



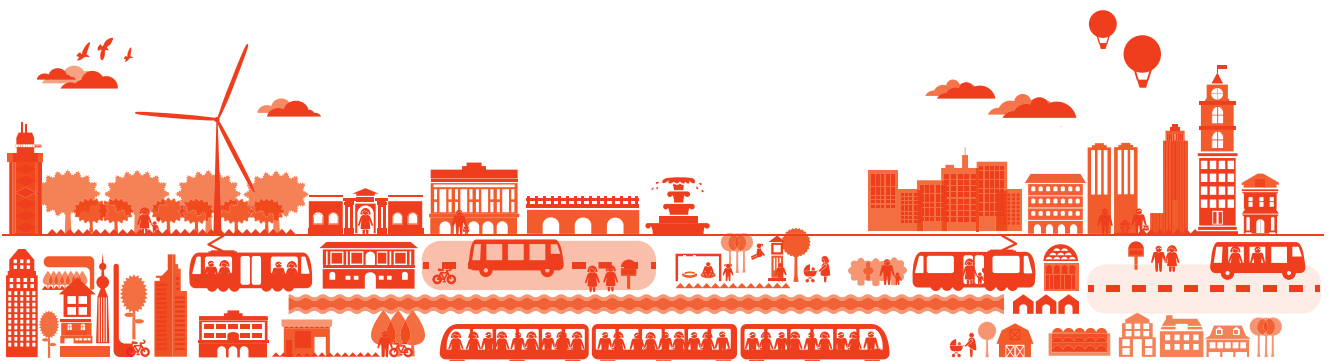
---

K2 WORKING PAPERS 2026:1

# Olika aktörers tolkningar av det transporteffektiva samhället

En analys av skillnader mellan tjänstepersoner, politiker och kommungrupper

Elias Isaksson, Fredrik Pettersson-Löfstedt, Christina Lindkvist



Datum: 2026-03-12

ISBN: 978-91-89407-71-8 tryck

ISBN 978-91-89407-70-1 PDF

Tryck: Media-Tryck, Lunds universitet, Lund

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

K2 WORKING PAPER 2026:1

# **Olika aktörers tolkningar av det transporteffektiva samhället**

En analys av skillnader mellan tjänstepersoner, politiker och  
kommungrupper

**Elias Isaksson, Fredrik Pettersson-Löfstedt, Christina Lindkvist**

# Innehållsförteckning

<b>Förord</b> .....	<b>4</b>
<b>Summary</b> .....	<b>5</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>7</b>
<b>1. Inledning</b> .....	<b>9</b>
1.1. Syfte och frågeställningar .....	10
1.2. Disposition .....	10
<b>2. Tidigare forskning</b> .....	<b>12</b>
2.1. Ett transporteffektivt samhälle och hållbara transporter .....	12
2.2. Det nationella policyperspektivet.....	13
<b>3. Analytiskt ramverk</b> .....	<b>14</b>
3.1. Avoid-Shift-Improve .....	14
3.2. Begreppshistoria .....	15
<b>4. Metod</b> .....	<b>16</b>
4.1. Kommungruppsindelning .....	16
4.2. Svarefrekvens .....	17
4.3. Enkätens uppbyggnad .....	18
4.3.1. Bakgrundsfrågor.....	19
4.3.2. Termer.....	19
4.3.3. Definitioner .....	19
4.3.4. Styrmedel och åtgärder.....	19
<b>5. Resultat</b> .....	<b>21</b>
5.1. Ett transporteffektivt samhälle och konkurrerande begrepp.....	21
5.1.1. Kommuntyp .....	21
5.1.2. Tjänstepersoner och politiker .....	22
5.1.3. Fritextsvar .....	23
5.1.4. Sammanfattning .....	24
5.2. Definitioner av ett transporteffektivt samhälle .....	24
5.2.1. Kommunala skillnader i definitionen av ett transporteffektivt samhälle ..	25
5.2.2. Tjänstepersoner och politiker .....	26
5.2.3. Fritextsvar .....	26
5.2.4. Sammanfattning .....	27
5.3. Åtgärder och styrmedel för ett transporteffektivt samhälle.....	27
5.3.1. Kommuntyp .....	30
5.3.2. Tjänstepersoner och politiker .....	31
5.3.3. Fritextsvar .....	31
5.3.4. Sammanfattning .....	32
<b>6. Diskussion och slutsatser</b> .....	<b>33</b>
6.1. Skillnader gentemot nationella policyer .....	33

6.2.	Finns det skillnader i hur tjänstepersoner och politiker förstår begreppet ett transporteffektivt samhälle? .....	33
6.3.	Konflikter och skiljda synsätt mellan storstäder/större städer och pendlings-/landsbygdskommuner .....	34
6.4.	Avslutande reflektioner och förslag på framtida forskning .....	35
<b>7.</b>	<b>Referenser</b> .....	<b>36</b>
<b>8.</b>	<b>Bilagor</b> .....	<b>38</b>
8.1.	Bilaga A: Enkät om ett transporteffektivt samhälle .....	38
8.2.	Bilaga B: Kommuntyper och olika termer.....	42

# Förord

Debatten kring transportsektorns klimatmål är högaktuell när denna rapport publiceras. Diskussionerna handlar om hur målet är formulerat, om det är möjligt att uppnå och hur det i så fall ska uppnås. I denna rapport presenteras resultat från en enkätundersökning som bidrar med kunskap om hur tjänstepersoner och politiker i svenska kommuner och regioner ser på frågan om hur olika typer av åtgärder och styrmedel kan bidra till en omställning av transportsektorn. Resultaten från rapporten visar att det finns tydliga skillnader i synsätt. Dessa skillnader framkommer genom att vi ställer frågor om begreppet ”ett transporteffektivt samhälle”, som spelat en central roll i policy- och planering under en lång tid.

Undersökningen genomfördes inom ramen för projektet *Vad är det för transporteffektivt samhälle vi vill uppnå? Visioner, vägval och åtgärder* som finansierades av Energimyndigheten och K2 mellan 2023 – 2025. Projektet genomfördes av forskare från Lunds universitet, Umeå universitet, Trivector Mobility och Malmö universitet.

Vi vill också särskilt tacka alla respondenter som inte bara tog sig tid att svara på den ganska omfattande enkät vi skickade ut, utan även bidrog med många intressanta reflektioner och kommentarer i fritextsvar.

Lund, mars 2026

*Fredrik Pettersson-Löfstedt*

Projektledare

# Summary

The transport sector accounts for one third of Sweden's total emissions and plays a decisive role in the country's ability to reach its climate targets for 2030 and 2045. Over the past two decades, the concept of "a transport-efficient society" has gained increasing prominence in policy and planning discussions. At the same time, the national policy discourse has gradually shifted toward the more technology-oriented notion of "transport efficiency", representing a movement away from a broader concept emphasizing modal shift (and, to some extent, traffic reduction). At the local and regional levels, however, many municipalities are actively pursuing goals aimed at reducing car traffic and strengthening modal shift toward more sustainable modes, which may create tensions between national policy and practical planning work at lower administrative levels.

This report analyzes how civil servants and politicians at the municipal and regional levels interpret and use the concept of "a transport-efficient society". The study is based on a survey distributed to all municipalities and regions in Sweden, generating 308 responses, the majority from municipal civil servants. The analysis is complemented by a framework grounded in the Avoid-Shift-Improve model and conceptual history, used to illuminate how different interpretations of the concept, and of related concepts such as "a low-transport society" (transportsnålt samhälle) and "transport efficiency" (transporteffektivitet) shape views on measures, policy instruments, and future developments. The aim is to map and analyze how different actors understand the notion of "a transport-efficient society." Three research questions guide the analysis:

- How does local and regional understanding "a transport-efficient society" concept differ from its use in national policy?
- Are there differences between how civil servants and politicians interpret "a transport-efficient society"?
- Are there differences between representatives of different municipality types interpret "a transport-efficient society"?

A majority of respondents consider "a low-transport society" and "a transport-efficient society" to be related but not identical. Almost half believe that "a low-transport society" describes a similar vision but that "a transport-efficient society" better captures what should be achieved, while only one tenth view them as synonymous. In contrast, "a transport-efficient society" and "transport efficiency" are perceived as more similar, with more than a quarter considering them to express the same vision. Politicians tend to be more skeptical of the concept "a low-transport society" than civil servants: 45 percent of politicians believe it implies a fundamentally different vision than "a transport-efficient society", compared to 24 percent of civil servants. Politicians also more frequently equate "transport efficiency" with "a transport-efficient society", and open-ended responses show that they often perceive the word "low" (snålt) as negatively charged, whereas "efficient" (effektivt) is associated with progress rather than restriction.

When respondents define the characteristics of “a transport-efficient society”, Shift strategies emerge as dominant. A majority highlight increased modal shift from cars to public transport, cycling, and walking, and many also emphasize that the share of trips made by these modes should grow. Reduced car traffic is identified by roughly one third of respondents, while technological development – representing Improve strategies – receives significantly lower support. Categorized according to the ASI model, 82 percent of responses reflect Shift-related definitions, 36 percent reflect Avoid definitions, and 29 percent Improve. This indicates that “a transport efficient society” is primarily understood as a matter of achieving modal shift toward more sustainable options rather than reducing travel demand or relying on technological solutions. Clear differences between municipality types also emerge: larger cities show both strong support for Shift definitions and relatively high support for Avoid, while rural municipalities display markedly lower support for Shift and higher support for Improve.

When respondents assess different measures and policy instruments, it is clear that initiatives promoting walking, cycling, and public transport are prioritized most highly. Spatial planning that favors these modes, along with investments in public transport and in cycling and walking infrastructure, receive the strongest support. Measures perceived as restrictive, such as a national parking tax, reduced speed limits, or a distance-based tax for heavy vehicles, are the least popular. The ASI logic again becomes visible: Shift measures receive the highest average ratings, followed by Avoid, and then Improve. The most significant distinction, however, is between enabling and restrictive measures. Those designed to support sustainable mobility receive far higher approval than those intended to limit car use, which reflects a general preference for actions perceived as facilitative rather than prohibitive. Differences between municipality types and actor groups reinforce this pattern: rural municipalities are most negative toward restrictive measures and exhibit the greatest gap between support for enabling and restrictive measures. Politicians are also more negative than civil servants toward restrictive instruments and rate Shift measures lower, despite their importance in practical implementation.

In summary, the report identifies three central lines of conflict. The first concerns discrepancies between national policy and local and regional practice, where national policy emphasizes Improve strategies, while municipalities and regions work more extensively with Shift and, to some extent, Avoid. The second concerns differences between civil servants and politicians, with civil servants more supportive of reducing car traffic and implementing structural changes, while politicians tend to prioritize technological development and avoid restrictive instruments. The third line of conflict stems from differences between metropolitan regions and rural or commuter municipalities, where the survey responses showed that there were varying interpretations of what “a transport-efficient society” should entail.

Overall, the study shows that the concept of “a transport-efficient society” does not carry a single, uniform meaning in Swedish transport planning. Instead, its interpretation depends on local conditions, political priorities, and organizational perspectives. This generates both discursive and practical challenges for efforts to coordinate and implement a sustainable transition of the transport system.

# Sammanfattning

Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges utsläpp och spelar en avgörande roll för möjligheterna att nå klimatmålen till 2030 och 2045. Under de senaste två decennierna har begreppet ”ett transporteffektivt samhälle” fått en allt mer central position inom policy- och planeringsdiskussioner. Samtidigt har den nationella policydiskursen gradvis rört sig mot det mer teknikorienterat begreppet ”transporteffektivitet”, vilket innebär en förskjutning bort ett fokus på överflyttning till mer hållbara trafikslag (och i viss utsträckning trafikminskning). På lokal och regional nivå arbetar däremot många kommuner aktivt med mål om att minska biltrafiken och stärka överflyttningen till mer hållbara trafikslag, vilket potentiellt skapar spänningar mellan nationell policy och praktiskt planeringsarbete på lägre administrativa nivåer.

Rapporten analyserar hur tjänstepersoner och politiker från kommuner och regioner tolkar och använder begreppet ”ett transporteffektivt samhälle”. Studien baseras på en enkät riktad till samtliga kommuner och regioner i Sverige, med totalt 308 inkomna svar, där majoriteten utgörs av kommunala tjänstepersoner. Analysen kompletteras med ett ramverk baserat på Avoid–Shift–Improve och begreppshistoria för att belysa hur olika förståelser av begreppet och närliggande begrepp såsom ”ett transportsnålt samhälle” och ”transporteffektivitet” påverkar synen på åtgärder, styrmedel och framtida utveckling. Syftet är att kartlägga och analysera hur olika aktörer tolkar begreppet ”ett transporteffektivt samhälle”. Tre frågeställningar undersöks:

- Hur skiljer sig en regional och lokal förståelse av begreppet ”ett transporteffektivt samhälle” från den i nationella policyer?
- Finns det skillnader i hur tjänstepersoner och politiker förstår begreppet ”ett transporteffektivt samhälle”?
- Finns det skillnader i hur representanter för olika kommuntyper tolkar begreppet ”ett transporteffektivt samhälle”?

En majoritet av respondenterna anser att ”ett transportsnålt samhälle” och ”ett transporteffektivt samhälle” är närliggande men inte identiska. Nästan hälften menar att ”ett transportsnålt samhälle” beskriver en liknande vision men att ”ett transporteffektivt samhälle” bättre fångar vad som ska uppnås, medan endast en tiondel betraktar dem som synonyma. ”Ett transporteffektivt samhälle” och ”transporteffektivitet” uppfattas däremot som mer lika, och över en fjärdedel anser att de innebär samma vision. Politiker tenderar att vara mer skeptiska till begreppet ”ett transportsnålt samhälle” än tjänstepersoner; 45 procent av politikerna anser att det innebär en helt annan vision jämfört med ”ett transporteffektivt samhälle”, mot 24 procent av tjänstepersonerna. Politiker likställer dessutom oftare ”transporteffektivitet” med ”ett transporteffektivt samhälle”, och fritextsvaren visar att de ofta uppfattar ordet snålt som negativt, medan effektivt associeras med utveckling snarare än begränsningar.

