

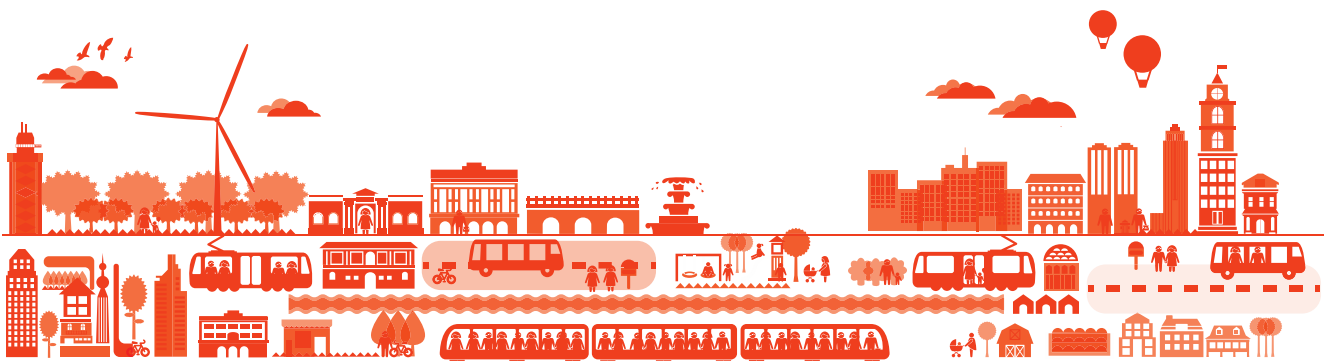


K2 WORKING PAPER 2024:6

# Visioner om framtidens transportsystem

En kunskapsöversikt och analys av visioners roll i forskning och omställningsprocesser

Malin Henriksson, Jens Portinson Hylander och Karin Winter



Datum: juni 2024  
ISBN: 978-91-89407-42-8  
Tryck: Media-Tryck, Lund

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis K2:s uppfattning.

K2 WORKING PAPER 2024:6

# **Visioner om framtidens transportsystem**

En kunskapsöversikt och analys av visioners roll  
i forskning och omställningsprocesser

**Malin Henriksson, Jens Portinson Hylander och Karin Winter**

# Innehållsförteckning

Förord .....	3
Sammanfattning.....	4
<b>1. Inledning .....</b>	<b>5</b>
1.1. Rapportens syfte .....	6
1.2. Disposition .....	7
<b>2. Analysram och forskningsansats .....</b>	<b>8</b>
2.1. Hur kan visioner analyseras?.....	8
2.1.1. Vad består visioner av – stipulationer, normer och preskriptioner .....	8
2.1.2. Preskriptioner för transportsystemet: undvik, förändra eller förbättra .....	9
2.1.3. Visioners roll i styrning och förändring .....	10
2.2. Gemensamt analytiskt ramverk för visioner i transporter .....	11
<b>3. Visioner och mål som planeringsinstrument.....</b>	<b>14</b>
3.1. Ett 2000-tal av visioner, mål och målbilder .....	15
3.2. I transporterens värld .....	16
3.3. Kritiken mot mål- och visionsarbeten .....	17
<b>4. Visioners roll i transportomställningar: en forskningsöversikt.....</b>	<b>19</b>
4.1. Urval och analys .....	19
4.2. Driva omställningsprocesser eller studera dem? .....	20
4.3. Vilka metoder används? .....	21
4.4. Vilka aktörer inkluderas?.....	24
4.5. Vilken syn på visioner präglar visionsprocesserna? .....	24
4.6. Vilka preskriptioner om framtidens transportsystem görs? .....	26
4.7. Sammanfattande diskussion .....	29
<b>5. Svenska transportvisioner .....</b>	<b>30</b>
5.1. Introduktion .....	30
5.2. Sveriges framtida transporter.....	31
5.3. Koll framåt – nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling .....	34
5.4. Framtidens kollektiva mobilitet. Nästa steg för hållbart resande – en rapport från initiativet ”Rådslaget” .....	38
5.5. Sammanfattande diskussion: stabilitet och förändring i svenska transportvisioner.....	42
<b>6. Sammanfattande diskussion och slutsatser .....</b>	<b>44</b>
6.1. Kunskapsläget om transportvisionen som omställningsmotor .....	44
6.2. Inre motsättningar i visionsarbetet .....	45
6.3. Forskningsreflektion.....	46
<b>7. Referenser.....</b>	<b>48</b>
<b>8. Bilaga 1. Litteraturoversikt: inkluderad litteratur .....</b>	<b>52</b>

# Förord

Den här rapporten har skrivits inom ramen för två forskningsprojekt. Det ena är *Mistra SAMS*, ett större forskningsprogram med det övergripande syftet bidra med kunskap om hur omställningen mot ett rättvist och hållbart transportsystem kan gå till, inom vilket två av författarna har ett delprojekt. Det andra projektet är finansierat av K2 och heter *Kollektivtrafikens roll och egenskaper mellan planetära och sociala gränser: tröskelvärden, scenarier och positiva visioner*. Genom att granska forskningsläget när det gäller visioners roll i omställningen av transportsystemet, och dessutom göra nedslag i såväl utvalda svenska transportvisioner och visioners roll i ett svenskt planeringssammanhang, är vår förhoppning att båda projekten kan dra nytta av de lärdomar vi gjort, och att andra forskare och intresserade organisationer och aktörer får inspiration till att ytterligare undersöka hur visioner kan bidra till omställningen.

Författarna har jobbat självständigt med de olika delarna. Karin Winter har ramat in studien i ett planeringssammanhang (Kapitel 3). Malin Henriksson har ansvarat för analysen av forskningslitteraturen (kapitel 4). Jens Portinson Hylander har ansvarat för analysen av visioner (kapitel 5). Analysramen har utvecklats av Malin Henriksson och Jens Portinson Hylander. Introduktionen och slutsatserna har bearbetats gemensamt av samtliga författare.

Vi vill tacka flera personer som stöttat vårt arbete. Claus Hedegaard Sørensen är projektledare för K2-projektet och involverad i Mistra SAMS. Han har sett synergieffekterna och på så sätt möjliggjort samarbetet mellan oss författare. Han har dessutom gett oss kloka kommentarer under arbetets gång. Vi vill också tacka Alexander Paulsson som har granskat rapporten och bidragit med konstruktiv kritik och ändringsförslag. Även Fredrik Pettersson-Löfstedt, Fredrik Johansson, Mattias Höjer och Hampus Berg Mårtensson har gett värdefull feedback. Även Fredrik Johansson, Mattias Höjer och Hampus Berg Mårtensson har gett värdefull feedback. Slutligen vill vi tacka Per Henriksson för korrekturläsning och sättning av rapporten.

Linköping, juni 2024

*Malin Henriksson, Jens Portinson Hylander och Karin Winter*

Författare

*Claus Hedegaard Sørensen*

Projektledare

# Sammanfattning

Även om många menar att det idag saknas visioner för en omställning av transportsystemet finns en växande diskussion om att visioner kan sätta ingång välbehövliga omställningsprocesser. I denna rapport undersöks glappet mellan efterfrågan på visioner och kunskapen om visioners innehåll och funktion i transportsektorn. Detta görs genom en genomgång av visioners plats i svenska planeringsprocesser, genom en analys av forskning där visioner används som verktyg i omställningsprocesser och genom en analys av svenska policydokument där visioner om transportsystemet har formulerats.

Syftet med rapporten är att fördjupa kunskapen om hur visioner 1) används i forskning om omställning av transportsystemet och 2) formuleras i processer relaterat till förändring och omställning av transportsystem. Två analytiska ramverk har kombinerats. Kulturgeografen Josefina Syssners ramverk syftar till att analysera visioners innehåll genom ett fokus på dess stipulationer (beskrivningar), normer (värderingar) och preskriptioner (handlingar) och hur aktörer förhåller sig till visioners roll. För att förtydliga kopplingen till transportområdet, används ASI-ramverket, som vuxit fram ur forskning om transportomställning och plockats upp bland annat av FN, som med begreppen undvik, förändra eller förbättra som synliggör vad olika policyåtgärder syftar till att åstadkomma för typ av förändring.

Rapportens övergripande slutsats är att kunskapen om transportvisioner och deras betydelse i förhållande till hållbar omställning är relativt liten och tämligen okritisk. Litteraturgenomgången visar att forskning om visionsbaserade omställningsprocesser är initierade och drivna av forskare, medan forskning om visionsprocesser som andra aktörer lett är ovanliga. Detta visar även på ett glapp mellan planeringsforskning och transportforskning. Slutsatserna från de forskningsdrivna processerna pekar på att transportvisioner kan vara värdefulla eftersom de möjliggör för olika grupper att engagera sig i hur transporter, resande kan och bör se ut i framtiden. Rapporten konstaterar också att många visionsprocesser har konsensus som mål, vilket kan kritiseras eftersom det döljer politiska konflikter och olika gruppers intressen. Resultaten visar att politiska aspekter och politikernas roll i visionsprocesser i mycket låg utsträckning har diskuterats och problematiserats, trots att det handlar om visioner med långtgående konsekvenser för olika grupper.

En annan slutsats som kan dras utifrån analysen svenska transportvisioner är att medborgarnas och invånarnas roll i samhällsutvecklingen först och främst är som mottagare av styrning och planering. I litteraturöversikten finns det dock en stor rad studier som aktivt bjudit in medborgare utifrån tanken att olika röster bör komma till tals när framtidsbilder formuleras. Medborgare anses viktiga att inkludera från ett demokratiskt perspektiv, och kan bidra till legitimitet, men också för att framtidsbilderna ska bli mer nära människors vardag, eller i vissa fall mer radikala. Vilken roll medborgarna ska ha, om de är medskapare av framtiden eller föremål för styrning är en viktig fråga för fortsatt forskning.

# 1. Inledning

Att transportsystemet behöver ställas om är ingen ny fråga. Det är allmänt känt att transporter leder till stora koldioxidutsläpp (en tredjedel av de svenska inhemska utsläppen enligt Naturvårdsverket) och har negativa konsekvenser för miljö och hälsa. Samtidigt saknas, trots uttalade ambitioner, politisk handlingskraft för omställningen. Det av riksdagen beslutade 2030-målet, som handlar om 70 procents minskning av växthusutsläppen från inrikes transporter utom flyg till år 2030 jämfört med år 2010 har nedprioriterats av nuvarande regering till förmån för mer långsiktiga utsläppsminskningar. Detta har dock kritiserats av klimatpolitiska rådet (2024) som också pekar på att nyligen fattade politiska beslut om minskad reduktionsplikt och sänkta bränsleskatter i stället leder till ökade utsläpp. Även elektrifieringstakten har avstannat (Trafikanalys, 2024). Ett bärande argument för att frånga den politik som kan bidra till transportsystemets omställning är att svenska folket inte stödjer de åtgärder som krävs – framför allt för att de leder till dyrare drivmedel och fordon. För att driva igenom politik behöver den givetvis betraktas som legitim – men frågan är hur legitimitet uppnås. Ska politikerna enbart driva frågor som uppfattas som populära, eller bör de med hjälp av olika medel skapa legitimitet för exempelvis omställningen av transportsystemet? Detta är en särskilt relevant fråga när de negativa konsekvenserna för att inte driva på omställningen kan bli mycket svåra, både för samhället i stort och för enskilda individers och grupper livskvalitet, som när det gäller klimatfrågan. Ett sätt att ”få med sig folk på tåget” är att visa på hur åtgärder kan leda till positiva effekter med hjälp av visioner. Att visioner kan stärka legitimitet för en viss typ av åtgärder genom att de bäddas in i ett större sammanhang med ett övergripande mål är ett argument som ofta används för att påtala vikten av visionsarbete (Syssner, 2018). I den här rapporten fördjupar vi oss i hur visioner inom transportområdet kan ta sig uttryck, snarare än i frågor om legitimitet. Trots det, är det en mer eller mindre explicit röd tråd att skapa legitimitet och stärka handlingskraft i många visionsprocesser, och därför en dimension att påminna om.

Även om visioner idag beskrivs som ”misstänkt frånvarande” i den nordiska klimatpolitiken (Lind, 2023:45) finns det också en växande diskussion om att visioner kan ge samhället den knuff som behövs för att få igång en välbehövd omställning med stöd från olika grupper. I en rapport som sammanfattar kunskap om hur vi får människor att resa mer hållbart framhåller Sonja Forward exempelvis att det behövs kommunikationsinsatser för att ”sälja in visioner om den hållbara staden”, där människor ser hur de kan bidra till omställningen och vad de kan vinna på det (Forward 2023, s. 13). En gemensam vision visar hur framtiden kan se ut om man prioriterar hållbart resande och kan visa att det går att leva ett gott liv utan bil, argumenterar Forward (ibid. s. 80). I en debattartikel i Svenska Dagbladet är Claus Hedegaard Sørensen (2022) inne på samma spår: ”Omställningen mot ett hållbart samhälle kräver (...) en positiv vision om det bättre livet i ett sådant samhälle. En vision med fokus på det vi vinner och inte bara på det vi förlorar”. Sørensen menar vidare att för att en positiv vision ska få betydelse måste den skapas i

samverkan och dialog med olika samhällsgrupper och sektorer, ett exempel på hur visioner och legitimitet är tätt sammanlänkade.

Vid sidan om stora visioner pågår planeringen för att ta sig an framtiden på samhällets olika nivåer, i regioner, kommuner och nationellt. Alla svenska kommuner ska exempelvis ha en översiktsplan som beskriver hur kommunen ska utvecklas. I alla planeringsprocesser finns idéer om framtiden, de är framåtriktade per definition (se exempelvis Mukhtar-Landgren, 2012). På så sätt formuleras och omsätts visioner, eller mål om man så vill, hela tiden. Det verkar dock finnas en diskrepans mellan de pågående planeringsprocesserna, med målbilder, och en uppfattad avsaknad av de stora samhällsvisionerna, åtminstone när det gäller transportområdet. Kanske kan man säga att vissa visioner mobiliserar den byråkratiska apparaten, medan visioner som potentiellt sett mobiliserar medborgarna saknas.

Glappet mellan efterfrågan på visioner och kunskapen om visioners innehåll och funktion i transportsektorn undersöks i den här rapporten. Detta görs genom en genomgång av visioners plats i svenska planeringsprocesser, genom en analys av forskning där visioner används som kunskapsverktyg och genom en analys av svenska policydokument där visioner om transportsystemet har formulerats.

Frågan är vad visioner bör innehålla och hur de ska tas fram och kommuniceras för att de ska inspirera till såväl byråkratisk som medborgerlig handlingskraft. Det är frågor som undersöks i rapporten.

## 1.1. Rapportens syfte

Tidigare forskning pekar på att framtidsbilder spelar roll för omställning och kan guida beslutsfattare i styrningen mot ett hållbarare samhälle (McPhearson m.fl., 2016; Hagbert m.fl., 2018). Samtidigt är det oklart, både teoretiskt och empiriskt, om visioner leder till hållbar omställning (Nikoleris 2018). Vi intresserar oss därför för hur visioner formuleras och används i forskning och praktik kopplat till omställningen av transportsystemet. Eftersom det är ett relativt outforskat område är det viktigt att undersöka hur detta beskrivs i forskningen, men också i utvalda transportvisioner.

Det övergripande syftet med studien är att fördjupa kunskapen om hur visioner 1) används i forskning om omställning av transportsystemet och 2) formuleras i processer relaterat till förändring och omställning av transportsystem.

För att besvara forskningsfrågorna gör vi två nedslag:

- En forskningsöversikt om visioners roll i omställningsprocesser.
- En fördjupad analys av utvalda svenska transportvisioner.

I rapporten betraktar vi begreppet vision som en samlande benämning för en rad olika ord och begrepp som handlar om att föreställa sig, planera för och styra framtiden: framtidsbilder, målbild, scenario och, önskvärd framtid. Dessa begrepp används parallellt. En viktig distinktion är att visioner, som de används här, handlar i någon mån om målmedvetna framtider – alltså om framtider som på ett eller annat sätt kan *uppnås* av och genom samhället.



## 1.2. Disposition

Efter denna inledning beskrivs studiens övergripande forskningsansats där teorier om visioners roll i omställning kombineras med idéer om på vilka sätt transportsystemet bör och kan ställas om. Sedan följer ett kapitel med en bredare diskussion om visioner och framtidsbilders roll i svensk samhällsplanering. Tanken är att det ska teckna en bakgrund till vår framställning av hur visioner tar plats när transportsektorn ställer om mot ökad hållbarhet. Metodologiska angreppssätt och resultat presenteras sedan i två analyskapitel. Kapitel fyra analyserar och beskriver forskning om visionsprocesser medan kapitel fem analyserar tre visionsinriktade dokument som berör transporterens roll i ett framtida Sverige. I det avslutande kapitel sex sammanfattas studiens resultat och gemensamma slutsatser dras.

## 2. Analysram och forskningsansats

Det här kapitlet beskriver hur vi tagit oss an studien. Vi analyserar två olika empiriska material, dels publicerad forskning där transportvisioner har varit en del av ett utforskande av möjligheterna för en hållbar omställning av transportsektorn och samhället, dels policydokument som innehåller visioner om en omställning av transporter och som tagits fram av aktörskonstellationer med någon form av inflytande i ett svenskt transportpolitiskt sammanhang. Analysprocesserna har föregåtts av utarbetande av ett gemensamt ramverk. Vi har kombinerat kulturgeografen Josefin Syssners teorier om visioners innehåll och (potentiella) roll i förändringsarbete med det så kallade Avoid-Shift-Improve-ramverket, som beskriver vilka typ av åtgärder som behövs inom transportområdet för att ställa om.

### 2.1. Hur kan visioner analyseras?

I sin teoretisering av visioner pekar Syssner på att visioner ofta lyfts fram som viktiga av samhällsaktörer, men också som en källa till konflikter (Syssner 2018, s. 12). Syssner delar upp analysen av visioner dels i ett fokus på vilka beståndsdelar som bygger upp visioner, dels i olika sätt att förstå vilken roll visioner spelar i utvecklingen och styrningen av samhället.

#### 2.1.1. Vad består visioner av – stipulationer, normer och preskriptioner

Inspirerad av den feministiska statsvetaren Carol Bacchi (2009) och hennes ramverk för att *problematisera* samhällsdiskurser, delar Syssner (2018, s. 18–21) in visioner i tre huvudsakliga beståndsdelar som kan användas för att analysera och synliggöra dess innehåll. Den första aspekten är att varje vision består av en så kallad *stipulation*, en situationsbeskrivning och definition av ett visst problem. Stipulationer handlar om hur en given situation beskrivs, vad och vem som påverkar situationen samt hur de gör det och vem som bär ansvaret för situationen. För att exemplifiera med en transportfråga kan det handla om att cyklandet bland unga i samhället minskar, varför den gör det och vilka faktorer som påverkar cyklandet. Den andra aspekten benämner Syssner som *normer*, det vill säga uttalanden om hur ett samhälle bör vara, vilka kärnvärden som lyfts fram, och vilka platser, grupper och ting som är centrala för dessa positiva värden. Kopplat till exemplet ungas cyklande kan det handla om värden som frihet, säkerhet, hälsa och hållbarhet. Den sista aspekten är de *preskriptioner* som visioner innehåller, vilket handlar om vem eller vilka som ses som huvudaktörer och vad som behövs för att genomföra eller uppnå visionen i fråga. Det kan exempelvis handla om det är det offentliga eller marknaden som bör ha ansvar för att styra mot en vision, eller om visionen kräver en viss typ av reformer eller inte. Sammanfattningsvis handlar *stipulationer* om uppfattningar och beskrivningar av hur saker är, *normer* om uppfattningar och beskrivningar om hur saker bör vara, och *preskriptioner* om uppfattningar och beskrivningar om vad man avser bör

göras. Dessa tre aspekter är centrala för analysen av vårt empiriska material, och hjälper oss identifiera och analysera de centrala beståndsdelar som visioner består av. Vilken tonvikt vi lägger på antingen stipulationer, normer eller preskriptioner varierar dock.

### 2.1.2. Preskriptioner för transportsystemet: undvik, förändra eller förbättra

För att fördjupa analysen av visioners innehåll på ett övergripande plan med ett särskilt fokus på transporter applicerar vi i analysen också det så kallade ASI-ramverket. ASI står för Avoid-Shift-Improve och pekar på vilken typ av olika åtgärder som behövs för att transportsektorns långsiktiga hållbarhetsmål ska nås. Ramverket har sitt ursprung i 1990-talets Tyskland men har under 2000-talet kommit att påverka överstatliga institutioner såsom EU, OECD och Världsbanken (Schipper & Marie-Lilliu, 1999), och har även fått en framträdande roll i IPCCs (se t.ex. 2022) analyser och förslag för utsläppsminskningar.

Isaksson och Sørensen (2021) har applicerat ASI-ramverket på en svensk kontext i en analys av den möjliga rollen för smart mobilitet, medborgardeltagande och coronakrisen för en omställning av transportsystemet, där de använder begreppen *undvik*, *förändra* och *förbättra* som svenska motsvarigheter till engelskans avoid, shift och improve. I rapporten applicerar vi fortsättningsvis dessa svenska begrepp<sup>1</sup>.

**Undvik**-åtgärder syftar till att undvika ineffektiva eller icke nödvändiga resor och transporter. Detta kan uppnås genom integrerad stads- och trafikplanering, utvecklingen av kompakta städer, s.k. mobility management-åtgärder, förenklade och förkortade leveranskedjor och elektronisk kommunikationsteknik för att möjliggöra digitala möten och distansarbete.

