

Hållbara mobilitetsframtider

- lärdomar för beslutsfattande och fortsatt kunskapsutveckling



Karolina Isaksson & Anna Kramers (red.)

Författarna ansvarar för innehållet i sina respektive kapitel.

ISBN 978-91-88651-30-3

© 2024 författarna

Illustration omslag: Laura Di Francesco

Linnefors förlag, Boxholm, Sweden
www.linneforsforlag.se

Hållbara mobilitetsframtid

- lärdomar för beslutsfattande och fortsatt kunskapsutveckling

Karolina Isaksson & Anna Kramers (red.)



LINNEFÖRLAG

INNEHÅLL

Förord	11
Karolina Isaksson och Anna Kramers	
1. Forskning om hållbara mobilitetsframtid	13
Karolina Isaksson och Anna Kramers	
2. Prototypa framtidens hållbara mobilitet – lärdomar från designmetoder i Living Lab Riksten	25
Mia Hesselgren	
3. Att utmana bilberoende – metodologiska och pedagogiska utmaningar i Living Lab Riksten	37
Jonas Ihlström	
4. Lokala jobbhubbar – ett koncept för minskade transporter och bättre livskvalitet	51
Anna Kramers	
5. Myndighetshubbar – förbättrat samarbete och minskad isolering, men hur hållbart är det?	64
Peter Arnfalk	
6. Hur kan kollektivtrafiken bli mer socialt hållbar? Erfarenheter av SAMSAS-skjutsen	75
Malin Henriksson	
7. Kan living labs bidra till transformativt lärande? Fem råd till kommuner som vill lära sig av experiment	86
Malin Henriksson och Kelsey Oldbury	
8. Kan katalytiska styrmedel skapa legitimitet för minskad och långsammare mobilitet?	98
Claus Hedegaard Sørensen och Jens Portinson Hylander	

9. Politiskt ledarskap för hållbar omställning på transportområdet . . 111

Karin Thoresson och Karolina Isaksson

**10. Initiativ för hållbar mobilitet
— resultat från en workshop 123**

Karolina Isaksson, Inger Aspåker och Claus Hedegaard Sørensen

**11. En framtid med färre bilresor? Lärdomar från framtidsinriktade
samtal i Borlänge, Umeå och Mariestad 138**

Malin Henriksson, Fredrik Johansson, Mattias Höjer och Jens Evaldsson

Slutord 149

Karolina Isaksson och Anna Kramers

Författarpresentationer 153

Förord

Denna antologi är skriven inom ramen för forskningsprogrammet Mistra SAMS (Sustainable accessibility and mobility services) som har pågått under åren 2017-2024. Forskningen har letts av KTH, Kungliga tekniska högskolan, i nära samarbete med VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut och har genomförts med finansiering av Stiftelsen för miljöstrategisk forskning, Mistra (DIA 2014/25), Trafikverket, Stiftelsen Sveriges Ingenjörers Miljöfond och ITRL (Integrated Transport Research Lab på KTH).

Syftet med forskningen i Mistra SAMS har varit att utveckla ny kunskap om hur digitalt understödd mobilitet och tillgänglighet kan bidra till transportsektorns mål om minskad klimatpåverkan och social rättvisa. Utöver forskare från KTH och VTI har även forskare från Karlstads universitet, Lunds universitet och K2 (nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik) bidragit till forskningens genomförande. I programmet har även följande organisationer medverkat: Botkyrka kommun, Ericsson, Hertz, Itch (tidigare Transformator design), Malmö stad, Open Lab, Samtrafiken, Savantic, Scania, Smart resenär, Stockholms stad, Sveriges Ingenjörer, Taxiförbundet och Trafikverket.

Genom åren har även ett stort antal individer bidragit med kunskaper och erfarenheter som har varit avgörande. Det handlar bland annat om tjänstepersoner vid offentliga organisationer och företag, politiker, andra forskare, företrädare för civilsamhällesorganisationer och medborgare som har ställt upp på intervjuer, medverkat i programmets living labs och olika typer av forskningsworkshoppar.

Vi vill rikta ett stort och varmt tack till alla som på olika sätt har bidragit till att genomföra forskningen i Mistra SAMS.

Stockholm den 21 november 2024

Karolina Isaksson och Anna Kramers

Forskning om hållbara mobilitetsframtider

Karolina Isaksson och Anna Kramers

Föreställ dig att beslutade mål om klimat och hållbar utveckling skulle genomsyra planering och beslutsfattande för transporter och mobilitet på alla samhällsnivåer. Att samsyn rådde om att målen behöver nås även om det innebär förändringar av mobilitetsnormer och -praktiker. Och att transportpolitik skulle handla om att utforma idéer och förslag på hur hållbara mobilitetsframtider kan se ut och genomföras.

Detta stämmer inte särskilt väl med de förutsättningar som råder i policy och planering på transport- och mobilitetsområdet idag. I synnerhet inte om blicken riktas mot nationell politik, där flera viktiga styrmedel har tagits bort eller avsevärt försvagats på senare år, med påföljd att de klimatpåverkande utsläppen från transportsektorn ökar, vilket Statistikmyndigheten SCB har rapporterat om under hösten 2024. Men samtidigt pågår många initiativ på lokal och regional nivå runtom i landet. Det kan handla om sänkta hastighetsgränser, parkeringspolicy, förbättringar av gång- och cykeltrafikens kvalitet, trygghet och framkomlighet, omvandling av väg och parkeringsytor till andra användningsområden, förbättrad kollektivtrafik, initiativ för samåkning med mera. Och det fortsätter att göras mycket forskning om olika typer av åtgärder som kan bidra till mer hållbara mobilitetsframtider.

Forskningsprogrammet Mistra SAMS (Sustainable Accessibility and Mobility Services) är ett sådant exempel. Programmet,

som har finansierats av Mistra (Stiftelsen för miljöstrategisk forskning), har pågått sedan år 2017 och avslutades i december 2024. Ambitionen var att fördjupa kunskapen om möjliga vägar framåt för transportsektorns klimatomställning. Forskningen har handlat om att undersöka om och hur digitalisering tillsammans med andra åtgärder för hållbart resande kan bidra till att nå transportsektorns klimatmål, med beaktande av frågor om social rättvisa. Konkret har det bland annat handlat om att utforska potentialen i nya mobilitets- och tillgänglighetskoncept, där särskilt fokus har riktats mot semiurbana miljöer, det vill säga områden i utkanten av städer, där bebyggelsen är glesare och avstånden ofta är längre till vardagens målpunkter jämfört med vad som är fallet i städers centrala delar. Andra delar av forskningen har handlat om att göra analyser av samtida policy och planering och om att fördjupa insikterna om tjänsteleverantörers, medborgares och offentliga aktörers förutsättningar att bidra till hållbar omställning. Forskningen har genomförts av interaktiva och samskapande forskningsmetoder, bland annat i form av så kallade living labs, som möjliggör att testa och experimentera kring tänkbara framtider på specifika platser i nära samarbete mellan invånare och andra aktörer (Marvin et al. 2018). I Mistra SAMS har det även ingått att utforma måluppfyllande scenarier för att ta reda på hur ramarna för en framtida hållbar personbilsanvändning skulle kunna se ut i Sverige i stort.

I denna antologi har vi sammanställt resultat från delar av forskningen i Mistra SAMS. Genom att förmedla resultat i form av korta bokkapitel på svenska hoppas vi nå ut till en bred målgrupp av politiker, tjänstepersoner, företagare, civilsamhällesaktörer och enskilda individer som är intresserade av frågor om hållbar mobilitet. Ambitionen är att förmedla lärdomar från

forskningen i Mistra SAMS och bidra till diskussion och reflektion om möjliga vägar framåt för hållbar omställning på mobilitetsområdet.

TRANSPORTSYSTEMET SOM PROBLEM OCH MÖJLIGHET

Inrikes transporter står för omkring 30 procent av de inhemska utsläppen av växthusgaser i den så kallade icke-handlande sektorn. Vägtrafik orsakar i sin tur mer än 90 procent av dessa utsläpp och personbilar svarar för omkring 60 procent av utsläppen från vägtrafiken (Naturvårdsverket, 2024).

Kunskap om den omfattande bilanvändningens negativa konsekvenser för klimat och hållbarhet har funnits länge och gett avtryck i övergripande målformuleringar på transportområdet. Sedan andra halvan av 1990-talet har det i Sverige funnits transportpolitiska mål som framhåller att transportsystemet ska bidra till en hållbar utveckling (Sveriges regering, 2006). I de transportpolitiska målen lyfts även frågor om tillgänglighet, jämställdhet, folkhälsa, trafiksäkerhet och miljö som viktiga delar (Klimat- och näringslivsdepartementet, 2009). På senare år har ytterligare mål tillkommit. I det klimatpolitiska ramverket från år 2017 finns ett särskilt mål som anger att utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter ska minska med 70 procent fram till år 2030 jämfört med år 2010 (Miljö- och jordbruksutskottet, 2017). Sedan år 2018 finns även ett stadstrafikmål som säger att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent år 2025, uttryckt i personkilometer. Den långsiktiga ambitionen är att fördubbla andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik (Klimat- och näringslivsdepartementet, 2018).

Dessa målformuleringar visar att transportsektorn inte endast utgör problem ur klimat- och hållbarhetsperspektiv, utan också

bär på möjligheter. Individers, hushålls och organisationers mobilitetspraktiker styrs inte av naturlagar, utan är möjliga att förändra bland annat genom utbud och prissättning av mobilitets- och tillgänglighetstjänster och hur den byggda miljön utformas.

HÅLLBAR MOBILITET

Begreppet hållbar mobilitet har varit en viktig utgångspunkt för forskningen i programmet. Det överlappar med hållbara transporter, men hållbar mobilitet brukar användas när fokus riktas mot persontransporter. I litteraturen finns ingen entydig definition som ”alltid” används, men ett av de tidiga exemplen är Black (1996, s. 151), som med inspiration i Brundtland-kommissionen framhåller att det handlar om att tillgodose människors behov av rörlighet och tillgänglighet utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov. I en artikel från år 2020 framhåller Holden med flera att det handlar om att utforma ett transportsystem där rörlighet och tillgänglighet kan upprätthållas på sätt som tillgodoser människors grundläggande behov inom ramen för planetens och ekosystemens gränser och med respekt för social rättvisa (Holden et al., 2020).

OMSTÄLLNING – TRANSFORMATION

Forskningen i Mistra SAMS har även formats av förståelsen att det kommer behövas relativt omfattande förändringar av transporter och mobilitet för att en hållbar samhällsutveckling ska kunna nås. I antologin används ordet omställning synonymt med ordet transformation. Genom dessa ordval markeras att det handlar om fler saker, och även om andra saker, än att endast

optimera och effektivisera det befintliga personbilsorienterade transportsystemet. Forskarna O'Brien och Sygna (2013) har lyft fram att transformation omfattar såväl personliga, kulturella, organisatoriska, institutionella som systemdimensioner. Även den internationella klimatpanelen IPCC framhåller att det kommer krävas djup systemförändring med förändrade normer och praktiker om en hållbar samhällsutveckling ska kunna nå (Pathak et al., 2022).

EN BRED OCH INTEGRERAD FORSKNINGSANSATS

Forskningen i Mistra SAMS har genomförts med en bred och integrerad ansats. Med ambitionen att undersöka om och hur digitalisering tillsammans med andra åtgärder för hållbart resande kan bidra till att nå transportsektorns klimatmål, och med beaktande av frågor om social rättvisa, har fokus riktats mot medborgare, företag och offentliga aktörer. Forskningen i programmet har riktat fokus mot var och en av dessa kategorier men även relationerna mellan dem, och deras olika förutsättningar att bidra till omställning till hållbara mobilitetsframtider. I forskningen har det även ingått att göra bredare analyser på systemnivå för att undersöka potentialer till utsläppsminskningar givet olika framtidsscenarier.

DET RÄCKER INTE MED ELEKTRIFIERING

Elektrifiering framställs ofta som en nyckel i omställningen till ett mer hållbart transportsystem, och är utan tvekan en avgörande dellösning på vägen mot mer hållbara mobilitetsframtider. Men att endast satsa på elektrifiering räcker inte, och är heller inte problemfritt. Forskare i Mistra SAMS har utvecklat scenarier för fordonsflottans utveckling fram till år 2030 och mot denna

bakgrund analyserat möjligheterna att nå fram till det nu gällande målet om 70 procents minskade utsläpp av växthusgaser från transportsektorn till år 2030. Slutsatsen av deras analyser är att om det ska gå att minska utsläppen från transportsektorn i den takt som krävs behöver fordonsflottan krympa och bilresandet mätt i personkilometer per person och år minska med någonstans mellan 21 och 47 procent. Behov av minskning finns även vid en hög elektrifieringstakt (Berg Mårtensson et al., 2023). Att forskarna kommer fram till denna slutsats beror på att deras analyser beaktar utsläpp kopplat till fordonsproduktion och batteriproduktion samt frågor som rör batterikapacitet och tillgång till hållbara biobränslen. Slutsatsen harmonierar med det som lyfts fram av bland annat IPCC, som har framhållit betydelsen av dämpad transportefterfrågan (Pathak et al., 2022).

UNDVIK, SKIFTA OCH FÖRBÄTTRA

”Undvik, Skifta, Förbättra” (”Avoid, Shift, Improve”) har fungerat som ett gemensamt ramverk för forskningen i Mistra SAMS. Detta ramverk är inte nytt, utan har inspirerat forskning och policy på området under snart 20 års tid (Dalkmann & Brannigan, 2007; UN, 2016). Att vi valde att använda det beror på att det på ett pedagogiskt sätt sammanfattar vad omställning till hållbar mobilitet och tillgänglighet förutsätter.

- Undvik (avoid) handlar om att undvika eller minimera resor som inte måste göras. Detta kan främjas bland annat genom ökad närhet till arbete, utbildning och service, trafikdämpande åtgärder, optimering och genom att ersätta vissa resor med digital tillgänglighet – exempelvis distansarbete.
- Skifta (shift) handlar om att stimulera en överflyttning från de mest energiintensiva transportslagen (t ex bil och flyg)

till mer hållbara färdmedel såsom gång, cykel, kollektivtrafik och andra former av delad mobilitet.

- Förbättra (improve) handlar om att förbättra fordons och bränslets miljö- och klimatprestanda genom teknisk utveckling, prissättning, reglering med era. Hit hör exempelvis åtgärder för fordonsflottans elektrifiering.

Merparten av forskningen i Mistra SAMS har handlat om åtgärder och initiativ som rör Undvik och Skifta. Skälet är att mycket annan forskning redan handlar om Förbättra – exempelvis de stora och viktiga forskningssatsningar som görs på elektrifieringsområdet. Men det behövs även kunskap som rör Undvik och Skifta – dels gällande vad för sorts åtgärder det kan handla om i praktiken, dels hur sådana åtgärder kan genomföras.

TILLGÄNGLIGHET PÅ TRE SÄTT

Ytterligare ett ramverk som har varit viktigt för forskningen i programmet är Triple Access System, som på svenska kan översättas till trippeltillgänglighetssystem. Den centrala idén är att transportsystemet ytterst handlar om att skapa tillgänglighet, och att detta i sin tur kan göras på tre olika sätt: 1) med fysisk mobilitet, 2) med rumslig närhet, 3) med digital teknik (Lyons & Davidson, 2016). Enligt denna förståelse är tillgänglighet alltså något som skapas i gränssnittet och samspelet mellan transportsystemet, markanvändningssystemet och telekommunikationssystemet. Det blir därför naturligt att skilja mellan mobilitet och tillgänglighet och att se att mobilitet bara är ett av tre sätt att skapa tillgänglighet.

TIO NEDSLAG FRÅN FORSKNINGEN

Antologins tio kapitel är exempel på resultat och lärdomar från forskningen i Mistra SAMS. Lärdomarna rör dels erfarenheter

av programmets interaktiva metodansatser och olika typer av avvägningar kring metoder och arbetssätt, dels specifika resultat som har kommit fram av olika typer av prototypande, tester och samskapande workshoppar, dels reflektioner kring förutsättningar att leda och styra omställning till hållbara mobilitetsframtid.

I kapitel 2, *Prototypa framtidens hållbara mobilitet - lärdomar från designmetoder i Living Lab Riksten*, skriver Mia Hesselgren om Living Lab Riksten. I kapitlet ges en beskrivning av living labbet med särskilt fokus på de designmetoder som tillämpades och vad för typ av lärande som dessa metoder syftade till. Kapitlet förmedlar även andra insikter av betydelse för fortsatt arbete för hållbara mobilitetsframtid i semiurbana miljöer, bland annat behovet av att bredda fokus från nya teknologier och transportmedel till även sociala och kulturella aspekter samt den fysiska infrastrukturen.

Kapitel 3 är skrivet av Jonas Ihlström och har titeln *Att utmana bilberoende - metodologiska och pedagogiska utmaningar i Living Lab Riksten*. Kapitlet riktar fokus mot frågan om hur bilberoende livsstilar kan utmanas, och vad som blir de mest relevanta indikatorerna att arbeta med om man utgår från en sociologisk förståelse av individers och hushålls mobilitet. En specifik policylärdom handlar om betydelsen av att beakta lokal kunskap om den byggda miljön, infrastrukturen och vardagslivets praktiker om det ska gå att integrera nya, hållbara mobilitetslösningar i människors vardag.

Lokala jobbhubbar – ett koncept för minskade transporter och bättre livskvalitet (kapitel 4), är skrivet av Anna Kramers. Här presenteras resultat från Living Lab Tullinge, som handlade om att utforma och testa ett koncept för en lokal jobbhubb i förortsmiljö. I kapitlet konstateras att lokala jobbhubbar har potential att leda

till minskad biltrafik och bättre livskvalitet, och andra typer av positiva effekter för de platser där de etableras. Kapitlet diskuterar även kommuners tänkbara roll för att realisera lokala jobbhubbar i semiurbana miljöer.

Nästföljande kapitel är *Myndighetshubbar – förbättrat samarbete och minskad isolering, men hur hållbart är det?* (kapitel 5). Här diskuterar Peter Arnfalk lärdomar från ett pilotprojekt där statliga arbetsgivare på olika orter provade att öppna upp sina kontor för varandras medarbetare. Pilotprojektet indikerar att kontorsdelning mellan myndigheter kan vara en intressant strategi för att möta lokalutmaningar i statsförvaltningen och underlätta rekrytering.

I kapitel 6 *Hur kan kollektivtrafiken bli mer socialt hållbar? Erfarenheter av SAMSAS-skjutsen* lyfts erfarenheter från ett specifikt koncept som testades i Mistra SAMS, som handlade om att överbygga problem med att kollektivtrafikens tider inte alltid matchar arbetslivets tider. I kapitlet visar Malin Henriksson att det finns flera skäl att satsa på tjänster som möjliggör socialt hållbar kollektivtrafik. Det handlar både om välbefinnande för arbetstagare och kompetensförsörjning för arbetsgivare.

Kapitel 7 har rubriken *Kan living labs bidra till transformativt lärande? Fem råd till kommuner som vill lärasig av experiment*. I detta kapitel riktar sig Kelsey Oldbury och Malin Henriksson till kommuner som medverkar i experimentella och interaktiva forskningsinitiativ, och formulerar rekommendationer om vad som kan främja transformativt lärande. Bland annat föreslås att kommuner bör skapa särskilda forum för att säkerställa att lärdomar från experiment inte stannar i enskilda projektsammanhang, utan kan tas vidare till andra processer och frågor som de arbetar med.

Kapitel 8 är skrivet av Claus Hedegaard Sørensen och Jens Portinson Hylander, och ställer frågan *Kan katalytiska styrmedel*

skapa legitimitet för minskad och långsammare mobilitet? Författarna framhåller att en knäckfråga i arbetet för hållbara mobilitetsframtider handlar om att skapa bred legitimitet för minskad och långsammare mobilitet. I kapitlet diskuteras tre olika typer av styrmedel som bedöms ha potential att bidra med detta, nämligen medborgardeltagande, visioner och experiment.

I kapitel 9, *Politiskt ledarskap för hållbar omställning på transportområdet*, som är skrivet av Karin Thoresson och Karolina Isaksson, riktas fokus mot politiker som en central aktörskategori för omställning till hållbara mobilitetsframtider. I kapitlet undersöks vad som påverkar lokalpolitikernas möjligheter att utöva sitt politiska uppdrag och skapa handlingsutrymme för att driva och genomföra även potentiellt kontroversiella åtgärder på transportområdet. Kapitlet lyfter fram värderingskonflikter som en viktig drivkraft och förutsättning för att utveckla politiskt ledarskap, men även betydelsen av relationer och samarbeten av olika slag.

De sista två kapitlen sammanfattar lärdomar från olika typer av framtidsinriktade workshoppar. I kapitel 10, *Initiativ för hållbar mobilitet - resultat från en workshop*, diskuterar Karolina Isaksson, Inger Aspåker och Claus Hedegaard Sørensen resultaten av en framtidsinriktad workshop som handlade om behovet av påskyndad omställning på transportområdet. I workshoppen medverkade omkring 25 personer från civilsamhälle, offentlig sektor, näringsliv och forskning. Tillsammans utvecklade de konkreta omställningsinriktade förslag som kan göras i närtid.

De workshoppar som diskuteras i kapitel 11, *En framtid med färre bilresor? Lärdomar från framtidsinriktade samtal i Borlänge, Umeå och Mariestad*, riktade sig i stället till medborgare på olika platser i landet. Workshopparna handlade om att diskutera medborgares

idéer och tankar om livet på dessa orter i en tänkbar framtid med omfattande förändringar av transporter och mobilitet. I kapitlet beskriver Malin Henriksson, Fredrik Johansson, Mattias Höjer och Jens Evaldsson hur de framtidsinriktade samtalen genomfördes och vilken typ av reflektioner de ledde till.

Sammantaget förmedlar dessa tio kapitel viktiga lärdomar både om specifika koncept som kan bidra till mer hållbara mobilitetsframtid, och om potentialerna med olika typer av metoder och ansatser som kan stärka idéutveckling och förankring av alternativ till dagens ohållbara transportsystem. Förhoppningen är att texterna ska ge konkreta idéer och inspiration om de möjligheter som finns att fortsatt arbeta för mer hållbara mobilitetsframtid, men även bidra med reflektioner kring olika typer av dilemman som finns och som behöver beaktas.

I antologins *Slutord* (kapitel 12) lyfts några sammanfattande lärdomar som framstår som extra viktiga att ta vidare i forskning, policy och planering framgent.

REFERENSER OCH TIPS PÅ VIDARE LÄSNING

- Berg Mårtensson, H., Höjer, M., & Åkerman, J. (2023). Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development. *International Journal of Sustainable Transportation*, 18(2), 115–133.
- Black, W.R. (1996). Sustainable transportation: a US perspective. *Journal of Transport Geography*, 4, 151–159.
- Dalkmann, H., & Braniggan, C. (2007). *Transport and Climate Change*, Sourcebook module 5e. Eschborn: GTZ.
- Holden, E., Banister, D., Gössling, S., Gilpin, G., Linnerud, K. (2020). Grand Narratives for sustainable mobility: A conceptual review. *Energy Research & Social Science*, 65, 101454.
- Klimat- och näringslivsdepartementet (2009). *Mål för framtidens resor och transporter*. Prop. 2008/09:93. Regeringskansliet.

- Klimat- och näringslivsdepartementet (2018). Skr. 2017/18: 230. *Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling*. Regeringskansliet.
- Lyons, G., & Davidson, C. (2016). Guidance for transport planning and policymaking in the face of an uncertain future. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 88, 104-116.
- Marvin, S., Bulkeley, H., Mai, L., McCormick, K., & Voytenko Palgan, Y. (red.) (2018). *Urban Living Labs: experimenting with City Futures*, Routledge, Abingdon, Oxon.
- Miljö- och jordbruksutskottet (2017). *Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige*. Sveriges Riksdag.
- Naturvårdsverket (2024). *Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser* <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/> Åtkomst: 9 november 2024.
- O'Brien, K. & Sygna, L. (2013). Responding to climate change: The three spheres of transformation. *Proceedings of Transformation in a Changing Climate, 19-21 June 2013, Oslo, Norway*. University of Oslo (pp.16-23).
- Pathak, M., Slade, R., Shukla, P. R., Skea, J., Pichs-Madruga, R., Ürges-Vorsatz, D. (2022). *Technical Summary*. In: *Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* [P.R. Shukla, J. Skea, R. Slade, A. Al Khourdajie, R. van Diemen, D. McCollum, M. Pathak, S. Some, P. Vyas, R. Fradera, M. Belkacemi, A. Hasija, G. Lisboa, S. Luz, J. Malley, (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, UK and New York, NY, USA.
- Sveriges regering (2006). Regeringens proposition 2005/06:160: *Moderna transporter*. Näringsdepartementet.
- UN (United nations/Förenta nationerna) (2016). *Mobilizing Sustainable Transport for Development: Analysis and Policy Recommendations from the United Nations Secretary-General's High-Level Advisory Group on Sustainable Transport*. United Nations 2016.

Prototypa framtidens hållbara mobilitet - lärdomar från designmetoder i Living Lab Riksten

Mia Hesselgren

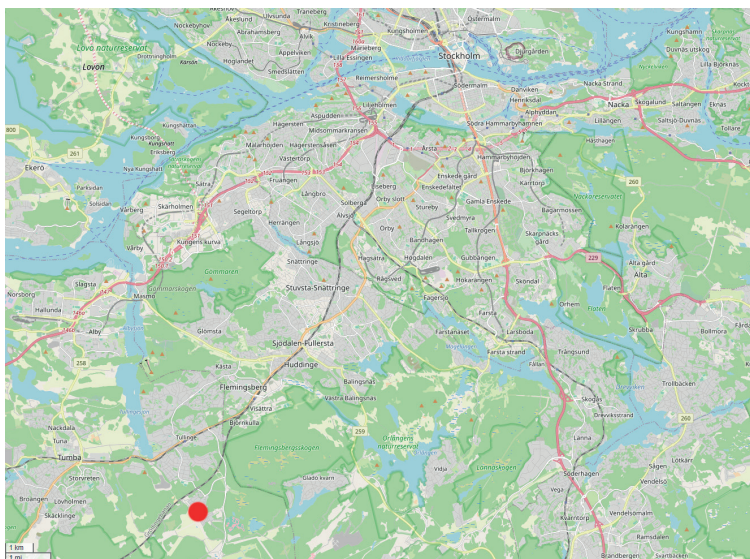
Att minska bilberoendet och övergå till mer hållbara transportalternativ är en av vår tids stora utmaningar och hållbar mobilitet har blivit en alltmer central fråga i omställningen mot ett fossilfritt samhälle. Det krävs innovativa angreppssätt för att förstå hur förändringar som att minska användningen av privata bilar kan åstadkommas. Det handlar inte bara om att minska koldioxidutsläppen utan också om att skapa mer hållbara samhällen där människor kan leva utan att vara så beroende av bilen. Men hur kan det göras i praktiken?

Inom Mistra SAMS har vi arbetat med just denna fråga genom att experimentera med framtida lösningar. Vi har utvecklat och testat framtidsprototyper för hållbar mobilitet i verkliga miljöer genom så kallade *living labs*. Ett av dessa testområden är Riksten, ett bostadsområde i Botkyrka kommun, söder om Stockholm, där vi under nästan ett år har samarbetat med medborgare för att förstå hur man skulle kunna minska antalet bilresor.

RIKSTEN

Riksten är ett relativt nybyggt bostadsområde cirka 25 kilometer söder om Stockholm, beläget i Botkyrka kommun. Området ligger nära naturen och har vuxit snabbt sedan byggandet inleddes 2006 på det tidigare militära flygfältet. Riksten ligger cirka tre kilometer från närmaste pendeltågsstation i Tullinge och har

för närvarande ungefär 3 000 invånare, med planer på att expandera till mer än 10 000 invånare till år 2030. Detta snabbt växande område präglas idag av ett starkt bilberoende, då den lokala busstrafiken är begränsad och avstånd och placeringar av viktiga målpunkter för de som bor i Riksten ofta gör bilen till det mest gångbara alternativet.



Karta över delar av sydvästra Storstockholm med Riksten markerat.

© OpenStreetMaps contributors.

Botkyrka kommun har satt upp ett mål om att vara fossilfritt år 2030, men det höga bilberoendet i områden som Riksten motverkar denna ambition. Detta är en av anledningarna till att Riksten är en relevant plats att undersöka och utforska. Riksten illustrerar även i många avseenden en typisk mobilitetssituation i svenska semiurbana miljöer. Därför valdes Riksten som en lämplig plats för ett living lab inom Mistra SAMS, där syftet var att undersöka hur medborgarna i framtiden skulle kunna

minska sitt bilberoende genom att använda delade mobilitetslösningar som komplement till kollektivtrafiken och att förstå vilka strukturella utmaningar som finns idag för att fler i ett sådant bostadsområde ska välja mer hållbara mobilitetpraktiker i framtiden.

