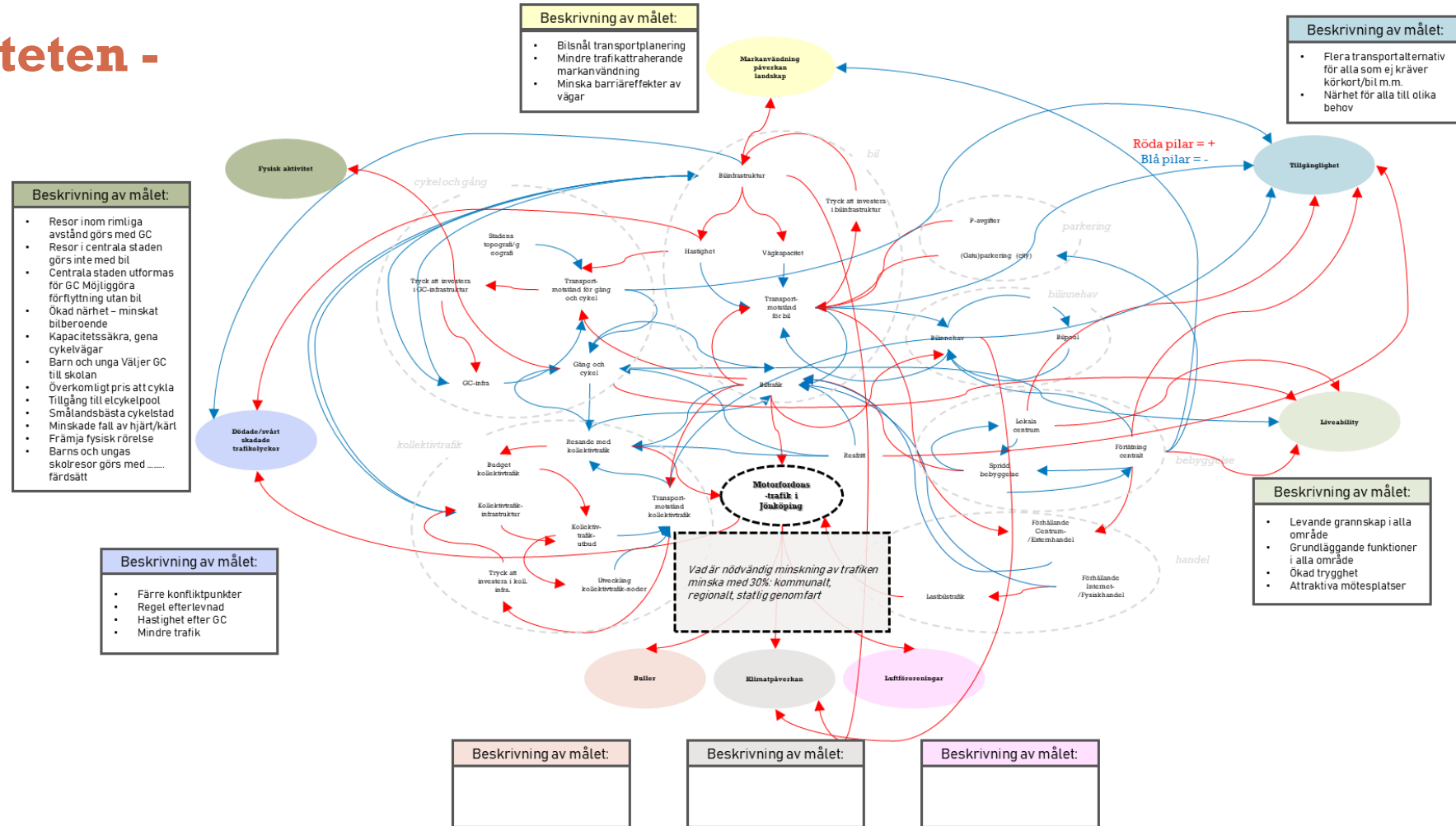
Systemkartor som verktyg för konkretisering av mål

Systemkartorna har använts som ett verktyg för konkretiseringen av mål. I workshopformat har aktörerna tillsammans vidareutvecklat de systemkartor som togs fram i steg 1 och 2 genom att försöka göra de globala hållbarhetsmålen Mål 3 God hälsa och välbefinnande, Mål 11 Hållbara städer och samhällen samt Mål 13 Bekämpa klimatförändringarna så konkreta som möjligt. En sammanställning av denna övning presenteras till höger.

Systemkartan hjälper till att visualisera hur transportsystemet och förändringar i transportsystemet påverkar de olika målen.

Syftet med uppgiften var att utifrån kartlagda samband mellan transportefterfrågan på vägtrafik och färdmedels attraktivitet, markanvändning och olika ekonomiska intressen, sätta dessa i relation till olika aktuella målområden. Dessa målområden är bland annat markanvändning, tillgänglighet, fysisk aktivitet, hälsa, luft, buller, klimat osv. Aktörernas uppgift var att dels beskriva vad som avses med måluppfyllelse, dels precisera dem med tydliga mål där så är möjligt.

Detta steg innebär också att indikatorer identifieras och tydliggörs.



Övningen gick inte helt i mål, då flera utav målsättningar inte kunde formuleras utifrån mer konkreta tillstånd som t ex för buller och luftföroreningar. Skälet till detta är flera och avser inte att det saknas data eller att inga målsättningar finns formulerade på dessa områden, utan för att det i arbetet på workshoppen inte fanns tid för dessa delar. I arbetet med att ta fram effektbeskrivningar och testa olika styrmedelspaket mot målsättningar ska också dessa mål konkretiseras. Det är viktigt att betona, att senast i detta skede av processen behöver aktörerna dels vara överens om ett konkret rammål, dels ha tydliga områdesmål för det fortsatta arbetet.

3 Rama in komplexiteten - planerargruppen

Åtgärders potential, utmaningar och rådighet

Ytterligare en inramning av komplexiteten har gjorts genom framtagande av en bruttolista av åtgärder som kan tänkas bidra till målen. Detta låg på en övergripande nivå för Jönköping och syftade mer till att formulera olika åtgärders potential för vidare utveckling i det följande steget, i steg 4.