När respondenterna definierar vad som kännetecknar ”ett transporteffektivt samhälle” framträder Shift-strategier som dominerande. En majoritet lyfter fram ökad överflyttning från bil till kollektivtrafik, cykel och gång, och många framhåller också att andelen resor med dessa färdmedel bör öka. Minskad biltrafik lyfts av ungefär en tredjedel, medan teknikutvecklingsalternativen som motsvarar Improve-strategier får betydligt lägre stöd. När svaren kategoriseras enligt ASI-modellen framgår att 82 procent anger Shift-relaterade definitioner, medan 36 procent anger Avoid och 29 procent Improve. Detta tyder på att ”ett transporteffektivt samhälle” främst förstås som en fråga om att åstadkomma en färdmedelsförskjutning mot mer hållbara alternativ snarare än att minska transportbehovet eller förlita sig på teknisk utveckling. Samtidigt syns tydliga skillnader mellan kommuntyper: storstäder uppvisar både mycket starkt stöd för Shift-definitioner och ett relativt högt stöd för Avoid, medan landsbygdskommuner i betydligt lägre grad förordar Shift och i högre grad väljer Improve.

När respondenterna värderar olika åtgärder och styrmedel är det tydligt att satsningar som främjar gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras högst. Bebyggelseplanering som gynnar dessa trafikslag, tillsammans med satsningar på kollektivtrafik och cykel och gång, får de högsta värdena. De minst populära åtgärderna är sådana som innebär restriktioner, som statlig parkeringsskatt, sänkta hastigheter och kilometerskatt för lastbilstrafik. Även här framträder ASI-logiken: Shift-åtgärder får högst medelvärde, följt av Avoid och därefter Improve. Den tydligaste skiljelinjen går dock mellan främjande och begränsande åtgärder. Åtgärder som syftar till att stödja hållbara färdmedel värderas betydligt högre än de som syftar till att begränsa biltrafik, vilket bekräftar en generell preferens för insatser som uppfattas som möjliggörande snarare än restriktiva. Skillnaderna mellan kommuntyper och aktörer förstärker detta mönster: landsbygdskommuner är mest negativa till begränsande åtgärder och visar störst avstånd mellan stöd till främjande och stöd till begränsande insatser. Politiker är överlag mer negativa än tjänstepersoner till restriktiva styrmedel och värderar även Shift-åtgärder lägre, vilket står i kontrast till den betydelse dessa ofta har i praktiskt omställningsarbete.

Sammanfattningsvis identifierar rapporten tre centrala konfliktlinjer. Den första handlar om skillnader mellan nationell policy och arbete på lokal och regional nivå, där den nationella nivån i hög grad betonar Improve-strategier, medan kommuner och regioner i praktiken arbetar mer med Shift och även Avoid. Den andra rör skillnader mellan tjänstepersoner och politiker, där tjänstepersoner i högre grad förespråkar minskad biltrafik och åtgärder som innebär strukturella förändringar, medan politiker oftare prioriterar teknikutveckling och undviker restriktiva styrmedel. Den tredje konfliktlinjen utgår från skillnader mellan storstadsregioner och landsbygds- och pendlingskommuner, där enkätsvaren visade att det förekom olika tolkningar av vad ”ett transporteffektivt samhälle” bör innebära.

Studien visar sammantaget att begreppet ”ett transporteffektivt samhälle” inte har en enhetlig betydelse i svensk transportplanering utan påverkas av lokala förutsättningar, politiska prioriteringar och organisatoriska perspektiv. Det innebär både diskursiva och praktiska utmaningar för arbetet med att samordna och genomföra en hållbar omställning av transportsystemet.

# 1. Inledning

Med utgångspunkt i målsättningarna i det klimatpolitiska ramverket (Sveriges regering, 2026) finns det ett tydligt behov av att omforma transportsektorn. Transportsektorn står för drygt en tredjedel av Sveriges totala utsläpp och utgör en central utmaning, både för målet om minskade utsläpp till 2030 och för visionen om nettonollutsläpp år 2045 (Naturvårdsverket, 2026). För att nå dessa mål måste transportsystemets utsläpp av växthusgaser minska kraftigt och snabbt. Energieffektivisering och byte av drivmedel är viktiga steg i omställningen, men för att dessa åtgärder ska ha full effekt kan inte den totala mängden motoriserat trafikarbete, särskilt med bil, fortsätta öka i nuvarande takt (Energimyndigheten, 2020). Att uppnå målen innebär svåra avvägningar om hur samhället ska utformas och hur transportsystemet ska utvecklas.

Det är i denna kontext som begreppet ”ett transporteffektivt samhälle” har blivit viktigt inom svensk transportdebatt, planering och beslutsfattande. Ett exempel är Utredningen om fossilfri fordonstrafik (SOU 2013:84), där begreppen ”transporteffektivitet” och ”transportsnålt samhälle” används (jfr. Isaksson 2023). ”Transporteffektivitet” kopplas här till tekniska frågor, medan ”ett transportsnålt samhälle” handlar om en samhällsplanering som kan minska behovet av resande och främja gång, cykling och kollektivtrafik.

I internationell forskning och praktik pratar man ofta om behovet av breda åtgärdsstrategier, vilket ibland benämns Avoid-Shift-Improve, för att säkerställa omställningen till fossilfria transporter sker på ett sätt som är hållbart i en bred mening (se exempelvis Banister, 2008). Avoid avser åtgärder som syftar till att minska behovet av transporter, Shift handlar om överflyttning till mer hållbara och yteffektiva färdmedel och Improve om tekniska förbättringar som minskar energiförbrukning, utsläpp, buller m.m.

En nyligen genomförd studie (Isaksson & Pettersson-Löfstedt, kommande) av hur svensk nationell transportpolitik har utvecklats under 2000-talet år visar dock på förskjutningar i vilka begrepp som används i centrala policy- och planeringsprocesser. Specifikt kan tre distinkta faser identifieras, formade kring termerna ”ett transportsnålt samhälle”, ”ett transporteffektivt samhälle” och ”transporteffektivitet”. Dessa faser åtföljs av förändringar i definitioner och kopplade policyåtgärder. Överlag har svensk nationell transportpolitik rört sig bort från Avoid- och Shift-strategier till förmån för Improve-strategier.

Samtidigt har många svenska kommuner och regioner under samma tidsperiod rört sig mot att införa mål och styrmedel som syftar till att minska behovet av transporter och att åstadkomma överflyttning till kollektivtrafik, gång och cykling. Stockholm, Göteborg och Malmö har alla antagit mer eller mindre konkreta mål som syftar till att minska bilresandet (Göteborgs stad, 2014; Malmö stad, 2016; Stockholms stad, 2022) och många andra svenska kommuner anger att de arbetar med att minska biltrafik på olika sätt (Hansson et al., 2018). Vanligast är att formulera målen så att det handlar om att bilresornas andel av det totala resandet ska minska, men det finns också kommuner som

har mål om absolut minskning, d.v.s. att det totala antalet bilresor ska minska (Hansson et al., (2018). Det finns också betydande skillnader mellan olika typer av kommuner, där större kommuner belägna i storstadsområden, eller som fungerar som målpunkter för arbetspendling är mer benägna att uttalade målsättningar om att minska biltrafiken, medan det är ovanligt i mindre kommuner och kommuner som präglas av stor utpendling (Ibid.).

Det framstår alltså som att det finns en intressant skillnad mellan hur svensk nationell transportpolitik har utvecklats och hur transportpolitik och planeringspraktik på regional och kommunal nivå har utvecklats. Tidigare forskning belyser att dessa skillnader förekommer både mellan kommunal och regional nivå gentemot den nationella nivån, men även att det finns skillnader mellan olika kommuner beroende på faktorer såsom befolkningsstorlek, geografiskt läge och pendlingsmönster.

I denna rapport som bygger på en enkätundersökning analyserar vi hur olika aktörer förstår och tänker tolkar begreppet ”ett transporteffektivt samhälle” och närliggande aspekter. Rapporten redovisar resultat från en enkätstudie där respondenterna har svarat på hur de ser på innebörden av olika begrepp, vilka åtgärder som är viktiga och vems ansvar det är för att genomföra åtgärder.

Vi utgår från att ”ett transporteffektivt samhälle” är ett begrepp vars innebörd förstås och definieras på olika sätt av kommuner, regioner och myndigheter. Hur ”ett transporteffektivt samhälle” definieras har i sin tur konsekvenser för vilken typ av planeringsåtgärder och styrmedel för förändring som genomförs.

## 1.1. Syfte och frågeställningar

Rapporten syftar till att kartlägga och analysera hur olika aktörer tolkar begreppet ”ett transporteffektivt samhälle”. Följande frågor undersöks:

1. Hur skiljer sig en regional och lokal förståelse av begreppet ”ett transporteffektivt samhälle” från den i nationella policyer?
2. Finns det skillnader i hur tjänstepersoner och politiker förstår begreppet ”ett transporteffektivt samhälle”?
3. Finns det skillnader i hur representanter för olika kommuntyper tolkar begreppet ”ett transporteffektivt samhälle”?

## 1.2. Disposition

Efter denna inledning utvecklar vi kortfattat kunskapsläget med fokus på hur ”ett transporteffektivt samhälle” har studerats tidigare. Här lyfter vi också fram resultaten från en tidigare studie gjord inom samma projekt som denna rapport.

I avsnittet ”Analytiskt ramverk” presenteras de två teoretiska ramverken som denna studie har använt sig av i konstruktionen och analysen av respondentenkäten: Avoid-Shift-Improve-ramverket och Begreppshistoria.

I metodavsnittet beskrivs hur enkäten har distribuerats och svarsfrekvensen nedbruten på olika kategorier. Därefter följer ett utdrag av de för denna rapport viktigaste frågorna och deras analytiska grundvalar. Slutligen presenteras SKR:s kommungruppsindelning som använts för att kategorisera enkätsvaren samt den mjukvara som använts vid analysen av materialet.

Studiens resultat redogörs för i tre tematiska avsnitt. Det första behandlar hur respondenterna ser på "ett transporteffektivt samhälle" som term och även hur det relaterar till närliggande termer. Det andra avsnittet presenterar de definitioner som ges till "ett transporteffektivt samhälle". Slutligen redovisas vilka åtgärder som kopplas till "ett transporteffektivt samhälle". I samtliga av dessa tematiska avsnitt analyseras resultaten utifrån Avoid-Shift-Improve-ramverket, SKR:s kommungruppsindelning samt distinktionen mellan tjänstepersoner och politiker.

Diskussion och slutsatser sammanfattar och reflekterar kring studien främsta resultat. I tre underavsnitt diskuteras diskursiva konflikter mellan olika typkommuner, tjänstepersoner och politiker samt hur studiens resultat förhåller sig till utvecklingen av den nationella policydiskursen.

I rapportens bilagor återfinns den utskickade enkäten i sin helhet.

## 2. Tidigare forskning

### 2.1. Ett transporteffektivt samhälle och hållbara transporter

Bilismens intåg präglade samhällsutvecklingen under andra halvan av 1900-talet och transportplanering byggde länge på principen "predict and provide", d.v.s. att prognoser om framtida trafikvolymerna har legat till grund för planering av vägar och annan infrastruktur för att möta den förväntade efterfrågan (Banister, 2008).

Forskning om hållbara transporter har dock länge förespråkat nya synsätt på transportplanering där grundtanken istället handlar om att styra mot en önskad riktning eller ett visst mål, så kallad ("decide and provide") (Johansson & Lund, 2024, Schiller et al., 2010).

Avoid, Shift, Improve-ramverket (se 3.1), har blivit ett viktigt sätt att konkretisera den nya synen på transportplanering. En grundläggande tanke är att även om tekniska innovationer när det gäller fordon och bränslen förväntas vara en viktig del av omställningen, krävs även politik och styrmedel som syftar till att flytta över resande och transporter till mindre ytkrävande och energiintensiva färdmedel, och åtgärder som syftar till att minska resandet (Høyer, 1999; Banister, 2008; de Blas et al., 2020; Gota et al., 2019). Åtgärder som syftar till att minska resandet signalerar ett betydande institutionellt skifte bort från den politik och praktik som har format dagens ohållbara mobilitetsmönster (Curtis & Low, 2012; Schiller & Kenworthy, 2017).

I svensk kontext saknas idag tydliga, gemensamma mål för hur transportsystemet ska utvecklas. Det pågår exempelvis en tidvis ganska intensiv debatt om den planering som görs av Trafikverket och som ligger till grund för beslut om investeringar i transportinfrastruktur fortfarande vägleds av "predict and provide"-principen (Pettersson et al., 2020; Witzell, 2021; Isaksson, 2023). I kontrast till vad som har beskrivits som en fortsatt prognosstyrd planering på nationell nivå står målsättningar på kommunal och ibland regional nivå som har antagit mål, av varierande konkret karaktär, för att minska bilanvändningen (Hansson et al., 2018). Detta är en intressant kontrast mot andra länder, såsom Österrike, Irland, Norge, m.fl. som alla är exempel där det finns nationella mål om att minska behovet av transporter med bil (och i vissa fall godstransporter med lastbil) och tydliga mål om överflyttning till kollektivtrafik, cykling och gång (Johansson & Lund, 2024).

I den svenska kontexten har detta lett till spänningar och konflikter mellan olika planeringsaktörer. Medan transportsektorns klimatmål ses som helt centralt för många planeringsaktörer saknas det tydlighet kring hur transportplanering på olika nivåer kan eller bör bidra till att uppnå målet, samt vilka åtgärder och styrmedel som anses vara viktiga (se Pettersson et al., 2020).

