



STATSVETENSKAPLIGA INSTITUTIONEN
CENTRUM FÖR EUROPASTUDIER

PLANERINGSTRADITIONER OCH MOBILITETSPLANER

En jämförande studie av urbana mobilitetsplaner
och europeiska planeringstraditioner

Johan Fröding

Uppsats/Examensarbete:	Kandidatuppsats Europakunskap 15 hp
Program och/eller kurs:	Europaprogrammet
Nivå:	Grundnivå
Termin/år:	Ht/2018
Handledare:	Anders Larsson
Examinator:	xx
Rapport nr:	xx (ifylles ej av studenten/studenterna)

Abstract

This thesis examines urban mobility plans with the help of European planning traditions to better understand urban mobility planning in a wider context and provide more knowledge about sustainable urban development. According to the Leipzig Charter, there is a need for more knowledge regarding sustainable urban development, this study aims to provide more knowledge in that area. To do so, this study is going to analyse urban mobility plans to see if they can be explained and understood with the help of European planning traditions. This will be done by doing an analysis of the urban mobility plans with different factors found in the European planning traditions. The study finds that with the help of European planning traditions it is easier to explain and understand the plans and the context they were created in. This result will lead to an increased knowledge about urban development and will therefore be of significance in the aim of sustainability and urban development.

Keywords

European planning traditions, Urban mobility plans, Regional-economic planning, Comprehensive integrated planning, Land use planning, Urbanism

Nyckelord

Europeiska planeringstraditioner, Urbana mobilitetsplaner, Regionalekonomisk planering, Heltäckande integrerad planering, Markanvändningsplanering, Urbanism

Titel: Planeringstraditioner och Mobilitetsplaner – En jämförande studie av urbana mobilitetsplaner och europeiska planeringstraditioner

Författare: Johan Fröding

Handledare: Anders Larsson

Termin: HT - 18

Institution/Ämne: Statsvetenskapliga institutionen, Europakunskap

Antal ord: 10 500

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	5
2. Vetenskaplig utgångspunkt, tidigare forskning och frågeställning	7
2.1. Vad är rumslig planering?	7
2.2. Urbana mobilitetsplaner	7
2.3. Syfte och Frågeställning.....	10
3. Planeringstraditionerna.....	10
3.1. Spanien	13
3.2. Storbritannien	14
3.3. Danmark	14
3.4. European Spatial Development Perspective	15
4. Metod och material.....	16
4.1. Kvalitativ dokumentanalys.....	17
4.2. Material	18
4.3. Urval.....	19
5. Analysschema.....	20
5.1. Faktorer för analys:	21
5.2. Fokus i planen	21
5.3. Vad styr planen?.....	22
5.4. Privata och offentliga aktörer	23
5.5. Samordning	23
6. Resultat.....	24
6.1. Barcelona, Spanien.....	24
6.2. London, Storbritannien.....	25
6.3. Köpenhamn, Danmark	26
7. Analys.....	28
7.1. Barcelona.....	28
7.2. London	29
7.3. Köpenhamn	30
7.4. Sammanfattning, analys	32
8. Diskussion	33

Figurförteckning

Figur 5.1	24
Figur 7. 1	32

1. Inledning

Den globala miljöförstörelsen är något som påverkar alla jordens invånare. Det är därför viktigt att adressera och försöka lösa de problem som uppstår på grund av den. IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) nämner (2018 s.7–11) att klimatpåverkan från människan bland annat riskerar att höja havsnivåerna och skapa sociala problem som försämrad hälsa och ekonomiska kriser. Då vi lever i en allt mer urbaniserad värld och då majoriteten av alla européer idag bor i städer (DG MOVE, 2018) kan stor skillnad göras där för att minska miljöpåverkan. Att så många människor bor i städer medför problem som trängsel och dålig miljö. Europeiska kommissionen (2017, s. 109, 115–119) visar att invånare i urbana områden oftare rapporterar att de bor i områden med miljöproblem. För att komma tillrätta med den här problematiken är ett av EU:s miljömål att förbättra den hållbara mobiliteten (ibid s. 109). Med hållbar mobilitet menas att planera för att minimera utsläpp och samtidigt öka möjligheterna till mobilitet. Göteborg är ett tydligt exempel där invånarna upplever problem med framkomligheten. Byggnationer pågår över hela staden och på många ställen påverkar detta framkomligheten för privatpersoner men det påverkar också den närliggande miljön. Ett aktuellt och kontroversiellt exempel¹ på detta är byggandet av Västlänken. Västlänken kanske skapar problem när den byggs men när den står färdig är den planerad att vara till Göteborgs fördel och utveckling. Så för att göra städer till trevligare och hälsosammare platser att leva i måste de planeras hur de ska se ut för att minska trängsel och utsläpp och samtidigt bidra till att öka rörligheten för människorna. Det är här urbana mobilitetsplaner kommer in i bilden.

Urbana mobilitetsplaner är till för att planera rörligheten i städer för att förbättra mobiliteten och minska de ovan nämnda problemen med utsläpp och trängsel (DG MOVE, 2018). EU-kommissionen har också kommit ut med en handlingsplan med rekommendationer till vad som borde finnas i mobilitetsplanerna (KOM (2009)490). Planerna som utformas kan ha stor variation gällande vilka mål som sätts upp och på vilket sätt mobiliteten i staden planeras. Denna variation är intressant att undersöka baserat på problematiken som det så kallade Leipzig Charter beskriver (2007). Dokumentet, som är skapat av ministrarna för urban

¹ Kontroversiellt till den grad att ett nytt parti har bildats (Demokraterna). Fick många röster i senaste valet baserat på i princip bara om frågan med Västlänken.

utveckling i EU:s medlemsländer, slår fast att det behövs samordning och holistiska strategier för den urbana utvecklingen och efterfrågar mer forskning på området (Leipzig Charter, 2007 s. 1–2, 7). Anledningen till det är att städer, förutom miljöproblem, också ofta har problem kopplade till den sociala aspekten, vilket medför att de inte kan uppfylla sin roll som ledare i ekonomisk tillväxt och social utveckling (ibid s. 1). Att undersöka mobilitetsplanerna skulle då kunna bidra till mer kunskap inom urban utveckling.

Mobilitetsplaner inom EU är utformade på olika sätt eftersom det saknas en samlad kompetens inom området rumslig planering. Det gör att medlemsländerna i EU själva kan utforma lagar kring ämnet och således påverka hur planeringen sker (Faludi, 2009 s. 2). Det är framförallt skillnader i nationella lagar och konstitutioner som styr planeringen (Reimer, Getimis & Blotevogel, 2014 s.1). Även om planeringen ser olika ut i olika länder har fyra olika planeringstraditioner klassificerats utifrån likheter och skillnader i den nationella planeringen i EU:s medlemsländer.

Syftet med klassificeringen är att förklara på vilka olika sätt rumslig planering sker och därigenom skapa en bättre förståelse för planeringen. Dessa planeringstraditioner beskriver vilket fokus och på vilket sätt de olika länderna planerar olika områden, som till exempel urban planering. De fyra planeringstraditionerna som har identifierats i Europa är (CEC, 1997 s. 36–37):

- Regionalekonomisk planering
- Heltäckande integrerad planering
- Markanvändningsplanering
- ”Urbanism”

Dessa planeringstraditioner är av olika karaktär och har vissa speciella egenskaper som skiljer dem från varandra. Det kan vara fokus på socio-ekonomisk integration eller hur markanvändning ska regleras (ibid.). Utifrån dessa europeiska traditioner är det möjligt att undersöka variation i olika mobilitetsplaner och se hur planeringstraditionerna kan förklara dessa skillnader.

2. Vetenskaplig utgångspunkt, tidigare forskning och frågeställning

För att komma fram till, och legitimera, ett vetenskapligt forskningsproblem som är värt att undersöka ligger tidigare forskning samt en vetenskaplig utgångspunkt (eller i det här fallet mer exakt beskrivet som typologi) till grund för problemformuleringen i slutet av det här kapitlet.

2.1. Vad är rumslig planering?

För att bättre förstå vad de olika planeringstraditionerna faktiskt beskriver är det viktigt att veta vad rumslig planering är. Den exakta definitionen för rumslig planeringen skiljer sig från land till land. Därför utgår den här studien från definitionen att rumslig planering är planering som lägger ett geografiskt perspektiv på samhällsprocesser som ekonomi, kultur, sociala- och ekologiska problem (Europarådet - CEMAT, 1983 s.3). Rumslig planering har således en stor spännvidd och kan därför också delas in i de olika traditionerna som fokuserar mer eller mindre på olika planeringsområden.

2.2. Urbana mobilitetsplaner

Faludi (2004) har bland annat skrivit om europeisk planering i kontexten av European Spatial Development Perspective (ESDP). Vilket handlar mer om det europeiska samarbetet kring rumslig planering och ESDP som en process för planeringen. När det kommer till europeisk rumslig planering är ESDP ett viktigt dokument, vilket också bevisas av den forskning som sker runt det dokumentet. Forskningen handlar mycket om EU:s kompetens inom området för rumslig planering och konflikter som uppstår då många länder har olika åsikter i frågan kring planering. European Spatial Development Perspective är således ett centralt dokument gällande planering på EU-nivå. Ytterligare forskning från Faludi fortsätter på samma tema med europeisk planering och hur EU påverkar den (2009). Han har även fortsatt med nyare och uppdaterad forskning på samma tema och område med EU och ESDP (Faludi, 2018). Faludi beskriver (2009, s. 10–12) den komplexitet och heterogenitet som finns inom

europaisk planering. Komplexiteten grundar sig i de skillnader i planering som beskrivs i kompendiet om rumslig planering i EU (CEC, 1997). Enligt Faludi (2009) är skillnaderna många och stora vilket också betyder att det inte finns en enda planeringsstil i Europa. Med ESDP har det skett försök att integrera rumslig planering till en EU nivå, vilket på grund av skillnader mellan länder, har varit svårt att uppnå. Det skulle därför vara av intresse, att utifrån de skillnader som finns inom planering i Europa, att fortsätta med att undersöka dessa skillnader. Faludi nämner i samma text (ibid, s. 10–12) att det finns olika planeringstraditioner i Europa, vilket skulle kunna fungera som en bra utgångspunkt i fortsatt forskning.