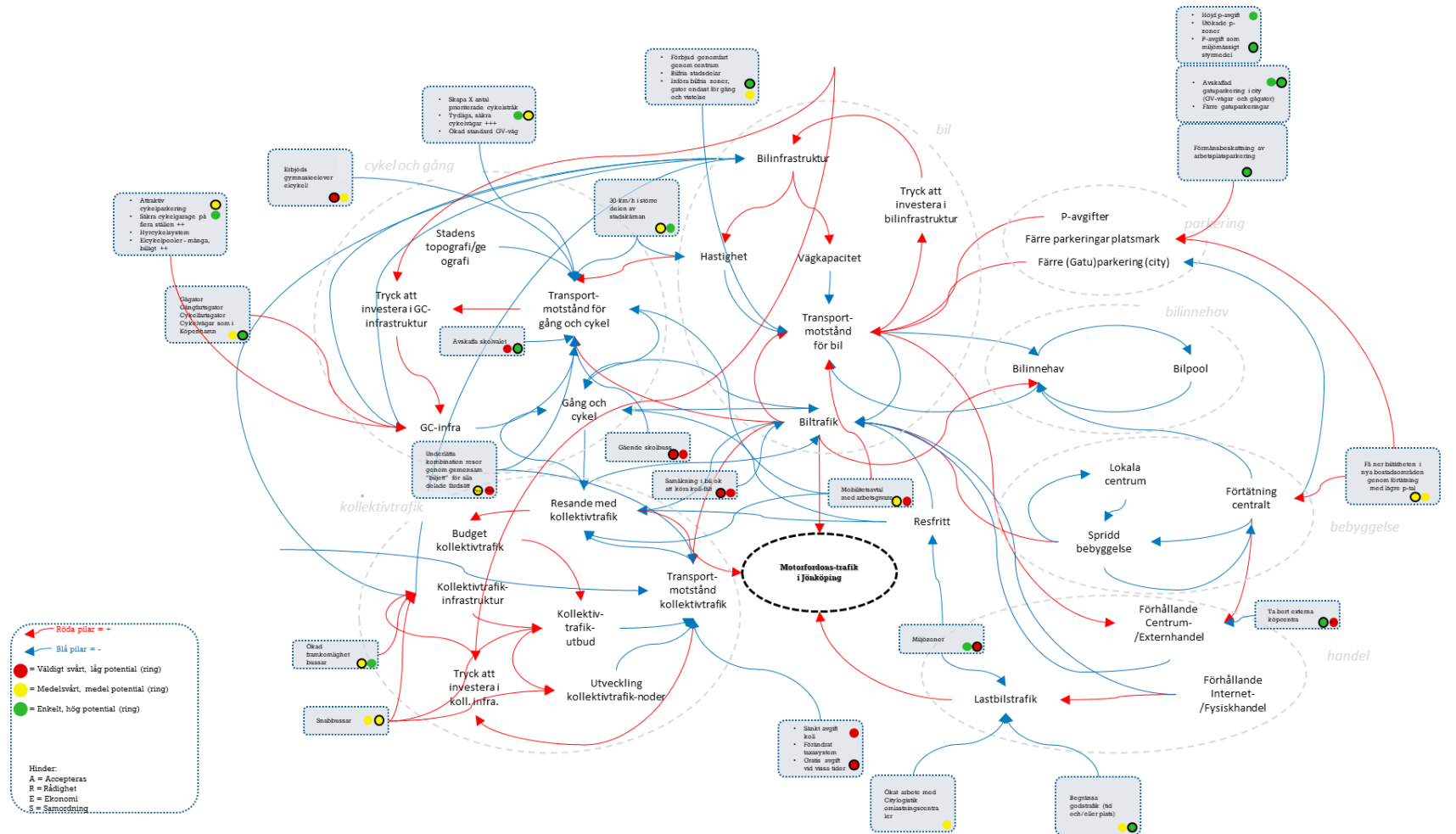
Övningen gick ut på följande delar. Aktörerna i planerargruppen har fått bedöma i vilken utsträckning möjliga åtgärder är möjliga att implementera utifrån faktorer såsom acceptans, rådighet, ekonomi och samordning.

Aktörerna har också bedömt vilken potential en åtgärd har att bidra till målen.

Även för detta har systemkartor använts. Till höger finns sammanställningen av den övning där grupperna kompletterat systemkartan över transportsystemet med åtgärder som påverkar systemet.

Cirklarna med färger visar hur svårt en implementering bedöms vara, medan cirklarna med ring runt signalerar hur stor effekt en åtgärd förväntas medföra.

Insikterna användes i ett senare skede för att dels sätta samman styrmedelspaket för olika områden och för Jönköping som helhet, dels för att bedöma föreslagna åtgärders potential.



3 Rama in komplexiteten – inspel från medborgarna

Dialogtillfälle om framtidsbilder

Liksom beskrivits tidigare ingick som ett sista moment i det första dialogtillfället att representanterna för medborgare, näringsliv och civilsamhälle fick rita en framtidskarta för att nå hållbar tillgänglighet givet 30% lägre biltrafik. Följande förslag lyftes av de olika områdesgrupperna:

Väster:

- HSB: Drastiskt minskad biltrafik på Kungsgatan, eget cykelgarage, tydliga och säkra cykelvägar, bussar som går i tid, familjebiljetter och plats för storhandling
- Företagare: Säkra cykelparkeringar, fler gågator på Väster, infartsparkeringar med gratis bussar, matbutik väster om stan och paketboxar i bostadsområden
- Gymnasieelever: Mer buss och billigare, mer tåg, elcykel som subventioneras, fler matbutiker och lokaler för att träffa kompisar i ytterområden, skolor utanför centrum

Öxnehaga:

- Närhet: Större matbutik, fler verksamheter i Öxnehaga centrum, föreningslokaler, hälsocentral, fler arbetsplatser, leveransboxar, mötesplatser och bostäder, skatepark, upplevelsecenter
- Kollektivtrafik och mobilitet: direktbussar till Huskvarna och snabbare förbindelse till A6, mer plats för barnvagnar och matkassar på bussen, gratis elcyklar, cykelskola, billigare enkeltrafik, punktligare trafik

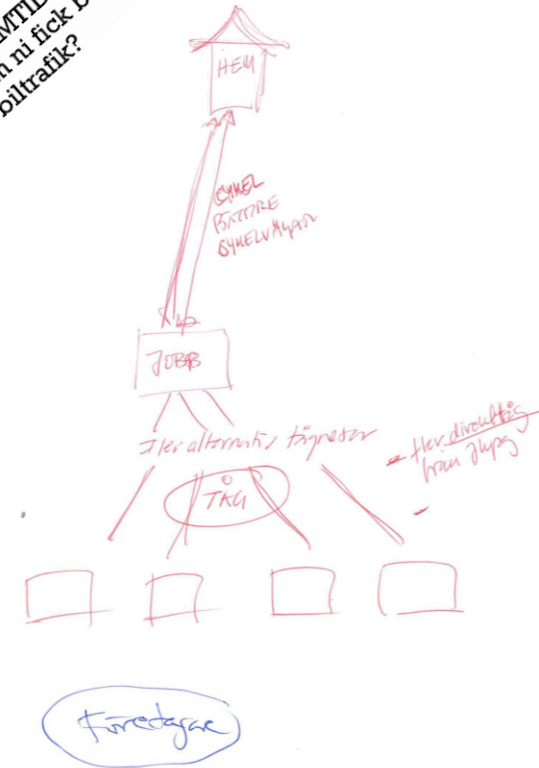
A6-området/Ikea:

- Kollektivtrafiken har problem med tidiga morgonturer, bättre och billigare kollektivtrafik, vilket påverkar anställda som börjar kl. 05.00.
- Kollektivtrafik är dyr, vilket gör bilen till ett billigare alternativ för familjer.
- A6 har hög tillgänglighet med gratis parkering under öppettider, men vill minska parkeringsytan för mer grönytor.
- Många spontanbesök på A6, med IKEA som mötesplats och inte bara en handelsplats.
- Önskemål om ett tågstopp närmare A6 och mer grönområden och lektytor.
- A6 som eventplats, med ambitioner att utveckla området med fler anledningar att besöka, som hotell.
- Bostäder är inte aktuellt just nu på området, men önskvärt om detaljplanerna tillåter det.