Det är här begreppet "ett transporteffektivt samhälle" (och närliggande begrepp som beskrivs mer ingående i 2.2.) har relevans. Transportsektorns klimatmål är sedan 2008 definierat som att den svenska fordonsflottan ska vara fossiloberoende till 2030. Mer

konkret är målet att utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010 (Naturvårdsverket, 2025). Strategin för att uppnå målet har vilat på tre ben, byte av drivmedel, energieffektivisering samt minskade, eller överflyttade transporter (Energimyndigheten, 2017; 2020). Rent konkret i termer av förd politik och de styrmedel som introducerats från nationell nivå är det tydligt att byte av drivmedel (först till biodrivmedel och sedan elektrifiering) samt energieffektivisering har varit dominerande, medan det är mycket otydligare vad det tredje benet i strategin har resulterat i (Trafikanalys/WSP, 2022). En trolig förklaring till detta är avsaknaden av tydliga mål kring utvecklingen av vägtrafiken.

Internationellt finns intressanta exempel på hur mål för vägtrafiken har påverkat utformning av styrmedel, vilken typ av åtgärder som genomförs och vilka aktörer som blir viktiga i arbetet med att uppnå de nationella målsättningarna. Exempelvis har Norge infört ett nollväxtmål för biltrafik i större städer, och liknande mål om minskad biltrafik finns i Skottland, Wales, Österrike och Irland (Johansson & Lund 2024).

## 2.2. Det nationella policyperspektivet

I en tidigare studie (Isaksson & Pettersson-Löfstedt, kommande) undersöktes hur svensk nationell politik för hållbara transporter har utvecklats under de senaste 24 åren genom att utgå från ”ett transporteffektivt samhälle” som centralt politiskt begrepp. Liksom denna rapport utgick studien från Avoid–Shift–Improve (ASI)-ramverket för att identifiera och tolka förändringar i terminologi, definitioner och politiska åtgärder.

I studien identifieras tre distinkta faser, centrerade kring begreppen ”ett transportsnålt samhälle”, ”ett transporteffektivt samhälle” och ”transporteffektivitet”. Dessa faser har åtföljts av förändringar i definitioner och tillhörande policyåtgärder och styrmedel.

Konkret har det skett en förflyttning från användandet av termen ”ett transportsnålt samhälle”, till ”ett transporteffektivt samhälle”, och slutligen uteslutande till ”transporteffektivitet”. När det gäller definitioner har en förståelse av ”ett transporteffektivt samhälle” (och de övriga termerna) gått från att handla om minskning av trafik och framför allt biltrafik, till att betona effektivitetsökning. Slutligen så har en dominans av shift-åtgärder ersatts av en ännu större dominans av improve-åtgärder.

Utifrån ASI-ramverket framkommer det således att en central del av Sveriges nationella transportpolitik, arbetet mot ”ett transporteffektivt samhälle” (ett av de omställningen så kallade ben), både i diskurs och i föreslagna åtgärder, förskjutits från ett fokus på förändrade färdmedel (och i viss grad från att undvika transporter) till ett fokus på effektivitet, där strategier för att undvika (avoid) och flytta över (shift) har ersatts av strategier för förbättring (improve). Detta går i motsatt riktning jämfört med vad ASI-ramverket förespråkar. Vi noterar också att detta verkar indikera en utveckling som står i motsats till Trafikverkets så kallade ”fyrstegsprincip” som ska vara den rådande principen för all infrastrukturplanering. Enligt ”fyrstegsprincipen” ska åtgärder som kan påverka transportbehov och val av färd sätt prövas före det kan bli aktuellt att bygga ny infrastruktur (Trafikverket, 2026).

## 3. Analytiskt ramverk

För att konstruera enkäten, strukturera svaren och analysera resultaten har vi kombinerat två teoretiska ramverk. För det första använder vi oss av Avoid-Shift-Improve-ramverket som ursprungligen kommer från policyvärlden men som de senaste åren i ökad grad använts av transportforskare. För det andra så utgår vi från en kombination av diskursanalys och begreppshistoria som tjänar grund för vårt syfte att genom enkätmaterial undersöka språkliga praktiker kring det offentliga samtalet om ”ett transporteffektivt samhälle”.

### 3.1. Avoid-Shift-Improve

I denna rapport använder vi oss av det så kallade Avoid-Shift-Improve-ramverket för att organisera och tolka det empiriska materialet. Avoid-Shift-Improve (ASI) utvecklades i slutet av 1990-talet som ett verktyg för att bestämma prioriteringar inom transportplanering (Bongardt et al., 2019; Jaramillo et al., 2022; Lundstedt et al., 2016). Under det senaste decenniet har ramverket börjat användas för att analysera och utvärdera befintliga policier (t.ex. Banister, 2008; Berg Mårtensson et al., 2023; Farzaneh et al., 2019; Hedegaard Sørensen & Isaksson, 2021; Holden et al., 2020; Høyer, 1999; Leroutier & Quirion, 2023).

I korthet stipulerar ASI-ramverket att resor, transporter och infrastrukturutbyggnad i första hand ska undvikas (Avoid). För att uppnå detta, lyfts styrmedel och åtgärder som tätare stadsstrukturer och digitalisering ofta fram (Bongardt et al., 2019, s. 1–2; Hidalgo & Huizenga, 2013, s. 73; Lundstedt et al., 2016, s. 16). I andra hand ska en överflyttning (Shift) från transportslag med hög miljö- och social påverkan så som bil, lastbil och flyg, till så kallade hållbara alternativ, vilket ofta antas vara gång, cykel och kollektivtrafik eller tåg och sjöfart när det gäller godstransport (Banister, 2008; Berg Mårtensson et al., 2023; Holden, 2007; Høyer, 1999). Specifika policyåtgärder och styrmedel innefattar exempelvis att justera kostnaderna för olika färdmedel och att främja de hållbara transportslagens attraktivitet (Hidalgo & Huizenga, 2013). I sista hand ska befintliga fordon och infrastruktur förbättras (Improve) i termer av fler kilometer per given energimängd eller utsläppsnivå. Renare, tystare och mer effektiva motorer, mer hållbar infrastruktur och optimering av transportsystem är typiska åtgärder (Bongardt et al., 2019, s. 1–2; Hidalgo & Huizenga, 2013; Jaramillo et al., 2022, s. 1056).

ASI-ramverket förstås vanligtvis som en normativ hierarki, där Avoid-strategier kommer först, Shift-strategier därefter och Improve-strategier sist, även om strategiernas kompletterande karaktär ofta betonas (Bongardt et al., 2019, s. 2).

I den här rapporten använder vi ASI-ramverket som ett analytiskt verktyg för att kategorisera och tolka materialet. Vi är medvetna om att policier är komplexa och har

flera drivkrafter och effekter. Ändå menar vi att ASI-ramverket kan användas för att belysa övergripande trender inom transport- och klimatpolitik.

### 3.2. Begreppshistoria

Studiens övergripande perspektiv utgår från en kunskapstradition som menar att språket som det kommer till uttryck i tal och text formar uppfattningar om världen och vad som uppfattas som viktiga problem att hantera, vilka metoder som bäst svarar mot dessa problem och vad som är sant och viktigt. Det innebär att det finns olika uppfattningar och att olika perspektiv därmed utmanar varandra. Språket är alltså vare sig neutralt eller objektivt, utan formar individers och organisationers förståelse av sin omvärld. Det här kommer bland annat till uttryck i politiska manifest och den offentliga debatten om till exempel transportpolitiken. Problem framställs på ett visst sätt med förslag på lösningar. Dessa får, när politiken fattar beslut, materiella utfall som exempelvis fyrstegsprincipen, fler cykelbanor eller fler batteridrivna fordon på vägarna.

Språkanvändningen inom transportpolitiken har alltså effekter bortom det språkliga, vilket inte minst gäller den typ av politiska begrepp som ”ett transporteffektivt samhälle” utgör. Genom att studera språkanvändning kan vi därför bättre förstå de prioriteringar, investeringar och intressekonflikter som finns inom exempelvis transportområdet. Detta brukar benämnas diskursanalys (Fairclough, 2015 [1989]; Jørgensen & Phillips, 2002) och i denna rapport utgör det ett grundläggande perspektiv. Diskursanalysen är dock relativt abstrakt och teoretisk, vilket ibland försvårar såväl förståelsen för analysen som det konkreta användandet. Detta ramverk utgår därför från tidigare studier som har kombinerat diskursmetodiken med det som brukar benämnas begreppshistoria (t.ex. Jacobsson, 1997; Krzyżanowski, 2016). Kortfattat bygger begreppshistoria på insikten att begrepp är centrala för det politiska samtalet (Krzyżanowski, 2016) och att en analys av hur begrepp historiskt förändrats över tid gör att vi bättre kan förstå vår nutid.

Genom att språket inte betraktas som neutralt, innebär det vidare att begreppen som används fylls med olika betydelser som gör det inte bara intressant utan också viktigt att studera hur begreppsanvändningen skiftar över tid och hur innebörden i begreppen signalerar ibland små men avgörande förändringar i den politik som förs och vilket i sin tur leder till att problemen formuleras om och att andra planeringslösningar prioriteras med andra materiella utfall som följd.

I praktiken har detta inneburit att vi använt teoretiska och metodologiska insikter från begreppshistoria för att organisera och strukturera såväl enkäten som dess resultat. Detta har framför allt gjorts genom att utgå från idén om att politiska begrepp analytiskt kan förstås som en relation mellan en term (ordet som används), en definition (hur begreppet förstås) och åtgärder (de empiriska fenomen som kopplas till begreppet) (jfr. Gerring, 1999; Sartori, 1984).

## 4. Metod

Studien baseras på en enkätmetodik där det empiriska materialet samlas in genom en onlineenkät där såväl enkätkonstruktionen som efterföljande analys baseras på ovan beskrivna analytiska ramverk.

Enkäten skickades ut till samtliga svenska kommuner (n = 290) och regioner (n = 21). I följebrevet förklarades att enkäten handlade om ”ett transporteffektivt samhälle” och att den därför skulle vidarebefordras till ”lämpliga nämnder och förvaltningar i er kommun, exempelvis rörande teknik, fastigheter, stadsbyggnad, miljö eller motsvarande” (vid utskick till regionerna anpassades följebrevet för att passa regionernas ansvarsområden). Detta var nödvändigt då de tjänstepersoner som ansvarar för de allmänna kommuneposten inte vill vidarebefordra e-post till samtliga av kommunens förvaltningar och inte heller kan förväntas ha kunskap om vilken avdelning eller förvaltning som är mest lämplig att besvara enkäten. Det förtydligades också att enkäten riktar sig till både tjänstepersoner och politiker.

Ett informationsmejl med länk till enkäten skickades ut den 5 december 2024 och påminnelser skickades ut den 16 december 2024 och den 8 januari 2025 till de kommuner och regioner som inte besvarat. Därtill skickades enkäten ut genom Trivector Traffics nyhetsbrev den 18 december 2024 samt lades ut på K2:s sociala medier-konton under januari månad 2025. Enkäten stängdes den 5 februari 2025.

För att konstruera och administrera enkäten användes verktyget *Survey & Report* (Artologik, 2026) och för att analysera enkätsvaren användes IBM SPSS Statistics, båda genom licens från Umeå universitet.

### 4.1. Kommungruppsindelning

Efter att enkäten stängts skapades två variabler utifrån Sveriges kommuner och regioners (SKR) kommungruppsindelning. Kommungruppsindelningen baseras på framför allt på befolkningsstorlek, geografisk täthet och närhet till större städer eller tätorter (SKR, 2022). Syftet med att inkludera kommungruppsindelningen var att få en fördjupad kunskap ifall det finns mönster mellan olika typer av kommuner. SKR:s kommungrupper har två skalor, en mer övergripande tregradig skala och en mer detaljerad niogradig skala. Båda två användes för att öka chansen att generella mönster skulle upptäckas.

Tabell 1. SKRs kommungruppsinledning (SKR, 2026).

A. Storstäder och storstadsnära kommuner	A1. Storstäder	Kommuner med minst 200 000 invånare varav minst 200 000 invånare i den största tätorten.
	A2. Pendlingskommun nära storstad	Kommuner där minst 40 procent av nattbefolkningen pendlar till arbete i en storstad eller storstadsnära kommun.
B. Större städer och kommuner nära större stad	B3. Större stad	Kommuner med minst 50 000 invånare varav minst 40 000 invånare i den största tätorten.
	B4. Pendlingskommun nära större stad	Kommuner där minst 40 procent av nattbefolkningen pendlar till arbete i en större stad.
	B5. Lägpendlingskommun nära större stad	Kommuner där mellan 25 och 39 procent av nattbefolkningen pendlar till arbete i en större stad.
C. Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner	C6. Mindre stad/tätort	Kommuner med minst 15 000 men mindre än 40 000 invånare i den största tätorten.
	C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	Kommuner där minst 30 procent av nattbefolkningen pendlar till arbete i annan mindre ort och/eller där minst 30 procent av den sysselsatta dagbefolkningen bor i annan kommun.
	C8. Landsbygdskommun	Kommuner med mindre än 15 000 invånare i den största tätorten, lågt pendlingsmönster (mindre än 30 procent).
	C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	Landsbygdskommun med minst två kriterier för besöksnäring, det vill säga antal gästnätter, omsättning inom detaljhandel/hotell/restaurang i förhållande till invånarantalet.

## 4.2. Svarsfrekvens

Totalt inkom 308 svar. Av dessa kom 240 från den kommunala nivån fördelat på 165 av 290 kommuner, vilket motsvarar en generell svarsfrekvens på 57%. Därtill kom 48 från den regionala nivån fördelat på 18 av 21 regioner, vilket motsvarar en generell svarsfrekvens på 86%.

