

# Fördjupad strategi skifte 2

Från ohållbara transporter till  
konkurrenskraftiga alternativ  
till enskilt bilresande

**Från ohållbara transporter till konkurrenskraftiga alternativ till  
enskilt bilresande, Fördjupad strategi skifte 2**

Adress: Drottninggatan 33, 111 51 Stockholm

Webbadress: [www.shiftsweden.se](http://www.shiftsweden.se)

Huvudförfattare: Maria Schnurr

Datum: 2024-12-12

# Inledning

ShiftSweden är ett strategiskt innovationsprogram inom satsningen Impact Innovation som drivs av de tre forsknings-

finansierande myndigheterna Formas, Vinnova och Energimyndigheten. Programmet är en 10-årig satsning som startade 2024 och är ett av fem beviljade program. ShiftSweden tar utgångspunkt från den omställning samhället är inne i och adresserar samhällsbyggnads- och mobilitetsområdenas behov av forskning, utveckling och innovation för att åstadkomma attraktiva och välfungerande samhällen.

ShiftSwedens mission lyder:

*“Vi ställer om Sverige – fossilfritt och resursmedvetet – till attraktiva och tillgängliga livsmiljöer för alla. Vi visar hur på 100 platser under 10 år.”*

Missionen ska nås genom arbete med tre skiften:

Skifte 1: Från resurskrävande linjära byggprocesser till hållbara och värdeskapande cirkulära affärsmodeller.

Skifte 2: Från ohållbara transporter till en ny frihetsreform med konkurrenskraftiga alternativ till enskilt bilresande.

Skifte 3: Från skilda sektorer till integrerade arbetssätt och lösningar i mötet mellan byggd miljö och mobilitet.

För varje skifte finns en fördjupad strategi som bryter ner skiftets utmaningar och behov i konkreta delar och förändringsfaktorer. De fördjupade strategierna syftar till att dels fungera som stöd för programmet vid beslut om insatser, dels utgöra underlag för aktörer i deras arbete med att formulera projektidéer och förslag vid utlysningar.

Detta dokument utgör den fördjupade strategin för skifte 2: Från ohållbara transporter till en ny frihetsreform med konkurrenskraftiga alternativ till enskilt bilresande.

# Innehållsförteckning

<b>Inledning</b> .....	<b>2</b>
<b>1 Dagens mobilitet: En komplex verklighet</b> .....	<b>5</b>
<b>2 En ny frihetsreform</b> .....	<b>7</b>
2.1 Från ohållbara transporter till konkurrenskraftiga alternativ till enskilt bilresande.....	7
<b>3 Systemomställning – vägen till hållbar mobilitet</b> .....	<b>9</b>
3.1 Från fysisk mobilitet till tillgänglighet.....	9
3.2 Från infrastrukturutbyggnad till transporteffektivitet .....	10
3.3 Från slentrianmässig ytanvändning till yteffektivitet .....	10
3.4 Från transportnytta till mobilitet och tillgänglighet för alla .....	11
<b>4 Fokusområden</b> .....	<b>12</b>
4.1 Aktiv mobilitet behöver ges högre prioritet .....	12
4.2 Kollektivtrafiken måste utvecklas och ta en bredare roll .....	13
4.3 Delade mobilitetstjänster växer men för långsamt .....	15
4.4 Mer kan göras för att minska behovet av resor och transporter.....	16
<b>5 Systemförändrande faktorer banar vägen för mobilitetsskiftet</b> .....	<b>18</b>
<b>6 Vägen till målet: ShiftSwedens insatser för mobilitetsskiftet</b> .....	<b>20</b>
6.1 Innovation hela vägen .....	20
6.2 Strategiska val och balans i portföljen .....	21

# Sammanfattning

Strategin för ShiftSwedens skifte 2 beskriver vägen mot en ny frihetsreform med konkurrenskraftiga alternativ till enskilt bilresande. Det övergripande målet är en genomgripande omställning av Sverige till fossilfria och resursmedvetna livsmiljöer. Vi adresserar dagens transportsystem som belastas av betydande klimatutsläpp och en ineffektiv markanvändning som hämmar attraktiviteten i våra samhällen.

Vi definierar tillgänglighet som en integration av geografisk närhet, digital konnektivitet och fysisk mobilitet. Genom att konsekvent tillämpa fyrstegsprincipen prioriteras åtgärder för att påverka efterfrågan och optimera befintlig infrastruktur framför resurskrävande nybyggnation. Metodiken omfattar systeminnovation via omställningslabb i olika geografier under en tioårsperiod för att säkerställa nationell spridning och uppskalning.

Strategins kärna utgörs av fyra integrerade fokusområden:

- **Aktiv mobilitet:** Prioritering av gång- och cykeltrafik genom omformad planering för att stärka folkhälsan och skapa levande stadsmiljöer.
- **Kollektivtrafik:** En förstärkt roll som systemets ryggrad där traditionella trafikslag integreras med delade tjänster och anpassas efter specifika lokala behov.
- **Delad mobilitet:** Utveckling av fordonspooler och samåkning för att reducera privat fordonsägande och optimera resursutnyttjandet.
- **Icke-resande:** Reduktion av transportarbete genom ökad digitalisering och tillämpning av närhetsprincipen i samhällsplaneringen.