FRAMTID

FRAMTID: Vad skulle behövas för hållbar tillgänglighet om vi fick bestämma? Om det var 30% mindre biltrafik?

Problem med omvärldsmening
- ta bort biltrafik på flera centrala gator - gör om till "torg" med utserreng eller marknyttigheter!
* Vad blir bättre?
- en stadshälsa för alla - enkelt och mindre tungt för barnfamiljer



2. 2020-tals bilresor

Tjänsteresor till
- Göteborg
- Malmö
- Stockholm
- Växjö } Framtid

Privata resor:
- Matinhjälpa - cykel/gång
- Inte ta bilen för att röra på mig!! utgå hemifrån...



Steg 4 Hantering

- Utveckla styrmedelspaket och planera utifrån det hållbara

I detta steg återfinns två delar, 4a och 4b, samt liksom tidigare steg, två aktiviteter som bedrivs parallellt men som sammanförs, med planerare respektive medborgargrupper. Syftet är att identifiera åtgärder och utveckla effektiva styrmedelspaket för att nå målen.

4 Hantering – samskapande utveckling av styrmedelspaket och planera utifrån det hållbara

Steg 4 i Arenamodellen innehåller två delar. Den första är 4a som syftar till att lösa utvecklingsproblem i den fysiska planeringen med mål om minskat bilberoende och ett transporteffektivt samhälle och ta fram styrmedelspaket för en sådan målsättning. Den andra delen är 4b som syftar till att tillskapa förändring i styrande planeringsdokument, om en princip för planering utifrån det hållbara – eller det transporteffektiva samhället.

Som bekant är Arenan en planerings- och samverkansprocess där medborgares deltagande och samskapande utgör en viktig del i att utveckla och ta fram hållbara, effektiva och accepterade styrmedelspaket. Följaktligen föreligger en parallell process där medborgare utvecklar och bedömer åtgärder och sammansättningen till ett paket.

Detta kapitel är upplagt som en redogörelse kring de utvecklingssteg som planerare och medborgare tog för att landa i resultat, som bidrar till särskilt formulerade inriktningar för olika områden, som syftar till att bidra till ett minskat bilberoende och mål om minskad vägtrafik på 30%.

Först presenteras de två hanteringsfaserna 4a och 4b, och vad de översiktligt innehåller. Sedan sker en genomgång av den process som 4a innebar, utifrån planerarnas insatser och medborgarnas inspel, i detta test.



Foto: Shutterstock

4a Övergripande om Hantering – samskapande utveckling av styrmedelspaket

Steg 4a i Arenamodellen är *utveckling av styrmedelspaket genom samskapande*. Ansatsen är att planering ska vara målstyrd. Således används backcasting* som metod för att identifiera vilka styrmedelspaket som behöver införas för att styra mot rammålet att minska biltrafiken med 30% samt övriga beslutade mål. I texten återfinns också viss läshänvisning till kapitlet.

* Backcasting som verktyg

Backcasting innebär att jobba "baklänges" från en framtidsbild eller vision och därigenom identifiera steg och åtgärder för att nå framtidsbilden. Den helhetsformulering av problembilden som tidigare steg tagit fram samt de fyra områdesvisa visioner som togs fram i steg 3 har utgjort utgångspunkt för backcasting:

- Väster: Nästan bilfritt
- Öxnehaga: Närhet
- A6: Bättre kollektivtrafik och fler verksamheter som t.ex. bostäder och event
- Villaområde: Minskat bilberoende.

Framtagande av paket

Styrmedelspaketen utvecklades i flera steg. I workshopformat arbetades först förslag till styrmedelspaket fram för de fyra områdena, av planerarna med inspel från områdesgrupperna. Planerarna utgick från de kartläggningar kring samband och beroende som tagits fram tidigare. Tillsammans med data kring utvecklingen och framtagna områdesvisioner, med uttalade målsättningar (som var kopplade till hållbarhetsmålen) arbetade planerarna med kartbilder över respektive område. Till sin hjälp hade de också tillgång till områdesgruppernas visioner och förslag på åtgärder.

I nästa steg förs en dialog för acceptansen kring föreslagna åtgärder

Huruvida det kan tänkas finnas en acceptans för att genomföra de föreslagna åtgärderna utreddes på två sätt. Ett sätt kan vara att genomföra en *acceptansstudie i form av en resvaneundersökning* till ett representativt urval av invånare i Jönköping. Detta utgör som sagt ett kunskapsunderlag för utveckling av ett kvantitativt beslutsstöd. Då beslutsstödet är under utveckling, testades, i det här projektet, acceptansen av de föreslagna åtgärderna genom att låta *områdesgrupperna ingå i samskapandet*, dvs. representanter för medborgare, näringsliv och civilsamhälle i de tre områdena, för att få deras inspel och feedback. Områdesgruppernas bedömning av föreslagna paket redogörs för i korthet nedan.

Bedömning om föreslagna styrmedelspaket bidrar till det transporteffektiva samhället

Som ett avslutande moment i steg 4a utvärderades styrmedelspaketen utifrån om och i så fall hur de bidrar till det transporteffektiva samhället och har potential till att nå rammålet om 30% minskning av vägtrafiken. Denna bedömning förutsätter en tydlig bedömningsmodell, vilket inte förelåg vid detta testtillfälle. En tydlig modell som beslutstöd för att bedöma åtgärders måluppfyllande utvecklas som nämnts tidigare i ett systerprojekt som redovisar sina resultat i slutet av 2025. Det avslutande resonemanget kring framtagna styrmedelspakets effektivitet presenteras avslutningsvis i detta kapitel för steg 4.

4b Övergripande om Hantering – planera utifrån det hållbara

Det här steget handlar om att i all infrastrukturplanering (liksom i andra fysiska planer) fundera på om åtgärderna bidrar till eller passar in i ett transporteffektivt samhälle. Det handlar om att arbetsgruppen behöver arbeta för och säkerställa att all planering som sker på kommunal och nationell nivå följer principen att i vart fall säkerställa att inga åtgärder motverkar det transporteffektiva samhället.