Tabell 2. Svarsfrekvens fördelat på organisatorisk koppling (n=308).

Respondenter	Frekvens	Procent
Tjänsteperson i kommunal verksamhet	211	68,5
Tjänsteperson i regional verksamhet	45	14,6
Politiker på kommunal nivå	29	9,4
Tjänsteperson på en nationell myndighet	10	3,3
Annat	4	1,3
Politiker på regional nivå	3	1,0
Medarbetare på en civilsamhällsorganisation	3	1,0
Näringslivsföreträdare	2	0,6
Forskare	1	0,3
Totalt	308	100

Baserat på de kommuner som kommunala tjänstepersoner och politiker (n=240) angav gjordes en kategorisering utifrån SKR:s kommungruppsindelning (se avsnitt 4.1)<sup>1</sup>.

**Tabell 3.** Svarsfrekvens utifrån SKR:s tregradiga kommungruppsindelning (n=236)<sup>2</sup>.

Kommuntyp	Frekvens i population	Procent i population	Frekvens i urval	Procent i urval
A. Storstäder och storstadsnära kommuner	46	16	46	20
B. Större städer och kommuner nära större stad	110	38	112	47
C. Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner	134	46	78	33
<b>Totalt</b>	<b>290</b>		<b>236</b>	<b>100</b>

**Tabell 4.** Svarsfrekvens utifrån SKR:s niogradiga kommungruppsindelning (n=236).

Kommuntyp	Frekvens i population	Procent i population	Frekvens i urval	Procent i urval
A1: Storstäder	3	1	12	5
A2: Pendlingskommun nära storstad	43	15	34	14
B3: Större stad	23	8	50	21
B4: Pendlingskommun nära större stad	63	22	43	18
B5: Lågpendlingskommun nära större stad	24	8	19	8
C6: Mindre stad/tätort	27	9	25	11
C7: Pendlingskommun nära mindre tätort	51	18	27	11
C8: Landsbygdskommun	35	12	18	8
C9: Landsbygdskommun med besöksnäring	21	7	8	4
<b>Totalt</b>	<b>190</b>	<b>100</b>	<b>236</b>	<b>100</b>

### 4.3. Enkätens uppbyggnad

Enkäten innehöll totalt 14 frågor (varav fråga 6 om åtgärder innehöll 25 underfrågor). I denna rapport redovisar vi av utrymmesskäl endast ett urval av dessa frågor (hela enkäten återfinns som bilaga).

<sup>1</sup> Skillnaden mellan antalet tjänstepersoner och politiker på kommunal nivå (n=240) och uppdelningen av kommunerna utifrån SKR:s kommungruppsindelning (n=236) förklaras av att fyra respondenter från den kommunala nivån inte angav kommun.

<sup>2</sup> Om inte annat anges så är siffrorna i alla tabeller från och med denna tabell avrundade till närmaste heltal.

#### 4.3.1. Bakgrundsfrågor

Enkäten inledde med ett antal bakgrundsfrågor där den viktigaste handlade om organisatorisk hemvist och vilken kommun denna organisation tillhörde. Avslutningsvis ställdes frågan om respondenten i *sin tjänsteroll har stött på begreppet "ett transporteffektivt samhälle"*? Om svaret var "nej" ombads respondenten att avsluta enkäten.

#### 4.3.2. Termer

Utifrån tidigare studier som presenterats ovan (avsnitt 2) var vi intresserade av att undersöka hur respondenterna såg på skillnaden mellan "ett transporteffektivt samhälle" och "ett transportsnålt samhälle" respektive "transporteffektivitet". För varje av de två alternativa termerna ställdes frågan om det a) Innebär samma vision för samhällsutvecklingen b) Innebär distinkt olika visioner för samhällsutvecklingen c) Beskriver närliggande visioner för samhällsutvecklingen men "ett transporteffektivt samhälle" fångar bättre vad som ska uppnås d) Närliggande men "ett transporteffektivt samhälle" fångar sämre vad som ska uppnås e) Annat f) Vet ej. För alternativ c, d och e gavs respondenterna möjlighet att motivera sitt svar. Efter frågorna var det också möjligt att skriva allmänna kommentarer.

#### 4.3.3. Definitioner

Två av enkätens frågor handlade om definitionen av "ett transporteffektivt samhälle", dels avseende persontrafik, dels gällande godstrafik. Dessa två frågor konstruerades utifrån hypotesen att en uppdelning utifrån Avoid-Shift-Improve kan synliggöra skillnader i definitionerna. Utifrån samma motiv gjordes en distinktion mellan absolut respektive relativ minskning av trafik/utsläpp. Denna distinktion baserades på hur diskursen om hållbara transporter ofta begränsas till att handla om relativa förändringar av utsläpp och transportbehov (Isaksson, 2023). På frågorna hade respondenterna möjlighet att välja två definitioner eftersom det i tidigare studier (Isaksson & Pettersson-Löfstedt, kommande) har visat sig vara vanligt med olika kombinationer av avoid-, shift- och improve-strategier i samma definition. Vi ville dock inte på förhand bestämma hur dessa kombinationer skulle preciseras utan vi överlät det till respondenterna.

**Tabell 5.** Definitioner av "ett transporteffektivt samhälle" avseende persontrafik utifrån ASI-ramverket samt distinktionen mellan absolut och relativ minskning.

	<b>Absolut minskning</b>	<b>Relativ minskning</b>
<b>Avoid</b>	Att biltrafiken minskar	Att biltrafiktillväxten avtar
<b>Shift</b>	Att överflyttning från bil till kollektivtrafik, cykel och gång ökar	Att andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång ökar
<b>Improve</b>	Att teknikutveckling av fordon och infrastruktur leder till lägre utsläpp	Att teknikutveckling av fordon och infrastruktur leder till ökad effektivitet

#### 4.3.4. Styrmedel och åtgärder

I enkäten ställdes frågor om totalt 25 olika styrmedel och åtgärder där respondenterna på en skala från 1 till 10 fick svara på "Hur viktiga är följande åtgärder och styrmedel för att främja ett transporteffektivt samhälle? (1 = inte viktig alls; 10 = mycket viktig)". Med små modifieringar utgick de åtgärder som var med ifrån åtgärder som identifierats i ovan

nämnda dokumentstudie (Isaksson & Pettersson-Löfstedt, kommande) där åtgärder från totalt 25 transport- och klimatpolicydokument mellan 2000–2024 analyserats.

Åtgärderna kategoriserades därefter utifrån två dimensioner. Liksom tidigare frågor applicerades Avoid-Shift-Improve-ramverket (se avsnitt 3.1). Därtill kategoriserades de även utifrån en distinktion mellan åtgärder som syftar till att främja respektive begränsa transporter. Liksom frågorna om definitioner baserades denna distinktion på tidigare studier (Isaksson, 2023) som påvisat en betydande skillnad mellan villigheten till åtgärder som främjar “hållbar” respektive sådana som begränsar “ohållbar” mobilitet.

Det bör påpekas att flera av dess åtgärder och styrmedel kan tolkas som tillhörande mer än en kategori. Exempelvis sänka vägghastigheter är kategoriserat som en Shift-åtgärd eftersom längre hastigheter för bilar antas leda till att relationen mellan bilar och hållbara transportslag förändras till den senares fördel. Dock skulle man också kunna argumentera för att sänka vägghastigheter handlar om att få människor att avstå från resor helt och hållet genom att öka tiden och därmed kostnaderna för resor. Nedanstående kategorisering baseras på hur åtgärderna och styrmedlen framställs i nationella policydokument.

**Tabell 6.** Åtgärder och styrmedel kategoriserade utifrån Avoid-Shift-Improve och “främjande” kontra “begränsning”.

Styrmedel/åtgärd	ASI	Fokus
Främjande av digital teknik för minskat resande	Avoid	Främjande
Ökade möjligheterna till distansarbete		
Ökade möjlighet att finansiera yrstegsprincipens steg 1-2		
Bebyggelseplanering som minskar resande		
Korrekt prissättning av olika trafikslags negativa effekter	Avoid	Begränsning
Höjd skatt på fossila drivmedel		
Kilometerskatt för lastbilstrafik		
Satsning på godstransporter med järnväg och sjöfart	Shift	Främjande
Satsning på kollektivtrafik		
Satsning på cykel och gång		
Bebyggelseplanering som främjar kollektivtrafik, cykel och gång		
Minskade subventionerna av arbetsplatsparkering	Shift	Begränsning
Sänkta vägghastigheter		
Förändrat reseavdrag för att minska subventioner av biltrafik		
Sänkt parkeringsnorm för att möjliggöra färre parkeringar vid nybyggnation		
Statlig parkeringsskatt	Improve	Främjande
Förbättrad samordning av godstransporter		
Ökad fyllnadsgrad för godstrafiken		
Ökad fyllnadsgrad för kollektivtrafiken		
Möjliggörande av tyngre och längre lastbilar		
Förbättrad ruttoptimering för godstrafik		
Förbättrat underhåll av befintlig infrastruktur		
Främjande av digital teknik för att optimera godstransporter	Improve	Begränsning
Begränsning av bensindrivna förmånsbilar		
Ökade möjlighet att införa miljözoner		

## 5. Resultat

Studiens resultat redovisas utifrån den begreppshistoriska distinktionen mellan termer, definitioner och åtgärder som diskuterades i avsnitt 3.2. Under varje huvudrubrik presenteras först de obearbetade resultaten samt när ASI-ramverket har applicerats. Därefter följer två avsnitt där resultaten bryts ned utifrån SKR:s kommungruppsindelning respektive distinktionen mellan tjänstepersoner och politiker. Varje övergripande avsnitt avslutas med en kort sammanfattning av de viktigaste resultaten.

### 5.1. Ett transporteffektivt samhälle och konkurrerande begrepp

När det gäller ”ett transportsnålt samhälle” tycker nästan hälften (47 %) att det är ett närliggande begrepp men att ”ett transporteffektivt samhälle” bättre fångar vad som ska uppnås. Ca 26 % anser att de är distinkt olika begrepp och endast 10 % tycker att de innebär samma vision för samhällsutvecklingen. I jämförelse så är motsvarande siffror för ”transporteffektivitet” ca 39 %, 18 % respektive 26 %. Det är alltså betydligt fler som menar att ”ett transporteffektivt samhälle” och ”transporteffektivitet” är helt synonyma än för ”ett transportsnålt samhälle”.

**Tabell 7.** ”Ett transporteffektivt samhälle” kontra ”ett transportsnålt samhälle” och ”transporteffektivitet” (n=278 respektive 275).

	Ett transportsnålt samhälle (%)	Transporteffektivitet (%)
Innebär samma vision för samhällsutvecklingen	10	26
Innebär distinkt olika visioner för samhällsutvecklingen	26	18
Innebär närliggande visioner för samhällsutvecklingen men ”ett transporteffektivt samhälle” fångar bättre vad som ska uppnås	47	39
Innebär närliggande vision för samhällsutvecklingen men ”ett transporteffektivt samhälle” fångar sämre vad som ska uppnås	4	2
Annat	4	5
Vet ej	8	10
<b>Totalt</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

#### 5.1.1. Kommuntyp

När det gäller olika kommungrupper är det inte helt lätt att utskilja några tydliga mönster, t.ex. baserat på storlek eller transportberoende (se bilaga B för en uppdelning utifrån SKR:s nioskaliga kommungruppsindelning). Detta kan möjligen tyda på att den ofta

nationellt präglade diskussionen om vilka begrepp (termer) som bör användas inte på samma sätt är närvarande på lokal nivå. Det som dock går att se är att typ A (Storstäder och storstadsnära kommuner) följer samma tendens som hela materialet, fast ligger på högre siffror. Denna grupp kopplar alltså ännu tydligare ihop ”ett transporteffektivt samhälle” och ”transporteffektivitet” i jämförelse med ”ett transportsnålt samhälle”.

**Tabell 8.** ”Ett transporteffektivt samhälle” kontra ”ett transportsnålt samhälle” respektive ”transporteffektivitet” utifrån SKR:s tregradiga kommungruppsindelning (A = Storstäder och storstadsnära kommuner; B = Större städer och kommuner nära större stad; C = Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner) (n=209 respektive 206).

Kommuntyp	Ett transportsnålt samhälle (%)				Transporteffektivitet (%)			
	Typ A	Typ B	Typ C	Totalt	Typ A	Typ B	Typ C	Totalt
Innebär samma vision för samhällsutvecklingen	9	12	14	12	33	22	29	26
Innebär distinkt olika visioner för samhällsutvecklingen	27	25	30	27	23	17	19	19
Innebär närliggande visioner för samhällsutvecklingen men ”ett transporteffektivt samhälle” fångar bättre vad som ska uppnås	54	44	36	43	26	46	29	36
Innebär närliggande visioner för samhällsutvecklingen men ”ett transporteffektivt samhälle” fångar sämre vad som ska uppnås	2	4	6	4	2	0	3	1
Annat	2	4	5	4	5	3	8	5
Vet ej	5	12	9	10	11	13	11	12
<b>Totalt</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

### 5.1.2. Tjänstepersoner och politiker

Genom att undersöka hur tjänstepersoner respektive politiker ser på begreppen framkommer tydliga skillnader. Politiker betonar i väsentligt högre grad att ”ett transportsnålt samhälle” är distinkt skilt från ”ett transporteffektivt samhälle” (45 %) medan denna siffra för tjänstepersoner endast är betydligt lägre (24 %). När det gäller ”transporteffektivitet” anser dock fler politiker (32 %) än tjänstepersoner (25 %) att begreppet innebär samma vision för samhällsutvecklingen som ”ett transporteffektivt samhälle”. Sammantaget framkommer således ett mönster som vi tolkar som att politiker är tydligare negativt inställda till ”ett transportsnålt samhälle” än tjänstepersoner, medan det motsatta gäller för ”transporteffektivitet”.

