



# Forskning i fokus

Konferensbroschyr

Webbseminarium om forskning inom  
socialt hållbar transportplanering

Onsdag 19 mars 2025

kl. 08.30-12.00



## Varmt välkommen!

Nätverket Socialt hållbar transportplanering samlar och synliggör kunskap och metoder om hur transportplaneringen kan bli mer socialt hållbar. Förutom kunskaps- och erfarenhetsutbyte är ett av nätverkets mål att bygga ny kunskap genom att öka förutsättningarna för deltagarna att skapa nya utvecklings- och forskningsprojekt.

Nätverket är nationellt och vänder sig till forskare samt planerare på lokal, regional och nationell nivå i offentlig verksamhet eller inom näringslivet. Läs mer här:

[www.goteborgsregionen.se/socialtransport](http://www.goteborgsregionen.se/socialtransport)



## Program

- 08.30-08.40 Inledning.
- 08.40-09.20 TEMA: VISIONER I PLANERINGSPROCESSEN: FÖR VEM?  
**Visioner om framtidens transportsystem.** Malin Henriksson, senior forskare, Statens väg och transportforskningsinstitut VTI.  
**Social hållbarhet för vem?** Hanna Saldert, doktor i samhällsvetenskapliga miljöstudier, Högskolan Väst.  
Frågestund.
- 09.20-09.30 Paus.
- 09.30-10.10 TEMA: HÅLLBAR TILLGÄNGLIGHET FÖR ALLA  
**Genuskodade mobilitetsstrategier – hur patriarkala normer påverkar kvinnors vardagsmobilitet.** Christina Lindkvist, docent och biträdande professor i Urbana studier, Malmö Universitet.  
**15-minutersstaden: en vision för hållbar stadsutveckling eller en motor för segregation?** Erik Elldér, docent i kulturgeografi, Göteborgs Universitet.  
Frågestund.
- 10.10-10.20 Paus.
- 10.20-11.00 TEMA: AKTIVA FÄRDSÄTT I FÖRÄNDRING  
**Cykling som död fläck i transportinnovation.** Janet van der Meulen, doktor i Teknik och Samhälle, Lunds universitet.  
**På (o)jämlig grund: Fotgängares plats i den moderna staden.** Martin Emanuel, forskare med inriktning på historiska studier av mobilitet, Kungliga Tekniska Högskolan KTH.  
Frågestund.
- 11.00-11.10 Paus.
- 11.20-11.50 **Samtal i smågrupper.** Vad tar du med dig av dagen som du kan ha nytta av i ditt arbete? Vilka nya frågor väcker presenterade studier?
- 11.50-12.00 Avslutning.

## Länk

Anslut till mötet via denna länk: <https://gu-se.zoom.us/j/68630864937>

## Frågor

Ana Gil Solá [ana.gilsola@geography.gu.se](mailto:ana.gilsola@geography.gu.se)  
Lisa Ström [lisa.strom@goteborgsregionen.se](mailto:lisa.strom@goteborgsregionen.se) eller 0768 94 63 08

# Föredragen

## TEMA: VISIONER I PLANERINGSPROCESSEN: FÖR VEM?

### Visioner om framtidens transportsystem

**Malin Henriksson**, senior forskare, VTI.

Presentation baseras på rapporten:

Henriksson, M., Portinson Hylander, J. & Winter, K. (2024). [Visioner om framtidens transportsystem : En kunskapsöversikt och analys av visioners roll i forskning och omställningsprocesser](#). K2 Working paper 2024:6.

#### SAMMANFATTNING

Många menar att det idag saknas visioner för en omställning av transportsystemet. Visioner kan ge samhället den knuff som behövs för att få igång en omställning med stöd från olika sociala grupper. I denna rapport undersöks glappet mellan efterfrågan på visioner och kunskapen om visioners innehåll och funktion i transportsektorn. Detta görs genom en genomgång av visioners plats i svenska planeringsprocesser, genom en analys av forskning där visioner används som verktyg i omställningsprocesser och genom en analys av svenska policydokument där visioner om transportsystemet har formulerats.

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

## Social hållbarhet för vem?

**Hanna Saldert**, doktor i samhälls-vetenskapliga miljöstudier, Högskolan Väst.

Presentation baseras på artikeln:

Saldert, H. (2024). [Social sustainability for whom? The role of discursive boundary objects in Swedish strategic urban planning](#). *Geoforum*, 152, artikel 104022.