**Förändra**-åtgärder syftar till att öka energi- och utsläppseffektivitet genom överflyttning av resor från mer till mindre utsläppsintensiva färdmedel, t.ex. från flyg till järnväg på längre distanser och från bil till buss och tåg på medeldistans, och till aktiva färdmedel (cykel och gång) på kort distans. I denna kategori genomförs alltså likvärdiga resor, men på ett mer effektivt sätt.

**Förbättra**-åtgärder syftar till att minska klimat- och miljöpåverkan av resor genom förbättrad teknik, verksamheter och infrastruktur för att göra fordon och andra delar av transportsystemet mindre koldioxidintensiv.

Dessa tre åtgärder – undvik, förändra och förbättra – representerar i vårt ramverk tre olika förhållningssätt till preskriptioner för transportsystemet. Olika aktörer och diskurser kan lägga olika tyngdpunkt vid olika åtgärder, vilket vi ska återkomma till i analysen av det empiriska materialet. I sin rapport poängterar FN (United Nations, 2016, s. 16) att ASI-ramverket inte dikterar i vilken ordning eller mängd som resor och fordon ska undvikas, förändras eller förbättras utan menar att alla har sin roll att spela beroende på kontext och tillgängliga resurser. I IPCCs mitigation-rapport (2022) pekar man på att åtgärder för att undvika resor och utsläpp först och främst är applicerbara på en lokal och regional nivå,

---

<sup>1</sup> I sammanhanget ska nämnas att det i svensk transportplanering används tre andra begrepp för styrning mot ett mer hållbart transportsystem. Dessa är styrmedel för ökad transporteffektivitet, ökad energieffektivitet samt minskad andel fossila bränslen (Trafikverket, 2016). I denna uppdelning riktar sig ökad transporteffektivitet både mot åtgärder för att undvika och förändra resor, medan ökad energieffektivitet och minskad andel fossila bränslen båda riktar sig mot åtgärder för att *förbättra*.

genom förbätt-rad planering och infrastruktur för aktivt resande och kollektivtrafik. Tung godstrafik, internationell sjöfart och långdistansflyg kräver i stället en kraftig och snabb utveckling av alternativa bränslen såsom batteridrift och biobränslen och förbättrade motorer. I sin rapport pekar Isaksson och Sørensen (2021) på att de åtgärder som hittills förts fram på olika politiska nivåer i första hand är förslag i linje med att förbättra transport-systemet, framför allt med fokus på förbättrad fordonsteknik och nya bränslen, medan åtgärder som har med att undvika sällan får utrymme.

### 2.1.3. Visioners roll i styrning och förändring

Syssner undersöker vidare vilken roll visioner kan ha i ett förändringsarbete – exempelvis i en kommuns strävan efter att nå mål om hållbar utveckling, eller ökad befolkning med mera. Detta är nödvändigt eftersom, som Syssner påpekar, en analys av visioners innehåll säger ”emellertid ganska lite om vilken plats som visionerna och det visionära tänkandet har i vår tid” (Syssner 2018, s. 21). För att göra detta föreslår hon en bred palett av samhällsvetenskaplig forskning och politisk teori. Syssner identifierar fyra övergripande funktioner: det pragmatiska, det kritiska, det emancipatoriska och det avfärdande perspektivet.

Det *pragmatiska perspektivet* fokuserar på betydelsen av bilder, visioner och berättelser i samhällsstyrningen och hur dessa behövs för att hålla ihop den politiska apparaten. Enligt detta perspektiv är visioner en viktig beståndsdel i s.k. ”mjuk makt”, det vill säga makt som inte är av ekonomisk, materiell eller militär karaktär utan i stället handlar om förmågan att skapa konsensus och dialog och därigenom påverka individers och aktörers synsätt och beteenden. Nära kopplat till detta perspektiv är också visioners funktion som *metastyrning*, det vill säga hur de styrande styrs (vilket ligger nära det foucauldianska begreppet ”governmentality”). Syssner konstaterar att, utifrån ett pragmatiskt synsätt, *behövs* visioner i samhällsstyrningen och att visioner framför allt spelar en roll för att koordinera styrningen av en ständigt ökande mångfald av aktörer.

Det *kritiska perspektivet* lyfter i stället upp visionernas funktion som tvingande maktmedel, där ”utopier och visioner kan (...) vara ett sätt att legitimera rådande, ojämlika maktordningar” (Syssner 2018, s.15). I förhållande till det kritiska perspektivet inspireras Syssner av den marxistiska filosofen Antonio Gramsci och hans tankar om ”hegemoni”, en kulturell ordning som stabiliserar samhällsstrukturer och bidrar till att skapa värderingar om vad som är sunt förnuft. Visioner, och kanske framför allt resurserna och förmågan att formulera och föra ut visioner i samhället, är utifrån detta synsätt ett maktmedel för att bygga och vidmakthålla legitimitet för en viss grupps idéer och intressen i samhällsapparaten. En analys av hur bilsamhället har etablerats och utvecklats belyser till exempel vikten av hur en heterogen grupp av bil-lobbyister aktivt skapade och förde ut visioner om frihet och materiellt välstånd i samhället när bilen tog plats i samhället under 1900-talets första hälft (KRITS-kollektivet, 2023, se också Marx, 2022).

Det *emancipatoriska perspektivet* har en mer positiv inställning till visioners roll i samhällsutvecklingen. Enligt detta kan visioner vara en central beståndsdel för att frigöra eller stärka underordnade grupper och utmana den rådande samhällsordningen. Med hjälp av visioner kan ett utopiskt tänkande bli mer radikalt och ställa större krav på grupper som innehar makt. ”Utopier hjälper oss att utveckla vår förmåga att formulera alternativa framtider” skriver Syssner (2018, s. 28). I ett transportsammanhang kan visioner om ett

minskat eller långsammare resande som motpol till en ständig mobilitetsacceleration framstå som utopiska, men vara viktiga för att samla grupper och resurser för att utmana den rådande ordningen, som Sørensen (2022) tog upp i den debattartikel vi refererade till i rapportens inledning.

Det sista perspektivet är det *avfärdande perspektivet*. Detta förhållningssätt förkastar de övriga tre perspektivens tolkningar och menar i stället att visioner är obetydliga: ”[d]et visionära tänkandet ses varken som förtryckande eller som en resurs, utan avfärdas som innehållslöst” (Syssner 2018, s. 29). I kontexten av det empiriska material som vi analyserar i denna rapport framstår det avfärdande perspektivet som frånvarande eftersom det i första hand handlar om litteratur och dokument som aktivt använder sig av visioner (det är svårt att aktivt använda sig av visionsarbete och samtidigt avfärda det som meningslöst). Ett exempel på hur visioner kan avfärdas ges dock av Paulsson och Isaksson (2019) där de analyserar hur den regionala utvecklingsplanen för Region Stockholm avfärdades av andra aktörer som oviktig eller betydelselös för den faktiska verksamheten, där man i stället lutade sig mot andra styrdokument.

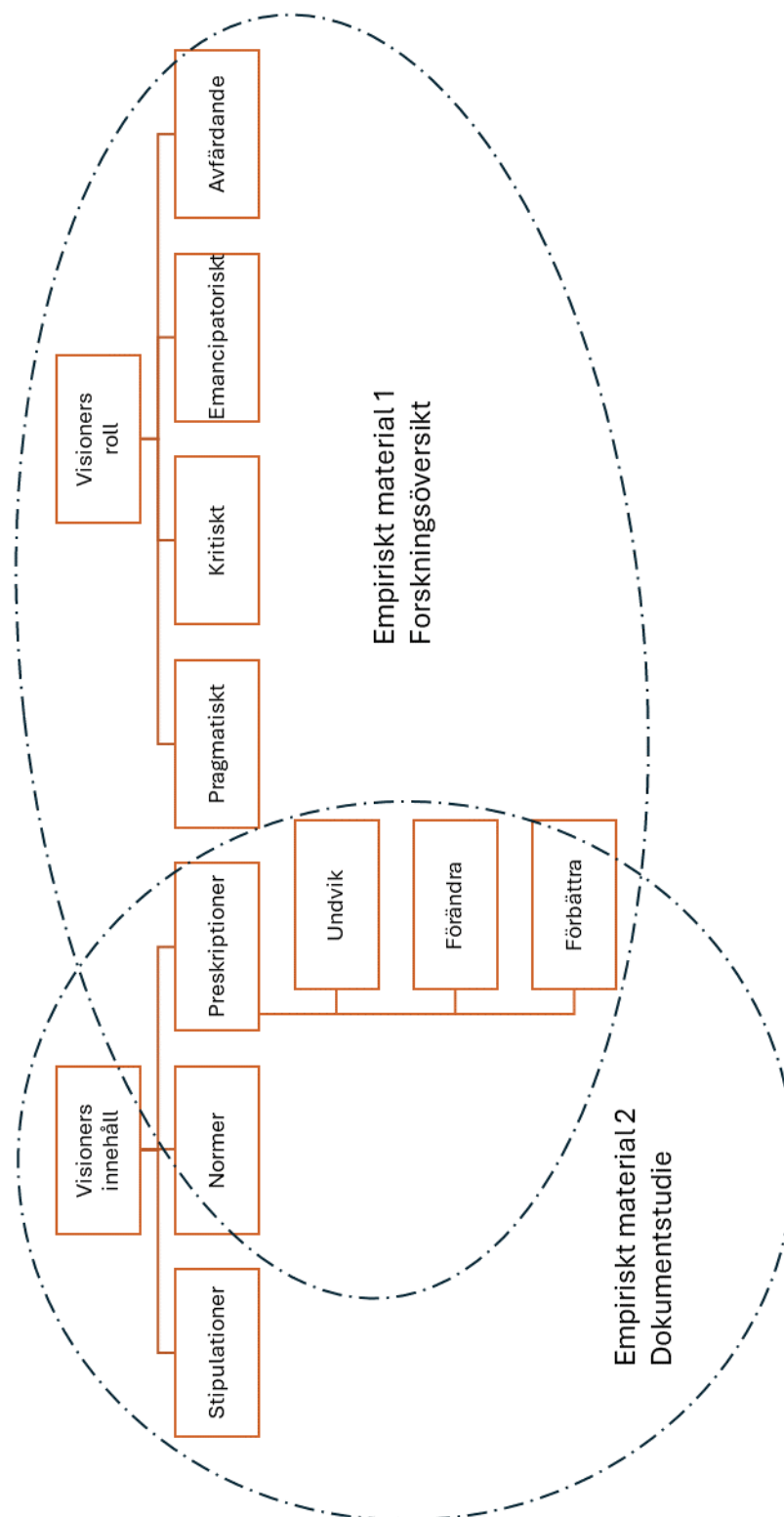
## 2.2. Gemensamt analytiskt ramverk för visioner i transporter

Baserat på föregående presentation, beskriver tabell 1 översiktligt ett gemensamt ramverk för hur det empiriska materialet analyseras. Ramverket består av två aspekter – visioners innehåll respektive roll – med tillhörande underkategorier, samt konkreta frågor som ställs till materialet. ASI-ramverket infogas i Syssners övergripande ramverk för analys av visioner som tre möjliga stipulationer för transportsektorn.

Tabell 1. Översikt av studiens analytiska ramverk.

Analytisk aspekt	Fokus	Frågor
<b>1. Visioners roll och funktion</b>		
Pragmatisk	Visioner är verktyg för att hålla ihop politiska och samhällsliga processer Visioner fungerar som mjuk makt och metastyrning.	Vilka aktörer med vilka intressen formulerar visioner?  Vems visioner syns och hörs? Vilka grupper inkluderas i visionsprocesser? Hur beskrivs och tas olika intressen tillvara på?
Kritisk	Maktens och elitens utopier får bredare styrning i samhället – visioner legitimerar en viss ordning.	I vilket sammanhang och med vilket syfte används visionerna?
Emancipatorisk	Visioner och utopier bidrar till att utmana rådande samhällsordningar.	
Avfärdande	Visioner är så tunna och innehållslösa att de är meningslösa.	
<b>2. Visioners innehåll</b>		
Stipulationer	Utsagor om nuläget som motiverar visionen.	Hur ser samhället ut idag?; Vilka delar av samhället beskrivs som viktiga?; Vad är ett problem, och vad är det centrala problemet?
Normer	Utsagor om centrala värden och ideal i visionen.	Vilka kärnvärden lyfts fram? Vilka grupper beskrivs som särskilt viktiga? Vilken människosyn signaleras? Vad är särskilt värdefullt? Hur borde samhället vara? Hur ska samhället utvecklas på lång och kort sikt?
Preskriptioner	Utsagor om vad som behöver göras för att uppnå visionen.	Vilka former av mobilisering förespråkas?; Hur ska makt utövas?; Vilka ska engageras?; Hur ska relationen mellan politik och marknad se ut?
<i>2.1. Preskriptioner för transporter</i>		
Undvika (Avoid)	Förslag som syftar till att minska behovet av transporter.	Ska man försöka minska behovet av transporter. Om ja, vilka medel ska användas? Vem ska genomföra?
Förändra (Shift)	Förslag som syftar till att flytta över transporter från mindre till mer hållbara transportslag.	Ska man försöka flytta över transporter till mer hållbara former? Om ja, vilka medel ska användas? Vem ska genomföra?
Förbättra (Improve)	Förslag som syftar till att förbättra miljöprestandan och teknologin inom olika transportslag.	Ska man minska utsläppsintensiteten i olika delar av transportsystemet? Om ja, vilka medel ska användas? Vem ska genomföra?

De två empiriska delstudierna adresserar ramverket på både överlappande och distinkta sätt, se figur 1. Delstudie 1, analysen av forskning om visioner för omställning av transporter, fokuserar på synen på *visioners roll* och vilken sorts stipulationer för transportsektorns omställning de omfattar (ASI-ramverket). Delstudie 2, analysen av svenska transportvisioner, fokuserar på visionernas generella innehåll, inklusive stipulationerna för transportsektorns omställning. De empiriska analyserna i rapporten ger olika infallsvinklar på den övergripande forskningsfrågan om att fördjupa kunskap om hur visioner används och formuleras i omställningsprocesser i transportområdet. Analyserna kompletterar varandra eftersom materialet ger två olika fördjupningar: hur visioner används i forskningen och hur visioner formuleras i praktiken. Metoder och tillvägagångssätt för delstudierna presenteras i inledningen av respektive kapitel. Hur ramverket konkret har applicerats och vilka metodologiska val som föregått analyserna beskrivs i kapitlen som följer.



**Figur 1.** Översikt av studiens empiriska fokus. De fyrkantiga boxarna indikerar de olika analytiska begrepp och dess förhållande till visioners innehåll och roll som har presenterats ovan. De streckade ovalerna visar vilka analytiska begrepp som står i fokus för respektive empiriskt material.

### 3. Visioner och mål som planeringsinstrument

Den här rapporten handlar om hur visioner och besläktade fenomen som målbilder, framtidsbilder och framtida scenarier kan få betydelse för omställning av transportsektorn mot ökad hållbarhet. I det här kapitlet ges en bakgrund till dessa begrepp och hur de vanligen figurerar i olika planeringssammanhang med fokus på den svenska kontexten.

Utgångspunkten för den diskussion som här följer är att dessa begrepps innebörd är skiftande och kan förstås på olika sätt i olika sammanhang och av olika personer (jmf Winter, 2021). I linje med detta utgår vi ifrån att exempelvis en och samma vision kan upplevas och tolkas på flera olika sätt av de tjänstepersoner, politiker och andra som arbetar med densamma. Applicerar vi vårt analytiska ramverk kan vi alltså anta att en vision som en person uppfattar har en *pragmatisk funktion*, av en annan person kan upplevas som mer *emancipatorisk*. Det innebär att vi inte vill göra anspråk på att definiera eller kunna slå fast vad visioner, mål och målbilder har för betydelse för svensk samhällsplanering. Det vi uttalar oss om handlar mer om användandet av visioner som planeringsinstrument.

En viktig distinktion i sammanhanget är därför skillnaden mellan å ena sidan diverse planeringsbegrepp som kan uppfattas som att det bär på en vision som exempelvis ”en hållbar utveckling” eller ”en konkurrenskraftig kollektivtrafik” och å andra sidan visioner och mål som uttalade planeringsinstrument. Diskussionen avser det senare, det vill säga planeringsarbete som direkt syftar till eller inkluderar uttalade moment av att generera visioner, mål och målbilder. Detta kan benämnas som visions- eller målarbeten. Sådana arbeten är typiskt organiserade i projektform och löper utifrån en uppställd tidplan organiserad kring vissa beslutstillfällen. I sin form avspeglar de på så sätt en pragmatisk funktion, vilket inte hindrar att det inom denna form kan inrymmas andra funktioner. Det rör sig dock inte om arbeten som utgår från att någon/några har fått en idé om en vision och att denna idé blir startskottet för en kreativ process. De visions- eller målarbeten som dominerar svensk samhällsplanering kännetecknas av det omvända, det vill säga att processen skapas i syfte att alstra ett innehåll. Processen har också en viktig funktion i att ge visionen legitimitet och formell status. Viktiga element i processen i förhållande till detta är formella beslut och brett deltagande (jmf med *processrättvisa*).

Sådana visions- och målarbeten är mycket vanligt förekommande och närmast obligatoriska i svensk samhällsplanering. Det märks bland annat i hur Boverket uppmanar kommunerna att i sin översiktsplanering ta fram övergripande visioner och mål för samhällets utveckling, vilka sedan bör fungera som styrdokument för den fortsatta översiktliga planeringen (Boverket, 2023). Det avspeglas också i hur andra övergripande och tematiska plandokument (exempelvis regionala planer, trafikstrategier, grönstrukturplaner och bostadsförsörjningsplaner) tenderar att inledas med ett avsnitt om visioner och mål. Detta gäller även för transportplaneringsdokument av olika slag som ofta refererar till exempelvis de transportpolitiska målen, visioner som Nollvisionen, och



olika målbilder uppställda i samverkan. Uttryckt i den terminologi vi tidigare diskuterat (kap 2) har således dessa visioner och mål en instrumentell betoning av vad Syssner betecknar som *normer*, vilka instrumentellt antas förklara och underbygga planeringens *preskriptioner*.

Det är värt att särskilt notera att termerna *vision*, *mål* och *målbild* används flytande och utan tydliga distinktioner. Det innebär att en planeringsvision inte per definition behöver vara påtagligt ”visionär” eller ”utopisk”. På motsvarande sätt kan en likartad formulering både betecknas som mål och vision.

### 3.1. Ett 2000-tal av visioner, mål och målbilder

Att samhällsplanering har en stark betoning av visioner och mål är dock inte en självklarhet. En tillbakablick ger vid handen att detta framför allt är ett fenomen som har vuxit sig starkt under de senaste decennierna (Shipley & Newkirk, 1999; Syssner, 2015). Att visionsplaneringen kom i ropet under tidigt 2000-tal kan kopplas samman med den strategiska samhällsplaneringens genombrott och tillika teorierna om ”den nya ekonomiska geografin”. Detta genombrott kan i sin tur förstås som ett svar på marknadsiseringen av bostadsbyggandet under 1990-talet och vad planeringsforskningen beskriver som början på en nyliberal epok av svensk planering.

Utifrån dessa nya planeringslogiker kom planerande myndigheters roll att omfatta arbete för att göra den egna kommunen eller regionen attraktiv i konkurrens med andra (Bristow, 2005). Det gjorde visionen viktig som en form av marknadsföring. Men hjälp av visionen skulle man visa fram och sälja in exempelvis kommunen till potentiella intressenter och helst till den ”creative class” som sociologen Richard Florida framgångsrikt lanserade som avgörande i den tänkta konkurrensen städer emellan (Florida, 2004). Visionsarbeten av dessa slag har därför tydlig koppling till platsmarknadsföring och ”city branding”.

Visionen sågs också som en möjlighet till ”mjuk styrning” av olika aktörer, vilket blev viktigare utifrån att kommunens reella mandat försvagats - det vill säga vad man ibland diskuterar som en övergång från government till governance (Sundström och Jacobsson, 2007). Mjuk styrning blev också viktig i förhållande till den växande betydelsen och betoningen av regional planering. De regionala och mellankommunala planeringsinstrumenten var mer beroende av frivilliga samarbeten än vad traditionell kommunal planering var och är. Till denna nyliberala tidsperiod hör också utbredningen av new public management som under tvåtusenålet nådde svensk samhällsplanering på bred front. Med denna kommer en betoning av mål och uppföljning, vilket i tillägg till visioner ökar intresset för att ställa upp och sifferätta målbilder.

Ska man sammanfatta detta med Syssners terminologi för visioners roll, ligger den *pragmatiska* närmast till hands inte minst på grund av kopplingen till styrning. I tillägg kan man notera att den ”införsäljande” funktionen har en något annorlunda valör utan att den för den skull går att placera in i hennes andra funktioner. Samtidigt präglades tvåtusenålet av att den så kallade kommunikativa vändningen etablerats som del av den svenska planeringen (Wiberg, 2018). Inom ramen för detta parallella fokus på kommunikativa aktiviteter finns ett tydligt anslag av mer *emancipatoriska* och i viss mån även *kritiska* funktioner.

Det som betonas är bland annat lokal demokratisk förankring, empowerment och att fler röster behöver få höras och forma planeringen. Det diskuteras exempelvis hur formella samråd kan genomföras så att fler medborgargrupper blir delaktiga och hur man i tillägg kan arbeta med nya former av riktade medborgardialoger. Sådana arbeten kombinerar typiskt breda mötesformer med mer uppsökande insatser för att nå mer marginaliserade grupper. Dessa kommunikativa praktiker integreras i visions- och målarbeten och görs många gånger till ett bärande inslag i dessa processer.