En tydlig metodik, som bygger på både internationella erfarenheter och svenska fallstudier*, behöver tillämpas där följande frågor ställs:

- Bidrar åtgärden till ett transporteffektivt samhälle med ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik samt hållbara godstransporter?
- Leder åtgärden till ökad framkomlighet eller ökad hastighet för biltrafik? Det vill säga motverkar den och passar dåligt in i ett transporteffektivt samhälle?
- Passar åtgärden in i ett transporteffektivt samhälle? Det vill säga, skulle åtgärden valts även om vi redan befann oss i ett transporteffektivt samhälle med mindre biltrafik, mindre lastbilstrafik och större andel gång, cykel, kollektivtrafik och hållbara godstransporter?

I test av arenamodellen kom denna aspekt av planeringen att informeras och samtalas kring, men aldrig att närmare testas av planerargruppen. Denna del av Arenan arbetar med fokus på redan befintliga planer, och förutsätter förändringar i hur dessa tolkas – i samband med att de tillämpas, uppdateras eller omprövas, med utgångspunkt i vad som är hållbar utveckling för det transporteffektiva samhället.

Exempel på åtgärder som bidrar till och/eller ryms inom ett transporteffektivt samhälle är:

- Busskörfält där utrymme tas från biltrafik
- Pendelparkering med bra lösning för cykel
- GC-väg
- Passage för gående och cyklister
- Hållplatsåtgärder
- Bymiljöväg/bygdeväg

Exempel på åtgärder som motverkar och/eller inte ryms inom ett transporteffektivt samhälle:

- Ny mötesfri väg med höjd hastighet
- Planskilda korsningar mellan bilvägar
- Höjd hastighet (generellt)
- Extra körfält för ökad kapacitet.

Exempel på åtgärder som passar in i ett transporteffektivt samhälle (bidrar inte men motverkar inte heller):

- Trafiksäkerhetsåtgärder som inte ökar framkomligheten för bil, exempelvis bibehållen hastighet, vänstersvängkörfält, förbud av vänstersväng, osv
- Miljöåtgärder som inte ökar framkomligheten för bil, exempelvis bullerskyddsåtgärder, faunapassage

* Trivector Traffic (2024) Fyrstegsprincipens tillämpning i ett transporteffektivt samhälle, Trivector rapport 2024: 32.

4a Hantering – dialog om styrmedelspaketet

Medborgargrupperna syn på styrmedelspaketet för de olika områdena

Samtliga grupper som deltagit i att förstå problematiken, formulera en vision för sina områdens utveckling, och föreslagit åtgärder fick också en möjlighet att uttrycka tankar om framtagna förslag till styrmedelspaket. Här återges dels föreslagna paket och hur de visualiserats, dels redogörs för samlat kring kommentarer från grupperna för styrmedelspaketet för områdena Väster, Öxnehaga och A6.

Förslag till styrmedelspaket: Cirkulationsplan för området Väster i Jönköping

Visionen för detta område är "nästan bilfritt". I stället för gator för bil skapas tvåfiliga korridorer för snabbcykelbanor och busstrafik i gröna stråk genom området på Brunnsgratan i riktning väst-östriktning och Klostergatan i nord-sydriktning (gröna gator på kartan). Dessa korridorer gör det snabbt och enkelt för cyklister och kollektivtrafik att korsa och nå stadskärnan.

Förbifart skapas via Åsenvägen och via en ny genomfart (blåmarkerad linje på kartan) som leder ut till trafikplats Ljungarum.

Bilar kan inte åka på, eller korsa, de grönmarkerade gatorna men kan köra in i vart och ett av kvarteren som bildas av dessa bilfria gator. Inom dessa kvarter omvandlas gatorna till "långsamma gator" med hastighetsbegränsning 30 km/h. Fotgängare och cyklister har företräde för att främja socialt liv med träd, sittplatser, butiker, kaféer och lekplatser. Flertalet bilparkeringar tas bort i Väster och Söder för att ersättas med zoner för lastning, avlastning och färdtjänst och i övrigt med grönytor. Bilpooler införs i områdets utkanter för att minska behovet av privata bilar.



4a Hantering – dialog om styrmedelspaketet

Kommentarer och synpunkter avseende Väster

Tre grupper har kommenterat förslaget på Väster: en gymnasieklass, en näringslivsgrupp och en HSB-förening.

Grupperna tyckte generellt att större och fler cykelvägar är bra, men det diskuterades var de ska gå, det var inte självklart vad som var bäst, Brunngatan, Klostergatan och Skolngatan diskuterades.

Näringslivsgruppen tog upp att det saknas en stor matbutik på Väster.

Näringslivsgruppen tog upp att en annan prismodell behövs för att göra parkeringshus attraktiva och de ville inte ta bort gatuparkering.

Cirkulationsplanen fick inget stort gehör hos näringslivsgruppen och hos gymnasieleverna. Näringslivsgruppen såg det som lite för drastiskt. Flertalet gymnasielever såg cirkulationsplanen som en jobbig förändring som kostar och det skulle innebära att det blir längre att köra med köer och utsläpp som följd. Även om gymnasieklassen ser fördelar med snabbare kollektivtrafik, att det blir säkrare för gång och cykel och att cirkulationsplan är bra för miljön så sågs cirkulationsplanen mestadels som osmidigt med omvägar som innebär extra körning, färre parkeringar som innebär att man behöver köra längre för att hitta parkering. Några få gymnasieelever tyckte dock att cirkulationsplanen var bra men att den behövdes marknadsföras bättre.

Till presentationen i HSB-föreningen betonades det till skillnad från i tidigare presentationer att styrmedelspaketet är en helhet samt att det finns opinionsstöd för cirkulationsplanen.* HSB-föreningen var mer positivt inställda till cirkulationsplanen än de andra grupperna. Deras fundering handlade istället om hur cirkulationsplanen skulle påverka besökare, affärsidkare och arbetsgivare och vilka som borde inkluderas i processen.

* Enligt preliminära resultat från RVU+ som var framtagna i slutet på augusti 2024.



4a Hantering – dialog om styrmedelspaketet

Utveckling av åtgärds paket för att nå visionen Öxnehaga – närhet

Bilden till höger visar ett slags sammanfattande styrmedelspaket utifrån de övningar som gjordes med planerare och medborgargrupper.

För bostadsområdet Öxnehaga föreslås flera åtgärder som påverkar *kollektivtrafikutbudet* positivt, likväl som en *bebyggelseutveckling* med fler bostäder, service som stor matbutik och mötesplatser som bidrar till förtätning och potential för minskad biltrafik. Åtgärder kan också handla om att bidra till mobilitet som tjänst genom exempelvis uthyrning av elsparkcyklar.