För att realisera detta skifte krävs genomgripande systemförändringar. Det kan till exempel handla om en parkeringsreform med marknadsmässig prissättning, en systematisk omfördelning av trafikytor till hållbara transportslag, en bredare roll till kollektivtrafiken samt etablering av integrerade digitala mobilitetstjänster. Genom strategisk samverkan mellan akademi, näringsliv och offentlig sektor skapar vi förutsättningar för en tillgänglig framtid för alla.

# 1 Dagens mobilitet: En komplex verklighet

Vägtransporter står idag för en betydande del av klimatutsläppen och markanvändningen i samhället. Sverige står inför stora utmaningar i att ställa om snabbt till ett hållbart transportsystem. Samtidigt ökade utsläppen av växthusgaser från transportsektorn med 10 procent under andra kvartalet 2024 jämfört med året innan.

I många städer och regioner finns ambitiösa målsättningar om en omställning till mer hållbar mobilitet, oftast kopplade till ambitioner att skapa bättre livsmiljöer, bidra till folkhälsan och öka jämlikheten, men de hållbara alternativen har ofta svårt att få genomslag. Så är till exempel antalet påstigande i kollektivtrafiken i många regioner lägre idag än före pandemin. Samåkning, bilpooler och delningsbilar utgör fortfarande en blygsam del av resandet – av de nästan 5 miljoner personbilar som finns i Sverige är endast 0,1 procent delade. Cykling är en viktig del i hållbar mobilitet, men det finns indikationer på att cyklandet i Sverige minskar i en tid när det skulle behöva öka. Anledningen till att det går trögt är en blandning av stigberoende, motvillighet att ställa om, bristande lönsamhet, begränsade investeringsbudgetar, långa ledtider och långsamma beslutsprocesser.

Dagens transportsystem är resultatet av en historisk utveckling där samhället har formats kring bilen. Under efterkrigstiden ökade energikrävande transporter med lastbil och personbil dramatiskt i länder som Sverige. Bilen har varit en symbol för frihet och välfärd. Men idag känner vi också till de negativa konsekvenserna för klimat, hälsa och social hållbarhet:

- **Minskad attraktivitet för hållbara alternativ:** Gång, cykel och kollektivtrafik har blivit mindre attraktiva i jämförelse med bilen, både vad gäller tid, komfort och säkerhet
- **Svårt att upprätthålla kollektivtrafik:** På landsbygden och i mindre städer har kollektivtrafiken svårt att överleva på grund av låg efterfrågan.
- **Ineffektiv markanvändning:** Dagens transportsystem innebär att attraktiv mark används ineffektivt och leder till en hög andel hårdgjorda ytor i städer, vilket förvärrar problem med värmeböljor och översvämningar.
- **Negativa hälsoeffekter:** Trafikolyckor, luftföroreningar och stillasittande leder till allvarliga skador och hälsoproblem.

- **Stor klimatpåverkan:** Transporter är den näst största orsaken till klimatutsläpp i världen, bara energisektorn är större. I Sverige står transporterna för cirka 30 procent av utsläppen. Både i Sverige och globalt står privat bilresande för den klart största delen av dessa utsläpp.
- **Sociala barriärer:** Ett bilbaserat system skapar ojämlikhet och utestänger de som inte har råd med bil eller körkort. Det skapar också fysiska och sociala barriärer mellan olika grupper i samhället.

Samtidigt är det viktigt att komma ihåg att många är beroende av bilen för att klara sin vardag, särskilt i områden med bristfällig kollektivtrafik och långa avstånd. Utmaningen ligger i att göra det möjligt för fler att få en god tillgänglighet i ett transportsystem som är hållbart, rättvist och tillgängligt för alla.

## 2 En ny frihetsreform

### 2.1 Från ohållbara transporter till konkurrenskraftiga alternativ till enskilt bilresande

Omställningen till hållbar mobilitet bottnar i en förändrad förståelse för vad mobilitet och transporter är till för, och hur de upplevs. Fokus ligger på människors tillgång till arbete, utbildning, vård, service, fritidsaktiviteter, upplevelser och sociala kontakter. Att resa är ofta ett sätt att nå dit. Men tillgängligheten påverkas också av hur samhället är planerat – var funktioner som skolor eller handel finns. Digitala lösningar och smarta logistikupplägg kan göra att vi inte behöver resa lika mycket och att transporter kan ske mer resurseffektivt. En frihetsreform för hållbar tillgänglighet kan ta sig många uttryck: Friheten att inte behöva äga bil, att ha nära till affären eller fritidsaktiviteter, tillgång till bra kollektivtrafik eller ett smidigt bilpoolsfordon, eller friheten att kunna promenera i en lugnare och grönare stad utan störande trafikbuller och faror. Mobilitets- och planeringslösningar måste anpassas och kombineras för att skapa tillgänglighet för olika grupper i samhället och i olika geografier. På det sättet skapar vi en frihetsreform med konkurrenskraftiga alternativ till det enskilda bilresandet, som är fossilfri och resursmedveten, och som bidrar till attraktiva och tillgängliga livsmiljöer för alla.

Frihetsreformen är "teknikneutral". Den utgår inte från tekniken, utan från människors och planetens behov, samtidigt som den tar fasta på olika platsers förutsättningar. Många olika lösningar behövs – bland annat ökade möjligheter att välja gång och cykel, delad mikromobilitet, pooler med elbilar, samåkning, kollektivtrafik, närlogistik, distansarbete och nya koncept som integrerar olika tjänster.