Det finns således flera och samverkande förklaringar till att visions - och målarbeten har kommit att bli en viktig och närmast självklar del av tvåtusenålets svenska samhällsplanering.

### 3.2. I transporternas värld

Svensk trafik- och transportplanering har också påverkats av visions- och målarbetenas intåg. Det tar sig både uttryck i form av egna arbeten av detta slag och att man fått förhålla sig till arbeten som kommuner och andra myndigheter har drivit. Exempelvis har den nationella transportplaneringen präglats av ambitioner om regionförstoring där möjligheter till längre pendlingsresande ofta lyfts fram i visionsdokument om attraktiva regioner. I visioner om den attraktiva staden har i stället kompakta urbana miljöer utan störande biltrafik målats fram som eftersträvansvärt.

I det här sammanhanget har troligen projektet ”Den goda staden” som drevs av tidigare Banverket och Vägverket haft stor betydelse för att brett etablera tanken om målbildsarbeten inom de transportplanerande myndigheterna (se exempelvis Tornberg och Cars, 2008). Både i detta projekt och i det uppföljande projektet ”Den attraktiva regionen” var uppmaningen att samla olika planeringsaktörer för att gemensamt skapa målbilder och komma överens i breda processer. Det ännu relativt nya planeringsinstrumentet åtgärdsvalsstudien kan förstås som besläktad med denna anda (jmf Odhage, 2017).

Nedanstående citat från en nyare rapport om målstyrd transportplanering illustrerar väl denna ansats:

”När syftet med samverkansprocessen har klargjorts arbetas en gemensam vision (målbild) fram. Utgångspunkten kan vara en gemensam förståelse för en problem-bild, till exempel ökad befolkning, barriäreffekter eller problematiska trafiksituationer. Det kan också handla om att leva upp till ett mer övergripande mål. Arbetet kan till exempel utgå från det nationella etappmålet och därifrån förhandla fram gemensamma mål för regional och lokal trafik. (...) På så vis kan även planering av ny och befintlig infrastruktur präglas av målstyrning.

Det är viktigt att poängtera att en gemensam målbild inte innebär att de olika aktörernas mål – som med fördel är förankrade i planer, måldokument och strategier – alltid behöver sammanfalla. Det viktiga är att aktörerna är fullt medvetna om sina egna mål och andra aktörers mål och att potentiella målkonflikter behandlas och hanteras.” (Trivector & IVL, 2020, s. ii-iii)

Det är värt att notera att målbildsarbeten inom den transportorienterade planeringen mer sällan har fokus på att vara visionära i betydelsen att producera utopiska eller säljande bilder av framtiden. I stället finns en slagsida mot att arbeta med mål som har beräknats

fram och en betoning av ett instrumentellt genomförande av sådana mål. Till det senare hör att utifrån olika beslutade visioner och målbilder, ställa upp olika delmål, definiera kvantifierbara indikatorer och göra uppföljningar.

Sådana ansatser dominerar i transportplaneringssammanhang men återfinns även inom kommunal och regional planering (jmf de Fine Licht & Molnar, 2021). Deras framträdande roll i transportplaneringssammanhang kan förklaras av den tekniskt ekonomiska kunskapstraditionen som bland annat har stark tilltro till sin egen expertis. Denna innebär också att visionen i stället för att vara uttalad normativ ofta framställs som något neutralt och mer *stipulativt*. En annan förklaring kan vara att infrastrukturplaneringen – till skillnad från den regionala och kommunala bebyggelseplaneringen – fortfarande har en mycket stark rådighet över både planering och byggande av infrastruktur. Det finns därmed inte lika tydliga incitament till att nå bred konsensus och att samverka. Dessutom är det i vissa kretsar kontroversiellt att ersätta prognoser och modellkörningar med målbilder; jämför dagens debatt och maktkamp om målstyrd kontra prognosstyrd transportplanering (se till exempel Hult m.fl., 2017).

### 3.3. Kritiken mot mål- och visionsarbeten

Den prognosstyrda transportplaneringens kritik mot målstyrning handlar i grunden om olika synsätt på planering (Winter, 2021). Bland annat vänder man sig mot planering som har ambitioner om att gå före och ta ut en kurs för framtiden. Samhällets utveckling menar man bör i stället idealt skötas av marknadskrafter och eventuella avsteg ser man som en fråga för politiska beslut.

Det finns också andra former av kritik mot visions- och målbildsplanering. En mer allmänt framförd synpunkt är att flertalet planeringsvisioner tenderar att vara vaga och allmängiltiga (jmf Syssner, 2015). Detta ska dock inte misstas för verkningslöshet. När Syssner har intervjuat personer delaktiga i ett visionsarbete har hon exempelvis noterat att flera informanter framhåller processen som värdefull även om själva slutresultatet kanske inte framstår som så sensationellt (Syssner, 2015). En målbild kan också ha stor betydelse för vilka aspekter som alls diskuteras i planeringen och på så sätt bli styrande för vad man satsar på och för vad som indirekt blir mindre viktigt.

Det senare för också in oss på den kritiska diskussion som förts inom planeringsforskning om hur ett konsensus-orienterat fokus tenderar att dölja konflikter. En mycket allmängiltig och urvattnad vision kan framställas som en win-win för ”alla” och fungera brett samlande. Det kan dock antas ske till priset av att planeringen ger sken av att vara en postpolitisk verksamhet utan möjligheter till tydligt ansvarsutkrävande (jmf Swyngedouw 2010; Allmendinger och Haughton 2012). Brist på jämlikhet och jämställdhet kan vara svårt att identifiera samtidigt som det blir svårare att protestera mot något som framställs i svepande positiva ordalag. Sådana svårigheter kan dessutom förstärkas av att exempelvis medborgardialoger har genomförts och att såväl personer som organisationer som annars hade kunnat framföra kritik blir gisslantagna som delaktiga i processen.

En aspekt av denna kritik är inramningen av stora samhällsfrågor som något icke-politiskt (Kębłowski och Bassens, 2017, Swyngedouw 2009). Ett utsuddande av politiska och

ideologiska skillnader kan bli resultatet av ambitioner om att nå konsensus, vilket gör olikheter och oliktankande svårare att inrymma. Detta kan också vara ett resultat av att man lämnar politiker utanför. Detta kan kopplas till att dessa processer många gånger drivs av tjänstepersoner. Intressant nog förefaller denna form av avpolitisering vara något som Boverket aktivt uppmuntrar till. På myndighetens hemsida kan man läsa:

”Översiktsplanen är ett politiskt styrdokument och det är politiken som pekar ut riktningen för samhällsplaneringen. Det är en fördel om den långsiktiga visionen och målen kan tas i bred politisk enighet. Strategierna för att nå målen kan däremot skilja sig åt beroende på vilken majoritet som råder.”

Av utsagan att döma finns det alltså en föreställning om att en långsiktig vision är något som man även politiskt ska kunna ställa sig bakom på bred front. Det ger också ett intressant perspektiv på distinktionen mellan byråkrat och politiker, där rollerna här verkar något omvända i förhållande till en mer klassisk Webersk syn. Förvisso framhålls att ”det är politiken som pekar ut riktningen” men den egentliga skillnaden mellan politiska majoriteter tillskrivs olika sätt att genomföra denna riktning. Det senare ligger med andra ord snubblande nära det som i många statsvetenskapliga och planerande ansatser upp-fattas som byråkratins huvuduppgift.

Sammanfattningsvis kan vi emellertid konstatera att kritiken inte har hindrat att visions- och målarbeten i dag är ett viktigt planeringsinstrument som kan fylla olika funktioner. Mot den bakgrunden är det intressant att reflektera över det nu uppblående intresset och efterfrågan på transportvisioner. Det väcker frågor om det man efterlyser är något väsentligt annat eller om det snarare uttrycker det avstånd som många gånger finns mellan transportdiskussioner och annan samhällsplanering.

## 4. Visioners roll i transportomställningar: en forskningsöversikt

I det här kapitlet ges en översikt av tidigare forskning om visioner som berör transportområdet. Frågor som styr genomgången är vilka aktörer som är involverade i visionsprocesser och vilken syn på framtidens resande som genomsyrar dem.

### 4.1. Urval och analys

Forskningslitteraturen har identifierats genom sökningar i den vetenskapliga databasen Scopus. Sökningen gjordes på engelska med olika kombinationer av sökorden "visioner", "mobilitet", "transport", "scenarier", "deltagande", "visionering", "hållbar mobilitet", "hållbarhet" och "koldioxidspår". Ingen tidsavgränsning gjordes. Av 656 träffar identifierades 67 vetenskapliga artiklar publicerade mellan år 1997 och 2023, som intressanta för närmare analys. Urvalet gjordes på basis av att verken skulle ha 1) ett mobilitets- eller transportfokus och 2) på olika sätt undersöka hur visioner, scenarier eller framtidsbilder kan användas i omställningsprocesser. Under genomläsningen exkluderades några artiklar på grund av frånvaro av transportfokus, att fulltext inte var tillgänglig eller att artikeln inte beskrev en visionsprocess, utan exempelvis visade sig vara en litteraturgenomgång. Genomläsningen synliggjorde också att några av studierna behandlades i flera artiklar, även om delvis olika aspekter av studien uppmärksammades i de olika verken. De har i analysen behandlats som olika texter. En konsekvens av det är dock att omfattningen av vissa perspektiv kan framstå som mer omfattande än de i själva verket är. Sammanlagt har 52 artiklar analyserats<sup>2</sup>(se bilaga 1 för hela listan). Sökningen genomfördes i februari 2023. I analysen av litteraturen har fyra frågor, som utgår från det analytiska ramverket som beskrivits inledningsvis, ställts:

- Vilken roll tillskrivs transportvisionerna? (Emancipatorisk kritisk roll eller pragmatisk roll)
- Vilka aktörer har inkluderats i visionsarbetet? (Knyter an till frågor om visioners roll och funktion)
- Vilka metoder används för att ta fram transportvisioner? (Knyter an till frågor om visioners roll och funktion)

---

<sup>2</sup> Se bilaga 1 för en översikt över den studerade litteraturen. Den litteratur som ingått i studien och som refereras till i det här kapitlet återfinns såväl i bilaga 1 som i referenslistan (kapitel 7).

- Vilka preskriptioner om mobilitetsframtiderna förespråkas i visionerna? (Knyter an till ASI-ramverket, dvs. *undvika, förändra* eller *förbättra*) Lyfter olika aktörsgrupper fram olika typer av preskriptioner? Vilka aktörer ska genomföra visionerna?

I det följande presenteras resultatet av analysen. Först beskrivs vilka metoder som använts i visionsprocesserna. Sedan beskrivs vilka aktörskonstellationer som bjudits in till visionsprocesserna, följt av en analys av vilken roll i omställningsprocesser som tillskrivs transportvisioner. Innan kapitlet sammanfattas och övergripande slutsatser dras, tas det upp vilka preskriptioner om transportsframtiderna som görs, utifrån ASI-perspektivet.

## 4.2. Driva omställningsprocesser eller studera dem?

De studerade artiklarna har olika karaktärer. Några artiklar är forskningsöversikter av visionsarbete. De har inte inkluderats i analysen (och återfinns heller inte i bilaga 1) eftersom de inte beskriver visionsprocesser. Dock speglar slutsatserna i dessa artiklar i vissa avseenden tendenser som vi uppmärksammat i analysen och kan därför sägas stärka slutsatserna. Den stora delen av den analyserade litteraturen berör forskningsprojekt där forskare tar fram visioner och leder visionsarbete. Det finns färre exempel på analyser av visionsprocesser som andra aktörer har lett. Ett undantag är Kesselring och Tschoerner (2016) som studerat en vision för mobilitet i München år 2050 som ett aktörsnätverk (Inzell) bestående av bilindustrin, politiker, planerare och civilsamhället arbetat fram. Författarna frågar sig ur ett sociologiskt perspektiv vilka synsätt på lokala mobilitetspraktiker och styrning av transport-systemet som genomsyrar den framtagna visionen, det vill säga vilken typ av hållbar mobilitet som förespråkas. En slutsats är att snarare än att diskutera hur resande i framtiden ska se ut, tar nätverket fram planer för hur samverkan mellan näringsliv och det offentliga ska se ut, och att möjliggöra marknadsdrivna experiment blir det huvudsakliga spåret för att styra mot en önskvärd framtid. Ett annat exempel är en studie om deltagande metoder i lokal transportplanering i Storbritannien (Bickerstaff och Walker, 2005). Forskarna gör kritiska reflektioner om vilka antaganden deltagandet utgår från samt hur väl deltagandet fungerar, och för vilka. Syftet med deltagandet i de två studerade fallen var att inkludera medborgarnas perspektiv på den långsiktiga, och på så vis visionära, delen av trafikplaneringen. Bickerstaff och Walker synliggör hur deltagande sker på olika villkor, där olika medborgare är olika röststarka och insatta i liknande sammanhang där strävanden efter konsensus påverkas av gruppodynamik som att vilja göra andra till lags eller imponera. Liknande resonemang har i hög grad uppmärksammat i den kritiska planeringslitteraturen. En annan kritik Bickerstaff och Walker för fram är att trots att relativt stora resurser lades på att bjuda in medborgare till olika typer av konsultation och samtal, påverkades de förslag som slutligen lades fram inte särskilt mycket av deltagandeprocesserna. Argument från medborgarna som kunde stötta de mål och förslag som redan låg på bordet användes, och det sågs som viktigt i sig att initiera-dialoger, men transportplaneringen förändrades inte i sig.

Ett annat exempel på forskare som studerar andras visionsprocesser är Cameron och Potvins (2016) metaanalys över kanadensiska visioner. De intresserar sig för visioner som

tagits fram i olika samhällen i Kanada med syftet att artikulera gemensamma önskvärda framtider. I många fall är visionerna ett utfall av ett dialogprojekt ("the Sustainable Canada Dialogues") om hållbar utveckling som involverat ett 60-tal forskare runt om i Kanada (se Potvin och Jodoin, 2015). De 31 visioner som Cameron och Potvin analyserar har ett tydligt fokus på hållbar utveckling och bygger på metoder som artikulera och involverar medborgares syn på önskvärda framtider. Analysen sorterade åtgärder och önskemål i de tre hållbarhetspelarna (social, ekologisk eller ekonomisk hållbarhet) men också utifrån teman som livskvalitet, transport, utbildning, aktiv livsstil, kultur, naturresurser med mera. Det var tydligt att social hållbarhet (exempelvis trygghet, ett levande civilsamhälle, tillgänglighet och inkluderande samhällen) var den viktigaste ingrediensen i de önskvärda framtiderna, även om att bevara lokala landskap och naturvärden, minska utsläppen från transporter och säkerställa tillgång till vatten också var framträdande teman. Cameron och Potvin pekar på att det i realiteten inte går att särskilja de tre olika hållbarhetspelarna från varandra, de är beroende av varandra. Samtidigt är en viktig slutsats att en vision som lovar nollutsläpp eller minskad klimatpåverkan troligtvis inte kommer att engagera människor på samma sätt som visioner som inkluderar positiva bilder om livskvalitet och välbefinnande i de lokala sammanhang som människor finns i. En viktig slutsats i linje med detta är att visioner är olika beroende på de lokala sammanhang de tagits fram i. Det finns alltså ingen universell vision som fungerar överallt.

Även Ortegón-Sanches och Tyler (2016) kan delvis sägas studera hur specifika visioner lett till transformation. De använder lärdomar från fallstudier i Köpenhamn (Danmark) och Curitiba (Brasilien) för att genomföra visions-workshoppar i brittiska städer. De argumenterar för att man i Köpenhamn och Curitiba lyckats med transformering (minskade CO<sub>2</sub>-utsläpp i Köpenhamn, och minskat restavfall per person i Curitiba) tack vare en rad faktorer, men där en tydlig vision med uppsatta mål som väglett beslutsfattare i omställningsarbetet varit en nyckelfaktor. Visionerna har kommunicerats till befolkningen och det har funnits ekonomiska och politiska ramverk för att genomföra dem. Baserat på fallstudierna har Ortegón-Sanches och Tyler identifierat fem grundläggande principer för visioner om framtidens städer (aktiv och inkluderande, hälsosam, respektfull, utvecklande, stad som offentliga utrymmen). Med hjälp av visions-workshopparna drog de slutsatsen att de fem principerna är universellt giltiga och kan bidra till dialoger där omställning är i fokus. Dessa fem principer kan jämföras med Banister och Hickman (2013) som föreslår tre V:n ("Viability", "Vibrancy" och "Vitality") som kan stärka visioners attraktionskraft, utöver att satsa på nollutsläpp. Dessa V:n har med ekonomisk hållbarhet, kulturell och social hållbarhet samt välmående att göra.

Även om det alltså finns exempel på studier som granskar visioner som andra aktörer tagit fram, är en majoritet av de analyserade studierna visionsprocesser som forskare själva initierat.

### 4.3. Vilka metoder används?

Majoriteten av artiklarna prövar olika metoder för att ta fram visioner för att peka på styrkor och svagheter med metoderna. Metoder för "visionering" varierar men innefattar alltid något slags interaktivt moment, där forskarna interagerar med olika grupper. Workshop som metoder är vanligt, en majoritet av artiklarna beskriver hur workshoppar

med olika grupper involverats i samtal om framtiden. Flertalet artiklar som arbetar med workshoppar beskriver metoden som en del av ”deltagande backcasting”, eller ”pluralistisk backcasting” (Tuominen m.fl., 2014) där scenarioarbete görs av forskarna före eller efter genomförda workshoppar. Delphi-metoden är också vanligt förekommande (se exempelvis Szabo, 2020; Soria-Lara och Banister, 2017b; Julsrud och Priya Uteng, 2015; Zimmerman m.fl., 2012).

I studierna används olika tekniker för att möjliggöra framtidsblickande, oftast olika typer av intervjuer eller workshoppar i grupp eller enskilt. I några fall har ”wild cards”, beskrivningar av extrema händelser i framtiden som kan förändra framtiden på ett fundamentalt sätt, använts för att få fram ett så kallat ”radikalt” eller ”disruptivt” tänkande. Ett intressant exempel på hur wild cards kan användas är Tori m.fl. (2022) studie om disruptiva scenarier och önskvärda mobilitetsframtiderna på den belgiska landsbygden. Invånare i Oetingen fick vykort hemskickade där de ombads skissa på en vision för ett hållbart 2050. De som skickade in en vision, vilket kunde göras via en särskild hemsida eller med hjälp av vykortet, intervjuades. I intervjuerna presenterades de olika extrema händelserna för att de intervjuade skulle kunna diskutera hur det skulle påverka dem själva och andra invånare i Oetingen om de skulle inträffa. Insikter från intervjuerna användes sedan i en workshop med experter och lokalsamhälle för att diskutera önskvärda mobilitetsframtiderna. Workshopen kännetecknades dock inte av radikalt tänkande, menade Tori med kollegor. De reflekterar också över att både experter och den inbjudna intresseföreningen var män i 50-årsåldern eller äldre. Det, menar författarna, kan ha bidragit till att ett ”linjärt tankesätt” dominerade. Inom projektet genomfördes också workshoppar med skolbarn som uttryckte ett mer radikalt tänkande. En slutsats, menar Tori m.fl., är alltså att det är viktigt att inkludera deltagare i olika åldrar och med olika bakgrunder för att få till nytänkande angående mobilitetsframtiderna. Ett exempel på ett wild card som beskriver en väldigt otänkbar (”very unimaginable”) framtid är ”Private cars are banned. Radical political parties view private cars as a source of inequality and ban them. Public transport is the only transport mode available” (Tori m.fl., 2022 s. 5). Som kontrast till detta otänkbara scenario är ett tänkbart scenario formulerat som följer: ”Energy crisis results in mobility poverty. Fossil fuels are depleted and the supply of energy from renewable sources does not meet the demand (Tori m.fl., 2022 s. 5).

Att unga är särskilt intressanta att inkludera återkommer i flera studier (Tuominen m.fl. 2014; Vermote m.fl. 2014; Tori m.fl. 2022, Iacovidou och Wehrmeyer, 2014). I en finsk kontext bad Tuominen och kollegor (2014) ett femtiotal skolungdomar mellan 15 och 17 år skriva korta uppsatser om transportframtiderna år 2020 eller 2050. Ungdomarna gick på olika skolor, vissa i urban och vissa i rural miljö. Uppsatserna behandlade frågor om hur transportvolymerna förändrats, vilket färdslag som är vanligast, hur transportsystemets problem (som utsläpp och trängsel) påverkat samhället och hur samhället har hanterat problemen. Studenterna fick också fylla i en kortare version av en enkät som även en grupp av experter med olika bakgrunder fick fylla i. Uppsatserna och enkäterna användes för att formulera olika möjliga framtiderna. I en studie om hållbar mobilitet i ett socialt utsatt område i Phoenix, Arizona, påtalar Machler och Golub (2012) svårigheten att rekrytera unga. De menar att unga ska leva i framtiden och bör få tycka till om hur den ska se ut. I studien där invånare i området bjöds in till diskussioner om vilka värden i transportsystemet som skulle förbättra deras möjligheter till ett gott liv, var det framför



allt äldre (50+) som deltog, trots att medelåldern i området var 21 år. Deltagarna argumenterade för att de som föräldrar till barn och unga ändå kunde representera deras perspektiv.

