



K2 WORKING PAPER 2023:2

Hållbara visioner i planeringen

En kritisk litteraturstudie

Gustav Lopez Svensson och Till Koglin



Datum: februari 2023
ISBN: 978-91-89407-23-7
Tryck: Media-Tryck, Lund

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

K2 WORKING PAPER 2023:2

Hållbara visioner i planeringen

En kritisk litteraturstudie

Gustav Lopez Svensson och Till Koglin

Innehållsförteckning

Förord	3
Sammanfattning	4
1 Introduktion	5
1.1 Syfte	6
1.1.1 Frågeställningar	6
1.2 Metod	6
2 Resultat	8
2.1 Visioner och visionering	8
2.2 Hållbarhet i transportplaneringen	9
2.3 Vad har hänt under covid?	10
2.4 Vad bör göras?	12
3 Diskussion	13
4 Slutsatser	14
5 Referenser	15

Förord

Denna rapport utgör grunden för projektet ”Visionsstudie om framtidens transportinfrastruktur” som är ett forskningsprojekt finansierat av Trafikverket. Rapporten är skriven av Gustav Lopez Svensson, projektassistent vid trafik och väg, LTH och Till Koglin, universitetslektor vid LTH. Projektet syftar till att studera hur nyttjande av nya verktyg för tillgänglighet kan samplaneras med utveckling av infrastrukturen och hur genom detta en ny version för tillgänglighet och hållbar mobilitet kan utvecklas.

Här utgör reglering och incitament för ett genomförande av personbilsresor till lågtrafiktid en kraftfull potential till att minska infrastrukturens kapacitetsbehov och därmed inrikta fortsatt infrastrukturutveckling till en reduktion av vägyta och därmed en minskning av kostnader för drift och underhåll. Vidare är syftet med studien att analysera hur den befintliga infrastrukturen kan anpassas till förändrade vanor, som exempelvis ett ökat regionalt cyklande.

Lund, februari 2023

Till Koglin

Projektledare och universitetslektor vid Institutionen för teknik och samhälle, Lunds universitet

Sammanfattning

Denna litteraturöversikt tas fram inom ramen för projektet. Rapporten syftar till att undersöka hur resmönster har förändrats under pandemin, och hur detta kan påverka framtidens visioner om ett hållbart och tillgängligt transportsystem.

I rapporten presenteras litteratur gällande förändrade resmönster under pandemin, hur visioner kan användas i planering, samt hur hållbarhet och tillgänglighet kan förstås i visioner om framtida transportsystem. Litteraturöversikten visar att det idag finns ett tillfälle att förändra rotade vanor och resmönster, men att det är viktigt att nya förändringar inte fastnar i gamla tankebanor. Det är därför viktigt att lyfta fram aspekter i transportplaneringen som tidigare inte uppmärksammats tillräckligt. Framför allt måste kvalitativa aspekter av transportsystemet beaktas ytterligare, för att bättre ta vara på värden som inte lätt fångades med kvantitativa och socioekonomiska mätverktyg.

Vidare visar litteraturöversikten på kritik som riktas mot hållbarhetsbegreppet idag, där konflikter som uppstår slätas över och förblir olösta. En vision om transportsystemet måste därför beakta hur dessa konflikter kan hanteras på olika sätt. Vidare måste konkreta investeringar göras för att främja hållbara transportmedel som gång och cykel. Detta kräver en gemensam nationell version som skiftar fokus från tillgänglighet med bil till tillgänglighet för hållbara transportmedel, och ett ökat fokus på de grupper som har en begränsad tillgänglighet till transportsystemet. En vision om ett hållbart transportsystem kräver att hela transportsystemet tas i beaktning, vilket innebär att det fokus som idag finns på arbetspendling och ekonomiska faktorer måste förändras för att inkludera sociala och ekologiska aspekter av hållbarhet.

1 Introduktion

Olika samhällsaktörer, inklusive forskare, planerare och arkitekter, är djupt engagerade i att utveckla lösningar på samhällsproblem. Inom klimatförändrings- och hållbarhetsområdena är det särskilt synligt, men alltmer används visioner även inom andra områden som sjukvårdsutveckling, migration och EU-utvidgningen (Andreescu et al. 2013, Wilenius 2008). Visioner finns i olika former och berör olika sektorer och rumsliga skalor samt hur olika privata och institutionella aktörer interagerar med varandra inte minst på europeisk nivå (Bradley och Hedrén 2014, Ringland 1998, Shipley och Newkirk 1999, Söderholm et al. 2011) Trots fördelarna med sådana visionsövningar för kreativ problemlösning i komplexa och brådskande frågor, förmedlar befintliga visioner ofta en oroande föreställning om konsensus som döljer potentiella intressekonflikter (jfr Allmendinger och Haughton 2012, Swyngedouw 2010a). Dessutom tenderar visioner inom transportområdet att betona frågor relaterade till energi och teknik, och därigenom förbise ojämlikheter, spänningar och maktkamper. Det finns också en tendens att omtvistade frågor avpolitiserar – inte bara i strävan efter konsensus – utan också genom att de bredare samhällsutmaningarna reduceras till enbart tekniska eller expertrelaterade problem (jfr Swyngedouw 2009). Slutligen, även om visioner som relaterar till hållbarhet och hållbara transporter ofta tecknar bilden av en bättre framtid för alla människor, misslyckas de ofta med att faktiskt ta hänsyn till kulturella, politiska, ekonomiska och sociala aspekter (Pinder 2013). Sammantaget finns det alltså en risk att visioner, när de förverkligas, kan reproducera existerande sociala ojämlikhet och maktstrukturer (Mukhtar-Landgren 2012, Pinder 2013, Wangel 2011a, Wangel 2011b)).