**Tabell 9.** "Ett transporteffektivt samhälle" kontra "ett transportsnålt samhälle" och "transporteffektivitet" uppdelat på tjänstepersoner och politiker (n=268 respektive 265).

	Ett transportsnålt samhälle (%)		Transporteffektivitet (%)	
	Tjänstepersoner	Politiker	Tjänstepersoner	Politiker
Innebär samma vision för samhällsutvecklingen	10	13	25	32
Innebär distinkt olika visioner för samhällsutvecklingen	24	45	18	23
Innebär närliggande visioner för samhällsutvecklingen men "ett transporteffektivt samhälle" fångar bättre vad som ska uppnås	49	29	41	26
Innebär närliggande vision för samhällsutvecklingen men "ett transporteffektivt samhälle" fångar sämre vad som ska uppnås	5	0	1	3
Annat	5	0	5	3
Vet ej	7	13	10	13
<b>Totalt</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

### 5.1.3. Fritextsvar

I fritextsvaren framkom det tydligt att "ett transporteffektivt samhälle" framför allt förespråkas eftersom "ett transportsnålt samhälle" har en negativ klang. En respondent skriver att "snålt är negativt, effektivitet är positivt. dvs ena är en begränsning, andra är en nytta" och betonar att detta ur ett pedagogiskt perspektiv för att motivera arbetet mot denna vision. Ytterligare en respondent skriver att "Snålt låter som att vi ska ge avkall på funktion, effektiv som att rätt transporter görs". Denna typ av svar är genomgående och bekräftar vad tidigare studier visat om vad som har motiverat detta skifte (Isaksson, 2023, s. 204).

Det finns dock svar som tyder på en annan förståelse, där "ett transportsnålt samhälle" tydligare visar på behovet av minskad transportmängd. Exempelvis skriver en respondent att "Om ett samhälle är transporteffektivt så ligger fokus mer på teknikutveckling och planering. Vad gäller transportsnålt så betyder det att färre transporter ska genomföras, oavsett hur".

När det kommer till skillnaden mellan "ett transporteffektivt samhälle" och "transporteffektivitet" finns det också en relativ samstämmighet bland svaren där ordet "samhälle" i det förstnämnda begreppet tydligt indikerar en mer generell och övergripande fokus. En respondent skriver att "Enbart transporteffektivitet signalerar mer enskilda resor, sträckor/ruttoptimering och liknande. Ett ord som passar bättre för punktinsatser". Ytterligare en respondent utvecklar detta och menar att "Transporteffektivitet fokuserar på själva transporterna medan transporteffektivt samhälle pekar på hela samhället och infrastrukturen.". Hos de flesta respondenterna finns det en värdering i detta, där "ett transporteffektivt samhälle" är att föredra just eftersom det tar ett helhetsgrepp, eller som en skriver: "Ett transporteffektivt samhälle fångar bättre att det även handlar om andra samhällsfrågor än de rent trafiktekniska (t ex beteenden och stadsplanering i stort)".

#### 5.1.4. Sammanfattning

Majoriteten av respondenterna anser att såväl ”ett transportsnålt samhälle” som ”transporteffektivitet” är synonyma eller nära i betydelsen med ”ett transportsnålt samhälle”. Dock anser fler att ”ett transportsnålt samhälle” innebär distinkt olika visioner för samhällsutvecklingen än ”transporteffektivitet” (26 % respektive 18 %). Denna skillnad är betydligt tydligare vid en uppdelning mellan politiker och tjänstepersoner. Drygt 45 % av alla politiker anser att ”ett transportsnålt samhälle” innebär en distinkt annorlunda vision än ”ett transporteffektivt samhälle” samtidigt som 32 % anser ”att transporteffektivitet” är synonymt med ”ett transporteffektivt samhälle” (medan motsvarande siffror för tjänstepersoner är 23,6 % respektive 25,2 %).

## 5.2. Definitioner av ett transporteffektivt samhälle

Hur ”ett transporteffektivt samhälle” definieras är centralt för hur begreppet används i praktiken, men är också något som har präglats av meningsskiljaktigheter och konflikter (jfr. SOU, 2022:21, p. 360). Dessa konflikter rör sig framför allt kring bilens roll och huruvida begreppet innebär minskning av biltrafik eller om det handlar om effektivisering i form av exempelvis fler färdade kilometer per bränsleenhet eller mer tillgänglighet per utsläppt växthusgas.

För att svarsalternativen inte skulle bli för komplexa men det samtidigt skulle vara möjligt att kombinera olika former av begrepps innehåll kunde man i frågan välja två alternativ. I tabell 10 framgår det att alternativen som definierar ”ett transporteffektivt samhälle” utifrån att kollektivtrafik, cykel och gång ökar i faktiska eller relativa tal är de som flest har angett (53 % respektive 40 %). Detta är tätt följt av alternativet att biltrafiken ska minska, vilket en knapp tredjedel (30 %) anser kännetecknar ”ett transporteffektivt samhälle”. Förutom alternativet att biltrafiktillväxten ska avta anser minst antal att teknikutveckling (för att minska utsläppen antingen i absoluta eller relativa tal) är det främsta kännetecknet (17 % respektive 13 %).

Tabell 10. Definitioner av ”ett transporteffektivt samhälle” avseende persontrafik (n=279).

Vad anser du främst kännetecknar ”ett transporteffektivt samhälle”?	Ja (%)	Nej (%)
Att biltrafiken minskar	30	70
Att biltrafiktillväxten avtar	6	94
Att överflyttning från bil till kollektivtrafik, cykel och gång ökar	53	47
Att andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång ökar	40	60
Att teknikutvecklingen av fordon och infrastruktur leder till lägre utsläpp	17	83
Att teknikutvecklingen av fordon och infrastruktur leder till lägre utsläpp per km	13	87

För att tydliggöra skillnaderna mellan de olika alternativa definitionerna kan de delas upp utifrån ASI-ramverket. Definitioner om att minska biltrafiken blir då ett utslag av en avoid-strategi, ökning av kollektivtrafik, cykel och gång tolkas som ett shift-strategi, och

teknikutveckling kategoriseras som ett improve-strategi. Med denna uppdelning framgår det tydligt att "ett transporteffektivt samhälle" primärt förstås utifrån shift-strategin då över fyra av fem anger detta som minst en av de två möjliga definitionerna (82 %) medan endast en dryg tredjedel (36 %) valde definitioner kopplade till avoid och en knapp tredjedel improve (29 %).

**Tabell 11.** Definitioner av "ett transporteffektivt samhälle" avseende persontrafik utifrån ASI-ramverket (n=279).

Vad anser du främst kännetecknar "ett transporteffektivt samhälle"?	Ja (%)	Nej (%)
Avoid-definitioner	36	64
Shift-definitioner	81	19
Improve-definitioner	29	71

### 5.2.1. Kommunala skillnader i definitionen av ett transporteffektivt samhälle

När definitioner sammanslagna utifrån ASI-ramverket analyseras med SKR:s kommungruppsindelning förtydligas skillnaderna mellan de olika definitionerna. Utifrån de tre övergripande kommungrupperna framgår det bland annat att storstäder och storstadsnära kommuner är mer positiva till avoid- och shift-definitioner än snittet och att mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner i högre utsträckning förespråkar improve- och till viss del avoid-definitioner. En tolkning som ligger nära till hands är att storstäder har goda förutsättningar för kollektivtrafik (shift) och många gånger upplever betydande problem med biltrafik (avoid) medan tekniska lösningar i högre utsträckning ses som ett alternativ i kommuner med en hög grad av transportberoende.

**Tabell 12.** Definitioner av "ett transporteffektivt samhälle" utifrån ASI-ramverket och SKR:s tregradiga kommungruppsindelning. Siffrorna baseras enbart på respondenter från den kommunala nivån (n =210)

	Avoid (%)	Shift (%)	Improve (%)
Samtliga	32	82	32
A. Storstäder och storstagsnära kommuner	38	89	24
B. Större städer och kommuner nära större stad	28	81	30
C. Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner	36	80	42

Dessa mönster framstår tydligare (även om en viss variation finns) om resultaten analyseras utifrån SKR:s niogradiga skala. Exempelvis framgår det att samtliga svar från storstäder har valt en shift-definition och nästan hälften (46 %) en avoid-definition. På andra sidan skalan återfinns landsbygdskommuner där förhållandevis få (58 %) anger en shift-definition samt landsbygdskommuner med besöksnäring där nästan tre av fyra (71 %) förordar en improve-definition.

**Tabell 13.** Definitioner av "ett transporteffektivt samhälle" utifrån ASI-ramverket och SKR:s niogradia kommungruppsindelning. Siffrorna baseras enbart på respondenter från den kommunala nivån (n =210)

	Avoid (%)	Shift (%)	Improve (%)
Samtliga	32	82	32
A1: Storstäder	46	100	18
A2: Pendlingskommun nära storstad	35	85	27
B3: Större stad	33	73	14
B4: Pendlingskommun nära större stad	30	89	30
B5: Lågpendlingskommun nära större stad	7	87	80
C6: Mindre stad/tätort	46	91	32
C7: Pendlingskommun nära mindre tätort	26	83	43
C8: Landsbygdskommun	42	58	42
C9: Landsbygdskommun med besöksnäring	29	71	71

### 5.2.2. Tjänstepersoner och politiker

Om de olika definitionerna av "ett transporteffektivt samhälle" i stället analyseras utifrån distinktionen mellan tjänstepersoner och politiker framträder tydliga och intressanta skillnader. Endast drygt en åttodel (13 %) av politikerna valde en avoid-definition jämfört med drygt en tredjedel (37 %) av tjänstepersonerna. För improve-definitioner gällde den motsatta relationen, där endast drygt en fjärdedel (27 %) av tjänstepersonerna förespråkade en sådan definition jämfört med drygt hälften av politikerna (52 %). En viktig poäng är att antalet politiker som svarade på dessa frågor endast var 39 av 269 (13 %) vilket innebär att de tendenser som finns hos gruppen tjänstepersoner i högre utsträckning påverkar de sammanlagda siffrorna.

**Tabell 14.** Definitioner av "ett transporteffektivt samhälle" utifrån ASI-ramverket och tjänstepersoner/politiker (n=269).

Defintioner	Samtliga (%)	Tjänstepersoner (%)	Politiker (%)
Avoid-definitioner	35	37	13
Shift-definitioner	82	84	68
Improve-definitioner	29	27	52

### 5.2.3. Fritextsvar

Som ovan resultat visar så förespråkar en övervägande majoritet av respondenterna en definition av "ett transporteffektivt samhälle" i linje med shift-strategin. Detta blir också tydligt i fritextsvaren där en respondent exempelvis skriver att "Transporteffektivitet är för mig främst flera resor på en mindre yta. En överflyttning från biltransporter till kollektivtrafik och cykel är centralt i detta". Dock framkommer också att detta relaterar till minskad biltrafik. En respondent skriver till exempel ihop avoid och shift-definitionerna i enkäten: "Att biltrafiken minskar och bilars plats i samhället minskar för att skapa utrymme för andra transportsätt och andra funktioner särskilt i den urbana

miljön”. Detta visar tydligt på hur det finns en insikt hos många respondenter kring överlappningar mellan ASI-strategierna.

Ett alternativt perspektiv handlar om hur minskning av biltrafik inte är lämpligt i alla kontexter. Exempelvis skriver en respondent att “Kommuner ser olika ut och i mindre landsortskommuner är det svårt att avvara bilen, det behövs därför teknik för att utveckla fordon med lägre utsläpp”. En annan respondent formulerar det ännu mer direkt: “Det är dax [sic] att sluta attackera bilismen och friheten den innebär. Minskade utsläpp skall ske genom teknikutveckling och lagar för företag, inte att människan dvs privatpersonen skall offra sig!!”. Det går alltså tydligt att se hur bilismen och minskning av biltrafik utgör en central konflikt i förståelsen av det transporteffektiva samhället.

#### 5.2.4. Sammanfattning

Av de sex olika definitioner av ”ett transporteffektivt samhälle” angav flest att begreppet ska definieras utifrån en ökning av kollektivtrafik, cykel och gång i såväl faktiska som relativa tal (53 % respektive 40 %). Detta är tätt följt av att biltrafiken ska minska, vilket en knapp tredjedel (30 %) valde. Däremot fick definitioner som relaterade till teknikutveckling betydligt lägre siffror (17 % respektive 13 %). Genom att slå ihop definitionerna och sorterade dem utifrån ASI-ramverket blir dominansen av shift-strategin ännu tydligare medan avoid- och improve-strategierna har likartad popularitet. Utifrån SKR:s kommungruppsindelning ges en mer komplex bild av hur olika typer av kommuner ser på begreppet. I stora drag framkommer ett mönster där större städer i högre utsträckning är mer positiva till avoid- och shift-definitioner medan och att mindre och mer transportberoende kommuner i högre utsträckning förespråkar improve-och till viss del avoid-definitioner. Detta kan bero på de olika kommunernas förutsättningar när det gäller framför allt kollektivtrafik. Slutligen framkommer tydliga skillnader mellan tjänstepersoner och politiker: drygt en åttondel av politikerna valde en avoid-definition jämfört med drygt en tredjedel av tjänstepersonerna. För improve-definitioner gällde den motsatta relationen, där endast drygt en fjärdedel av tjänstepersonerna förespråkade en sådan definition jämfört med drygt hälften av politikerna.

### 5.3. Åtgärder och styrmedel för ett transporteffektivt samhälle

Det tredje resultattemat är de åtgärder och styrmedel (här efter endast kallat åtgärder) som kopplas till ”ett transporteffektivt samhälle” och hur respondenterna värderar dessa.