Ibland föregås workshoppar av djupintervjuer eller enkäter med enligt forskarna särskilt intressanta grupper som experter inom transportområdet eller olika segment grupper? av medborgare. Det är också förekommande att det görs intervjuer eller enkäter efter workshoppar. Ibland för att deltagarna ska få dela med sig av sina tankar om processen, och ibland för att deltagarna ska få utvärdera visioner eller scenarier som tagits fram under eller i anslutningen till workshopparna. Det finns också exempel på studier där olika typer av visioner har tagits fram baserat på intervjuer eller enkäter med experter eller medborgare. Ett intressant exempel är McGrail m.fl. (2015) som skickat ut enkäter till olika grupper med någon form av klimat- och miljöengagemang som efter besvarad enkät bjödits in till workshoppar om framtidens hållbara australienska städer. Syftet med enkäterna var att få igång ett framtidstänkande hos deltagarna, men också förbereda forskarna på vilken typ av framtidstänkande som skulle kunna forma workshopparna. Forskarna utgick från att deltagarnas föreställningar och normer om frågor relaterade till omställning skulle komma att påverka hur de vill att framtiden ska se ut, och att det därför är viktigt att tydligt artikulera föreställningarna i stället för att ta dem för givna. Enkät-svaren användes alltså för att förbereda framtidsworkshopparna, men också för att designers skulle kunna ta fram skisser på element i möjliga framtider. Dessa skisser användes i workshopparna för att dra olika föreställningar och förhoppningar om framtiden till sin spets.

Ett kreativt exempel på metoder som används för att artikulera framtidsbilder är Aalders m.fl. (2020) som använt en ”comic strips”-metod som ett sätt att inhämta kunskaper om marginaliserade gruppers livsvillkor och framtidsbilder inför byggandet av en ny väginfrastruktur i Kenya. Metoden genomfördes i fyra steg. Djupintervjuer genomfördes med boende i närheten av det planerade vägobjektet, men också med experter (planerare, offentliga aktörer, intresseorganisationer). Fem workshoppar genomfördes med boende, där serietecknare deltog och fångade samtalen på bild. Efteråt färdigställdes seriestripparna och de boende fick i enkäter validera hur väl de beskrev deras livsförhållanden. Forskarna menar att metoden möjliggör berättande om framtiden bortom dominerande diskurser om utveckling.

Ett annat intressant upplägg är ”future workshops” om mobilitetsframtiden i Danmark och Tyskland (Freudendal-Pedersen och Kesselring, 2016). Deltagare från breda grupper bjöds in till en fem dagar lång workshop. Konstnärer, journalister, planerare och politiker deltog. Under de fem dagarna utforskades olika element av framtidens transporter med hjälp av deltagarnas olika kompetenser. Efter workshopparna intervjuades deltagarna om vad de tog med sig. Många menade att processen var omskakande på ett positivt sätt, och att man fått insikter om sig själv och andra, liksom om möjliga framtider. Forskarna menar att metoden på så vis är lyckad. Men att det med relativt enkla medel gick att få till radikala samtal om framtiden, innebar inte att de radikala framtiderna kommer att iscensättas, eller att transformering kommer påbörjas, avslutar Freudendal-Pederson och Kesselring. Det är nästa steg.

Andra intressanta verktyg som används för att stimulera framtidstänkande är att använda artefakter som Lego (van Wynsberghe och Guimarães Pereira, 2022), eller ”täthetspussel” (density puzzle), där stadsplaneringsaktörer fick i uppgift att placera ut ”pusselbitar” som

representerade 200 människor i olika urbana typologier. De fick 42 bitar var. Syftet var att synliggöra hur människor ska få rum i täta städer (Ranhagen, 2020).

#### 4.4. Vilka aktörer inkluderas?

I visionsprocesserna involveras olika aktörer och intressegrupper. I många studier deltar så kallade ”experter” och ”policyaktörer”. Det kan vara tjänstepersoner inom olika typer av stadsförvaltningar, som planerare eller arkitekter. Även representanter från näringslivet benämns i vissa fall som experter, särskilt när de besitter kunskap om transporter eller resande, eller en särskild teknik som bedöms viktig i omställningen. Även forskare benämns i många fall som experter, och ibland som representanter för akademien. I vissa fall sägs det att politiker deltar, men det är relativt ovanligt. Intrycket är att politiker kan finnas under benämningen ”policyaktörer”, men det artikuleras sällan explicit. Exempel på där politiker explicit nämns, och inkluderats i visionsprocessen, är Costanza-van den Belt m.fl. (2021), Zimmermann m.fl. (2012), Staricco m.fl. (2019) och Nielsen och Hansen (1997). Offentliga aktörer, som samhälls- och transportplanerare, är i princip alltid inkluderade, och den privata sektorn likaså, om än inte i lika hög utsträckning. I många fall är även civilsamhället i form av intresseorganisationer för cykling eller gång, eller handikapporganisationer representerade. Det är vanligt att studierna argumenterar för att det är viktigt med en bred sammansättning av aktörer eftersom det anses leda till dynamiska diskussioner, där olika perspektiv och nya idéer kan föras fram, se exempelvis Camilleri m.fl. 2021; Gaziulusoy och Ryan, 2017, Soria-Lara och Banister, 2017). Pawluk De-Toledo m.fl. (2023) har bjudit in en bred aktörskonstellation, bland annat representanter från civilsamhället, men lyfter ändå att det hade varit bra att ta in ”allmänheten” på grund av att det skulle gett en bredare bild. I vissa processer deltar dock allmänheten, ibland särskilt utvalda grupper och ibland representativt utvalda (se exempelvis Gebhardt, 2021 och Machler och Golub, 2012). Ett exempel på där allmänheten har bjudits in, men som får representeras av en viss grupp, är en studie av Soria-Lara m.fl., 2021. De har bjudit in personer mellan 18 och 32 år för att de bedöms vara särskilt disruptiva i sitt tänkande på grund av sin låga ålder. Det är ett argument som återkommer, exempelvis Tori m.fl. (2022) argumenterar för att barn har särskilt kreativa idéer jämfört med vuxna. I några studier lyfts medborgardeltagande explicit fram som ett mål, och inte enbart för kvalitet och bredd i diskussionen om komplexa samhällsproblem, utan även från ett demokratiskt perspektiv (se exempelvis Machler och Golub, 2012; Withmarsh m.fl., 2009).

#### 4.5. Vilken syn på visioner präglar visionsprocesserna?

I den studerade litteraturen finns en tendens att se visioner som ett verktyg för att hålla ihop politiska och samhälleliga processer, och för att nå politiska mål, det vill säga vad Syssner beskriver som en pragmatisk roll. Ofta ses då konsensus som eftersträvänsvärt, det vill säga att komma fram till scenarier och visioner som flera olika samhällsgrupper, representerade av deltagarna i visionsprocessen, kan acceptera. Ett exempel på detta är Keserü m.fl. (2021) som tagit fram scenarier för mobilitet och transport år 2030. I

metoden ingick att göra ”konsensus-workshoppar” med olika samhällsgrupper, för att avgöra vilka av de fyra scenarierna som tagits fram som är mest respektive minst populära och alltså har störst eller minst möjlighet att genomföras. Gemensamt för de två mest populära scenarierna är att stark statlig reglering efterfrågas för att kunna styra mot hållbara transporter, snarare än en mer marknadsstyrd utveckling. I en studie av Steurer och Bonilla (2016) framhålls också att nå konsensus som viktigt för att nå politisk handlingskraft. I studien intervjuas olika grupper från civilsamhället, offentliga aktörer på olika nivåer och marknadsaktörer i Mexico city om vägar framåt för mindre utsläpp från transportsektorn. Samverkan mellan grupper med olika intressen, exempelvis olika politiska partier, framhölls som avgörande för att styra mot mer hållbara transporter. En liknande diskussion förs av Finck Caralles (2022), också i en mexikansk kontext. I en studie om autonoma fordon i Spanien diskuterades olika visioner för en mer automatiserad transportframtid med medborgare och expertgrupper (se också González-González m.fl. 2023). Författarna argumenterar för att det är viktigt att nå konsensus för att nå politisk handlingskraft, men framhåller också att det är viktigt att lyfta in olika grupper för att visionerna ska vara inkluderande. Det är ett argument som återkommer. Ett exempel är Zimmermann m.fl. (2012) som har som syfte att formulera en vision för elektrisk mobilitet i Tyskland år 2030 som accepteras av en stor mängd berörda aktörer, men där forskarna framhåller att det är viktigt att så många olika åsikter och synvinklar som möjligt kommer till uttryck. De har valt att fokusera på så kallade experter, där marknadsundersökningsföretag får representera vad som benämns konsumenterna av den elektriska mobiliteten. De framhåller i en metodreflektion att det vore önskvärt i framtida studier att bjuda in ”slutanvändarna”. De framhåller också att en bredd av röster gör det svårare att nå konsensus och att det breda anslaget i den egna studien gjorde att de inte lyckades med detta. På detta sätt är även studier som strävar efter konsensus ofta medvetna om brister med sådana strävanden.

Det finns också exempel på studier där visionsprocesserna präglas av ett mer emancipatoriskt perspektiv, där att lyfta fram olika gruppers skilda perspektiv ses som viktigt i sig, och som ett sätt att skapa mer inkluderande framtider (se exempelvis Machler och Golub, 2012 och Whitmarsh m.fl., 2009). Det är, som ovan nämnts, också formuleringar som kan förekomma i de studier som präglas av ett konsensus-perspektiv. Men det finns en skillnad på de studier som har som syfte att lyfta fram olika röster, snarare än att komma överens om den ”bästa” eller ”mest genomförbara” framtiden. Ett exempel på en studie med ett emancipatoriskt perspektiv är Tuominen m.fl. 2014, som berör framtidens hållbara transporter i ett finskt perspektiv. De har gjort visionsövningar med en tvärdisciplinär expertgrupp (34 experter med olika utbildningsbakgrunder för att fånga kunskap om social, ekonomisk och ekologisk bakgrund), uppdelat på kön och vilket färdmedel de föredrar, samt en grupp med 15–17-åringar. Även om författarna diskuterar vilka av de åtta scenarierna som tagits fram genom visionsövningar som har möjlighet att få störst genomslag, diskuterar de också att det finns konflikter mellan scenarierna, där olika grupper har olika ståndpunkter om vad som är önskvärt. De använder sig av vad de kallar en ”dissensus”-metod, i motsats till konsensus. Studien är en av litteraturgenomgångens mest citerade texter. Dissensus som idé diskuteras även av Julrud och Priya Uteng (2015) i en norsk studie om visioner om framtida daglig mobilitet. De argumenterar för att det är viktigt att synliggöra olika typer av visioner eftersom det också synliggör olika synsätt och uppfattningar. van Wynsberghe och Guimarães Pereias (2022) studie om alternativa (framtid)sbilder av autonoma fordon är ett annat exempel där vikten av att synliggöra

olika gruppers perspektiv är ett uttalat mål. De har gjort djupintervjuer samt framtidsworkshoppar med olika grupper (forskare, policyaktörer, industri, civilsamhället och medborgare) där ett syfte varit att dekonstruera nuvarande diskurser om mobilitet för att möjliggöra nya tankesätt om framtidens mobilitet. Forskarna argumenterar för att den nuvarande diskursen om autonoma fordon inte inkluderar medborgares oro och förhoppningar om framtiden och är kritiska till framtidsvisioner där olika röster inte hörs. På så sätt knyter van Wynsberghe och Guimarães Pereira också an till ett kritiskt perspektiv. De studier som kritiskt granskar omställningsprocesser, där vi lyft fram Bickerstaff och Walker (2005) samt Kesselring och Tschoerner (2016), är också exempel på hur kritik mot kanske inte särskilda visioner i sig, utan mot formerna för dess framtagande där demokratiska brister lyfts, och där ett bärande argument är att visioner tenderar att föra fram framför allt starka gruppers intressen och behov.

I vissa studier framhålls det att av olika aktörsgrupper är det svårast att engagera medborgare (Staricco m.fl., 2019) men att det är särskilt viktigt att ta in medborgare i omställningsprocesserna eftersom det ökar legitimiteten för tuffa åtgärder och bidrar till mer disruptivt tänkande (se exempelvis Soria-Lara m.fl. 2021; Tori m.fl. 2022).

Till sist lyfter Vergragt och Brown (2007) och Brown m.fl. (2003) ytterligare en dimension av visionsarbete som inte omedelbart fångas av Syssners modell, nämligen lärande (se också Nielson och Hansen, 1997). Forskarna framhåller att omställning av socio-tekniska system kräver ny kunskap om systemens komplexitet, där det exempelvis handlar om att se en viss teknik, i de refererade studierna framförallt vätgas, i ett bredare sammanhang som har lika mycket med beteende, normer och politiska strukturer att göra, som teknisk innovation. Att bjuda in till workshoppar, gruppövningar och liknande, som en del i ett omställningsarbete möjliggör den typ av lärande som forskarna efterfrågar. Vergragt och Browns studier är välciterade och perspektiven kan beskrivas som inflytelserika i forskning om omställning.

Melander (2018) har i en översikt om hur Delphi-metoden används inom transportområdet pekat på att konsensus ofta är ett övergripande mål med metoden. Hon framhåller att en risk med att sträva efter konsensus är att innovativa lösningar på samhällsproblem kan ha svårt att få utrymme i processer. Sustar m.fl. (2020) lyfter också, i en annan översikt, att konsensus-perspektivet får stort utrymme i visionsprocesser. Detta snarare än att använda visioner för att tydliggöra konflikter mellan olika grupper, eller som ett verktyg för genuina politiska diskussioner om värderingar och olika framtider.

#### 4.6. Vilka preskriptioner om framtidens transportsystem görs?

I de studerade visionsprocesserna finns exempel på olika typer av preskriptioner om framtida resande som präglas av att resande undviks, att miljöbelastande resor ersatts med mindre belastande resor samt framtider där nuvarande transportsystem fortsätter att dominera, men där transporterna är mer energieffektiva. Med andra ord är hela spektrumet av ASI-perspektivet representerat. Genomgången visar att ofta är hela ASI-spektrumet representerat i samma studie. Det är inte överraskande eftersom många studier har som mål att formulera kontrasterande framtidsbilder där olika åtgärder får olika fokus.

Det kan innebära att en framtidsbild representerar framför allt ”förändra”, medan ett annat har tyngdpunkt på ”förbättra” och en tredje ”undvika”.

Flera studier har ett brett anslag när det gäller mobilitet, och ser mobilitet som en del av flera i den framtida staden eller samhället. Det finns dock några studier som är mer koncentrerade på en viss teknik, och vilken roll den kan ha i framtiden. Det kan handla om autonoma fordon (Szabo, 2020), elektrisk mobilitet (Zimmermann m.fl., 2012) eller vätagas-framtider (McDowall och Eames, 2007). Dessa studier har tydligast ”förbättra”-perspektiv, som handlar om att optimera energieffektiviteten hos fordon. Som nämnts inledningsvis, kan energieffektivitet också ha inslag av att minska behov av resande, som i Trafikverkets (2016) tolkning. Zimmermann med fleras (2012) övergripande vision om elektrisk mobilitet i Tyskland handlar exempelvis om att bilflottan ska vara helt elektrisk (förbättra) men att delade bilar gör att antal bilresor per person minskar (undvika). På samma sätt kopplas delningen av fordon ihop med ett ökat fokus på multimodalt resande, där bilresan blir en del och kollektivtrafik en annan, på så sätt inkluderas även ”förändra”. Trots sådana reflektioner är det övergripande intrycket att när en viss teknik är i fokus, särskilt kopplat till bilar, handlar preskriptionen om framtiden framför allt om ”förbättra”. I den refererade tyska studien är ett grundantagande att elektriska bilar ska bli billigare så en större grupp kan få tillgång till elbilar, vilket ju skulle leda till fler bilister (motsats till ”undvika”).

Ett exempel på en studie som har ett uttalat ASI-perspektiv, där tre scenarier är gjorda för att representera de olika synsätten, är Biyik (2019) som undersöker visioner för hållbara transporter i turkiska städer. Syftet med studien är att låta stakeholders bedöma hur önskvärda och tillämpbara de olika framtidsbilderna är, men också att visa på vikten av en bred involvering av olika stakeholders. Samtliga framtidsbilder utgår från en framtid med radikalt färre bilar. Undvika-visionen ansågs av deltagarna i visionsprocessen ha störst transformativ potential. Förbättra-visionen betraktades som komplicerad att genomföra. En annan poäng som Biyik lyfter är att även om många deltagare initialt var positiva till högre andel cykel och gång, var en förstärkning av kollektivtrafiken det som sågs som ha störst sannolikhet att få genomslagskraft i praktiken. I forskningen lyfts det ofta fram att undvika-åtgärder är å ena sidan viktiga för att kunna ställa om, är de samtidigt ovanliga och betraktas som svåra att genomföra (Sørensen och Isaksson, 2021). Därför är det relevant att nämna de studier i litteraturgenomgången som har ett tydligt undvika-perspektiv. Ett sådant exempel är von Schönfeld och Ferreira (2022) som med hjälp av visionsövningar med studenter och forskare undersöker i vilka sammanhang deltagarna kan tänka sig att avstå från resor de idag ser som viktiga av olika skäl. Resultaten visar att deltagarna i en ideal värld vill resa för att det ses som ett sätt att öka det individuella välmåendet, men att de också ser att i vissa förhållanden, exempelvis i en klimatkris, kan resande inskränkas. Att förbjuda resande ses dock som svårt och problematiskt att genomföra. Ett annat exempel på en studie där ”undvika” är centralt, är Machlers och Golubs (2012) försök att identifiera indikatorer för en hållbar och rättvis mobilitet i ett låginkomstområde i en bilberoende amerikansk kontext. I workshoppar med invånare diskuterades framför allt att öka möjligheter till säker och trygg gång som ett viktigt verktyg för att kunna öka tillgängligheten till arbete och service. Det skulle minska behovet av bilen, vilket ansågs vara viktigt ur inte minst ett rättviseperspektiv eftersom invånare lade oproportionerligt mycket resurser på bilresor, jämfört med rikare områden. Andra studier som har ett tydligt inslag av ”undvika” är van Wynsberghe och

Guimarães Pereira (2022), Soria-Lara m.fl. 2021, Molinero-Parejo m.fl. (2021) och Ortegon-Sanchez och Tyler (2016). En återkommande slutsats i den studerade litteraturen är att när transportvisioner innehåller idéer om välbefinnande och ett gott liv är deltagare i visionsprocesser öppna för radikala åtgärder som leder till mindre och mer långsamt resande. Detta kan inkludera både undvika och förändra-åtgärder (se exempelvis Hölscher m.fl., 2022; Whitmarsh m.fl., 2009). Det finns också en tendens att bland de grupper som bjudits in i visionsprocesser så är medborgare generellt mer öppna när det gäller ett vardagsliv med mindre resande till förmån för ett rikt lokalt liv. Detta förespråkar även offentliga aktörer med ansvar för trafik- och samhällsplanering i några av studierna. Whitmarshs m.fl. (2009) studie om visioner för hållbar mobilitet i EU och England visar dock att deltagande medborgare var mer öppna för åtgärder som reducerar transportbehov ("undvika") medan experter snarare såg ny effektiv teknik ("förbättra") och förflyttning från bil till mer hållbara färdval ("förändra") som de viktigaste åtgärderna. Medborgarna lade även större vikt vid bekvämlighet och kvalitet på resande än vad experterna gjorde, som hellre diskuterade tillgång till energi och liknande tekniska frågor. I studien genomfördes dels fokusgrupper med experter (planerare, forskare, bilindustrin) och dels workshoppar med medborgare. Det kan delvis förklara varför grupperna lyfte olika aspekter. En likhet var att båda grupperna såg liknande problem med transportsystemet idag. Livskvalitet, social hållbarhet och välbefinnande verkar vara ett tema som återkommer som viktigt för medborgare och civilsamhället (se exempelvis Cameron och Portvin 2016, även Costanza-van den Belt m.fl., 2021, Gebhardt, 2021, Ortegon-Sanchez och Tyler, 2016, Vergragt och Brown, 2007). Det finns också studier där åtgärder som syftar till minskat resande kopplas ihop med ökad livskvalitet, men där det inte explicit kopplas ihop med legitimitetsfrågor. Hickman m.fl. (2009) backcasting-studie om hållbara transporter i London år 2025 är ett sådant exempel, och är också ett exempel på där två kontrasterande framtidsbilder tagits fram, där en koncentreras kring "förbättra"-åtgärder, och det andra kring "undvika". De framhåller att undvika-åtgärder har större möjlighet att bidra till att mål om minskade utsläpp nås.