När det gäller urbana mobilitetsplaner är forskningen fokuserad kring några olika teman och främst analyser av befintliga planer. Till exempel har Jiménez, Martínez & Calatrava (2018), undersökt den urbana mobilitetsplanen för turistorten La Manga del Mar i Spanien och kommit till slutsatsen att den skulle kunna minska trafikproblemen med upp till 80%. Den speciella utformningen och geografiska omgivningen runt orten, som ligger på en landtunga, gör att effekterna av en sådan minskning skulle vara av stor betydelse för både invånare och besökare, förutom den miljövinst som skulle åstadkommas. Vidare forskning handlar mycket om förutsättningar och vilka positiva effekter som kan åstadkommas av mobilitetsplaner och då främst så kallade SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan). Pisoni et al (2019) kommer fram till, efter att ha undersökt mer än 600 SUMP, att de har en positiv effekt på exempelvis luftkvalité i städerna (Pisoni et al., 2019). De påpekar också att mer tätbebyggda städer får en större effekt av en SUMP. Det finns också forskning kring övervakning och kontroller av mobilitet i städer. En tredje studie, gjord av ungerska forskare (Kukely, Aba & Fleischer, 2017), når slutsatsen att det relativt nya konceptet med SUMP måste övervakas och kontrolleras med nya metoder. Metoderna måste integreras redan i planeringsstadiet, för att få en mer rättvis jämförelse mellan städer som har olika specifika mål med deras urbana mobilitetsplanering. De tre exemplen ovan redogör för olika sätt att studera urbana mobilitetsplaner, vilket påvisar en komplexitet inom området. Komplexiteten erbjuder flera olika möjligheter till fortsatt forskning på andra teman inom samma område.

Forskningen om urbana mobilitetsplaner har bland annat kommit fram till att de i många fall kan förbättra problem som uppstår i städer, problem med bland annat mycket trafik som skapar buller- och luftföroreningar som leder till ohälsa. De flesta av de urbana

mobilitetsplaner som det sker forskning på idag är SUMP, exempelvis forskningen i stycket ovan. I en SUMP, till skillnad mot en ”vanlig” urban mobilitetsplan, finns ett krav på särskilt fokus på hållbarhet. Hållbarheten omfattar både säkerhet, miljötänk såväl som effektivitet (Eltis, 2014 s. 8). För att kallas SUMP måste planen förhålla sig till riktlinjer och krav inom hållbarhet. EU-kommissionen främjar att fler ska utveckla sina urbana mobilitetsplaner till SUMP (ibid). Oberoende av om en mobilitetsplan är av SUMP-karaktär eller inte, kommer den präglas av den planeringskontext som finns i landet den skapas.

Ingen tidigare forskning undersöker hur planeringstraditionerna kan förklara olika skillnader i mobilitetsplanerna. I den forskning som utgår från planeringstraditionerna som definierades av CEC (1997) finns det en lucka att fylla empiriskt. Anledningen till att undersöka det här är för att fylla luckan och se hur kartläggningen av planeringstraditionerna gjorda 1997 (CEC) och 2006 (ESPON) i praktiken kan förklara olika skillnader i planering av urbana mobilitetsplaner. Undersökningen ämnar alltså till att bidra till mer kunskap i den redan befintliga kunskapsbasen om planeringstraditioner och urbana mobilitetsplaner genom att utöka empirin inom ämnet. Det ska ske genom att undersöka hur planeringstraditioner kan förklara skillnader i olika mobilitetsplaner och hur städerna i fråga kan klassificeras utifrån de definierade traditionerna (CEC, 1997; ESPON, 2006) eller om de kombinerar flera olika. Då rapporterna om planeringstraditionerna börjar bli gamla är det också vetenskapligt intressant att se vilka förändringar som skett sedan 2006. Förutom att studien är inomvetenskapligt intressant då den utökar empirin inom planeringsområdet, har den också samhällsrelevans. Livskvaliteten för människor i städerna påverkas i allra högsta grad av hur de urbana mobilitetsplanerna utformas. Hur de planeras påverkas delvis också av EU och dess handlingsplan, samt av de EU-lagar som kan påverka vissa aspekter (CEC, 1997 s. 47–49). Invånarna berörs inte bara av den fysiska planeringen, planering som förbättrar miljön är viktigt för människors hälsa och kan också påverka samhällskostnader som annars kan uppstå på grund av en allmänt försämrad hälsa på grund av sjukdomar i till exempel andningsorgan (Europeiska kommissionen, 2017 s. 109).

Utöver forskningen genomförd av Faludi och de övriga författarna, finns mer forskning kring rumslig planering och på mobilitetsplaner, till exempel utvecklandet av SUMP (May, 2015). Utifrån den tidigare forskningen på ämnet går det att slå fast att det är möjligt att undersöka

urban mobilitet och urbana mobilitetsplaner på flera olika sätt. Att det finns en stor bredd inom området leder till att det krävs mycket forskning för att förstå det bättre. Vissa planeringsområden är mer forskade på än andra. Däremot saknas det forskning om vad som är europeiska traditioner inom rumslig planering och hur de empiriskt kan uppfattas och förklara specifika fall, som till exempel i urbana mobilitetsplaner, vilket leder studien in på dess syfte nedan.

2.3. Syfte och Frågeställning

Utifrån de här premisserna skulle det vara intressant, baserat på problematiken från Leipzig Charter, att undersöka hur de olika planeringstraditionerna kan förklara urbana mobilitetsplaner som skapas av större städer. Detta i en kontext där planering kan ske på många olika sätt runtom i Europa. Syftet med uppsatsen blir således att undersöka hur skillnader mellan mobilitetsplaner, från ett par utvalda europeiska städer, kan förklaras genom olika planeringstraditioner.

Studien kommer att utgå från följande forskningsfrågor:

- 1. Hur skiljer sig de olika urbana mobilitetsplanerna åt i sin utformning?*
- 2. Till vilken grad kan de olika planeringstraditionerna förklara skillnaderna i de urbana mobilitetsplanerna?*

3. Planeringstraditionerna

När det gäller forskning som ligger till grund för analysen i den här studien är det en forskningsrapport från EU som används (CEC, 1997). Forskningsrapporten är, förutom att visa på de olika planeringstraditionerna, delvis menad till att fungera som en bas för att möjliggöra vidare forskning. Det vill säga forskning om europeisk planering för att kunna främja och utveckla Europa. En uppföljning av den här publikationen gjordes av ESPON (2006) vilket också fungerar som en grund för den här studien. Båda studierna behandlar rumslig planering och planeringstraditioner. Forskningsrapporten (CEC, 1997) definierar de olika traditionerna och tar upp faktorer gentemot vad planering i de dåvarande EU-medlemmarna jämfördes mot. Den senare publikationen (ESPON, 2006) tar bland annat upp

förändringar som skett i länderna gällande deras traditioner och beskriver också de nya medlemmar som gått med i EU sedan 1997.

De olika traditionerna kan vara svåra att definiera eftersom det finns flera gemensamma nämnare på olika planeringsnivåer som till exempel nationell och lokal nivå (CEC, 1997 s. 26). I den forskningsrapport som CEC gav ut (ibid s. 34–36) ges olika punkter utifrån var det går att placera nationell planering i olika traditioner. De punkterna är:

1. Planeringssystemets bredd, hur stort policyområde ingår i planeringen, socioekonomisk planering eller enbart markanvändning?
2. Hur viktig är- och hur sker planering i nationell och regional skala, vilka policyområden berörs? På vilken administrativ nivå sker vilken planering och är det bara markanvändning eller verkar planering också för socioekonomisk integrering?
3. Var det största inflytandet och makten ligger för planeringen. Finns makten på lokal nivå eller ligger den på en nationell nivå?
4. Vilka roller spelar offentliga och privata aktörer? Är det statens ansvar att planerna utförs eller ligger det på privata aktörer att följa planerna?
5. Det lagliga ramverket för planering. Vilken status har den utförda planeringen inför de nationella lagarna? Är planeringsdokument bindande eller är det kanske bara förslag för vad som ska göras? Finns det också särskilda faktorer som måste beaktas i planeringen, som till exempel fokus på hållbarhet och miljö? Och på vilka nivåer finns vilken makt, måste lokala planer strikt följa en nationell?
6. Hur utvecklat är planeringssystemen i landet? Är de offentligt accepterade och skapas de på ett modernt sätt och vilket samarbete finns det i planeringens olika skeden?

Återigen är det viktigt att påpeka att det kan vara svårt att exakt definiera de olika planeringstraditionerna. Förutom punkterna som förklarades ovan finns det kritik mot hur planeringstraditioner ska undersökas och definieras. Getimis (2012 s. 27) nämner bland annat att det läggs ett för stort fokus på det administrativa i planeringstraditioner och att det borde vara mer fokus på den kulturella kontexten. Kritiken är viktig då den kulturella kontexten kan spela en stor roll i hur det administrativa delas upp och vad fokus ligger på. För den här undersökningen kommer den kulturella kontexten inte att spela en betydande roll eftersom undersökningen ämnar undersöka skillnader i mobilitetsplaner med hjälp av de befintliga

traditionerna. Traditionerna i sig kommer därför att vara lämpliga att använda sig av för den här undersökningen.