Med detta i åtanke visade coronapandemin att fler människor kan tänka sig flytta till rurala eller suburbana områden för att kunna ha mer plats, närhet till naturen och så vidare. Detta är en ny utveckling som kunde förknippas med nya visioner om tillgänglighet och hållbar mobilitet. Detta leder tankarna också till nya former av tillgänglighet som går utöver den traditionella definitionen och innebär även digitala former av tillgänglighet (Koglin et al. 2022)

Denna rapport har tagits fram inom ramen för projektet ”Visionsstudie om framtidens transportinfrastruktur” som finansieras av Trafikverket. Projektet utgår från att Covid-19 pandemin dels skapat förändrade resmönster, dels att fler möjligheter till distansarbete har motiverat fler att flytta till utkanter av städer eller till landsbygden. Dessa har flertalet konsekvenser, och projektet ämnar undersöka dessa trender i syfte att förstå och utveckla en ny vision över transportsystemet som tar hänsyn till dessa förändringar. Det ställer inte bara krav på hur transportsystemet ska utformas, utan även hur begreppen tillgänglighet och hållbarhet mobilitet ska förstås inom ramen för visionen. Denna rapport utgör det andra arbetspaketet i projektet, och ska tjäna som diskussions- och kunskapsunderlag för kommande arbete med seminarier och visionsutveckling.

1.1 Syfte

Rapportens syfte är att ta fram kunskap kring hur Covid-19 har påverkat resmönster och vad denna förändring kan innebära för visioner om nya hållbara transportsystem. Särskilt fokus läggs på hur hållbar mobilitet kan främjas, dels genom en förändring i transportslag, dels hur digital tillgänglighet kan användas för att minska behovet av resor. Projektets övergripande uppgift är att ta fram en ny vision över hur ett hållbart transportsystem kan se ut i efterföljderna av pandemin och den förändring i resmönster och tillgänglighet som den orsakade. En viktig del i detta är att undersöka hur kapacitetsbehovet för infrastrukturen kan minska, och därmed minska behovet av vägyta och underhåll. De förändrade resvanor som pandemin fört med sig kan även betyda att den befintliga infrastrukturen behöver förändras för att möjliggöra nya typer av resande. Dessutom har det ökade användandet av digitala verktyg lyft frågan om hur tillgänglighet bör definieras och främjas.

Denna rapport utgör det andra steget i projektet, och syftar till att ta fram vetenskaplig litteratur om pandemins förändrade resmönster, hur visioner påverkar planeringen, samt hur utvecklingen av ett hållbart transportsystem kan se ut.

1.1.1 Frågeställningar

Syftet har undersökts med hjälp av tre frågeställningar som härrör från de tre huvudsakliga uppdrag som beskrivs ovan. För att uppfylla syftet har följande frågor formulerats:

- Hur påverkar visioner planeringen och hur bör en vision utformas?
- Hur har resmönster och tillgänglighet förändrats under pandemin?
- Vilka utmaningar finns kring rådande visioner av hållbarhet, och hur kan dessa förändras?

1.2 Metod

Rapporten har utgått från syftet att genomföra en litteraturstudie om hållbara visioner för ett framtida transportsystem. De tre frågeställningarna har legat till grund för en litteratursökning med tre olika huvudsakliga inriktningar: litteratur kring visioner och hur dessa bör utformas för att vara effektiva, litteratur kring förändrade resmönster under pandemin och hur bestående dessa kan förväntas vara, samt litteratur kring hållbarhet och kritik av hållbarhetsbegreppet som det ser ut idag.

Litteraturen har tagits fram genom sökningar på nyckelord i Scopus och Google Scholar. Sökorden som använts för varje tema presenteras i Tabell 1 nedan. Projektet Rådslaget som initierats av K2 – Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik har även fungerat som kunskapsbank. Sökstrategin har kompletterats genom att referenser i litteratur som samlats in har granskats för att samla in eventuell ytterligare relevant litteratur. Urvalskriterierna grundar sig i forskningsfrågorna och har därför delats in i tre olika områden: litteratur som utvärderar och använder sig av visioner och visionering i generellt och i transportplanering, litteratur som undersöker förändrade resmönster under covid-19, samt litteratur som hanterar hållbar planering och hållbara visioner. Hållbarhetslitteraturen har inte begränsats till transportplanering för att kunna ta ett

bredare perspektiv på begreppet, samt för att visa på att transporter påverkar många olika delar av samhället. Efter att litteraturen samlats in har den analyserats för att bedöma relevansen för forskningsprojektet och i vilken utsträckning de besvarar forskningsfrågorna. Efter insamlingsfasen inkluderades 29 vetenskapliga artiklar i litteraturstudien.