De populäraste åtgärderna var “bebyggelseplanering som främjar kollektivtrafik, cykel och gång”, “satsningar på kollektivtrafik” och “satsning på cykel och gång”. I kontrast så var de minst populära åtgärderna “statlig parkeringsskatt”, “sänkta väghastigheter” och “tyngre och längre lastbilar”. Medelvärde för samtliga åtgärder/styrmedel är 6,97 på en tiogradig skala. Således är brytningspunkten för den halva som fått mest respektive minst mellan “ökade möjligheter att finansiera fyrstegsprincipens steg 1-2” och “ökad fyllnadsgrad för kollektivtrafiken”.

**Tabell 15.** Medelvärde av åtgärder och styrmedel för att uppnå "ett transporteffektivt samhälle" (på en skala 1-10, där 1 är minst viktig och 10 är mest viktig) (för n-värdena, se tabell)<sup>3</sup>.

Styrmedel/åtgärd	Medelvärde	N
Bebyggelseplanering som främjar kollektivtrafik, cykel och gång	8,88	277
Satsning på kollektivtrafik	8,56	276
Satsning på cykel och gång	8,43	278
Bebyggelseplanering som minskar resande	8,01	273
Förbättrad samordning av godstransporter	8,00	275
Satsning på godstransporter med järnväg och sjöfart	7,99	274
Ökad fyllnadsgrad för godstrafiken	7,63	272
Förbättrat underhåll av befintlig infrastruktur	7,50	274
Korrekt prissättning av olika trafikslags negativa effekter	7,43	272
Förbättrad ruttoptimering för godstrafik	7,36	273
Främjande av digital teknik för att optimera godstransporter	7,18	271
Ökade möjligheter att finansiera fyrstegsprincipens steg 1-2	7,04	254
Ökad fyllnadsgrad för kollektivtrafiken	6,92	270
Höjd skatt på fossila drivmedel	6,87	273
Ökade möjligheterna till distansarbete	6,85	272
Främjande av digital teknik för minskat resande	6,84	272
Förändrat reseavdrag för att minska subventioner av biltrafik	6,70	271
Minskade subventionerna av arbetsplatsparkering	6,63	271
Begränsning av bensindrivna förmånbilar	6,18	272
Sänkt parkeringsnorm för att möjliggöra färre parkeringar vid nybyggnation	6,15	273
Kilometerskatt för lastbilstrafik	5,88	269
Införa miljözoner	5,75	269
Möjliggörande av tyngre och längre lastbilar	5,68	269
Sänkta väghastigheter	5,18	273
Statlig parkeringsskatt	4,52	267
<b>Medel av medelvärde</b>	<b>6,97</b>	

Enbart genom att titta på de populäraste åtgärderna är det tydligt att shift-åtgärder (som syftar till att främja en överflyttning från bil och lastbil till cykel, gång och kollektivtrafik respektive tåg och sjöfart) dominerar. Om samtliga åtgärder slås ihop utifrån ASI-ramverket bekräftas att shift-åtgärder har värderats högst även om skillnaden gentemot avoid-åtgärder är förvånansvärt liten, inte minst med tanke på vad tidigare resultat i denna rapport har visat (t.ex. avsnitt 5.2).

<sup>3</sup> Samtliga tabeller som innehåller medelvärde har oavrundade siffror.

**Tabell 16.** Medelvärde av åtgärder och styrmedel för att uppnå "ett transporteffektivt samhälle" (på en skala 1-10, där 1 är minst viktig och 10 är mest viktig) uppdelat i avoid, shift respektive improve (n=257, 247 respektive 257)

Åtgärder/styrmedel	Medelvärde
Samtliga Shift	7,14
Samtliga Avoid	7,02
Samtliga Improve	6,61

En förklaring är att de shift-åtgärder som handlar om att begränsa biltrafik för att generera en överflyttning till "hållbara trafikslag" är de minst populära och drar ner medelvärdet avsevärt. Ett sätt att analytiskt hantera detta är att använda distinktionen mellan främjande och begränsande åtgärder som presenterades i metodavsnittet (se avsnitt 4.3.4). Utifrån denna distinktion är det tydligt att åtgärder som är främjande, det vill säga som syftar till att främja "bra" mobilitet, värderas högre än de som syftar till att begränsa "dålig" mobilitet (med medelvärden på 7,66 respektive 6,17 på en 10-gradig skala). Även om båda värdena är på den högre delen av skalan, bekräftar resultaten ändå bilden av att främjande är mer politiskt gångbart än begränsningar (jfr. Isaksson, 2023).

**Tabell 17.** Medelvärde av åtgärder och styrmedel för att uppnå "ett transporteffektivt samhälle" (på en skala 1-10, där 1 är minst viktig och 10 är mest viktig) uppdelat utifrån främjande och begränsande (n=240 respektive 258).

Åtgärder/styrmedel	Medelvärde
Samtliga främjande	7,66
Samtliga begränsande	6,17

Om ASI-ramverket och främjande/begränsande slås ihop framkommer en tydligare bild över åtgärdslandskapet där främjande shift-åtgärder är tydligt populärast (med ett genomsnitt på 8,45 av 10), följt av främjande improve- och avoid-åtgärder (båda med ett snitt på 7,22). Samtliga främjande kategorier är alltså populärare än respektive begränsande kategorier.

**Tabell 18.** Medelvärde av åtgärder och styrmedel för att uppnå "ett transporteffektivt samhälle" (på en skala 1-10, där 1 är minst viktig och 10 är mest viktig) uppdelat utifrån Avoid, Shift, Improve samt främjande och begränsande (för n-värde, se tabellen).

Åtgärder/styrmedel	Medelvärde	N
Shift, främjande	8,45	272
Improve, främjande	7,22	258
Avoid, främjande	7,22	250
Avoid, begränsande	6,73	267
Improve, begränsande	5,98	266
Shift, begränsande	5,81	259

### 5.3.1. Kommuntyp

Det finns starka skäl att misstänka att skillnaden mellan typkommuner är extra markant när det gäller åtgärder och styrmedel, och då framför allt mellan kommuner med utvecklad kollektivtrafik och kommuner med ett stort bilberoende.

Som väntat har begränsande åtgärder minst stöd i kommungrupp C (mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner) och det är också stor skillnad mellan hur främjande och begränsande åtgärder värderas i denna grupp. Dock är det förvånande att kommungrupp B (Större städer och kommuner nära större stad) värderar begränsande åtgärder högre än kommungrupp (Storstäder och storstadsnära kommuner) och att skillnaden mellan begränsande och främjande åtgärder är mindre hos den förstnämnda gruppen.

**Tabell 19.** Olika kommungruppers värdering av åtgärder och styrmedel för att uppnå "ett transporteffektivt samhälle" (på en skala 1-10, där 1 är minst viktig och 10 är mest viktig) uppdelat utifrån främjande respektive begränsande (n=180 respektive 192).

Typkommun	Främjande	Begränsande	Skillnad (%)
A Storstäder och storstadsnära kommuner	7,85	6,13	25%
B Större städer och kommuner nära större stad	7,67	6,37	19%
C Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner	7,73	5,35	36%
<b>Totalt</b>	<b>7,73</b>	<b>6,00</b>	<b>25%</b>

Dessa något oväntade resultat får dock sin förklaring när samtliga kommungrupper analyseras. Då framkommer det att kommungrupp A2 (Pendlingskommuner nära storstad) kraftigt drar ner medelvärdet för begränsande åtgärder (5,77 i kontrast till 7,02 för kommungrupp A1). Tendensen att bilberoende kommuner längre värderar begränsande åtgärder och att de gör en större åtskillnad mellan främjande och begränsande blir tydlig av denna analys, även om kommungrupperna B4 och B5 till viss utsträckning bryter mot detta mönster.

**Tabell 20.** Olika kommungruppers värdering av åtgärder och styrmedel för att uppnå "ett transporteffektivt samhälle" (på en skala 1-10, där 1 är minst viktig och 10 är mest viktig) uppdelat utifrån främjande respektive begränsande (n=180 respektive 192).

Typkommun	Främjande	Begränsande	Skillnad (%)
A1. Storstäder	7,73	7,02	9%
A2. Pendlingskommun nära storstad	7,88	5,77	31%
B3. Större stad	7,66	6,66	14%
B4. Pendlingskommun nära större stad	7,84	6,20	23%
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	7,35	5,82	23%
C6. Mindre stad/tätort	8,09	6,13	28%
C7. Pendlingskommun nära mindre tätort	7,55	5,01	40%
C8. Landsbygdskommun	7,56	4,56	50%
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	7,38	5,45	30%
<b>Totalt</b>	<b>7,73</b>	<b>6,00</b>	<b>25%</b>

### 5.3.2. Tjänstepersoner och politiker

Som ovanstående analyser har visat så tenderar tjänstepersoners svar att överensstämma med större kommuner med mindre bilberoende, medan politiker i hög utsträckning svarar samma som mindre och bilberoende kommuner. Detta stämmer framför allt när man har tittat på begränsande kontra främjande åtgärder där politiker liksom bilberoende och småkommuner är betydligt mindre positiva till begränsande åtgärder.

**Tabell 21.** Tjänstepersoners respektive politikers värdering av åtgärder och styrmedel för att uppnå "ett transporteffektivt samhälle" (på en skala 1-10, där 1 är minst viktig och 10 är mest viktig) uppdelat utifrån främjande respektive begränsande åtgärder och styrmedel (n=234 respektive 249).

Aktör	Främjande	Begränsande
Tjänstepersoner	7,75	6,36
Politiker	7,14	4,89

Om åtgärderna delas upp utifrån ASI-ramverket framkommer ett par intressanta resultat. För det första är politiker överlag mindre positiva till åtgärder inom samtliga kategorier. För det andra är skillnaden mellan hur de värderar shift-åtgärder förvånande stor givet att shift-perspektivet har varit så dominerande i de tidigare analyserna (se avsnitt 2.1). Detta kan möjligen bero på att shift-åtgärder som inkluderar satsningar på exempelvis kollektivtrafik många gånger är förenade med relativt stora kostnader som politiker behöver rättfärdiga för sina väljargrupper. För det tredje värderar politiker improve-åtgärder längre än tjänstepersoner, något som står i kontrast till den dominans som improve-åtgärder har i de senaste infrastruktur- och klimatpropositionerna (jfr. Isaksson & Pettersson-Löfstedt, kommande).

**Tabell 22.** Tjänstepersoners respektive politikers värdering av åtgärder och styrmedel för att uppnå "ett transporteffektivt samhälle" (på en skala 1-10, där 1 är minst viktig och 10 är mest viktig) uppdelat utifrån Avoid, Shift respektive Improve (n=240, 249 respektive 249).

Aktör	Avoid	Shift	Improve
Tjänstepersoner	7,14	7,33	7,00
Politiker	6,22	5,75	6,16

### 5.3.3. Fritextsvar

Fritextsvaren kring åtgärder och styrmedel var i hög grad varierande, utan tydliga mönster annat än att heterogeniteten i sig visar på hur många olika aspekter som antas påverka det transporteffektiva samhället. Några konkreta förslag som återkom var trängselskatt och informationsinsatser.

Flertalet respondenter lyfte dock mer generella perspektiv, som inte i så hög grad gällde specifika åtgärder. Exempelvis betonades nödvändigheten av en mer övergripande normförskjutning, både kring behovet att gå bort från normen att äga en bil och kring onödigt resande. Ytterligare en allmän aspekt som lyftes var fördelning av ytor i tätorter. En respondent föreslog "Omfördelning av ytor i städer. Tex enkelriktade gator till förmån

för cykelbana. Eller att ta bort markparkering till förmån för gång/cykel/kollektivtrafik”. Annan respondent tog upp ett likartat perspektiv men med tillägget att det borde gälla olika för städer och landsbygd: ”Göra det svårare att ta sig fram med bilen i tätorter och låta cykel och bil ta en tydlig plats i stadsmiljön. Förflyttasubventioner för bilar från storstäder till landsbygden där det inte är ett alternativ att välja bort bilen”.

Frågan om olika kontexters förutsättningar betonades likt föregående frisvarstexter av ett antal respondenter, som menade att åtgärderna i enkädet inte speglade ”skillnad mellan landsbygd och stad”. En respondent skrev att “Beroende på vilka av åtgärderna ovan som införs så måste konsekvenser utredas så att det inte slår negativt i glesa miljöer med långa avstånd där förutsättningarna är andra än i stad”.

#### 5.3.4. Sammanfattning

De åtgärder som värderas högst var de shift-åtgärder som innebär att man främjar “hållbara” trafikslag samtidigt som de shift-åtgärder som innebär begränsningar var de minst värderade, tätt följda av begränsande improve-åtgärder.

Liksom gällande termer och definitioner (se avsnitt 5.1.1 och 5.2.1) finns det ett mönster där bilberoende och landsbygdskommuner skiljer sig från större kommuner och storstäder (där exempelvis kollektivtrafiken är bättre utbyggd). De förstnämnda värderar begränsande åtgärder längre och gör en större åtskillnad mellan främjande och begränsande. Detta samband finns även i jämförelsen mellan tjänstepersoner och politiker där politiker likaså värderar begränsande lägre. Slutligen visar en analys utifrån ASI-ramverket att politiker i betydligt lägre utsträckning värderar shift-åtgärder men att de överlag ger lägre betyg till samtliga kategorier.

## 6. Diskussion och slutsatser

Rapportens syfte har varit att kartlägga och analysera hur olika aktörer tolkar begreppet ”ett transporteffektivt samhälle”. I detta kapitel diskuterar vi resultaten utifrån de tre frågorna som ställdes inledningsvis och hur svaren från enkäterna kan tolkas i förhållande till det analytiska ramverket Avoid-Shift-Improve.