CEC (1997 s. 36–37) beskriver, förutom de olika punkterna, också de olika traditionerna i sin forskningsrapport. Dessa fyra kommer nedan att förklaras efter beskrivningen i kompendiet (ibid). Den första traditionen benämns **regionalekonomisk planering**. Den utgår från nationell nivå då planeringen ämnar försöka jämna ut socio-ekonomiska skillnader mellan regioner i landet. Den regionalekonomiska planeringen är alltså rumslig planering i en vid bemärkelse då det är mycket som ingår, även sociala skillnader.

Den andra traditionen betecknas **heltäckande integrerad planering**. Den är mer rumslig i bemärkelsen att den inte explicit behandlar ekonomi eller sociala skillnader som den regional-ekonomiska traditionen. Istället finns en tydlig hierarkisk systematik med planer på olika nivåer, från nationell till lokal. Dessa planer kan ha olika funktioner, som till exempel att på nationell nivå skapa det ramverk som de övriga nivåerna måste utgå från för att skapa detaljerade markanvändningsplaner. Det finns stora skillnader var den största makten ligger. Om makten ligger på en lokal nivå kan det vara så att den lokala planeringen får göras relativt fritt, men måste förhålla sig till ett visst ramverk från nationellt håll. Den här traditionen kräver ett välutvecklat planeringssystem och brukar baseras på investeringar från den offentliga sektorn.

Den tredje traditionen kallas för **markanvändningsplanering**. En klassiskt brittisk tradition som är snävare än de övriga traditionerna. Här ligger fokus på hur den avsedda marken ska användas eller förändras. Ofta finns det planer på vad fokus ska ligga på, vilket kan vara hållbarhet eller liknande. Här ligger makten och ansvaret oftast på den lokala nivån men med insyn eller överseende från nationell nivå.

Den fjärde och sista traditionen benämns **urbanism**. Den här traditionen avviker till viss del från övriga då den finns i länder som varken prioriterar, har några väl uppbyggda system för planering eller har en befolkning som tycker att planering borde prioriteras. Fokus i den här traditionen ligger mer på arkitektur och hur stadsbilden ska se ut samt vad som får byggas var.

För att kunna analysera mobilitetsplanerna utifrån dessa planeringstraditioner är det viktigt att veta vilka traditioner som går att finna i de olika länderna och om det går att klassa den nationella planeringen strikt till en tradition eller snarare en blandning av flera. Det framgår i rapporten från ESPON (2006, s. 40) att det nu kan vara svårare att placera ett land i en specifik tradition då nationell planering ofta förändras över åren. För att få en uppdaterad överblick av hur planeringen fungerar och planeringstraditionerna i de respektive länder som ingår i undersökningen, beskrivs de nedan.

3.1. Spanien

Spanien består av 4 olika administrativa nivåer där 17 autonoma regioner bildar den regionala nivån (OECD, 2017 s. 1). Den rumsliga planeringen kommer först in på den regionala nivån. Den regionala nivån bildar den nationella nivån som är högre administrativt, de lägre administrativa nivåerna är kommuner som bildar provinser som i sin tur bildar regionerna. Spaniens centralmakt har enligt den spanska konstitutionen ingen makt att skapa rumsliga planer. Det betyder dock inte att de inte har något inflytande över den rumsliga planeringen. De kan påverka genom att skapa riktlinjer inom olika sektorer som till exempel miljö eller avfall (ibid s. 3), för att på så sätt delvis styra den rumsliga planeringen. Dessa riktlinjer påverkar sedan lagar som stiftas regionalt. Enligt OECD (ibid s. 3) så skapas det bara riktlinjer på den regionala nivån för att sedan på lokal nivå, inom kommunerna, skapa masterplaner för markanvändning.

Den här sortens planering liknar mer en blandning av en heltäckande integrerad planering och av markanvändningsplanering. Detta jämfört med klassificeringen ”Urbanism” som Spanien fick av CEC (1997). I ESPON (2006) blev Spanien klassad som en mix av ”Urbanism” och markanvändningsplanering. Anledningen till att det liknar mer den heltäckande integrerade planeringen är att det finns en hierarki med relativt tydlig uppdelning av vad som sker var på respektive nivå. Däremot kan det vara så att den praktiska tillämpningen skiljer sig från de bakomliggande teorierna, till exempel att det inte finns något vertikalt eller horisontellt samarbete, vilket kommer att undersökas i mobilitetsplanen för Barcelona

3.2. Storbritannien

I Storbritannien har den rumsliga planeringen förändrats mycket under de senaste 30 åren men endast genom att fokus ligger på andra åtgärder nu än för 30 år sedan. Det vill säga att beroende på aktörerna och deras intressen så skiftar fokus för vad som planeringen fokusera på. Själva systemet som är baserat på markanvändning fungerar på ett relativt liknande sätt (Nadin & Stead, 2014 s.189–192). Storbritannien är uppdelat i flera riksdelar och det finns skillnader från riksdel till riksdel hur mycket självstyre de har och hur planeringsprocessen ser ut (ibid s. 190). Den här uppsatsen fokuserar på hur planeringsprocessen ser ut i England, då London är beläget i England, och inte till exempel på Skottland, som delvis har en annorlunda planeringsprocess. 2010 valdes en ny regering i Storbritannien ledd av det konservativa partiet. Partiet ändrade om en del i de lagar som fanns gällande planering. Istället för de regionala planer som fanns, blev makten mer fokuserad till den lokala nivån (ibid, s. 205). Britterna som vanligtvis inte har haft någon särskild strategisk planering och är ett land som vanligtvis ”tar det när det kommer” (ibid. s. 193), övergick till att lägga mer fokus på strategisk planering (ibid, s. 205). Med den nya regeringen kom också ett nytt fokus i planeringen. Utan att det var specifikt uttalat, så anpassades regleringar till att gynna företag och den privata sektorn (ibid, s. 205–206). Detta går i linje med en regering som ligger mer till höger än den tidigare regeringen Labour.

Planering i Storbritannien är relativt komplex med många aktörer. En blandning av offentliga och privata aktörer är en del av processen. Detta har gjort att planeringen blir lidande genom att det går långsamt men förhindrar också att enskilda aktörer avviker för mycket utanför planen, då allt tar längre tid. Anledningen till komplexiteten är att det tidigare inte har funnits någon större strategi kring planeringen i landet. (Nadin & Stead, 2014 s. 207)

3.3. Danmark

Det danska systemet som 1997 (CEC, s. 36–37) beskrevs som ett heltäckande integrerat system ser nu annorlunda ut, det ser också annorlunda ut jämfört med uppföljningsrapporten från ESPON (2006, s. 40). Danmark hade år 2007 en organisatorisk omstrukturering av regionerna vilket resulterade i ett skifte i var planeringsmakten låg (Damsgaard, 2014 s. 39).

Innan 2007 var regionerna ansvariga för att utforma markanvändningsplaner men efter 2007 fick regionerna en svagare ställning samtidigt som markanvändningsplanerna kom att hamna på den lokala nivån. Likt markanvändningstraditionen ligger den största makten på den lokala kommunnivån med överseende och insyn från den nationella nivån. Centralmakten får lägga sitt veto och påtala när planer inte stämmer överens med den nationella visionen av landet. På den nationella nivån ligger också andra uppgifter som att skriva planeringsrapporter vilket ska sätta upp riktlinjer och visioner för regional- och kommunalplanering (ibid s. 22–34).

Planeringsrapporten som skrivits efter omorganiseringen 2007 innehåller dock få, eller saknar helt, åsikter från regeringens sida på hur planeringen ska genomföras och hur framtiden borde se ut (Damsgaard, 2014 s. 33). Det betyder att staten inte får någon stor roll när det gäller planeringen i landet, även om tanken är att den faktiskt ska ha det. Ett resultat av det här är att planering i olika delar av landet kan se väldigt olika ut. Kommunerna får själva en stor roll inom de riktlinjer som finns och de har också ett ansvar för omfattande delar av all planering som måste ske (ibid, s. 33–34)

3.4. European Spatial Development Perspective

Att flera av ländernas planering har rört på sig mellan traditioner eller kombinerar olika traditioner kan bero på det så kallade European Spatial Development Perspective (ESDP) som EU:s planeringsministrar enades om 1999 (Europeiska kommissionen, 1999). Reimer, Getimis & Blotevogel nämner (2014, s. 5–6) att ESDP kan agera som en katalysator gällande hur rumslig planering utvecklas nationellt, även om ESDP inte är bindande. Det beror på att medlemsländernas ministrar enades om dokumentet och därigenom skapade en press på länderna att på ett eller annat sätt förhålla sig till det, vilket kan leda till en förändring i den nationella planeringen.

ESDP är inte ett bindande dokument och det skapades under informella möten mellan nationella ministrarna ansvariga för den rumsliga planeringen i sina länder. Dokumentet ses som en riktlinje för samarbete kring rumslig planering (Europeiska kommissionen, 1999 s. 11). Enligt Faludi (2006, s. 4–5) så ingår inte rumslig planeringen under vad EU beslutar om

och kan således inte bestämmas i ett bindande dokument. Däremot skapades det här policydokumentet genom ett mellanstatligt samarbete, men informellt för att inte blanda in kommissionen i processen.