Tabell 1.

Visioner	Sustainability, vision, transport planning
Resmönster under pandemin	Covid-19, pandemic, travel patterns, resmönster, transportation,
Hållbarhet	Sustainability, transport planning, critical

2 Resultat

Denna del av rapporten sammanfattar resultaten från litteraturstudien som genomfördes. Resultaten bygger i första hand på vetenskapliga publikationer för att undersöka vilka effekter COVID-19 pandemin hade på resmönster och hur detta kan omformuleras i ett visionsarbete för ett hållbart transportsystem.

2.1 Visioner och visionering

Användande av visioner är inte ett nytt fenomen i planering (Shiplely 2000). Praktiken sträcker sig tillbaka till 80-talet, då först metoder som visionering (eng. visioning) började användas som en metod där allmänheten fick delta i arbetet med att ta fram en vision (Shiplely 2002). Under de cirka 40 år som metoden har använts i planeringen har metoder såväl som begreppet utvecklats, vilket resulterat i en mängd olika definitioner och metoder för att använda sig av visioner och visionering i planering. Forskningsläget är idag därför inte sammanhållet, och det finns idag dessutom en mängd icke-vetenskaplig litteratur som hävdar sig kunna bidra med en mängd saker som inte är vetenskapligt klarlagt (Shiplely och Newkirk 1999). Shiplely (2000) har dessutom hävdad att många visioneringsprocesser inte stämmer överens med vad forskningen visar. Det försvårar dessutom att det inte finns en överenskommen definition av vad en vision innebär, utan begreppet används på en mängd olika sätt och uttrycks i radikalt olika omfattning. Visioner av hållbara samhällen har dessutom kritiserats för att inte ta hänsyn till sociala, kulturella och politiska aspekter (Pinder 2013).

I Finland har Auvinen och Tuominen (2014) använt sig av visionering för att ta fram en vision av hur ett säkert transportsystem i Finland ska se ut år 2100. De föreslår en modell där visionering kombineras med en analys av systemförändringar. Visioner har först tagit fram i en visionsprocess som inkluderade transportexperter och myndigheter. Sedan analyseras de förändringar som måste ske i transportsystemet för att visionen ska bli verklighet. Författarna menar att fördelen med denna process och att involvera experter och myndigheter är att visionen delas av många olika aktörer, vilket gör det enklare att dra åt samma håll. Detta visar på att själva processen av att ta fram visioner i sig kan bidra till att aktörer blir bättre utrustade att göra de förändringar som krävs (Auvinen och Tuominen 2014).

I Sverige har Trafikanalys på uppdrag av regeringen tagit fram ett antal styrmedel i syfte att bidra till ett mer hållbart transportsystem (Pädam et al. 2022). Uppdraget innehåller en formulering om att transportsystemet ska klimatanpassas utan att göra avkall på tillgängligheten, vilket författarna tolkar som att det inte får komma för stora samhällsekonomiska förluster av klimatanpassningen. Det gör att vissa åtgärder kan implementeras, trots att det kan försämra tillgängligheten för vissa grupper, om de bidrar med tillräckligt mycket på andra områden. Detta visar på ett perspektiv som fokuseras

kring samhällsekonomiska vinster och förluster, något som har kritiserats av andra forskare (Smith 2022, Witzell 2020). Witzell (2020) menar att detta fokus på ekonomiska och kvantitativa faktorer har gjort att transportsystemet framför allt har utformats efter var det är mest effektivt att bygga ut, det vill säga att fokusera på starka stråk med många potentiella resenärer. Detta har dock minskat tillgängligheten till transportsystemet, då de som inte bor längst med stråken ofta drabbats av exempelvis indragna busslinjer. Transportplaneringen fokuserar ofta på att möjliggöra arbetspendling med kollektivtrafik, något som Smith (2022) menar är missriktat eftersom de flesta bilresor som görs är fritidsresor. Ett annat problem som lyfts är att den planering för hållbarhet ofta inte presenterar nya vägar framåt, utan snarare används för att kodifiera redan existerande policys, vilket i sig inte driver utvecklingen av hållbarhet framåt (Millard-Ball 2012). Författaren menar att det finns en tendens till att använda klimatplanering som ett marknadsföringselement, snarare än ett verktyg för att åstadkomma förändring.

2.2 Hållbarhet i transportplaneringen

Hållbarhetsbegreppet som sådant är stort och ibland svårt att definiera. Det har gjort att begreppet ibland kritiserats för att släta över eventuella konflikter som kan uppkomma i implementeringen av begreppet, och i visioner om hur det hållbara samhället ska se ut. Den ursprungliga definitionen av hållbar utveckling som presenterades av Brundtlandkommissionen (1987) har senare kritiserats. Swyngedouw (2009) kritiserar begreppet för att bidra till en "post-politik", där viktiga politiska beslut omformuleras som beslut det går att svara objektivt på. Resultatet av detta är att beslut som är politiska till sin natur istället förflyttas från den politiska sfären för beslutsfattande, till en sfär där besluten istället tas av teknokrater och andra som omformulerar dem som det 'objektivt' bästa (Allmendinger och Haughton 2012).