LIVING LAB RIKSTEN OCH DESS DESIGNMETODER

Living Lab Riksten genomfördes från november 2022 till september 2023 tillsammans med tolv deltagande hushåll som frivilligt åtog sig att försöka minska sina bilresor. Living Lab Riksten utvecklades och genomfördes utifrån ett transdisciplinärt forskningsperspektiv där deltagande medborgare, forskare, företag och offentliga aktörer samarbetade för att testa och experimentera i den verkliga miljön i Riksten. Transdisciplinär forskning med gränsöverskridande lärande har fått ökat intresse och i olika kunskapssammanhang märks en nyfikenhet för hur sådan forskning kan användas för att bidra till hållbarhetsomställning (Schäpke et al., 2018). Centralt i transdisciplinär forskning är att tackla omedgörliga problem och bygga praktisk kunskap i gränsöverskridande samarbete mellan akademi och partners utanför akademien. Att kunna överföra kunskap till praktiska lösningar är en grundförutsättning för omställning och transformativ förändring (Fazey et al., 2018). Living Lab Riksten har använts som metod för att bygga sådan transdisciplinär och gränsöverskridande kunskap om vad som behövs utifrån flera perspektiv för att bidra till omställning av resande i förortsmiljöer.

För att utveckla och genomföra Living Lab Riksten har designmetoder använts. Designmetoder är väl lämpade för att hantera komplexa och omedgörliga problem eftersom dessa metoder stöttar att identifiera grundorsakerna till problemen och utveckla möjliga sätt att tackla dessa (Mintzberg & Westley,

2001). Living Lab Riksten utvecklades och implementerades därför med stöd i iterativa, människocentrerade och samskapande designmetoder.

De iterativa designmetoderna bygger på att experimentera och testa, bland annat genom småskaliga prototyper, och att lära sig av dessa experiment. Att ta designbeslut handlar ofta om att testa möjliga koncept som förslag på lösningar på ett problem. Ett sådant koncept är inte den enda lösningen, men genom att prova så kan man lära sig och därefter utveckla konceptet vidare. Med ett lärande i fokus i det iterativa arbetssättet är det möjligt att successivt bättre förstå hur stora komplexa problem kan hanteras. Detta har varit grundläggande i arbetet med att utveckla Living Lab Riksten.

Människocentrerade designmetoder sätter människan i centrum för designprocessen och tar utgångspunkt i att förstå till exempel medborgares behov. Att designa för människor och deras användning och interaktioner med teknik är grundläggande för designers och design är att skapa mening av information. Att ha fokus på människan och skapa meningsfulla interaktioner inkluderar inte bara användare av tekniska lösningar utan även de människor som levererar eller på andra sätt är en del av tekniska system, som till exempel busschaufförer eller kundtjänstpersonal. Genom att ha perspektivet där människor, både användare och operatörer, inkluderas i systemen så flyttas fokus från att betrakta dessa som tekniska system till att istället se dem som socio-tekniska system. Att förstå människor som sociala och som del av sociotekniska system är centralt för de människocentrerade designmetoder som har använts i genomförandet av Living Lab Riksten.

Designmetoder som främjar samverkan mellan flera olika kompetenser och yrkeskategorier kan bland annat bygga på sam-

skapande aktiviteter. Designprocessens tidiga skede handlar om att öppna upp för många olika perspektiv för att kunna vända och vrida på problem utifrån flera utgångpunkter. Genom samskapande workshops med olika intressenter öppnar designern upp för att många perspektiv och erfarenheter kan mötas. Vidare stöttar samskapande designmetoder till exempel att en grupp workshopdeltagare utifrån sina olika perspektiv också kan enas om en möjlig gemensam lösning att testa. Denna divergerande och konvergerande designprocess har använts både i utvecklingen och genomförandet av Living Lab Riksten. Samskapande designmetoder är också grunden för det transdisciplinära arbetsätt som använts för att bygga gränsöverskridande kunskap inom forskningsprogrammet Mistra SAMS.

FRAMTIDSPROTOTYP

I Living Lab Riksten testades en framtidsprototyp som i praktiken var det subventionerade mobilitetstjänstesystemet SAMSAS. Tjänsterna som fanns tillgängliga för de deltagande hushållen var subventionerade med 45% vilket motsvarar den genomsnittliga subventionsnivån för kollektivtrafiken i Stockholm. Idén med detta var att i ett tänkt framtidsscenario skulle delade mobilitetstjänster kunna ingå som komplement till kollektivtrafiken för att stötta medborgare att i allt högre utsträckning avstå sin bil och istället använda delad mobilitet – det vill säga kollektivtrafik tillsammans med andra delade mobilitetstjänster. I Living Lab Riksten fick därför de deltagande hushållen prova denna tänkta framtid redan i nutid under den nästan ett år långa living lab-perioden. Avsikten med att testa framtidsprototypen var att möjliggöra lärande. Genom att göra det i nutid var det primära syftet att identifiera de hinder som finns i dagens samhälle och i ett nästa steg möjliggöra för deltagande partners inom forsk-

ningsprogrammet att lära sig om dessa utmaningar. Dessutom syftade testandet av framtidsprototypen i Living Lab Riksten till att bidra till ett gränsöverskridande lärande mellan de berörda så att dessa tillsammans kunde diskutera och definiera vad som behöver göras för att överkomma dessa utmaningar.

SAMSAS MOBILITETSTJÄNSTESYSTEM

Förutom att vara en framtidsprototyp så var också ett av de grundläggande syftena med SAMSAS att testa delande av resurser. Tjänsterna handlade därför om att dela på fordon och platser, och deltagarna delade på resurser som grannar eller kollegor. SAMSAS-systemet bestod av en digital plattform – SAMSAS-appen – för bokning av flera olika delade mobilitetslösningar, inklusive olika typer av elcyklar. Deltagarna fick sätta individuella mål för att minska sina bilresor (se även kapitel 3 i denna antologi). SAMSAS-appen gav återkoppling på hur de uppnådde dessa mål. Vidare fick deltagarna utmaningar och uppdrag i SAMSAS-appen för att uppmuntra dem att utforska nya sätt att förflytta sig i vardagen och till exempel reflektera över sina resor. De delade cyklarna placerades på en för Living Lab Riksten specialbyggd cykelparkering med tak i en av parkerna, där cyklarna kunde förvaras säkert och även laddas. Samtliga deltagare bodde nära denna park som grannar i Riksten.

SAMSAS innefattade:

- Elcyklar
- Ellastcyklar
- Elsparkcyklar
- Tillgång till en jobbhubb vid Tullinge pendeltågsstation
- Cykelleasing
- Beställningstrafik/skjutstjänst

Den bokningsbara skjutstjänsten – SAMSAS-skjutsen – testades även av en grupp kollegor som arbetade i Riksten och dessa kunde använda tjänsten under fem månader som komplement till att resa med kollektivtrafiken vid tider på dygnet då de vanliga bussarna inte gick, eller då avgångarna var glesta.



SAMSAS cykelparkering med två olika delade elcyklar. Foto: Mistra SAMS.

DESIGN I TRANSDISCIPLINÄRT ARBETE

Arbetet med att utveckla och implementera Living Lab Riksten innebar många oförutsedda händelser som behövde hanteras under den flera år långa utvecklings- och genomförande-

perioden. Vidare gav strukturen på vårt living lab ett högt beroende mellan olika delar av forskningsprogrammet Mistra SAMS, där forskare kom från vitt skilda forskningsdiscipliner och partners från flera olika organisationer av vitt skilda karaktär (som till exempel små privata start-up, stora globala kommersiella bolag, kommunal förvaltning, regionala och nationella myndigheter). Tanken var att vårt living lab skulle vara i centrum av det gränsöverskridande lärandet, vilket i sin tur innebar att det i många avseenden var utmanande att genomföra Living Lab Riksten. Det höga beroendet mellan forskningsprogrammets olika delar innebar stora krav på samordning och samsyn. I multidisciplinära forskningsprojekt kan flera discipliner verka vid sidan om varandra och genom att inte vara så starkt beroende av varandras olika arbetsätt eller skilda perspektiv så lyckas man på ett relativt effektivt sätt arbeta fram olika typer av kunskaper. Att istället arbeta transdisciplinärt och ha för avsikt att bygga gränsöverskridande kunskap tillsammans är avsevärt mycket svårare. Att använda designmetoder för att möjliggöra det gränsöverskridande lärandet visade sig dock vara värdefullt. Våra erfarenheter från arbetet med Living Lab Riksten pekar på att detta primärt kommer av tre av designprocessens inneboende karaktärsdrag.

För det första är en designer van vid att arbeta i icke-linjära processer där till exempel många oförutsedda händelser inträffar och i designprocessen växlar designern kontinuerligt mellan att hantera praktiska detaljer och samtidigt tänka på helheten och systemperspektivet som kan vara mer abstrakt. Denna rörelse – att zooma in och zooma ut – är helt central i designprocessen och är något som en erfaren designer gör invariant. För det andra är designern bekväm mellan att ständigt röra sig i tiden – ett designförslag finns inte i nutiden utan är något som finns i en

tänkt framtid, men de problem som behöver lösas för att komma till det tänka designförslaget finns i nutiden. Designern förflyttar sig därför hela tiden i designprocessen fram och tillbaka mellan nutid och framtid. Och för det tredje så behöver en designer vara duktig på att syntetisera eftersom detta krävs för att överhuvudtaget komma framåt i en designprocess. Designern är van vid att ta in stor mängd information och ta hänsyn till vitt skilda perspektiv, och tillsammans med en vältränad förmåga i att syntetisera och landa alla dessa möjligheter i ett presentabelt designförslag så fortgår designprocessen.

Erfarenheterna av arbetet med att utveckla och genomföra Living Lab Riksten pekar vidare på två möjliga roller som designer kan ha i living lab arbete: designern som motor eller designern som nav.

Designern som motor i ett living lab har en aktiv och framåtlutad roll. Designern är då en utförare som har resurser och mandat att genomföra till exempel utvecklingsarbete. Om denna designer även ska vara ledare för andra som inte är designers krävs stor omsorg om att bygga respekt för den specifika designkompetensen och förståelse för att beslutsfattande i en designprocess bygger på att göra först, snarare än att tänka först, och lära sig av detta görande. Detta kan vara utmanande eftersom de flesta andra yrkesroller och forskningsdiscipliner tar beslut genom att analysera och tänka först. Att verkställa något utan att ha hela analysen klar, eller åtminstone ha kommit långt med att kartlägga och definiera situationen, känns riskfyllt för de flesta. Det finns därmed en risk för konflikter, eftersom beslutsfattande i en designprocess måste ske på ett sätt som kan vara obekvämt för många andra. När design ska verka som en motor i ett living lab blir det viktigt att övriga projektmedlemmar vågar lita på designprocessen och att designern är lyhörd för att

säkerställa att projektmedlemmarna hela tiden är med på tåget.

Designern som nav har en mer passiv och bakåtlutad roll. Designern står då tillbaka för att få andra att träda fram. Att vara en facilitator som stimulerar andra att göra är en slags roll, och ett slags ledarskap, som designer också kan ha i living lab. Design blir då något som flera ska lära sig att göra – att designa – och designkompetensen sprids därmed till fler. Designern blir i denna roll mer en lärare av sin kompetens, snarare än en utförare av designkompetensen. Designern som facilitator inriktar sig på att möjliggöra för det gränsöverskridande lärandet som andra sedan bygger och har inte en lika framträdande roll i att själv aktivt delta i kunskapsbyggandet. Det kan vara utmanande att ha denna roll som ledare och nav i ett living lab och stå tillbaka istället för att aktivt bidra. Till exempel finns det risk för otydligheter kring ansvarsfördelning. En designroll som medvetet syftar till att verka som nav för att andra ska utföra behöver inriktas på ett coachande ledarskap som stöttar andra till genomförande.

Det är ingen tvekan om att designers med sina kompetenser och sina designprocesser är värdefulla i arbete med att utveckla och implementera framtidsprototyper och living labs. På vilket sätt ett living lab väljer att engagera designers kan dock skilja sig åt. Med design som motor kan ett living lab utnyttja designkompetensen till fullo, men då krävs att resurser finns och att övriga projektmedlemmar känner tillit till designprocessen. Med design som nav kan ett living lab använda designer till att säkerställa designtänk hos många, men då behöver det coachande förhållningssättet stå i förgrunden och kompletteras med tydlighet kring delegering av ansvarsuppgifter och genomförande. Dessa roller är inte de enda givna eller möjliga rollerna för designers i living labs utan design kan givetvis användas i ett spann

däremellan och även i olika kombinationer. Design kan till exempel ha en roll i ett tidigt utvecklingsskede av ett living lab och en annan roll i ett senare genomförandeskede.

LÄRDOMAR OM FRAMTIDENS HÅLLBARA MOBILITET

Resultaten från Living Lab Riksten ger värdefulla insikter för framtida utveckling av hållbara transportsystem. En central lärdom är att delade mobilitetssystem har potential att minska bilberoendet, men att det krävs betydande anpassningar för att möta de specifika utmaningar som människor upplever i sin vardag (se även kapitel 3). Att bara erbjuda nya teknologier och transportmedel är inte tillräckligt; det krävs även sociala och kulturella förändringar, liksom förbättrade infrastrukturer som stödjer dessa omställningar.

Living labs med stöd i design som forskningsmetod har visat sig vara väl lämpade för denna typ av utmaningar, då de erbjuder en möjlighet att testa och iterera lösningar i verkliga miljöer. Genom att arbeta nära användare och kontinuerligt anpassa systemet kan forskare och beslutsfattare få en djupare förståelse för både de tekniska och beteendemässiga faktorer som påverkar övergången till hållbar mobilitet.

Framtiden för hållbar mobilitet är beroende av vår förmåga att integrera dessa lärdomar i bredare stads- och trafikplaneringsstrategier och politiska beslut. För att bidra till att nå målen om fossilfrihet till 2030 och skapa mer hållbara samhällen krävs det att bilberoendet minskar. Här kan alternativa mobilitetslösningar tillsammans med välfungerande kollektivtrafik som möter människors vardagliga behov spela viktig roll.

REFERENSER OCH TIPS PÅ VIDARE LÄSNING

- Fazey, I., Schäpke, N., Caniglia, G., Patterson, J., Hultman, J., Van Mierlo, B., ... & Wyborn, C. (2018). Ten essentials for action-oriented and second order energy transitions, transformations and climate change research. *Energy Research & Social Science*, 40, 54-70.
- Mintzberg, H., & Westley, F. (2001). Decision Making: It's Not What You Think. MIT *Sloan Management Review*, 42(3), 89-94.
- Schäpke, N., Stelzer, F., Caniglia, G., Bergmann, M., Wanner, M., Singer-Brodowski, M., ... & Lang, D. J. (2018). Jointly experimenting for transformation? Shaping real-world laboratories by comparing them. *GALA-Ecological Perspectives for Science and Society*, 27(1), 85-96.

Att utmana bilberoende - metodologiska och pedagogiska utmaningar i Living Lab Riksten

Jonas Ihlström

I Sverige utgör transportsektorns utsläpp ungefär en tredjedel av de totala utsläppen av växthusgaser. Även om elektrifieringen pågår går den långsamt, och en stor andel av den energi som används är fossilbaserad. Det gäller inte minst bland personbilar. För att klara den nödvändiga omställningen och nå hållbarhetsmål behöver, utöver elektrifiering, även sättet vi organiserar transportsystemet på förändras så att mindre energi används. Det brukar kallas för ökad transporteffektivitet och ett mer tranporteffektivt samhälle. Det innebär både att befintliga transporter och resor behöver ske smartare, men också att det sammanlagda resandet minskar.

I Sverige, liksom i många andra delar av världen, har bilen kommit att spela en central roll i människors vardag. Efterkrigstiden markerade en period då bilsamhällets utveckling accelererade, och under dessa årtionden omformades stora delar av samhället för att möta bilens växande betydelse. Bilen blev inte bara ett transportmedel utan också en symbol för frihet, teknisk utveckling och framtid. Idag, när vi står inför behovet att minska bilens roll i samhället, bland annat för att reducera utsläpp och motverka klimatförändringarna, handlar den omställning som krävs därför inte enbart om teknisk utveckling och innovation. Den förutsätter också omfattande kulturella och sociala förändringar. Detta är en central utmaning eftersom det för många människor innebär omställningar i vardagslivet.

Detta kapitel belyser centrala forskningsinsikter om bilens roll i vardagen och diskuterar några av de överväganden som gjordes inom forskningsprogrammet Mistra SAMS under planeringen och genomförandet av Living Lab Riksten i Botkyrka kommun, beläget i södra Storstockholm. Syftet med Living Lab Riksten var att testa en framtidsprototyp för hållbar mobilitet och tillgänglighet. Här utmanades hushåll att halvera sitt bilresande med hjälp av olika tjänster som gjordes tillgängliga via en smartphone-app (SAMSAS-appen) (se även kapitel 2 i denna antologi).

Fokus i kapitlet ligger på de metodologiska och pedagogiska utmaningar som uppstod i projektet både före och under de tio månader som hushållen deltog i experimentet med att minska bilresandet. Som vi kommer att se var detta förenat med en rad svårigheter. Utöver detta presenteras också en översikt av resultaten, tillsammans med några tolkningar av hur dessa kan förstås i ett större sammanhang.

LIVING LAB RIKSTEN – ETT 10 MÅNADER LÅNGT EXPERIMENT I EN SEMIURBAN MILJÖ

Living Lab Riksten utformades som en framtidsprototyp för att utforska mer hållbara lösningar för att organisera vardagens resor och transporter. Riksten, som är ett relativt nybyggt så kallat semiurbant område i Botkyrka kommun, hade vid projektets början cirka 3 000 invånare. Inom ramen för Living Lab Riksten rekryterades 14 individer från 12 olika hushåll som under tio månaders tid fick i uppdrag att minska sina bilresor. För att stödja denna minskning erbjöds deltagarna ett paket av nya typer av mobilitets- och tillgänglighetstjänster. Dessa inkluderade el-lastcyklar, vanliga elcyklar, elsparkcyklar, tillgång till en jobbhubb för distansarbete och möjlighet att leasa elcykel. Dessutom

erbjöds tillgång till en form av förstärkt kollektivtrafik via en särskild skjutstjänst, även kallad SAMSAS-skjutsen. Alla tjänster kunde bokas via SAMSAS-appen. Där kunde även deltagarna övervaka sin bilanvändning. Varannan vecka fick deltagarna också antingen ett mobilitetsuppdrag eller reflektionsuppdrag genom appen. Exempel på mobilitetsuppdrag kunde vara att handla mat utan bil eller resa så lite som möjligt. Reflektionsuppdrag kunde vara att beskriva vilka möjligheter det fanns för hållbart resande i Riksten, eller ge medskick och tips till beslutsfattare om hur de kunde stärka hållbart resande.

Ett av projektets huvudmål var, som tidigare nämnts, att utforska nya metoder för att minska människors bilanvändning – en viktig åtgärd för att reducera transportsektorns koldioxidutsläpp. Tidigt i processen ställdes vi dock inför en metodologisk utmaning: Hur skulle målet om minskat bilresande definieras och följas upp i forskningsprojektet? Borde fokus ligga på att minska den totala körsträckan eller antalet bilresor?

Denna fråga visade sig vara mer komplex än vi först anat och krävde både teoretiska och metodologiska överväganden. I det följande kommer vi att gå igenom de metodologiska val som låg till grund för vårt beslut, de pedagogiska utmaningar som uppstod under projektets gång, och de insikter vi fick om de svårigheter som är kopplade till att förändra människors resvanor.

KLIMATMÅLET OCH UTGÅNGSPUNKTEN FÖR PROJEKTET

Som utgångspunkt för vårt projekt hämtade vi inspiration hos nationalekonomen Staffan Laestadius, som har skrivit åtskilliga böcker om klimatomställningen och övergången till ett postfossilt samhälle. I boken ”En strimma av hopp” (Laestadius, 2021) har han beräknat att för att Sverige ska kunna nå utsläppsmål om koldioxidreduktion i linje med Parisavtalet måste de fossil-

baserade aktiviteterna halveras fram till 2030, och på längre sikt fasas ut helt. För att nå dit föreslår han en strategi som innebär årliga minskningar på sju procent mellan åren 2020 och 2030. Detta skulle resultera i att år 2030 vara nere på 48 procent av utsläppen jämfört med år 2020.

Även om Laestadius inte pekar på specifika sektorsmål för utsläppsminskningar (olika sektorer kan förväntas få olika krav på minskningar) var det hans generella halveringsmaxim som kom att bli guidande för oss. Vår plan blev därför att deltagarna gradvis skulle sträva mot att halvera sin bilanvändning under de 10 månader som experimentet pågick. Att inom dessa månader nå en halvering insåg vi skulle bli mödosamt för många hushåll, men vår ambition var ändå att de på ett tydligt sätt skulle utmanas i sin nuvarande bilanvändning.

Men, som sagt, var det körsträckan eller antalet bilresor som skulle halveras? Laestadius beräkningar baseras på de direkta koldioxidutsläppen och när det handlar om bilar kan utsläppen i princip betraktas som direkt beroende av den körda sträckan (förutsatt att bilen redan är tillverkad). Det hade alltså varit naturligt att i projektet sätta halveringsmålet baserat på just körd sträcka. Med andra ord, om deltagarnas körda sträcka skulle kunna minskas till hälften, skulle målet om att halvera koldioxidutsläppen kunna anses vara uppnått.

I våra interna diskussioner framkom det emellertid att det fanns andra aspekter att ta hänsyn till än just körd sträcka, och vi förstod att en sådan målsättning kunde riskera att missa en viktig aspekt: nämligen på vilket sätt människor faktiskt använder bilen i sitt vardagsliv.

ETT SOCIOLOGISKT PERSPEKTIV PÅ RESANDE OCH VARDAGSLIV

Forskare som studerar resande, mobilitet och transporter använder olika teoretiska perspektiv för att förstå och analysera människors vardagliga resvanor, drivkrafterna bakom dessa och hur resandet kan förändras. Vetenskapliga discipliner som psykologi, nationalekonomi och sociologi närmar sig ofta dessa frågor utifrån olika grundantaganden om hur man bäst bör studera och förstå människors beteenden och handlingar.

I den här studien utgår vi främst från ett sociologiskt perspektiv, vilket innebär att vi ser människan som en del av en större social och samhällelig kontext. Hennes beteende och handlande behöver därmed förstås i relation till denna kontext. Detta innebär att även resande och vardagsliv måste ses i detta sammanhang. Detta skiljer sig väsentligt från att lägga huvudfokus på interna drivkrafter, mentala processer eller ekonomiska överväganden, som ofta betonas inom andra discipliner. Sådana perspektiv har också haft stort inflytande i många analyser och underlag inom transportpolitik och -planering.

Inom en del av sociologin används begreppet ”praktik” för att beskriva specifika aktiviteter som människor utför. En praktik kan i sin tur delas upp i dess ingående element (Kent, 2021). Ett vanligt sätt att göra detta på är i *materialitet* (exempelvis fysisk infrastruktur, fordon), *kompetens* (exempelvis förmågor, kunskaper) och *mening* (värderingar, symboliska och kulturella betydelser) (Shove, Pantzar & Watson, 2012). För att en praktik ska uppstå och fortgå behöver alla dessa element vara sammanlänkade. En lyckad sammanlänkning mellan de ingående elementen är således en förutsättning för en praktiks existens. Omvänt, om någon länk bryts, försvinner praktiken.

Exempel på vardagliga praktiker kan vara att arbeta, handla

mat, lämna barn på förskolan eller träna på gymmet. En resandepraktik kan exempelvis vara att cykla, köra bil eller åka buss. De förstnämnda exemplen på praktiker är förlagda i tid och rum, och flera praktiker liknande dessa utgör ofta det "knippe" av praktiker som vardagslivet består av. Ofta möjliggörs vardagslivets praktiker av resandepraktiker. För att till exempel kunna utföra praktiken att arbeta på ett sjukhus, eller handla mat i en mataffär, krävs någon form av fysisk transport. Arbetspraktiken och inköpspraktiken möjliggörs således i dessa fall av en resandepraktik.

I dagens samhälle har bilen kommit att få en central roll i att både möjliggöra och upprätthålla ett specifikt sätt att organisera vardagslivet, där ett komplext mönster av praktiker kan spridas ut i tid och rum. För att detta mönster ska kunna realiseras krävs ofta hög tidseffektivitet och flexibilitet, men det har även kommit att ställas betydande krav på komfort. Detta belyser också utmaningen med att ställa om vårt nuvarande resande i hållbar riktning.

Människors resvanor kan alltså inte betraktas som isolerade fenomen, utan måste förstås i relation till den större sociala och materiella kontext de befinner sig i. Kampanjer som enbart fokuserar på att ändra människors attityder till att använda bil, eller ekonomiska incitament att välja kollektivtrafik eller cykel riskerar därför att bli verkningslösa utifrån ett omställningsperspektiv. Detta gäller särskilt om inte också andra parallella förändringar sker – både socialt och materiellt.

UPPDRAGET: ATT HALVERA BILRESORNAS ANTAL

Vårt sociologiska fokus på praktiker och vardagslivets organisering ledde till beslutet att deltagarna skulle sträva efter att minska antalet bilresor snarare än den totala körsträckan. Grundidén var

att genom att fokusera på att minska antalet resor skulle vardagspraktikerna som är kopplade till bilresor synliggöras och uppmuntras att genomföras på ett annat, mer hållbart sätt. Dessutom, om fler av vardagens praktiker kunde genomföras utan bil, skulle det långsiktiga behovet av att använda och äga bil minska. Vi resonerade att detta inte bara skulle kunna leda till lägre utsläpp, utan även till en mer hållbar livsstil i stort.

Hur skulle då deltagarna rent praktiskt sätta sina mål? Innan starten av Living Lab Riksten fick de i uppdrag att föra detaljerade resedagböcker över samtliga resor de gjorde under två veckors tid. Detta gjorde att deras nuvarande vardagsaktiviteter och resvanor, inklusive bilanvändning, blev synliga.

I enskilda intervjuer mellan forskare och deltagare sattes sedan målet om att minska bilresorna med utgångspunkt från resedagboken och med sikte på halvering. Målet var att gradvis minska resorna under projektets gång men deltagarna fick själva bestämma minskningstakten från månad till månad. Antalet bilresor (mobilitetsutrymme) som var tillgängliga för respektive varje månad registrerades i SAMSAS-appen.

Inför projektstarten utrustades deltagarnas bilar med GPS-spårare som med hjälp av en algoritm räknade antalet bilresor baserat på hur bilen förflyttades. En förflyttning räknades som en resa om den hade en varaktighet på minst två minuter



Figur 1 Skärmdump som visar hur SAMSAS-appens huvudsida såg ut vid start av appen.

och ett stillastående på mindre än fem minuter. Deltagarna kunde själva se och följa hur många resor de hade gjort via SAMSAS-appen.

PEDAGOGISKA UTMANINGAR

Inledningsvis tyckte de flesta deltagare att sättet att räkna bilanvändning verkade logiskt. Intervjuerna visade att många ansåg det rimligt att fokusera på att minska antalet bilresor, och flera var motiverade att arbeta mot detta mål.

Efter en tid hörde dock flera deltagare av sig och uttryckte att sättet att räkna resor kändes ologiskt och ibland orättvist. Deras främsta invändning var att de kände sig ”straffade” när de försökte kombinera flera ärenden under samma runda med bilen. Att exempelvis handla mat, besöka blomsterhandeln, återvinningen och gymmet på en och samma runda upplevde de som ett effektivt sätt att minska bilanvändandet. Men i och med att de stannade vid varje plats registrerades varje ny delsträcka som en ny bilresa. Deltagarna menade också att det här sättet att använda bilen borde anses mer klimatsmart eftersom det minskade totala körsträckan och därmed utsläppen, jämfört med att göra varje ärende enskilt.

Denna feedback utgjorde en pedagogisk utmaning för oss i projektgruppen. Vår grundidé var att deltagarna skulle utmanas att ersätta bilresor med andra alternativ för sina aktiviteter, snarare än att optimera dem. En risk med att samla flera ärenden på en och samma runda är nämligen att aktiviteter som tidigare genomfördes med ett hållbart färdmedel istället kan bli bilbaserade. Men även om en samordning av ärenden skulle minska utsläppen jämfört med flera separata resor, bidrar det inte till att minska bilberoendet i vardagslivet.

Denna fråga krävde återkommande förtydliganden och dis-

kussioner där vi argumenterade för vårt sätt att räkna bilresor. Med tiden accepterade de flesta deltagare vårt upplägg och skälen för detta, även om en del kom att uppleva det som ologiskt under hela projekts gång.

ETT HALVERAT BILRESANDE?

Hur gick det då i praktiken för deltagarna med målet att halvera sina bilresor? Lyckades de förändra resandet för de etablerade vardagspraktikerna som tidigare hade realiserats med bil?