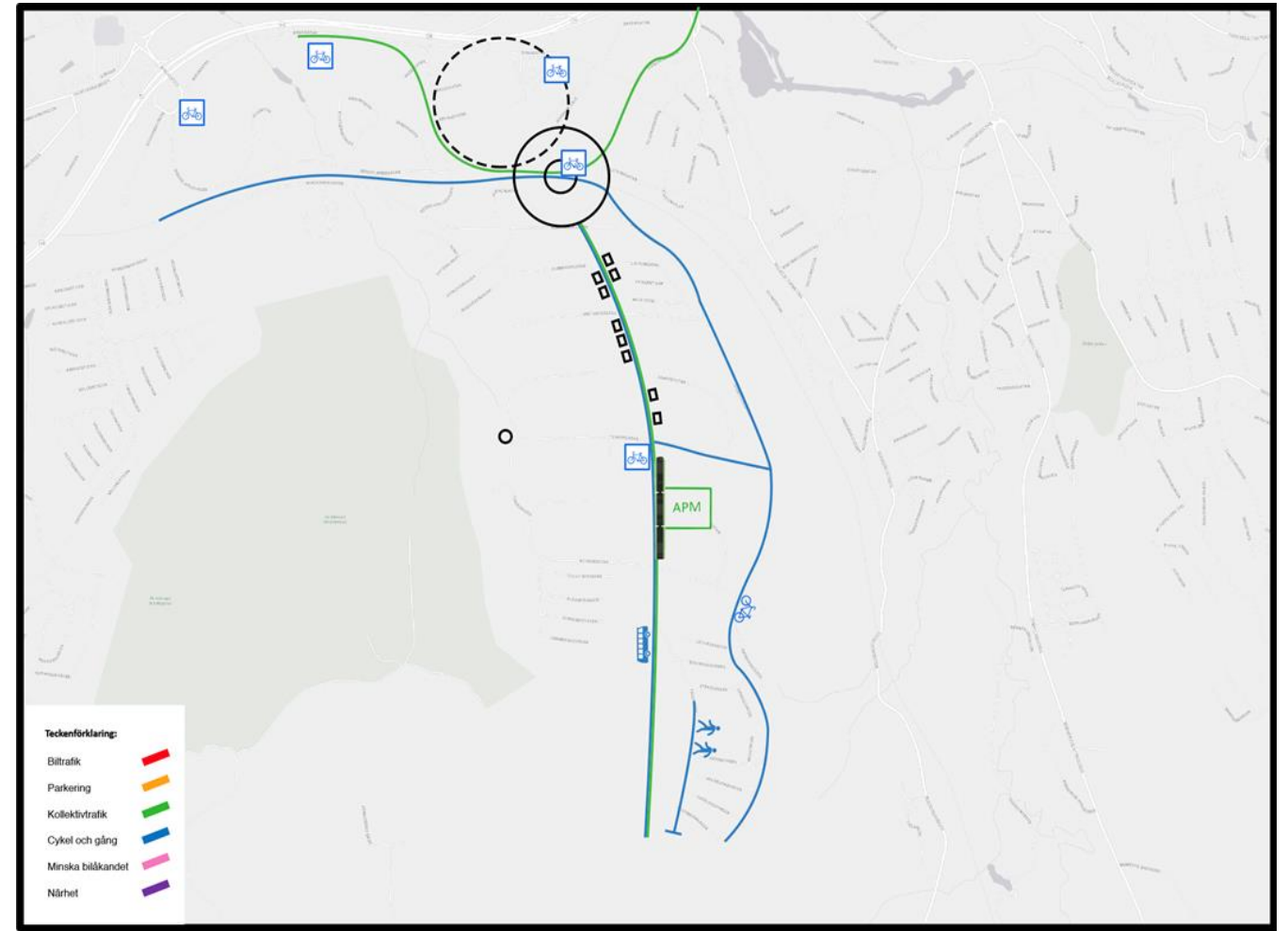
Återkoppling förslag

Öxnehagagruppen samt en grupp gymnasieelever kommenterade förslaget för Öxnehaga.

De önskade sig jordnära förslag som direktbuss till Huskvarna och Jönköping, billigare och säkrare bussar, att lära folk att cykla och hyrcyklar på området. Spårvagn och tåg (APM) fick inget stort gehör och förslaget ansågs ha både för- och nackdelar.

Förslaget om fler verksamheter sågs som positivt med potential att skapa jobb och mindre trafik.

En stor matbutik med låga priser sågs som bra för miljön men en del påpekade att det inte nödvändigtvis var bra ur integrationssynpunkt om personer som bor i Öxnehaga aldrig behöver lämna området.



4a Hantering – dialog om styrmedelspaketet

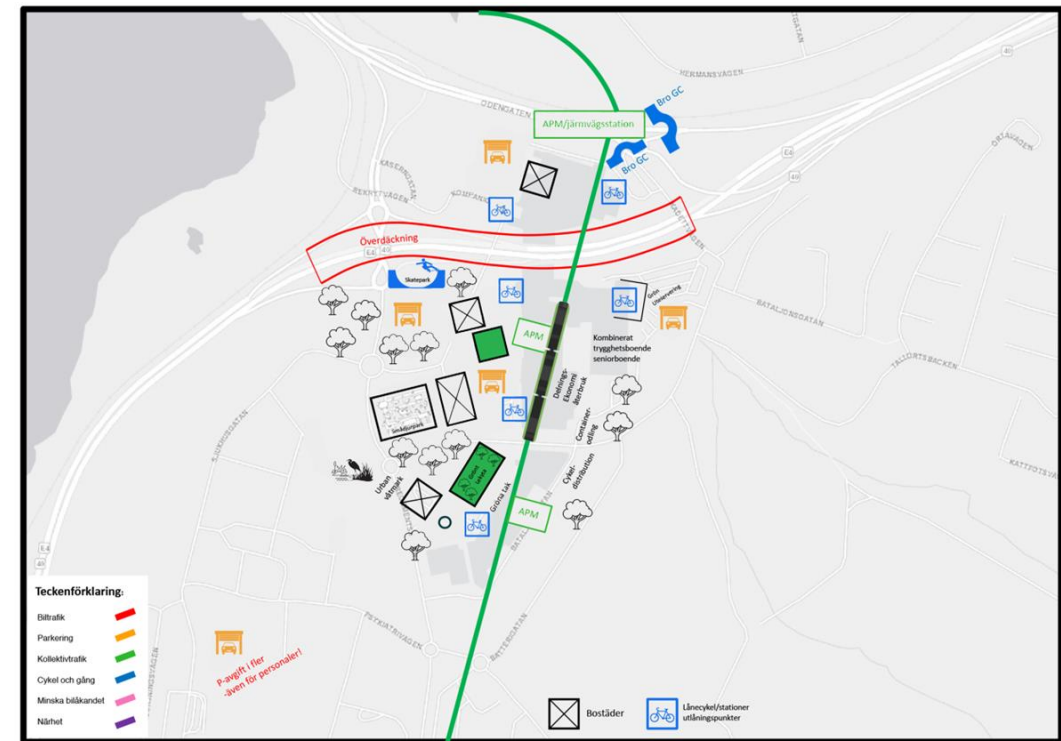
A6/Asecs

Visionen för A6 är ”Bättre kollektivtrafik och andra verksamheter som t.ex. bostäder och event”.