Meningen med dokumentet eller rättare sagt planen för rumslig planering i Europa är att utveckla den europeiska integrationen även inom rumslig planering. Tanken är inte att integrationen ska gå så långt att all planering sker på liknande sätt i hela Europa på den lokala nivån, utan snarare ska integrationen ske på nationellt håll, för att kunna behålla lokala kulturer och karaktärsdrag. Syftet med integrationen är att minska klyftor både ekonomiskt och socialt inom och mellan EU-länderna (Europeiska kommissionen, 1999 s. 7–10). Värt att notera är att det integrationen ämnar åstadkomma här liknar målet med den regional-ekonomiska planeringstraditionen.

Även om ESDP inte är bindande och därför inte måste följas, är det något ministrarna i medlemsländerna enades om. Detta kan ha fått följden att medlemsländerna ändå försökte, åtminstone delvis, följa ESDP och därmed delvis förändrat hur planering genomförs i sina respektive länder.

4. Metod och material

Studien som genomfördes på planeringstraditioner och mobilitetsplaner kunde ha gjorts på flera sätt. Den här studien gjordes som en kvalitativ dokumentanalys av mobilitetsplaner för att genom planeringstraditionerna kunna förklara skillnader mellan dem. Alternativa vägar att gå för att kunna genomföra studien var exempelvis genom intervjuer med personer som arbetar med urbana mobilitetsplaner, vilket i många fall skulle kunna vara att föredra. Anledningen till att intervjuer inte användes i den här studien berodde till stor del tidsbegränsningen som fanns samt att studien undersökte mobilitetsplaner i olika städer och länder. Det gjorde det komplicerat att få tillgång till personer att intervjua som har rätt kompetens. Språkbarriärer kunde ha varit ett ytterligare problem för att kunna genomföra intervjuer av god kvalitet.

Andra metoder som etnografi eller kvantitativa undersökningar har uteslutits på grund av att studiens syfte skulle vara svårt att uppfylla. Att observera hur planeringstraditioner förklarar mobilitetsplaner går inte. De kvantitativa metoderna har uteslutits för att de målar upp en generell bild av det som ska undersökas och gör det svårt att komma till några intressanta slutsatser genom att kvantifiera innehållet i mobilitetsplanerna.

4.1. Kvalitativ dokumentanalys

Metoden som användes i den här undersökningen var en kvalitativ dokumentanalys (Esaiasson et al, 2017 s. 211–213). Denna metod användes med tanke på undersökningens syfte och begränsningar. Den mest betydande begränsningen var den tillgängliga tiden. En kandidatuppsats skrivs på 15 högskolepoäng vilket betyder 10 veckor. För att utföra en intressant vetenskaplig undersökning under den tiden är det viktigt med relevanta avgränsningar.

För att kunna undersöka mobilitetsplanerna behövdes det en vetenskaplig utgångspunkt för att förstå hur de skulle undersökas, europeiska planeringstraditioner användes som vetenskaplig utgångspunkt i den här studien. Den här är således en komparativ studie som genomfördes genom att tillämpa typologin, det vill säga europeiska planeringstraditioner, för att visa på och förklara skillnader i urbana mobilitetsplaner skapade av de europeiska städerna Barcelona, Köpenhamn och London. Undersökningen baserades i en europeisk kontext vilket gör att metoden som användes tog hänsyn till det. Skulle undersökningen gjorts enbart i Sverige hade det funnits mycket större möjligheter att utforska andra alternativ till metod, till exempel intervjuer. Då själva syftet var att undersöka i en europeisk kontext och då den vetenskapliga utgångspunkten baserades på makronivå, det vill säga från land till land, var det inte möjligt att genomföra undersökningen enbart i Sverige.

Den kvalitativa dokumentanalysen gjorde det möjligt att belysa det intressanta i den här studien inom den disponibla tidsramen. Den gjorde det även möjligt att analysera

mobilitetsplanerna tillräckligt djupt för att få fram de intressanta aspekterna som visade på tecken till förklaringar av en eller flera traditioner, som sedan kunde förklara innehållet (Esaiasson et al, 2017 s. 211). För att kunna göra en dokumentanalys av god kvalitet krävdes ett välformulerat analyschema som kretsar runt centrala begrepp inom planeringstraditionerna (Esaiasson et al, 2017 s. 216) för att veta vad som skulle analyseras mer noggrant i texterna och därmed kunna få fram nödvändig information att dra slutsatser ifrån.

4.2. Material

Det material som analyserades var de urbana mobilitetsplanerna från städerna Barcelona, London och Köpenhamn. Då planerna har olika upplägg, design och titlar kan det vara svårt att veta om dokumenten är så kallade urbana mobilitetsplaner. För att veta, men också att hitta de olika planerna, användes en databas som samlar information från de städer som arbetar med mobilitetsplaner. Databasen är tillgänglig via Eltis som är ett observatorium för urban mobilitet, finansierad av generaldirektoratet för mobilitet och transport (Eltis, 2018).

Det fanns några potentiella problem med användningen av de här dokumenten för den här undersökningen. Dokumenten är specialiserade eftersom tanken bakom dem är en specifik plan, urban mobilitetsplanering. Risker med sådana dokument är att det finns begränsad allmän information om planeringen. Däremot behöver det inte vara något som är negativt. Går det inte att förklara skillnaderna i mobilitetsplanerna med planeringstraditionerna, leder det också till en slutsats, även om det inte var en tänkt eller önskvärd sådan.

Då de urbana mobilitetsplanerna är skapade av de kommuner som de avser, finns ingen särskild risk för att de skulle vara av för dålig kvalitet eller inte vara tillförlitliga. När det gäller valet av just de här planerna diskuteras det mer under urval.

Gällande validiteten och reliabiliteten i undersökningen, metoden och materialet så låg fokus på att de skulle vara höga (Bergström & Boréus, 2012 s. 40–45). För att säkerställa en hög validitet krävdes ett välformulerat analyschema som granskade de faktorer som behövde

granskas för att komma fram till ett resultat som svarade på de forskningsfrågor som tidigare ställdes. Metoden som användes i den här studien tillsammans med ett välformulerat analyschema som presenteras senare i uppsatsen är vald och skapad utifrån att undersökningen ska vara valid. Genom intersubjektivitet, det vill säga möjligheten för en oberoende person att kunna göra om studien på samma sätt, och material som är lättillgängligt bör även reliabiliteten, att samma resultat uppnås, vara god. Mobilitetsplanerna måste på något sätt tolkas under granskningen utifrån analyschemat men bör med ett välformulerat sådant eliminera risker för att resultatet kan tolkas på olika sätt.

4.3. Urval

Valet av de städer vars mobilitetsplaner undersöktes har baserats på flera olika faktorer. Vad som har varit grundläggande var att de länder som städerna ligger i först och främst fanns med i det ursprungliga kompendiet från 1997 (CEC). Länderna skulle också vara med i den andra rapporten om planeringstraditionerna (ESPON, 2006). Nästa steg var att försöka hitta de länder som inte hade förändrat sina planeringstraditioner under tiden mellan de olika rapporterna. De flesta länderna i rapporterna hade av naturliga skäl förändrat något i genomförandet av planeringen under de nästan 10 år som skiljer rapporterna åt. Länderna i den här undersökningen har alltså förändrats inom planering, undantaget Danmark (ibid, s. 40–41). Det ska noteras att de förändringar som har skett oftast bara var av karaktären att ett land använder en kombination av den ursprungliga traditionen och en annan tradition, till skillnad från att helt byta inriktning. Så länderna som representeras i den här undersökningen ingår alla i den tradition de blev placerade 1997 men kombinerat med inslag från andra traditioner.

När det gäller vilka städer som skulle vara med i undersökningen var det inte självklart att det enbart var huvudstäder som skulle vara representerade, vilket valet av Barcelona visade. Det var viktigt att städerna hade mobilitetsplaner som kunde förstås vilket betydde att de helst skulle vara på engelska, eller som i fallet med Danmark, på danska. En faktor som också har vägts in i urvalet av de olika städerna var huruvida de fokuserar på just mobilitet. Alla de här tre städerna arbetar hårt för hållbarhet och rankas högt i listor över smarta städer i Europa (Cohen, 2014). Smarta städer, är städer som genom teknologi arbetar för att bli mer

miljösmarta och mer hållbara. En del av konceptet är smart mobilitet. Det betyder att de utvalda städerna med största sannolikhet har välformulerade och uppdaterade mobilitetsplaner på plats, vilket gjorde dem till planer som är välgjorda och intressanta att undersöka utifrån studiens syfte.

För att studien skulle bli så representativ som möjligt borde det funnits med minst en representant från varje planeringstradition men i det här fallet har bara 3 städer valts ut. Urvalet gjordes efter de traditioner som länderna hade 1997 och 2006. Det betyder att ”urbanism”, markanvändning och heltäckande integrerad planering är representerad. Däremot så finns alla planeringstraditioner representerade utifrån uppföljningen av den första rapporten (ESPON, 2006 s. 40). Viktigt att notera är att då förändringar, kring vilken av planeringstraditionerna ländernas planering kan placeras inom, skedde mellan åren 1997 och 2006 innebär det med största sannolikhet att förändringar också har skett från 2006 fram tills i år, 2018.