När vi analyserade data från GPS-enheterna, användningsstatistik från de tillhandahållna tjänsterna, resedagböcker och intervjuer, letade vi efter tecken på förändrade resvanor och vardagspraktiker.

Huvudresultaten visade tydligt att någon halvering av bilresorna inte hade skett. Istället hade antalet bilresor förblivit relativt konstant från månad till månad, med endast små variationer. Analysen av resedagböckerna visade inte heller på några betydande förändringar, förutom att några deltagare hade förändrade livssituationer (exempelvis förändringar avseende arbete, föräldraledighet eller civilstånd). Det visade sig också att de tjänster som erbjudits i Living Lab Riksten via SAMSAS-appen inte hade använts annat än vid enstaka tillfällen.

Däremot framkom två förändringar som deltagarna berättade om i intervjuerna. För det första uppgav de att de blivit mer medvetna om sina bilresor och tänkte oftare efter innan de använde bilen. Ett exempel som nämndes var att de undvek att ta bilen för korta, lokala resor, som till närbutiken. För det andra berättade några om att de hade börjat samla ihop fler ärenden under en och samma runda med bilen. Detta upplevde de som ett mer klimatsmart sätt att använda bilen jämfört med att göra separata resor för varje enskilt ärende. Denna strategi kan jäm-

föras med kritiken av vårt sätt att räkna bilresor som beskrivits ovan, och speglar alltså ett optimeringsinriktat förhållningssätt till bilanvändning. Även om denna strategi i teorin skulle kunna leda till färre bilresor och kortare körd sträcka, visade ingen tillgänglig data på att någon minskning hade skett. Detta kan ha flera skäl, men här nöjer vi oss med att konstatera att eventuella förändringar av en sådan strategi i så fall måste ha varit marginell.

PRAKTIKERNAS TRÖGHET:

VARFÖR HÅLLBAR OMSTÄLLNING KRÄVER MER ÄN NYA TEKNISKA LÖSNINGAR OCH TJÄNSTER

När vi i forskargruppen försökte tolka och förstå varför det hade varit så svårt att minska bilresorna, trots höga initiala ambitioner hos deltagarna, landade vi i ett antal insikter.

Vi såg att de tjänster som hade erbjudits i Living Lab Riksten inte på ett framgångsrikt sätt hade blivit integrerade i deltagarnas vardagsliv. Det handlade till stor del om att de tjänster som erbjudits inte uppfattades kunna ersätta bilresor på ett sätt som hade möjliggjort att fortsätta leva det redan etablerade vardagslivet. Ett möjligt sätt för deltagarna att minska resorna hade förstås varit om de, med halveringsmålet i åtanke, hade gjort anpassningar av vardagslivet eller till och med låtit bli att göra vissa aktiviteter. Denna typ av anpassningar var det dock ingen som uppgav att de hade gjort (bortsett från förändringarna i stycket ovan).

En annan insikt är att tillförandet av tekniska lösningar som olika tjänster och digitala verktyg inte i sig är tillräckliga för att förändra rådande praktiker eller beteenden. Dessa måste integreras i ett bredare sammanhang där människor både upplever dem meningsfulla, praktiskt användbara och inte minst möjliga

att integrera i vardagslivet. Den materiella och sociala kontexten, kulturella normer och vardagslivets organisering spelar nämligen en avgörande roll för hur människor skapar, bibehåller och förändrar praktiker eller beteenden.

Det blev också tydligt att bilens roll och betydelse i den semi-urbana miljön i Riksten behöver ses i ljuset av andra faktorer, som rådande samhälls- och infrastrukturplanering, sättet arbetsmarknaden fungerar på, föreställningar om ”det goda livet” och idéer om gott föräldraskap. I det vardagsliv som merparten av de deltagande hushållen lever framstår bilen ofta som både nödvändig, naturlig och enkel att använda. Sett ur deltagarnas perspektiv löser den många vardagslogistiska problem. I vårt projekt gestaltar sig bilens roll genom en tröghet i att förändra etablerade praktiker. Typiska vardagspraktiker som att bada i simhall, spela i orkester eller rida upplevs dessutom som meningsfulla och värdefulla av dem som utför dem, vilket gör att de inte på ett naturligt sätt är öppna för att omförhandlas. En central insikt från Living Lab Riksten är därför att för att möjliggöra en hållbar omställning blir det nödvändigt att även få till stånd förändringar inom andra områden. Som beskrivet ovan kan det handla om områden som inte direkt brukar kopplas till resande i sig, som samhälls- och infrastrukturplanering, sättet arbetsmarknaden fungerar på och idéer om vad ett gott liv och föräldraskap innebär.

Omställning är också något som tar tid, särskilt om den ska vara hållbar över tid. Även om tio månader är en relativt lång period för ett forskningsprojekt, kan det vara för kort tid för att åstadkomma större förändringar i vardagslivet och det resande som är förenat med det. En långsiktigt hållbar omställning kräver sannolikt gradvisa justeringar och på flera nivåer samtidigt. Staffan Laestadius ”halveringsmaxim”, som förespråkar en minskning

med sju procent per år, kan vara en mer realistisk och långsiktigt hållbar takt.

I kombination med genomgripande förändringar inom samhällsplanering, infrastruktur, kollektivtrafik, cykling och nya mobilitetslösningar är det möjligt att finna vägar mot en hållbar omställning. En helt avgörande förutsättning för att denna ska komma till stånd är dock ett tydligt och aktivt politiskt ledarskap som pekar ut riktningar, sätter ramar och skapar förutsättningar, samt ett dedikerat engagemang från både tjänstepersoner och medborgare.

LÄRDOMAR

Living Lab Riksten har bidragit med värdefulla insikter i metodologiska och praktiska utmaningar som kan uppstå när man inom ett forskningsprojekt utmanar hushåll att minska sin bilanvändning. Med ett sociologiskt perspektiv med betoning på vardagsliv och praktiker, valde vi att fokusera på att deltagarna skulle minska antalet bilresor snarare än körsträckan. Även om resultatet inte visar på några omfattande förändringar av de vardagliga resepraktikerna i sig, har projektet bidragit till nya kunskaper om förutsättningarna för hållbarhetsomställningen. Det har också tydliggjort vikten av att förstå resande ur ett bredare perspektiv.

En strategi som fokuserar på att minska antalet resor har potential att minska bilanvändningen eftersom den ställer krav på förståelse av både samhällsstrukturer och lokala förutsättningar. På lokal nivå är kunskap om den byggda miljön, infrastruktur och inte minst hur vardagslivet är organiserat helt avgörande för att framgångsrikt integrera nya, hållbara mobilitetslösningar i människors vardag. Tekniska lösningar är otillräckliga om de inte praktiskt kan integreras i det dagliga livet.

Bilen uppfattas idag ofta som nödvändig och svår att ersätta i vardagslivet, särskilt i semiurbana områden och utanför större städer. Detta är ett resultat av hur samhället har planerats och byggts under lång tid, i kombination med arbetsmarknadens struktur och rådande föreställningar om livsstilar. Sammantaget skapar dessa faktorer en inbyggd tröghet som motverkar förändring. För att möjliggöra en långsiktig och hållbar omställning krävs därför förändringar både inom samhällsplanering och infrastruktur men också av de normer som påverkar livsstilar.

För att få till stånd en substantiell hållbarhetsomställning är ett starkt och aktivt politiskt ledarskap en central förutsättning. Detta kan med fördel vävas samman med utvecklade former av kunskapsutbyte mellan beslutsfattare, tjänstepersoner och medborgare, inte minst på det lokala planet. Ett sådant tillvägagångssätt kan bidra till att hantera komplexa frågor som obönhörligen uppstår i samband med arbete kopplat till hållbarhetsomställning.

Förhoppningsvis kan de insikter som presenterats i detta kapitel vara till nytta både för framtida forskningsprojekt med liknande mål som Mistra SAMS, men framför allt för det pågående praktiska arbetet som måste intensifieras för att påskynda hållbarhetsomställningen.

REFERENSER OCH TIPS PÅ VIDARE LÄSNING

- Kent, J. L. (2021). The use of practice theory in transport research. *Transport Reviews*. 42(2), pp. 222–244.
- Laestadius, S. (2021). *En strimma av hopp: Klimatkrisen och det postfossila samhället*. Verbal Förlag.
- Shove, E., Pantzar, M. and Watson, M. (2012). *The dynamics of social practice: Everyday life and how it changes, The Dynamics of Social Practice: Everyday Life and How it Changes*. Sage.
- Spurling, N. and McMeekin, A. (2014). Interventions in practices: Sustainable mobility policies in England. In: *Social Practices, Intervention and Sustainability: Beyond Behaviour Change*. Routledge, pp. 78–94.

Lokala jobbhubbar - ett koncept för minskade transporter och bättre livskvalitet¹

Anna Kramers

När städer fortsätter att expandera leder det till nya urbana utmaningar. Ett exempel på det är längre avstånd till arbete och service. Pendlingen till och från arbetet är både kostsam, oönskad och tidsödande för individen och har en negativ påverkan på miljön. Det finns därför ett behov av nya metoder och lösningar för hållbart resande. Med utvecklingen av digital teknik uppstår nya möjligheter, dels genom att ge virtuell tillgång till olika platser och aktiviteter, dels genom utveckling av tjänster som kan tillhandahålla mobilitet för skiftande behov från olika transportleverantörer såsom kollektivtrafik, lösningar för delad mobilitet med cykel, el-sparkcyklar och bil, samåkning, taxi med mera.

Mot denna bakgrund lanserade forskningsprogrammet Mistra SAMS en jobbhubb i ett så kallat living lab med namnet “Arbete Nära - Res Smartare” i januari 2019. Platsen var Tullinge som ligger i Botkyrka kommun, 20 km söder om Stockholm. Syftet var att undersöka *effekter på resmönster hos individer som fick tillgång till en lokal jobbhubb tillsammans med mobilitetstjänster.*

¹ Kapitlet bygger på tidigare forskning som har gjorts tillsammans med Mia Hesselgren, Katarina Larsen och Bhavana Vaddadi, KTH. Anna Kramers är dock ensamförfattare för detta kapitel.

Experimentet med den lokala jobbhubben, som i forskningsprojektet Mistra SAMS även gick under namnet ”Living Lab Tullinge”, pågick fram till januari 2021 då det efterföljdes av ett pilotprojekt som drevs av ett startupföretag fram till december 2022. Pilotprojektet hade till syfte att undersöka efterfrågan på *en lokal jobbhubb i närområdet samt att utforska vilken roll en kommun kan spela för att etablera en sådan verksamhet* utan att överskrida de kommunala befogenheterna.

VAD ÄR EN LOKAL JOBBHUBB?

En lokal jobbhubb är en kontorslokal som delas av olika arbetsgivares anställda och gör det möjligt att arbeta på distans i närheten av bostaden, men ändå på en professionell arbetsplats. Det finns studier som visar att en kombination av lokala jobbhubbar med delade mobilitetstjänster kan ge positiva effekter genom att ersätta eller förkorta resor, bidra till en övergång till mer klimatneutrala färd sätt såsom gång, cykel och delad mobilitet i olika former samt att undvika nackdelar med att arbeta från hemmakontor vilket kan leda till isolering, dålig ergonomi med mera (Buffer, 2021; Mokhtarian, 1991; Vaddadi et al., 2020). Dock visar empiriska studier att även om distansarbete kan minska pendlingsresor kan det också leda till ytterligare resor och utbredning av städer genom att man tillåts att bo på ännu längre avstånd från arbetsplatsen (Moeckel, 2017).

De positiva effekter som en lokal jobbhubb kan ha på pendlingsresor kan minskas av förändrade resmönster för andra typer av resor, exempelvis fritidsresor. Den verkliga effekten kan bara förstås efter en lång period av användning. Experimentmetoder såsom living labs gör det möjligt att utforska potentialerna i innovationerna under en längre tid. Att få en förståelse för möjliga potentialer och effekter av nya tjänster är

dock inte okomplicerat, eftersom det är svårt att förutse hur de skulle användas och accepteras innan de är fullt lanserade och i drift.

LIVING LAB TULLINGE

Målet med att etablera Living Lab Tullinge var att undersöka effekterna av hur en professionell arbetsplatsmiljö i en lokal jobbhubb med närhet till användarnas hem kunde påverka resebeteenden. Det undersöktes också om en kombination av tillgänglighets- och mobilitetstjänster via en bokningsplattform skulle kunna tillgodose individernas specifika resebehov samtidigt som en bättre livskvalitet främjades.

Den lokala jobbhubben etablerades i ett kvarterscentrum i Tullinge, i närhet till det lokala biblioteket, affärer och pendeltågsstationen. Att just Tullinge valdes berodde på att där finns väsentligt fler bostäder än arbetsplatser, och många av de yrkesarbetande pendlar i minst två timmar per dag – ofta till Stockholms innerstad eller till Kista i norra Stockholm. En hög andel av Tullingeborna har också en sysselsättning där distansarbete är möjligt. Tanken var att jobbhubben skulle kunna fungera som satellit till stora organisationer (privata såväl som offentliga) samt erbjuda en arbetsplats även för egenföretagare, vilket skapar förutsättningar för jobbhubben att också bli en mötesplats mellan olika typer av organisationer.

När jobbhubben öppnade i januari 2019 erbjöds ett fullt utrustat aktivitetsbaserat kontorsutrymme med fjorton bokningsbara skrivbord, tre telefonkiosker för enskilda samtal, ett konferensrum med plats för sex personer, ett kök, en loungedel, två bokningsbara el-cyklar och en el-lastcykel.

Deltagare till living labbet rekryterades i två omgångar. I den första omgången under senhösten 2018 skedde rekryteringen

genom annonser i en lokal facebookgrupp som riktade sig till pendlare i närförorten. I den andra omgången under våren 2019 kontaktades personalavdelningar i partnerorganisationer till forskningsprogrammet Mistra SAMS (Ericsson, Stockholms stad, Botkyrka kommun, KTH och Trafikverket) som fick identifiera medarbetare som bodde i en fem kilometers radie från själva jobbhubben. Cirka 60 individer som bodde i närområdet och arbetade på vitt skilda arbetsplatser i Stockholmsregionen accepterade erbjudandet.



Bild 1: Mistra SAMS jobbhubb i Tullinge. Foto: Per Westergård.

Alla deltagare ombads att skriva resedagböcker. Sammantaget blev det 27 personer som valde att fylla i dessa regelbundet under en treveckorsperiod under living labbet hösten 2019. I dagboken angavs hur tiden fördelades mellan arbete, resor, vardagssysslor och fritidsaktiviteter och även hur mycket tid av res-tiden som spenderades på olika transportsätt. Deltagarna blev också intervjuade vid flera tillfällen (vid uppstarten och även under living labbet) för att fånga tankar, känslor och reflektioner

av deras upplevelser under experimentet, samt mer detaljerade redogörelser för hur deras arbetsliv, behov och resvanor fungerade.

Bara ett år efter jobbhubbens etablering slog coronapandemin till. Detta fick stora konsekvenser för hur jobbhubben kunde nyttjas, vilket även påverkade möjligheterna att analysera dess resultat. Samtidigt bidrog pandemin till en rad samhälleliga förändringar som gjorde att hubben behövde sättas in i en ny kontext. Under pandemin minskades antalet platser till fem skrivbord.

Under hösten 2021 efter pandemin genomfördes ett antal korta (20 - 30 minuters) intervjuer med nio olika individer som varit med i projektet från starten för att ta reda på varför de använde eller inte använde jobbhubben. Av de nio individer som intervjuades använde fem jobbhubben mycket under pandemin och fyra hade lämnat projektet.

ERFARENHETER INNAN PANDEMIN

De intervjustudier som genomfördes innan pandemin bröt ut visade att jobbhubben användes både som ett alternativ till att arbeta hemifrån och även till att vara en förlängning av och ett alternativ till arbetsgivarens kontor.

De flesta av jobbhubbens deltagare förändrade inte sitt resebeteende något nämnvärt. Vissa användare föredrog att gå, cykla eller åka kollektivt till jobbhubben medan några valde att använda sin egen bil för att kunna kombinera sina aktiviteter. För de få som använde jobbhubben ofta och som bodde nära upplevdes emellertid en betydande förändring i vardagslivet. De upplevde en minskad stress och att de fick mer tid till att vara med familjen. De fick också mer tid för hushållsaktiviteter som att laga mat, tvätta och olika fritidsaktiviteter.

Faktorer som exempelvis bostadens storlek och utformning, familjesammansättning, dagliga vanor, resepreferenser och arbetsplatsnormer, roller hade en betydande inverkan på hur jobbhubben användes. Roller på arbetet, arbetsplatsregler, föreskrifter, normer och förväntningar om närvaro var några av de förhållanden som gjorde det svårt för individerna att använda jobbhubben som de hade önskat.

ERFARENHETER EFTER PANDEMIN

De nio personer som intervjuades efter pandemin berättade om olika anledningar till varför de använde eller inte använde jobbhubben under och efter pandemin. Flera av dem som använde hubben upplevde att distinktionen mellan arbete och fritid var svår att göra vid hemarbete. De individer som ofta använde jobbhubben uppgav att de där erbjöds en plats att koncentrera sig på arbetet i motsats till hemmet där det fanns många distraktioner såsom andra familjemedlemmar och hushållssysslor.

Några av de intervjuade berättade att deras organisationer under pandemin hade tillhandahållit utrustning för att skapa en mer professionell arbetsplatsmiljö för hemmabruk (exempelvis bord och stol, skärmar och annan teknisk utrustning) för att säkerställa en bekväm och effektiv arbetsmiljö i hemmet. Detta var en av de viktigaste anledningarna till att dessa individer hade slutat att använda jobbhubben. Arbetsgivarnas onlineplattformar för arbete hemifrån gjorde det nu möjligt att även hemifrån sätta upp möten, telefonsamtal och afterwork med kollegor.

Jämfört med de medverkande organisationernas normer innan pandemin, som tillät anställda att arbeta hemifrån en till tre dagar i månaden, hade nu en förändring skett. Efter pandemin hade både de anställda och deras arbetsgivare förstått hur effektivt arbetet från ett hemmakontor kunde vara, vilket gjorde

det enklare att arbeta hemifrån.

Av de individer som slutade använda jobbhubben berättade de att det varken före eller under pandemin fanns tillräcklig möjlighet att umgås med de andra som använde jobbhubben. Vissa individer föll så småningom in i en rutin av att jobba hemifrån, medan vissa hade behov av att arbeta både hemifrån och på sin arbetsplats för att kunna vara produktiva.

Ytterligare en anledning till att några av individerna inte använde jobbhubben var att vissa arbetsgivare hade en strikt policy för att arbeta hemifrån från och med pandemins utbrott våren 2020 och även under delar av 2021 på grund av covid-19 reglerna och föreskrifter upprättade av Folkhälsomyndigheten, vilket inte gjorde det möjligt att arbeta från jobbhubben.

PILOTPROJEKTET

Botkyrka kommun, där living labbet var placerat, var en av de medverkande parterna till Mistra SAMS. Kommunen följde arbetet nära och hade medverkat aktivt till att hitta en lokal som skulle kunna användas som jobbhubb. Eftersom så många kommuninvånare hade anslutit sig till projektet blev kommunen intresserad av att se om det gick att vidareutveckla konceptet. Kommunstyrelsen i Botkyrka kommun beslutade år 2021 om att utreda *hur kommunen skulle kunna bidra till att en storskalig jobbhubb utvecklas i Tullinge*, med en ambition om 100 kontorsplatser, bland annat med erfarenheter från Mistra SAMS Living Lab Tullinge. Detta med bakgrund i den ökade efterfrågan på distansarbete redan innan covidpandemin och i relation till förändrade förutsättningar som ett resultat av pandemin, vilket skulle kunna skapa en ny efterfrågan av på distansarbete utanför hemmet.

Kommunledningsförvaltningen bedömde att det fanns ett behov att få en möjlighet att *utvärdera ”det nya normala” efter pandemin, samt bättre förstå efterfrågan*, innan ett förslag till en storskalig jobbhubb kunde ges. Det beslutade därför att ett pilotprojekt i mindre skala skulle genomföras i samma lokaler som Living Lab Tullinge hade använt. Pilotprojektet skulle möjliggöra en utvärdering och att sätta hubben i sin nya kontext innan en eventuell etablering i större skala genomfördes. Genom piloten etablerades samverkan med ett startupföretag, Vakansa, som visat intresse för driften av jobbhubben.

Pilotprojektet pågick i elva månader från februari till december år 2022. Det blev en knackig start i och med att covidpandemin fortsatte under våren 2022. Det var initialt svårt att rekrytera deltagare och inte förrän mot slutet av året började intresset att öka, men då var budgeten för pilotprojektet förbrukad. Den tänkta utredningen om efterfrågan bland kommuninvånarna blev därför inte av. Däremot färdigställdes den delen av utredningen som handlade om att undersöka kommunens roll som katalysator för att stödja etablering av lokala jobbhubbar. I arbetet ingick att göra en fokusgruppsintervju med förutbestämda frågor med representanter från olika kommuner som hade visat intresse för Mistra SAMS Living Lab, eller som hade haft egna liknande projekt. De kommuner som medverkade var Botkyrka Kommun, Täby Kommun, Uppsala Kommun och Fyrbodals Kommun.

RESULTAT FRÅN FOKUSGRUPPSINTERVJUN MED KOMMUNREPRESENTANTER

Resultaten från fokusgruppsintervjun med kommunrepresentanter visade på flera olika möjligheter för kommuner att stödja utvecklingen av lokala jobbhubbar. De medverkande kommu-

nerna framhöll att det idag inte ligger i företags eller andra organisationers intresse att ha många kontor utspridda på olika platser, och att det har skett en konsolidering till en eller ett fåtal platser.

En av kommunrepresentanterna påpekade att det för kommuner kan finnas ett värde i att samla de företag som har många av sina anställda boende i kommunen, och skapa möjligheter att förlägga arbetsplatser närmare de anställdas hem. På så sätt kan lokala jobbhubbar minska behov av att pendla och därmed bidra till trafikminskning. Kommuner kan även bidra till att skapa en förståelse för hur en lokal jobbhubb bidrar till olika politiska mål såsom exempelvis miljömål. Jobbhubbar kan enligt de intervjuade kommunrepresentanterna även bidra till andra värden för invånare och det lokala näringslivet. Då fler rör sig och vistas i närområdet skapas en tryggare miljö och även ett underlag för de lokala näringsidkarna.

Deltagarna i fokusgruppsintervjun menade att en jobbhubb skulle kunna ses som en infrastruktur likt annan infrastruktur som bibliotek och vägar. Genom att definiera jobbhubbar som en form av gemensam infrastruktur kan det ges en större legitimitet för kommuner att själva ta ansvar för att etablera denna typ av platser. I synnerhet i ytterförorter eller mindre samhällen där det inte finns underlag för kommersiella aktörer som idag ofta erbjuder denna typ av koncept i större städers centrala delar. Enligt kommunallagen får kommuner och regioner själva driva en verksamhet ifall den drivs utan vinst och syftar till att tillhandahålla allmännyttiga lokaler eller tjänster till invånarna.

En av kommunrepresentanterna menade att den naturliga partnern för en kommun att samarbeta med för att etablera en lokal jobbhubb är det kommunala bostadsföretaget som finns hos några kommuner, alternativt att arbeta med nyetableringar

på den kommunala marken och ställa krav på att det tillhandahålls lokaler för denna typ av verksamhet av de entreprenörer som bygger där.

Fokusgruppsdeltagarna menade även att kommuner som vill etablera jobbhubbar bör samla olika aktörer som tex fastighetsföretag och mobilitetsföretag för att tillsammans stärka hållbara resealternativ. Eventuellt kan det finnas fördelar att erbjuda olika tjänster tillsammans såsom mobilitetslösningar tillsammans med jobbhubbar. Erfarenheten från de få jobbhubbar som finns idag är att de inte fokuserar på hur de som arbetar där tar sig dit. Att kunna erbjuda elcykelpooler eller delade billösningar parallellt är en möjlighet.

En kommunrepresentant påpekade särskilt att lokaliseringen av en jobbhubb är avgörande. Det är viktigt att ta reda på hur nära som är tillräckligt nära och nära till vad? Två typer av platser för jobbhubbar kunde urskiljas: 1) regionala knutpunkter nära centrum där behovet är större för möten och mingel och 2) det lokala kvarteret nära bostäder som flerfamiljshus, radhus och villor. Kommuner har redan idag ofta olika typer av data (resvaneundersökningar, demografiska data etc) om sina invånare som kan användas för att närmare analysera behov, tänkbara platser och även som hjälp att artikulera förväntningar.

Bostadsförsörjningen bör också beakta närområdet och tillgången till olika tjänster. När nya stadsdelar byggs övervägs hur långt bort olika tjänster som livsmedelsbutiker, skolor, förskolor, vårdcentraler med mera finns. En indikator för hur långt bort en arbetsplats i en lokal jobbhubb ska ligga skulle också kunna inkluderas. Om den lokala jobbhubben kopplas till riktlinjerna för bostadsförsörjning blir det ett tydligt ansvar i den kommunala processen.

Det fanns en samsyn bland flera av deltagarna i fokusgruppsintervjun om att det skulle kunna vara intressant att även fundera över mervärden som kan kopplas till jobbhubbar. Närhet till annan service som förskola, lunchrestaurang, träningsställen, paketombud med mera nämndes. En mobilitetstjänst med olika typer av mikromobilitet eller andra former av delad mobilitet skulle kunna erbjudas för att göra konceptet mer attraktivt.

Man diskuterade även stödet från nationell nivå. Fokusgruppsdeltagarna var överens om att där skulle den rättsliga ramen kunna ses över. Boverket skulle kunna bidra genom att definiera begreppet ”lokal jobbhubb”. Det skulle vara bra med en gemensam förståelse om vad det är och att det definieras tydligt till exempel i plan- och bygglagen.

Slutligen påpekades att kommunens organisation inte är optimerad för att hantera denna typ av tjänster och behöver därför speciellt fokusera på att etablera samarbeten inom den egna organisationen.

LÄRDOMAR

Det finns en potential för minskning av biltrafik och bättre livskvalitet genom att etablera lokala jobbhubbar och nya mobilitetstjänster i områden som inte ligger så centralt som innerstadscentrum. Det skulle kunna skapa mervärden som minskad stress och mer tid till fritid samtidigt som det kan skapas en tryggare närmiljö och ett bättre underlag för lokala näringsidkare om fler vistas och rör sig i sina närområden.

Förändring tar tid och därmed är uthållighet och en lång tidshorisont nödvändigt för att kunna förstå och vidareutveckla jobbhubbskonceptet. Ett pilotexperiment på ett år är alldeles för kort tid för att utvärdera en innovation som kräver en så pass stor förändring både hos arbetsgivare och enskilda individer och hushåll.

Kommuner kan ha en viktig roll att spela för att skapa förståelse för hur lokala jobbhubbar skulle kunna bidra till samhällseliga mål som till exempel klimatmål. Här är det viktigt att inte bara vända sig till de egna invånarna i kommunen utan även till de arbetsgivare som sysselsätter många, för att försöka få dem att bidra till minskat resbehov med hjälp av nya tjänster.

Eftersom lokalisering av tjänster är avgörande för hur stort nyttjandet blir bör data som redan samlats in via exempelvis resvaneundersökningar analyseras för att hitta den bästa placeringen av jobbhubbar. Kommuner bör också ta stöd av den nationella nivån för att få fram en definition av begreppet jobbhubb som skulle kunna refereras till i offentliga styrdokument.

REFERENSER OCH TIPS PÅ VIDARE LÄSNING

- Henderson, A., & Kyng, M. (1991). There is no place like home - continuing design in use. In J. Greenbaum, & M. Kyng (Eds.). *Design at Work: Cooperative Design of Computer Systems* (pp. 219–240). Lawrence Erlbaum Associates.
- Jittrapirom, P., Caiati, V., Feneri, A., Ebrahimigharehbaghi, S., Alonso González, M. J., & Narayan, J. (2017). Mobility as a Service: A Critical Review of Definitions, Assessments of Schemes, and Key Challenges. *Urban Planning*, 2(2), 13–25.
- Jittrapirom, P., Marchau, V., & Meurs, H. (2018). Dynamic Adaptive Policymaking for Implementing Mobility As a Service (MaaS). *Research in Transportation Business & Management*, Vol 27, 46–55.
- 2018, Kramers, A., Hojer, M., Nyberg, M., & Soderholm, M. (2015). Work hubs - location considerations and opportunities for reduced travel. *Proceedings of EnviroInfo and ICT for Sustainability 2015*, EnviroInfo, 126–135.
- Moeckel, R. (2017). Working from their HO: Modeling the Impact of Telework on Transportation and Land Use. *Transportation Research Procedia*, 26, 207–214.