Vårt ASI-perspektiv innebär ett analytiskt fokus på vilken typ av resande som föreskrivs i framtiden, något som bedömdes av oss som relevant sett till behovet av omställning. Sysnens ramverk när det gäller preskriptioner öppnar också upp för analyser av vem som ska styra, något som diskuteras i flera studier. I framtidsbilder, och särskilt när olika framtidsbilder kontrasteras mot varandra, diskuteras ofta vilken roll marknaden ska ha i omställningen, och vilken roll offentliga aktörer ska ha, det vill säga om den offentliga styrningen ska vara hög, med regelverk och mer eller mindre strikt policy, eller om omställningen ska möjliggöras genom innovationer. En tendens är att deltagare i visionsprocesser föredrar tydlig offentlig styrning framför marknadsstyrning. Hickman m.fl. (2009) är ett exempel, andra är Soria-Lara m.fl. (2021), Melkonyan m.fl. (2021), Medhi Zahraei m.fl. (2020), Staricco m.fl. (2019), Keserü m.fl., (2021). Ett intressant exempel på hur vilka som inkluderas i visionsprocessen möjliggör ett visst "vem" som ska genomföra omställningen är den ovan refererade studien om hållbart och rättvist resande i Phoenix, Arizona (Machler och Golub, 2012). En slutsats med processen var som ovan nämnts, att möjligheter för gång var viktigt för tillgängligheten. Eftersom otrygghet sågs som ett hinder för ökat gående föreslog deltagarna i visionsövningen att de skulle starta trygghetsvandringar i området. Machler och Golub menar att det är oundvikligt att visioner leder till formulerandet av handlingsplaner och förslag, samt att "vem" som ska genomföra beror bland annat på vilka som deltar, men naturligtvis också

med rådighet. I detta fall föreslog deltagarna en åtgärd, bland andra, som de kunde genomföra.

#### 4.7. Sammanfattande diskussion

Litteraturöversikten visar att det finns gott om exempel i forskningen på processer där radikalt annorlunda framtidsbilder tagits fram, där åtgärder som har med att *undvika* resande och transporter, men också att *byta ut* nuvarande färdmedel mot mer hållbara, företrädesvis cykel, gång och kollektivtrafik, dominerar. Detta kan sammanfattas som disruptiva åtgärder och tankesätt, som föreslår nya sätt att organisera mobilitet på. Det finns även exempel på framtidsbilder som fokuserar på att *förbättra* nuvarande system, med hjälp av mer energieffektiv teknik som elbilar och självkörande fordon med god prestanda. Detta kan sammanfattas som linjära tankesätt och åtgärder. Framtidsbilderna som utmanar det linjära tankesättet, och som speglar hur vi reser, transporterar och lever idag, tas i många fall emot positivt av deltagarna i processerna. Särskilt lyfts det fram att disruptiva framtidsbilder kan bidra till bättre livskvalitet och välmående, något som inte är framträdande i diskussionerna om de mer linjära scenarierna. Det talar alltså för att legitimitet för mer hållbara transportframtider kan nås, givet att steg tas mot att nå dessa framtider. Eftersom de flesta visionsprocesser som beskrivs i litteraturen är forskardrivna är det tveksamt om visionerna når utanför forskarvärlden och artikelformatet. Det finns dock uttalade ambitioner i flera arbeten att visionerna ska kunna bidra till handlingskraft hos berörda aktörer, exempelvis lokala beslutsfattare.

Genomgången av litteraturen ger insikter om vilka metoder som öppnar upp för olika typer av visioner och visionsarbete, där målet med visionsarbetet kan vara att synliggöra olika gruppers olika idéer, önskemål och behov kopplat till framtiden, eller att formulera och identifiera de visioner som olika grupper kan vara överens om är önskvärda. De aktörer som ger sig in i visionsarbetet bör i förväg reflektera över vad de vill uppnå med visionsarbetet, om målet är att nå konsensus eller är mer intresserade av att lyfta olika perspektiv. Naturligtvis kan konsensus-inriktade processer också fånga olika gruppers perspektiv i de framtidsbilder som det ska nås konsensus om, det finns flera exempel på sådana ambitioner. Frågan är snarare om visionsprocessens slutmål är att öppna upp för olika perspektiv, eller att skapa legitimitet och handlingskraft för en vision som många kan enas kring. Det handlar med Syssners terminologi om man ser visionsarbetet som en emancipatorisk process med kritiska inslag, eller om det präglas av ett pragmatiskt tankesätt. I litteraturen finns det exempel på både och, även om slagsidan lutar åt ett pragmatiskt tankesätt, präglad av ett konsensustänkande.

Slutligen visar litteraturgenomgången att det finns få exempel på analyser av visionsprocesser som andra än forskare lett, som aktörer från transportbranschen. I rapportens nästa del gör vi en sådan analys.

# 5. Svenska transportvisioner

## 5.1. Introduktion

Föremål för analys i delstudie 2 till denna rapport om visioner för omställning är tre visionsdokument som handlar om det svenska transportsystemet. De tre valda visionsdokumenten är: *Sveriges framtida transporter* (Andersson m.fl., 1987), en underlagsrapport till den transportpolitiska propositionen 1988; *Koll framåt* (Vägverket och Banverket 2008), ett visionsdokument för kollektivtrafiken kopplat till det så kallade fördubblingsmålet; samt *Framtidens kollektiva mobilitet* (Rådslaget, 2022), ett visionsdokument för kollektivtrafiken som tagits fram inom ramen för omstart av kollektivtrafiken efter Corona-pandemin. Dokumenten beskrivs i ytterligare detalj i respektive analysavsnitt.

Syftet med urvalet och tillvägagångssättet är att belysa hur synen på ett önskvärt transportsystem har tagit sig uttryck under olika perioder och i olika kontexter. För att visa på en bredd av vad visioner om transportsystemet kan vara, har olika dokument från olika aktörer och tidpunkter valts ut. Vi har därför valt att analysera visioner från olika, sinsemellan fristående aktörer, som också berör olika delar av transportsystemet.

Metodologiskt har analysen baserats på de teman och frågor som identifierats i det analytiska ramverket (se tabell 1 och figur 1). Fokus i delstudien om svenska transportvisioner fokuserar på tema 1 och 2, det vill säga visioners innehåll och transportvisioners innehåll. Dokumenten har närlästs och meningar eller passager har placerats in i de olika temana och underkategorierna för att möjliggöra en helhetsanalys av respektive dokument.

Ansatsen att analysera från varandra fristående visioner gör att jämförbarheten mellan visionerna i någon mån begränsas. Samtidigt ger skillnaden i innehållet i de utvalda visionerna möjligheten att åskådliggöra en representation av *olika* paradigmatiska och tidstypiska diskurser, vilket vi återkommer till i diskussionen. Således finns tydliga skillnader i språk, analys och tolkning mellan *Sveriges framtida transportsystem* från 1987, vilken adresserar utvecklingen av hela det svenska transportsystemet på makronivå – och *Framtidens kollektiva mobilitet* från 2022 som har kollektivtrafiken som utgångspunkt. Detta är både en effekt av att den samtid i vilken de olika dokumenten skrevs skiner igenom och färgar texterna, men också att de har olika omfång i hur stor del av transportsystemet de omgriper. Även om de analyserar olika delar och nivåer av transportsystemen och är producerade av olika aktörer kan de säga något om sin samtid och om vilka visioner de är med och skapar.

En sista kommentar angående urvalet är av vikt. Givet tidsandan och syftet med dokumenten utgör omställning och hållbara transportsystem olika stor del av dem. Alla visioner för transportsystemet är inte inriktade på en omställning till ett hållbart transportsystem som utgångspunkt. Även om hållbarhet är en faktor att hantera i rapporten *Sveriges framtida transporter* från 1987 utgör det inte en fundamental begränsning för



den fortsatta utvecklingen av bilsamhället. I *Framtidens kollektiva transporter* från 2022 är hållbar omställning och behovet att minska bilismens dominans tvärtom ett avgörande element i rapportens utgångspunkt. Detta är inget märkligt, vad som ses som viktiga samhällsproblem förändras över tid och beroende på kontext, och syftet med varje rapport är att bidra med ett kunskapsunderlag och en inlägga kring de behov som framtidens transportsystem (sett från författarnas position) bär på.

## 5.2. Sveriges framtida transporter

Skriften *Sveriges framtida transporter* är en departementsskrivelse från Kommunikationsdepartementet från 1987. Rapporten utvecklades inom ramen för det trafikpolitiska arbetet som ledde fram till ett nytt trafikpolitiskt beslut. Arbetet med rapporten leddes av Lars-Erik Sjöberg vid dåvarande Vägverket. Rapporten består av två delar, en första del med samma titel som själva rapporten vilken utvecklades av professor Åke E Andersson och Ulf Strömqvist vid Temaplan AB, med bidrag från Ove Svidén. Den andra delen, med titeln *Transporter i en osäker framtid*, skrevs av professor Lars Nordström på Handelshögskolan vid Göteborgs universitet. Följande analys fokuserar på den första delen.

Som visionsdokument är **Sveriges framtida transporter** en delvis tvetydig produkt. Å ena sidan är den, till skillnad från exempelvis *Koll framåt* (Vägverket och Banverket, 2008) och Rådslagsrapporten (Rådslaget, 2022), inte resultatet av en 'kraftsamling' där aktörer går samman för att måla upp en viss bild av problemen och utvecklingsbehoven i transportsystemet, utan fungerar som en underlagsanalys till ett större arbete. Å andra sidan fungerar den som ett visionsdokument där en framtidsbild som är tydligt visionär skrivs fram och som också innehåller tydliga element av stipulationer, normer och preskriptioner som motsvarar andra visions-dokument, vilka diskuteras nedan. Ytterligare ett argument för att den fungerar som ett visionsdokument är att den utgör just ett 'visionerande' underlag för ett av de viktigaste framtidsinriktade politiska dokumenten inom transportområdet, det transportpolitiska beslutet, som antogs året därpå, 1988.

### ***Stipulationer: det ofullgångna bilsamhället***

Analysen i *Sveriges framtida transporter* bygger dels på en beskrivning av var samhället kommer från och befinner sig, dels på en prognos om vart samhället är på väg. Det är en omfattande skrift som behandlar bland annat infrastruktur, näringslivets transportbehov, individuell rörlighet och konsumtion, samt miljöfrågor. Utgångspunkten är bilismens långsiktiga omstrukturering av samhället. Kommunikationer beskrivs som "i själva verket den kanske viktigaste intermediära tjänsten som håller samman varje ekonomiskt system och gör det möjligt att se det som helhet" (s. 17). Baserat på utvecklingen under efterkrigstiden talar författarna i skriften om Sverige som "det ofullgångna bilsamhället" (s. 88) och menar att "i Sverige har vi nog aldrig riktigt insett hur bilismen påverkat våra liv i arbete och på fritid" (s. 90).

Om detta är var samhället kommer från och befinner sig, är samhällets utveckling mot ett postindustriellt kunskapssamhälle vart det är på väg. Man deklarerar att "de senaste decennierna har inneburit en gradvis men mycket tydlig förskjutning från materiell till immateriell kapitalbildning" (s. 12). Med detta menas att det svenska samhället har rört

sig från en bas av industriell tillverkning till att inlemmas i en global ekonomi där man intagit en position i vilken kunskapshantering blir en allt större del av arbetsuppgifterna (s. 12). Utgångspunkten i skriften är att samhället står inför en ny strukturomvandling, vilken ”innebär en övergång från traditionell industriell uppbyggnad av produktion till en systemorganisation med snabb, precis, och därmed effektiv materialadministration, mindre lagerhållning och större utspridning av leverantörer av råvaror och halvfabrikat” (s. 3).

I denna övergång identifieras också de **centrala problemen** i nuvarande organisering, vilka utgörs av behoven av teknologisk anpassning, en obalans i investeringar i trafiksystemet, samt de miljöproblem som trafikapparaten medför.

Angående *teknologisk anpassning* poängterar man att effektiviteten i den ”gemensamma immateriella kapitalbildningen kan emellertid inte uppnås utan en samtidig kraftfull satsning på den gemensamma materiella kapitalbildningen” (s. 12), med vilket avses vägnät, järnvägsnät, flygnät och telekommunikationer. Den nya ”industriella organisation som betonar snabbhet och precision i transporterna innebär nödvändigtvis att de långsamma, linjebundna transportsystemen som präglade industrialismen får allt svårare att hävda sig utan genomgripande teknologisk förnyelse” (s. 3).

Man behöver således anpassa framtidens transportsystem till nya hastigheter och snabbt skiftande efterfrågan. Det finns dock ett problem med *investeringarna i vägnätet*. Sedan efterkrigstiden har den privata bilismen utvecklats kraftigt, men har samtidigt lett till ”en obalans mellan utbyggnaden av infrastrukturens fasta och rörliga kapacitet. På lång sikt är en snabbare utbyggnad av det rörliga kapitalet [fordonen, författarens anmärkning] oförenlig med en långsam utbyggnad av det fasta” (s. 32). Man konstaterar att om efterfrågan på ”decentraliserade och adaptiva kommunikationstjänster” ökar år för år (vilket leder till en ständig ökning av fordonsparken), så ”kan inte vägkapitalet under någon längre tid avvika från detta förlopp. I annat fall får man bristande försörjningsbalans för kommunikationssektorn som helhet” (s. 34). Genom investeringar i vägnätet behöver samhället bereda väg för framtidens ekonomiska strukturer.

Man är dock inte blind för de problem som en sådan utveckling medför. I slutet på 1980-talet hade *miljöfrågan* seglat upp på den nationella och internationella dagordningen, och man konstaterar krasst, i förhållande till miljön, att det största problemet är att ”vårt bil-samhälle vuxit fram utan tillräckliga hänsyn till långsiktiga ekologiska krav” (s. 5). I detta konstaterar man tre huvudproblem: luftföroreningar, buller och förbrukning av naturresurser; konflikter om markanvändning, parkeringsträngsel, trafikköer och andra flaskhalsproblem; samt irritation, stress och olycksrisker (s. 102).

### ***Normer: individuell frihet i K-samhället***

Det samhälle som skisseras i *Sveriges framtida transporter* kallar författarna för ’K-samhället’, vilket står för kunskap, kommunikation och kultur<sup>3</sup>. Ett sådant samhälle präglas av ökad rörlighet, självständiga och emanciperade individer som bärs upp av bilismen:

---

<sup>3</sup> Huvudförfattarna Åke E Andersson och Ulf Strömquist (1988) gav året därpå ut en bok med titeln *K-samhällets framtid*, vilken uppvisar stora likheter med analysen i *Sveriges framtida transporter*.

”Konturerna av det framtida K-samhället innebär inte bara en ny organisation av produktionen med en större rörlighet för varor, tjänster och hela arbetslivet. Det nya samhället innebär också en långt större rörlighet för människan. Högre inkomster, lägre transportkostnader, högre utbildning, mindre familjer och fördjupad emancipation innebär att rörligheten blir en del av den nya livsstilen” (s. 93).

Rapportens människosyn präglas således av medborgarna som alltmer framstår som självständiga individer som fattar rationella beslut om sin konsumtion baserat på sina inkomster, där ökade inkomster oundvikligen leder till ökad konsumtion av kommunikationer: ”emancipation, ökad jämställdhet och standard innebär att rörligheten individualiseras” samtidigt som detta också förväntas leda till att hushållens bilinnehav fortsätter att växa (s. 57).

Bilismen framstår i denna verklighetsbeskrivning som samtidigt en förutsättning för och konsekvens av den växande rörligheten och den rumsliga frigörelsen: ”med den större rörligheten får bilismen stor betydelse för en ständigt växande del av befolkningen” (s. 93). Bilen tillskrivs flera positiva värden, genom att den: ökar rörligheten och leder bort från bundna till mer självständiga rörelsemönster, förbättrar standarden genom större boendeytor och bättre reskomfort, och effektiviserar olika rutiner i det dagliga livet som barnpassning, inköp, sociala kontakter och fritidssysslor (s. 93–94).

I mer konkreta termer förespråkar man ett ”bilsamhälle för människan” som innefattar fyra uppmaningar: 1) bilsamhället behöver bli ”intelligent”, 2) kommunikationsytorna behöver balanseras så att det görs utrymme för såväl bilfria som människofria ytor och länkar, 3) bilen behöver bli ”ekologisk”, och 4) det behövs en ”offensivt investerande trafikpolitik” (s. 95–98).

### ***Preskriptioner: investeringar i miljövänlig bilism***

I termer av preskriptioner är rapportens huvudbudskap att den ovan beskrivna samhällsutvecklingen behöver omfamnas och beredas väg för. Ökad bilism ses som i någon mån en både oundviklig och önskvärd utveckling. Oundvikligheten av bilismen överensstämmer med skriftens ekonomiska strukturalism, vilken vilar på en materialistisk grund: det är de ekonomiska och teknologiska strukturerna som avgör samhällets utveckling och medborgarna agerar som rationella individer i ett abstrakt system. Av detta följer också att skriften är inriktad mot att förändra och utveckla samhällets strukturer, vilket gör att man fokuserar på aktörer som lättast kan påverka dessa och behandlar individer och medborgare som mottagare av samhällsförändring, snarare än skapare av den.

Den vision som författarna målar upp är således riktad mot ”staten och kapitalet”, som ska agera samfällt för att uppnå ett högteknologiskt och samtidigt ekologiskt hållbart transportsystem. Det krävs ”en offensivt investerande trafikpolitik” som en av fyra aspekter av det ”bilsamhälle för människan” som nämndes ovan. De centrala elementen i en sådan politik är ”FoU förenat med investeringar i nya fordon och nytt och förnyat vägkapital, d v s att man så snabbt som möjligt ersätter miljömässigt och teknologiskt föråldrade strukturer” (s. 98). Författarna poängterar att det är av största vikt att denna förnyelseprocess måste beröra både fordon och vägar, eftersom ”[b]ättre fordon och ett oförändrat vägkapital blir en alltmer svårförenlig förnyelseprocess” (s. 98) Författarna menar vidare att målet för både företag och samhällets forsknings- och utvecklingsstrategier ”måste bli att avsätta lika stora resurser på en ekologisk biltrafik som att uppnå

en bra transportekonomi i termer av snabbhet, tillförlitlighet, livslängd, komfort och kostnader” (s. 102).

I underlagsrapporten till det transportpolitiska beslutet år 1988 framträder varken att undvika eller överflytta resande som angelägna kategorier att förhålla sig till. Tvärtom beskrivs framtiden som definierad av en obönhörligen ökad bilism (och flygresande). Man skriver till exempel att ”det nya samhället innebär också en långt större rörlighet för människan. Högre inkomster, lägre transportkostnader, högre utbildning, mindre familjer och fördjupad emancipation innebär att rörligheten blir en del av den nya livsstilen” (s. 93). Det finns inte heller några uppmaningar till överflyttning av transporter: tågets roll ses som i hög grad överspelad, om något bör skiftet ske *från* kollektiva färdmedel till bilen, vilket har att göra med den ”fördjupade emancipationen” som författarna förutspår. I stället läggs alla ekologiska ägg i förbättringskorgen, med fyra huvudsakliga aspekter för att komma till rätta med vägtrafikens problem: ny reningsteknik med hjälp av katalysatorer (med fokus på kväveoxider som var 1980-talets stora trafikplåga); ny motorteknik (s.k. lean-burn motorer); införande av informationssystem för vägtrafiken för att skapa en mer energieffektiv transportapparat; samt en samordnad vägadministration för ”standardisering, specificering, upphandling, uppbyggnad, drift och underhåll av framtidens intelligenta vägar” (s. 106).

### 5.3. Koll framåt – nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling

*Koll framåt* är ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafiken som utvecklades under år 2007 med syfte att samla aktörer inom kollektivtrafiksektorn för att skapa ett handlingsprogram för kollektivtrafikens utveckling. Uppdraget gavs gemensamt till Vägverket och Banverket (sedan år 2010 sammanslagna i Trafikverket) av regeringen för att ”föreslå tillräckliga åtgärder för att kollektivtrafikens andel av transporterna ska öka” (12). Tretton organisationer<sup>4</sup>, inklusive myndigheter, bransch- och civilsamhällesorganisationer skrev under slutrapporten och förband sig därmed för att verka för att förverkliga den vision och de arbetssätt som formulerades i dokumentet. Handlingsprogrammet följer en struktur baserad på en nulägesanalys följt av presentationer av en gemensam vision, gemensamma värderingar, en gemensam affärsidé, gemensamma mål, vad som ska göras för att nå målen, och hur handlingsprogrammet skulle genomföras och följas upp.

*Koll framåt* har en tydligt utpekad funktion som ett visionsdokument. Det tydligaste beviset på detta är att *Koll framåt* formulerar en explicit vision för kollektivtrafiken, som lyder att ”många fler människor ska uppleva att kollektivtrafiken skapar värde genom att den: underlättar det dagliga livet; ökar tillgängligheten till utbildning och arbetsmarknad; bidrar till en bättre miljö” (s. 26). Motiveringen för en gemensam vision är det behövs en ”ledstjärna i den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken” (s. 26). Denna vision

---

<sup>4</sup> Organisationerna som skrev under *Koll framåt* var: Sveriges Kommuner och Landsting [idag Sveriges Kommuner och Regioner], Svenska Lokaltrafikföreningen, Resenärsforum, Svenska Taxiförbundet, Tågoperatörerna, Samtrafiken i Sverige AB, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Jernhusen AB, Rikstrafiken, Glesbygdverket, Boverket, Banverket och Vägverket.

konkretiserades i en handlingsplan som utgick från det i rapporten formulerade fördubblingsmålet, att fördubbla resandet med kollektivtrafiken till år 2020. Fördubblingsmålet i sig är ytterligare ett tecken på Koll framåts roll som vision: det var genom denna rapport som fördubblingsmålet formulerades och gavs en institutionell tyngd genom den breda samlingen av aktörer som ställde sig bakom rapporten.