Framtidens mobilitet innebär att det är "lätt att göra rätt". De trafikslag som bidrar till ett hållbart och tillgängligt samhälle ska vara de mest attraktiva och tillgängliga alternativen. Genom att göra det enkelt och bekvämt att välja hållbara alternativ kan vi skapa en positiv spiral där fler väljer att resa klimatsmart och hälsosamt. Så når man enklast målgrupper som gärna vill ställa om, men som idag saknar sådana möjligheter.

Att utveckla framtidens mobilitet med konkurrenskraftiga alternativ till enskilt bilresande kräver en kombination av åtgärder och insatser: Allt från en ny inriktning i strategiska investeringar och hur vi använder platser i våra samhällen till insatser för beteendeförändring, anpassningar i policy och regelverk samt bärkraftiga affärsmodeller. Genom att arbeta tillsammans – beslutsfattare, offentlig sektor, näringsliv, forskning och

medborgare – skapar vi ett samhälle där tillgänglighet genom konkurrenskraftiga alternativ till enskilt bilresande ökar människors – och framtida generationers – frihet. En framtid där hållbarhet, tillgänglighet och livskvalitet står i centrum.

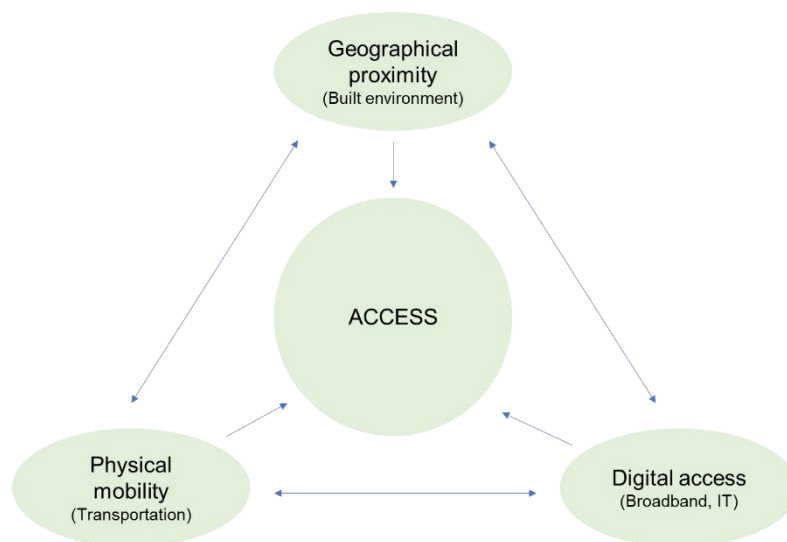
# 3 Systemomställning – vägen till hållbar mobilitet

ShiftSwedens mobilitetsskifte kännetecknas av följande principer:

## 3.1 Från fysisk mobilitet till tillgänglighet

Mobilitet är inget självändamål utan ett sätt att lösa människors behov av service, utbildning, jobb, upplevelser osv. Tillgänglighetstriangeln (se figur 1) illustrerar att tillgänglighet kan skapas på fler sätt än resande. Närhet (proximity) och icke-mobilitet (till exempel digitala lösningar som kan ersätta fysiska förflyttningar), är två aspekter som länge varit eftersatta. Att fokusera på alla tre sätten och tillgängligheten som kan skapas av dessa gemensamt är väsentligt om samhället ska lyckas ta sig från dagens ohållbara transportsystem till ett system med hållbar tillgänglighet.

Att utgå tillgänglighetstriangelns principer adresserar dessutom ytterligare ett problem inom transportsystemet, nämligen att själva trafikarbetet (både antal och längden av resor) har ökat under lång tid och ätit upp effektivitetsvinster (till exempel mer energieffektiva fordon) och därmed försvårat för transportsektorn att nå sina klimatmål.



Figur 1, Tillgänglighet kan definieras av kombinationen av geografisk närhet, mobilitet och digital tillgång. (baserat på Lyons och Davidson, 2016).

## 3.2 Från infrastrukturutbyggnad till transporteffektivitet

Fyrstegsprincipen är en strategi för att säkerställa god hushållning med resurser och att åtgärder bidrar till en hållbar samhällsutveckling. De fyra stegen är: 1) Tänk om, 2) optimera, 3) bygg om och 4) bygg nytt och ska tillämpas i just den ordningen när nya behov uppstår och ny trafikinfrastruktur verkar behövas. Fyrstegsprincipen är bindande för Trafikverkets arbete, men har också anammats av en rad andra aktörer. Eftersom fyrstegsprincipen från början är en strategi för just infrastruktur är steg 1 och 2 fortfarande eftersatta, eftersom dessa steg delvis ligger utanför Trafikverkets (väghållarens) ansvarsområde.

Steg 1 går ut på att påverka efterfrågan och styrs till stor del av andra aktörer, till exempel samhällsplanerare, men även näringsliv, utbildningssektor med mera (se nästa avsnitt om tillgänglighet).

Steg 2 fokuserar på en effektivare användning av befintlig (trafik)infrastruktur (se nästa avsnitt om "Ytanvändning för framtidens mobilitet") samt olika effektiviseringsåtgärder. Att utveckla lösningar för att bättre arbeta med de två första stegen i fyrstegsprincipen kommer vara centralt i ShiftSwedens omställningsarbete.