Banister (2011) menar att hållbarhet i transportsektor alltför ofta fokuseras på att hög mobilitet och teknologi ska göra transportererna mer hållbara, men att detta inte räcker. Implementationen av nya tekniska lösningar måste även ske på ett sådant sätt att det inte ökar antalet resor som görs. Banister menar att ny teknik inte behöver vara hållbar i sig, eftersom det oftast möjliggör ett ökat resande. Han menar att den största utmaningen är att förändra beteendemönster och rutiner, då reslängder hela tiden tenderar att öka. Det är även viktigt att förstå mobiliteten i städerna, eftersom en stor andel av den globala befolkningen bor i städer, och denna andels förutspås bli ännu större i framtiden (Banister 2011). Kopplingen mellan mobilitet och markanvändning måste göras klarare enligt Banister, eftersom städer måste utformas på ett sätt som gör det möjligt att inte behöva äga en bil för att kunna ta sig till de ställen man behöver och vill. Banister presenterar sitt 'sustainable mobility paradigm', där han menar att en stad bör ha vissa kriterier för att kunna lyckas med detta; den bör ha minst 50 000 invånare, med en densitet på minst 40 invånare per hektar. Bebyggelsen bör vara blandad, och man bör premiera kollektivtrafikkorridorer samt bytespunkter där densiteten är över 80 personer per hektar.

Campbell (2016) har vidare fört fram att det finns inneboende konflikter mellan de olika dimensionerna av hållbarhet (social, ekonomisk, och miljömässig hållbarhet). Campbell beskriver tre stycken konflikter som uppkommer när ett hållbart samhälle ska planeras:

utvecklingskonflikten¹, egendomskonflikten², och resurskonflikten³ (Campbell 1996). Planeringens uppgift är att lyfta fram och lösa konflikterna mellan de olika formerna av hållbarhet. Likt Swyngedouw (2010b) menar Campbell att konflikterna måste lyftas för att de ska kunna hanteras på ett demokratiskt och transparent sätt.

Ett hållbart transportsystem måste även ta hänsyn till att alla inte har samma möjlighet att transportera sig. Sheller (2018) menar att mobilitet som begrepp måste förstås i en historisk kontext. Mobilitet har ofta varit en begränsning för minoriteter och snarare varit ett privilegium för de översta skikten i samhället, en situation som lever kvar än idag. Socioekonomiskt utsatta grupper har idag sämst tillgång till transporter och blir därför delvis utestängda ur samhället. Sheller menar att man måste se mobilitet ur en synvinkel av vem som har mest nätverkskapital⁴: det vill säga, en kombination av olika kapaciteter att vara mobil, och hur detta kapital fördelas ojämnt i samhället. Transportsystemet har länge planerats för de som har mycket nätverkskapital, vilket bidrar till att dessa strukturer lever kvar än idag (Sheller 2018). Det gör att en enhet som hur en gata är utformad bidrar till ett mobilitetssystem som förtrycker de utan mycket nätverkskapital: bilen tar absolut mest plats och är det mest premierade färdmedlet, medan transportmedel som cykel och gång tar relativt liten plats. Om något inte görs för att omforma mobilitetssystemet, spår Sheller att mobilitet blir ransonerad med hållbarhet som övergripande mål, vilket har effekten att de med mycket nätverkskapital får en ännu mer privilegierad position, på bekostnad av de med lite förmåga att förflytta sig. I relation till den digitala utvecklingen har det även poängterats att möjligheten att arbeta på distans är ojämnt fördelad (Gunnarsson-Östling et al. 2021), vilket riskerar att skapa en ojämn fördelning av den digitala tillgängligheten om detta förhållande inte beaktas.

2.3 Vad har hänt under covid?

Under pandemin har sättet människor förflyttar sig på förändrats, inte minst till följd av olika pandemiåtgärder som lock-down, isolering och karantän. Digitala hjälpmedel har använts mer än någonsin för att möjliggöra arbete hemifrån och sociala aktiviteter på distans, vilket har resulterat i drastiskt minskade transporter.

I stora delar av världen har resandet med kollektivtrafik minskat på grund av smittorisker, och i de flesta fall har detta resulterat i att fler har åkt bil istället (Bohman et al. 2021, Eriksson och Flores 2022, Gunnarsson-Östling et al. 2021, Paul et al. 2022). I vissa fall har även cykel och gång som transportmedel ökat, då även dessa, liksom en privat bil, skyddar mot smittorisker (Nikiforiadis et al. 2022, Nikitas et al. 2021, Paul et al. 2022). Denna effekt har setts mest tydligt på platser där snabba åtgärder har tagits för att bättra på infrastrukturen för gång och cykel.