5. Analysschema

Analysschemat baseras på de planeringstraditioner som beskrivs i EU-kompendiet (CEC, 1997). Var och en av de olika traditionerna har distinkta egenskaper som ligger till grund för vad som är intressant att analysera från mobilitetsplanerna. De resultat som kommer att uppmärksammas från de enskilda planerna kommer att analyseras för att sedan placeras inom de olika traditionerna. Tanken är att den här metoden kommer att visa hur tydligt, eller inte tydligt, mobilitetsplanerna kan förklaras av de olika planeringstraditionerna. Flera slutsatser kommer att vara möjliga och en intressant aspekt kommer att vara huruvida traditionerna kan förklara planerna men också om det finns överlapp mellan traditioner i länderna.

För att analyschemat ska fungera så bra så möjligt, är utgångspunkten att använda sig av de faktorer som användes för att klassificera planeringstraditionerna från början (CEC, 1997 s. 34–36). Det är däremot inte säkert att det går att hitta tydliga resultat för alla faktorer i de mobilitetsplaner som ska undersökas. Ett exempel på det skulle kunna vara att mobilitetsplaner sannolikt inte nämner någonting om hur väl utvecklat planeringssystemet är i

landet. Av denna anledning bör schemat förenklas på det sätt att det kan identifiera kärnegenskaperna för de olika traditionerna. Det bör samtidigt inte vara för enkelt så att de variabler som undersöks är så breda att det passar in på flera traditioner.

5.1. Faktorer för analys:

Dessa faktorer är antagna och beskrivs i avsnitten nedan utifrån kompendiet från 1997 (CEC).

- Vad ligger fokus på i planen? Är det att minska sociala skillnader, markanvändning, arkitektur?
- Framkommer det vad som styr planen, måste planen anpassas efter nationella mål eller liknande, samt vart ligger den största makten? Vilken roll har det lagliga ramverket?
- Privata och offentliga aktörer? Vilka roller har de?
- Samordning, tecken på att det finns horisontellt och vertikalt?

5.2. Fokus i planen

Det finns en stor variation mellan de olika traditionerna på var fokus ligger. Variationen beskrivs nedan utifrån den ursprungliga forskningsrapporten (CEC, 1997 s. 36–37). I den regionalekonomiska planeringen kan ett exempel vara att en mobilitetsplan motiverar planeringen genom att den kan minska klyftor i samhället och motverka segregering. Den heltäckande integrerade planeringen kan komma till tals i mobilitetsplanerna genom att förändringar och satsningar motiveras och jämförs med andra byggen. Ett exempel på det skulle vara hur bygget av en tunnel påverkar trafiken på en bro som ligger i närheten. Nästa tradition är markanvändningsplanering, en tradition med vissa likheter med den integrerade men samordningen är inte lika stor. För att exemplifiera markanvändningstraditionen skulle det kunna betyda att en bro inte får byggas över älven för att den marken som kommer att användas är betydande ur ett turismperspektiv och är ”reserverad” för användning relaterat till turism. Sist ut är ”urbanism”, en tradition som kan likna markanvändningsplanering på ett sätt när det gäller kontroll av landyta men med ett annat fokus. Exempel på hur det här kan hittas i mobilitetsplanerna skulle kunna vara hur hus får se ut eller hur kvarter ska utformas.

5.3. Vad styr planen?

Vad som styr planen skiljer sig från tradition till tradition. Det finns ofta olika administrativa nivåer i länder och de vanligaste är nationell-, regional- och lokal nivå men det kan även finnas nationella skillnader i hur dessa ser ut. Den rumsliga planeringen kan vara reglerad på nationell nivå men det kan också vara så att den nationella nivån enbart skapar riktlinjer för stiftande av lagar eller riktlinjer som ska följas på regional eller lokal nivå. Det lagliga ramverket bestämmer huruvida planering, och i det här fallet, urbana mobilitetsplaner är bindande eller inte bindande. Det bestämmer också innehållet och vilka som behöver skapa dessa planer.

För att kunna uppnå målet som den regionalekonomiska traditionen fokuserar på måste staten vara inblandad för att se till att olika regioner får rätt förutsättningar. På lokal nivå är det svårt att nå samma resultat då fokus där ligger på att utveckla det lokala. Detta skulle kunna komma till uttryck i mobilitetsplanerna genom att det refereras till nationella mål eller lagar, och till att minska socioekonomiska klyftor eller att en del av mobilitetsplanens mål är att minska socioekonomiska skillnader.

Den heltäckande integrerade planeringen skulle kunna ses i mobilitetsplanerna genom att det finns tecken på att åtgärder eller mål med mobilitetsplanen är utifrån målsättningar eller lagar, regionalt eller kanske nationellt, liknande den regionalekonomiska traditionen. Eller att mobilitetsplanen styrs utifrån regelverk från övriga administrativa nivåer.

I markanvändningstraditionen skiljer sig det mer. Den här traditionen skulle kunna ses i mobilitetsplanerna i form av att det beskrivs om den behöver följa några särskilda lagar eller riktlinjer för hur lokal planering ska gå till. Om det finns referenser till lokala stadgar kan det vara ett sätt, men utelämnande av referenser till regional och nationell nivå kan också vara ett tecken på att urbana mobilitetsplaner inte behöver följa riktlinjer från andra administrativa nivåer och på så sätt har makten själv, att på lokal nivå, utforma planen.

Inom ”urbanism”, liknande markanvändningen, kan det vara svårare att upptäcka om det sker planering på andra nivåer som mobilitetsplanerna måste följa, återigen kan avsaknaden av referenser till andra nivåer vara en indikation, alternativt att det förklaras i planen vilka lagar och riktlinjer som den följer.

5.4. Privata och offentliga aktörer

När det kommer till privata och offentliga aktörer är det i de flesta fallen så att de offentliga aktörerna har den största rollen. Det finns vissa länder som använder sig mer av privata aktörer, till exempel Spanien och Storbritannien (CEC, 1997 s. 35). Att privata aktörer spelar stor roll är alltså inte nödvändigtvis något som är väldigt signifikant för någon av planeringstraditionerna, även om det är mer vanligt i markanvändningstraditionen. Det är däremot intressant i den här undersökningen då Spanien och Storbritannien är två av länderna som undersöks. Det tas också upp i forskningsrapporten som en faktor som spelar roll (ibid, s. 34) och därför tas den faktorn med här för att det kan visa på om en större förändring har skett, till exempel att Storbritannien har gått från en nationell planering med många privata aktörer till en planering med bara offentliga aktörer.

5.5. Samordning

Den här punkten handlar om hur utvecklat det nationella planeringssystemet är. Hur utvecklat systemet är ser olika ut från tradition till tradition. Det minst utvecklade systemet brukar hittas i urbanismtraditionen. Det finns regleringar för planeringen men det finns ingen större politisk prioritet och den har inte en särskild hög status bland medborgarna vilket gör den bortprioriterad och därmed mindre viktig. Där planeringssystemet tenderar att vara mest utvecklat är i den heltäckande integrerade planeringen.

När det kommer till markanvändning och regionalekonomisk planering så har inte markanvändningstraditionen lika mycket vertikal samordning då det mesta av planeringen sköts på lokal nivå. Den regionalekonomiska planeringen sker däremot från nationell nivå till regionerna, vilket betyder att mer samordning krävs.

Figur 5.1 beskriver analys-schemat på ett enklare och mer komprimerat sätt.

Figur 5.1

	Regionalekonomisk	Heltäckande integrerad	Markanvändning	Urbanism
Fokus i planen?	Minska skillnader mellan regioner, särskilt socioekonomiska skillnader	Samordning gällande den rumsliga och fysiska planeringen	Kontroll av användandet av särskilda landytor	Kontroll av användandet av landytor med fokus på design och arkitektur
Vad styr planen?	Stor styrning från nationell nivå	Omfattande planering på alla administrativa nivåer. Nationellt fokus på planering, kräver välutvecklade planeringssystem	Den mesta av makten finns oftast på lokal nivå med viss insyn eller översende från nationell nivå	Makt på lokal nivå, finns regleringar kring planering, oftast är inte planering ett prioriterat policyområde
Privata och offentliga aktörer	Till största del offentliga aktörer	Till största del offentliga aktörer	Stor del offentliga aktörer men också privata. Gäller särskilt Storbritannien och Spanien	Stor del offentliga aktörer men också privata. Gäller särskilt Storbritannien och Spanien
Samordning	Relativt hög grad av samordning	Hög grad av samordning	Relativt låg grad av samordning	Låg grad av samordning

6. Resultat

6.1. Barcelona, Spanien

När det kommer till fokus i Barcelonas urbana mobilitetsplan (Ajuntament de Barcelona, 2014) finns det fyra huvudfokus med totalt åtta olika åtgärder. Fokus ligger på säker, hållbar, rättvis och effektiv mobilitet. De 8 olika åtgärderna som enligt planen bör realiseras är, organisera superblocs (en viss utformning av kvarter) och andra lugnande designåtgärder för att göra staden mindre stressig, implementera det nya bussnätverket, utveckla cykelnätverket, behålla den nuvarande nivån av trafikservice, klara av regleringar för miljö och utsläpp, fokusera på fordon med höga passagerarantal, granska parkeringsregler och göra av- och pålastning av gods mer effektivt (ibid, s. 3–5). Det går att se i planen att fokus ligger främst på säkerhet, miljö och ökad mobilitet genom att nedprioritera privatbilismen. Planen lägger ett stort fokus på vad som är den första och viktigaste åtgärden, superblocs.

Hur styrs planen och vilket lagligt ramverk finns? I början av mobilitetsplanen (Ajuntament de Barcelona, 2014 s. 2) finns det en beskrivning över det lagliga ramverket som planen ingår inom. Den lag som den urbana mobilitetsplanen först och främst utgår från är den regionala mobilitetslagen för Katalonien. Denna plan mynnar ut i en masterplan för storstadsregionen Barcelona som sedan den urbana mobilitetsplanen lyder under.