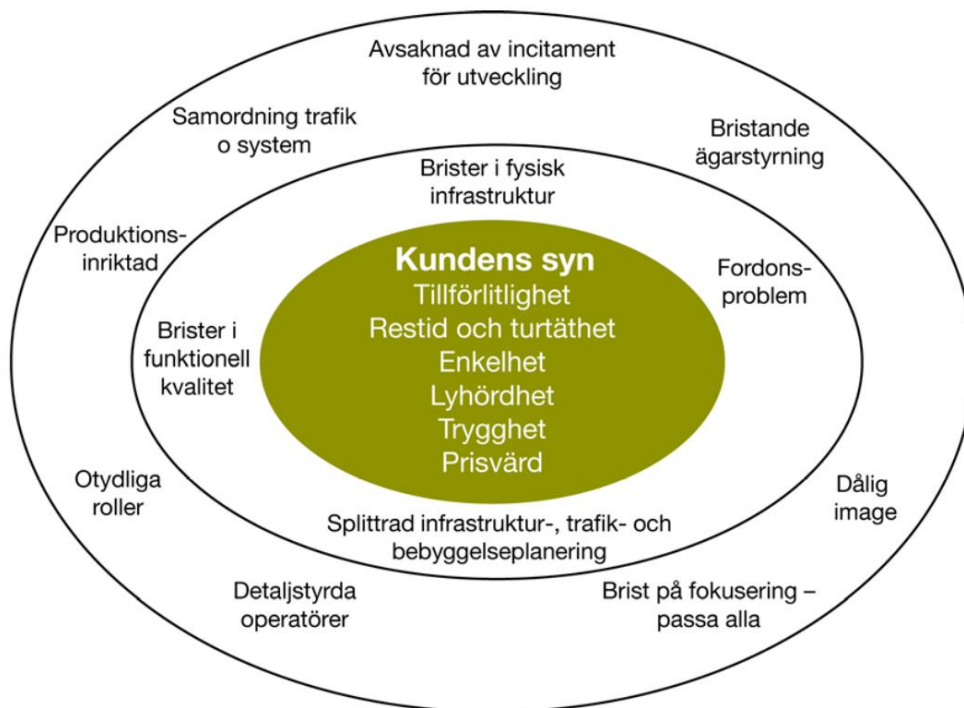
### ***Stipulationer: samsyn utan handling***

Under rubriken ”här står vi idag” analyseras kollektivtrafikens status och utgångspunkt. Ett huvudbudskap från denna är att ”genom arbetet har det tydligt framgått att kollektivtrafikens svaga och starka sidor är väl kända och att det finns en bred samsyn kring dessa i hela branschen” (s. 14). Men samtidigt som många problem är kända så har ”förhållandevis lite hänt” (s. 18). En övergripande utmaning är den stagnerade utvecklingen av kollektivtrafikens andel av det totala trafikarbetet, vilken sedan den kraftiga nedgången mellan 1950 och 1970-talen har fluktuerat omkring 20 % på nationell nivå, med stora variationer mellan olika geografier (s. 14–15). Mer specifika problem som identifieras är tillförlitligheten i kollektivtrafiken (främst i storstadsregionerna), föraryrkets bristande status, svag lönsamhet hos trafikoperatörerna, bristande framkomlighet, dålig samordning av resevillkor, pris- och biljettsystem och information och brister i resenärsinflytande. Vidare har en bristande samordning mellan markanvändnings-, trafik- och kollektivtrafikplanering i många fall inneburit att möjligheterna till effektiv kollektivtrafikförsörjning har minskat (s. 18).

Kollektivtrafiken är ”ofullständig och alltför produktions- och kostnadsorienterad” (s. 18). Vidare menas det att otydliga roller och ansvar leder till ”både brister för resenärerna och brister i effektivitet när det gäller hela resan” och att det finns ”uppenbara brister” i affärsmässighet och få incitament för att få fler och nöjdare resenärer (s. 19).

De två grundläggande problemen är att kollektivtrafiken inte är tillräckligt ”attraktiv och funktionell” samt att ”det finns brister i tillförlitlighet, restid och turtäthet, enkelhet, lyhördhet och trygghet” (s. 20). Man konstaterar därigenom att två övergripande systemfel föreligger: resenärsperspektivet i kollektivtrafiken är alltför svagt, samt att effektiviteten i kollektivtrafiken är otillräcklig utifrån ett helhetsperspektiv, eftersom ”varje aktör effektiviserar utifrån den egna verksamheten och dess förutsättningar” (s. 20) vilket leder till suboptimering.

Problemen sammanfattas i en illustration där resenären står i centrum, men vars upplevelser av kollektivtrafiken hämmas av en mängd direkta och indirekta brister i kollektivtrafikens organisering, planering och genomförande, se figur 2.



**Figur 2.** Problemen med det svenska kollektivtrafiksystemet, formulerade i koncentriska ringar runt de värden som kollektivtrafikens kunder efterfrågar, enligt Koll Framåt (Vägvverket och Banverket, 2007, s. 20). Återpublicerad med utgivarens tillstånd.

### ***Normer: kollektivtrafiken som värdeskapare***

Samtidigt finns ett antal möjligheter för kollektivtrafik där man har en fördel gentemot andra trafikslag. Dessa är att kollektivtrafiken är ett konkurrenskraftigt alternativ för många privatbilister, att kollektivtrafiken kan bidra till hållbar regional tillväxt, samt restiden i kollektivtrafiken är användbar tid för resenärerna, till skillnad från när man reser med bil (s. 21–23). Dessa möjligheter sammanfattar också väl de värden som man eftersträvar genom sin vision.

Värderingar som man vill ska genomsyra kollektivtrafikens aktörer är först och främst att man ”drivs av att skapa värde för dem vi är till för, resenärerna och att vara med och bidra till en hållbar samhällsutveckling” (s. 30). En sådan drivkraft kräver vidare att man bejakar lyhördhet för resenärernas ”varierade och föränderliga behov”, att man ”har tillit till och förtroende för varandras vilja och förmåga att bidra till samverkande”, att man fokuserar på ”helhetslösningar” och att man är öppen ”inför nya idéer som bidrar till värdeskapande och hållbarhet” (s. 30).

I handlingsplanen ser man framför sig en bransch där man utvecklar kollektivtrafikens tjänster och samhällsbyggandet. Tjänster ska utvecklas ”i nära dialog med resenärerna” för att förbättra utbud, skapa snabbare förbindelser, utveckla informations- och biljett-system, bytespunkter och tillgängligheten i kollektivtrafiken. Man ska också påverka samhällsbyggandet så att det underlättar ”ett effektivt och hållbart resande” genom att bygga ut och underhålla infrastruktur för ökad punktlighet, kapacitet, restid och komfort samt att anpassa bebyggelseutveckling för att understödja kapacitetsstark kollektivtrafik.

Visionen som formuleras i Koll framåt konkretiseras genom det gemensamma målet att uppnå ”en kraftfull ökning av marknadsandelen för kollektivtrafik”, med vilket man avser ”bortåt en fördubbling av marknadsandelen till år 2020” (s. 34).

### ***Preskriptioner: en gemensam affär för kollektivtrafikens aktörer***

Vad gäller mobilisering och handlingsutrymme riktar Koll framåt sig till hela kollektivtrafiksektorn. Anslaget är inkluderande och vill engagera både offentliga och privata aktörer och civilsamhällesorganisationer, vilket också återspeglas i de organisationer som har skrivit under handlingsprogrammet (se fotnot 3 på s. 35). Man söker samsyn och ser att ”förhållandena i värdekedjan behöver utvecklas till en gemensam affär, från det politiska systemet via trafikhuvudmannen och trafikoperatören till resenären” (s. 20). För att nå fördubblingsmålet så menar man att man ”behöver nå längre än till att fokusera på traditionella åtgärder i likhet med tidigare utredningar. Den måste ta sin utgångspunkt i vilka aktörer som har betydelse för kollektivtrafiken i Sverige och de faktorer som är viktiga för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas. Incitament för utveckling måste tillskapas” (s. 38). Man pekar därför på åtgärder inom nio områden:

- roller, ansvar och avtal;
- kulturförändring med affärsmässighet och kundfokus;
- beskattning och regelverk;
- infrastruktur;
- samordnad infrastruktur-, trafik- och bebyggelseplanering;
- pendling över länsgränser;
- kollektivtrafik på landsbygd;
- funktionell kvalitet och störningshantering;
- fordon.

Flera av dessa är ”traditionella” områden för offentlig planering och lagstiftning som återkommer i både tidigare och senare utredningar och handlingsprogram. Området ”kulturförändring med affärsmässighet och kundfokus” är dock av särskilt intresse för att utforska idéer om mobilisering och samhällssyn, eftersom detta avsnitt blottar en diskurs där affärsmässighet och kundfokus ses som synonyma: för att nå bortom den ”väl utvecklade kultur” som bygger på ett produktionstänkande ”måste branschen utvecklas mot en mer affärsmässig servicekultur och ökad kundorientering” (s. 40). En ökad kunskap om kunden och marknaden är en ”förutsättning för att kunna sälja tjänsten och nå ut till flera och därmed öka marknadsandelen.” (s. 40).

För att uppnå detta anser man att analysmetoder och marknadsundersökningar behöver utvecklas och ”närma sig de traditionella konsumentbranscherna” och gå bortom ett ”introvert analystänkande” (s. 40). Ett exempel som ges i det senare fallet är att i stället för att prata om att minimera reseuppsiffringen för kunden så ska man fokusera på att utveckla ”värdeskapande aktiviteter gentemot olika kundgrupper” (s. 40). I dessa formuleringar träder en tydlig marknadstillvändning fram; det är marknaden som har verktygen för att skapa resor som kunder vill ha. I dokumentet kan man också skönja en gradvis övergång från att tala om resenärer till att tala om kunder, även om båda begreppen används utigenom hela texten. Resenären blir synonym med en kund. Detta diskursiva skifte handlar dock inte om att tränga undan det offentliga utan snarare om att förmå det offentliga att anamma ett marknadsorienterat tänkande, något som har varit och är en framträdande aspekt av styrning av New Public Management-skolan.

I relation till stipulationer om transporternas utveckling fokuserar *Koll framåt* nästan uteslutande på **överflyttning** av transporter. Detta ter sig som någorlunda naturlig givet att visionen handlar om att stärka kollektivtrafikens konkurrensförmåga, särskilt i relation till bilen. Utgångspunkten är att kollektivtrafiken bidrar till en bättre miljö genom ”ju fler som reser kollektivt, desto mindre blir utsläppen i samhället av miljö- och klimatskadliga ämnen från persontransporterna” (s. 27). Man betonar vidare att ”potentialen är stor för att få en hel del privatbilister att helt eller delvis flytta över sitt resande till kollektivtrafik utan stora åtgärder i systemet, framför allt i städerna och längs större stråk” (s. 21). Samtidigt handlar utvecklingen av kollektivtrafiken till stor del om regionförstoring, tillväxt och globaliserad konkurrens (s. 22), vilket talar för att man både förutspår och eftersträvar en ökad rörlighet och ett ökat resande, om än med kollektivtrafik hellre än bil.

#### 5.4. Framtidens kollektiva mobilitet. Nästa steg för hållbart resande – en rapport från initiativet ”Rådslaget”.

Rapporten *Framtidens kollektiva mobilitet* är ett dokument framtaget inom Rådslaget, ett initiativ som drivits av K2 – nationellt kollektivtrafikcentrum med finansiering av Vinnova, Trafikverket och K2. K2 är en plattformorganisation som beslutades år 2012 och från år 2013 har bedrivit policynära forskning för att öka kunskapen om kollektivtrafik.<sup>5</sup>

*Framtidens kollektiva mobilitet* kan utan tvekan definieras som ett visionsdokument – det definieras som sådant av projektledarna John Hultén och Elias Arnestrand redan i förordet: ”I den här skriften pekar vi ut en ny vision som innebär en bredare och djärvare ansats där den etablerade kollektivtrafiken knyts samman med nya delade mobilitets-tjänster” (s. 4). Som citatet visar är syftet med visionen som skrivs fram i rapporten att ”knyta samman” etablerad kollektivtrafik med olika nya mobilitetslösningar som har utvecklats och i varierande grad implementerats i olika områden och städer i Sverige det senaste decenniet. Rapporten är vidare skriven för att ”det är dags för nästa steg i omställningen till ett samhälle med hållbart resande,” vilket kräver att inte ”bara göra mer av samma” utan att tänka ”nytt och större” (s. 4).

##### ***Stipulationer: bilismen som samhällskontrakt***

Rapportens verklighetsbeskrivning tar avstamp i COVID-19-pandemin som påverkade det kollektiva resandet och ställde kollektivtrafiken inför stora utmaningar, och ger en bakgrund för rapporten och visionen som presenteras.

En central del av beskrivningen av verkligheten rör det så kallade ”samhällskontraktet”, en ”abstrakt överenskommelse mellan samhälle och individ om vad människor i Sverige kan förvänta sig av transportsystemet - och omvänt” (s. 10). Enligt Rådslaget är bilismen fundamentet i detta samhällskontrakt, som ”talar om för oss att vi när vi vill ska kunna ta oss vart vi vill så länge vi har tillgång till en privat bil” (s. 10). Och även om det erkänns

---

<sup>5</sup> Samtliga författare till denna rapport har bedrivit forskningsprojekt finansierade genom K2 vid olika tillfällen.



att kollektivtrafiken har fått större uppmärksamhet under de senaste decennierna så menas det att organisation och finansiering av transportsystemet bygger på bilen som norm:

”Normen kring den privatägda bilen är fortfarande stark och bilen associeras fortfarande med en högre grad av frihet och kontroll. I många kontexter upplevs kollektivtrafiken inte som ett realistiskt alternativ. Livspusslet blir lätt en ursäkt för att fortsätta bygga normen kring den privata bilen. I dagens planer för framtidens transportsystem saknas en tilltro till möjligheten att förändra resbeteenden. Istället cementerar dagens prognoser för trafikens framtida utveckling normen kring den privatägda bilen och åtgärder som innebär mer av samma.” (s. 18)

Bilismen som norm för samhällsutvecklingen innebär också ett stort ianspråktagande av gaturum, som ”alltmer blivit renodlade transportrum”, vilket medför att långsammare trafikslag får mindre utrymme och förpassas till gatornas ytterkanter (s. 20).

Om bilen som norm utgör en underförstått problematisk kontext, är sättet som **planeringen organiseras** en viktig orsak till att så lite har hänt, eftersom man menar att den är präglad av tröghet, dålig samverkan och långsamma processer, med ”problem inom och mellan organisationer och myndigheter på olika nivåer.” (s. 16). Detta gäller på en övergripande nivå, där den statliga transportplaneringen präglas av ett fokus på ”långsiktig planering av infrastruktur men med ett betydligt svagare fokus på att erbjuda tillgänglighet” (s. 16), men även på kollektivtrafikplaneringens nivå, där man menar att t.ex. upphandlingsförfarandet präglas av långa planeringshorisonter, vilket skapar ”en tröghet som kan begränsa förmågan att tillvarata nya möjligheter” (s. 16).

### ***Normer: frihet bortom bilismen***

I rapporten framträder ett antal kärnvärden som argumentationen byggs upp kring, vilka understöds av ytterligare värden. Det första är **frihet**. Till exempel skriver man att ”framtidens kollektiva mobilitet bör ses som en frihetsreform” (s. 10) och att visionen innebär en omformulering av samhällskontraktet som bygger på bilen som norm till ett ”*samhällskontrakt för hållbar valfrihet*” (s. 10). Samtidigt framträder i visionen också en omstöpning av friheten, en rörelse från det privata till det gemensamma och från konsumtion av produkter till tjänster (s. 24). Vidare bygger visionen på ett fokus på **människor** snarare än system: ”Att erövra marknadsandelar kan vara ett viktigt mål för en bransch, men är ingen vision för människor.” (s. 10). Detta innebär vidare att ”ett förändrat samhällskontrakt behöver utgå från att den kollektiva mobiliteten blir valbar för fler genom att alla på rimlig tid och till rimlig kostnad kan ta sig till alla platser i städerna samt till viktiga platser utanför städerna utan att behöva äga ett eget fordon” (s. 10). Denna förskjutning av samhällskontrakt och normer innebär dock ”inte att den privata bilen kommer försvinna, men att den hållbara valfriheten ökar genom en kollektiv mobilitet som bättre motsvarar människors unika förutsättningar och krav” (s. 11).

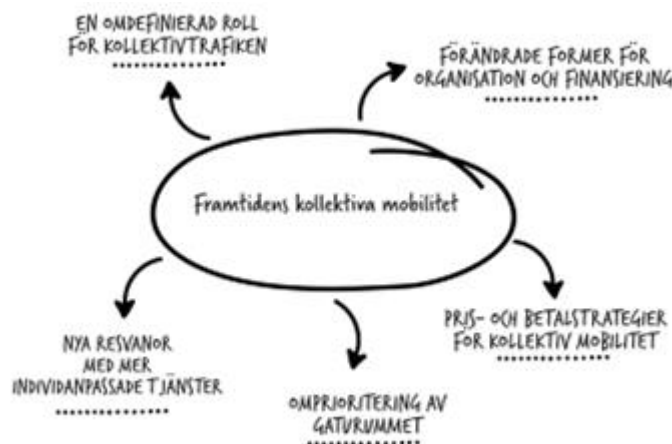
### ***Understödjande värden***

Eftersom det är människor och inte system som bör stå i fokus så menar man också att trafiksystemet måste ses som en **helhet** och inte som ett avgränsat system: ”*I stället för att som tidigare fokusera på kollektivtrafik som ett eget och avgränsat system, behöver synen på det kollektiva öppnas upp med lösningar som kopplar ihop etablerade och nya mobilitetstjänster*” (s. 14). Det innebär också att ”snarare än produkt och produktion är det funktioner som behöver stå i fokus” (s. 14). Ytterligare ett understödjande värde är **innovationskraft**. Det handlar om att omfamna snarare än att motverka nya lösningar,

idéer och tekniker som tillsammans kan skapa ett system av kollektiv mobilitet: ”Det finns en gryende innovationskraft inom kollektiv mobilitet, där nya tjänster såsom elsparkcyklar, bildelning och självkörande fordon visar att snabba förändringar är möjliga” (s. 18). För att skapa ett fungerande system för kollektiv mobilitet behöver man också bejaka **effektivitet** och **attraktivitet**. För att vara ”samhällseffektiv” behöver den kollektiva mobiliteten utformas ”med kostnads- och resurseffektivitet som ledord” (s. 24), samtidigt som för att den kollektiva mobiliteten ska bli ett ”naturligt val” krävs satsningar på ”attraktiva tjänster, lösningar med ett större fokus på detaljer och bättre förståelse för resenärens behov” (s. 19) Detta innebär också att ”fokus på resenärens upplevelse och hur olika aktörer kan samverka för att göra kollektiv mobilitet sömlös behöver stärkas” (s. 18).

### **Preskriptioner: från kollektivtrafik till kollektiv mobilitet**

Vad ska då göras för att uppnå värden som eftersöks i rapporten? En illustration i rapporten pekar ut fem områden: en omdefinierad roll för kollektivtrafiken; förändrade former för organisation och finansiering; nya resvanor med mer individanpassade tjänster; omprioritering av gaturummet; samt pris- och betalstrategier för kollektiv mobilitet.



**Figur 3.** Preskriptioner i framtidens kollektiva mobilitet. Källa: Rådslaget 2022, s. 12. Figur återpublicerad med författarens tillstånd.

En *omdefinierad roll för kollektivtrafiken* innebär bland annat att man önskar se att de nuvarande regionala kollektivtrafikmyndigheterna organiseras om till ”regionala mobilitetsmyndigheter” med ”anpassade målsättningar, arbetsformer och styrmedel” (s. 15). Vidare ska innovationsarbetet främjas genom att ”kombinerade mobilitetstjänster tar klivet från piloter till att bli en del av de regionala mobilitetsmyndigheternas kärnverksamhet på sätt som inkluderar både offentliga och privata aktörer” (s. 15).

*Förändrade former för organisation och finansiering* kräver ett ökat fokus på både **funktionalitet** och **samverkan** inom den kollektiva mobiliteten. Man efterfrågar ett tydligare nationellt ansvar och kompetens kring frågor om kollektiv mobilitet, förutsättningar för att finansiera åtgärder bortom endast infrastruktur, och nya styrmedel för att stimulera kollektiv mobilitet, ”genom exempelvis slopad förmånsbeskattning av kombinerad mobilitet och nya former för statlig medfinansiering” (s. 17).

För att främja *nya resvanor med mer individanpassade tjänster* efterfrågar man ett ”användarcentrerat och datadrivet arbetssätt” som ”möjliggör mer individanpassade lösningar för människor med olika behov och krav”, nya metoder för kommunikation och marknadsföring som ”positionerar och diversifierar utbudet av kollektiva mobilitets-tjänster mot olika målgrupper”, samt ”nya sätt att få förståelse för, mäta och utvärdera människors valmöjligheter, inklusive möjligheten att inte resa” (s. 19).

Vad gäller *omprioritering av gaturummet* efterfrågas en planering som delar upp trafik-utrymmena i snabba och långsamma sträckor och platser. Detta kan göras genom att till fullo utnyttja potentialen i nya tekniker där man kan styra fordon dynamiskt i tid och rum, t.ex. genom s.k. geofencing (s. 21). Barnperspektivet skrivs också fram som viktigt för planeringen av framtidens gaturum.

Slutligen efterfrågas *pris- och betalstrategier för kollektiv mobilitet*, som sker på sätt som ”stödjer en sömlös användning av olika tjänster” (s. 23). Detta innebär att ”resenärerna ska kunna använda mobilitetstjänster utan att förutspå sitt resande och fundera över olika biljetter, och ändå känna sig trygga med att bli debiterade ett skäligt pris”, något som kan uppnås genom exempelvis kostnadstak eller utvecklade periodbiljetter. Det poängteras att för att upprätthålla ett system med ”stark legitimitet” behövs att ”alla resenärer efterlever regelverket för biljetter”, samtidigt som detta behöver uppnås utan ”ett omfattande och för resenären hindrande kontrollsystem” (s. 23).