- Mokhtarian, P. L. (1998). A Synthetic Approach to Estimating the Impacts of Telecommuting on Travel. *Travel*. 35(2), 215–241.
- Pangbourne, K., Stead, D., Mladenovic, M., & Milakis, D. (2018). The Case of Mobility as a Service: A Critical Reflection on Challenges for Urban Transport and Mobility Governance. In: Marsden, G and Reardon, L, (red.) *Governance of the Smart Mobility Transition*. Emerald Publishing, Bingley, UK , 33–48.
- Ringenson, T., Kramers, A. (2021). Mobility as a Service and the Avoid-Shift-Improve Approach In: *Advances and New Trends in Environmental Informatics, A Bogeyman or Saviour for the UN Sustainability Goals?*, Volker Wohlgemuth et al. (Eds) Springer.
- Vaddadi, B., Bieser, J., Pohl, J., & Kramers, A. (2020). Towards a conceptual framework of direct and indirect environmental effects of co-working. *ICT4S 2020*, 27–35.
- Vaddadi, B.; Ringenson, T., Sjöman, M., Hesselgren, M., Kramers, A. (2022). ”Do they work? Exploring possible potentials of neighbourhood Telecommuting centres in supporting sustainable travel”, *Travel Behaviour and Society*, 29, 34–41.
- Vaddadi, B.; Hesselgren, M.; Kramers, A. (2022), *Living Lab #2 Work near, Travel Smarter*. KTH TRITA-ABE-RPT-2214.
- Vaddadi, B.; Hesselgren, M.; Kramers, A. (2022), *Living Lab #2 Work near, Travel Smarter. Effects of COVID-19 pandemic on work & travel life*. KTH TRITA-ABE-RPT-2213.

Myndighetshubbar - förbättrat samarbete och minskad isolering, men hur hållbart är det?

Peter Arnfalk

Den svenska statsförvaltningen står inför en lokalutmaning. Digitaliseringen och pandemin har påskyndat övergången till distansarbete, vilket innebär en lägre beläggningsgrad på kontoren (Arnfalk & Björk, 2023; Ekonomistyrningsverket, 2022). Många myndigheter brottas med outnyttjade kontorsplatser (uppskattningsvis över 100 000 kontorsplatser totalt i alla myndigheter)¹ och långa hyresavtal (Andersson & Gehlin, 2021). Dessutom börjar myndigheter rekrytera personal på platser i landet där man inte har egna kontor och förväntar sig att medarbetaren ska jobba heltid på distans (Bengtsson & Ponzio, 2023; Castellum, 2024), något som kan leda till en upplevelse av isolering och minska tillhörighetskänslan (Lodovici, 2021). Möjligheten att då kunna nyttja andra myndigheters vakanta kontorsplatser framstår därför som en smart och attraktiv lösning.

Forskningsprogrammet Mistra SAMS fick i december 2023 i uppdrag att utvärdera ett utbyte av arbetsplatser mellan myndigheter genom att analysera ett pilotprojekt där fyra svenska myndigheter delade kontor under åren 2023-2024 (Arnfalk & Kramers, 2024). Myndigheterna Naturvårdsverket, Havs- och Vattenmyndigheten, Myndigheten för ungdoms- och civil-

¹ Sverige har ca 260 000 anställda i statliga myndigheter. En enkätundersökning i aktuella studien med svar från omkring 100 myndigheter visade att de i snitt hade en 50 % beläggningsgrad.

samhällesfrågor samt Skogsstyrelsen startade år 2023 ett pilotprojekt för att undersöka potentialen med kontorsdelning (Nyberg et al., 2023). Sammantaget så har dessa myndigheter



Figur 1. Karta över de fyra pilotmyndigheternas kontor i Sverige.

över 70 kontor runt om i Sverige, se Figur 1.

Drygt 20 medarbetare deltog i det ettåriga projektet. Målet var att:

- Ge medarbetare möjlighet att arbeta på andra myndigheters kontor.
- Utforska möjligheten att behålla och rekrytera kompetens.
- Främja samarbeten, informellt lärande och kompetensöverföring.

Projektet utvärderades dels utifrån myndigheternas målbilder, dels utifrån ett hållbarhetsperspektiv med fokus på resor, pendling och klimatpåverkan.² Piloten visade på särskilt intressanta resultat runt de sociala aspekterna, så vi kommer även lyfta fram dem i detta kapitel.

UTVÄRDERING AV PILOTENS MÅLBILDER

Utvärderingen av pilotprojektet, som baserades på enkäter, intervjuer och workshops, visade på övervägande positiva resultat:

- Möjligheten att arbeta på en annan ort ökade myndighetens attraktivitet som arbetsgivare.
- Deltagarna ansåg att arbetssättet förbättrade samarbetet med värdmyndigheten och ökade gästmedarbetarnas kunskap.
- Utbytet bidrog till att fylla tomma kontorsplatser, men löste inte problemet helt.
- Samarbetet med gästande medarbetare tillförde eftertraktad kompetens och nya perspektiv till värdmyndigheten.

² Hela utvärderingsrapporten "Utvärdering - Utbyte av arbetsplatser mellan myndigheter" är samförfattad med Anna Kramers.

- Arbetsplatsutbytet underlättade rekrytering oavsett bostadsort.
- Medarbetarna var nöjda med arbetsförhållandena och närheten till kontoret.

Gästmedarbetarna uppskattade även möjligheten att kombinera distansarbete med kontorsarbete och bryta isoleringen som hemarbete kan medföra. Tillgången till ett socialt sammanhang och ergonomisk arbetsplats var uppskattade faktorer.

Fem informationsinsamlingar ligger till grund för utvärderingen:

1. En enkät om myndigheters kontorsanvändning som gått ut till svenska myndigheter.
2. En tidig ”temperaturmätning” av vad gästmedarbetare och deras chefer tyckte om piloten.
3. En enkätutvärdering av piloten som gick ut till alla gästmedarbetare, deras chefer och faddrar.
4. Intervjuer med 18 personer kopplade till piloten.
5. En SWOT-workshop med samordningsgruppen och inbjudna specialister.

Utöver detta har ett par studiebesök på kontor med co-working genomförts, samt deltagande i samordningsgruppens regelbundna möten.

HÅLLBARHETSEFFEKTER

Vad gäller hållbarhetsaspekter så tittade vi främst på kontorens energianvändning och på de gästande medarbetarnas resmönster. Vi kom fram till att kontorsdelning kan bidra till minskad energianvändning och klimatpåverkan genom effektivare lokal-

utnyttjande. En uppskalning av pilotprojektet skulle kunna minska de onyttjade platserna med ca 16 procent, motsvarande elförbrukningen för 25 000 hushåll. Det är dock viktigt att beakta potentiella rekyleffekter, till exempel att en rekrytering av distansanställda kan leda till lägre beläggning på de egna kontoren.

Påverkan på resandet, jämfört med alternativet att jobba heltid på distans, var begränsad:

- Pendlingen till värdmyndighetens kontor var i snitt relativt kort och man reste nästan uteslutande med cykel eller med kollektivtrafik.
- Resor till den egna myndighetens kontor minskade något jämfört med då man arbetade heltid på distans.
- Vi fann ingen märkbar effekt på vare sig tjänsteresor eller det privata resandet.

SOCIALA EFFEKTER

Utvärderingen av pilotprojektet visade också att kontorsdelning kan ha betydande positiva effekter på medarbetarnas sociala interaktion och välbefinnande.

- Kontorsutbytet erbjöd medarbetarna en möjlighet att bryta isoleringen som hemarbete kan medföra. Tillgången till en arbetsplats utanför hemmet, där man kan interagera med kollegor, var mycket uppskattad.
- Medarbetarna uppskattade den sociala kontakten på värdmyndigheten. Möjligheten att fika, äta lunch och diskutera arbetsrelaterade frågor med andra bidrog till en positiv arbetsmiljö.
- Enkätundersökningen visade att majoriteten av gästmedarbetarna trivdes på värdmyndigheten och att möjligheten att arbeta på ett annat kontor ökade deras trivsel och välbefinnande.

- Flexibiliteten att kunna kombinera distansarbete med arbete på kontor förhöjde livskvaliteten för många medarbetare. De kunde bo kvar på den ort de föredrog och undvika långa resor och dubbel bosättning.

UTMANINGAR

Pilotförsöket var dock inte helt befriat från utmaningar, något som även uppmärksammades av projektets samordningsgrupp (Lundberg, 2024). Bland annat så berättade gästmedarbetarna att de hade begränsad tillgång till IT-system och information på värdmyndigheten. En annan utmaning var att försöka integrera gästmedarbetarna i värdmyndighetens kultur och verksamhet. Det framkom att gästmedarbetarna ibland saknade den informella interaktionen och ”snacket vid kaffeautomaten” som finns på den egna myndigheten. Den typen av diskussioner, som ofta bygger på gemensamma referensramar och arbetsområden, verkar vara svårare att etablera på en värdmyndighet.

Det var relativt få medarbetare som deltog i pilotförsöket, med en eller en handfull gästande medarbetare som ofta satt för sig själva på värdmyndigheten. Dessutom arbetade de oftast bara ett par dagar per vecka från kontoret, resten hemifrån. De intervjuade gästmedarbetarna ansåg det därför vara viktigt att ha en ”kritisk massa” av medarbetare på plats för att kunna skapa en gynnsam social miljö på kontoret. Utan tillräckligt många kollegor kan det vara svårt att skapa den dynamik och interaktion som många uppskattar.

ÅTGÄRDER FÖR EN GOD ARBETSMILJÖ OCH ETT STÄRKT SOCIALT SAMMANHANG FÖR DE GÄSTANDE MEDARBETARNA

För att främja social integration har värdmyndigheten i olika omfattning arbetat för att integrera de gästande medarbetarna i sin verksamhet. Detta har exempelvis inneburit att organisera sociala evenemang och aktiviteter med gästmedarbetare och den egna personalen. För att få detta att hända så har man skapat olika typer av forum för informell interaktion, såsom gemensamma fikarum eller lunchrum. En framgångsfaktor har varit faddersystemet där en fadder på värdmyndigheten introducerar gästmedarbetaren till arbetsplatsen och kollegor.

FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER FÖR ETT STÄRKT OCH UTÖKAT KONTORSUTBYTTE

Pilotförsökets samordningsgrupp, bestående av representanter för de ingående myndigheterna, har lett utbytet på ett lyhört och pragmatiskt sätt, vilket sannolikt bidragit stort till pilotens framgång. För att kunna realisera projektet har gruppen medvetet undvikit att gå i klinch med en del känsliga och svårlösta frågor. En av dessa är hur man hanterar frågor om ekonomisk ersättning för nyttjande av kontorsplatser myndigheterna emellan. Detta är en nödvändighet om och när utbytet utökas, annars kan det uppstå problem och missnöje på grund av ojämnheter i utbytets numerär och kostnader.

En annan fråga är den om huruvida medarbetare från olika myndigheter kan och får sitta tillsammans av säkerhetsskäl. Då samarbete och kunskapsöverföring mellan myndigheter är önskade effekter av utbytet, vore det olyckligt om man inte kan lösa säkerhetshandlingen. Figur 2 visar hur gästmedarbetare

från andra myndigheter sitter tillsammans med medarbetare på värdmyndigheten Naturvårdsverket.



Figur 2. Gästmedarbetare på Naturvårdsverkets kontor i Stockholm.
Foto: Peter Arnfalk.

Myndigheterna bör fortsätta med de sociala arrangemang och forum som etablerats för att stärka den sociala integrationen av de gästande medarbetarna. Även faddersystemet bör underhållas och stärkas, inte minst för att det ska kunna fortgå under längre tid än bara den initiala välkomstfasen.

Behovet av en kritisk massa berördes ovan. För att skapa en dynamisk och socialt stimulerande arbetsmiljö bör man sträva efter att ha en tillräcklig mängd medarbetare på plats samtidigt. Detta kan kräva samordning mellan myndigheter för att säkerställa att tillräckligt många medarbetare är på kontoret vissa dagar.

Man bör dra lärdom av det Vinnova-finansierade experimentella projektet ”Samverket” som fokuserade på att skapa en innovativ och socialt stimulerande arbetsmiljö för anställda från olika myndigheter.³ Deras erfarenheter kan bidra till att utveckla strategier för att främja social interaktion och kunskapsutbyte (Huss et al., 2023).

För att kunna realisera kontorsutbytets potential att effektivisera energi- och resursanvändningen i statens lokaler, måste fler myndigheter delta i utbytet. Men, för att detta inte ska leda till ett ökat långväga resande, bör då även se över och eventuellt reglera chefernas krav på gästmedarbetarnas resor till den egna myndigheten, framför allt om medarbetaren då flyger eller åker bil.

LÄRDOMAR

Pilotprojektet visar att kontorsdelning mellan myndigheter kan vara en lovande strategi för att möta lokalutmaningarna i statsförvaltningen. Lyckas man lösa de kvarstående utmaningarna så finns det möjlighet att skapa en hållbar och effektiv arbetsmodell som gynnar både myndigheter och medarbetare.

För att skala upp kontorsdelning bör myndigheter och departement:

- Göra pilotprojektet permanent och utvärdera dess långsiktiga effekter.
- Inkludera fler myndigheter i samarbetet.
- Skapa tydliga riktlinjer, säkerställa teknisk funktionalitet och främja social integration.
- Utveckla en nationell strategi för kontorsdelning med gemensamma standarder.

³ Information om Samverket:

<https://www.vinnova.se/p/samverket---framtidens-innovativa-samhallsarenor/>

Framförallt genom att adressera de sociala aspekterna så finns goda möjligheter att verka för att skapa en inkluderande och välkomnande arbetsmiljö, och på så sätt maximera de positiva effekterna av denna nya arbetsmodell. En medveten strategi för att främja social integration, säkerställa en kritisk massa och dra lärdomar från tidigare projekt är avgörande för att skapa en hållbar och attraktiv arbetsplats för framtidens statsförvaltning.

Genom att dra lärdomar från detta pilotprojekt och implementera rekommendationerna, kan Sverige bana väg för en ny era av samarbete och innovation inom den offentliga sektorn.

REFERENSER OCH TIPS PÅ VIDARE LÄSNING

- Andersson, B., & Gehlin, S. (2021). *Statliga myndigheters lokaler i Sverige* (ESV 2021:29). Ekonomistyrningsverket.
- Arnfolk, P., & Björk, P. (2023). *Digitala möten i myndigheter 2023 – i det nya normala?* (2023:082). Trafikverket.
- Arnfolk, P., & Kramers, A. (2024). *Utbyte av arbetsplatser mellan myndigheter—Utvärdering av ett pilotprojekt* [Working Paper]. IIEE, Lunds universitet.
- Bengtsson, P., & Ponzio, S. (2023). *Framtidens arbetssätt 2025* (SLUTRAPPORT UPPDRAG NV-03448-23). Naturvårdsverket.
- Castellum. (2024). *Framtidens arbetsliv 2024 – en årlig rapport om kontorstrender*.
- Ekonomistyrningsverket. (2022). *Det nya normala—Bestående coronaeffekter i myndigheternas verksamhet* (ESV 2022:27). Ekonomistyrningsverket.
- Huss, N., Svensson Wikland, M., & Sandström, J. (2023). *Samverkets playbook*. Samverket.
- Lodovici, S. (2021). *The impact of teleworking and digital work on workers and society* (Study PE 662.904). Policy Department for Economic, Scientific and Quality of Life Policies European Parliament, Directorate-General for Internal Policies.

- Lundberg, A.-C. (2024). *Utbyte av arbetsplatser med andra myndigheter; Hinder, risker och möjligheter*. Naturvårdsverket.
- Nyberg, L., Risinger, B., Granit, J., & Sundqvist, H. (2023, juni 8). *Överenskommelse om tillfälligt utbyte av arbetsplatser mellan myndigheter*. Naturvårdsverket.

Hur kan kollektivtrafiken bli mer socialt hållbar? Erfarenheter av SAMSAS-skjutsen

Malin Henriksson

Det var ett helvete på helgerna. Vi kom alltid för sent till jobbet. (Deltagare 2)

Nu känner jag mig inte stressad längre. Jag vet när den kommer. Det funkar väldigt bra. (Deltagare 4)

I Mistra SAMS har vi utvecklat och testat en tjänst som syftade till att lösa problemet med att kollektivtrafikens tider inte matchar arbetslivets tider, i alla fall inte för dem med obekväm arbetstid. I Sverige har nästan två miljoner (35 procent) av den arbetande befolkningen så kallade obekväma arbetstider (SCB, 2019). En majoritet av dessa är kvinnor som arbetar inom vård och omsorg eller inom hotell och restaurang. Det är låginkomst-yrken vilket innebär att det framför allt är unga eller personer utan utbildning som söker sig till dessa jobb. Den här gruppen har dessutom jämfört med andra grupper lägre tillgång till bil och saknar i högre utsträckning körkort (Trafikanalys, 2018). De är med andra ord ofta beroende av kollektivtrafiken för att ta sig till och från jobbet. Tidigare forskning (se till exempel Henriksson, 2019) visar att när kollektivtrafiken inte passar arbetstiderna leder det till långa och obekväma arbetsresor. Konsekvenser kan vara att man inte hinner sova eller vila ordentligt eller behöver gå ned i arbetstid för att hinna hämta barn på förskola och skola. Livskvalitet och välmående blir lidande,

och i vissa fall även inkomsten. När kollektivtrafiken inte möjliggör arbetsresor för alla finns alltså risk att den förstärker social utsatthet, vilket i forskningen benämns som trafikrelaterad social utsatthet. Eftersom kollektivtrafiken är en samhällsbärande tjänst som finansieras av skattemedel är det relevant att fråga sig vilka grupper som påverkas negativt när de inte kan använda den, samt hur dessa grupper kan stärkas.

Just problematiken med bristfällig kollektivtrafik stötte vi i Mistra SAMS på i bostadsområdet Riksten i Botkyrka kommun när vi undersökte förutsättningar för hållbart resande där. I Riksten finns en rad arbetsplatser som anställer låginkomstgrupper på delvis obekväma arbetstider. Arbetsresorna innebär en stor utmaning för de som arbetar i Riksten, men även för arbetsgivare som har svårt att rekrytera personer som vill stanna kvar på arbetsplatsen. Riksten är ett exempel på ett semiurbant område som framför allt är byggt för boende och där förutsättningar för kollektivtrafik under dygnets alla timmar brister (se även kapitel 2 och 3 i denna antologi). Riksten ligger drygt tre kilometer från Tullinge, en tätort med vårdcentral, olika typer av butiker och restauranger, och en pendeltågstation. Det går regelbundna bussar mellan Tullinge och Riksten men på kvällar, tidiga mornar och helger går de mer sällan och är inte helt anpassade till pendeltåget. Många påtalar att det är svårt att lita på bussarna för arbetspendling. Bristande gång- och cykelinfrastruktur medför att många upplever det svårt att cykla eller gå till och från Riksten. Geografin med kurviga backar är också en barriär. Särskilt för personer med fysiskt krävande arbeten som behöver ta sig till och från jobbet tidiga mornar och sena kvällar i mörkret framstår cykling eller gång som mindre attraktivt.

I Riksten och liknande områden finns ett behov av socialt hållbar kollektivtrafik, det vill säga en kollektivtrafik som skapar

möjligheter för olika grupper att ta sig till platser de behöver i vardagen, på en rimlig tid och till en lagom kostnad (Levin & Gil Solá, 2021). Syftet med det här kapitlet är att beskriva hur vi i Mistra SAMS designade och testade en socialt hållbar transporttjänst. I kapitlet tar jag upp resultaten från försöket med SAMSAS-skjutsen och resonerar om vilka aktörer som vill och kan ansvara för socialt hållbar kollektivtrafik.

ATT DESIGNA OCH TESTA EN SOCIALT HÅLLBAR TJÄNST

Idag är det populärt med så kallad anropsstyrd eller behovsstyrd kollektivtrafik, där resenären beställer kollektivtrafik på tider hen ska resa snarare än att behöva förlita sig på en tidtabell. Detta har testats på flera platser i Sverige med goda resultat. En genomgång av försöken visar dock att målgruppen för de nya lösningarna sällan är arbetspendlare med obekväma arbetstider. Vi i forskarlaget upptäckte att även om de nya lösningarna inte hade en traditionell tidtabell, och var ”behovsstyrd”, fanns det ändå begränsningar när det gällde vilka tider man kunde utnyttja dem. Ofta var det just de tider då kvälls- och nattarbete utförs som föll utanför även de tidtabellslösa tjänsterna.

För att utforma tjänsten utgick vi från samskapande designmetoder (Sjöman & Hesselgren, 2022). Vi gjorde först en workshop med arbetsgivare för att förstå behovet av en socialt hållbar transporttjänst från deras perspektiv. Baserat på en tidigare studie visste vi hur behovet såg ut från de anställdas perspektiv. Workshoppen visade att arbetsresan innebar en rad problem som handlar om att kunna anställa och behålla personal, att kunna lita på att personalen kommer i tid till jobbet, och att arbetstagarna trivs med sitt arbete och på arbetsplatsen. Det framkom också att arbetsgivarna såg det som offentliga aktörers uppdrag att säkerställa arbetsresorna med hjälp av kollektiv-

trafik. De resonerade exempelvis om att arbetsplatser med ”spårnära läge” inte behövde lägga extra resurser på att stötta arbetstagarnas arbetsresor, och att det var orättvist om de skulle behöva göra det. Från arbetsgivarnas sida handlar arbetspendling alltså om en likvärdighetsfråga.

Av arbetsgivaren fick vi också hjälp att förstå hur många som potentiellt skulle kunna använda tjänsten och på vilka tider det kunde vara aktuellt med förstärkning av den befintliga kollektivtrafiken. Genom att jämföra arbetstiderna med pendeltågets tider kunde vi se att för det mesta gick det bra att byta från pendeltåg till buss och komma i tid till jobbet. Bussen var någorlunda anpassad till pendeltågets tabell, och så länge pendeltåget gick som det skulle var det inga problem. Men på några tidiga mornar, och några sena kvällar, gjorde bussens avgångstid att arbetstagarna skulle komma för sent till jobbet, eller tvärt om med några minuters marginal missa pendeltåget på väg hem. Det var vid dessa tider vi ville förstärka kollektivtrafiken.

SAMSAS-SKJUTSEN: FÖRSTÄRKT KOLLEKTIVTRAFIK

Den tjänst vi utvecklade kan beskrivas som en framtidsprototyp, och syftade till att ge en glimt av hur en framtid skulle kunna se ut, där social hållbarhet präglade kollektivtrafikens utformning. Vi föreställde oss att tjänsten skulle kunna vara en automatiserad minibuss som kunde beställas via en app vid behov. För att iscensätta detta i dagens samhälle, med de resurser vi hade tillgång till, anlidade vi en taxioperatör. Vi frågade med hjälp av arbetsgivarna de anställda om de ville vara våra testresenärer. Som testresenärer fick de använda tjänsten så ofta de önskade i utbyte mot att de ställde upp på en intervju om deras erfarenheter. 15 personer från en arbetsplats valde att delta.

De som prövade SAMSAS-skjutsen fick veta att eftersom de alla hade ett resekort för den befintliga kollektivtrafiken var tjänsten under testperioden gratis, som om den ingick i priset de redan hade betalat. De fick också ladda ner SAMSAS-appen som tagits fram som en del i forskningsprojektet, genom vilken de kunde boka SAMSAS-skjutsen. Från början var testresenärerna tvungna att boka tjänsten ett dygn i förväg, vilket var ett krav från taxioperatörens sida för att de skulle kunna garantera att ha en skjuts på plats i rätt tid. Efter återkoppling från testresenärerna valde vi att göra turer som redan bokats av en annan person möjligen att boka för andra, och då med kortare varsel, fram tills att skjutsen blivit fylld. Det underlättade exempelvis för personer som blivit sent inkallade till jobbet och inte hade möjlighet att boka skjutsen i tid. Sammantaget var SAMSAS-skjutsen tillgänglig i fem månader. Totalt bokades den 135 gånger, och 112 resor kördes, vilket innebar en viss samåkning. Kostnaden per användare var 1662 kronor i månaden, en kostnad som täcktes av forskningsprojektet.

De intervjuer som genomfördes med testresenärerna visade att SAMSAS-skjutsen bidrog positivt till deras arbetsresor. Tjänsten sparade framför allt tid, från 10 minuter till 1 timme per arbetsresa och person. Tjänsten var pålitlig vilket innebär att deltagarna under testperioden inte behövde oroa sig för att komma för sent till jobbet, något som de lyfte fram som en stor fördel. Resorna upplevdes också som trygga jämfört med att åka buss sent eller tidigt på morgonen. En av deltagarna berättade vad tjänsten innebar för hen:

Om jag missar 21.07-bussen, då måste jag vänta tills kvart i tio. Jag blir kvar nästan en timme. Och sen kommer jag hem elva, eller halv tolv. Om jag har ett dagspass dagen efter kommer det bli väldigt svårt för mig. Om jag slutar klockan 21 och börjar jobba klockan sju nästa dag, då blir det svårt. Kroppen hinner inte vila. Vanligtvis sover jag bara fem eller sex timmar. (Deltagare 7)

Försöket med SAMSAS-skjutsen var sammanfattningsvis positivt för deltagarna. Den största fördelen med tjänsten var att den sparade tid som kunde användas till vila och återhämtning. På så sätt motverkade tjänsten transportrelaterad utsatthet.

VEMS ANSVAR?

Efter testet med SAMSAS-skjutsen samlade vi en rad aktörer som idag har ansvar för kollektivtrafiken för att diskutera vem som skulle kunna ansvara för de socialt hållbara arbetsresorna i framtiden. Tjänstepersoner från Region Stockholm, Svensk kollektivtrafik, Botkyrka kommun och Sveriges kommun och regioner (SKR) samt en trafikoperatör deltog. Erfarenheter från SAMSAS-skjutsen utgjorde i workshopen ett exempel på hur dagens kollektivtrafik skulle kunna förstärkas med on demand-lösningar för att skapa förutsättningar för socialt hållbar kollektivtrafik. Deltagarna såg precis som arbetsgivarna i den första workshopen att tjänster som SAMSAS-skjutsen har fördelar för både individer och arbetsgivare eftersom de kan underlätta rekrytering när arbetsresorna inte blir en barriär för de anställda. De framhöll vidare att från ett samhällsperspektiv skulle ett större fokus på socialt hållbar kollektivtrafik kunna minska den sociala isoleringen som vissa grupper i samhället upplever idag.

Samtidigt var det tydligt att deltagarna såg frågan om social hållbar kollektivtrafik som svår att hantera. Att alla grupper trots olika behov och förutsättningar bör ha liknande tillgång till kollektivtrafik betraktades som ett ideal som är svårt att genomföra i praktiken. En person som deltog på workshopen sade att om en buss går tom, eller med endast några få personer är det inte längre kollektivtrafik, ”då blir det taxiverksamhet”. En annan deltagare framhöll att det kan vara svårt att ”sträcka ut handen” för en grupp med ett visst behov, för då är det många gruppers behov som behöver tillfredsställas. Det skulle bli ekonomiskt ohållbart. En annan fråga som lyftes var att det kanske inte är kollektivtrafiken som ska lösa problem som har exempelvis med social isolering eller obekväma arbetstider att göra, ”vi måste våga fråga oss om det alltid är samhället som ska lösa allt” sade en person. Deltagarna gav exempel på andra aktörer som också kan ta ansvar för arbetsresorna. Arbetsgivaren kan planera för arbetstider som passar kollektivtrafikens tider bättre, och individen kan söka arbete närmre hemmet, eller på andra sätt se till att hen inte är beroende av kollektivtrafiken för att ta sig till jobbet.

RÄTTVIS ELLER EFFEKTIV KOLLEKTIVTRAFIK?

Försöket med SAMSAS-skjutsen ger insikter om förutsättningar för socialt hållbar kollektivtrafik. Försöket visade att de arbetsresor som idag är långa och krångliga kan underlättas med relativt enkla medel. De tekniska förutsättningarna finns. Resultaten från workshopparna med samhällsaktörer visar att det finns olika bilder av vad kollektivtrafik kan och bör vara och vilka problem kollektivtrafiken ska lösa. Två aspekter är särskilt intressanta att lyfta fram. För det första att de samtal om kollektivtrafik vi har tagit del av synliggör en spänning som rör kollektivtrafikens mål och styrning, som kan beskrivas som

en konflikt mellan att kollektivtrafiken ska vara ”bäst för flest”, eller fungera för ”alla”. För det andra präglas workshopparna av en viss syn på hur rättvisa i transportsystemet kan uppnås.