### SAMMANFATTNING

Social hållbarhet presenteras ofta som en viktig ledstjärna i stadsutvecklingsprojekt, men vad menar vi egentligen med begreppet? Och vad händer om vi tolkar det olika? I denna studie undersöks hur social hållbarhet fungerar som ett s.k. *diskursivt gränsobjekt*, ett begrepp som aktörer med olika perspektiv kan samlas kring. Artikeln undersöker hur social hållbarhet förankrades under planeringen av Frihamnen i Göteborg, och hur denna förankring påverkade diskursen om social hållbarhet. I artikeln har jag följt hur diskursen om social hållbarhet förändrades under planeringsprocessen (2012–2019) och visar hur social hållbarhet innehåller två meningsnivåer: materiella aspekter av vad en socialt hållbar stad är, och förfarande för hur detta uppnås. Den materiella nivån fungerar som ett gränsobjekt mellan politikområden, dock leder olika tolkningar av hur det ska genomföras till målkonflikter när det översätts och förankras inom olika förvaltningar. Analysen visar hur konflikterna mellan olika översättningar av begreppet social hållbarhet förändrar diskursen över tid utan att ändra den ursprungliga formuleringen. Konsekvensen av detta blev att långsiktiga socioekonomiska mål prioriteras ner till förmån för kortsiktiga finansiella mål.



## TEMA: HÅLLBAR TILLGÄNGLIGHET FÖR ALLA

### Genuskodade mobilitetsstrategier – hur patriarkala normer påverkar kvinnors vardagsmobilitet

**Christina Lindkvist**, docent och biträdande professor i Urbana studier, Malmö universitet

Presentation baseras på artikeln:

Lindkvist, C. (2024). [Gendered mobility strategies and challenges to sustainable travel—patriarchal norms controlling women's everyday transportation](#). *Frontiers in Sustainable Cities*, 6, artikel 1367238.

#### SAMMANFATTNING

Trots jämställdhetsmål och en tydlig diskrimineringslagstiftning blir kvinnor, särskilt unga, många gånger kränkta av oönskade närmanden och kommentarer när de använder kollektivtrafiken och rör sig i staden till och från sin bostad. Detta resulterar bland annat i att kvinnor ofta kalkylerar sitt resande och har strategier för att undvika att utsätta sig för onödiga risker när de reser till och från vissa platser, framför allt på helger och kvällar. Att kvinnor och flickor upplever obehag och avstår från sin självklara rättighet att vistas i staden och använda kollektivtrafik kan bara tolkas som att patriarkala föreställningar om vem som har tillgång till det offentliga rummet är fortsatt starka och begränsar kvinnors rörlighet. Detta drabbar inte bara kvinnor utan alla som uppfattas som avvikande från en traditionell maskulin norm. Samhället har fortsatt stort ansvar för att utbilda om, upprätthålla lagar, och skydda grupper från oönskade kränkande bemötanden.

# 15-minutersstaden: en vision för hållbar stadsutveckling eller en motor för segregation?

**Erik Elldér**, docent i kulturgeografi, Göteborgs universitet

Presentation baseras på artiklarna:

Elldér, E. (2025). [Exploring socio-economic inequalities in access to the 15-minute city across 200 Swedish built-up areas](#). *Journal of Transport Geography*, 122, artikel 104060.

Elldér, E. (2024). [The 15-minute city dilemma? Balancing local accessibility and gentrification in Gothenburg, Sweden](#). *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 135, artikel 104360.

## SAMMANFATTNING

15-minutersstaden har blivit en central idé i samtida stadsplanering och lovordas ofta för sin potential att skapa mer hållbara och levande stadsmiljöer. Genom att samla urbana sociala funktioner – arbete, service och rekreation – inom gång- och cykelavstånd, strävar modellen efter att öka livskvaliteten för stadsbor och främja ett hållbart resande. Men samtidigt väcker planeringsmodellen frågor om ojämlikhet. Riskerar utvecklingen av 15-minutersstaden att exkludera ekonomiskt svagare grupper genom ökade bostadspriser och gentrifiering?

Denna presentation bygger på empiriska studier av svenska tätorter samt en fallstudie av Göteborgs stadsutveckling. Resultaten visar att närheten till urbana sociala funktioner varierar beroende på inkomstnivå, stadens struktur och utbudets karaktär. Hushåll med lägre inkomster tenderar att ha bättre tillgång till ett grundläggande basutbud, medan höginkomsttagare oftare bor i områden med ett rikt och diversifierat utbud – det som kan beskrivas som den "optimala" 15-minutersstaden. Ojämlikheten i tillgång till urbana funktioner är särskilt tydlig i större, tätare och mer funktionsblandade städer, där konkurrensen om marken driver upp bostadspriserna och begränsar möjligheten för låginkomsttagare att bosätta sig i områden med ett rikt lokalt utbud.