¹ Development conflict

² Property conflict

³ Resource conflict

⁴ Network capital

Många städer har tagit tillfället i akt under pandemin för att införa tillfälliga infrastruktursatsningar för cykel och gång, som att skärma av delar av gatuutrymmet för cykeltrafik (Allansson och Cannon 2022, Nikiforiadis et al. 2022, Nikitas et al. 2021, Paul et al. 2022). Dessa har visat sig öka användningen av cykel och gång som transportmedel, men huruvida satsningarna kommer att förlängas efter pandemin är oklart. Flera forskare menar att det är av stor vikt att infrastrukturinvesteringar blir permanenta för att cementera de positiva förändringar som har kommit av pandemin (Bertolini 2020, Bohman et al. 2021, Gunnarsson-Östling et al. 2021, Nikiforiadis et al. 2022, Nikitas et al. 2021, Paul et al. 2022).

I en studie över hur ungdomar i Grekland har reagerat på nedstängningar visar Nikiforiadis et al. (2022) att yngre istället för att åka kollektivtrafik har valt att gå och cykla mer. Flera städer i Grekland valde att under pandemin snabbt implementera olika projekt för att öka cyklingen, som att skapa tillfälliga filer för cykeltrafik och gång. Författarna har studerat flera olika städer i Grekland, och graden av cykel och gång ökade ju mer infrastruktursatsningar som gjordes. I kunskapsunderlag för Rådslaget beskriver Allansson och Cannon (2022) att många städer har gjort tillfälliga ingrepp i stadsmiljön för att främja cykel och gång. Det återstår dock därför att se om dessa kommer att förlängas efter pandemin och vilken effekt detta kommer att ha. Eriksson och Flores (2022) hänvisar till studier som kartlagt människors attityder gentemot olika transportslag, vilka visar på att bilen har blivit mer populär, samtidigt som färre föredrar kollektivtrafik. Likt andra studier visar författarna på att användningen av både gång och cykel ökat, vilket dels kan vara en följd av att kollektivtrafiken upplevs som osäker på grund av smittorisker. Även distansarbete har gjort att resmönster förändrats, och en studie på resenärer i Nederländerna visar på att 27% av de som arbetat hemifrån förväntas arbeta mer hemifrån i framtiden, och 44% av den nederländska arbetskraften har börjat jobba hemifrån eller ökat antalet dagar med hemarbete (de Haas Faber och Hamersma). Detta minskar drastiskt antalet jobbresor, men som Arnfalk och Winslott Hiselius (2022) visar så beror detta mycket på hur hemarbetet läggs upp. Om exempelvis endast en del av dagen ägnas åt hemarbete och en del på plats så minskar inte antalet resor, även om dessa kan minska antalet personer vid restopparna på morgon och eftermiddag. I den svenska kontexten rapporterade 43 procent av arbetskraften att de arbetade hemma minst en dag per vecka (Eriksson och Flores 2022). Denna effekt förväntas fortsätta, där många förväntar sig kunna arbeta minst 2 dagar i veckan hemifrån (Arnfalk och Winslott Hiselius 2021).

Förändringarna som kommit av pandemin ses som en möjlighet att förändra resmönster av flera forskare, inte minst på grund av den rutinbrytande effekt, pandemin har haft för de flesta människor (Barbarossa 2020, Gunnarsson-Östling et al. 2021, Schmidt et al. 2021). Möjligheten att förändra människors resmönster ses annars som en svår uppgift, då mycket beror på rutiner som är svåra att förändra för planerare. Dock syns det en viss skillnad, både på individnivå (Schmidt et al. 2021) och lokal nivå (Barbarossa 2020) på vilka personer och individer som anpassar sig mest framgångsrikt. Barbarossa (2020) har undersökt italienska städers svar på covid-19 och funnit att många städer använt sig av olika strategier för att öka cykel och gång som transportmedel, och fann att de städer som redan hade en väl etablerad strategi för hållbara transporter var mest framgångsrika i att öka aktiva transportmedel. De städer som tidigare inte varit lika aktiva i att arbeta mot hållbara transporter hade svårigheter att implementera nya strategier för hållbar mobilitet.

Författaren menar att en förklaring till detta kan vara att staden saknar tydliga strategier som redan arbetas med, vilket gör det svårare att implementera nya strategier i en krissituation. Barbarossa (2020) menar att detta skiljer städer åt, där de städer som redan arbetat med hållbara transporter kan använda detta läge för att implementera fler åtgärder, medan de städer som inte arbetat lika mycket snarare blir ännu mer bundna till ett transportsystem som är i högsta grad bilberoende.

Ett liknande mönster kan skönjas hos individer, enligt Schmidt et al. (2021). Författarna har undersökt tyskars inställning till global uppvärmning tillsammans med benägenheten att använda hållbara transportslag. Av de personer som tillfrågats har de som redan haft en positiv inställning till hållbara transporter varit mest benägna att förändra sina resvanor på ett hållbart sätt under pandemin, vilket vittnar om en liknande problematik som Barbarossa (2020) pekar på, där de individer som kan behöva ändra sina resvanor mest är minst mottagliga för initiativ som främjar hållbara transporter.