## 3.3 Från slentrianmässig ytanvändning till yteffektivitet

Idag används en stor del av våra gemensamma ytor, särskilt i de större städerna, till trafik. Här finns ett behov dels av att prioritera de transportslag vi vill se mer av, dels av att minska den totala ytan trafiken använder för att lämna plats till andra värdeskapande verksamheter.

Vägar, hållplatser/bytespunkter och parkeringsytor behöver användas på ett smartare sätt när framtidens mobilitet ska utvecklas. Olika krafter påverkar, såsom marknadskrafter, plan- och bygglagen, den allmänna opinionen och attityder.

Att se dessa krafters roll i formandet av ytorna blir en central del av ShiftSwedens arbete. Utöver ökad framkomlighet skulle en omfördelning av ytorna föra med sig flera andra positiva aspekter såsom mer attraktiva livsmiljöer, bättre näringslivsutveckling och folkhälsa, ökat bostadsbyggande och känsla av tillhörighet till platsen. En smart och hållbar planering och användning av trafikytorna har starka kopplingar till ShiftSwedens skifte 3 som handlar om att integrera samhällsbyggnads- och transportplaneringsprocesserna.

### 3.4 Från transportnytta till mobilitet och tillgänglighet för alla

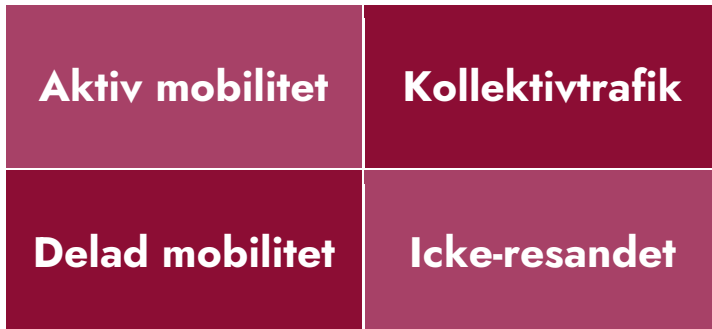
En central aspekt av omställningen är att säkerställa att alla, oavsett inkomst, funktionsförmåga eller bostadsort, har rimlig tillgång till hållbara och attraktiva transportalternativ. Det handlar om att skapa ett transportsystem som är både socialt och miljömässigt hållbart, där människor inte lämnas utanför.

Dagens transportsystem innebär sämre tillgänglighet för vissa grupper i samhället, samtidigt som nya mobilitetsinnovationer tenderar att gynna vissa grupper mer än andra.

För arbetet med framtidens mobilitet innebär detta att även ställa krav på och värdera de så kallade sociala värden, alltså värden bortom miljöaspekter, framkomlighet och ekonomisk hållbarhet som präglar dagens transportplanering.

## 4 Fokusområden

ShiftSweden fokuserar på fyra fokusområden som utgör grund för målbilden om en ny frihetsreform med konkurrenskraftiga alternativ till enskilt bilresande. Områdena innefattar olika alternativ till det enskilda bilresandet. Alla dessa behöver utvecklas var för sig, men framför allt integreras med varandra på sätt som erbjuder människor flera sammanhängande alternativ.



Figur 2, Fokusområden för konkurrenskraftiga alternativ.

### 4.1 Aktiv mobilitet behöver ges högre prioritet

Trots att aktiv mobilitet, som cykling och gång, har många fördelar för både hälsa och miljö, är den fortfarande underprioriterad i Sverige. Många städer är i första hand utformade för biltrafik, vilket gör det svårt och mindre attraktivt att gå och cykla. I mindre samhällen och tätorter bidrar glesa strukturer och långa avstånd till servicefunktioner till minskade möjligheter att använda cykel och gång i vardagen. Investeringar i infrastruktur för aktiv mobilitet är ofta blygsamma. Vi ser även en trend där gångtrafiken minskar i många städer och tätorter, medan cykeltrafiken ökar i vissa men inte i alla. Utvecklingen är ojämn med stora skillnader mellan olika kommuner.

Aktiv mobilitet har stor potential att bidra till mer attraktiva och tillgängliga livsmiljöer.

- **Minskad klimatpåverkan:** Genom att ersätta bilresor med cykling och gång kan koldioxidutsläppen minska betydligt.
- **Bättre folkhälsa:** Ökad fysisk aktivitet genom aktiv mobilitet leder till bättre hälsa och minskade sjukvårdskostnader.
- **Minskad trängsel:** Mer cykling och gång leder till mindre trafikstockningar och ett mer effektivt nyttjande av transportsystemet.

- **Levande stadsmiljöer:** Prioritering av aktiv mobilitet skapar attraktivare och mer levande stadsmiljöer eftersom människan tar mer plats i trafikmiljöer samt att ytorna kan användas mer effektivt och ger utrymme till handel, rekreation och så vidare.

Här behöver ett antal utmaningar hanteras. Det krävs en förändrad planering, där samhällen, tätorter och stadsdelar omformas för att prioritera gång och cykel.

Dessutom krävs betydande investeringar i säkra och trygga cykelvägar, gångbanor och annan infrastruktur för aktiv mobilitet. Parallellt behöver en kultur behöva växa fram som uppmuntrar till aktiv mobilitet och gör det till ett attraktivt alternativ för fler. Starkt politiskt ledarskap med en långsiktig vision är också avgörande för att få till stånd dessa förändringar. Dessutom krävs samarbete mellan olika aktörer som kommuner, företag, organisationer och invånare, för att skapa ett system som stärker den aktiva mobiliteten. Genom att adressera dessa utmaningar kan vi skapa en framtid där aktiv mobilitet är en naturlig del av vardagen för fler människor i Sverige.