Givet ovanstående punkter är visionen, i termer av mobilisering, explicit riktad mot beslutsfattare på alla samhällsnivåer, riksdag, regering, regioner och kommuner. Till regeringen riktar man exempelvis en uppmaning att införa en ”kommission för framtidens kollektiva mobilitet”, ”på liknande sätt som gjorts kring transportsystemets elektrifiering” (s. 26). Genom att knyta till en annan avgörande samtidsfråga – elektrifieringen av transportsystemet – söker man stärka legitimiteten för sin huvudfråga. Rådslaget bör således också förstås som ett strategiskt dokument för de skapande aktörerna, inte minst genom att man skriver att ”utöver en nationell kommission behövs en kraftsamling inom ramen för en ny bransch – den kollektiva mobilitetsbranschen, där aktörerna samlas kring ett strategiskt innovationsprogram med utgångspunkt i visionen om ett nytt samhällskontrakt för kollektiv mobilitet” (s. 27).<sup>6</sup>

Trots fokuset på frihet och ett människofokuserat transportsystem figurerar användarna av kollektivtrafiken, medborgare och resenärer, i rapporten i första hand som *objekt* för styrning och planering, som adresseras och engageras indirekt via makthavare, institutioner och trafikföretag. Därigenom har frågan om maktutövandet över trafiksystemet och framtidens kollektiva mobilitet en stark institutionell prägel.

Likt *Koll framåt* präglas *Framtidens kollektiva mobilitet* huvudsakligen av ett **överflyttningsperspektiv** på transporter, snarare än ett undvikande av resor. Valfriheten i transportsystemet ska öka, om än på ett hållbart sätt.

---

<sup>6</sup> Ett sådant strategiskt innovationsprogram har också beviljats under 2024, med namnet *ShiftSweden*, vilket tyder på att Rådslagsrapporten uppfyllt ett steg på vägen mot sin vision.

## 5.5. Sammanfattande diskussion: stabilitet och förändring i svenska transportvisioner

När man placerar de tre dokumenten bredvid varandra så kan man utläsa tre visioner som, om än med olika omfattning, fångar in olika eror av transportsystemets utveckling. *Sveriges framtida transporter* pekar på behov och visioner för transportsystemet som sprang ur den ekonomiska omstrukturering av de västerländska industrinationerna som följde på 1970-talets oljekriser och Sveriges roll i en globaliserad ekonomi. Denna utmaning ansågs bäst mötas genom stora investeringar i rörlighet, framför allt med bilen som medel och vägbyggen som infrastrukturinvesteringar. *Sveriges framtida transporter* knöt därmed an till en under samtiden framväxande europeisk policydiskurs om att koppla samman Europa genom ”felande kommunikationslänkar” och uppbyggandet av det Transeuropeiska transportnätverket (TEN-T), en strategisk plan för utvecklingen av europeisk transportinfrastruktur (Roundtable of European Industrialists 1984; Jensen 2006). *Koll Framåt* har en snävare blick och riktar sig till kollektivtrafiksektorn och det upplevda behovet av nystart av ett transportsystem som hade förändrats radikalt genom konkurrensutsättning både nationellt och internationellt. 1990-talets kostnadssänkningar genom upphandling hade stannat av och fler aktörer behövde samordnas för att utveckla trafiken och ”erbjudandet” till resenärerna (Kollektivtrafikkommittén, 2003). Slutligen representerar *Framtidens kollektiva mobilitet* en vidgad blick på kollektivtrafiken där nya faktorer – inte minst klimatkrisen, digitalisering och mikromobilitetslösningar – utgör både ett hot och en möjlighet för sektorn. Kollektivtrafiken har i början av 2020-talet etablerats som den föredragna lösningen för många städer och regioner som kämpar för att förtäta och undvika utspridning av bebyggelsestrukturer.

Samtidigt är de båda visionerna för kollektivtrafiken inte så olika som man vid första anblick kan tro: när man läser *Framtidens kollektiva mobilitet* framstår det som att samma problem präglar kollektivtrafiksektorn år 2022 som år 2007. Det handlar om ett alltför stort produktionstänkande, bristande innovationsförmåga och en oförmåga att skapa lösningar som är attraktiva för resenärerna (och inte bara effektiva för kollektivtrafikmyndigheter och operatörer). Och även om begreppet ”innovation” inte återfinns i *Koll Framåt* är behovet av att vara ”öppna inför nya idéer som bidrar till värdeskapande och hållbarhet” och bejaka ”nyskapande och kreativa lösningar som skapar utvecklingskraft framåt och värde för resenären” (s. 30) inte särskilt långt ifrån Rådslagets fokus på innovation och uppmaningar att våga skapa ”lösningar som blir attraktiva för fler” (s. 18). På liknande sätt betonar båda visionsdokumenten potentialen i att utnyttja marknadsföring och kommunikation för att positionera sig och vikten av att utveckla kollektivtrafik och kollektiv mobilitet på ett resurseffektivt sätt. Detta kan tolkas både som att samma utmaningar och problem för kollektivtrafiken återfinns i Sverige under de femton år som har gått mellan de två rapporterna och som att diskurserna kring kollektivtrafiken är relativt väletablerade och trögrörliga. Desto större skillnader går att utläsa om man jämför visionen för transportsystemet år 1987 och för den kollektiva mobiliteten år 2022. Detta beror rimligtvis både på att omfånget i *Sveriges framtida transporter* är hela transportsystemet och att det efter år 1987 har utvecklats en annan och kraftigare miljö- och hållbarhetsdiskurs, där bilens plats i samhället (fysiskt såväl som ideologiskt) har kommit att ifrågasättas i allt större utsträckning.

Resultatet från dokumentstudien visar inte helt oväntat att det finns stora spännvidder mellan de olika visionerna, både i fråga om vilken sorts förändringar man ser och önskar och relationen mellan att undvika, förändra och förbättra. *Sveriges framtida transporter* är ett transportslagsövergripande dokument som är inriktat på att utveckla och stärka bilismens roll i samhällsutvecklingen. Hanteringen av miljöfrågor är därmed helt inriktad på att förbättra miljöprestandan i transportsystemet och lyfter varken möjligheterna att undvika eller förändra transportbeteenden. *Koll framåt* och *Framtidens kollektiva mobilitet* är i stället nästan uteslutande inriktade på att förändra resandebeteenden genom att stärka kollektivtrafikens och den kollektiva mobilitetens roll. Att så är fallet beror sannolikt på två centrala faktorer. För det första att tidsandan och klimatfrågans aktualitet har förändrats och framträtt allt tydligare från millennieskiftet. För det andra är dessa båda visionsdokument skrivna från ett sektorsperspektiv där ens egna framgång till viss del består i att bryta bilnormen: genom att locka bilister till kollektivtrafiken eller den kollektiva mobiliteten stärks den egna sektorn.

Det finns gemensamma aspekter i samtliga studerade visionsdokument. För det första är det tydligt att visionerna i första hand riktar sig mot politik och företag snarare än medborgare och invånare. Detta är inte särskilt förvånande om man betänker kontexten i vilken de är skrivna: som visioner som riktar sig mot just beslutsfattare och/eller företag. Medborgarnas och invånarnas roll i samhällsutvecklingen är först och främst som mottagare av styrning och planering. För det andra är det svårt att identifiera några tydliga uppmaningar eller visioner om ett minskat resande. Visionerna för kollektivtrafiken riktar in sig på att förändra resandet från privatbilism till kollektivtrafik eller kollektiv mobilitet, medan *Sveriges framtida transporter* är helt fokuserat på att förbättra miljöprestandan i ett vidareutvecklat bilsamhälle. Avsaknaden av ett explicit ”undvika”-perspektiv i visionerna för transportsystemet kan rimligen ha att göra med den upplevda svårigheten att bygga en politisk eller diskursiv koalition kring ett begrepp som kan uppfattas som negativt laddat.

## 6. Sammanfattande diskussion och slutsatser

Utifrån föregående genomgång av forskningslitteratur och exempel på svenska transportplaneringsvisioner vill vi i detta avslutande kapitel bredare diskutera visioners roll i omställningsprocesser inom transportområdet. Vi sammanfattar vad vår forskning visat om transportvisionen som omställningsmotor. Efter denna genomgång vill vi lyfta fram ett antal motsägelsefulla ambitioner och tendenser i de visionsarbeten vi studerat. Kapitlet avslutas därefter med en reflektion kring metod och analys.

### 6.1. Kunskapsläget om transportvisionen som omställningsmotor

En övergripande slutsats är att kunskapen om transportvisioner och deras betydelse i förhållande till hållbar omställning är relativt liten och tämligen okritisk. I litteraturgenomgången har vi funnit att forskning om visionsbaserade omställningsprocesser är initierade och drivna av forskare, medan forskning om visionsprocesser som andra aktörer lett är ovanliga. Slutsatserna från de forskningsdrivna processerna pekar dock på att transportvisioner kan vara mycket värdefulla eftersom de möjliggör för olika grupper att engagera sig i hur transporter, resande kan och bör se sig i framtiden.

Vad kan vi säga om visioners *faktiska betydelse* för omställning? Även om man med hjälp av dokumentstudier kan identifiera konkreta visioner och därefter utvärdera hur väl de matchar den utveckling av transportsystemet vi ser runt omkring oss, så som vi gjort i kapitlet om svenska transportvisioner, är det svårt att värdera orsakssambandet mellan utvecklingen av en viss vision och uppfyllandet av den. Det blir således relevant att ställa sig den kontrafaktiska frågan ”hade transportsektorn sett väsensskilt annorlunda ut om visionerna i fråga *inte* hade tagits fram?” Det går såklart inte att avgöra, eftersom vi bara har ”tillgång” till den verklighet som faktiskt blev, vilket gör att det i slutändan blir en kvalitativ tolkning av dess betydelse. En strukturalistisk förklaring ger vid handen att visionerna formulerades som de gjorde för att det var den sortens visioner som rådande strukturer ”tillät”. Visioner blir utifrån ett sådant synsätt relevanta om de på ett tillräckligt realistiskt sätt mobiliserar de strukturer och krafter som redan finns tillgängliga. En annan tolkningsmöjlighet är att enskilda visioner (och de aktörer som formulerar dem) faktiskt spelat och spelar en viktig, ibland avgörande, roll genom att adressera sådant som *inte* är uttalat och göra det tillgängligt för andra.

Man kan kanske säga att visioner spelar en *performativ* roll, det vill säga att visioner spelar roll om människor tror att det spelar roll och agerar *som om* de spelar roll. Detta innebär såklart inte att bara folk tror på visioner så kommer de förverkligas, men visioner kan fungera som ett sätt att organisera samarbete och samsyn mellan olika aktörer, något som lyfts en slutsats i många arbeten som studerats i forskningsöversikten. På så vis kan

visioner (med tyngdpunkt på plural) vara viktigare som partiella, fragmentariska inlagor om framtiden som kan mobilisera *vissa* aktörsgrupper för att agera och ställa om, men det är svårare att föreställa sig att de kan användas som *ett* verktyg för *en* framtidsbild. Studier av visionsarbeten som offentliga aktörer genomfört konstaterar att utfallet av sådana vanligen beskrivs som mindre entydiga (Syssner, 2015, 2018). Det finns därför ett behov av att knyta kunskap om visionsarbeten inom samhällsplanering mer allmänt till forskning om transportvisioner.

Vi kan också konstatera att det finns flera olika sorters transportvisioner och transportvisionsarbeten, vilket även det medför att det är svårt att tydligt säga något samlat om hur de kan få betydelse för omställning. Denna spännvidd exemplifieras i de granskade svenska transportvisionerna både avseende vilken sorts förändringar man ser och önskar och relationen mellan att undvika, förändra och förbättra. En gemensam aspekt som dock går igen i de studerade svenska transportvisionerna är att medborgarnas och invånarnas roll i samhällsutvecklingen först och främst är som mottagare av styrning och planering. I forskningsgenomgången finns det dock en stor rad studier som aktivt bjudit in medborgare utifrån tanken att olika röster bör komma till tals när framtidsbilder formuleras. Medborgare anses viktiga att inkludera från ett demokratiskt perspektiv, vilket ibland kopplas till legitimitet, men också för att framtidsbilderna ska bli mer nära människors vardag, eller i vissa fall mer radikala. Vilken roll medborgarna ska ha, om de är medskapare av framtiden eller föremål för styrning är intressant i en diskussion om omställning och ansvarstagande för förändring. Detta leder in på vad vi ser som en av flera motsägelsefulla drag i transportvisionens roll som motor för omställning.

## 6.2. Inre motsättningar i visionsarbetet

Som vi just nämnt finns det i de visionsarbeten som identifierats i litteraturgenomgången ett tydligt inslag av medverkan och ofta en ambition om att få med många olika röster i visionsprocesserna. Vi ser detta som ett uttryck för att det kommunikativa planeringsparadigmet har etablerats som en självklarhet med positiv konnotation även inom forskning om transportsystemet. Samtidigt är dessa arbeten ofta konsensusinriktade och bygger på en normativ föreställning om att det går att komma fram till en gemensam framtidsbild, samt att det är önskvärt. Därtill kommer även förgivettaganden om att det framför allt åligger offentliga aktörer att sörja för omställningen av transportsystemet. Både tanken om konsensus och att de personer som involveras i arbetet inte själva behöver ”ställa om” kan sägas stå i viss strid med breda medverkansprocesser. Man vill så att säga gärna inkludera flera olika röster men till synes inte hantera att det finns åsikter och idéer – och framtidsbilder – som är sinsemellan oförenliga.

Frågan om samarbete och samsyn visar på behovet av en kritisk reflektion kring aspekten av konsensus. Visioner kanske kan fungera som en samlande kraft om aktörskonstellationen är tillräckligt homogen (ideologiskt, organisatoriskt eller på andra sätt). Att aktörer med ett gemensamt intresse i kollektivtrafiksektorn kan konstruera en vision att (i större eller mindre utsträckning) arbeta mot kan vara ett kraftfullt verktyg. Att framtagandet av en eller flera visioner för omställning ska kunna skapa konsensus och gemensam handling mellan olika grupper med ibland fundamentalt olika synsätt på vad som utgör ett gott transportsystem och liv framstår som en grannlaga uppgift.

En annan aspekt handlar om visionsarbetenas öppenhet inför olika uppfattningar om vad som är en bra transportvision. Det finns som vi inledningsvis nämnde en viss förhoppning om att visionen ska kunna bidra till att sälja in och legitimera framtidsbilder av ett samhälle med minskad privatbilism. Även här finns en viss motsägelse mellan att vilja gestalta breda diskussioner och att på förhand vara relativt på det klara med vad det är för lösning som processen antas resultera i. Hur visioner används i marknadsföringssyften, för att stärka en viss aktörs, exempelvis en kommuns, varumärke har vi inte diskuterat i rapporten, men det är ett viktigt tema att ta i beaktande i fortsatta studier, och som Sysner (2018) också berör.

Vi vill också lyfta fram kopplingen till politiska aspekter och till politikernas roll i transportvisioner. Våra resultat visar att detta i mycket låg utsträckning har diskuterats och problematiserats, trots att det handlar om visioner med långtgående konsekvenser för olika grupper.

Föreliggande arbete har slutligen gett insikter som kan vara värdefulla för personer som ska ge sig in i visionsprocesser, praktiker eller forskare. Det handlar om viktiga vägval att tänka igenom, exempelvis om hur mycket man vill veta om deltagarna före visionsprocessen. Kan enkäter/intervjuer/samtal fungera som ett underlag inför visionsövningen? Det kan handla om att man på förhand skapar sig en bild av vilka färdmedel deltagarna använder, hur de ser på transporter i framtiden eller om de har särskilda politiska åsikter eller andra attityder, eller om deras tänkande är mer "linjärt" eller "disruptivt", som vi diskuterar i relation till forskningsöversikten. Det är också relevant att tydligt tänka igenom om processen ska öppna upp för *olika* framtider – eller om syftet är att nå konsensus om den mest önskade framtiden. En viktig fråga berör också vad som händer efter visionsövningen. Att fundera på vilken typ av återkoppling som passar till olika grupper, samt om det är önskvärt att deltagarna ska göra något efter övningen, som att reflektera kring deltagande, sprida visioner eller tankar vidare, genomföra ett steg i utpekad riktning, eller liknande. Det kan också vara relevant att se om visionsövningen har lett till ett skifte i perspektiv hos deltagarna, eller om deras världsbild blivit bekräftade. Att det finns många sätt att planera, genomföra och avsluta en visionsprocess ger forskningsöversikten exempel på.

### 6.3. Forskningsreflektion

För att analysera visioner har vi använt oss av en kombination av två ramverk. Det första är kulturgeografen Josefina Sysners ramverk för att analysera visioners innehåll genom ett fokus på dess stipulationer (beskrivningar), normer (värderingar) och preskriptioner (handlingar) och hur aktörer förhåller sig till visioners roll. För att förtydliga kopplingen till transportområdet, använder vi oss också av ASI-ramverket, med dess svenska begrepp undvik, förändra eller förbättra.

Vår analys visar att det analytiska ramverket (visioner + ASI) är ett användbart verktyg som, med viss anpassning mellan delstudier, kan belysa olika aspekter av visioners innehåll och (föreställda) roll för omställning och förändring av transportsystem. Att göra analyser med hjälp av ramverket är med andra förtjänstfullt. Samtidigt är det, som så ofta när det gäller kvalitativa analyser, ett tidskrävande arbete. Både litteraturstudien och



dokumentstudien kräver omfattande närstudier av det empiriska materialet, för att på djupet synliggöra visioners innehåll och vilka bilder av framtiden de stipulerar.

Dokumentstudien skulle kunna kompletteras med mer omfattande material som skulle möjliggöra antingen en kronologisk analys av utvecklingen av innehållet i visioner för transportsystemet inom ett mer homogent material (t.ex. transportpolitiska beslut eller andra planeringsdokument) eller en större materialbredd från samma tidpunkt. Man skulle också kunna närmare studera den politiska kampen om visioner kopplat till exempelvis de transportpolitiska besluten. Det vore också intressant att göra en intervjustudie med personer som varit inblandade i ett tydligt visionsarbete (som *Koll framåt* och *Framtidens kollektiva mobilitet*, eller på kommunal nivå) för att svara på frågor om vilka effekter de tycker att visionsarbetet haft. En intervjustudie skulle också kunna ge perspektiv på vilken typ av ASI-åtgärder som är mest önskvärda eller mest genomförbara sett till exempelvis politiska processer.

## 7. Referenser

- Allmendinger, P. & Haughton, G. (2011). Post-political spatial planning in England: a crisis of consensus? *Transactions of the Institute of British Geographers*, Vol. 37: 1.
- Andersson, Å. E., Sjöberg, L-E., Strömquist, U., Svidén, O. & Nordström, L. (1987). *Sveriges framtida transporter*. Ds K 1987:16. Stockholm: Kommunikationsdepartementet.
- Andersson, Å. E. & Strömquist, U. (1988). *K-samhällets framtid*. Stockholm: Prisma
- Bacchi, Carol Lee (2009). *Analysing policy: what's the problem represented to be?* Frenchs Forest, N.S.W. Pearson.
- Bickerstaff, K. & Walker, G. Shared visions, unholy alliances: Power, governance and deliberative processes in local transport planning (2005). *Urban Studies*, 42 (12), pp. 2123-2144.
- Biyik, C. Smart cities in Turkey: Approaches, advances and applications with greater consideration for future urban transport development (2019). *Energies*, 12 (12), art. no. 2308.
- Boverket, (2023) *Formulera mål och vision*. URL: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/processen-for-oversiktsplanering/uppratta/samrada/formulera-mal-och-visioner/#> Hämtad den 14 juni 2024.
- Bristow, G. (2005). Everyone's a 'winner': problematising the discourse of regional competitiveness. *Journal of Economic Geography*, Volume 5, Issue 3, June 2005, Pages 285–304.
- Brown, H.S., Vergragt, P., Green, K. & Berchicci, L. Learning for sustainability transition through bounded socio-technical experiments in personal mobility (2003). *Technology Analysis & Strategic Management*, 15 (3), pp. 291-315.
- Cameron, L. & Potvin, C. Characterizing desired futures of Canadian communities (2016). *Futures*, 82, pp. 37-51.
- Camilleri, R., Attard, M. & Hickman, R. Future low-carbon transport scenarios: Practice theory-based visioning for backcasting studies (2022). *Sustainability* (Switzerland), 14 (1), art. no. 74.
- Finck Carrales, J.C. Governance through storytelling and possible futures: motorcycle-cab service planning in Mexico City (2022). *Journal of Environmental Planning and Management*.
- de Fine Licht, K. & Molnar, S. (2021). Arbete för social hållbar mobilitet i stadsutvecklingssammanhang med processverktyget PRISMA. *Socialt hållbar transportplanering*: 207-223.
- Florida, R. (2004). *Cities and the Creative Class*.
- Forward, S. (2023). *Resebeteenden: så får vi fler att resa aktivt och hållbart*. K2-nationellt centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik.
- Freudental-Pedersen, M. & Kesselring, S. Mobilities, Futures & the City: repositioning discourses – changing perspectives – rethinking policies (2016). *Mobilities*, 11 (4), pp. 575-586.