Privata och offentliga aktörer nämns inte ofta i mobilitetsplanen men det finns viss information att utgå från. På sidan 68 (Ajuntament de Barcelona, 2014) nämns det om samordning på olika nivåer och det finns både privata aktörer i form av spårvagnsoperatörer och statliga aktörer i form av järnvägsförvaltningar. De ska utföra vissa åtgärder i staden Barcelona tillsammans.

Samordningen nämns, i stil med privata och offentliga aktörer, i väldigt liten grad. På sidan 27 (Ajuntament de Barcelona, 2014) nämns det kort om att dela med sig av erfarenheter med regioner och andra lokala samhällen i och utanför Spanien. Inget särskilt finns att hitta gällande någon större samordning mellan till exempel Barcelona och Katalonien.

6.2. London, Storbritannien

Fokus i Londons urbana mobilitetsplan (Greater London Authority, 2018) ligger främst på hälsan hos medborgarna i London. Fokuset på hälsan mynnar ut i att planen ska planera stadens gator med hälsa och säkerhet som högsta prioritet. Underliggande mål är att minska antalet bilar i staden och öka antalet resor som sker genom att gå, cykla eller att åka kollektivtrafik (ibid s. 19–21, 36–38). I rapporten finns det också fokus på hushåll och jobb med tanke på den stora ökningen av invånarantalet som London förväntas ha under de närmaste 20 åren. Fokus ligger fortfarande på stadens gator och hur de nya jobben och hushållen kan få bättre förutsättningar med välplanerade gator samt att människor inte ska bli tvingade ut från staden med tanke på bostadspriser som hela tiden stiger. Det ska göras delvis genom markanvändningsplanering runtom hållplatser för kollektivtrafik (ibid s. 211–213, 265).

Vad styr då planen i London? Den urbana mobilitetsplanen styrs utifrån den så kallade London Plan (Greater London Authority, 2018 s. 286). Den planen i sig styrs ifrån The National Planning Policy Framework, som fungerar som en guide för hur lokala planer ska formuleras (Greater London Authority, 2016 s. 4–5). Det nämns inte i planen att det finns inblandning från den regionala nivån i planeringen. Mobilitetsplanen styrs utifrån Londonplanen som i sin tur får riktlinjer från nationell nivå.

I den urbana mobilitetsplanen för London finns det många olika aktörer. Det nämns till exempel specifikt att privata aktörer är ett sätt att finansiera de åtgärder som finns i den urbana mobilitetsplanen (Greater London Authority, 2018 s. 288). Det är svårt att se privata aktörers roll om det inte gäller investeringar. Det betyder att det är svårt att tyda om det är upp till privata aktörer att själva implementera vissa delar av planen. Förövrigt finns privata aktörer med i form av att staden köper in deras service. Exempel på det är Londons bussar, bussystemet är en typ av franchise där privata aktörer sköter busservicen för London (Transport for London, 2018).

Samordningen i planen framkommer inte på ett tydligt sätt. Det är många aktörer inblandade, både privata och offentliga. Samarbetet och samordning finns till viss del på regional nivå, men då är det bara samarbete över olika projekt som till exempel Crossrail 2, järnvägen som är planerad att byggas i och utanför London (Greater London Authority, 2018 s. 169). Det förekommer även samordning på nationell nivå. London delar med sig av erfarenheter och sin kunskap inom urban transport till andra delar av landet. Det sker för att hela landet ska kunna utvecklas inom arbetet med den urbana transporten men också i arbetet med att minska behovet av bilresor (ibid s. 34–35).

6.3. Köpenhamn, Danmark

Köpenhamns plan för grön mobilitet, som är dess titel, (Københavns Kommune, 2012) har som fokus att satsa på en grönare stad, vilket kan utläsas av namnet. Tyngdpunkten i planen

ligger på att utveckla transportsystemet i staden och då främst kollektivtrafiken och cykelnätverket. Visst fokus ligger också på att få ett mer effektivt vägnätverk som gynnar de som kör miljövänliga bilar (ibid s. 8). Det finns totalt fem olika teman i planen varav tre som är extra viktiga. De olika teman som finns är, stadens utveckling, grön transport, transportsystem, incitament och innovation (ibid. s. 21). Varav de tre första är de med extra fokus på i den här planen. Sociala aspekter nämns ett fåtal gånger i hela mobilitetsplanen, men de har aldrig fokus på att utjämna skillnader, utan istället så handlar det om en social samhällsutveckling.

Vad är det som styr och vilket lagligt ramverk presenteras i den urbana mobilitetsplanen för Köpenhamn? I mobilitetsplanen på sidan 23 (Københavns Kommune, 2012) nämns att mobilitetsplaneringen i staden sker inom ramen för kommunplanen 2011, som är utformad för Köpenhamn. Det nämns däremot ingenting om att någon nationell eller regional planering genomförs i landet. Inget särskilt lagligt ramverk nämns, förutom att staden måste hålla sig inom de ramar som finns fastställda av kommunplanen.

En faktor som beskrivs noga i planen är vilka aktörer som finns med på varje åtgärd staden planerar att genomföra. Det finns åtgärder som omfattar aktörer på lokal och nationell nivå samt privata företag, exempelvis åtgärden att förbättra infrastrukturen för elbilar (Københavns Kommune, 2012 s. 43). Det finns också regionala aktörer med på flera av åtgärderna som till exempel närliggande regioner men i vissa fall också över landsgränsen, exempelvis region Skåne (ibid s. 61).

Gällande samordningen är aktörerna för varje åtgärd intressanta. Finns det flera olika aktörer måste de på något sätt samarbeta och samordna sina åtgärder. Inom vissa åtgärder finns till exempel staten med som aktör tillsammans med Köpenhamn (Københavns Kommune, 2012 s. 55). Det finns också åtgärder som kommer att omfatta samordning på regionnivå och med privata företag (ibid s. 43).

7. Analys

7.1. Barcelona

När det kommer till fokus i planen följer Barcelona klassificeringen från ESPON (2006). Det stora fokuset ligger på de så kallade superblocs som planeras i staden. De kan klassas som arkitektur med tanke på att det handlar om kvarter som är designade på ett särskilt sätt, samt som mobilitetsplanen nämner, ska ha en lugnande effekt (Ajuntament de Barcelona, 2014 s. 5). Barcelona klassades också delvis inom markanvändningstraditionen (ESPON, 2006) vilket superblocs också kan sägas vara. Barcelona har en ganska speciell layout och delar av staden är designad i ett strikt rutnätverk. Med utgångspunkt från det här nätverket, bestäms det hur marken ska användas eller utvecklas till så kallade superblocs med mindre trafik.

Barcelona styrs på ett sätt som passar in på markanvändning och urbanism genom att staden följer allmänna lagar som finns på nationell nivå medan majoriteten av planeringen sker på den lokala nivån med riktlinjer från regionen. Detta eliminerar både den regionalekonomiska och den heltäckande integrationen.

När det kommer till privata och offentliga aktörer går det att göra en ganska tydlig analys på det ringa innehåll som fanns i planen. Det nämns om samordning mellan privata och statliga aktörer för åtgärder som staden Barcelona inte kommer att genomföra själv. Det är ett tecken på att det finns flera privata aktörer inblandade när det gäller hur staden planeras, vilket också var som tidigare beskrivits, speciellt för bland annat Spanien och Storbritannien (CEC, 1997 s. 35). Då planeringen innehåller privata aktörer på ett liknande sätt, tyder det på att Spanien fortfarande har samma förhållningssätt till privata aktörer inom planeringen som tidigare. Vilket i sin tur betyder att inte så mycket har förändrats i hur planeringen genomförs. Slutsatsen av analysen gällande privata aktörer är att Barcelona inte har rört sig bort från urbanism/markanvändning.

Samordningen, vilket går att se från resultaten, är i princip obefintlig i den urbana mobilitetsplanen. Ett typiskt tecken för urbanismtraditionen som har regleringar gällande planering men ingen särskild samordning förutom att dela med sig av erfarenheter. Det går därför att säga att samordningen stämmer in på urbanismtraditionen.

Slutsatsen för analysen över Barcelona blir således att den urbana mobilitetsplanen tydligt visar att urbanism och markanvändningstraditionen går att identifiera och att planen går att förklaras med hjälp av planeringstraditionerna. Detta ligger i linje med klassificeringen som Spanien fick i ESPON (2006).

7.2. London

Fokus ligger, som tidigare nämnts i resultatdelen, på Londons gator och människornas hälsa i staden. Under avsnittet för utveckling av nya jobb och hushåll nämns planering för vilken mark som ska användas för vad, för att kunna hantera alla nya invånare i staden. Det är inte självklart att det är typisk markanvändningstradition som den här planen går att klassificera som, även om vissa delar är väldigt typiska för det, såsom hur gatorna i staden ska planeras. Det finns faktorer som människor, hur London ska klara av befolkningsökningen och samtidigt tillåta alla i staden att få leva ett hälsosamt liv. Men också faktorn om att arbeta för att människor inte ska bli borttvingade från staden på grund av stigande bostadspriser. Med det i åtanke finns det inslag av den regionalekonomiska traditionen som vill minska skillnader i samhället. London vill inte bli en stad där bara väldigt rika människor har råd att bo i.