### 6.1. Skillnader gentemot nationella policys

Utifrån tidigare studier framgår det att den nationella policydiskursen kring ”ett transporteffektivt samhälle” uppvisar ett antal distinkta trender. För det första har samtalen på nationell nivå rört sig bort från begreppet ”ett transporteffektivt samhälle” som har ett tydligt samhällsperspektiv, till det teknikfokuserade ”transporteffektivitet” (Isaksson & Pettersson-Löfstedt, kommande). Intressant nog kan vi se att den lokala och regionala diskursen tycks gå emot detta. En stor andel av respondenterna ansåg att ”ett transporteffektivt samhälle” är ett bättre begrepp än ”transporteffektivitet” (39% jämfört med 2,2 % som tycker tvärtom).

För det andra har minskning av personbilstrafik helt försvunnit som definition av ”ett transporteffektivt samhälle” i den nationella policydiskursen. Detta tycks dock inte ha haft lika stor genomslagskraft på lokal och regional nivå då 30 % av alla respondenter angett att ”biltrafiken minskar” är ett av de två påståenden som främst kännetecknar ”ett transporteffektivt samhälle”.

Slutligen visar de föreslagna åtgärder och styrmedel som kopplas till ”ett transporteffektivt samhälle” (eller motsvarande begrepp) i den nationella policydiskursen en tydlig slagsida till Improve-åtgärder (så kallade förbättringsåtgärder). Intressant nog är de åtgärder som kategoriseras som ”Improve” de minst populära bland de regionala och lokala respondenterna (6,6 av 10 i medelvärde jämfört med 7 respektive 7,1 för Avoid- och Shift-åtgärder).

### 6.2. Finns det skillnader i hur tjänstepersoner och politiker förstår begreppet ett transporteffektivt samhälle?

Resultaten visar att majoriteten av enkätens respondenter uppfattar ”ett transporteffektivt samhälle” och ”ett transportsnålt samhälle” som synonyma, men det fanns också en betydande minoritet, både bland tjänstepersoner och politiker, som menade att begreppen representerar distinkt olika visioner. Skillnaderna mellan hur man förstår begreppen är markant större när man jämför svaren från tjänstepersoner och från politiker. Bland politiker (45 % ser ”ett transportsnålt samhälle” som en distinkt skild vision) än bland

tjänstepersoner (24 %), vilket visar på en tydlig uppdelning i tolkningen mellan grupperna. Baserat på enkätsvaren och i viss uträkning fritextkommentarerna framkommer således ett mönster som vi tolkar som att politiker är tydligare negativt inställda till begreppet ”ett transportsnålt samhälle” än tjänstepersoner, medan det motsatta gäller för ”transporteffektivitet”. En förklaring är de kopplingar som görs mellan de olika begreppen och vad de kopplar till för olika styrmedel och åtgärder. Detta handlar i sin tur om skillnader i synen på behovet av att minska bilens betydelse. Med utgångspunkt i Avoid-Shift-Improve-ramverket kan vi konstatera att politiker är tydligt negativa till en vision av samhället där Avoid, alltså att minska behovet av resor och transporter, framhålls. Begreppet ”transporteffektivitet”, som föredras av politiker, kopplar tydligt till den rådande nationella policydiskursen där Improve, framför allt elektrifiering av bilar och tunga fordon, ses som den centrala lösningen på transportsektorns hållbarhetsutmaningar. Noterbart är också att politiker som grupp är minst positiva till styrmedel och åtgärder som relaterar till Shift, det vill säga som syftar till att skapa en överflyttning till mer hållbara trafikslag. Möjligen kan detta relatera till de kostnader som Shift-åtgärder ofta innebär, vilka ofta är betydande, speciellt i jämförelse med de Avoid- och Improve-åtgärder som inkluderades i enkäten.

### 6.3. Konflikter och skilda synsätt mellan storstäder/större städer och pendlings-/landsbygdskommuner

Utifrån SKR:s kommungruppsindelning framkommer tydliga skillnader i synsätt mellan storstäder/större kommuner och pendlings- och landsbygdskommuner. Dessa skillnader är dock endast synliga i mindre utsträckning när det kommer till vilka termer som förespråkas. Storstäder och storstadsnära kommuner (grupp A) följer samma tendens som hela materialet, fast ligger på högre siffror. Denna grupp kopplar alltså ännu tydligare ihop ”ett transporteffektivt samhälle” och ”transporteffektivitet” i jämförelse med ”ett transportsnålt samhälle”. I övrigt går det inte att utskilja några tydliga mönster, vilket möjligen kan bero på att den ofta nationellt präglade diskussionen om vilka begrepp (termer) som bör användas inte på samma sätt är närvarande på lokal nivå.

Tydligare blir det i relation till definition och styrmedel/åtgärder. Utifrån ASI-ramverket framgår det att storstäder och storstadsnära kommuner är mer positiva till avoid- och shift-definitioner än snittet och att mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner i högre utsträckning förespråkar improve- och till viss del avoid-definitioner. En tolkning som ligger nära till hands är att storstäder har goda förutsättningar för kollektivtrafik (shift) och många gånger upplever betydande problem med biltrafik (avoid) medan tekniska lösningar i högre utsträckning ses som ett alternativ i kommuner med en hög grad av transportberoende. Dessa mönster framstår tydligare (även om en viss variation finns) om resultaten analyseras utifrån SKR:s niogradiga skala. Exempelvis framgår det att samtliga svar från storstäder har valt en shift-definition och nästan hälften (46 %) en avoid-definition. På andra sidan skalan återfinns landsbygdskommuner där förhållandevis få (58 %) anger en shift-definition samt landsbygdskommuner med besöksnäring där nästan tre av fyra (71 %) förordar en improve-definition.

När det kommer till styrmedel och åtgärder visar resultaten att begränsande åtgärder har minst stöd bland mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner (kommungrupp C). Likaså är det stor skillnad mellan hur främjande och begränsande åtgärder värderas i denna grupp. Genom att använda SKR:s niogradiga skala bekräftas skillnaden mellan storstäder/större städer och pendlings-/landsbygdskommuner ytterligare och bekräftar den förväntade resultatet att bilberoende kommuner i längre grad värderar begränsande åtgärder och att de gör en större åtskillnad mellan främjande och begränsande blir tydlig av denna analys.

#### 6.4. Avslutande reflektioner och förslag på framtida forskning

Resultaten belyser att det råder skillnader i synsätt gällande vilka begrepp, definitioner och åtgärder som förespråkas mellan å ena sidan *den rådande politiken och transportberoende kommuner*, å andra sidan *tjänstepersoner och stora städer*.

Det kan tyckas som att vilken specifik term som används är av mindre betydelse, utan det centrala är innebörden och de relaterade åtgärderna. Dock visar den stora mängden kommentarer på frågorna som handlar om termerna "ett transporteffektivt samhälle" kontra "ett transportsnålt samhälle" respektive "transporteffektivitet" att de ord vi väljer tvärtom är något som respondenterna tycker är viktigt och att det på ett fundamentalt sätt relaterar till begreppets övriga aspekter.

Vi vill också poängtera att det finns tydliga begränsningar i enkätsvaren som gör att vi inte kan dra allt för långtgående slutsatser. När det gäller skillnader mellan hur tjänstepersoner och politiker förstår begreppet "ett transporteffektivt samhälle" vill vi för det första framhålla att svarsfrekvensen bland politiker är mycket lägre jämfört med tjänstepersoner. Svaren har alltså mycket lägre upplösning avseende kontextuellt viktiga parametrar såsom kommuntyp, del av landet och olika styrningsnivåer (kommun, region eller riksdag). Vi har inte heller analyserat skillnader beroende på partipolitisk tillhörighet, utan endast jämfört tjänstepersoner och politiker. Vi kan konstatera att detta öppnar för mer forskning om politikernas synsätt beroende på politisk tillhörighet och beroende på om de är verksamma på kommunal, regional eller statlig nivå.

## 7. Referenser

- Artologik (2026). "Survey & Report". Hämtad 2026-02-20. <https://www.artologik.com/se/survey-report>
- Banister, D. (2008) The sustainable mobility paradigm, in *Transport Policy* 15, 2, 73 – 80.
- Berg Mårtensson, H., Höjer, M., & Åkerman, J. (2023). Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development. *International Journal of Sustainable Transportation*, 18(2), 115–133.
- Bongardt, D., Stiller, L., Swart, A., & Armin, W. (2019). *Sustainable Urban Transport: Avoid-Shift-Improve (A-S-I)*.
- Curtis, C., & Low, N. (2016). *Institutional barriers to sustainable transport*. Routledge.
- de Blas, I., Mediavilla, M., Capellan-Pérez, I., Duce, C (2020) The limits of transport decarbonization under the current growth paradigm, in *Energy Strategy Reviews* 32 (2020) 100543
- Energimyndigheten (2017). *Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet*. (ER 2017:07).
- Energimyndigheten, 2020. *Slutrapport av samordningsuppdraget för omställning av transportsektorn till fossilfrihet*. ER 2020:17
- Fairclough, N. (2015 [1989]). *Language and Power* (3rd ed.). Routledge.
- Farzaneh, H., de Oliveira, J. A. P., McLellan, B., & Ohgaki, H. (2019). Towards a Low Emission Transport System: Evaluating the Public Health and Environmental Benefits. *Energies*, 12(19). <https://doi.org/10.3390/en12193747>
- Gerring, J. (1999). What Makes a Concept Good? A Criterial Framework for Understanding Concept Formation in the Social Sciences. *Polity*, 31(3), 357-393.
- Gota, S., Huizenga, C., Peet, K., Medimorec, N., Bakker, S. (2020) Decarbonising transport to achieve Paris Agreement targets, *Energy Efficiency* (2019) 12:363–386
- Göteborgs stad (2014) *Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad*
- Hansson, P., Pettersson, F., Khan, J., Hrelja, R. (2018) *Kommunerna och kollektivtrafiken En enkätundersökning om Sveriges kommuners arbete för att stödja kollektivtrafiken*, K2 Working papers 2018:6
- Hedegaard Sørensen, C., & Isaksson, K. (2021). Omställning till hållbar mobilitet: vilka roller kan smart mobilitet, medborgardeltagande och coronakrisen spela? (VTI rapport, Issue. S. v.-o. transportforskningsinstitut.
- Hidalgo, D., & Huizenga, C. (2013). Implementation of sustainable urban transport in Latin America. *Research in Transportation Economics*, 40(1), 66-77.
- Holden, E. (2007) *Achieving sustainable mobility: every day and leisure-time travel in the EU*, Aldershot, Ashgate
- Holden, E., Banister, D., Gössling, S., Gilpin, G., Linnerud, K., (2020) Grand Narratives for sustainable mobility: A conceptual review, *Energy Research & Social Science*, Volume 65, 2020
- Høyer, K.G. (1999) *Sustainable mobility – the concept and its implications*, Institute of Environment technology and society, Roskilde, Department of environmental research, Western Norway research institute
- Isaksson, E. (2023). Between growth and sustainability: exploring the construction of sustainable mobility in Swedish transport policy [Lunds universitet]. Lund. <https://lup.lub.lu.se/record/ef63ee89-9ccc-4715-a43c-3876b1e26283>

- Isaksson & Pettersson-Löfstedt (kommande). Reinterpreting efficiency: Discursive Shifts in Swedish Transport Policy Between 2000 and 2025.
- Jacobsson, K. (1997). Så gott som demokrati: om demokratifrågan i EU-debatten [Uppsala universitet]. Uppsala.
- Jaramillo, P., Ribeiro, S. K., Newman, P., Dhar, S., Diemuodeke, O. E., Kajino, T., Lee, D. S., Nugroho, S. B., Ou, X., Strømman, A. H., & Whitehead, J. (2022). Transport. In J. S. P.R. Shukla, 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 (Ed.), 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. Cambridge University Press.  
<https://doi.org/10.1017/9781009157926.012>
- Johansson, H., & Lund, E. (2024) Målstyrning mot ökad transporteffektivitet, Trivector Rapport 2024:149
- Jørgensen, M. & Phillips, L. (2002). Discourse Analysis as Theory and Method. Sage.
- Krzyżanowski, M. (2016). Recontextualisation of neoliberalism and the increasingly conceptual nature of discourse: Challenges for critical discourse studies. *Discourse & Society*, 27(3), 308-321.  
<https://doi.org/10.1177/0957926516630901>
- Lundstedt, M., Tohá, C., Appel, F., Bajić-Brković, M., Engelstoft, M., Flausch, A., García, T. M., Hamady, M. M., Ho, P., Kiryanov, V., Loubinoux, J.-P., Roueche, L., Sreedharan, E., Mariam, T. G., Viegas, J., & Young, N. (2016). Mobilizing Sustainable Transport for development: Analysis and Policy Recommendations from the United Nations Secretary-General's High-Level Advisory Group on Sustainable Transport.
- Malmö stad (2016) Trafik- och mobilitetsplan för ett mer tillgängligt och hållbart Malmö.
- Naturvårdsverket (2026) Sveriges klimatmål och klimatpolitiska ramverk
- Pettersson, F., Lund, E., Dymén, C., Hult, Å., & M. Sanne, J. (2020). Infrastruktur, planering och miljömål – en analys av synen på ansvar, roller och möjligheter att använda transportplanering för att uppnå miljömålen. IVL Swedish Environmental Research Institute.
- Sartori, G. (1984). Guidelines for Concept Analysis. In G. Sartori (Ed.), *Social Science Concepts: a systematic Analysis* (pp. 97-150). Sage Publications.
- Schiller, P.L., Bruun, E.C., Kenworthy, J.R. (2010) An introduction to sustainable transportation: Policy, planning and implementation, Earthscan, London.
- SKR (2022). Kommungruppsindelning. Sveriges Kommuner och Regioners kommungruppsindelning 2023. Sveriges kommuner och Regioner.  
<https://extra.skr.se/download/18.ef4ba7d1849a2f55db2898a/1669978414789/Kommungruppsindelning-2023.pdf>
- SKR (16 februari 2026). ”Kommungruppsindelning”.  
<https://skr.se/kommunerochregioner/kommungruppsindelning.8281.html>
- SOU (2022:21). Rätt för klimatet - Slutbetänkande av Klimatråtsutredningen.
- Sveriges regering (2026) Det klimatpolitiska ramverket, hemsida, Det klimatpolitiska ramverket - Regeringen.se besökt 260216
- Stockholms stad (2022) Framkomlighetsstrategin, Dnr: T2021-02217, Utgivningsdatum: 2022
- Trafikanalys/WSP (2022). Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle. Underlag till Trafikanalys uppdrag att föreslå styrmedel inför kommande klimatpolitiska handlingsplan.
- Trafikverket (2026) Fyrstegsprincipen, hämtad 260304 <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/>
- Utredningen om fossilfri fordonstrafik (SOU 2013:84)
- Witzell, J. (2021). Approaching transformative futures: Discourse and practice in Swedish national transport policy and planning. Diss. (sammanfattning) Stockholm : Kungliga Tekniska högskolan, 2021. Stockholm.