I en rapport analyserar Portinsson Hylander och kollegor (2022) vad som styr ansvarsfördelningen i dagens kollektivtrafik. De pekar på att både formella styrningsmekanismer och informella arbetssätt bidrar till den verksamhet vi ser idag. Det övergripande målet med transportpolitiken, ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet” (Prop. 2008/09:93, s. 14), har lett till att samhällsekonomiska kalkyler blivit centrala. Samtidigt som transportförsörjningen ska bidra till en hållbar transportförsörjning ska den också vara ekonomisk försvarbar. I praktiken innebär det, menar Portinsson Hylander et al., att kollektivtrafiken i allt större utsträckning erbjuder transportlösningar i starka stråk, det vill säga där många resenärer finns. Det gör att bussar och tåg får så många betalande resenärer att de utpekade stråken bär sig ekonomiskt. Samtidigt kan kollektivtrafiken då konkurrera med biltrafiken och bidra till mer hållbart resande. Transporter i glesbygd, där det helt enkelt inte finns så mycket människor, förstås i stället som en samhällsservice för dem som saknar andra alternativ. Det innebär att kollektivtrafiken inte i första hand prioriterar dem som behöver resa utanför de starka stråken, och på tider där få reser. Utifrån denna inramning blir det logiskt att de som arbetar på obekväma arbetstider och dessutom i perifera lägen, inte ses som en huvudmålgrupp för en konkurrenskraftig kollektivtrafik.

En transportpolitisk princip, som uttrycks i den ovannämnda propositionen, är dessutom att ”kunderna ska ges valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras”,

(Prop. 2008/09:93, s. 59, se också Portinsson Hylander et al., 2022, s. 19). Det kan tolkas som att det är individens ansvar att välja färdmedel, vilket också är något som uttrycktes i workshopen om SAMSAS-skjutsen. En tolkning är alltså att när deltagarna på olika sätt uttryckte att socialt hållbar kollektivtrafik är svår att åstadkomma, förhöll de sig till de normer och tolkningar som dagens transportpolitiska ramverk med dess formella och informella regler ger utrymme för.

Socialt hållbar kollektivtrafik handlar om olika gruppers rätt att vara mobila – eller slippa vara mobila. Vilken syn kollektivtrafikens aktörer har på rättvisa kan spela roll för hur man utformar kollektivtrafiken och ser på olika typer av satsningar (Joelsson et al., 2023). I Sverige har en utilitaristisk syn på rättvisa fått genomslag när det gäller transporter. Det innebär att nyttan av en satsning ska maximeras så att välfärd och välmående kan fördelas så att den kommer så många som möjligt till gagn, oavsett olika gruppers sociala och materiella situation (Ibid.). Det kan sammanfattas som att det är det allmännas bästa som ska prioriteras, och de lösningar som är ”bäst för flest”. Det innebär att vissa gruppers särbehov inte tas hänsyn till och att särskilda satsningar ses som kostsamma och ineffektiva om de inte gynnar ”alla”. Ett annat sätt att tänka om rättvisa är att betona människors olika förutsättningar att resa och erkänna att vissa grupper kräver särskild behandling för att deras livsvillkor ska stärkas. Denna syn på rättvisa innebär att öppna upp för diskussioner om maktobalanser mellan grupper, deras möjlighet att påverka kollektivtrafikens utformning och hur man kan synliggöra olika villkor och möjligheter (Ibid.). Samtalen i workshopen om socialt hållbar kollektivtrafik präglades till viss del av just en utilitaristisk hållning. SAMSAS-skjutsen betraktades som en lösning för en liten

grupp bland flera grupper som har olika behov. Att tänka på olika lösningar för olika grupper med olika behov verkade ligga utom räckhåll för deltagarna.

LÄRDOMAR

Resultaten från försöket med SAMSAS-skjutsen visar att det finns det flera skäl för att satsa på tjänster som möjliggör socialt hållbar kollektivtrafik och som bidrar till att arbetsresan inte urholkar möjligheter för välbefinnande för arbetstagare, samtidigt som arbetsgivare lättare kan anställa och behålla personal.

Personer som har obekväma arbetstider och är beroende av kollektivtrafiken hamnar i kläm när samhället planeras så att människor bor och jobbar på olika platser. Att samhällsservice som vårdinrättningar lokaliseras på platser där förutsättningar för god kollektivtrafik saknas gör det svårt för kollektivtrafikens aktörer att ta ansvar för arbetsresor som faller utanför de starka stråken.

Frågan om vem som ska ta ansvar för socialt hållbara tjänster är svår. Bör tjänster som SAMSAS-skjutsen vara en del av kollektivtrafiken, och i så fall utmana synen på att kollektivtrafik ska fungera ”bäst för flest”, och ett utilitaristiskt rättviseideal? Det skulle innebära en möjlighet att satsa extra på vissa grupper som riskerar transportrelaterad utsatthet, som ett sätt att stärka transporträttvisa. I det fallet skulle det finnas ett tydligare utrymme för ett offentligt ansvar än idag. Om samhället fortsätter fokusera på att i första hand öka kollektivtrafikens marknadsandelar blir kollektivtrafiken något annan än en välfärdstjänst som kan garantera tillgänglighet för olika sociala grupper. Det innebär att socialt hållbara transporttjänster blir ett ansvar för arbetsgivare, anställda och civilsamhället.

TACK

Det är många som varit involverade i arbetet med att ta fram och testa SAMSAS-skjutsen. I kärngruppen ingick förutom jag även Mia Hesselgren, Anna Kramers, Karolina Isaksson och Inger Aspåker. Albin Reinhardt som då var mastersstudent i strategisk planering på Linköpings universitet var med och planerade den första workshopen och gjorde intervjuer med dem som använde SAMSAS-skjutsen. Han skrev också en fördjupad analys av försöket i sin masteruppsats (Reinhardt, 2023). Jonna Nyberg var delaktig i den andra workshopen och har varit viktig i det analytiska arbetet. Många tack också till testresenärerna och till er som deltog på workshopparna.

REFERENSER OCH TIPS PÅ VIDARE LÄSNING

- Levin, L., & Gil Solá, A. (2021). *Socialt hållbar transportplanering: inspirationshandbok med exempel från forskning och praktik*. K2-Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.
- Portinson Hylander, J., Hultén, J., & Svensson, H. (2022). *Ansvar och finansiering i svensk kollektivtrafik idag och i framtiden*. K2 working paper 2022:9.
- Prop. 2008/09:93. *Mål för framtidens resor och transporter*. Klimat- och näringslivsdepartementet.
- Reinhardt, A. (2023). *Accessibility, how it is understood by planners and experienced by citizens: Planners' and citizens' perceptions of how Demand Responsive Transport can increase accessibility in suburban areas*. Master thesis. Linköping university.
- SCB (2019). *Arbetstidens förläggning 2008-2018*. Sveriges Offentliga Statistik. Statistiska Meddelanden AM 110 SM 1903.
- Sjöman, M., & Hesselgren, M. (2022). "Designerly living labs: design-driven experimentation". I Kelsey Oldbury, Karolina Isaksson & Greg Marsden (red.) *Experimentation for sustainable transport? Risks, strengths, and governance implications*. Boxholm, Linneförs förlag.
- Trafikanalys (2018). *Perspektiv på resor och möjligheter att resa*. Rapport 2018:17.

Kan living labs bidra till transformativt lärande? Fem råd till kommuner som vill lära sig av experiment

Malin Henriksson och Kelsey Oldbury

Många kommuner deltar i forskningsprojekt som har med omställningen av transportsystemet att göra. Ofta handlar det om olika typer av experiment, exempelvis test av mobilitetslösningar, som cykeldelning, autonoma fordon eller förändrad användning av infrastruktur. Kommunala tjänstepersoner kan också delta genom att medverka på workshops, möten och intervjuer och på så sätt bidra med kunskap om kommunens förutsättningar för att ställa om. Vi använder experiment som ett samlingsbegrepp för olika typer av interaktiva forskningsansatser som syftar till att sätta igång lärandeprocesser hos olika aktörer. Tidigare forskning pekar på att experiment sällan påverkar den lokala planeringen, och att det kan vara svårt för kommuner att dra lärdomar av försök de deltagit i (Evans et al., 2021). Det kan bero på att forskarna inte ser kommunernas lärande eller policyutveckling som centralt i syftet med forskningen, eller att det saknas resurser för kunskapsöverföring och integrering av lärdomar i kommunernas ordinarie verksamhet.

I det här kapitlet frågar vi oss vad kommuner kan göra för att öka det *transformativa lärandet* av experiment. Vi är inspirerade av forskning om transformativ kapacitet som menar att transformation kräver förändringar av teknik, normer och livsstilar samt även nya styrmedel som kan bidra till dessa förändringar (Neij

et al., 2019). Målet med omställning av transportsystemet är att kraftigt minska användningen av fossila bränslen och göra det på ett rättvist sätt, så att olika sociala grupper får möjlighet till hälsa och välbefinnande (Trygg & Skill, 2022).

Transformativt lärande innebär kunskap som ifrågasätter gamla paradigmen och erbjuder nya sätt att tänka och göra på (Boström et al., 2018). I vår forskning har det handlat om att ifrågasätta en bilcentrerad planering som sätter ökat resande i centrum och i stället fokusera på närhet och tillgänglighet i planeringen. Flera forskare menar att det lokala lärandet är nyckeln som behövs för att experiment ska kunna leda till transformation (Mukhtar-Landgren et al., 2022). Att aktivt jobba med kunskapsutbyte i anslutningen till experimentet och skapa sammanhang för kommunala tjänstepersoner kan vara ett sätt att stärka det transformativa lärandet.

LÄRANDE OM LIVING LAB RIKSTEN

I Mistra SAMS har mycket av forskningen centrerats kring ett living lab, Living Lab Riksten, där en grupp deltagare i stadsdelen Riksten, i Botkyrka kommun, har utmanat sitt bilberoende och fått tillgång till olika mobilitets- och tillgänglighetslösningar (se även kapitel 2 och 3 i denna antologi). Det här kapitlet bygger på våra erfarenheter av två workshopserier där tjänstepersoner inom trafik- och stadsplanering samt miljö- och områdesstrateger i Botkyrka kommun deltog. Serierna skapade utrymmen för utbyte och lärande om Living Lab Riksten med fokus på frågor om mobilitet och tillgänglighet samt medborgardeltagande. I kapitlet har vi samlat våra erfarenheter i form av fem råd till kommuner som deltar i forskningsprojekt och som vill påskynda omställningen med hjälp av experiment.

Kapitlet riktar sig till personer som jobbar på kommuner eller

andra organisationer som funderar på att delta i experiment och som vill ha handfasta råd om vad som är bra att tänka på för att stärka det transformativa lärandet. I kapitlet lyfter vi erfarenheter från Mistra SAMS men också från annan närliggande forskning. Vår förhoppning är att kapitlet är läsvärt även för andra som är intresserade av omställningsprocesser.

1. HA ETT TYDLIGT MÅL MED DELTAGANDET

Det första att tänka på för att säkerställa att ett experiment bidrar till omställning eller transformativt lärande är att klargöra hur det formulerar lösningar eller vägar framåt gällande ett problem som kommunen ser som viktigt. Ett problem som är angeläget ur ett forskningsperspektiv är inte alltid kopplat till kommunens förutsättningar, målsättningar och problembilder. Om ett forskarlag exempelvis föreslår ett test med autonoma bussar eller delade cyklar kan deras syfte vara att pröva den nya tekniken i sig, utan tydlig koppling till kommunens behov av ny kunskap. Då är det viktigt att tänka igenom vilken typ av anpassning som kan behöva göras för att experimentet ska bidra till eller docka in i kommunens ordinarie verksamhet, och hur kommunen ska ta tillvara slutsatserna från experimentet.

Att testa en teknik som visar sig fungera innebär inte heller att omställningen är igång och kommer rulla på av sig självt. Men det kan vara en nyckel i en större omställningsprocess. Omställningsprocesser handlar också om bredare förändringar i organisatoriska kulturer och tänkesätt. För att stärka det transformativa lärandet är det viktigt att uppmärksamma dessa aspekter. I samband med Living Lab Riksten utformade vi två workshopserier som tog sikte just på detta. Syftet var att dra lärdom av vad som gjordes i Living Lab Riksten – men också att skapa sammanhang där frågor som utmanar dagens planerings-

praktiker och ideal kunde utmanas och diskuteras. I en serie workshoppar utforskade vi begreppet tillgänglighet. Traditionellt har tillgänglighet i trafikplaneringen handlat om transporter, men på senare år har det breddats till att även inkludera hur rumslig närhet och digital uppkoppling ger tillgänglighet för medborgare. Workshopserien blev ett sammanhang för att utforska framtidens tillgänglighet och hur det skulle kunna påverka kommunens strategiska planeringsprocesser. I den andra workshopserien utgick vi från medborgardeltagande som idé, eftersom det är relativt ovanligt att transportplanering idag direkt inkluderar medborgares perspektiv. Det är viktigt ur ett demokratiskt perspektiv att medborgarna kan påverka kommunens verksamhet kopplat till resande. Att involvera medborgare kan också ge insikter om förutsättningar för hållbart resande, eftersom de har kunskaper om resande på den aktuella platsen i praktiken. Vi kunde genom workshopserierna sätta resultaten från Living Lab Riksten i ett bredare planeringssammanhang.

Sammanfattningsvis är det viktigt att ha ett tydligt mål med organisationens deltagande i ett experiment, och veta vad organisationen vill och behöver lära sig. Att skapa sammanhang för lärande vid sidan av experimentet, exempelvis genom en workshopserie, är ett sätt att aktivt ta ansvar för det transformativa lärandet.

2. STRÄVA EFTER TYDLIGA ROLLER OCH FLEXIBLA UPPLÄGG

Det finns många roller som aktörer kan ta i ett experiment. En projektledare ser till att projektet ros i mål enligt plan. Någon behöver också se till att de praktiska delarna av experimentet genomförs, medan någon annan är mottagare av kunskapen som experimentet genererar. I praktiken är rollerna ofta överlappande

snarare än åtskilda. Det är möjligt att både generera och ta emot kunskap samtidigt. Att förstå sin roll, och andras roller, ger bra förutsättning för ett lyckat projekt.

Många kommuner deltar i experiment där någon annan är huvudansvarig för att driva processen framåt. Ofta är det forskare som initierar och driver projekt, medan kommunen är en mer eller mindre aktiv deltagare. Om forskare leder experimentet är det inte självklart att de ser kommunens lärande och utveckling som det centrala i experimentet. Hur kan man tänka som en part eller delägare i ett experiment?

Mistra SAMS var ett forskarlett initiativ, även om det byggde på mycket samarbete med partners. Vi som var med som forskare upptäckte under processens gång att det var viktigt att ha ett flexibelt förhållningssätt till aktiviteter som syftade till kunskapsbyggande gentemot kommunen. Vi förstod att det skulle behövas olika arenor för att dela kunskap och utmana tänkandet hos oss själva och våra partners. Vilka arenor som behövdes och vilken kunskap som skulle utmanas visste vi inte i förväg. Det är bra att ha i åtanke att forskning som handlar om omställning ofta behöver skifta fokus och ta nya vägar allt eftersom. En orsak till det är att när något bryter mot konventionella arbetssätt kan oväntade svårigheter eller andra typer av osäkerheter uppstå på grund av den transformativa ansatsen i sig. Oavsett om forskargruppen själva designar och driver på experimentet, eller om forskarna studerar en annan aktörs process, är sannolikheten stor att mycket kommer att förändras under processens gång. Det är bra att utgå från att frågeställningar och fokus kommer att förändras (se även kapitel 2 i denna antologi). Det kommer troligtvis göra forskningen och resultaten mer intressanta.

Samtidigt är det viktigt att kommunen och eventuellt andra medverkande organisationer har klart för sig vilka mål, upp-

drag eller angreppssätt man inte vill kompromissa med. I vissa fall kan det därför finnas poänger med att kommunen leder experimentet själv. Kommunen får då stor rådighet över frågeställningen men också över vad som görs på den plats som experimentet sker på. Men att göra experimentet under annan flagg, exempelvis som en del av ett forskningsprojekt, kan samtidigt skapa ett större handlingsutrymme för att testa nya tekniker och förhållningssätt. Vi har redan lyft fram att det är viktigt att säkerställa att det finns sammanhang för lärande och utbyte”vidsidan av” experimentet. Kanske är det sådana processer som kommunen kan leda, inom ramen för ett större experiment som leds av andra?

Om kommunen av olika skäl inte kan eller vill ta på sig en ledande roll kan det ändå vara viktigt att forskarna och de kommunala representanterna kommer fram till en metod och ett tema som svarar upp mot specifika intressen som kommunen har. Detta kräver engagemang och arbete från både parter men kan vara ett sätt att mötas kring ambitionerna att möjliggöra transformativt lärande.

3. HA MED RÄTT PERSONER

När vi på en avslutande workshop med Botkyrka kommun diskuterade vad kommunen lärt sig av workshopserien om medborgardeltagande sade flera deltagare att andra och fler personer och funktioner på kommunen borde ha varit med. Deltagarna menade att många som har ansvar för hållbarhets- och omställningsfrågor inte nåtts av vad de bedömde som viktiga lärdomar.

Kommuner är stora organisationer med olika funktioner, arbetssätt och målsättningar. Det gör det svårt för hela organisationen att delta. Samtidigt är det viktigt att rätt personer är

med så att resultat kan nå ut till de förvaltningar, avdelningar och personers som berörs, eller som behöver ny kunskap och nya arbetssätt.

Att bestämma vilka personer som ska delta och följa ett experiment kan vara svårt. Rent krasst kan det vara så att bara en eller ett fåtal personer kan delta av resursskäl. Deltagarna kan också behöva motivera sitt deltagande utifrån befintliga arbetsuppgifter. Det handlar alltså om en balans mellan att kunskapen når ut till hela kommunen, och att ha en lagom stor kärngrupp som är intresserade av frågorna och kan bära dem vidare. Det handlar också om att nå dem som är öppna för förändring. Att möta motstånd i diskussioner om omställning och hur det kan förändra befintliga arbetssätt är en risk, men att försöka förstå orsaken till eventuellt motstånd är också en viktig del i förändringsprocesser.

Kommunen är dessutom bara en aktör av många som påverkar förutsättningar för mer hållbart resande. Regionala och statliga aktörer har exempelvis inflytande över kollektivtrafik och väginfrastruktur. Att ha med aktörer som har rådighet över en fråga är naturligtvis viktigt för att kunna förändra något. Samtidigt kan det göra det svårare att arbeta tillsammans, om det är en grupp med olika intressen och uppdrag. I vårt arbete har vi fokuserat på den kommunala nivån men det är också möjligt att utgå från ett problem som är avhängigt flera styrnivåer och där flera organisationer deltar.

Vårt råd är sammanfattningsvis att kommunen bemannar upp deltagandet i experimentet utifrån vilka som har rådighet över den fråga som behandlas, och som borde vara med för att maximera lärandet. Om det inte är möjligt att involvera ”rätt” personer och funktioner kan det vara en god idé att se över målet med experimentet och om det kan anpassas till vilka som faktiskt är med och vad de är i behov av för kunskap.

4. HA MÅNGA MÖTEN, HA RÄTT MÖTEN

Under Mistra SAMS-perioden bjöd vi inom ramen för workshopserien om medborgardeltagande in till möten där vi delade med oss av resultat regelbundet. Under de tre åren när Living Lab Riksten planerades, genomfördes och avslutades träffade vi workshopdeltagarna två gånger om året. Deltagarna uttryckte i utvärderingen att det var för sällan. Fler möten hade lett till fler insikter menade de, och påpekade att de delvis hann glömma bort saker som hade tagits upp tidigare, eftersom det var långt mellan varje tillfälle. I ett annat experiment som vi har studerat, "Modern mobilitet i Barkarbystaden", hade de deltagande parterna från olika organisationer veckovisa möten där "allt" diskuterades (Oldbury, 2022), oavsett nivå och ägandeskap. I det fallet pekades detta ut som en framgångsfaktor för samverkan.

Att ha regelbundna möten handlar alltså om att säkerställa att kunskap om ett experiment når ut till verksamheten. Men det kan även handla om att samla personer som sällan möts, vilket var fallet i workshopserien om tillgänglighet. Genom att samla en bredd av kompetenser från olika förvaltningar med olika ansvar för transport- och hållbarhetsfrågor, på både strategisk nivå och mer praktisk nivå, skapades ett rum som inte funnits tidigare. Det blev värdefullt i sig.

Det är naturligtvis viktigt att de möten som planeras har en tydlig agenda som knyter an till det lärande man vill ska uppstå. Inför varje workshopträff förberedde vi ett tema som handlade om resultat från Living Lab Riksten eller om att introducera och brainstorma kring ett relevant begrepp, som tillgänglighet. Vi utformade också diskussionsfrågor som hade med hur temat för träffen knöt an till den ordinarie verksamheten. Vi menar att för att transformativt lärande ska uppstå behövs en kombination av att presentera resultat, introducera nya angreppssätt och

att reflektera över hur det utmanar och kompletterar det vanliga sättet att jobba.

Sammanfattnings rekommenderar vi en struktur för återkommande möten där alla kan komma till tals på lika villkor så att deltagarna kan berika varandra med olika perspektiv. På så sätt kan normer och förgivettaganden utmanas och ett transformativt lärande kan uppstå.

5. VAR TYDLIG MED MEDBORGARNAS ROLL

En del mobilitetsexperiment motiveras med att invånare kan få tillgång till och pröva en ny tjänst som kan inspirera dem till mer hållbart resande. Det är mer ovanligt att involvera medborgare tidigt i en process, där olika lösningar designas eller policyåtgärder föreslås och testas. Våra workshoppar i Mistra SAMS visar att medborgarna kan bidra med olika typer av kunskap.

I Living Lab Riksten hade medborgarna rollen som testpersoner och resenärer, men vi prövade också att ställa frågor till dem om hur de vill utveckla Riksten och resandet där och i kommunen i stort. Svaren visade att de hade många förslag. I de workshoppar vi gjorde som fokuserade på medborgardeltagande upplevde deltagarna från kommunen att Living Lab Riksten uppmuntrade dem att arbeta vidare med sådana metoder. Resultaten från Living Lab Riksten gav deltagarna insikten att medborgare har kunskap och drivkraft till förändring när det gäller hållbart resande, även om drivkraften inte alltid omsätts i praktiken. Omställning är mer komplicerat än att bara vilja resa mindre med bil, och hänger ihop med bland annat infrastrukturella förutsättningar och vardagslivets tidsrumsliga organisering (se vidare i kapitel 3) – vilket är aspekter som varken medborgare eller kommun har full rådighet över.

Workshopparna gjorde det också möjligt för deltagarna att

reflektera över vilka möjligheter medborgarna har att ge synpunkter på kommunens processer. En deltagare sade att "... våra processer i kommunen är inte så lätta [att förstå] och kan ta tid" samt att "medborgare och kommunen har olika tidsperspektiv". Att bygga ett nytt stort bostadsområde, som man gjort i och med etablerandet av Riksten, och samtidigt möjliggöra för hållbara resor tar tid. Samtidigt vill invånarna kunna resa hållbart i snabbare takt. Via workshopparna kunde deltagarna stärka sin kunskap om hur medborgarna upplevde brister och behov i Riksten.

En annan lärdom från workshopserien om medborgardeltagare är att kommunen såg att medverkan i ett experiment i sig kan vara ett sätt att visa för medborgarna att kommunen är intresserad av att utveckla ett särskilt område. Då kan det vara viktigt att kommunen också är delaktig i kommunikationen om experimentet, så att medborgarna ser att kommunen har varit delaktiga i processen. Om endast forskare är avsändare i kommunikationen kan det framstå som att kommunen har en mer tillbakalutad roll, eller ingen roll alls, vilket kanske inte stämmer.

Sammanfattningsvis vill vi uppmuntra till att tänka igenom vilken typ av kunskap medborgare kan bidra med inom ramen för ett experiment. Beroende på medborgarnas roll kan experiment skapa nya arenor för lärande om deras behov, förslag, förutsättningar och beteenden.

LÄRDOMAR

Vi har skrivit det här kapitlet eftersom olika typer av experiment har blivit ett allt vanligare sätt att arbeta med omställning av transportsektorn. Samtidigt är det inte lika vanligt att tänka igenom vilken typ av transformation som man ser framför sig ska hända

till följd av experiment, och hur lärande om slutsatser och erfarenheter uppstår och integreras i praktiken, exempelvis i kommuners verksamhet. Våra råd för att stärka det transformativa lärandet i kommuner berör vikten av att tänka igenom målet med att delta, att ha tydliga roller men samtidigt flexibla upplägg och att ha med personer som har vilja och rådighet att förändra. Vi rekommenderar att skapa särskilda forum för lärandet – som inte uppstår av sig självt. Vi uppmanar slutligen till att fundera igenom vilken roll som medborgare kan och bör ha i experimentet och hur insikter och lärdomar som experimentet gett upphov till bör kommuniceras.

Våra råd, som bygger på lärdomar från att arbeta med rum för transformativt lärande i Mistra SAMS, är inte heltäckande men våra avslutande lästips om liknande teman kan ge fler insikter.

Avslutningsvis kan experiment visa på nya vägar och inspirera till omställning, men förändringar kräver fortfarande handling och konkreta beslut. Forskarledda sammanhang kan skapa forum för lärande men förändring handlar också om hur kunskap tas vidare och utvecklas i praktiken, vilket förutsätter en utvecklad koppling till exempelvis kommuners ordinarie verksamhet.

REFERENSER OCH TIPS PÅ VIDARE LÄSNING

- Boström, M., Andersson, E., Berg, M., Gustafsson, K., Gustavsson, E., Hysing, E., ... & Öhman, J. (2018). Conditions for transformative learning for sustainable development: A theoretical review and approach. *Sustainability*, 10(12), 4479.
- Evans, J., Vacha, T., Kok, H., Watson, K., & Scholl, C. (2021). How Cities Learn: From Experimentation to Transformation. *Urban Planning*, 6, s. 176–182.

- Mukhtar-Landgren, D., Fred, M., Berglund-Snodgrass, L., Paulsson, A. (2022). *Att skapa framtidens resande. 15 förutsättningar för lärande i innovationsarbete*. Lund: K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.
- Neij, L., Sandin, S., Benner, M., Johansson, M., & Mickwitz, P. (2019). *Vägledning för utvärdering av transformativ omställning – med fokus på energisystemet*. Lunds universitet.
- Oldbury, K. (2022). *Experimentation and platformisation. Insights from a Mobility as a service pilot*. I Oldbury, K., Isaksson, K., Marsden, G. (red.) *Experimentation for sustainable transport? Risk, strengths, and governance implications*. Boxholm, Linneförs förlag, s. 79-93.
- Trygg, K., Skill, K. (2022). *Handbok för omställningskapacitet och agil strategisk planering*. Linköping University Electronic Press.

Kan katalytiska styrmedel skapa legitimitet för minskad och långsammare mobilitet?¹

Claus Hedegaard Sørensen och Jens Portinson Hylander

För att mänskligheten ska undvika att ytterligare överskrida de planetära gränserna, måste transportsektorn förändras i grunden. Den internationella klimatpanelen (IPCC) har deklarerat att det behövs ett ”paradigmskifte”; transportsektorn måste minska i omfattning, samtidigt som kollektivtrafik och aktiva transportformer som gång och cykling behöver stå för en större del av den transport som faktiskt sker (IPCC 2022, s. 1057).

Ett sådant paradigmskifte, med bättre villkor för kollektivtrafik, cykling och gång och eventuellt andra delade transportmedel, skulle innebära en förbättrad mobilitet för många människor. Samtidigt skulle många andra, som idag drar nytta av den omfattande och snabba mobilitet som personbilen och flyget ger, sannolikt uppfatta en sådan förändring som en försämring, och ett steg i riktning mot *minskad och långsammare mobilitet*. Vid resor utanför storstädernas stadskärnor kan gång, cykling, kollektivtrafik och andra former av delad mobilitet sällan konkurrera i hastighet och bekvämlighet med bil och flyg.

Syftet med föreliggande kapitel är att presentera och utforska katalytiska styrmedel, som på vissa premisser kan bidra till att skapa legitimitet för minskad och långsammare mobilitet. Ka-

1 Kapitel är en förkortad, bearbetad och översatt version av en engelsk artikel som har skickats in till *Applied Mobilities*. Författare till nämnda artikel är Malin Henriksson (VTI) samt de två författare som ligger bakom föreliggande kapitel (Sørensen et al., inskickad). Texten har översatts från danska till svenska av Kerstin Hansen.

pitlet är indelat i fyra delar. Först introduceras konceptet minskad och långsammare mobilitet. Därefter följer ett avsnitt om svårigheterna att skapa legitimitet för just minskad och långsammare mobilitet. Sedan diskuterar vi vad katalytiska styrmedel är och presenterar tre sådana styrmedel, nämligen medborgardeltagande, visioner och experiment. Avslutningsvis pekar vi på lärdomar och vägar framåt för minskad och långsammare mobilitet med folkligt stöd.

MINSKAD OCH LÅNGSAMMARE MOBILITET

Dagens samhälle präglas av hypermobilitet. Det innebär att många människor har stora möjligheter att förflytta sig både långt och snabbt. Det är i synnerhet bilen och flyget som bidrar till detta. Samhällsplaneringen har under decennier utgått från de snabbare transportformerna, och den utveckling som har blivit resultatet gynnar just dessa transportformer. Transportpolitikens *raison d'être* har varit att skapa mer och snabbare mobilitet, och den tankegången präglar även de långsammare transportformerna, vilket tar sig uttryck i fenomen som ”*bus rapid transit*” och ”*snabbcykelstråk*”. En mycket stor del av befolkningen har vant sig vid att transportpolitik och individuella transportval alltid handlar om att det ska finnas många möjligheter och att man ska kunna ta sig fram snabbt; det förknippas med framsteg och framgång.