## 4.2 Kollektivtrafiken måste utvecklas och ta en bredare roll

Kollektivtrafiken spelar en central roll i många människors vardag, i synnerhet i städerna, men också i mindre orter och landsbygder. Under 2000-talet har kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till bilen ökat, mycket tack vare satsningar på regional tågtrafik. Kollektivtrafiken har blivit ett lokal- och regionalpolitiskt redskap för att uppnå ett mer hållbart resande och för att skapa struktur för framtida markanvändning. Efter pandemin har utvecklingen stagnerat. I de flesta regioner är resandet lägre idag än det var för fem år sedan.

Kollektivtrafiken behöver vara ryggraden för framtidens konkurrenskraftiga alternativ till enskilt bilresande, samtidigt som den står inför stora utmaningar. Bilen dominerar fortfarande, särskilt i landsbygder och i städernas ytterområden samt för resor utanför rusningstid. Detta beror på flera faktorer:

- **Begränsad tillgänglighet och täckning:** Kollektivtrafiken når inte alla områden och kan inte alltid tillgodose resenärernas behov av flexibilitet.
- **Inrotade resvanor:** Många svenskar är vana vid att resa med bil, vilket kan vara både snabbare och upplevas som mer kostnadseffektiv än kollektivtrafiken i många fall.
- **Brister i kollektivtrafiken:** Frekvens, tillförlitlighet och täckning brister i vissa delar av landet, vilket gör bilen till ett nödvändigt alternativ.

Kollektivtrafiken har potential att bli en ännu viktigare del av ett hållbart transportsystem. Genom att kombinera traditionell kollektivtrafik med nya delade mobilitetstjänster och öka attraktiviteten och flexibiliteten kan kollektivtrafiken bli en ryggrad i omställningen till attraktiva och tillgängliga livsmiljöer för alla.

- **Integrerade lösningar:** Genom att integrera buss, tåg, spårvagn, tunnelbana, färjor, närtrafik med delad mikromobilitet (elsparkcyklar, cykeldelning), bildelning, taxi och samåkning och även lösningar för närlogistik kan ett mer flexibelt och heltäckande system skapas.
- **Ökad attraktivitet:** Genom att förbättra restider, smidighet och säkerhet vid byten, erbjuda attraktiva biljettpriiser och skapa attraktiva, trygga miljöer runt kollektivtrafik-knutpunkter kan kollektivtrafiken locka fler resenärer.
- **Anpassning till olika behov:** Genom att utveckla nya trafikkoncept, som efterfrågestyrd trafik i glesbygd, kan kollektivtrafiken möta behoven hos olika grupper i samhället.

För att realisera potentialen behöver flera utmaningar adresseras:

- **Ekonomiska utmaningar:** Identifiera och implementera lösningar för ett hållbart och kollektivtrafiksystem som ändå inte spränger ekonomiska ramar.
- **Beteendeförändringar:** Att få fler att välja kollektivtrafiken kräver inte bara attraktivare kollektivtrafik utan även information, incitament och beteendepåverkan.
- **Samordning och samarbete:** Att integrera kollektivtrafiken i ett större mobilitetssystem kräver samverkan mellan olika aktörer, både offentliga och privata.

Framtidens kollektiva mobilitet behöver bygga på en vision om ett klimatneutralt och rättvist samhälle, där alla har tillgång till hållbara och effektiva transportlösningar. Genom att kombinera traditionell kollektivtrafik med nya mobilitetstjänster, och genom att skapa incitament för beteendeförändringar, kan vi skapa ett transportsystem som möter framtidens behov.

### 4.3 Delade mobilitetstjänster växer men för långsamt

Delade mobilitetstjänster har blivit ett vanligare inslag i dagens mobilitetslandskap, särskilt i större städer. I Sverige visar undersökningar från Transportstyrelsen att nästan 40 procent av befolkningen i storstäder som Stockholm och Göteborg är öppna för att använda delade mobilitetstjänster, vilket speglar en ökande nyfikenhet och villighet att testa nya lösningar. En rapport från Trafikanalys (2022) visar att andelen som överväger att minska sitt bilägande till förmån för delade mobilitetstjänster ökar, särskilt bland unga och miljömedvetna konsumenter. Trots denna öppenhet står delade tjänster, som bilpooler och delade elsparkcyklar fortfarande för en liten del av transportmarknaden.

Det tyder på en växande acceptans, även om det är en lång väg kvar innan delad mobilitet kan konkurrera med privat bilägande i någon större utsträckning. Tjänster som bilpooler har vuxit stadigt – men täcker fortfarande endast 1–2 procent av marknaden i större städer. Andra delade tjänster såsom samåkning (ridesharing), som förekommer i större utsträckning på kontinenten och i nordiska grannländer, har haft svårt att få fäste i Sverige.