# 8. Bilagor

## 8.1. Bilaga A: Enkät om ett transporteffektivt samhälle

Välkommen till denna enkät om ett transporteffektivt samhälle

Lunds universitet leder projektet Vad är det för transporteffektivt samhälle vi vill uppnå? Visioner, definitioner, vägval och åtgärder (finansierat av Energimyndigheten).

Begreppet/perspektivet ett transporteffektivt samhälle har sedan en längre tid förekommit i svensk transportplanering men det råder oklarheter kring begreppets innebörd och hur ett framtida transporteffektivt samhälle kan utformas.

Bifogad enkät syftar till att kartlägga hur olika aktörer tolkar begreppet ett transporteffektivt samhälle. Enkäten har 14 frågor som handlar om innebörden, möjliga åtgärderna och vems ansvar det är att verka för att ett mer transporteffektivt samhälle ska komma till stånd. Enkäten beräknas ta mellan fem och femton minuter att besvara.

Vi är mycket tacksamma om du tar dig tid att besvara enkäten. Resultaten sammanställs så att det inte går att koppla svar till enskilda individer.

Forskargruppen leds av docent Fredrik Pettersson-Löfstedt vid Lunds Tekniska Högskola (projektledare). Övriga projektdeltagare är Karin Winter, Lunds Tekniska Högskola, Elias Isaksson, Umeå universitet, Christina Lindkvist, Malmö universitet, samt Emma Lund och Håkan Johansson, Trivector Traffic.

Kontaktperson för eventuella frågor gällande enkäten är Elias Isaksson som nås på e-postadressen [elias.isaksson@umu.se](mailto:elias.isaksson@umu.se)

### **Bakgrundsfrågor**

*Den här enkäten handlar om "ett transporteffektivt samhälle". Om "ett transporteffektivt samhälle" inte har använts eller förekommit i diskussionerna i den organisation du är verksam i räcker det med att du besvarar enkätens första tre frågor. Så långt det är möjligt vill vi be om att du besvarar frågorna utifrån din yrkesroll och som representant för din arbetsgrupp eller organisation (beroende på vad du bedömer är lämpligast).*

#### **1. Jag som svarar är:**

- a. Tjänsteperson inom en nationell myndighet (ange myndighet)
- b. Tjänsteperson inom kommunal verksamhet (ange kommun)
- c. Tjänsteperson inom regional verksamhet (ange region)
- d. Politiker på nationell nivå (ange valkrets)
- e. Politiker på regional nivå (ange region)
- f. Politiker på kommunal nivå (ange kommun)
- g. Näringslivsföreträdare (ange bransch)

- h. Medarbetare på en civilsamhällsorganisation (ange fokusområde)
- i. Forskare (ange universitet eller motsvarande)
- j. Annat (ange vad)

**2. Min huvudsakliga utbildning är inom:**

- a. Ingenjörsvetenskap
- b. Samhällsplanering
- c. Samhällsvetenskap
- d. Ekonomi
- e. Arkitektur/design
- f. Miljövetenskap
- g. Jag har ej högre utbildning
- h. Annat (ange vad)

**3. Har du i din tjänsteroll stött på begreppet "ett transporteffektivt samhälle"? (vid nej kan du avsluta enkäten efter denna fråga).**

- a. Ja
- b. Nej

***Denna del berör begreppet "ett transporteffektivt samhälle"***

**4. Vad anser du främst kännetecknar ett transporteffektivt samhälle avseende persontrafik? (välj högst två alternativ).**

- a. Att biltrafiken minskar
- b. Att tillväxten av biltrafiken avtar
- c. Att överflyttning från bil till kollektivtrafik, cykel och gång ökar
- d. Att andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång ökar
- e. Att teknikutveckling av fordon och infrastruktur leder till lägre utsläpp
- f. Att teknikutveckling av fordon och infrastruktur leder till mindre utsläpp per kilometer
- a. Annat: Ange vad

**5. Vad anser du främst kännetecknar ett transporteffektivt samhälle avseende godstrafik? (välj högst två alternativ).**

- a. Att lastbilstrafiken minskar
- b. Att tillväxten av lastbilstrafiken avtar
- c. Att överflyttning från lastbil till tåg- och sjötrafik ökar
- d. Att andelen godstrafik med tåg- och sjötrafik
- e. Att teknikutveckling av lastbilar och lastbilstrafiksinfrastruktur leder till lägre utsläpp
- f. Att teknikutveckling av lastbilar och lastbilstrafiksinfrastruktur leder till mindre utsläpp per kilometer
- g. Annat: Ange vad

**6. Hur viktiga är följande åtgärder och styrmedel för att främja ett transporteffektivt samhälle? (1 = inte viktig alls; 10 = mycket viktig)**

- a. Främjande av digital teknik för minskat resande
- b. Ökade möjligheterna till distansarbete
- c. Ökade möjlighet att finansiera fyrstegsprincipens steg 1-2
- d. Bebyggelseplanering som minskar resande
- e. Korrekt prissättning av olika trafikslags negativa effekter
- f. Höjd skatt på fossila drivmedel
- g. Kilometerskatt för lastbilstrafik
- h. Minskade subventionerna av arbetsplatsparkering
- i. Sänkta väghastigheter
- j. Förändrat reseavdrag för att minska subventioner av biltrafik
- k. Sänkt parkeringsnorm för att möjliggöra färre parkeringar vid nybyggnation
- l. Statlig parkeringskatt
- m. Satsning på godstransporter med järnväg och sjöfart
- n. Satsning på kollektivtrafik
- o. Satsning på cykel och gång
- p. Bebyggelseplanering som främjar kollektivtrafik, cykel och gång
- q. Förbättrad samordning av godstransporter
- r. Ökad fyllnadsgrad för godstrafiken
- s. Ökad fyllnadsgrad för kollektivtrafiken
- t. Möjliggörande av tyngre och längre lastbilar
- u. Förbättrad ruttoptimering för godstrafik
- v. Förbättrat underhåll av befintlig infrastruktur
- w. Främjande av digital teknik för att optimera godstransporter
- x. Begränsning av bensindrivna förmånsbilar
- y. Ökade möjlighet att införa miljözoner

**7. Finns det andra åtgärder eller styrmedel som är viktiga för att främja ett transporteffektivt samhälle? Vilka?**

**8. Hur ser arbetet för ett transporteffektivt samhälle ut inom den organisation du är verksam i?**

- a. Det finns övergripande mål för att uppnå ett transporteffektivt samhälle
- b. Det finns specifika mål för att uppnå ett transporteffektivt samhälle
- c. Det finns ett pågående arbete för att uppnå ett transporteffektivt samhälle
- d. Det finns avsatta medel för att uppnå ett transporteffektivt samhälle
- e. Frågan är inte applicerbar på organisationen jag arbetar inom
- f. Vet ej
- g. Annat: ange vad

**9. Vilka är de viktigaste aktörerna för att skapa ett transporteffektivt samhälle? (1 = minst viktig; 4 = viktigast):**

- a. Individier genom att förändra sitt beteende
- b. Tjänstepersoner genom att planera och implementera

- c. Politiker genom att besluta om lagar, inriktningar och ekonomiska anslag
- d. Näringslivet genom att skapa ny teknik och nya tjänster
- e. Annan aktör: Ange vilken

### **Alternativa begrepp**

*Inom planering och politik har i olika sammanhang och vid olika tidpunkter transportsektorns omställning beskrivits med andra ord än "ett transporteffektivt samhälle". Följande två frågor handlar om hur du anser att två alternativa begrepp förhåller sig till "ett transporteffektivt samhälle".*

#### **10. Ett transporteffektivt samhälle och ett transportsnått samhälle:**

- a. Innebär samma vision för samhällsutvecklingen
- b. Innebär distinkt olika visioner för samhällsutvecklingen
- c. Beskriver närliggande visioner för samhällsutvecklingen men 'ett transporteffektivt samhälle' fångar bättre vad som ska uppnås (ange gärna på vilket sätt)
- d. Närliggande men ett 'transporteffektivt samhälle' fångar sämre vad som ska uppnås (ange gärna på vilket sätt)
- e. Annat: ange vad
- f. Vet ej

#### **11. Ett transporteffektivt samhälle och transporteffektivitet:**

- a. Innebär samma vision för samhällsutvecklingen
- b. Innebär distinkt olika visioner för samhällsutvecklingen
- c. Beskriver närliggande visioner för samhällsutvecklingen men 'ett transporteffektivt samhälle' fångar bättre vad som ska uppnås (ange gärna på vilket sätt)
- d. Närliggande men ett 'transporteffektivt samhälle' fångar sämre vad som ska uppnås (ange gärna på vilket sätt)
- e. Annat: ange vad
- f. Vet ej

### **Avslutande frågor**

#### **12. Inom transportpolitiken är ett transporteffektivt samhälle:**

- a. Det viktigaste begreppet
- b. Ett av flera viktiga begrepp
- c. Delvis överspelat
- d. Inte alls relevant
- e. Annat: ange vad
- f. Vet ej

#### **13. Finns det andra begrepp eller idéer som ibland eller alltid används i stället för ett "transporteffektivt samhälle" inom den organisation du är arbetar inom?**

## 14. Finns det något du vill tillägga som du tror kan vara av intresse för vår studie?

Tack för din medverkan!

## 8.2. Bilaga B: Kommuntyper och olika termer

**Tabell 23.** "Ett transporteffektivt samhälle" kontra "ett transportsnålt samhälle" utifrån SKR:s niogradiga kommungruppsindelning (A1 = Storstäder; A2 = Pendlingskommun nära storstad; B3 = Större stad; B4 = Pendlingskommun nära större stad; B5 = Lågpendlingskommun nära större stad; C6 = Mindre stad/tätort; C7 = Pendlingskommun nära mindre tätort; C8 = Landsbygdskommun; C9 = Landsbygdskommun med besöksnäring). N = 209.

Kommuntyp	A1	A2	B3	B4	B5	C6	C7	C8	C9	Totalt
Innebär samma vision för samhällsutvecklingen	10	8,8	20,4	5,4	0	22,7	8,7	16,7	0	12
Innebär distinkt olika visioner för samhällsutvecklingen	30	26,5	26,5	21,6	26,7	18,2	26,1	41,7	57,1	26,8
Innebär närliggande visioner för samhällsutvecklingen men 'ett transporteffektivt samhälle' fångar bättre vad som ska uppnås	50	55,9	38,8	43,2	60	31,8	39,1	41,7	28,6	43,6
Innebär närliggande vision för samhällsutvecklingen men ett 'transporteffektivt samhälle' fångar sämre vad som ska uppnås	0	2,9	6,1	2,7	0	4,5	13,0	0	0,0	4,3
Annat	10	0	2	8,1	0	13,6	0	0	0	3,8
Vet ej	0	5,9	6,1	18,9	13,3	9,1	13	0	14,3	9,6

**Tabell 24.** "Ett transporteffektivt samhälle" kontra "transporteffektivitet" utifrån SKR:s niogradiga kommungruppsindelning (A1 = Storstäder; A2 = Pendlingskommun nära storstad; B3 = Större stad; B4 = Pendlingskommun nära större stad; B5 = Lågpendlingskommun nära större stad; C6 = Mindre stad/tätort; C7 = Pendlingskommun nära mindre tätort; C8 = Landsbygdskommun; C9 = Landsbygdskommun med besöksnäring). n = 206.

Kommuntyp	A1	A2	B3	B4	B5	C6	C7	C8	C9	Totalt
Innebär samma vision för samhällsutvecklingen	40	30,3	18,4	18,9	40	25	30,4	41,7	14,3	26,2
Innebär distinkt olika visioner för samhällsutvecklingen	20	24,2	14,3	24,3	6,7	15	21,7	25	14,3	18,9
Innebär närliggande visioner för samhällsutvecklingen men 'ett transporteffektivt samhälle' fångar bättre vad som ska uppnås	30	24,2	57,1	32,4	40	25	34,8	33,3	14,3	36,4
Innebär närliggande vision för samhällsutvecklingen men ett 'transporteffektivt samhälle' fångar sämre vad som ska uppnås	0	3	0	0	0	5	0	0	14,3	1,5
Annat	0	6,1	2	2,7	6,7	25	0	0	0	4,9
Vet ej	10	12,1	8,2	21,6	6,7	5	13	0	42,9	12,1



K2 är Sveriges nationella kunskapscentrum för kollektiv mobilitet. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektiv mobilitet i Sverige.

Vi forskar om hur kollektiv mobilitet, med kollektivtrafik som ryggrad, kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara städer och regioner. Vi utbildar och sprider vetenskapligt baserad kunskap till branschaktörer och beslutsfattare för att stödja välgrundade beslut.

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

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