När det kommer till hur planen styrs liknar det ett typexempel från markanvändningstraditionen. Det mesta av makten ligger på den lokala nivån. Nödvändigtvis inte direkt i den urbana mobilitetsplanen då den styrs av en annan lokal plan för hela London. Det finns ett sorts överseende från den nationella nivån i form av den nationella policyn för planering, vilket är en guide för hur planeringen ska se ut. När det kommer till faktorn över vem som styr och det lagliga ramverket som måste följas är London nära markanvändningstraditionen. Det här kan också generaliseras till hela landet då det inte finns något regionalt ramverk att följa.

Det framkommer inte tydligt vilken de privata aktörernas roll är inom den urbana mobilitetsplanen. Det står tydligt att privata aktörer ska användas för finansiering men inget specifikt om åtgärder som privata aktörer ska genomföra, däremot sker en viss franchising som med Londons bussar. Förmodligen sker en liknande franchising i andra funktioner också, och inte bara när det kommer till bussarna. Planeringstraditionen i Storbritannien, som tidigare har nämnts, är komplex med en mängd olika aktörer som arbetar tillsammans. Att London till exempel har sin busservice som en franchise med många olika aktörer, visar på det. Efter analysen av den urbana mobilitetsplanen för staden blir det tydligare att systemet tillhör markanvändningstraditionen som beskrivs av Nadin & Stead (2014).

Det finns ingen tydlig samordning i planen. Det finns däremot enskilda samarbeten genom projekt som till exempel järnvägar men också projekt för att minska bilberoende. Samordningen tycks ligga i Londons eget intresse i att minska beroendet av bilen i staden.

Slutsatsen av analysen för Londons urbana mobilitetsplan är att den visar tydliga tecken på markanvändningstraditionen men också delvis den regionalekonomiska traditionen. Vissa delar av planen är utformade på ett sätt som gjorde att det ibland kunde vara svårt att avgöra vilken tradition den skulle kunna kopplas till. Överlag märks markanvändningstraditionen mest och den traditionen förklarar också planen bäst. Att det fanns inslag av andra traditioner ligger också i linje med, och tyder på, att planeringen i landet fungerar på liknande sätt som i klassificeringen i ESPON (2006) där Storbritannien visade tecken på alla traditioner förutom urbanismen.

7.3. Köpenhamn

När det kommer till fokus i planen så handlar det mycket om miljö och gröna transporter. Som det nämns i resultatdelen finns det inget särskilt fokus på att utjämna sociala skillnader, utan snarare på att utveckla staden och hur transportslag ska utvecklas för att bli mer miljövänliga. Det ska göras genom att bland annat planera cykelnätverk och vägnätverk. Under den här faktorn går det att utesluta att planen följer en regionalekonomisk tradition då

huvudpunkten för den traditionen inte nämns. Samtidigt visar planen på tydliga tecken av markanvändning med tanke på fokuset med cykel- och vägnätverken.

Vad det är som styr mobilitetsplaneringen i staden tycks vara den lokala kommunplanen för Köpenhamn (Københavns Kommune, 2012 s. 23). Som det ser ut finns inte den tidigare traditionen med heltäckande ekonomisk integrering kvar då den här mobilitetsplaneringen till stor del sker på en lokal nivå. Planen uttrycker tecken som liknar och är mer typiska för markanvändningstraditionen med tanke på det fokus som finns med att planera cykel- och vägnätverk.

När det kommer till de privata och offentliga aktörerna så framgår det av resultatet att det finns privata aktörer som är delaktiga i vissa åtgärder i planen. Den stora majoriteten är däremot offentliga företag eller organisationer, det behöver inte betyda allt för mycket när det gäller vilken planeringstradition det handlar om. Men de länder som har fler privata aktörer än vad som är normalt lutar mer åt markanvändningstraditionen som i fallet med Spanien och Storbritannien.

Samordningen både horisontalt och vertikalt finns i mobilitetsplanen för Köpenhamn. Det går att se att aktörer i olika kommuner, men också i den region Köpenhamn ligger i, samt staten samarbetar för att nå vissa mål. Samordningen kanske inte finns i sammanhanget med planering i sin helhet, alltså samordning mellan planering på olika nivåer, utan det är snarare så att samordningen sker för att klara vissa enskilda åtgärder eller projekt. Då det hittills inte finns några tydliga tecken på att Danmark fortfarande kan klassificeras till den heltäckande integrerade traditionen, kanske den här samordningen på enskilda åtgärder är ett arv som finns kvar sedan tidigare. Ett arv från när planering i Danmark kunde klassas som och identifieras inom planeringstraditionen heltäckande integrerad planering.

Slutsatsen för analysen av Köpenhamns urbana mobilitetsplan tyder på att det är markanvändningstraditionen som främst kan beskriva planen. Vilket inte ligger i linje med klassificeringen som heltäckande integrerad planering av ESPON (2006). Det är dock inte

konstigt med den omorganisering som har skett i Danmark efter det att ESPON-rapporten blev publicerad.

7.4. Sammanfattning, analys

Figur 7. 1

	Regionalekonomisk	Heltäckande integrerad	Markanvändning	Urbanism
Fokus i planen?	London Minska skillnader mellan regioner, särskilt socioekonomiska skillnader	Samordning gällande den rumsliga och fysiska planeringen	Barcelona, London, Köpenhamn Kontroll av användandet av särskilda landytor	Barcelona Kontroll av användandet av landytor med fokus på design och arkitektur
Vad styr planen?	Stor styrning från nationell nivå	Omfattande planering på alla administrativa nivåer. Nationellt fokus på planering, kräver välutvecklade planeringssystem	Barcelona, London, Köpenhamn Den mesta av makten finns oftast på lokal nivå med viss insyn eller översende från nationell nivå	Barcelona Makt på lokal nivå, finns regleringar kring planering, oftast är inte planering ett prioriterat policyområde
Privata och offentliga aktörer	Till största del offentliga aktörer	Köpenhamn Till största del offentliga aktörer	Barcelona, London, Köpenhamn Stor del offentliga aktörer men också privata. Gäller särskilt Storbritannien och Spanien	Barcelona Stor del offentliga aktörer men också privata. Gäller särskilt Storbritannien och Spanien
Samordning	Relativt hög grad av samordning	Köpenhamn Hög grad av samordning	London, Köpenhamn Relativt låg grad av samordning	Barcelona Låg grad av samordning

Figur 7.1 visar analys-schemat och under vilken tradition eller traditioner de utvalda städerna hamnar under efter analysen. Av resultatet och analysen av de olika urbana mobilitetsplanerna, gjord utifrån analys-schemat, går det att konstatera att det till en relativt stor utsträckning går att se att planeringstraditionerna kan förklara skillnaderna i de urbana mobilitetsplanerna som har undersökts. Det går också att se att den nationella planeringen relativt lätt kan klassificeras under vissa traditioner utifrån mobilitetsplanerna. Alla faktorer har inte varit tydliga i att visa tecken om de kan förklaras av traditionerna, men den sammanlagda bedömningen av alla faktorerna tyder dock på ett sammanhang mellan planeringstraditionerna och de urbana mobilitetsplanerna. Förutom att det finns ett klart samband mellan planeringstraditionerna och de urbana mobilitetsplanerna går det även att klassificera Spaniens och Storbritanniens planering inom de traditioner som de klassificerades

under tidigare (ESPON, 2006). Danmark som hade en administrativ omorganisering strax efter ESPON-rapporten kan däremot inte klassificeras under samma tradition. Den urbana mobilitetsplanen för Köpenhamn ser ut att vara mest lik markanvändningstraditionen med spår av den gamla heltäckande integrerad planering. I figur 7.1 är det möjligt att se svårigheten med att klassificera länder efter enbart en tradition då analysen visar att alla mobilitetsplaner innehåller en blandning av traditioner.

Frågeställningarna för studien var huruvida det finns skillnader i de urbana mobilitetsplanerna som undersöktes och hur planeringstraditionerna kan förklara dem. Utifrån resultatet är de tre olika planerna utformade på ganska olika sätt. De har till exempel olika lagar att följa, olika fokus och mål med planerna samt skillnader i förhållanden till olika administrativa nivåer. Genom att klassificera planerna efter de traditioner som har beskrivits är det lättare att förstå hur planeringen fungerar. Det behöver nödvändigtvis inte vara så att planerna följer de definitioner som planeringstraditionerna har till punkt och pricka, men de hjälper till att förstå kontexten från vad de olika mobilitetsplanerna skapades ifrån. Sammanfattningsvis finns det betydande skillnader mellan de olika mobilitetsplanerna i hur de har utformats. Mobilitetsplanerna kan också förstås bättre utifrån de traditioner som finns inom europeisk planering.

8. Diskussion

En viktig aspekt som har blivit uppenbar under den här undersökningen är huruvida vissa städer har en särskilt administrativ ställning. Det gäller inte i alla fall men i majoriteten av dem, speciellt huvudstäder, händer det att de större städerna inte nödvändigtvis är organiserade på samma sätt som mindre kanske är. Köpenhamn anses vara så stort att staden får ett särskilt fokus från nationellt håll och även en egen plan att följa förutom den nationella (Damsgaard, 2014 s.31–33). Ett liknande exempel är London som inte bara är en stad utan en egen region i England. Dessa aspekter skulle kunna påverka resultatet i studien, men med tanke på vad resultatet blev så ser det inte ut att ha påverkat allt för mycket i den här undersökningen. Det är dock värt att nämna att om städer får någon sorts särställning som till exempel en huvudstadsregion, finns risken att det kan påverka de lagar och regler som måste följas eller så har de fått egna regleringar att följa.