2.4 Vad bör göras?

Många av de forskare som har analyserat förändringarna av resmönster under pandemin menar att det behövs satsningar på infrastruktur för att befästa och främja ökningen av aktiva transportslag (Allansson och Cannon 2022, Gunnarsson-Östling et al. 2021, Nikiforiadis et al. 2022, Nikitas et al. 2021, Paul et al. 2022, Schmidt et al. 2021). Detta främjar inte bara hållbarhet i meningen att de genererar mindre utsläpp, utan är även viktiga för folkhälsan och för demokratiseringen av mobilitet och transporter. Satsningar kan även motverka den ökning av privat bilanvändande som har ökat under pandemin. I detta arbete är det viktigt att ta i beaktning att förmågan att transportera sig inte är jämnt fördelad (Sheller 2018), samt att möjligheten att undvika transporter och, till exempel, arbeta hemifrån inte är jämnt fördelad (Gunnarsson-Östling et al. 2021). Behovet av transporter kan minska för vissa typer av resor, men det är viktigt att inte stirra sig blind på att erbjuda attraktiva möjligheter för att arbetspendla med kollektivtrafik eller aktiva transportslag. Som Smith (2022) påpekar är de flesta resor som görs med bil idag fritidsresor, som i mindre utsträckning planeras för i dagens transportplanering. Vidare pekar Arnfalk och Winslott Hiselius (2022) på att det är viktigt att använda sig av styrmedel för att säkerställa att transportsystemet utvecklas i en hållbar riktning. De menar att det inte får lämnas till enskilda individer eller organisationer att göra hållbara val, utan systemet måste styras för att möjliggöra minskade och hållbara transporter. Utan dessa styrmedel riskerar transportsystemet i stället utvecklas i en riktning där transporterna ökar och att en större andel resor görs på icke-hållbara sätt. Likt Banister (2011) menar författarna att tron på den tekniska utvecklingen inte får överskugga behovet av planering för att minska behovet av transporter. Denna planering kommer inte att komma smärtfritt, och aktualiserar de konflikter inom hållbarhet som Campbell (1996, 2016) belyser. Konflikterna måste lyftas och diskuteras för att undvika att hållbarhet förblir ett sätt att släta över ojämlikheter, meningsskiljaktigheter och orättvisor (Swyngedouw 2009, 2010). Detta tyder på att fokus för transportplaneringen måste skifta, inte minst från kvantitativa efterfrågestyrda modeller till sätt som utforskar alternativa framtidsutsikter och inte är lika beroende av hur dagens transportsystem ser ut (Witzell 2020).

3 Diskussion

Arbetet med att planera ett hållbart transportsystem är inte ett enkelt sådant, och speciellt i tider då bilanvändandet ökat som en följd av Covid-19 pandemin. Det är däremot, som flera författare påpekar (Arnfolk och Winslott Hiselius 2021, Arnfolk och Winslott Hiselius 2022, Gunnarsson-Östling et al. 2021, Nikitas et al. 2021, Schmidt et al. 2021), nu viktigt att vända trenden och öka användandet av hållbara transportmedel, samtidigt som användandet av digitala hjälpmedel stimuleras för att minska behovet av att resa. Som Arnfolk och Winslott Hiselius (2022) har pekat på kan behovet av många resor elimineras genom användande av digitala möten och konferenser. Situationen med Covid-19 kan dock innebära att utmaningen med att förändra människors beteende (Banister 2011) underlättas något, då pandemin redan inneburit en påtvingad förändring av beteenden (Schmidt et al. 2021). Det är av största vikt att denna möjlighet att påverka människors resmönster används på ett sätt som främjar det hållbara resandet, och skapar förutsättningar för en ny form av ett hållbart transportsystem.

För att fler ska kunna använda hållbara transportslag som cykel och gång behövs dock en infrastruktur för detta. Gång- och cykelvägar måste få en större prioritet för att dessa färdmedel ska kunna nyttjas på ett säkert och bekvämt sätt, inte minst utanför städerna där dessa ofta saknas. Målpunkter måste planeras på ett sätt som tar hänsyn till de som nyttjar dem, och i största möjliga mån planeras så att flertalet kan gå eller cykla till sin destination. Detta är inte minst viktigt med hänsyn till den ökade andelen e-handel, där målpunkter för att plocka upp paket kan förläggas nära de människor som ska hämta paketen, vilket i sin tur kan främja det näringsliv som finns i anslutning till paketombudet (Arnfolk och Winslott Hiselius 2022). Ett hållbart transportsystem måste med andra ord planeras för människor, inte för bilar. De allra flesta vardags- och fritidssysslor måste kunna nås med hållbara transportmedel, som möjliggör en hållbar vardag för alla människor.

