

# Hållbara mobilitetsframtider

- lärdomar för beslutsfattande och fortsatt kunskapsutveckling



Karolina Isaksson & Anna Kramers (red.)

## **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 läsningar 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.

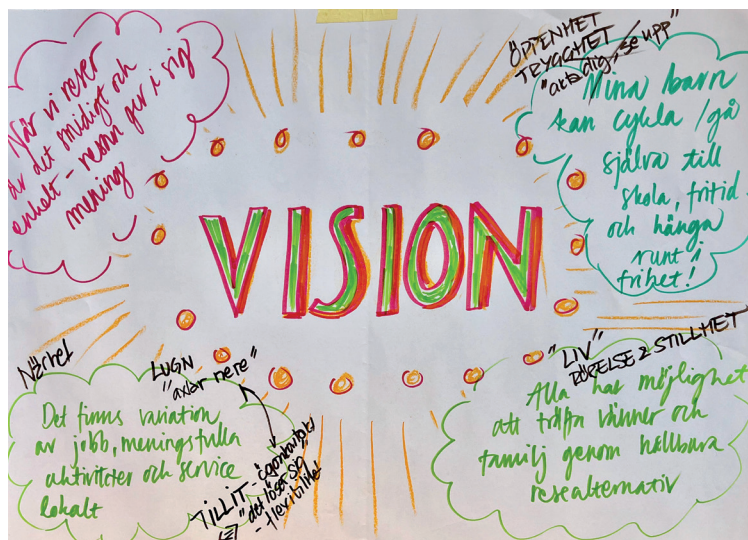


Illustration: Josefin Årevall

## 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.
- Vålfungerande 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 MOBILITETSRÄTTVISA

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, prinsnivåer 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 beslutsfattaress 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.