Delade lösningar kan skapa besparingar av utrymme där det är viktigt, likväl som ökad tillgång där det behövs. Potentialen av delade mobilitetstjänster kan ökas ytterligare när de kombineras med den kapacitetsstarka kollektivtrafiken. Genom att utnyttja de olika tjänsternas potential kan vi skapa en mer effektiv och attraktiv mobilitet, som tillgodoser både individuella och kollektiva behov. För detta krävs en integrerad strategi som både uppmuntrar och möjliggör innovativa lösningar:

- **Förutsättningar för affärsmässighet:** Marknaden för delade transporttjänster har i stora delar utmaningar när det gäller affärsmässighet och lönsamhet, där många aktörer kämpar med höga driftskostnader, avgifter för tillstånd och ett oklart regelverk. Här finns det även möjligheter för den offentliga sektorn att skapa bättre förutsättningar för aktörer, framför allt när man tänker på spridning till fler delar av landet som annars inte hade varit lönsamma.
- **Undanröja regelverkshinder:** Hinder i regelverk för användningen av delningstjänster behöver undanröjas och klara regler för samåkning, bilpooler mm upprättas.
- **Plats, platser och infrastruktur för delad mobilitet:** Delade tjänster behöver få en självklar plats i infrastrukturen, vid knutpunkter och i gatubilden från början.

- **Samverkan och integration:** För att delad mobilitet verkligen ska få ett bredare genomslag i Sverige behövs en samverkan mellan de fem systemdimensionerna, med ett starkt fokus på att förändra kultur och beteenden, utveckla infrastruktur samt skapa tydliga policyer och affärsmodeller. Samtidigt måste tjänsterna integreras med andra delar av transportsystemet, framför allt kollektivtrafiken, för att kunna erbjuda en helhetslösning som är både bekväm och hållbar.

## 4.4 Mer kan göras för att minska behovet av resor och transporter

En central utmaning i strävan mot hållbar mobilitet är att effektivitetsvinster i transportsystemet ofta äts upp av en ökning i resande och transporter (även kallad transportarbete, transportvolym eller vägtrafikarbete).

Det är viktigt att komma ihåg att mobilitet är ett medel för att nå mål som arbete, utbildning och upplevelser, inte ett mål i sig.

En strategi för framtidens hållbara mobilitet är att minska behovet av resande – att bidra till friheten att inte behöva förflytta sig.

I samhällsplaneringen och ekonomin dominerar en positiv inställning till resande och varutransporter i sig, även när det hade kunnat undvikas. Samtidigt uttrycker många en önskan att spendera mindre tid i trafiken, åtminstone i vardagen. Dagens tillväxtmodell accepterar ofta att transportarbetet måste öka för att nå ekonomiska mål, och detta ifrågasätts sällan. Kortare restider är visserligen eftersträvanvärt, men ofta sker det på bekostnad av andra trafikslag, miljöpåverkan eller genom att restidsvinster leder till att vi reser längre sträckor.

Huvudstrategierna för att minska resbehovet är:

- **Digitalisering:** Ersätta fysiska tjänster, varor och upplevelser med digitala alternativ. Exempelvis distansarbete, e-hälsa och digitala evenemang.
- **Smarta närlogistiklösningar:** Ta tjänsten eller varan till eller så nära konsumenten som möjligt genom hållbara och samordnade leveranslösningar. Detta minskar behovet av att äga bil för att hämta varor eller besöka tjänsteleverantörer.
- **Närhetsprincipen:** Planera städer och samhällen så att viktiga funktioner och service finns inom nära räckhåll. 15-minutersstaden och liknande tidsbaserade planeringssätt är ett exempel på detta. Genom att skapa närhet minskas transportarbetet och främjas gång, cykel och andra hållbara transportalternativ.

I grunden återspeglar strategierna 4-stepsprincipen, som innebär att alltid ifrågasätta och minska själva transportbehovet först innan man bygger ut nya lösningar och infrastruktur. Fokuset i ShiftSwedens arbete med icke-resandet kommer att ligga på att normalisera närhetsprincipen (3) i samhällsplaneringen, för att undvika onödigt resande från början.

Samtidigt kommer programmet att arbeta intensivt med integrationen av (digitala) lösningar som ersätter fysiska tjänster (1) och resurssmart närlogistik (2) i den framtida mobiliteten, så att de kan bli ett naturligt inslag i mobilitetsplaneringen och i människors vardag.

Utöver en förbättrad tillgänglighet och attraktivitet av hållbara transportsätt krävs det förändringar i policy och regelverk samt i människors beteende för att främja (acceptansen av) närhetsprincipen och minskat transportarbete, bland annat en integration av mobilitetsplanering med samhällsplaneringen för att säkerställa att transportlösningar stödjer närhetsprincipen och minskat resande.

Det behöver skapas en positiv bild av hållbara transporter och minskat resande bland olika samhällsaktörer och individer, alltså ett paradigmskifte som ifrågasätter den rådande normen. Genom en kombination av närhetsbaserad planering, policyförändringar och beteendeförändringar kan vi skapa en framtid där närhetsprincipen och minskat transportarbete blir en naturlig del av vår vardag. Detta kommer att kräva ett långsiktigt och målinriktat arbete från både beslutsfattare, offentlig sektor, näringsliv och individer.