I en närmare analys av Göteborg undersöks sambandet mellan utvecklingen av urbana funktioner och gentrifiering. Resultaten visar att stadsdelar som får ett ökat lokalt utbud av urbana funktioner ofta också genomgår gentrifiering, särskilt i områden där inkomstnivåerna tidigare varit lägre. Detta innebär att de förbättringar som görs för att stärka den lokala närheten kan leda till att ekonomiskt svagare grupper trängs undan, vilket på sikt riskerar att förstärka segregationen.

# TEMA: AKTIVA FÄRDSÄTT I FÖRÄNDRING

## Cykling som död fläck i transportinnovation

**Janet van der Meulen**, doktor i Teknik och Samhälle, Lunds universitet.

Presentation baseras på artikeln:

van der Meulen, J., Mukhtar-Landgren, D., & Koglin, T. (2024). [Modernity, mobility, and acceleration: cycling as the blind spot in Swedish transport innovation](#). *Urban, Planning and Transport Research*, 11(1), artikel 2261534.

### SAMMANFATTNING

Innovation syftar traditionellt till ökad konkurrenskraft men under senare tid har även utveckling och/eller spridning av hållbara lösningar blivit ett viktigt mål. En genomlysning av hur pengarna i några stora innovationsprogram används visar dock att dessa två syften inte eftersträvas i samma omfattning. Cykling – som är ett av de mest hållbara färdssätten – är så gott som osynligt i innovationsprojekt som ofta fokuserar på automatiserade fordon och plattformstjänster. En analys av innehållet i de undersökta innovationsprogrammen bekräftar att ekonomiska motiv spelar en betydligt större roll än bidraget till hållbarhet. Dessa resultat tolkas med stöd av en kritisk genomlysning av tolkningen av begreppet innovation. Analysen visar att innovation kan ses som fången i en process av så kallad *social acceleration*. Innovation är en kamp, där vissa är i framkant och andra kommer efter. Produkter och tjänster behöver utvecklas allt snabbare för att tillgodose nya behov. Tid för reflektion saknas och policy ses ofta som något som måste bana väg för innovation i stället för att utgöra ett kritiskt bollplank. Användare måste anpassa sig till innovationer i stället för tvärtom. Fokus ligger i hög omfattning på ny teknologi, där bilindustrin lyckas framställa bilen som ny om och om igen medan el-cykeln inte längre uppfattas som ny. Detta, och mycket mer, kan förklara cyklingens marginella roll i innovationstänket.



## På (o)jämlig grund: Fotgängares plats i den moderna staden.

**Martin Emanuel**, forskare med inriktning på historiska studier av mobilitet, KTH.

Presentation baseras på artikeln:

Emanuel, M., Normark, D. (2024). [\(Un\)equal footing: Otherings and orderings of urban mobility](#). *The Journal of Transport History*, 44(2) 165-182.

### SAMMANFATTNING,

Denna presentation bygger på resultat från forskningsprojektet Gångbart, som undersökt hur förutsättningarna att gå i europeiska städer – främst Stockholm och Köpenhamn – förändrats sedan slutet av 1800-talet. Studien visar hur gående marginaliserades i takt med att städer och gator omprövades och byggdes om för motoriserad mobilitet. Det var fråga om en dubbel marginalisering, dels i gaturummet, dels i form av snävare föreställningar om vad gående är, kan och bör vara, och den drevs på av olika aktörers ambitioner att hantera samexistensen mellan fotgängare och bilar på stadens gator. Trafiktekniska innovationer och nya sätt att organisera gator på främjande biltrafikens framkomlighet men begränsade fotgängare, styrde dem i särskilda banor, och sökte foga in dem i det framväxande stadstrafiksystemet – inte alltid helt framgångsrikt. Trots att fotgängare i den här processen ofta reducerades till en homogen grupp trafikanter, så innebar deras *de facto* heterogena karaktär, med skiftande kroppsliga förmågor och syften med sitt gående bortom ren förflyttning, och deras ibland annorlunda, situerade förståelse av trafiken, en utmaning för trafikplanerare och andra. Samtidigt bidrog retoriska figurer och beteendekampanjer till att legitimera bilens plats i gatan och skapa och stärka en rangordning med bilister som norm och fotgängare som annorlunda och ofta otillräckliga trafikanter. I själva verket pekar våra studier på mellankrigstiden som en viktig kulturell "förberedelsetid" för bilstadens senare förverkligande. Presentationen avslutas med reflektioner kring vad det här skulle kunna betyda för dagens ambitioner att lyfta gåendets roll i stadstrafiken.

## Föredragshållare



Malin Henriksson  
VTI



Hanna Saldert  
Högskolan Väst



Christina Lindkvist  
Malmö universitet



Erik Elldér  
Göteborgs universitet



Janet van der Meulen  
Lunds universitet



Martin Emanuel  
KTH