Minskad och långsammare mobilitet står i skarp kontrast mot hypermobilitet, och därför möter politiska hållningar och åtgärder med fokus på minskad och långsammare mobilitet ofta motstånd. Det är med andra ord svårt att få stöd, acceptans och legitimitet för en politik som kan bidra till det paradigmskifte som IPCC efterlyser. Såsom vi har utformat vårt samhälle är hypermobiliteten i många fall en förutsättning för att vardagen ska

fungera, och motsatsen – minskad och långsammare mobilitet – upplevs som oroväckande. Parallellt med det hypermobila samhället ser vi globalt stora grupper av migranter och flyktingar vilkas mobilitet är kraftigt begränsad.

Motståndet mot minskad och långsammare mobilitet är dock inte unisont. Med en politik som gynnar de hållbara transportformerna kommer vissa grupper, som ovan nämnts, att få bättre mobilitetsmöjligheter än idag. Det finns också rörelser i samhället som lyfter fram minskad mobilitet och långsammare alternativ. Det gäller till exempel ”We Stay on the Ground”, en svensk NGO som skapar uppmärksamhet runt flygandets negativa klimateffekter. Det gäller även den internationella stadsrörelsen Cittaslow, som i sitt manifest skriver om ”glädjen i att leva långsamt, stilla och reflekterande” (Cittaslow, 2020). Det finns också forskning som pekar på att långpendling har negativa konsekvenser för såväl hälsa som sociala relationer.

Om en samhällsutveckling mot minskad och långsammare mobilitet är nödvändig, är frågan hur vi uppnår en sådan omställning. För att svara på det ska vi titta närmare på begreppet legitimitet.

LEGITIMITET OCH STYRMEDEL FÖR OMSTÄLLNING

På långt sikt kan en regering eller en kommun inte fatta beslut om eller genomföra sin politik utan att ha folket bakom sig. Enstaka politiska åtgärder som saknar folkligt stöd kan vara genomförbara, men i ett demokratiskt samhälle kommer en regering att falla i nästa val om den fortsätter på det sättet. Det är därför av central betydelse att minskad och långsammare mobilitet – det vill säga det paradigmskifte som IPCC efterlyser – har folkets stöd. Avgörande för att politiken ska uppfattas som

legitim, är att den också ses som rättvis, men vad det i sin tur innebär kan man ha olika synpunkter på.

Legitimitet kan uppnås på olika sätt. Man kan bland annat skilja på normativ legitimitet, processuell legitimitet och kognitiv legitimitet. Normativ legitimitet innebär att *innehållet* i en viss politik stämmer väl överens med befolkningens värderingar och normer, det vill säga att befolkningen helt enkelt gillar politiken i fråga, till exempel för att den ligger i linje med andra politiska åtgärder som varit populära. Processuell legitimitet innebär att *det sätt* som politiken tagits fram och implementerats på ses som korrekt. Det kan till exempel handla om att en befolkningsgrupp ser en viss politik som legitim eftersom man varit delaktig i processen. Till sist har vi också kognitiv legitimitet, som innebär att folk tror på att politiken i fråga faktiskt kan *förverkligas* och bli till något. Det kan vara fallet om något liknande tidigare har implementerats med framgång.

Legitimitetsbegreppet är kanske lättare att förstå om vi för ett ögonblick vänder på argumentationen: En viss politik kommer *inte* att vara legitim och *inte* ha folkets stöd om den strider mot värderingar och normer, har tillkommit i en process som betraktas som oseriös och exkluderande, och om ingen tror på att den faktiskt kan förverkligas.

De två förstnämnda formerna för legitimitet kan i viss grad ersätta varandra. Om en viss politik i hög grad överensstämmer med befolkningens normer och värderingar, kan den uppfattas som legitim även om processen lämnar en del övrigt att önska. Likaså kan en process som upplevs som korrekt och rättvis göra att politiken uppfattas som legitim även om den strider mot normer och värderingar.

KATALYTISKA STYRMEDEL FÖR OMSTÄLLNING

Styrmedel är de tekniker eller metoder som en regering använder för att definiera och nå sina politiska mål. Det finns olika typer av styrmedel. Vissa syftar till att direkt påverka fördelningen av nyttor och tjänster i samhället. På transportområdet kan det till exempel handla om att anlägga en cykelväg eller införa bränsleskatter. En annan typ av styrmedel riktar in sig på att skapa stöd för regeringens mål och initiativ. Det kan handla om att man lyssnar till, och för en dialog med, de människor som påverkas av beslutet, eller att man genomför en kampanj.

Båda typerna av styrmedel kan bidra till att skapa legitimitet för minskad och långsammare mobilitet. Men *katalytiska styrmedel* är sådana medel som vi anser vara särskilt lämpade för att skapa legitimitet för minskad och långsammare mobilitet. Med ”katalytiska” menar vi att de kan påverka den politiska processen och förändra hur man ser på vissa politiska åtgärder. När ett styrmedel fungerar som en katalysator för förändring, förändras också *villkoren* för ett beslut, antingen i den aktuella processen eller i den nästkommande (Sørensen et al., inskickad). Katalytiska styrmedel har således potentialen att låsa upp dörrar för tankesätt, beteenden och strukturer som styr samhället mot en ny tillvaro, snarare än att cementera en existerande och ohållbar praxis.

TRE EXEMPEL PÅ KATALYTISKA STYRMEDEL

I det följande beskriver vi ett antal exempel på styrmedel som vi anser *kan* fungera som katalysatorer för en ökad legitimitet vad gäller minskad och långsammare mobilitet. Exempelen – medborgardeltagande, visioner och experiment – är valda för att illustrera var och en av de tre aspekterna av legitimitet som diskuteras ovan.

Det är dock viktigt att poängtera att dessa inte är de enda potentiella katalytiska styrmedel som existerar. De fungerar som exempel, och det finns ingen garanti för att dessa styrmedel stärker legitimiteten för en viss politik.

VISIONER

En typ av katalytiska styrmedel är visioner. När det gäller politik och planering kan visioner påverka normer och värderingar och på så sätt bidra till normativ legitimitet för långsammare mobilitet. Visioner kan vara nyckeln till att få politiker och medborgare att ställa sig bakom en viss klimatagenda och vissa bestämda klimatmål. Forskare och aktivister har på samma sätt argumenterat för att positiva visioner kan spela en avgörande roll för utvecklingen av mer hållbara städer och för att motivera medborgarna.

Ett exempel på sådana transformativa visioner med fokus på klimat och hållbarhet är ett EU-finansierat projekt, där fyra visioner togs fram för Ungern, Skottland, Iberiska halvön och Europa (Hölscher et al., 2022). Visionerna togs fram i ett samarbete mellan olika aktörer, och målet var att skapa gemensamma och hållbara visioner för olika nationella och regionala kontexter. Aktörerna var engagerade i frågor om hållbarhet, och visionerna omfattade gemensamma ambitioner för att reducera CO₂-utsläpp och sträckte sig därmed längre än till enbart transportsektorn. En önskan om minskad och långsammare mobilitet märktes i synnerhet i den ungerska visionen, som hade fokus på gång och cykling. I samtliga visioner lyftes olika former av elektrifierad och virtuell mobilitet fram.

Erfarenheten från detta visionsarbete är att klimatmål och målsättningar om rättvis och social hållbarhet måste kombineras, om en transformativ vision ska etableras. Alla fyra visionerna betonar behovet av livskvalitet och gemenskap, liksom jämlikhet

mellan människor och mellan olika samhällen. Lek och konst ingick i det transformativa tänkandet i samband med utvecklingen av visionerna. Att gestalta visioner är ett viktigt element.

Att ta fram visioner är förenat med utmaningar av olika slag. Det kan handla om hur man diskuterar värderingar och eventuellt motstående åsikter, intressen och normer hos olika samhällsgrupper. Den typen av oenigheter bör inte tystas ned. De ska upp på bordet, så att skillnaderna blir tydliga för alla, och så att man kan försöka förstå varandra och vad som döljer sig bakom skillnaderna.

Det är svårt att bevisa att utveckling av visioner ger legitimitet åt konkreta politiska åtgärder. Men exemplet med de fyra visionerna visar att när positiva visioner om ett liv med minskad och långsammare mobilitet diskuteras brett i samhället, kan detta synliggöra sådant som vi idag tar för givet och bidra till ett samtal om vad som är eftersträvansvärt beträffande befintliga transportsystem och alternativ. Visioner har potentialen att ändra normer, värderingar och attityder. En bred diskussion om hur vi önskar leva inom planetära gränser, snarare än ett snävt fokus på mobilitet, kan vara nyckeln till att främja en normativ legitimitet för minskad och långsammare mobilitet. En vision om nollutsläpp av CO₂ engagerar knappast folk i någon större utsträckning, men en vision om ett levande samhälle och ett bra liv kan göra det.

MEDBORGARDELTAGANDE

Ett annat katalytiskt styrmedel är medborgardeltagande. Medborgardeltagande kan i vissa fall bidra till att ge processuell legitimitet åt en politik som går ut på minskad och långsammare mobilitet. Att ett medborgarråd ägt rum kan innebära att både deltagarna själva och andra människor uppfattar processen i sig och därmed också politiken i fråga som legitim.

Huruvida medborgardeltagandet bidrar till legitimitet eller inte, beror på hur deltagandet hanteras. Viktigt är till exempel att deltagarna representerar ett brett utsnitt av befolkningen. Legitimiteten minskar däremot om deltagarna huvudsakligen representerar ett enda kön eller en avgränsad åldersgrupp eller en specifik trafikantgrupp. Det är också viktigt att man lägger tid på att skapa uppmärksamhet och på att ”utbilda” deltagarna, så att ett informerat samtal kan äga rum.

Ett exempel är från Köpenhamn, där ett medborgarråd (”borgersamling”) med 36 representativa invånare genomfördes år 2019 för att bland annat diskutera trafikförhållandena i Köpenhamns medeltida stadskärna (”Middelalderbyen”). Av medborgarrådets deltagare bodde 75 procent i själva området och 25 procent utanför. Deltagarna var representativa sett till kriterier som kön, ålder, arbete och biläggande. Medborgarrådet möttes under sex kvällar. I början fick de lyssna till ett antal föredrag och ta del av information. Så småningom låg fokus i stället på att deltagarna själva skulle formulera rekommendationer. En av dessa var att 750 av 1 050 parkeringsplatser skulle tas bort från den medeltida stadskärnan, vilket förväntades reducera biltrafiken i området med 45 – 60 procent och även främja både cykel- och gångtrafik. Det är ett exempel på en politik som leder till minskad biltrafik och som gynnar hållbara transportformer, och således främjar minskad och långsammare mobilitet. Kommunen har följt nästan samtliga rekommendationer från medborgarrådet, inklusive det om att ta bort parkeringsplatser (Portinson Hylander et al., inskickad).

Medborgarrådet i Köpenhamn är ett uttryck för det som kan betecknas som representativt och deliberativt medborgardeltagande, något som numera tillämpas i många länder och städer. Även i Sverige genomfördes under våren 2024 ett nationellt medborgarråd med fokus på klimat och transport inom ramen

för forskningsprogrammet Mistra Fairtrans. Denna typ av deltagande karakteriseras av att det är representativt och ”utbildar” deltagarna.

Är då medborgarråd ett potent katalytiskt styrmedel för minskad och långsammare mobilitet? I exemplet från Köpenhamn bidrog medborgarrådet först och främst till att skapa legitimitet för politikerna, som tyckte sig tryggt kunna följa rådets rekommendationer. Detta bland annat för att deltagandet var representativt – till skillnad från andra former av deltagande i kommunen, där det ofta bara är vissa grupper som väljer att delta. Dock hade medborgarrådet i fråga inte den bredare befolkningens uppmärksamhet och det bidrog därför endast i begränsad omfattning till ett folkligt stöd. För att den här typen av medborgarråd ska kunna bidra till att allmänheten uppfattar ett förslag som legitimt, krävs att processerna uppmärksammas i media eller via kommunens kanaler, så att fler känner till vad som pågår och är medvetna om diskussioner och rekommendationer.

Medborgardeltagande kan med andra ord bidra till att skapa processuell legitimitet för en politik som främjar minskad och långsammare mobilitet. Men det kräver att befolkningen i stort får mer information om processen, om de diskussioner som förs, liksom om rekommendationerna, än vad som var fallet i Köpenhamn.

EXPERIMENT

Ett tredje slags katalytiskt styrmedel är experiment. I samtiden är det populärt med experiment, och vi ser living labs, pilotstudier och demonstrationsprojekt som metoder för att skapa förändring. Det gäller även i fråga om transport och mobilitet. Experiment kan bidra till att skapa kognitiv legitimitet för

minskad och långsammare mobilitet, eftersom ett experiment i praktiken kan illustrera hur innovationer, politiska åtgärder och andra initiativ fungerar. Om medborgarna tack vare ett experiment får möjlighet att se hur åtgärder för minskad och långsammare mobilitet fungerar i vardagen, kommer de i högre grad att tro på att sådana åtgärder kan fungera i större skala även utanför experimentets ramar.

Ett exempel är Living Lab Riksten, som genomfördes i Riksten i Botkyrka kommun inom ramen för forskningsprogrammet Mistra SAMS (se även kapitel 2 och 3 i denna antologi). Riksten är ett relativt nytt bostadsområde i utkanten av södra Storstockholm. En liten grupp invånare var engagerade i living labbet som medforskare. De ombads minska sina bilresor och fick tillgång till en rad mobilitetstjänster i form av delade elsparkcyklar och cyklar samt en jobbhubb (se även kapitel 4). Samtidigt ombads de att reflektera över sina mobilitetspraktiker. Resultaten visar att medforskarna inte lyckades reducera sitt bilresande, eftersom bilen var nödvändig i deras vardag. Trots det hade många glädje av att kunna cykla till kollektivtrafiken till exempel i samband med pendling till arbetsplatsen. Deras reflektioner visade dessutom att medforskarna ville se fler investeringar som främjar hållbar mobilitet och gör bilen mindre attraktiv (Henriksson et al., 2024). En slutsats från living labbet är, att när medborgare bjuds in att testa nya mobilitetstjänster och att komma med förslag till lösningar i den lokala miljön, ställer de sig – i alla fall i det här exemplet – bakom en politik som främjar minskad biltrafik, även om det sker på bekostnad av den egna bekvämligheten.

En kritik som förts fram är att experiment kan vara svåra att skala upp. Vidare menar vissa att det är osäkert om erfarenheterna från experiment som leds av forskare eller kommersiella

partners faktiskt kommer lokalsamhället till godo och integreras i traditionella planeringsprocesser. Det finns emellertid positiva och övertygande argument för att experiment kan ändra mobilitetsförhållanden, synliggöra alternativ och skapa medvetenhet om befintliga mobilitetsmönster som vi annars tar för givet. Det gäller i synnerhet när experimenten planeras i samarbete med invånare och andra lokala aktörer.

När vanliga medborgare och deras konkreta kunskaper finns med vid bordet, händer det ofta att de blir ambassadörer för nya lösningar. Och det är just detta som är syftet med den kognitiva legitimiteten. Att koppla samman experiment med aktuella, lokala målsättningar och planer är avgörande för framgång. Därför är det sannolikt lika viktigt att engagera politiska aktörer och andra lokala aktörer som har mandat att påverka fysisk planering och mobilitet, som det är att engagera invånarna.

LÄRDOMAR

Minskad och långsammare mobilitet är sannolikt nödvändigt om vi ska klara av att leva inom de planetära gränserna, bromsa klimatförändringar och upprätthålla biodiversitet. Men det kräver stöd från befolkningen, och det är inte alldeles enkelt att uppnå.

Vi har föreslagit ett antal *katalytiska styrmedel* som kan vara särskilt lämpliga för att skapa just det stödet. Vi har berört medborgardeltagande, visioner och experiment, som under särskilda förutsättningar kan fungera som katalytiska styrmedel. Man kan tänka sig andra ansatser, till exempel systematiskt arbete med åtgärds paket innehållande både morötter och piskor, eftersom ett samlat paket kan uppfattas som legitimt, även om det innehåller åtgärder som inte ensamma gör det.

Även katalytiska styrmedel skulle kunna användas i samlade åtgärds paket. Man kan tänka sig att medborgardeltagande an-

vänds vid utformningen av ett experiment som används för att utveckla visioner. Vi har nämnt flera sådana exempel. Ett är medborgarrådet i Middelalderbyen i Köpenhamn.

Katalytiska styrmedel är inget mirakelmedel och löser inte alla svårigheter och barriärer vad gäller minskad och långsammare mobilitet. Den fysiska planeringen måste också ändras till fördel för minskad och långsammare mobilitet. Jobbhubbar och hemarbete är också nödvändiga initiativ. Det finns starka ekonomiska intressen i det hypermobila samhället som inte försvinner även om invånarna skulle finna ett samhälle med minskad och långsammare mobilitet attraktivt. Tvärtom kommer sådana intressen säkert göra vad de kan för att övertyga folk om det motsatta.

Det är lätt att tänka att legitimitet och folkligt stöd endast är något för aktörer inom politik och förvaltning att fundera över. Så ser vi dock inte på det. Alla som arbetar för en hållbar transport och mobilitet bör fundera på hur man skapar legitimitet för den politik och de åtgärder som krävs.

Fler aktörer behöver bli uppmärksamma på de utmaningar som en omställning bort från ett hypermobilt samhälle innebär, liksom på behovet av att skapa legitimitet, och på den potential som finns i katalytiska styrmedel. Ett utökat medborgardeltagande, nya visioner och experiment är olika sätt att målmedvetet driva ett sådant arbete.

REFERENSER OCH TIPS PÅ VIDARE LÄSNING

Cittaslow (2020): Cittaslow Manifesto. https://www.cittaslow.org/sites/default/files/content/page/files/8314/cittaslow_manifesto_-_en.pdf, 18 september 2024.

Henriksson, M., Berg, J., & Henriksson, G. (2024). Everyday mobility and citizenship: a living lab approach. *Urban Planning and Transport Research* 12(1): 1-22.

Hölscher, K., Frantzeskaki, N., Jäger, J., Holman, I., & Pedde, S. (2022). Co-producing transformative visions for Europe in 2100: A multi-scale approach to orientate transformations under climate change. *Futures* 143, 103025.

IPCC (2022). Sixth Assessment Report. *Climate Change 2022. Mitigation of Climate Change*. <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/downloads/18september2024>.

Portinson Hylander, J., Tønnesen, A., Sørensen, C.H. & Rye, T. (inskickad): The Role of Public Participation in Legitimizing Contentious Urban Transport Measures. Inskickad till *Cities*.

Sørensen, C.H., Henriksson, M. & Portinson Hylander, J. (inskickad): Enhancing policy legitimacy for less and slower mobility: the potential of catalytic policy instruments”. Inskickad till *Applied Mobilities*.

Politiskt ledarskap för hållbar omställning på transportområdet

Karin Thoresson och Karolina Isaksson

En omställning till hållbara transportsystem är ingen utopi, utan en möjlig och nödvändig framtid. Att ställa om är dock komplext och kräver insatser på en rad områden och på olika politiska och administrativa nivåer. I dagens politiska diskussion riktas fokus ofta mot nya teknologier och tjänster, men det behövs även förändringar av mer genomgripande karaktär, som berör både resandet i vardagslivet och mer övergripande strukturer och prioriteringar i planeringen av samhället. Enligt samtida forskning är minskad bilanvändning en nödvändig utveckling för att transportsystemet ska kunna bli hållbart. Det behövs en överflyttning av resor till andra färdmedel och en minskning av resandet, vilket förutsätter att tillgänglighet skapas på andra sätt än med mobilitet, exempelvis genom ökad närhet till det som behövs i vardagen eller genom digital tillgänglighet.

Omställningen är till sin natur politisk. Det innebär att den, både vad gäller process och innehåll, är genomsyrad av värden och värderingar. Många av de åtgärder som lyfts fram som nödvändiga i aktuell forskning är kontroversiella, och leder inte sällan till spänningar och konflikter. Detta gäller inte minst frågan om minskat bilresande.

Eftersom omställningen är politisk är den beroende av ett brett stöd bland både politiska partier och medborgare, vilket är grunden för dess demokratiska legitimitet (se även kapitel 8

i denna antologi). Det gör politiker till en central och viktig aktörskategori för att göra hållbar omställning möjlig. Det blir viktigt att förstå vad som påverkar politikernas möjligheter att utöva sitt politiska uppdrag och skapa handlingsutrymme för att driva och genomföra kontroversiella åtgärder.

Det var mot ovanstående bakgrund som vi under vår, sommar och tidig höst år 2024 genomförde en kvalitativ intervjustudie med lokalpolitiker i svenska kommuner. De intervjuade politikerna tillhör olika partier i ett urval kommuner av varierad storlek och med olika geografiskt läge. Den centrala frågan i studien var vad som krävs för att utöva ett politiskt ledarskap för mer genomgripande förändringar som syftar till att ställa om det lokala transportsystemet.

POLITIK I SAMARBETE OCH KONFLIKT

Vad är en politisk ledare? Tanken går lätt till starka och karismatiska individer – politiska förkämpar – som det funnits exempel på i städer som London, Paris, Gent och Stockholm. Dessa har också gjort avtryck i vetenskapliga studier som ofta skildrar ett starkt individuellt ledarskap, i hög grad knutet till person. Men det finns också forskning som ger andra perspektiv på politiskt ledarskap.

I nyare statsvetenskaplig forskning som förhåller sig till andra exempel än transporter och mobilitet diskuteras politiskt ledarskap på delvis andra sätt. Snarare än att se politiskt ledarskap som ett resultat av individuell styrka, skickligt politiskt spel och specifika personlighetsdrag beskrivs ledarskap här som något som skapas i ett nät av relationer, där kapaciteten att leda och driva förändringsprocesser till stor del bottnar i interaktionen med andra aktörer som tjänstepersoner, andra politiker, medborgare och organiserade intressen (Sørensen & Torfing, 2019).

Denna typ av forskning betonar en förändrad politikerroll som i högre grad än tidigare är beroende av relationsbyggande och samarbete. Det hänger bland annat ihop med att de samhällsproblem som ska tas om hand är djupt komplexa, och att det saknas självklara lösningar. Det gör, menar dessa forskare, att dagens politiker behöver vara samarbetsinriktade, uppfinningsrika och kreativa om de ska kunna utöva ett politiskt ledarskap som också kan få brett stöd.

En intressant kontrast till ovanstående samarbetsinriktade perspektiv är den kritik mot samtidens politiska tillstånd som framförts av den belgiska statsvetaren Chantal Mouffe. Enligt Mouffe finns det problem med politik som blir alltför konsensusinriktad. Skälet är, menar hon, att konflikter utgör själva kärnan av det som är politiskt. En sund politik måste därför både synliggöra och hantera konflikter på ett öppet och konstruktivt sätt. Om konflikter slätas över i syfte att nå enighet och samla flera politiska aktörer riskerar det att få allvarliga konsekvenser, eftersom konflikter och motstående intressen inte försvinner utan i stället kvarstår under ytan. Om dessa inte synliggörs och blir föremål för tydliga prioriteringar riskerar de att i längden underminera tilliten till det demokratiska systemet från de medborgare vars värderingar och intressen blir osynliggjorda. Det kan i sin tur bli en grogrund för populism.

Konflikterna måste få utrymme i politiken, menar Mouffe, men det kan hanteras på olika sätt. Hennes begrepp agonism och antagonism signalerar skillnaden mellan konflikten som en positiv och konstruktiv kraft i politiken och ett låst och destruktivt förhållande mellan politiska motståndare.

De två teoretiska perspektiven på politiskt ledarskap har kompletterat varandra i den här studien. Konkret innebar det att vi i intervjuerna med politiker ställde frågor om både samarbeten

och konfliktpunkter kopplat till politik för hållbar omställning på transportområdet.

MOBILITET OCH TRANSPORTER SOM POLITIKOMRÅDE

Innan vi kommer till resultatet av intervjuerna är det på sin plats att ge en kortfattad men närmare beskrivning av mobilitet och transporter som politikområde. I ett historiskt perspektiv blev det ett stort och viktigt område för politiken i samband med framväxten av det moderna transportsystemet under 1900-talet. Under denna tid blev också problem synliga, först de höga olyckstalen, därefter miljöfrågorna och i slutet av seklet klimatfrågan.

Behovet av att ställa om transportsystem i hållbar riktning har diskuterats och funnits med i politiken sedan åtminstone 1990-talet, ännu längre om protester i samband med lokala miljöfrågor och 1960- och 1970-talens omvandling av städer inkluderas. Politikområdet har haft en tydligare riktning under de tre senaste decennierna genom transportpolitiska mål som bland annat lyfter fram hållbar utveckling, miljö, klimat och jämställdhet. I praktiken har även en rad institutionella reformer gjorts, till exempel införandet av principer såsom fyrstegsprincipen och TRAST (Trafik för en attraktiv stad) som sedan tidigt 2000-tal har fungerat som Sveriges variant på EU:s Sustainable urban mobility plans (SUMP). Många kommuner har egna hållbarhetsmål för transporter och tar fram särskilda trafikstrategier för att främja hållbart resande.

Samtidigt som viktiga steg har tagits på övergripande policy-nivå är transporter och mobilitet ett politikområde som präglas av trögheter och bristande måluppfyllelse. Trots att övergripande mål, principer och styrdokument är på plats fortsätter förändringar att gå trögt. Forskning om strategisk transport- och

samhällsplanering visar att det finns omfattande institutionella trögheter och maktdynamik som gör det svårt att integrera klimat- och miljöhänsyn i planeringens praktik (Isaksson & Eriksson, 2021). Andra studier har påvisat att fyrstegsprincipen många gånger inte efterlevs i praktiken (Lund et al., 2021). Och även om högre miljö- och energieffektiviseringskrav på fordonssidan har lett till reella utsläppsminskningar per fordon så motverkas dessa förbättringar av en ökning av antalet personkilometer och även allt större och tyngre bilar.¹ Transportsektorns utsläpp har minskat påtagligt sedan tidigt 2000-tal men för långsamt i relation till vad som skulle behövas för att klara klimat- och hållbarhetsmål.

Något som försvårar de sociala förändringar som krävs som en del av omställningen är den teknikoptimism som präglar transportpolitik och transportsektorn i stort. Hit hör exempelvis förhoppningar om att elektrifiering och annan ny fordonsteknik är hela lösningen på transportsektorns klimat- och hållbarhetsproblem. Det finns många analyser som visar att teknikutveckling ger viktiga bidrag men att detta inte är tillräckligt i sig. Dessutom är ny teknik inom exempelvis elektrifieringsområdet kopplad till nya problem, som har med livscykelperspektiv, utvinning av råvaror och avfallshantering att göra (Berg Mårtensson et al., 2023). Även problem med partiklar och buller kvarstår med en elektrifierad fordonsflotta. De negativa effekter som omfattande biltrafik ger upphov till handlar inte heller bara om utsläpp utan även om olyckor, trängsel, markanvändning och fysiska och sociala barriärer. En del av dessa problem måste hanteras genom samhällsplanering och beteendeförändringar, men detta tenderar att marginaliseras när stora förhoppningar sätts till tekniska lösningar.

1 Enligt Trafikanalys statistik om den svenska fordonsparken 2023 har den genomsnittliga vikten på en personbil i trafik ökat med 7 procent de senaste tio åren.

I de många studier som har gjorts av transportplanering och transportpolitiska processer är värderingskonflikter ett återkommande inslag. Det handlar dels om olika typer av intressen, exempelvis näringslivsintressen och miljöintressen, dels om intressen kopplat till stabilitet och förändring, och hur mycket och på vilket sätt som samhället bör påverka människors resande. Detta har märkts inte minst på riksnivå under den senaste mandatperioden där ledande politiker till och med framhåller att den klimatpolitiska omställningen inte ska märkas, att människor inte ska behöva ställa om sina liv som en följd av klimatkrisen. Frågan om livsstilsförändringar – symboliserade av bilanvändning – är en politiskt het potatis.

VAD KRÄVS FÖR ATT UTÖVA POLITISKT LEDARSKAP?

Vi intervjuade tio lokalpolitiker från ett urval svenska kommuner av olika storlek och i olika delar av landet. Politikerna valdes ut för att de har erfarenhet av att driva och genomföra initiativ som syftar till minskat bilresande, vilket ofta leder till kontroverser och motstånd. Ändå har de kunnat driva sina initiativ vidare och klarat av att implementera åtgärder som kan anses inopportuna. Att de politiker som tillfrågats har haft en ledande roll och verkat för en förändring har betydelse för vilka partier som är representerade i studien, vilket är relaterat både till hur det politiska styret ser ut i olika kommuner och till partiets olika ideologier. Bland intervjupersonerna är tre partier representerade: Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Moderaterna.