För att upprätta ett hållbart transportsystem måste även de konflikter som aktualiseras bli synliggjorda och diskuteras. Som Campbell (1996) visar finns det idag konflikter mellan olika delar av hållbarhet som måste beaktas och hanteras för att undvika att transportsystemet blir hållbart enbart till namnet och inte i praktiken. Hållbarhet kan inte enbart hållas som en synonym för ”det goda” på ett sätt som osynliggör vad som prioriteras och vad som inte tas upp (Swyngedouw 2010b). Framför allt behöver den sociala dimensionen av transporter lyftas för att bättre kunna arbeta för en förändring, snarare än att enbart tillgodose befintliga behov. En proaktiv hållning för hållbarhet kräver att planeringen inte enbart ser till arbetspendling och ekonomisk tillväxt som motorer, utan även beaktar människors fritid och sociala resor som bidrar till välmående och hållbara samhällen.

4 Slutsatser

Pandemin har onekligen påverkat resmönster i Sverige och då framför allt skiftat användande av kollektivtrafik till bilanvändande. Likväl kan Covid-19 pandemin utgöra ett bra tillfälle att påverka människor att förändra sina resvanor, eftersom beteenden kan anses vara mer flytande när människor tvingats förändra sina tidigare beteenden. Här kan visioner användas med stor fördel i planeringen för att befästa hållbara resmönster och ett hållbart transportsystem. Investeringar i hållbara transportmedel är även viktiga för att motverka ökningen av det privata bilägandet, vilket både kan bidra till bättre folkhälsa och öka tillgängligheten i transportsystemet. Visioner bör dock inte låsas fast i kvantitativa tankebanor, då det finns andra kvalitéer av betydelse för omställningen till ett hållbart transportsystem. Exempelvis är det viktigt att beakta att sociala aspekter av transportsystemet ofta är svårt att fånga med kvantitativa metoder.

Visioner kan dessutom bidra till en frigörelseprocess när det gäller predict-and-provide agerande som idag är väldigt dominant inom transportplaneringen och inom transportplaneringens kultur. Vidare utgör en omformulering av visionen för ett hållbart transportsystem en möjlighet att granska hållbarhetsbegreppet och omvärdera implementeringen av denna för att verkligen främjar ett ekologiskt och socialt hållbart transportsystem. Exempelvis kan fokuset på pendlingsresor göra att tillgängligheten till transportsystemet minska för vissa grupper. För att hållbarhet ska kunna inkluderas i transportplaneringen måste denna typ av konflikter lyftas och lösas, annars finns det en risk att hållbarheten behandlas som ett teknokratiskt område, eller enbart används i marknadsföringssyfte. Det är dock viktigt att styrmedel används för att påverka transportsystemet i en hållbar riktning. Det bör inte lämnas upp till individens eller organisationens eget ansvar att agera hållbart.

För att transportsystemet verkligen ska utvecklas i en hållbar riktning krävs också satsningar på infrastruktur för de hållbara transportmedlen, gång, cykel och kollektivtrafik. Detta förutsätter dock en gemensam nationell vision kring hur transportsystemet ska utvecklas som har sin grund i forskningen om hållbar mobilitet och ett hållbart transportsystem. Denna vision måste utformas så att en verklig transition bort från dagens fokusering på bil och bilflöden till hållbar mobilitet ska ske. För detta krävs också ett fokus på andra delar av hållbarhet än den ekonomiska. Grupper som idag exkluderas från transportsystemet och som därmed har en lägre tillgänglighet måste få tillgång till systemet för att det verkligen ska vara ett hållbart transportsystem. Med en bredare definition av tillgänglighet bör det även beaktas att en ojämn fördelning av förmågan att transportera sig även bör inkludera förmågan att undvika transporter, exempelvis genom att arbeta på distans.