- Gaziulusoy, A.İ. & Ryan, C. Shifting Conversations for Sustainability Transitions Using Participatory Design Visioning (2017). *Design Journal*, 20 (sup1), pp. S1916-S1926.
- Hagbert, P., Finnveden, G., Fuehrer, P., Svenfelt, Å., Alfredsson, E., Aretun, Å., ... Öhlund, E. (2018). Framtider bortom Bortom BNP-tillväxt – Slutrapport från forskningsprogrammet “Bortom BNP-tillväxt: Scenarier för hållbart samhällsbyggande.”
- Hickman, R., Ashiru, O. & Banister, D. Achieving carbon-efficient transportation: Backcasting from London (2009). *Transportation Research Record*, (2139), pp. 172-182.
- Hult, Å., Larsson, M., Wennberg, H. & Nyström, K. (2017). *Motsättningar mellan prognosstyrd och målstyrd planering av infrastruktur*. IVL Svenska Miljöinstitutet.
- Hölscher, K., Frantzeskaki, N., Jäger, J., Holman, I. & Pedde, S. Co-producing transformative visions for Europe in 2100: A multi-scale approach to orientate transformations under climate change (2022). *Futures*, 143, art. no. 103025.
- IPCC. (2022). *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, UK and New York, NY, USA: Cambridge University Press.
- Jensen, A. (2006). *Governing with Rationalities of Mobility: A Study of Institution Building and Governmentality in European Transport Policy*. Roskilde Universitet.
- Julsrud, T. E., & Priya Uteng, T. (2015). Technopolis, shared resources or controlled mobility? A net-based Delphi-study to explore visions of future urban daily mobility in Norway. *European Journal of Futures Research*, 3, 1–13.
- Kębłowski, W. & Bassens, D (2017). “All transport problems are essentially mathematical”: The uneven resonance of academic transport and mobility knowledge in Brussels. *Urban Geography*.
- Keserü, I., Coosemans, T. & Macharis, C. Stakeholders’ preferences for the future of transport in Europe: Participatory evaluation of scenarios combining scenario planning and the multi-actor multi-criteria analysis (2021). *Futures*, 127, art. no. 102690.
- Kesselring, S. & Tschoerner, C. The deliberative practice of Vision Mobility 2050: Vision-making for sustainable mobility in the region of Munich? (2016). *Transportation Research Procedia*, 19, pp. 380–391.
- Klimatpolitiska rådet (2024) 2024. Klimatpolitiska rådets rapport. <https://www.klimatpolitiskaradet.se/wp-content/uploads/2024/05/klimatpolitiskaradetsrapport2024.pdf>
- Kollektivtrafikkommittén (2003). *Kollektivtrafik med människan i centrum (SOU 2003:67)*. Stockholm: Näringsdepartementet.
- KRITS-kollektivet (2023). Vägen till ingenstans – smart mobilitet i bilismens kölvatten. I *Rättvist resande: Villkor, utmaningar och visioner för samhällsplaneringen* (red.) Joelsson, T., Henriksson, M., & Balkmar, D. Linnefors förlag.
- Lind, A. (2023) Nordic visions of climate neutrality. Nordic council of ministers.
- McPhearson, T., Iwaniec, D. M., & Bai, X. (2016). Positive visions for guiding urban transformations toward sustainable futures. *Current opinion in environmental sustainability*, 22, 33-40.
- Marx, P. (2022). *Road to nowhere: what Silicon Valley gets wrong about the future of transportation*. Verso Books.
- Melander, L. (2018). Scenario development in transport studies: Methodological considerations and reflections on Delphi studies. *Futures*, 96, 68–78.

- Mukhtar-Landgren, D. (2012). *Planering för framsteg och gemenskap: om den kommunala utvecklingsplaneringens idémässiga förutsättningar*. Lund political studies 167 Lunds universitet: Statsvetenskapliga institutionen.
- Naturvårdsverket (u.å.). *Inrikes transport, utsläpp av växthusgaser*. Hämtad 13 juni, 2024, från <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/#:~:text=Huvuddelen%20av%20v%C3%A4xthusgaserna%20fr%C3%A5n%20transportsektorn,8%20miljoner%20ton%202022.>
- Nielsen, L.D. & Hansen, L.G. Involving citizens in sustainable development: Scenario workshop on sustainable mobility (1997). *Journal of Advanced Transportation*, 31 (2), pp. 159-170.
- Nikoleris, A. (2018). *On the Role of Envisioned Futures in Sustainability Transitions* (Doctoral dissertation, Lund University).
- Odhage, J. (2017). *Otraditionella lösningar med traditionella medel. Åtgärdsvalsstudien som planeringsfenomen*. KTH.
- Paulsson, A. & Isaksson, K. (2019). Networked authority and regionalised governance: Public transport, a hierarchy of documents and the anti-hierarchy of author-ship. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 37(6), 985-1004.
- Potvin, C. & Jodoin, S. (2015). Acting on Climate Change: Solutions from 60 Canadian Scholars. *Journal of Environmental Investing*, 6(1).
- Ranhagen, U. Densification of station areas in order to promote sustainable mobility, health, well-being and energy efficiency- opportunities and obstacles. The case study of Mölnlycke urban centre in Gothenburg region, Sweden (2020). *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 588 (5), art. no. 052028 .Ringland, G. (1998) *Scenario Planning: Managing for the Future*. John Wiley & Sons, New York.
- Roundtable of European Industrialists (1984). 'Missing Links. Upgrading Europe's Transborder Ground Transport Infrastructure: A Report for the Roundtable of European Industrialists'. Paris: Roundtable of European Industrialists, p. 48.
- Rådslaget (2022). *Framtidens kollektiva mobilitet. Nästa steg för hållbart resande*. Lund: K2.
- Schipper, L. & Marie-Lilliu, C. (1999). *Transportation and CO2 Emissions: Flexing the Link - A Path for the World Bank*. Environment department papers no. 69. The World Bank.
- von Schönfeld, K.C. & Ferreira, A. Mobility values in a finite world: pathways beyond austerianism? (2022). *Applied Mobilities*. 8(3), 218–244.
- Shiple, R. & Newkirk, R. (1999). Vision and visioning in planning: what do these terms really mean?, *Environment and Planning B: Planning and Design*, Vol. 26(4).
- Soria-Lara, J.A., Ariza-Álvarez, A., Aguilera-Benavente, F., Cascajo, R., Arce-Ruiz, R.M., López, C. & Gómez-Delgado, M. Participatory visioning for building disruptive future scenarios for transport and land use planning (2021). *Journal of Transport Geography*, 90, art. no. 102907.
- Sundström, G. & Jacobsson, B. (2007). *The embedded state. From government to governance: The case of Sweden*. Scores rapportserie 2007:3.
- Sustar, H., Mladenović, M. N. & Givoni, M. (2020). The landscape of envisioning and speculative design methods for sustainable mobility futures. *Sustainability*, 12(6), 2447.
- Swyngedouw, E. (2009). The Antinomies of the Postpolitical City: In Search of a Democratic Politics of Environmental Production, *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 33.3.

- Syssner, J. (2015) Visioner som formar platsen – Om visionsdriven styrning i den lokala utvecklingspolitiken. *Geografiska Notiser* • Årgång 73 (2015) • Nummer 1
- Syssner, J. (2018). 'Visioner och visionslöshet - idéer om framtidens landsbygd'. I: Syssner, J. (red.) *Nya Visioner För Landsbygden*. Boxholm: Linnefors förlag.
- Sørensen, C.H (2022). Vi måste se det goda i ett långsammare liv. *Svenska Dagbladet*. Publicerad online 2022-12-23. <https://www.svd.se/a/GMPBjm/clauss-hedegaard-soerensen-vi-maste-se-det-goda-i-ett-langsammare-liv>.
- Sørensen, C.H. & Isaksson, K. (2021). *Omställning till hållbar mobilitet. Vilka roller kan smart mobilitet, medborgardeltagande och coronakrisen spela?* Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI rapport 1087. Linköping.
- Tori, S., Pappers, J. & Keserü, I. Developing disruptive mobility scenarios for rural areas. Participatory mobility scenario building in a Belgian village for the year 2050 (2022). *European Transport Research Review*, 14 (1), art. no. 33.
- Tornberg, P. & Cars, G. (2008). *En samordnad planering av städer och transportsystem? Slutrapport från utvärderingen av den goda stadens första etapp*. KTH.
- Trafikanalys (2024). *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2024*. Rapport 2024:4.
- Trafikverket (2016) *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser - med fokus på transportinfrastrukturen*. Trafikverket rapport 2016:043. Borlänge: Trafikverket.
- Trivector & IVL (2020). *Gemensam planering – samverkansformer för att planera trafik och bebyggelse mot en hållbar målbild*. Trivector Serie nr: 2020:61. IVL rapport C523.
- United Nations. (2016). *Mobilizing Sustainable transport for Development*. The United Nations Secretary-General's High-Level Advisory Group on Sustainable Transport. New York, NY.
- Vergragt, P.J. & Brown, H.S. Sustainable mobility: from technological innovation to societal learning (2007). *Journal of Cleaner Production*, 15 (11-12), pp. 1104-1115.
- Whitmarsh, L., Swartling, Å.G. & Jäger, J. Participation of experts and non-experts in a sustainability assessment of mobility (2009). *Environmental Policy and Governance*, 19 (4), pp. 232–250.
- Wiberg, S. (2018). *Lyssnandets praktik – medborgardialog, icke-vetande och förskjutningar*. Diss. Kungliga Tekniska högskolan.
- Winter, K. (2021). *Tankemotståndet mot sociala skillnader som transportplanerings-fråga: En analys av planeringstänkande på Trafikverket*. Diss. Kungliga Tekniska högskolan.
- Vägverket & Banverket (2008). *KOLL framåt. Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling*. Vägverket rapport 2008:33. Borlänge: Vägverket.

## 8. Bilaga 1. Litteraturöversikt: inkluderad litteratur

*Litteraturen presenteras kronologiskt, senast publicerad text först.*

- Pawluk De-Toledo, K., O'Hern, S. & Koppel, S. A city-level transport vision for 2050: Reimagined since COVID-19 (2023). *Transport Policy*, 132, pp. 144-153.
- González-González, E., Cordera, R., Stead, D. & Nogués, S. Envisioning the driverless city using backcasting and Q-methodology (2023). *Cities*, 133, art. no. 104159.
- van Wynsberghe, A. & Guimarães Pereira, Â. The politics and imaginary of 'autonomous vehicles': a participatory journey (2022). *Humanities and Social Sciences Communications*, 9 (1), art. no. 284.
- Tori, S., Pappers, J. & Keserü, I. Developing disruptive mobility scenarios for rural areas. Participatory mobility scenario building in a Belgian village for the year 2050 (2022). *European Transport Research Review*, 14 (1), art. no. 33.
- Hölscher, K., Frantzeskaki, N., Jäger, J., Holman, I. & Pedde, S. Co-producing transformative visions for Europe in 2100: A multi-scale approach to orientate transformations under climate change (2022). *Futures*, 143, art. no. 103025.
- Finck Carrales, J.C. Governance through storytelling and possible futures: motorcycle-cab service planning in Mexico City (2022). *Journal of Environmental Planning and Management*.
- von Schönfeld, K.C. & Ferreira, A. Mobility values in a finite world: pathways beyond austerianism? (2022). *Applied Mobilities*.
- Camilleri, R., Attard, M. & Hickman, R. Future low-carbon transport scenarios: Practice theory-based visioning for backcasting studies (2022). *Sustainability (Switzerland)*, 14 (1), art. no. 74.
- Gebhardt, L. Understanding different car users as starting point for future mobility concepts – A co-creation approach (2021). *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 12, art. no. 100485.
- Costanza-van den Belt, M., O'donnell, T., Webb, R., Robson, E., Costanza, R., Ling, J., Crowe, S. & Han, H. Community preferences for urban systems transformation in Australia (2021). *Sustainability (Switzerland)*, 13 (9), art. no. 4749.
- Keserü, I., Coosemans, T. & Macharis, C. Stakeholders' preferences for the future of transport in Europe: Participatory evaluation of scenarios combining scenario planning and the multi-actor multi-criteria analysis (2021). *Futures*, 127, art. no. 102690.
- Ariza-Álvarez, A., Soria-Lara, J.A., Arce-Ruiz, R.M., López-Lambas, M.E. & Jimenez-Espada, M. Experimenting with scenario-building narratives to integrate land use and transport (2021). *Transport Policy*, 101, pp. 57-70.
- Molinero-Parejo, R., Aguilera-Benavente, F., Gómez-Delgado, M. & Soria-Lara, J.A. Mapping disruptive long-term scenarios using a participatory approach (2021). *Journal of Maps*, 17 (1), pp. 106-115.

- Soria-Lara, J.A., Ariza-Álvarez, A., Aguilera-Benavente, F., Cascajo, R., Arce-Ruiz, R.M., López, C. & Gómez-Delgado, M. Participatory visioning for building disruptive future scenarios for transport and land use planning (2021). *Journal of Transport Geography*, 90, art. no. 102907.
- Amprasi, V., Genitsaris, E., Naniopoulos, A. & Nalmpantis, D. Engaging Residents of Thessaloniki on Sustainable Mobility Through a Citizens' Panel: Considerations and Implications from a Methodological and Practical Perspective (2021). *Advances in Intelligent Systems and Computing*, 1278, pp. 664-673.
- Vitale Brovarone, E., Scudellari, J. & Staricco, L. Planning the transition to autonomous driving: A policy pathway towards urban liveability (2021). *Cities*, 108, art. no. 102996.
- Theodor Aalders, J., Moraa, A., Adhiambo Oluoch-Olunya, N. & Muli, D. Drawing together: Making marginal futures visible through collaborative comic creation (CCC) (2020). *Geographica Helvetica*, 75 (4), art. no. 415, pp. 415-430.
- Ranhagen, U. Densification of station areas in order to promote sustainable mobility, health, well-being and energy efficiency- opportunities and obstacles. The case study of Mölnlycke urban centre in Gothenburg region, Sweden (2020). IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, 588 (5), art. no. 052028.
- Melkonyan, A., Koch, J., Lohmar, F., Kamath, V., Munteanu, V., Alexander Schmidt, J. & Bleischwitz, R. Integrated urban mobility policies in metropolitan areas: A system dynamics approach for the Rhine-Ruhr metropolitan region in Germany (2020). *Sustainable Cities and Society*, 61, art. no. 102358.
- Zahraei, S.M., Kurniawan, J.H. & Cheah, L.A foresight study on urban mobility: Singapore in 2040 (2020). *Foresight*, 22 (1), pp. 37-52.
- Szabó, D. Driverless, or carless future? Socio-technical Scenarios of Autonomous Urban Mobility in the Czech Republic (2020). *Transactions on Transport Sciences*, 11 (1), pp. 5-17.
- Paddeu, D. & Aditjandra, P. Shaping urban freight systems via a participatory approach to inform policy-making (2020). *Sustainability (Switzerland)*, 12 (1), art. no. 5546.
- Staricco, L., Rappazzo, V., Scudellari, J. & Vitale Brovarone, E. Toward policies to manage the impacts of autonomous vehicles on the city: A visioning exercise (2019). *Sustainability (Switzerland)*, 11 (19), art. no. 5222.
- Keserü, I., Coosemans, T. & Macharis, C. Building Scenarios for the Future of Transport in Europe: The Mobility4EU Approach (2019). *Lecture Notes in Mobility*, pp. 15-30.
- Biyik, C. Smart cities in Turkey: Approaches, advances and applications with greater consideration for future urban transport development (2019). *Energies*, 12 (12), art. no. 2308.
- Soria-Lara, J.A. & Banister, D. Collaborative backcasting for transport policy scenario building (2018). *Futures*, 95, pp. 11-21.
- Soria-Lara, J.A. & Banister, D. Dynamic participation processes for policy packaging in transport backcasting studies (2017a). *Transport Policy*, 58, pp. 19-30.
- Gaziulusoy, A.İ. & Ryan, C. Shifting Conversations for Sustainability Transitions Using Participatory Design Visioning (2017). *Design Journal*, 20 (sup1), pp. S1916-S1926.
- Müller, M. & Reutter, O. Vision development towards a sustainable North Rhine-Westphalia 2030 in a science-practice-dialogue (2017). *Sustainability (Switzerland)*, 9 (7), art. no. 1111.
- Soria-Lara, J.A. & Banister, D. Participatory visioning in transport backcasting studies: Methodological lessons from Andalusia (Spain) (2017b). *Journal of Transport Geography*, 58, pp. 113-126.

- Steurer, N. & Bonilla, D. Building sustainable transport futures for the Mexico City Metropolitan Area (2016). *Transport Policy*, 52, pp. 121-133.
- Cameron, L. & Potvin, C. Characterizing desired futures of Canadian communities (2016). *Futures*, 82, pp. 37-51.
- Freudental-Pedersen, M. & Kesselring, S. Mobilities, Futures & the City: repositioning discourses – changing perspectives – rethinking policies (2016). *Mobilities*, 11 (4), pp. 575-586.
- Kesselring, S. & Tschoerner, C. The deliberative practice of Vision Mobility 2050: Vision-making for sustainable mobility in the region of Munich? (2016). *Transportation Research Procedia*, 19, pp. 380-391.
- Ortegon-Sanchez, A. & Tyler, N. Constructing a Vision for an 'Ideal' Future City: A Conceptual Model for Transformative Urban Planning (2016). *Transportation Research Procedia*, 13, pp. 6-17.
- McGrail, S., Idil Gaziulusoy, A. & Twomey, P. Framing processes in the envisioning of low-carbon, resilient cities: Results from two visioning exercises (2015). *Sustainability (Switzerland)*, 7 (7), pp. 8649-8683.
- Julsrud, T. E., & Priya Uteng, T. Technopolis, shared resources or controlled mobility? A net-based Delphi-study to explore visions of future urban daily mobility in Norway. (2015). *European Journal of Futures Research*, 3, 1-13.
- Iacovidou, E. & Wehrmeyer, W. Making sense of the future: visions and transition pathways of laypeople and professionals from six EU countries (2014). *Global Bioethics*, 25 (4), pp. 211-225.
- Vermote, L., Macharis, C., Hollevoet, J. & Putman, K. Participatory evaluation of regional light rail scenarios: A Flemish case on sustainable mobility and land-use (2014). *Environmental Science and Policy*, 37, pp. 101-120.
- Tuominen, A., Tapio, P., Varho, V., Järvi, T. & Banister, D. Pluralistic backcasting: Integrating multiple visions with policy packages for transport climate policy (2014). *Futures*, 60, pp. 41-58.
- Banister, D. & Hickman, R. Transport futures: Thinking the unthinkable (2013). *Transport Policy*, 29, pp. 283-293.
- Dassen, T., Kunseler, E. & van Kessenich, L.M. The sustainable city: An analytical-deliberative approach to assess policy in the context of sustainable urban development (2013). *Sustainable Development*, 21 (3), pp. 193-205.
- Zimmermann, M., Darkow, I.-L. & von der Gracht, H.A. Integrating Delphi and participatory backcasting in pursuit of trustworthiness - The case of electric mobility in Germany (2012). *Technological Forecasting and Social Change*, 79 (9), pp. 1605-1621.
- Machler, L. & Golub, A. Using a "Sustainable Solution Space" Approach to Develop a Vision of Sustainable Accessibility in a Low-Income Community in Phoenix, Arizona (2012). *International Journal of Sustainable Transportation*, 6 (5), art. no. 605210, pp. 298-319.
- Hickman, R., Ashiru, O. & Banister, D. Achieving carbon-efficient transportation: Backcasting from London (2009). *Transportation Research Record*, (2139), pp. 172-182.
- Whitmarsh, L., Swartling, Å.G. & Jäger, J. Participation of experts and non-experts in a sustainability assessment of mobility (2009). *Environmental Policy and Governance*, 19 (4), pp. 232-250.
- Whitmarsh, L. & Nykvist, B. Integrated Sustainability Assessment of mobility transitions: Simulating stakeholders' visions of and pathways to sustainable land-based mobility (2008). *International Journal of Innovation and Sustainable Development*, 3 (1-2), pp. 115-127.



- McDowall, W. & Eames, M. Towards a sustainable hydrogen economy: A multi-criteria sustainability appraisal of competing hydrogen futures (2007). *International Journal of Hydrogen Energy*, 32 (18), pp. 4611-4626.
- Vergragt, P.J. & Brown, H.S. Sustainable mobility: from technological innovation to societal learning (2007). *Journal of Cleaner Production*, 15 (11-12), pp. 1104-1115.
- Bickerstaff, K. & Walker, G. Shared visions, unholy alliances: Power, governance and deliberative processes in local transport planning (2005). *Urban Studies*, 42 (12), pp. 2123-2144.
- Brown, H.S., Vergragt, P., Green, K. & Berchicci, L. Learning for sustainability transition through bounded socio-technical experiments in personal mobility (2003). *Technology Analysis and Strategic Management*, 15 (3), pp. 291-315.
- Nielsen, L.D. & Hansen, L.G. Involving citizens in sustainable development: Scenario workshop on sustainable mobility (1997). *Journal of Advanced Transportation*, 31 (2), pp. 159-170.



K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige.

Vi forskar om hur kollektivtrafiken kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner. Vi utbildar kollektivtrafikens aktörer och sprider kunskap till beslutsfattare så att debatten om kollektivtrafik förs på vetenskaplig grund.

K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö universitet och VTI i samarbete med Region Stockholm, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

[www.k2centrum.se](http://www.k2centrum.se)