Områdesgrupperna tydliggjorde här en accept för åtgärder som syftar till mer blandad markanvändning.

Kring följande åtgärder framfördes överlag en positiv inställning, dvs. för dessa tycks det generellt finnas en acceptans:

- Överdäckning över E4an. Automatisk spårvagn på hög nivå (APM) till A6 och vidare till sjukhuset (ovanför butikerna).
- Parkeringen tas bort och bilar parkerar i stället i garage. Cykelvägar och cykelställ överallt. Säkra cykelhubbar med väderskydd, kunna hyra lastcyklar, cykelreparation. Busshållplatser med väderskydd.
- Vanligt boende, trygghetsboende och seniorboende, studentbostäder. En automatisk skyttel som förflyttar människor och gods runt området. Återvinnings- och återbrukssanläggningar, begagnat försäljning.
- Fler upplevelser: friskvård. gym, spa, klättervägg eller klätterpark), och underhållning (bio, esport, go-cart), arbetsplatser, sjukvård/tandläkare, utbildning, kulturaktiviteter.
- Hotell. Lekplatser. Bygg in attraktioner genom grönområden. Viktigt att ha ytor för att fånga upp vatten vid kraftigt regn (stadsvåtmarker).



Utöver denna övergripande feedback lyfte A6 (IKEA och fastighetsförvaltare) och elever också särskilt följande:

- A6 affärsidé: gratis p-platser, en destination och mötesplats – konkurrens med andra köpcentra med samma kedjor, p-platserna betalar sig
- Fokus på nära besökare främmande –minskad biltrafik har inte gått hem
- Utökad kollektivtrafik konkurrerar om utrymme med p-platser
- Förslaget ansågs möjligt men deltagarna saknade mandat och incitament att genomdriva förändring (från ägare/hyresgäster)
- Alla elever tycker det är bra att det finns fler saker att göra i förslaget
- En grupp såg fördelar, den andra såg färre parkeringar som en nackdel
 - *Fördel:* säkrare miljö, man är mer utomhus, kan locka bredare publik och locka fler att åka kollektivtrafik, *men* kan konkurrera ut stan
 - *Nackdel:* Bil är smidigt, jobbigt för de som inte bor i Jönköping. Bygg ut A6 med mer butiker, tåg från Sävsjö till A6, hyrcyklar

4a Hantering – planerargruppens bedömning av styrmedelspaketets effektivitet och hållbarhet

Bedömningsprocessen

En viktig utgångspunkt för att kunna värdera och bedöma styrmedelspaketets måluppfyllelseförmåga bygger på att det finns en framtagna värderingsram, eller modell och tydligt jämförelsealternativ. En sådan värderingsmodell, såsom det kvantitativa beslutsstödet som utvecklas i systerprojektet, som tar hänsyn till medborgares värdering av hållbar tillgänglighet och gällande hållbarhetsmål är under utveckling.

Denna avslutande fas handlar således om att peka ut effektiva och acceptabla styrmedelspaket som sedan förs vidare till ett genomförande, och som ligger till grund för avtal om implementering, som är nästa steg.

Genomförandet i simuleringen

För detta ”test” har ett resonerade bland deltagande planerare gjorts med en viktig utgångspunkt i medborgarnas inspel om styrmedelspaketet. Diskussionen hölls på en övergripande nivå så inga områdesvisa bedömningar genomfördes. Till höger i bild framgår reflektioner kring olika pakets, eller olika åtgärdsområdets, möjligheter och utmaningar.

Kollektivtrafik/GC

- Möjligheter: Framkomlighet och tillförlitlighet
- Utmaningar: Mindre yta för bil, svårt att mäta gång
- Kortare resor=överflyttning från bil. Kortare restider för de som reser med bil.
- Ej snabbcykelbana i centrala stan- på gåendes villkor. Snabbcykelbanor aktuellt på väg till stan snarare än i centrum. Längs med Vätterstranden är intressant. Gång och cykel separat. På sommaren knepigt med snabbcykelbana vid Vätterstranden dock.

Cirkulationsplan

- Möjligheter: mindre buller, bättre luftkvalitet och trivsel, målpunkt i centrum väljer annat färd sätt.
- Utmaningar: Acceptans och kommunikation
- Mer attraktiv stad
- Utöka cirkulationsplanen mot den föreslagna, ej genom Väster utan runt via Munksjöbron.

Parkeringsåtgärder

- Möjligheter: Stor effekt att minska gatuparkering. Det finns ett starkt motstånd mot att parkera i p-hus i Jönköping. Lite oklart varför. Körskolorna borde öva på att parkera i p-hus.
- Utmaningar: stort motstånd
- Minskat resande med bil, eventuellt minskat bilägande.

Markanvändning

- Möjligheter: Koncentration och förtätning av blandade funktioner, färre bilresor. Kräver separering av bil/koll. Korsningspunkter viktiga avseende företräde.
- Utmaningar: ”Stråktänk”, motstånd till förtätning. Det är mycket spridd bebyggelse i Jönköping.
- Överflyttning till GCK vid prioriterade stråk. Mer vardagsmotion.
- Jönköping behöver bygga mer på höjden centralt men det finns ett motstånd mot det.



Steg 5

Implementering

- Utveckla överenskommelse för genomförande av styrmedelspaket

I detta steg ligger fokus för processen framför allt på överenskommelsens framtagande och dess form, för ett effektivt genomförande.



Trivector



ivl
SVENSKA
MILJÖINSTITUTET

5 Implementering

Det femte steget i Arenamodellen handlar om *implementering*. Framtagandet och undertecknandet av en överenskommelse om implementering är centralt i detta steg. Steget inkluderar även att beskriva hur medel ska sökas för genomförandet liksom principer för utvärdering av åtgärder. Viktigt är att det finns tillit mellan aktörerna att åtaganden uppfylls även om personerna som deltagit i utformningen byts ut. Likaså är det viktigt att bibehålla tillit till den gemensamma uppgiften, även om förutsättningar förändras.