Kunskapen från den här studien skulle kunna utvecklas i flera olika riktningar. En intressant riktning skulle vara att undersöka EU:s påverkan inom den nationella planeringen, särskilt i kontexten av ESDP som beskrevs tidigare i studien. För att få ytterligare empiri skulle också den här studien kunna utvecklas till att undersöka mer än just urbana mobilitetsplaner och då fler städer eller till och med regioner. Det skulle också vara till nytta för att utöka empirin att då också komplettera metoden som användes här med intervjuer för att kunna få en djupare förståelse inom planering och hur planeringstraditioner kan förklara just planeringen.

Städer, som tidigare beskrevs som områden med särskilda problem med miljön men också som områden med stora möjligheter att påverka människans förstörelse av miljön, är därför områden med stor betydelse. Den här studien, som avser en specifik del av det som utgör en stad, kan hjälpa till att skapa en positiv utveckling av städer. Genom att förstå vad som ligger till grund för olika beslut och processer, går det att identifiera problemområden i stadens planering. De problemområdena kan till exempel vara miljörelaterade och som exempel kan upptäckandet och lösningen av dålig samordning, bidra till ökade chanser att lyckas minska en stads påverkan på miljön. Resultatet av studien kan på så sätt ses som ett bidrag till ökad kunskap om städer och kan hjälpa dem att identifiera potentiella problemområden. Genom användandet av planeringstraditioner kan således urbana mobilitetsplaner analyseras för att skapa bättre förutsättningar för god miljö eller andra eventuella mål som en stad kan ha.

Studien kan också bidra med underlag till diskussionen om planering på EU-nivå. Med ökad kunskap om olika planeringsprocesser samt likheter och skillnader inom rumslig planering är det lättare att diskutera och ta beslut om hur planeringen ska fungera. Även om studien kan fungera som underlag är den inte tillräckligt omfattande och djupgående så att den kan användas till generalisering över all planering. Den är däremot en indikation på hur planeringstraditioner fungerar och vad de kan användas till.

Avslutningsvis bör också nämnas att resultatet från den här studien visar att planeringstraditionerna gör det lättare att förstå den kontext vilket planerna är skapade utifrån. Att de urbana mobilitetsplanerna kan förstås bättre med hjälp av de europeiska

planeringstraditioner leder till en mer holistisk syn över planeringsprocessen. Det i sin tur betyder att det blir lättare att förstå urban mobilitetsplanering inom den kontext den sker. För att kunna uppnå en hållbar urban utveckling krävs det kunskap om alla aspekter i urbana miljöer. Det har den här studien bidragit till genom att producera mer kunskap om urban mobilitetsplanering. Resultatet leder till att det lättare går att identifiera problemområden utifrån Leipzig Charter, vilket bidrar till utökad kunskap om hur städer kan fortsätta att utvecklas och fortsätta leda den sociala utvecklingen och den ekonomiska tillväxten.

Referenslista:

Ajuntament de Barcelona (2014) *Urban Mobility Plan of Barcelona: PMU 2013-2018*.

Tillgänglig: http://www.bcnecologia.net/sites/default/files/proyectos/pmu_angles.pdf

Bergström, G., & Boréus, K. (2012) ”Samhällsvetenskaplig text- och diskursanalys”, i Bergström, G., & Boréus, K. (Red.) *Textens mening och makt – Metodbok i samhällsvetenskaplig text- och diskursanalys*. (s. 13–48). Lund: Studentlitteratur AB

CEC (1997) *The EU compendium of spatial planning systems and policies*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

Cohen, B. (2014) “The 10 Smartest Cities In Europe” *Fast Company*. 2014-01-13 Hämtad: 2018-11-22 Tillgänglig: <https://www.fastcompany.com/3024721/the-10-smartest-cities-in-europe>

Damsgaard, O. (2014) “The Danish Planning System 1990-2010” I Reimer, M., Getimis, P., Blotevogel, H.H. (Eds.). *Spatial Planning Systems and Practices in Europe: A Comparative perspective on continuity and Changes*, 1st ed. Routledge, New York, Abingdon.

Directorate General for Mobility and Transport (DG MOVE) (2018) *Urban Mobility*. Hämtad 2018-11-09 Tillgänglig: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en

Eltis (2018) *About us*. Hämtad 2018-11-27 Tillgänglig: <http://www.eltis.org/discover/about-us>

Eltis (2014) *Guidelines – Developing and implementing a sustainable urban mobility plan*.

Tillgänglig: http://www.eltis.org/sites/default/files/guidelines-developing-and-implementing-a-sump_final_web_jan2014b.pdf

Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., Towns, A., & Wängnerud, L. (2017).

Metodpraktikan: Konsten att studera samhälle, individ och marknad. 5 upplagan. Stockholm:

Wolters Kluwer

Espon (2006) *ESPON project 2.3.2 - Governance of Territorial and Urban Policies from EU to Local Level. Final Report*. Luxembourg: ESPON Monitoring Committee. Tillgänglig: <https://www.espon.eu/programme/projects/espon-2006/policy-impact-projects/governance-territorial-and-urban-policies>

Europarådet – CEMAT (1983) *6th European Conference of Ministers responsible for Regional Planning (CEMAT) (Torremolinos, Spain: 19–20 May 1983) on “Prospects of development and of spatial planning in maritime regions”* Tillgänglig: <https://rm.coe.int/6th-european-conference-of-ministers-responsible-for-regional-planning/168076dd93>

Europeiska Kommissionen (2017) *My Region, My Europe, Our Future*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities. Tillgänglig: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/cohesion7/7cr.pdf

Europeiska Kommissionen (1999) *ESDP - European Spatial Development Perspective Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities. Tillgänglig: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum_en.pdf

Faludi, A. (2018) “A historical institutionalist account of European spatial planning”. *Planning Perspectives* 33, 507–522. <https://doi.org/10.1080/02665433.2018.1437554>

Faludi, A. (2009) “A turning point in the development of European spatial planning? The ‘Territorial Agenda of the European Union’ and the ‘First Action Programme.’”. *Progress in Planning* 71, 1–42. <https://doi.org/10.1016/j.progress.2008.09.001>

Faludi, A. (2006) “The European Spatial Development Perspective Shaping the Agenda”. *European Journal of Spatial Development*, (21), 2006; Refereed Article.

Faludi, A. (2004) "Spatial planning traditions in Europe: their role in the ESDP process". *International Planning Studies* 9, 155–172. <https://doi.org/10.1080/1356347042000311758>

Getimis, P. (2012). "Comparing Spatial Planning Systems and Planning Cultures in Europe. The Need for a Multi-scalar Approach". *Planning Practice & Research* 27, 25–40. <https://doi.org/10.1080/02697459.2012.659520>

Greater London Authority (2018) *Mayor's transport strategy*. Tillgänglig: <https://www.london.gov.uk/sites/default/files/mayors-transport-strategy-2018.pdf>

Greater London Authority (2016) *The London Plan*. Tillgänglig: <https://www.london.gov.uk/what-we-do/planning/london-plan/current-london-plan/london-plan-2016-pdf>

IPCC (2018) *Global Warming of 1.5°C – Summary for policymakers*. Genève: IPCC
Tillgänglig: <http://www.ipcc.ch/report/sr15/>

Jiménez, P., Martínez, A. & Calatrava, M., (2018) "Sustainable urban mobility plan at la manga del mar menor (Spain)" *International Journal of Sustainable Development and Planning*, 13(4), pp.594–604. DOI: 10.2495/SDP-V13-N4-594-604

KOM (2009) 490, Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén - Handlingsplan för rörlighet i städer. Tillgänglig: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/ALL/?uri=celex:52009DC0490>

Københavns Kommune (2012) *Handlingsplan for grøn mobilitet*. Hämtad: 2018-11-08
Tillgänglig: <http://www.eltis.org/mobility-plans/city-database>

Kukely, G., Aba, A., & Fleischer, T. (2017) “New framework for monitoring urban mobility in European cities” *Transportation Research Procedia*, 24(C), pp.155–162.

Leipzig Charter (2007) *LEIPZIG CHARTER on Sustainable European Cities*. Hämtad: 2018-12-10 Tillgänglig:

https://ec.europa.eu/regional_policy/archive/themes/urban/leipzig_charter.pdf

May, A. (2015) “Encouraging good practice in the development of Sustainable Urban Mobility Plans”. *Case Studies on Transport Policy* 3, 3–11.

<https://doi.org/10.1016/j.cstp.2014.09.001>

Nadin, V. & Stead, D. (2014) “Spatial Planning in the United Kingdom, 1990-2013” i Reimer, M., Getimis, P., Blotevogel, H.H. (Eds.). *Spatial Planning Systems and Practices in Europe: A Comparative perspective on continuity and Changes* (s. 189-214), 1st ed. Routledge, New York, Abingdon.

OECD (2017) *The Governance of Land Use - Country Fact Sheet Spain*. Hämtad: 2018-11-16 Tillgänglig: <https://www.oecd.org/regional/regional-policy/land-use-Spain.pdf>

Pisoni, E., Christidis, P., Thunis, P. & Trombetti, M., (2019) “Evaluating the impact of “Sustainable Urban Mobility Plans” on urban background air quality”. *Journal of Environmental Management* 231, 249–255. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2018.10.039>

Reimer, M., Getimis, P., Blotevogel, H.H. (2014) “Spatial Planning Systems And Practices In Europe” I Reimer, M., Getimis, P., Blotevogel, H.H. (Eds.) *Spatial Planning Systems and Practices in Europe: A Comparative perspective on continuity and Changes*, 1st ed. Routledge, New York, Abingdon.

Transport for London (2018) *Buses*. Hämtad 2018-12-06, tillgänglig:
<https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/what-we-do/buses?intcmp=2587>