## 5 Systemförändrande faktorer banar vägen för mobilitetsskiftet

För att åstadkomma ett skifte från dagens ohållbara transportsystem till en framtid med konkurrenskraftiga alternativ till enskilt bilresande krävs en grundläggande systemförändring. Det handlar dels om morötter som främjar hållbara lösningar, dels om piskor som gör det ohållbara mindre attraktivt. Viktiga systemförändrande faktorer är:

**Skapa plats och platser för hållbar mobilitet:** Att skapa en attraktiv och säker miljö för till exempel gång, cykel och kollektivtrafik är grundläggande för att människor ska kunna välja hållbara alternativ. Transportsätt som vi vill se mer av behöver tilldelas ytor av kvantitet och kvalitet som premierar deras användning; samtidigt som ytor för transportsätt som vi vill se mindre av behöver minskas och omvandlas. Trafikmiljöer för hållbar mobilitet behöver vara sammanhängande och ställa människan i centrum.

**Parkeringsreform:** Parkering spelar en central roll i omställningen till hållbar mobilitet. En reformerad parkeringspolitik kan skapa incitament för hållbara val, frigöra värdefull mark och skapa mer attraktiva och levande städer. Parkering – både planering/dimensionering och avgifter – behöver användas som styrmedel för att minska det enskilda bilresandet och främja hållbara alternativ. Där utbudet överstiger efterfrågan – vilket är fallet i många delar av landet – bör målet vara att minska parkeringsytan, förutsatt att hållbara alternativ finns tillgängliga.

Parkeringsavgifter ska stegvis anpassas till de faktiska kostnaderna för att bygga och underhålla parkeringsplatser (marknadsmässiga priser). Vid bostadsbyggande bör parkeringsnormer utformas så att de inte driver upp boendekostnader eller hindrar hållbar stadsutveckling. Samtidigt bör utbudet av parkering och angöring för cykel, mikromobilitet, bilpooler och andra hållbara trafikslag öka.

**Policy och regelverk som främjar hållbart resande:** Utan tydliga policyer och regler som stödjer hållbar mobilitet kommer andra insatser att ha begränsad effekt. Ekonomiska styrmedel såsom beskattning och skattelättnader eller avgifter kan vara mycket effektiva för att påverka beteenden och göra hållbara alternativ mer konkurrenskraftiga.

Att skapa spelregler och incitament genom policyförändringar som jämnar ut utgångsläget är avgörande. Detta inkluderar tillåtande regelverk anpassat till nya lösningar, ekonomiska styrmedel, subventioner av hållbara alternativ och kraftfulla incitament för beteendeförändring. Även att anpassa parkeringsnormer och upphandling som främjar hållbar mobilitet kan vara viktiga delar för att påskynda omställningen.

**Omdefiniera och integrera kollektivtrafiken:** Kollektivtrafiken kommer att fortsätta spela en viktig roll i framtidens hållbara mobilitet, men dess roll behöver omdefinieras. Att omdefiniera kollektivtrafikens roll i en mer integrerad och hållbar mobilitetsmix är avgörande för att nå en hållbar rörelsefrihet. Detta kan beröra områden som en utvidgning eller omdefiniering av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas uppdrag, införa nya pris- och biljettstrategier, samt använda nya tekniska möjligheter för effektivisering och anpassning till resenärernas önskemål, behov och förväntan.

**Digitalisering och integration för ökat nytta:** Digitala lösningar kan förenkla och förbättra användarupplevelsen av hållbar mobilitet, vilket gör det lättare för människor att göra hållbara val. Integrerade digitala lösningar som mobilitet som tjänst (MaaS), användarvänliga biljettsystem och digitala lösningar för delad mobilitet kan främja användningen av hållbara transportalternativ och öka deras attraktivitet.

**Ändra beteende och attityder i takt med omställningen:** Att förändra beteenden och attityder tar tid och kräver kontinuerliga insatser. Att påverka beteenden och attityder genom informationskampanjer och beteendeförändrande åtgärder är viktigt för att uppnå en långsiktig förändring.

**Mobilitet som förbättrar tillgänglighet för alla:** Att öka tillgängligheten förbättrar möjligheten för olika grupper i samhället att vara delaktiga. Förändringar och investeringar i mobilitet behöver därför också ta hänsyn till de grupper som i nuläget har sämre rörlighet och tillgång ("mobilitetsfattigdom"), beroende på lokal kontext, och skapa mer jämlika förutsättningar.

Det är viktigt att notera att dessa faktorer och deras sammansättning kan behöva anpassas till specifika lokala förhållanden och till förändringar i omvärlden. ShiftSweden har som mål att etablera regelbundna dialoger med aktörer i branschen som en del av en löpande omvärldsbevakning och strategiarbete.

# 6 Vägen till målet: ShiftSwedens insatser för mobilitetsskiftet

## 6.1 Innovation hela vägen

För att ställa om till en tillgänglig och hållbar mobilitet behöver vi arbeta med systeminnovation på olika nivåer, från att utforska frågor och utmaningar med nya perspektiv, till att testa, implementera och skala upp lösningar med potential. Inom ShiftSweden drivs arbetet inom ramen för labb, där flera projekt och aktiviteter samlas kring ett gemensamt tema. Ett labb består typiskt av projekt och aktiviteter på flera olika nivåer. Syftet är att komma bort från försök med enstaka lösningar till att arbeta i bredare sammanhang med fokus på gemensamt lärande och långsiktig samhällsförändring. Projekten kommer att innefatta olika nivåer av innovationsinsatser.