5 Referenser

- Allansson, J. och R. Cannon (2022). Omprioritering av gaturummet - En kunskapsöversikt.
- Allmendinger, P. och G. Haughton (2012). "Post-political spatial planning in England: a crisis of consensus?" Transactions of the Institute of British Geographers **37**(1): 89-103.
- Andresescu, L., R. Gheorghiu, M. Zulean och A. Curaj (2013). "Understanding normative foresight outcomes: Scenario development and the 'veil of ignorance' effect." Technological Forecasting and Social Change **80**.
- Arnfolk, P. och L. Winslott Hiselius (2021). Coronapandemins effekter på arbete, kontor och resor.
- Arnfolk, P. och L. Winslott Hiselius (2022). Digital tillgänglighet - så påverkas vårt resande.
- Auvinen, H. och A. Tuominen (2014). "Future transport systems: long-term visions and socio-technical transitions." European Transport Research Review **6**(3): 343-354.
- Banister, D. (2011). "Cities, mobility and climate change." Journal of Transport Geography **19**(6): 1538-1546.
- Barbarossa, L. (2020). "The Post Pandemic City: Challenges and Opportunities for a Non-Motorized Urban Environment. An Overview of Italian Cases." Sustainability **12**(17): 7172.
- Bertolini, L. (2020). "From "streets for traffic" to "streets for people": can street experiments transform urban mobility?" Transport Reviews **40**(6): 734-753.
- Bohman, H., J. Ryan, V. Stjernborg och D. Nilsson (2021). "A study of changes in everyday mobility during the Covid-19 pandemic: As perceived by people living in Malmö, Sweden." Transport Policy **106**: 109-119.
- Bradley, K. och J. Hedrén (2014). Utopian thought in the making of green futures. Green Utopianism: Perspectives, Politics and Micro-Practices: 1-20.
- Campbell, S. (1996). "Green Cities, Growing Cities, Just Cities?: Urban Planning and the Contradictions of Sustainable Development." Journal of the American Planning Association **62**(3): 296-312.
- Campbell, S. (2016). "The Planner's Triangle Revisited: Sustainability and the Evolution of a Planning Ideal That Can't Stand Still." Journal of the American Planning Association **82**(4): 388-397.
- Eriksson, E.-L. och P. Flores (2022). Förändrade resvanor och mobilitetstjänster - En kunskapsöversikt.
- Gunnarsson-Östling, U., M. Robèrt och E. Fauré (2021). Alternativa resepraktiker? : Potentiella beteendeförändringar ispåren av COVID-19. TRITA-ABE-RPT. Stockholm, KTH Royal Institute of Technology.
- Koglin, T., J. Mellin och E. Strömblad (2022). Planering för ny tillgänglighet: Resultat från litteratur- och intervjustudie, K2 - nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.
- Millard-Ball, A. (2012). "The Limits to Planning: Causal Impacts of City Climate Action Plans." Journal of Planning Education and Research **33**(1): 5-19.
- Mukhtar-Landgren, D. (2012). Planering för framsteg och gemenskap: Om den kommunala utvecklingsplaneringens idémässiga förutsättningar. Statsvetenskapliga institutionen. Lund, Lunds universitet. **Doktorsavhandling**.
- Nikiforiadis, A., L. Mitropoulos, P. Kopelias, S. Basbas, N. Stamatiadis och S. Kroustali (2022). "Exploring mobility pattern changes between before, during and after COVID-19 lockdown periods for young adults." Cities **125**: 103662.
- Nikitas, A., S. Tsigdinos, C. Karolemeas, E. Kourmpa och E. Bakogiannis (2021). "Cycling in the Era of COVID-19: Lessons Learnt and Best Practice Policy Recommendations for a More Bike-Centric Future." Sustainability **13**(9): 4620.

- Paul, T., R. Chakraborty och N. Anwari (2022). "Impact of COVID-19 on daily travel behaviour: a literature review." Transportation Safety and Environment **4**(2).
- Pinder, D. (2013). Cities: Moving, Plugging In, Floating, Dissolving. . Geographies of Mobilities: Practises, Spaces, Subjects. T. Cresswell och P. Merriman. Farnham, Surrey, Ashgate Publishing.
- Pädam, S., M. Andersson, K. Brundell-Freij, A. Hallström, E. Johansson, D. Moback, L. Nelander och V. Viklund (2022). Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle - underlag till Trafikanalys uppdrag att föreslå styrmedel inför kommande klimatpolitiska handlingsplan.
- Ringland, G. (1998). Scenario Planning: Managing for the Future. New York, John Wiley & Sons.
- Schmidt, K., T. Sieverding, H. Wallis och E. Matthies (2021). "COVID-19 – A window of opportunity for the transition toward sustainable mobility?" Transportation Research Interdisciplinary Perspectives **10**: 100374.
- Sheller, M. (2018). "Theorising mobility justice." Tempo Social **30**: 17-34.
- Shipley, R. (2000). "The Origin and Development of Vision and Visioning in Planning." International Planning Studies **5**(2): 225-236.
- Shipley, R. (2002). "Visioning in Planning: Is the Practice Based on Sound Theory?" Environment and Planning A **34**: 7-22.
- Shipley, R. och R. Newkirk (1999). "Vision and Visioning in Planning: What do these Terms Really Mean?" Environment and Planning B: Planning and Design **26**(4): 573-591.
- Smith, G. (2022). Omdefinierad roll för kollektivtrafiken : En kunskapsöversikt. Rapport från Rådslaget för hållbar omstart: 10.
- 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 **33**(3): 601-620.
- Swyngedouw, E. (2010a). "Apocalypse Forever?" Theory, Culture & Society **27**(2-3): 213-232.
- Swyngedouw, E. (2010b). Impossible Sustainability and the Post-political Condition: 185-205.
- Söderholm, P., R. Hildingsson, B. Johansson, J. Khan och F. Wilhelmsson (2011). "Governing the transition to low-carbon futures: A critical survey of energy scenarios for 2050." Futures **43**(10): 1105-1116.
- Wangel, J. (2011a). "Change by whom? Four ways of adding actors and governance in backcasting studies." Futures **43**(8): 880-889.
- Wangel, J. (2011b). "Exploring social structures and agency in backcasting studies for sustainable development." Technological Forecasting and Social Change **78**(5): 872-882.
- WCED: World Commission on Environment and Development (1987). Our Common Future, United Nations.
- Wilenius, M. (2008). "Taming the dragon: how to tackle the challenge of future foresight." Business Strategy Series **9**(2): 65-77.
- Witzell, J. (2020). "Assessment tensions: How climate mitigation futures are marginalized in long-term transport planning." Transportation Research Part D: Transport and Environment **87**: 102503.



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