Processen i Jönköping

I en gemensam workshop diskuterade parterna och landade en skiss på ett avtal, vilket presenteras på nästa sida. Avtalet är inspirerat av de norska byvekstavtalen.*

En slutsats är att förvisso innebär avtal av detta slag alla möjligheter, samtidigt kan ett antal hinder identifieras också kopplat till avtalets olika delar:

- Gemensamt mål
- Finansieringsmöjligheter
- Styrning av myndigheterna
- Genomförandestruktur

I ett skarpt läge skulle slutligt avtal tagits fram och undertecknats av företrädare för kommun, region och staten (antingen regeringen eller om Trafikverket givits mandat generaldirektören). Genom undertecknade på högsta politiska och beslutande nivå och genom en fortsatt styrning där ett gemensamt ansvar tas för att rammålet nås skapas en tillit mellan aktörerna i avtalet.

* De norska byveksavtalen

De norska byveksavtalen (stadsväxtavtal) tecknas mellan regeringen (berörda departement), regionen och kommuner inom avtalsområdet/stadsområdet. Centralt i avtalen är ett tydligt mål om nollväxt i bilpersontrafiken för avtalsområdena. Avtalen är förhandlade på högsta politiska nivå och berör på sikt nio storstadsområden. Genomförandet styrs genom närvaro av högt uppsatta tjänstepersoner/politiker från stat (såväl regering som myndigheter), region och kommun. Finansiella resurser avsätts och resursskapande styrmedel möjliggörs (t ex bompeng). Avtalen löper över 12 år och förnyas vart fjärde år.

Avtalen innehåller följande delar (underskrifter i kapp till avtalet)

1. **Mål**, där nollväxtmålet (ökning av transportbehov ska tas i gång, cykel och kollektivtrafik så att biltrafiken inte ökar) är centralt
2. **Projekt och åtgärder** som ska bidra till måluppfyllelse där nollväxtmålet är överordnat
3. **Finansiering**, såväl statlig finansiering som annan finansiering bl.a. via bompengen (vägavgift)
4. **Markanvändning**, mål för markanvändning, partnernas förpliktelser, parkeringspolitik.
5. **Uppföljning**, centralt är uppföljning av nollväxtmål
6. **Styrningssystem**, principer för styrning och styrgrupp
7. **Avtalsperiod och revidering** av avtal
8. **Genomförande** av avtal



Byvekstavtalen
Vi får mer enn vi gir

5 Implementering

Skiss på fiktivt Arenaavtal för aktörerna i Jönköping

1. Mål
 - 30 procents minskning av biltrafik inom Jönköpings tätort
2. Projekt/åtgärder
 - Cirkulationsplan
 - Utökad kollektivtrafik
 - Utökad GC-infrastruktur
 - Parkeringsåtgärder
 - Markanvändning (sammanslagning av närhet och mer blandad verksamhet)
3. Finansiering
 - Parkeringsavgifter
 - Trängselavgift
 - Exploaterings/markvärdesavgift
4. Kommunal planläggning
 - Inriktning för lokalisering/markanvändning [i stort]

Hinder
Gemensamma mål

Hinder
Lagstiftning

Hinder
Finansieringsmodeller [handlar också om lagstiftning vad som är möjligt]

5. E4
 - Klargörande att E4:an ingår i målet men att åtgärder framförallt är inriktade på att minska lokaltrafiken
 - Hastighetsåtgärder
 - Trängselavgift påfarter vissa tider
 - Bussfiler
6. Uppföljning
 - Uppföljning av rammål
 - RVU
 - Trafikmätningar
7. Genomförande
8. Avtalsperiod och revidering
 - Kopplat till nationell och regional infrastrukturplan (12 år/revidering vart 4:e) samt mandatperioder
9. Underskrifter
 - Nationell part kräver tydlig delegering från politik till Trafikverket*
 - Regionfullmäktige ordf.
 - Kommunfullmäktige ordf.

Hinder
Exekutivt mod [att genomföra åtgärderna]

Hinder
Statens styrning [av Trafikverket]

* Se exempel i Byvekstavtalet för Bergen där "kappan" är påskriven av samferdselminster och statsråd och avtal av GD för Statens Vegvesen.



Steg 6

Uppföljning

- Återkoppling till huvudorganisationerna

I detta avslutande steg ligger fokus på uppföljning och återkoppling kring implementeringens framdrift och åtgärdernas effekter. Denna bevakning ligger till grund för korrigering och förändring av åtgärder, och som utgångspunkt för kommande utredningar

6 Uppföljning

Uppföljning utgör det sjätte och avslutande steget i Arenaprocessen. I alla former av målstyrda processer behövs någon form av *uppföljning av måluppfyllelse* för att bedöma om de åtgärder som genomförts leder mot den uppsatta målbilden.

Genom Arenaprocessens tidiga steg har aktörerna tillsammans tagit fram en vision eller övergripande mål som sedan har konkretiserats. Det gemensamma övergripande målet som beslutas i överenskommelsen kan vara ett nollväxtnål eller minustillväxtnål för biltrafiken. Indikatorerna är inriktade på att följa upp åtgärderna. För åtgärderna kan det handla om att man i analysen kommer fram till en viss åtgärdsmix. Att andelen kollektivtrafik behöver öka till en viss andel och motsvarande för gång och cykel. Det kan också vara inriktat mot exempelvis en viss förändring av markanvändningen mot ett mer transporteffektivt samhälle. Sammansättningen av indikatorerna beror på sammansättningen av de åtgärder som beräknats kunna leda till att det övergripande målet nås.

Om uppföljningen visar att man inte är på väg mot rammålet eller att takten mot det inte är tillräckligt snabb behöver aktörerna på arenan gemensamt ansvara och undersöka situationen och de uteblivna effekterna för att antingen korrigera eller till och med föreslå nya åtgärder så att målet nås. Det kräver en god samlad förståelse för vilka de bakomliggande orsakerna är till varför inte målet nås. Avsikten med indikatorerna är att bidra till den förståelsen. Även systemsynen, vilken aktörerna har använt för att förstå problematiken och formulerat goda lösningar utifrån i tidigare steg, bidrar till förståelse.

Aktörerna på arenan behöver tillsammans utveckla en strukturerad metod för att följa upp hur insatserna och åtgärderna leder utvecklingen mot rammålet och övriga mål. Det behöver inkludera årlig uppföljning av såväl övergripande mål som indikatormål. Det är lämpligt att det finns en gemensam finansiering av uppföljningen.