**1) Utforska:** Här handlar det om att hitta helt nya lösningar på utmaningar eller om att kritiskt utforska underliggande problem till dagens utmaningar. Dessa projekt bör ha en banbrytande karaktär där rådande normer, beteenden, regelverk med mera utmanas. Projekten utgår från ett problem eller utmaning och utforskar eller utvecklar idéer, hypoteser och lösningar gärna utifrån nya perspektiv som kan leda till att gamla frågor sätts i nytt ljus.

**2) Testa:** Här är fokus på projekt som testar nya lösningar och idéer på verkliga platser och i verkliga situationer, till exempel i en stadsdel eller i ett mindre samhälle. Projekten vidareutvecklar redan framtagna prototyper eller lösningar och testar dessa i verkliga miljöer med ett tydligt driv mot spridning och nationell skalning. Genom att testa kan vi se om och i så fall hur en lösning fungerar i verkligheten och göra nödvändiga justeringar. Samtidigt skapas förståelse för samspelet med andra delar som krävs för systeminnovation.

**3) Implementera och skala upp:** Här handlar det om att arbeta med idéer och lösningar som har testats framgångsrikt, inom ShiftSweden eller i andra sammanhang, för att genomföra lösningen på riktigt och därmed tillgänglig för fler. Bland annat kan det i vissa fall krävas insatser så att lösningen kan stå på egna ben, utan att vara beroende av exempelvis ekonomiskt stöd, och att hinder för dess användning är undanröjda. I andra fall kan det krävas policyförändringar eller förändrade investerings- och upphandlingsstrategier. ShiftSweden möjliggör även för internationell uppskalning, lärande och utbyte genom globala samarbeten.

## 6.2 Strategiska val och balans i portföljen

Vid övergripande beslut om olika typer av insatser i ShiftSweden beaktas fyra perspektiv. De bygger på frågor som vi ställer oss för varje insatsförslag för att bedöma och prioritera insatser. Specifika utlysningar inom ShiftSweden kan utgå från andra kriterier.

**Relevans** – I vilken utsträckning bidrar insatsen till programmets skiften och mission? Vilken påverkan har insatsen på system eller delar av system som är centrala för skiftet?

**Mognadsgrad** – Är insatsförslaget väl förankrat hos de viktigaste aktörsgrupperna? Finns det redan identifierade hinder och förslag till lösningar? Finns det mottagare som efterfrågar lösningarna? Är insatsförslaget en del av en långsiktigt strategisk fråga och behöver tidiga utredningar?

**Komplexitet** – Finns det inbyggda intressekonflikter mellan aktörer? Innehåller insatsförslaget flera av de fem systemdimensionerna och innebär det i så fall målkonflikter? Behövs många olika kompetenser för insatsen?

**Räckvidd** – Hur många berörs av insatsens resultat, både avseende aktörer och brukare i samhället? Är insatsförslaget relevant i hela landet, geografiskt samt i olika grad av täthet i bebyggelse och befolkning?

Förutom dessa fyra perspektiv behöver vi bedöma insatserna som ska genomföras dels från ett tidsperspektiv, dels från ett attraktivitetsperspektiv hos aktörerna. Tidsperspektivet handlar om när under programmet olika insatser lämpar sig bäst. Vissa frågor behöver tidiga insatser för att hinna utvecklas i flera steg, medan andra frågor kan behöva mogna och kan vara betjänta av att andra insatser kommer på plats först. Attraktiviteten handlar om att få med sig aktörer som känner igen sig i beskrivningen av problematiken och är riggade för att jobba med vissa förändringar. Det kan handla om en tydlig kunskapslucka som behöver fyllas även om området i sig redan har pågående aktiviteter.

Attraktiviteten är viktigt särskilt i inledningskedet av programmet för att möta upp de förväntningar som finns och att visa att programmet är relevant för många.

Sammanfattningsvis behöver portföljen som ShiftSweden kontinuerligt bygger ha balans ur många olika perspektiv. Förutom perspektiven ovan behövs till exempel balans mellan våra skiften, balans mellan olika typer av aktörer och balans mellan olika typer av transportområden. Detta är en utmaning där det också blir tydligt hur brett område ShiftSweden adresserar. Det är därför viktigt att komma ihåg att programportföljen byggs över tid och kommer inte att ha en jämn fördelning inom alla områden från början. Kanske ännu viktigare är att ShiftSweden har bildats för att göra skillnad och vi behöver därför arbeta tydligt och fokuserat på utvalda områden som inte andra insatser kommer att lösa. Det kommer att innebära prioriteringar och val som möjliggör långsiktigt och uthålligt förändringsarbete inom vissa områden och lägre prioritering av andra.

# Vi ställer om Sverige

ShiftSweden är ett innovationsprogram inom Impact Innovation, Sveriges innovationssatsning för 2030-talet, ett initiativ av Energimyndigheten, Formas och Vinnova.

ShiftSweden är plattformen där näringsliv, offentlig sektor, akademi och civilsamhälle möts för att utbyta kunskap och idéer, identifiera gemensamma utmaningar. Inom programmet utvecklar vi nya koncept och lösningar, bygger vidare på befintlig kunskap, forskning och innovation.

ShiftSweden ställer om Sverige, fossilfritt och resursmedvetet, till attraktiva och tillgängliga livsmiljöer för alla. Under 10 år gör vi 100 platser till spelplan för innovation och samverkan i mellanrummet mellan olika organisationer, olika kunskapsfält och olika geografiska skalor.

**Vi visar hur på 100 platser under 10 år.**