Vad är det då som har gjort att politikerna har kunnat utöva sitt politiska ledarskap? I detta avsnitt gör vi nedslag i resultatet från intervjustudien. Framställningen är sorterad i tre teman som återkommer i politikernas berättelser.

Ett första tema handlar om **kunskap**, vilket även belyser frå-

gor om samarbete mellan politik och förvaltning. Politikerna framhåller betydelsen av att förändringar som föreslås vilar på goda grunder och kunskapsunderlag av hög kvalitet. En välgrundad analys av problem och lösningar är central för att de ska kunna motivera och förklara för medborgare, kritiker och andra berörda varför en viss typ av förändringsinitiativ bör genomföras. Eftersom politiker har ett tidsbegränsat uppdrag, ska representera sina väljare och många dessutom sköter uppdraget på sin fritid, blir relationen till tjänstepersonerna central. Tjänstepersonerna, eller förvaltningen, står för kontinuitet, saklighet och professionell kunskap. Politikerna är på flera sätt beroende av dem. En politiker säger att ”förvaltningen får de politiker den förtjänar” och syftar på hur viktig kvaliteten på beslutsunderlagen är för kvaliteten på de politiska besluten och i bredare mening den politiska styrningen.

Politiker inhämtar dock även kunskap på andra sätt, exempelvis genom att prata med medborgare eller ta del av andra kommuners erfarenheter. Politikerna betonar även vikten av lokalkännedom och av att sätta sig in i hur olika åtgärder påverkar det lokala transportsystemet, exempelvis om man stänger av en gata för biltrafik, skapar nya bussfiler och cykelstråk eller sänker hastighetsgränser. Lokala trafikpolitiska åtgärder tenderar att ha både vinnare och förlorare, och väcker ofta reaktioner. Det är centralt att kunna motivera konsekvenser för olika grupper, och att förklara vilka prioriteringar som görs och varför.

Ett annat tema handlar om **kommunikativa strategier** som enligt de intervjuade politikerna har stor betydelse för hur frågor om hållbar mobilitet kan diskuteras med andra politiska partier, intressegrupper och även tas emot av en bred allmänhet. En politiker menar att biltrafik behöver diskuteras som en fördelningsfråga, vilket framhålls som grundläggande, relevant och

begripligt i ett lokalt och urbant perspektiv. Inte minst handlar det om fördelningen av yta som en begränsad resurs i staden. Flera politiker framhåller betydelsen av att rikta fokus mot de värden som kan skapas med en förändrad trafikpolitik, snarare än att fastna i resonemang om utsläppsnivåer, parkeringstal och framkomlighet för olika trafikslag – även om detta givetvis är centralt. En av de intervjuade säger: ”Vi säger inte att vi tar bort parkeringsplatser, vi säger att vi planterar träd.” Förändrade sätt att prata om trafikfrågor har för vissa politiker möjliggjort nya politiska allianser. En politiker tar uteserveringar som exempel på något som kan vara attraktivt för lokala affärsinnehavare. Enligt denna politiker har denna grupp inte alltid ett intresse för hållbar mobilitet men däremot för potentialen som följer av att fler människor kan röra sig och vistas i staden.

Ett tredje tema är tid och vad som kan kallas **”politisk tajming”**. Tiden och tidpunkten är något som enligt de intervjuade har betydelse för när och på vilket sätt de kan genomföra potentiellt kontroversiella åtgärder. Förutom mandatperiodens uppenbara cykel där det politiska mandatet omprövas var fjärde år så relaterar politikerna till tid både på kortare och längre sikt. Politisk tajming innebär bland annat att det är bättre att genomföra kontroversiella åtgärder tidigare under mandatperioden än senare, och framför allt att de hinner färdigställas så att medborgare kan bedöma resultatet i god tid innan nästa val.

På transportområdet är det väl känt att förändring ofta möter motstånd. De intervjuade politikerna är generellt inte oroad över kritik, det är en del av jobbet. De beskriver det som viktigt att lyssna in och bemöta olika typer av reaktioner, men samtidigt inte ge efter alltför lättvindigt för en stark opinion som kanske inte är representativ. Flera av de intervjuade har erfarenhet av situationer då det har visat sig bra att stå fast vid åtgärder

som initialt har varit kontroversiella, eftersom de opinioner som uttrycks initialt ibland ändras. I andra fall kan det vara klokare att backa och justera införda åtgärder eller avvakta till ett bättre tillfälle med att över huvud taget gå fram med ett specifikt förslag. En politiker resonerar kring förmågan att känna av när tidpunkten är rätt opinionsmässigt. Med ökad politisk erfarenhet har intervjupersonen lärt sig ha is i magen och ”inte vilja göra allt på en gång.” Ytterligare ett exempel på tidens betydelse handlar om det långa perspektivet: Flera politiker framhåller att det är viktigt med en bred politisk förankring för att inte inriktningen i stort ska ändras alltför kraftigt från mandatperiod till mandatperiod, vilket sätts i relation till bristande stabilitet och sviktande tillit till det politiska systemet.

Ovanstående teman genomsyras av flera relationer: till tjänstepersoner, medborgare, väljare, kritiker, andra politiker, politiska meningsmotståndare, med mera. Att vara relationellt inriktad innebär dock inte att politiskt ledarskap handlar om att alltid bygga konsensus. Politikerna balanserar ständigt mellan samarbete och konflikt. Samarbete och samsyn är nödvändigt för att bygga allianser till exempel med aktörer som annars blir ens motståndare och som är starka i antal eller resurser. Men politikerna återkommer också till betydelsen av konflikter – inte minst för att mobilisera väljare. Det framhålls som viktigt att visa vilka värderingar som är de centrala, vilka fördelningsfrågor som politiken (även på detta område) ytterst handlar om, vad man vill uppnå på lång sikt, vilka andra tänkbara framtider som man inte vill främja.

LÄRDOMAR

De politiker som har intervjuats i den här studien är politiker med en övertygelse om att hållbar mobilitet är viktigt och möjligt.

De har drivit frågor inom detta område och verkat för implementeringen av åtgärder för mer hållbara lokala transport-system. De är politiker, men inga ovanliga eller särpräglade förkämpar. Det är inte så de beskriver sig själva eller framträder i intervjuerna. I stället beskriver de en rad aspekter som påverkar deras förmåga eller framgång i att leda potentiellt kontroversiella åtgärder. Det är aspekter som har med resurser, relationer, tid, plats och förhållningssätt att göra. Vilka lärdomar kan då dras av denna studie?

En första lärdom handlar om hanteringen av konflikter som kärnan i det som är politiskt. Tar vi Mouffes teoretiska idé om det politiska på allvar innebär det att konflikter mellan olika politiska ideologier och intressen måste ges utrymme. Av de intervjuade politikerna får vi veta vad konflikterna handlar om och vad de själva har för förhållningssätt. Studien visar att inskränkningar av bilens utrymme ofta är en politisk brännpunkt, där olika och starka intressen konfronteras med varandra. Politikernas förhållningssätt till konflikt handlar om en ständig navigering för att komma vidare, men också om att de ibland söker konflikten som ett sätt att synliggöra behov av prioriteringar och visa sina egna politiska ståndpunkter i relation till andra politiker, partier och intressen. En lärdom är att söka efter ett konstruktivt förhållningssätt till konflikt, som ger politiken synlighet och ”nerv” i motsats till att dölja konflikter bakom vaga visioner om hållbarhet som inte konkretiseras.

En andra lärdom handlar om politikens tidrumsliga sammanhang. Platsens betydelse återkommer som en röd tråd genom intervjuerna, både den specifika platsen för en viss åtgärd, som en gata, ett torg eller en stadsdel, och hela staden eller kommunen med sina specifika förutsättningar, sin kultur och sin historia. Politiker kan genom att anknyta till platsen

måla upp sina värderingsbaserade visioner om framtiden och i detta peka på alternativa sätt att utforma och använda specifika platser. Tiden är ett närliggande tema som också återkommer i intervjuerna, både kortsiktigt och långsiktigt. För politikerna handlar den tidsmässiga dimensionen om rätt tidpunkt, sett till opinionen eller till mandatperiodens cykel, om uthållighet och om att ha tid att färdigställa det som påbörjats, liksom om stabilitet över tid och långsiktig tillit till politiken. Med andra ord behöver politiken och de åtgärder som drivs av den förstås i relation till ett lokalt sammanhang, som finns på en viss plats vid en viss tidpunkt.

En tredje lärdom är att kapaciteten för politiskt ledarskap är något som går att påverka, och inte bara av politikerna själva. Inte minst kan förvaltningen spela en viktig roll. Studien bekräftar bilden från samtida litteratur av ett relationellt inriktat politiskt ledarskap, där politikerna förhåller sig till olika typer av aktörer och grupper som de är beroende av för att utforma och driva sin politiska inriktning. Både inåt i organisationen, till exempel tjänstepersoner och andra politiska partier, och utåt: väljare, organiserade intressen, det lokala näringslivet, med mera. För tjänstepersoner, som tillhör den kommunala förvaltningen, är den professionella kunskapen om det lokala transportsystemet, om åtgärder och effekter, central för själva genomförandet av politiska beslut. Samarbetet redan innan beslut är fattade är därför viktigt för ledarskapet – att utformning och lösningar vilar på goda grunder och att politikerna själva känner att de har goda skäl för de åtgärder som de driver, men det kan också handla om utformningen av själva processen, till exempelvis information, dialog och förankring med olika grupper.

REFERENSER OCH TIPS PÅ VIDARE LÄSNING

- Berg Mårtensson, H., Höjer, M., & Åkerman, J. (2023). Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development. *International Journal of Sustainable Transportation*. 18(2): 115–133.
- Lund, E., Rosqvist, L.S. & Wennberg, H. (2021). *Fullt genomslag för fyrstegsprincipen – Forskningsöversikt*. Trivector AB.
- Mouffe, C. (2022). *Towards a green democratic revolution. Left populism and the power of affects*. Verso Books.
- Mouffe, C. (2008). *Om det politiska*. Tankekraft Förlag.
- Sørensen, E. & Torfing, J. (2019). Designing institutional platforms and arenas for interactive political leadership. *Public Management Review* 21:10: 1443-1463.

Initiativ för hållbar mobilitet - resultat från en workshop

Karolina Isaksson, Inger Aspåker och Claus Hedegaard Sørensen

Vad skulle hända om man samlade ett urval personer som alla är insatta i frågor om miljö, klimat, samhällsplanering, hållbara transporter och mobilitet i samma rum och lät dem diskutera möjligheter och utveckla förslag på konkreta initiativ för hållbar omställning på transportområdet?

Det var denna idé som ledde till att vi från Mistra SAMS-programmet i april år 2024 samlade 25 personer till en framtidsinriktad workshop på en kursgård utanför Stockholm. Temat var behovet av påskyndad omställning med brett folkligt stöd, med fokus på transporter och mobilitet. Under två dagar fick dessa personer, som till vardags är verksamma inom civilsamhälle, offentlig sektor, näringsliv och forskning, utbyta tankar och erfarenheter och arbeta fram konkreta omställningsinriktade förslag som kan göras i närtid.

I detta kapitel presenteras workshoppens upplägg och genomförande, och de förslag som den mynnade ut i. Kapitlet avslutas med reflektioner om betydelsen av att skapa sammanhang bortom vardagens rutiner, där fokus kan riktas särskilt mot möjligheter till omställning med fokus på hanterbara och konkreta initiativ.

BAKGRUND: OTILLRÄCKLIG POLITIK FÖR OMSTÄLLNING

Enligt det klimatpolitiska ramverket ska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter i Sverige minska med 70 procent till år 2030 jämfört med utsläppsnivåerna år 2010. Betydande utsläppsminskningar har skett under det senaste decenniet, men gapet till 2030-målet är fortfarande stort. Klimatpolitiska rådet har kritiserat både den föregående och den nuvarande regeringen för att ha otillräckliga strategier för transportsektorns klimatomställning. Kritiken mot den nu (år 2024) sittande regeringen har varit skarpare än mot den förra, bland annat eftersom styrmedel som tidigare har lett till utsläppsminskningar på transportområdet har tagits bort. Att omställningen till hållbara transporter och mobilitet går trögt beror inte på att kunskap saknas. Tvärtom: kunskapsläget är gott när det gäller vad för sorts övergripande inriktning som skulle behövas för att öka chansen att nå mål om minskade utsläpp och mer hållbara städer och samhällen. I forskning om hållbara transporter sammanfattas detta ibland med hjälp av ramverket ”Undvik, Skifta, Förbättra”, som presenterades i kapitel 1 i denna antologi.

Kärnan i ”Undvik, Skifta, Förbättra” är att det inte kommer räcka med teknikutveckling. Detta bekräftas av samtida forskning på området som visar att vi inte kommer klara omställningen till ett hållbart samhälle om inte bilanvändningen också minskar (Berg-Mårtensson et al., 2023). För även om elbilar inte släpper ut avgaser när de körs, så leder produktionen av fordon och batterier fortfarande till utsläpp av koldioxid. Och även elbilar skapar buller, partikelutsläpp, olyckor och trängsel. Samtidigt vet vi att åtgärder för att minska biltrafik ofta anses politiskt kontroversiella, och att fokus vanligtvis riktas mot elektrifiering och förnybara bränslen istället för att föreslå åtgärder för förändrade mobilitetspraktiker.

FOKUS PÅ HUR

Problembilden ovan utgjorde grunden för workshoppen i april år 2024. Vi ville dock fokusera mer på möjligheter för att bryta låsningar och öka takten i omställningsarbetet, snarare än att fördjupa oss i problemen. Vi ville även utforska frågor om legitimitet och sätt att bygga brett folkligt stöd för åtgärder som vanligtvis anses politiskt kontroversiella. Fokus riktades mot hur: hur säkerställs en hållbar omställning på transportområdet? Och vilka möjligheter finns att sätta igång initiativ för förändring i närtid?

Inspirationen hämtade vi bland annat hos Gibson-Graham (2006), som har lyft fram betydelsen av att se forskning som en performativ och etisk praktik. Gibson-Graham betonar att val av fokus och angreppssätt bidrar till att forma uppfattningar av problem och möjligheter i samhället i stort. Hur vi ställer frågor och söker svar gör stor skillnad för vilka öppningar för omställning som synliggörs och skapas.

WORKSHOPPENS UPPLÄGG

För workshoppen var det viktigt att samla personer med kompetens inom olika frågor kopplat till hållbar omställning av transporter och mobilitet. Inbjudan skickades till personer med kompetens inom arkitektur, bostadsfrågor, bilintressen, cykling, delad mobilitet, digitalisering, framtidsstudier, kollektivtrafikplanering, klimat, miljö, parkering, regional planering, rättvisefrågor, innovationsprocesser, trafikplanering, trafikpsykologi med mera.

Upplägget inspirerades av etablerade metoder som Future search workshop och Framtidsverkstad men också Three horizons ansatsen (Jespersen & Nielsen, 2006; Sharp, 2020;

Weisbond & Janoff, 2010). Vi behövde skraddarsy upplägget för att passa förutsättningarna: 25 människor med kompetens inom olika, delvis överlappande områden, som samlas och arbetar tillsammans i knappt två dagar. Och där merparten av personerna inte känner varandra sedan tidigare, även om några har setts i olika sammanhang och kan förväntas känna till varandra lite grann.

Målsättningen var att vi på eftermiddagen dag två skulle ha fått fram ett antal konkreta initiativ och realistiska handlingsplaner, ett första steg, på hur man kan minska bilanvändningen. För att komma dit lade vi upp en process i sju steg.

STEG 1 – DIN EGEN VISION:

HUR KOMMER DET ATT SE UT OCH KÄNNAS

NÄR VI HAR LYCKATS MED OMSTÄLLNINGEN?

Syftet med den första övningen var att få alla att börja tänka framåt, få igång motivationen och fokusera på positiva framtidsmöjligheter. Vi ville se hur var och en föreställde sig framtiden när vi hade lyckats minska biltrafiken och ställa om. Övningen blev också ett sätt att synliggöra mångfalden av visioner och att lära känna varandra lite bättre. Deltagarna fick formulera sina tankar på vilket sätt de ville. Många valde att skriva och rita på papper som sedan sattes upp längs väggarna i rummet där vi befann oss, så alla kunde se hur framtiden kan se ut när vi har lyckats.



Illustration: Josefin Årevall

STEG 2 – ATT LÄRA AV HISTORIEN:

EXEMPEL PÅ TIDIGARE GENOMFÖRDA INITIATIV.

Den andra övningen var en förberedd övning där vi hade bitt deltagarna att inför workshopen fundera på ett par exempel på tidigare förändringsinitiativ som har mottagits positivt och kunnat genomföras, trots att de mycket väl hade kunnat leda till motstånd. Det kunde även handla om initiativ som initialt har väckt motstånd, men där motståndet har övervunnits. Och det behövde inte vara initiativ inom transportområdet.

Deltagarna fick diskutera i smågrupper och skriva ner samtliga initiativ som de pratat om på post-it lappar, inga begränsningar och inga prioriteringar. När vi sedan samlades fick grupperna lägga ut alla initiativen på en gemensam lång tidslinje. Det gav en fin överblick över ett stort antal lyckade initiativ som har genomförts under den senaste 25-årsperioden. Initiativ som

nämndes var bland annat högertrafikomläggningen, rökförbud på krogen och trängselskatt.

STEG 3 – FRAMGÅNGSFAKTORER:

VAD HAR VARIT VIKTIGT FÖR GENOMFÖRANDET?

I den här övningen ville vi synliggöra vad som varit viktiga framgångsfaktorer för att de potentiellt kontroversiella initiativen har kunnat genomföras. Vi ville särskilt rikta fokus mot frågan om hur legitimitet hade skapats, vilka styrmedel, incitament, processupplägg och kompletterande åtgärder som hade påverkat utfallet. Framgångsfaktorerna som vi diskuterade noterades gemensamt i en lång lista.

Därefter hölls en kortare gemensam diskussion om initiativ som det har funnits ambitioner att genomföra men där ambitionerna inte har realiserats. Detta ledde till ett samtal om återkommande hinder. Även dessa noterades.

STEG 4 – FRAMTIDEN:

VILKA INITIATIV BEHÖVER GÖRAS NU?

Tidigt på eftermiddagen dag ett var det dags att börja rikta fokus mot framtiden igen. Deltagarna uppmanades att formulera idéer om sådant som skulle vara möjligt att sätta igång på egen hand eller tillsammans med andra, eller som det går att försöka få att hända på något annat sätt, för att minska bilanvändningen. Här fick var och en först möjlighet att fundera själv, för att sedan, än en gång, samlas i grupp. Avsikten var att samla så många förslag och idéer som möjligt. Och i detta läge behövde man inte ha svar på exakt hur de skulle genomföras.

Resultatet, när alla grupper presenterade sina idéer, blev en lång lista med förslag på initiativ som skulle kunna genomföras för att minska bilanvändningen.

Initiativen kunde vi gruppera i följande elva teman:

- Storytelling
- Individuella incitament
- Social rättvisa
- Demokrati
- Kommunal nivå
- Parkering
- Delad mobilitet
- Barnperspektiv
- Nationell planering/ nationella myndigheter m m
- Experimentellt arbetssätt
- Ekonomiska styrmedel

STEG 5 – HINDER:

VARFÖR HAR VI INTE REDAN GJORT ALLT?

Dag två startade med en tillbakablick på gårdagen och därefter följde en stund då alla deltagare fick möjlighet att reflektera över tänkbara orsaker och förklaringar till varför de idéer till initiativ som tagits fram under gårdagen inte redan är genomförda. Då kunde vi identifiera ytterligare hinder för att lyckas med omställningsinriktade initiativ (se vidare nedan).

STEG 6 - FRÅN ORD TILL HANDLING:

VAL AV TEMA OCH ARBETE MED HANDLINGSPLANER.

Resten av dag två var avsatt till att ta fram handlingsplaner för något av de initiativ/teman som framkommit dagen innan. Deltagarna fick själva välja vilket av de elva teman som de tyckte var mest intressant och relevant att jobba vidare med. Det ledde till att det bildades sex grupper som satte igång med att ta fram en handlingsplan för det de ville göra, vad som skulle kunna vara ett första realistiskt steg och vad som krävs för att genomföra

det. Resultatet av gruppernas arbete och handlingsplanerna presenterades senare samma dag.

STEG 7 AVSLUT:

VAD KAN OCH VILL DU GÖRA?

I workshoppens sista del fick var och en fundera igenom vad som skulle vara möjligt att sätta igång med på några veckors sikt. Vad var och en skulle kunna göra. Antingen för det temat och handlingsplanerna som de tidigare jobbat med eller något annat som de skulle kunna bidra med. Och workshopen avslutades med att vi gick laget runt och var och en fick berätta vad de skulle göra.

Vi hade redan i inbjudan bestämt ett datum för uppföljning av den här övningen fem veckor senare - har något hänt och i så fall vad?

FRAMGÅNGSFAKTORER OCH HINDER FÖR OMSTÄLLNING

Ett övergripande resultat från workshopen var sammanställningarna av framgångsfaktorer och hinder som påverkar genomförandet av potentiellt kontroversiella initiativ på transportområdet. Detta var något som diskuterades vid flera tillfällen under workshopen. Exempel på framgångsfaktorer och hinder som lyftes fram som viktiga var:

Framgångsfaktorer:

- Lagstiftning, finansiering, tillgång till kompetens och andra resurser.
- Idéer och visioner som ger riktning, visar varför något ska göras och som även kan skapa ett brett engagemang.

- Politiskt ledarskap och förankring hos väljare och intressegrupper.
- Välfungerande samverkan mellan olika sektorer, kunskapsområden och mellan olika administrativa nivåer.
- Processupplägg och ansatser som tillåter att testa och lära successivt, exempelvis att införa något på prov innan definitiva beslut fattas.
- Uthållighet och att orka hålla i en fråga eller idé över tid.
- Snabba synliga effekter av det som görs.

Hinder:

- Maktstrukturer och intressen, till exempel bilindustrin eller andra aktörer som har ekonomiska eller andra intressen av att upprätthålla status quo.
- Sociala normer kopplat till bilanvändning, bilnehav och ett högmobilt liv.
- Bristande politiskt ledarskap, exempelvis avsaknad av intresse och förmåga att skapa stöd för omställningsinriktad politik eller dålig tajming i förslag och genomförande.
- Fragmentering av kunskap och ansvar, bristande systemsyn i politik och förvaltning.
- Otydliga ansvarsrelationer.
- Analysmetoder och arbetssätt som reproducerar normer om hög bilanvändning eller på annat sätt försvårar initiativ för hållbar omställning.
- Att regelverk och kunskap om klimat och hållbarhet ges begränsat inflytande i praktiken.
- Samhällets oförmåga att fokusera på flera kriser samtidigt.

HANDLINGSPLANER FÖR HÅLLBAR OMSTÄLLNING

Workshoppens mest konkreta resultat var de handlingsplaner som deltagarna arbetade fram under dag två. Handlingsplanerna handlade om följande:

KOMMUNAL NIVÅ: TILLÄMPA 15-MINUTERSSTADEN

En grupp valde att arbeta med 15-minutersstaden, som är ett koncept för stadsutveckling som tillämpas i bland annat Paris, och som har blivit omtalat världen över. Konceptet går i korthet ut på att invånare i städer ska ha tillgång till det de behöver för sitt dagliga liv inom 15 minuter med cykel, till fots eller med kollektivtrafik. Gruppen formulerade en handlingsplan för att i högre grad tillämpa 15-minutersstaden i svensk stads- och trafikplanering, inte bara i nybyggnation utan även i befintlig byggd miljö, och även utanför större städers centrala delar. Ett första steg skulle för deras del handla om att kartlägga platser där det är enkelt att börja – och sätta igång.

SOCIAL RÄTTVISA:

INKLUDERA LOKALSAMHÄLLET

MED BEAKTANDE AV MOBILITETS RÄTTVISA

En grupp valde att fokusera på lokalsamhällets inkludering i olika typer av initiativ för hållbar mobilitet. Handlingsplanen motiverades bland annat av en vilja att ge röst åt individer och hushåll i Sverige som inte äger eller nyttjar bil särskilt mycket. Mobilitetsrättvisa ingick som en central del i detta förslag. Ett första steg handlade om att involvera och engagera allmännyttan, Klimatkommunerna, 2030-sekretariatet, andra NGO's samt forskare.

EKONOMISKA STYRMEDEL: BALANSERAD PRISMODELL FÖR MOBILITET

Utgångspunkten för detta förslag var att ekonomi och prissättning är starka styrmedel. Handlingsplanen gick ut på att se över de samlade kostnaderna och ekonomiska styrsignalerna som riktas till individer och hushåll, och att förändra dessa så att bilanvändning inte längre premieras framför hållbara färdmedel. Detta skulle dock kräva omfattande analyser av befintliga skatter, prisnivåer med mera. Handlingsplanen gick därför ut på att introducera idén till beslutsfattare, med förhoppning om att det skulle kunna tas vidare i en utredning och så småningom leda till utformning av konkreta förslag. Ett första steg var att väcka beslutsfattareshens intresse för förslaget.

EXPERIMENTELLT ARBETSSÄTT:

VÅGA GÖRA NYTT – DATADRIVET – NYA ARBETSSÄTT

Detta förslag grundades i behovet av att utveckla arbetssätt och analysmetoder i planering och beslutsfattande på transportområdet. Utgångspunkten var att det finns många potentiella nyttor av åtgärder för hållbart resande som inte fångas och synliggörs i traditionella samhällsekonomiska analyser. Handlingsplanen inkluderade nya arbetssätt med stegvist genomförande och att utvärdera och justera efter hand som man lär sig om åtgärders effekter, där datadrivna analysmetoder ingick som en central del. Ett första steg skulle kunna vara att utforma gemensamma målbilder för hållbart resande, tydliggöra vilka nyttor som tappas om vi inte arbetar för detta, samt uppgradera arbetssätt och analysmetoder på kommunal och regional nivå.

NATIONELL PLANERING/NATIONELLA MYNDIGHETER:

GEMENSAM STATLIG MÅLSTYRNING

En grupp valde att fokusera på offentliga myndigheters roll för transportsektorns klimat- och hållbarhetsomställning. Det finns ett flertal statliga myndigheter vars styrning, beslut och ageranden påverkar förutsättningarna att stärka och utveckla mer klimatneutrala och hållbara sätt att resa, exempelvis genom utvecklingen av transportinfrastruktur, tillämpning av trafikregler eller vägledning för hur den byggda miljön ska utvecklas och miljövärden skyddas. Gruppen konstaterade att myndigheternas arbete för minskat trafikarbete, hållbara transporter och mobilitet sällan är särskilt väl samordnat. Ett första steg skulle kunna vara att generaldirektörerna tydligt efterfrågar gemensam målstyrning och mer ensade instruktioner.

STORYTELLING: OM VAD VI HAR ATT VINNA - OCH FÖRLORA

En grupp riktade särskilt in sig på behovet av normförändringar och betydelsen av berättelser, idéer, tankar och känslor kopplat till transportsystemets omställning. De lyfte fram betydelsen av "storytelling" om vad vi har att vinna på en hållbar omställning, på sätt som verkligen kan nå fram och landa hos människor. Gruppen såg även behov av att förmedla vad som riskerar att gå förlorat om vi som samhälle inte klarar av att avveckla ohållbara strukturer och beteendemönster. Ett första steg för denna handlingsplan skulle kunna vara ett konstprojekt eller en kampanj för att väcka debatt och diskussion.

LÄRDOMAR

En första lärdom är att workshoppens fokus på möjligheter och vägar framåt gav tydligt resultat i form av utveckling av

konkreta handlingsplaner. Det var viktigt att workshoppen tog avstamp i en tydlig problembeskrivning som grundas i det som aktuell forskning på området visar, nämligen att bilanvändningen behöver minska, att elektrifiering inte är tillräckligt, och att omställningen går för långsamt. Därmed hade alla samma utgångspunkt för det arbete som sedan följde. Det var troligen också viktigt att vi inte stannade för länge i problembilden. De framåtsyftande övningarna upplevdes som stimulerande att jobba med enligt deltagarna.

En andra lärdom handlar om att det gick förvånansvärt snabbt för de 25 deltagarna, där merparten alltså inte kände varandra närmare sedan tidigare, att börja utveckla gemensamma idéer. Efter endast ett dygns arbete tillsammans fanns det sex stycken grovt skisserade förslag på handlingsplaner som alla innehöll konkreta förslag på åtgärder som var fullt möjliga att arbeta vidare med, och som bedöms ha potential att bidra till hållbar omställning. Bredden på kompetenser och perspektiv var viktig, liksom att deltagarna kom både från civilsamhälle, forskning, offentlig sektor och näringsliv.