Ett tillvägagångssätt i processen kan vara att alla åtgärder inklusive nya planer, bygglov och investeringar bör granskas utifrån om de främjar ett hållbart resande, det vill säga med hänsyn till god målstyrning i enlighet med styrande dokument, såsom Översiktsplanen. Förslaget innebär att i befintliga rutiner eller mallar inkludera checklistor för att säkerställa att hållbart resande-aspekten följer med i olika skeden av den fysiska planeringen, hela vägen igenom planprocessen. Det kan exempelvis finnas checklistor för utbyggnadsriktlinjer för nya områden, i detaljplaneskede, i bygglovsskede och inför byggnation

Uppföljningssteget i Jönköpings Arenaprocess

Uppföljningssteget i Jönköpings Arenaprocess gjordes enbart fiktivt och syftade till att synliggöra ett antal viktiga uppföljningsområden. Följande lyftes fram på den sista workshoppen:

- Uppföljning gentemot rammålet
 - Utveckling av biltrafik i Jönköpings kommun (avtalsområdet) i förhållande till rammålet att minska trafiken med 30 procent
- Stödjande uppföljning för att bättre förstå utvecklingen
 - Var minskar trafiken? Exempelvis genom uppföljning på olika gator och snitt
 - Vart tar trafiken vägen? Exempelvis genom uppföljning av gång, cykel, kollektivtrafik, resfritt
 - Uppföljning av mål exempelvis koldioxid, luftkvalitet, buller, tillgänglighet, trafiksäkerhet, fysisk aktivitet, osv - för att förstå att utvecklingen leder mot uppsatta och beslutade mål, utöver rammålet
- Uppföljning av effekten av åtgärder
 - Varför minskar trafiken och vilka står för minskningen? Exempelvis genom återkommande resvaneundersökningar

Lärdomar och insikter



Reflekterande slutsatser kring simulering av Arenan

Simulering av denna samverkansmodell, för att kunna utveckla styrmedelspaket som är accepterade och leder till det transporteffektiva samhället, har genomförts med stor entusiasm och ett gott engagemang från planeringsaktörer och medborgare och har kunnat uppvisa resultat och lärdomar att ta vidare.

Simulering av processen har bland annat gett oss följande:

Vi har fått förslag på förutsättningar kring att genomföra en gemensam strategisk process för att utveckla och föreslå hållbara åtgärder. Viktiga insikter från det är till exempel att den samverkansstruktur som Arenan erbjuder för strategiskt utredningsarbete bör vara ett återkommande inslag i planeringen, inte minst då denna kontinuitet bland annat medför möjligheter att bygga gemensam långsiktig kunskap och bidrar till en ökad tillit mellan aktörerna.

Vi har fått se prov på hur planeringsaktörer tillsammans har fått en djupare förståelse kring hur de komplexa rumsliga sambanden i staden ser ut. Med hjälp av systemkartläggning har gemensamma insikter utvecklats bland aktörerna. Det har legat till grund för att formulera en gemensam inriktning och strategier för insatser som når konkreta målsättningar för olika geografiska områden, och för olika tematiska målområden, t ex buller, tillgänglighet, hälsa osv.

Vi har fått se hur medborgare har engagerats och fått en chans att reflektera över sin vardag i mobilitetstermer och sedan formulera visionsbilder om framtiden för sina lokalområden. De har också engagerats i att föreslå åtgärder och bjudits in att reflektera över slutliga förslag till styrmedelspaket.

Till detta har förslag på offensiva åtgärdspaket med ”morötter och piskor” för ökad omställningseffekt genom synergier och medfördelar tagits fram, dels för en ökad effektivitet, dels för att möjliggöra ett accepterat genomförande av förändringar. Denna acceptans har kommit till uttryck genom en interaktiv och utbytande dialog av visioner, förslag och återkoppling mellan planerare och medborgare. Styrmedelspaketet har föreslagits och förts vidare för genomförande.

Således har vi också fått förslag på hur en överenskommelse kring detta kan se ut i form av ett avtal som beskriver ingående aktörer, åtaganden, finansiering och uppföljning.

Sammantaget kan vi se att en samverkansprocess som sätter det transporteffektiva samhället som mål och tillser att huvudaktörerna sitter i samma strategiskt styrande process, kommer med sannolikhet leda till att ansvariga myndigheter i större grad tillämpar accepterade och förankrade åtgärder som leder till det transporteffektiva samhället.

Resultaten är endast indikativa. Dels bygger de på informerad spekulation från individer som besitter expertkunskap inom stads- och transportplanering, dels är testet en sorts lekfull tillämpning av problemlösningsmetoder, i vilket avsaknaden av hämmande krav och revir, troligtvis utgör en bidragande faktor till förslagets omformande kapacitet.

Sammanfattat i några punkter kan vi se att Arenan och dess process:

- Bidrar med tydlig potential att kunna förbättra förståelsen och samarbetet över organisationsgränser.
- Bidrar till nya insikter och förslag till lösningar, som trängselavgifter och finansiering av kollektivtrafik.
- Visar på en potential att öka engagemanget hos alla aktörer, samt underlätta diskussionerna kring mål om en minskning av vägtrafiken.
- En tydligare grund för gemensamt handlande mellan planeringsaktörer, vilket borgar för ett djupare engagemang och kontinuerlig uppföljning av utvecklingen.

Några viktiga lärdomar för vidareutveckling av Arenan

Målstyrd planering för hållbar tillgänglighet

Fler lärdomar finns att dra av detta projekt.

Förutsättningarna för att kunna bedriva ett framgångsrikt målstyrt planeringsarbete tillsammans som utvecklar och föreslår hållbara styrmedel, för det transporteffektiva samhällets förverkligande, kräver troligtvis ny nationell målsättning och praxis vad avser transportpolitiken och dess genomförande.

Därtill:

- En målstyrd planering behöver sannolikt utgå från åtgärders kostnadseffektivitet snarare än från samhällsekonomisk effektivitet.
- Hållbar tillgänglighet, för ett transporteffektivt samhälle, är en målsättning som innebär en större styrningsuppgift för det offentliga i fråga om transportutbud
- Ökad samverkan mellan det offentliga sektorer och nivåer samt mellan det offentliga och det privata, är en trolig nödvändig utveckling.

Viktiga medskick

En samverkansprocess som sätter transporteffektivitet i fokus innebär möjligheter till synvänder och att nya åtgärder föreslås och testas, vilket medför:

Behov av ökad flexibilitet för lokala lösningar

Att frågan om finansiering av steg 1 och 2 åtgärder blir betydelsefull att lösa

Samskapande med medborgare

Värdefullt för att samla bakgrundsinformation om mobilitetsbehov och -praktiker, vilket genererade lösningar som förbättrade delad och hållbar mobilitet.

För att utforma åtgärder för att minska biltrafik krävs expertkompetens

Presentera åtgärds paket som en helhet, snarare än en lista med alternativ, och framhäv hur de gynnar medborgare och intressenter.

Överväg medborgarråd med representanter för olika åldrar och socioekonomi där samma deltagare finns med i hela processen

Vidare behövs

Kunskap om de politiska implikationerna och de ekonomiska konsekvenserna kring det transporteffektiva samhället,

Kunskap om hur offentliga organisationer frivilligt kan inleda en fördjupad samverka inom en gemensam styrningsstruktur



Kontaktuppgifter:

john.odhage@trivector.se

johan.m.sanne@ivl.se