En tredje lärdom handlar om förutsättningarna som finns (och ibland inte finns) att omsätta kunskap om klimat och hållbarhet i handling. Flera av de som deltog på workshoppen är till vardags verksamma i organisationer som direkt eller indirekt hanterar frågor om transportsektorns klimat- och hållbarhetsomställning. Men flera uttryckte att de i sina ordinarie arbeten ofta upplever sig ha relativt små möjligheter att vara kreativa och utmana strukturer och arbetssätt som upprätthåller status quo. De uppskattade möjligheten att få arbeta mål- och omställningsinriktat med fokus på vad som kan göras i närtid. Känslan var att vi gemensamt under workshoppen fick syn på möjligheter som finns och som egentligen inte behöver vara sär-

skilt svåra och krångliga att sätta igång med, bara viljan och de grundläggande förutsättningarna finns. Att vi även bokade in en uppföljningsträff bidrog till att hålla momentum, och flera av handlingsplanerna lever vidare och har lett till olika typer av konkreta initiativ. Med ett större mandat från arbetsgivare att vidareutveckla initiativen hade det antagligen gått att komma ännu längre för fler.

Sammantaget blev workshoppen ett bevis på att det finns goda möjligheter att utveckla idéer och initiativ för hållbar omställning på transportområdet. Detta är viktigt att ha med sig i en tid när frågor om hållbar omställning ofta kan framstå som överväldigande komplexa och svåra.

Forskarna Gibson-Graham (2006) har framhållit att processer och initiativ som ses som "marginella" ofta har större potential än vi vanligtvis tror och tänker. De uppmanar alla att reflektera mer över sättet som vi ställer frågor på, var vi riktar uppmärksamheten. Val av arbetssätt och hur vi ställer frågor är i sig en del av att skapa möjligheter till förändring. Detta bekräftas av den genomförda workshoppen. Det gör något med oss som människor att få vara i sammanhang där vi för en stund får möjlighet att lämna vardagens rutiner och ges utrymme att utveckla idéer och förslag kopplat till de stora och djupa problem som samhället står inför. Om 25 personer kunde komma såhär långt på två dagar så kan man undra vad som skulle hända om något liknande gjordes över längre tid och med ett tydligare uppdrag och mandat från beslutsfattare.

REFERENSER OCH TIPS PÅ VIDARE LÄSNING

- Berg Mårtensson, H., Höjer, M., & Åkerman, J. (2023). Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development. *International Journal of Sustainable Transportation*, 18(2), 115–133.
- Gibson-Graham, J.K. (2006). Diverse economies: performative practices for 'other worlds'. *Progress in Human Geography*, 32(5), 613-632.
- Jespersen, P.H. & Nielsen, L.D. (2006). Involving Freight Transport Actors in Production of Knowledge - Experience with Future Workshop Methodology. I: Thomsen, T.U, Nielsen, L.D. & Gudmundsson, H. (red.). *Social Perspectives on Mobility*. Routledge.
- Weisbord, M. & Janoff, S. (2010). *Future Search. Getting the Whole System in the Room for Vision, Commitment, and Action*. San Francisco: Berrett-Koehler Publishers, Inc..
- Sharp, B. (2020). *Three horizons. The patterning of hope*. Second edition. Triarchy press.

En framtid med färre bilresor? Lärdomar från framtidsinriktade samtal i Borlänge, Umeå och Mariestad

Malin Henriksson, Fredrik Johansson, Mattias Höjer och Jens Evaldsson

Att kunna resa betraktas idag som något självklart och som en del av den personliga friheten. Bilresandet behöver minska om befintliga klimatåtaganden ska kunna uppfyllas (Berg Mårtensson et al., 2023). Men medan vissa grupper reser väldigt mycket, både på fritiden och kopplat till arbetet, är andra grupper begränsade i sin mobilitet, eller behöver resa i högre utsträckning än de önskar. Hur denna problematik ska hanteras är en högst politisk fråga där oenigheten om vilka vägar som ska tas är stor. Oavsett detta behöver de åtgärder som vidtas uppfattas som legitima av medborgarna. Sveriges första nationella medborgarråd om klimatet, lett av forskare vid bland annat Lunds universitet, visar att människor med olika politiska och sociala bakgrunder kan tänka sig stötta åtgärder som begränsar exempelvis flygresor och gör det enklare att resa hållbart (Fairtrans, 2024). Att involvera människor i samtal om klimat kan med andra ord leda till att åtgärder som begränsar bil- och flygresande legitimeras. Kanske kan frågan om vilka visioner människor har om framtidens resande göra att människor kan föreställa sig nya sätt att resa där påverkan på klimatet begränsas samtidigt som god livskvalitet möjliggörs.

Det finns studier som pekar på att när medborgare engageras i samtal om framtiden framstår livskvalitet och levande lokal-

samhällen som viktiga faktorer som inte nödvändigtvis hänger ihop med fortsatt höga nivåer av bil- och flygresor (Henriksson et al., 2024). Det gör det relevant att ytterligare utforska metoder för att involvera människor i samtal om framtider med mindre bilresor. Forskningen pekar på att det behövs inspel från människor med olika bakgrunder och inställning till klimatfrågan och vardagsresande eftersom den mångfald som finns i verkligheten också bör speglas i de sammanhang där medborgare bjuds in till samtal.

Med dessa utgångspunkter genomförde vi under hösten 2024 workshops med medborgare på olika platser i Sverige där frågor om omställning och mobilitet på olika sätt kan komma att påverka framtiden mer eller mindre drastiskt.

I det här kapitlet beskriver vi hur vi lade upp de framtidsinriktade samtalen och vilken typ av reflektioner de ledde till. Vi resonerar kring för- och nackdelar med metoden. Syftet med kapitlet är att inspirera kommuner, civilsamhällets föreningar och organisationer samt forskare att bjuda in medborgare till framtidsinriktade processer.

FRAMTIDSINRIKTADE WORKSHOPS – SÅ GJORDE VI

Målet med de tre workshopparna var att med utgångspunkt från resultat från forskningsprogrammet Mistra SAMS, uppmuntra till en diskussion om hur resandet kan se ut i valda kommuner år 2030 när klimatmålen har nåtts. Till workshopparna bjöd vi in privatpersoner i kommuner med ambitiösa klimatmål. Vi ville att deltagande kommuner skulle ha en geografisk spridning i Sverige utifrån tanken att olika människor i olika sammanhang ska få komma till tals. Workshops genomfördes i Mariestad, Borlänge och Umeå.

Under våren 2024 hade vi möten med de utvalda kommunerna för att få en bättre kunskap om den lokala kontexten, kommunernas planer och mål, potentiella konflikter och heta frågor. Denna information sammanställdes och utgjorde en viktig del av workshopsmaterialet. Vi diskuterade även möjliga målgrupper för workshopparna samt vilka kanaler som kan användas för att hitta deltagare. Vår ambition var som tidigare nämnts att nå en blandad skara – inte bara personer som redan var aktiva i klimat- och miljöfrågor. Samtliga kommuner hjälpte oss att hitta deltagare och sprida informationen om workshopparna via sina kanaler. Det var generellt svårt att rekrytera deltagare trots hjälp från kommunen. Vi valde därför att vidga inbjudan och bjuda in via kommunernas Facebook-sidor vilket gjorde att fler anmälde sig. I efterhand kan vi konstatera att nästan samtliga deltagare redan var engagerade i klimat- och miljöfrågor, och att vi inte fick till den blandade grupp vi tänkt oss. Samtalen gav trots det insikter i viktiga frågor som har med resande och omställning att göra.

Workshopparna hölls kvällstid. I varje workshop deltog tio personer. Först presenterade vi forskning som pekade på att det krävs kraftiga minskningar av bilresandet för att nå de svenska klimatmålen för transportsektorn, som handlar om att minska utsläppen av växthusgaser med 70 procent mellan 2010 och 2030. En studie från år 2023 pekar på att det handlar om en minskning av bilresandet med mellan 20 och 50 procent per person, även med en hög elektrifieringstakt (Berg Mårtensson et al., 2023).

Efter den vetenskapliga presentationen introducerades och visades ett konstverk (se textruta 1, sid 143) med förhoppning att inspirera till nya tankar om framtiden. Detta följdes av en presentation av kommunens planer och klimatmål, som byggde

på uppgifter vi fått efter de inledande kommunmötena. Vi ville lyfta aktuella planer och åtgärder som kommunen ser som viktiga för att nå klimatmål, men som också kan innebära att platsen förändras på ett sätt som invånarna ser som negativt. Alla tre kommunerna planerade för snabb befolkningstillväxt. I Mariestads fall var det särskilt markant och drivet av en större industriinvestering.

Efter presentationerna fick deltagarna först individuellt och sedan i grupp reflektera över hur deras kommun kan se ut när bilresandet per person är mycket lägre än idag. Vi uppmanade dem att välja konkreta exempel, som hur man kan ta sig till barnens fotbollscup utan bil. Vi uppmanade dem också att utgå från framtiden och att strukturer i dagens samhälle kan ha förändrats. Deltagarna uppmuntrades diskutera för- och nackdelar och vilka grupper i samhället som vinner eller förlorar på olika förslag.

Efter workshopparna träffade vi tjänstepersoner på kommunerna och berättade om vad som hade diskuterats. Det såg vi som viktigt för att deltagarnas diskussioner och förslag skulle nå kommunerna så att de kunde ta idéerna med sig i sitt fortsatta arbete.



Under workshopparna visade vi ett konstverk som väckte frågor om framtidens resor. Foto: Mattias Höjer.

Verket **"Reflektioner & transformationer"** består av en video och bord med dukar, skulpturer och spelkort som anknyter till videon. Verket har interaktiva element där publiken uppmanas att se på filmen och sedan använda skulpturer och kort medan de samtalar med varandra vid borden, eller reflekterar själva.

Resande ur ett framtidsperspektiv har varit en utgångspunkt för projektet. Det är en central del av människans vardag, och erbjuder en ingång till att utforska existentiella frågor om framtida möjligheter och val för både individer och samhälle.

Utgående från vetenskapliga texter och begrepp skapas en kreativ kollision mellan vetenskap och konst. Med vetenskapliga texter som grund blir det nödvändigt att mala ner och abstrahera alltför konkreta slutsatser, så att betraktaren kan vara friare i tolkningen av verket. De ursprungliga vetenskapliga texterna och figurerna ligger inbäddade, men inte fullt synliga. Detta har åstadkommit med hjälp av en kreativ arbetsmetod.

Arbetet med verket har, förutom de ursprungliga koncepten, kommit att handla om att förena rationella tankar med känslor gestaltade i färger, former och språk. Metoden består i ett inledande utforskande av vetenskaplig litteratur. Baserat på detta definieras nyckelbegrepp som i sin tur ligger till grund för initiala teckningar och texter. Sen vidtar intensivt ömsesidigt reflekterande där teckningar och senare videoscener inspirerar utvecklingen av texterna, och texterna inspirerar utvecklingen av videoscenerna. Slutprodukten blir en film där bild och ord kan ses som gemensamt framtagna, även om de faktiska bilderna är skapade av Evaldsson och själva texterna skrivna av Höjer. Iteration efter iteration har givit upphov till ett gemensamt verk.

Textruta 1. Mattias Höjer och Jens Evaldsson beskriver konstverket.

FRÅGOR SOM DISKUTERADES I WORKSHOPPARNA

Eftersom workshopparna hade liknande teman men också var anpassade till de olika lokala kontexterna diskuterades olika frågor och lösningar i de tre kommunerna. Samtidigt pekar diskussionerna på två övergripande teman som har att göra med möjligheter att halvera bilresorna i framtiden.

I Mariestad diskuterades tillgänglighet med buss och cykel, samt hemleverans av varor och konsumtion. Deltagarna hävdade att tillgängligheten med buss och cykel idag är bristfällig. Bland annat framfördes att det varken finns några cykelvägar till eller på Torsö, en ö utanför Mariestad, med 600 åretruntboende som också är ett populärt rekreativsmål. Eftersom bron mellan ön och fastlandet saknar cykelfält upplevs det som farligt att cykla där. Den andra frågan som diskuterades handlade om hemleverans av varor och konsumtion som deltagarna menar leder till för många varutransporter och onödiga returer.

I Borlänge diskuterades distansarbete och lokala arbetshubbar samt lokal närservice. Diskussionen om distansarbete startade i utgångspunkten att kulturen på arbetsplatser behöver förändras så att distansarbete ska ses som mer normalt, särskilt av chefer. Sedan övergick diskussionen till att handla mer om att skapa lokala arbetshubbar runt om i Borlänge, vilka kan minska behovet av att resa. Den andra frågan som diskuterades var lokal närservice. Diskussionerna utgick från hur det var för femtio år sedan när det fanns lokal service i varje by. Nu har allt fler affärer och service samlats i ett halvexternt köpcenter vilket leder till ökat behov av bilresor.

I Umeå diskuterades behovet av att skapa individanpassade alternativ till bilen samt att förbättra tillgängligheten med cykel och kollektivtrafik. Diskussionen om individanpassade alternativ till bilen handlade om att skapa flexibla kollektivtrafiklösning-

är exempelvis genom anropsstyrd kollektivtrafik för att klara av livets alla resor som att ta sig till skidbacken och badplatser. Det andra temat handlade om att förbättra cykelbanor samt att göra kollektivtrafiken mer attraktiv, till exempel genom gratis kollektivtrafik.

En slutsats från workshopparna är att ingen av deltagarna ifrågasatte premissen att bilresandet behöver minska i storleksordningen 20 – 50 procent till år 2030. Vår ambition med att presentera forskning som visar på behovet att minska bilresorna var också att öppna upp för ett samtal om *hur* det kan gå till istället för en diskussion *om* vi behöver minska resorna. Det fungerade med andra ord. Samtidigt är det troligt att det berodde på att samtliga deltagare redan var engagerade i klimatfrågan. Dock var det svårt att få diskussionen att lyfta bortom dagens situation och aktivitetsmönster. Det verkade alltså svårt för deltagarna att mentalt försätta sig i en tänkbar framtid.

Trots att deltagarna var engagerade i klimatfrågan innebar det inte att de levde bilfria liv idag. Tvärtom hade i stort sett samtliga deltagare bil. En person berättade exempelvis att även om hans familj inte behövde bilen till skola och arbete i vardagen krävde helgernas aktiviteter att det fanns två bilar i hushållet. Många gånger upplevde deltagarna att det helt enkelt inte var praktiskt genomförbart att leva utan bil där de bor, och med det liv de levde.

Deltagarna ifrågasatte alltså i liten utsträckning behovet av att resa i sig. De såg de aktiviteter de gör idag som nödvändiga och önskvärda – och ifrågasatte inte om de kommer gå att genomföra i en framtid med radikalt minskat bilresande. Istället diskuterades hur dagens bilresor kan bytas ut till mer hållbara sätt att resa, som med cykel eller kollektivtrafik. Diskussionen i Borlänge om lokala hubbar är ett undantag som pekar på att vissa resor

ändå kan ifrågasättas. I det fallet handlade det om jobbresor. Fritidsaktiviteter verkar vara mindre förhandlingsbara. Det är en slutsats som också har framkommit i annan forskning i Mistra SAMS, där individer utmanats att minska sina bilresor (se kapitel 3 i denna antologi). Det verkar som om resor man förknippar med livskvalitet och välmående, vilket ofta är fritidsresor, är de sista resorna man vill kompromissa med, även om det är ett klimatnödläge (se von Schönfeld & Ferreira, 2022).

En annan iakttagelse är att deltagarna inte diskuterade hur ytan i städerna skulle kunna användas när bilresandet minskat radikalt. Eftersom bilar tar upp mycket utrymme skulle ett minskat bilresande och bilinnehav kunna frigöra stora ytor till annat, som bostäder, grönytor och platser för att vistas och umgås (Johansson, 2021). Det kan finnas en poäng med att ta upp frågan om vad frigjorda ytor kan användas till i liknande samtal. Det skulle kunna öppna upp tankar om nya aktiviteter på nya platser i det lokala.

För planerare och beslutsfattare som på olika sätt vill skapa förutsättningar för mer hållbart resande är frågan om fritidsresor viktig att hantera framåt. Går det att ta sig till stranden eller naturreservatet utan bil? Finns det platser för rekreation nära? Kan ytor för bil undvaras för sådana platser?

Sammanfattningsvis skapade workshopparna engagerande samtal om klimatfrågan och framtidens resor. Vi upplevde att de som deltog kände sig sedda och lyssnade på. Konstverket kan ha bidragit till de engagerade diskussionerna eftersom det skapade en inbjudande atmosfär och öppnade upp för nya tankar. En av deltagarna i workshopen skrev följande till oss efter workshopen:

“Det var en intressant och tänkvärd film som han [en av forskarna] visade! Hoppas att den har något inflytande på politiker och tjänstemän som är klimat- och faktaresistenta.”

LÄRDOMAR

Vi avslutar kapitlet med några sammanfattande tips för dig som vill leda framtidsinriktade samtal om resande:

- Sätt dig in i de lokala förutsättningarna och de aktuella planerna och målen som kan påverka resandet på platsen framåt – det borgar för engagerande samtal.
- Att ha med kreativa inslag som ett konstverk kan ge inspiration till samtal utanför de vanliga ramarna.
- Lägg mycket tid på rekrytering. Hitta de sammanhang där den målgrupp du vill nå finns. Jobba gärna uppsökande, på plats. Kanske finns ett befintligt sammanhang, som en körövning eller en återkommande träff i hembygdsgården.
- Ha en plan för hur du ska följa upp samtalen. Vi delade med oss av resultaten till ansvariga tjänstepersoner så att de kunde ta frågorna vidare.

REFERENSER OCH TIPS PÅ VIDARE LÄSNING

Berg Mårtensson, H., Höjer, M., & Åkerman, J. (2023). Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development. *International Journal of Sustainable Transportation*, 18(2), 115-133.

Fairtrans (2024). *Medborgarråd om klimatet. Uttalande och förslag.*

Henriksson, M., Portinsson Hylander, J., & Winter, K. (2024). *Visioner om framtidens transportsystem: En kunskapsöversikt och analys av visioners roll i forskning och omställningsprocesser.* K2 working paper 2024:6.

Johansson, F. (2021). *A Shift in Urban Mobility and Parking? Exploring Policies in Relation to Practices.* (Doktorsavhandling) Stockholm: KTH Royal Institute of Technology.

von Schönfeld, K.C. & Ferreira, A. (2022). Mobility values in a finite world: pathways beyond austerianism? *Applied Mobilities*. 8(3), 218–244.

Slutord

Karolina Isaksson och Anna Kramers

Hur kan omställning till hållbara mobilitetsframtiderna gå till? Det finns inget självklart eller entydigt svar på den frågan. Det enda vi kan vara någorlunda säkra på är följande: för att bromsa klimatförändringarna och säkra en hållbar samhällsutveckling, behöver dagens transportsystem och sätt att skapa mobilitet och tillgänglighet förändras. Denna slutsats dras både i aktuell svensk och internationell forskning, samt i omfattande kunskapssammanställningar som har gjorts av IPCC (internationella klimatpanelen), och som citeras i flera av antologins texter.

Bidragen till denna antologi har präglats av en ansats som handlar om att möta detta omställningsbehov med ett öppet sinne, och undersöka möjligheter till förändring. I flera av kapitlen beskrivs specifika forskningsupplägg såsom living labs med designmetoder, samskapande workshoppar och framtidsbilder som exempel på metoder som möjliggör ett gemensamt utforskande och lärande om tänkbara mobilitetsframtiderna. Flera av kapitlen visar att sådana metoder främjar erfarenhetsutbyte och idéutveckling, och kan leda till fördjupade insikter om konkreta möjligheter och hinder för omställning.

Några av kapitlen har riktat särskilt fokus mot olika typer av koncept för hållbar mobilitet och tillgänglighet som har testats i verkliga miljöer. Ett exempel är jobbhubbar, som har visat sig ha potential att minska behov av arbetspendling och även leda till ökat välbefinnande. Men även de resor och förflyttningar

som görs på fritiden behöver uppmärksammas. Detta avspeglas bland annat i de texter som har diskuterat hela vardagslivets mobilitet. I dessa lyfts betydelsen av att i styrning och planering för hållbart resande ta hänsyn till strukturella villkor i form av byggd miljö, mobilitetsutbud i stort, sociala normer och vardagslivets organisering. Ett av bidragen har särskilt uppmärksammat betydelsen av social rättvisa i utformning av koncept för hållbar mobilitet, och pekar på behovet av en mer socialt hållbar kollektivtrafik, och tydligare ansvarsfördelning för detta.

I antologin har frågor som rör styrning och planering diskuterats i ett flertal av texterna. Över huvud taget framstår politikernas förutsättningar och ambitioner att styra och leda samhällsutvecklingen tillsammans med andra samhällsaktörer – företag, medborgare, civilsamhälle och offentlig sektor – som en avgörande fråga för framtiden. Vi har fått ta del av forskning som visar att värderingskonflikter inte bara är ett dilemma, utan även något som kan hjälpa till att stärka politiskt ledarskap för mer hållbara mobilitetsframtider. I ett av kapitlen lyfts frågan om legitimitet för omställningsinriktad politik på transportområdet. Där diskuteras medborgardeltagande, visioner och experiment som exempel på styrmedel som har potential att skapa brett stöd för mindre och mer långsam mobilitet. De bidrag som redovisar resultat av framtidsinriktade workshoppar bekräftar potentialen i att involvera medborgare och även andra samhällsaktörer i samtal om hållbara mobilitetsframtider.

Antologin och dess olika delar är i sig ett exempel på att forskningens val av fokus och angreppssätt aktivt bidrar till att forma förståelser av både problem och möjligheter. I likhet med vad som har framhållits av Gibson-Graham som citeras i kapitel 10 ser vi att forskares sätt att ställa frågor och söka svar har stor betydelse för vilka framtidsmöjligheter som synliggörs

och skapas. Men att synliggöra möjligheter och experimentera i forskningssammanhang är inte tillräckligt. Som lyfts fram i flera kapitel i denna antologi handlar förändring också om hur kunskap tas vidare och utvecklas i praktiken. Vi hoppas att du som har tagit del av antologin i dess helhet eller valda delar har fått syn på förändringspotentialer i de sammanhang där du är verksam, och att du även har fått inspiration för att omsätta idéer i handling.

Författarpresentationer

Peter Arnfalk är seniorforskare på Internationella Miljöinstitutet vid Lunds universitetet och har i sin forskning bl.a. studerat sambandet mellan digital samverkan och persontransporter, både på organisationsnivå och ur ett samhällsperspektiv. Han är också rådgivare i REMM-uppdraget (resfria möten i myndigheter) där 90 myndigheter verkar för bättre digital samverkan inom och mellan myndigheter.

Inger Aspåker är senior konsult på Konkret Utveckling AB och erfaren utvecklingsstrateg som framgångsrikt lett utveckling inom en rad olika verksamheter i samarbete med forskare, civilsamhälle samt privat och offentlig sektor. Expert på samskapande workshops och storgruppsmetoder, med en förmåga att entusiasmera och driva processer framåt. Inom forskningsprogrammet Mistra SAMS (Sustainable accessibility and mobility services) har Inger varit processledare och workshopsansvarig för Living Lab Riksten, samt stöttat programmets ledning under programperioden 2021-2024.

Jens Evaldsson är konstnär med en masterexamen i fri konst från Kungliga Konsthögskolan. Han arbetar med organisation, samtal och samarbeten som material. Han arbetar idébaserat men ofta gestaltande med de material och metoder som i det givna sammanhanget lämpar sig bäst för det han vill uppnå: En möjlighet att föra samtal kring vad det är att vara människa tillsammans med andra.

Malin Henriksson är senior forskare på Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), enheten Mobilitet, aktörer och planering, och docent i Tema Genus på Linköpings universitet. Malin är intresserad av maktaspekter av resande och planering. Hennes forskning är framförallt kvalitativ och berör social hållbarhet, barn och ungas möjligheter till inflytande och vardagsmobilitet bland olika sociala grupper. Aktuella projekt berör transportfattigdom i utsatta områden, cykling bland låginkomsttagare och bussförarens arbetsmiljö. I Mistra SAMS har Malin lett forskningen om medborgares perspektiv.

Claus Hedegaard Sørensen är senior forskare vid VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, enheten Mobilitet, aktörer och planering. Han är även knuten till K2 (nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik). Claus fokuserar i sin forskning på transportsektorns omställning, med särskilt fokus på tre teman: legitimitet för åtgärder som syftar till att minska trafik och främja överflyttning till hållbara transportslag; frågor om minskad och långsammare mobilitet som en motsats mot det befintliga högmobila samhället; samt organisatoriska reformer och samverkan när det gäller kollektiv mobilitet. I Mistra SAMS har Claus lett forskningen om offentliga aktörer.

Mia Hesselgren är biträdande lektor i teknisk design på KTH och ansvarig för masterprogrammet Integrerad produkt-design där hon bland annat undervisar i design för hållbarhet, tjänstedesign och strategisk design. Mias designforskning är transdisciplinär där hon använder samskapande designmetoder för att utforska hållbarhetsomställning tillsammans med andra forskningsdiscipliner och aktörer utanför akademien, såsom medborgare och organisationer från privat och offentlig sektor. Hennes forskning handlar om hur designpraktiken kan stödja

omställning och inkluderar ofta design för hållbara mobilitetspraktiker. Åren 2021-2024 var Mia arbetspaketsledare i Mistra SAMS med ansvar för Living Lab Riksten.

Mattias Höjer är professor i miljöstrategisk analys och framtidsstudier vid KTH. Hans forskning handlar huvudsakligen om klimat och energianvändning inom områdena transport och bebyggelse, och ofta med digitaliseringens möjligheter och risker som ett extra raster. Mattias har varit ledare för arbetspaketet Sustainable Futures inom Mistra SAMS.

Jonas Ihlström är sociolog och utredare vid Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). Hans forskning fokuserar på förutsättningar för hållbar omställning, särskilt ur ett vardagslivsperspektiv, samt på arbetsvillkor för yrkesverksamma inom transportsystemet.

Karolina Isaksson är professor i transportpolicy och transportplanering vid Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, samt docent och adjungerad professor vid KTH Samhällsplanering och miljö. Hennes forskning rör institutionella förutsättningar, politik och maktodynamik som formar förutsättningarna att integrera omställningsperspektiv i transport- och samhällsplanering. Karolina har även forskat om frågor som rör politiskt ledarskap och om experimentella initiativ för hållbart resande. Under åren 2021-2024 var hon biträdande programchef för Mistra SAMS.

Fredrik Johansson är forskare i strategiska hållbarhetsstudier vid KTH. Hans forskning handlar om hållbar omställning av transporter genom studier av vardagslivets aktiviteter och genom framtidsstudier.

Anna Kramers är forskningsledare och docent i Hållbarhetsstudier med specialisering i digitalisering och planering vid KTH. Hennes forskning handlar om att studera hur digitalisering på olika sätt påverkar hur samhället kan planeras för nå hållbarhetsmål, främst klimatmål. Anna har varit programchef för Mistra SAMS och även lett de delar av forskningen i programmet som har handlat om marknadsaktörer och om att förstå möjligheter och utmaningar att implementera digitalt stödda mobilitets- och tillgänglighetstjänster i förortsmiljö.

Kelsey Oldbury är utredare vid Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI. Hennes forskning handlar om planering och styrningsfrågor kopplade till så kallade “smart” mobilitet i kollektivtrafik, experiment samt plattformisering. Som en del av Mistra SAMS har hon arbetat med kommunens roll i experiment, samt kopplingar mellan experiment och etablerade planeringssammanhang.

Jens Portinsson Hylander är forskare vid Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI och verksam vid enheten Mobilitet, aktörer och planering. Han är även knuten till K2 (nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik). Jens fokuserar i sin forskning på transportsektorns omställning, med särskilt fokus på tre teman: policy och planering för kollektivtrafik, styrmedel för omställning och klimatanpassning.

Karin Thoresson är senior forskare vid Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI och verksam vid enheten Mobilitet, aktörer och planering. Hennes forskning omfattar sociala perspektiv på policy, styrning och planering inom transportområdet. Karin har i flera studier intresserat sig för politiker som aktörskategori och hur gränser dras mellan politik och förvaltning, samt mellan politik och expertis.

I **Hållbara mobilitetsframtider** samlas resultat från forskning om koncept, metoder och arbetssätt som kan bidra till mer hållbara mobilitetsframtider. Texterna utgår från behovet av genomgripande förändring – transformation – för att bromsa klimatförändringarna och skapa en samhällsutveckling som är långsiktigt hållbar. Antologin förmedlar lärdomar och reflektioner om interaktiva, experimentella och samskapande forskningsmetoder, pedagogiska och metodologiska utmaningar i forskning om minskat bilresande, koncept för socialt hållbar kollektivtrafik, lokala jobbhubbar och andra exempel på kontorsdelning, katalytiska styrmedel och politiskt ledarskap för hållbar mobilitet, samt insikter från workshoppar med experter och medborgare.



ISBN 978-91-88451-30-3



9 789188 651303 >



LINNEFORS FÖRLAG