

A woman with long dark hair is sitting on a rooftop, looking out over a cityscape under a cloudy sky. The scene is overlaid with a series of white icons in orange circles, representing different modes of transport and digital services. The icons include a car, a train, a bus, a bicycle, a person walking, a person on a screen, a person on a screen with a plus sign, a person on a screen with a plus sign and a checkmark, a bicycle, a person walking, and a cloud with a download arrow.

**Mistra SAMS**  
Sustainable Accessibility and  
Mobility Services

**INSTITUTIONELL  
KAPACITET FÖR  
DIGITALISERAD  
MOBILITET**

# Kommuners möjligheter att styra mot ”smart” mobilitet

Anna Wallsten, Malin Henriksson, Karolina Isaksson

# Bakgrund

- Transportsystemet står inför stora utmaningar.
- ”Smart” mobilitet framställs som en av de mer lovande lösningarna, men är också förknippat med en rad risker.
- Just nu befinner vi oss i ett ”möjlighetsfönster”<sup>1</sup> då offentliga aktörer kan påverka utvecklingen mot en framtid med ”smart” mobilitet.

<sup>1</sup> Reardon & Marsden(2018)

# Syfte och forskningsfrågor

Syftet med studien är att undersöka kommuners möjligheter att styra en omställning mot digitalt understödd, sk smart mobilitet.

- Hur tolkar kommunala tjänstemän innebörden av smart mobilitet?
- Hur diskuterar och motiverar kommunala tjänstemän sin egen roll, sin kapacitet och sitt handlingsutrymme i denna typ av övergångsprocesser? Vilka spänningar förekommer i deras resonemang?

## Empiriska studier i två kommuner: Botkyrka och Stockholm

Stockholm: kvalitativa intervjuer med sju tjänstepersoner

Botkyrka: explorativ workshop med nio tjänstepersoner, kvalitativa intervjuer med fem tjänstepersoner

+ dokumentanalys



# Analytiskt ramverk:

**Ledarskap** – har eller utvecklar en tydlig vision om det framtida transportsystemet med mål kopplat till hållbarhet. Har innovativ kapacitet. En aktiv roll.

**Möjliggörare** – gör aktiva försök att stimulera innovationer, öppnar medvetet upp för marknadens aktörer att driva utvecklingen. En aktiv roll.

**Laissez-faire** – en avvaktande roll som inväntar utvecklingen, saknar innovativ kapacitet, ekonomiska resurser eller visioner och mål. En passiv roll som låter andra aktörer styra.

Inspirerat av Docherty (2018), Lyons (2016), Pangbourne et. al. (2019), Mazzacuto (2015), Muhktar-Landgren & Smith (2019)

# Hur tolkas ”smart” mobilitet?

- Olika komponenter (nya fordon, appar, digital infrastruktur).
- Olika egenskaper (självkörande, uppkopplade, elektriska, delning snarare än ägandeskap, minskat resande)
- Företagsnamn frekventa. Storstadsfokus, fokus på vissa användare
- Verktyg för att möjliggöra långsiktiga samhällsmål men också förenat med en rad negativa konsekvenser

# Ledarskap

- Styra genom planering, markanvändning, lokala trafikföreskrifter.
- Styra den egna organisationen – vara förebild, visa på möjligheter
- Upphandling som verktyg att ställa krav. Betydelsen av att vara stor.

## Spänningar:

- De befinner sig i en gråzon.
- Begränsade möjligheter att styra transportsystemet – styrs på andra institutionella nivåer.
- Alla åtgärder inte uppskattade av invånare.



# Möjliggöra

- Sammanföra aktörer, etablera plattformar, ekonomiskt stödja initiativ. Medlem i referensgrupp för testprojekt.
- Ansvarar inte för kollektivtrafik. Får inte konkurrera med privata sektorn
- Privata sektorn mer lämpad – mer innovativa, riskbenägna.

## Spänningar:

- Uppmuntrar inte nödvändigtvis lösningar som gynnar alla medborgare och är kompatibla med långsiktiga samhällsmål
- Fokus på att stötta vinstdrivande företag, initiativ från civilsamhället inte lika vanligt förekommande.

# Laissez-faire

- Agerar i en ständigt föränderlig värld, omöjligt att fastställa strategier som ska vara effektiva för en lång tid framöver.
- En strategi för att bestämma nästa steg. Vänta och se hur saker utvecklar sig. Förhindra förhastade beslut –ansvar för skattepengar och upprätthålla förtroende.
- Ges inte utrymme att fokusera på detta utan det är fullt upp med mer prioritera ärenden. Det är ingen stor fråga för invånare – uppfattas som lyxsatsning.

## Spänningar:

- Offentliga aktörer har inte råd att avvakta.
- De har ett ansvar att tillse att långsiktiga mål realiserar.

# Slutsatser

- Kommuner har inte nödvändigtvis de institutionella förutsättningarna för att leda en övergång till smart mobilitet.
- Kommuners framtida roller är starkt kopplade till huruvida smart mobilitet kommer att hindra eller underlätta uppfyllandet av långsiktiga samhällsmål.
- När privata sektorn driver implementeringen av smart mobilitet tvingas kommunerna hantera lösningarna trots andra intressen eller ambitioner. Andra aktiviteter kommunerna gör har också potential, de riskeras att nedvärderas.
- Det behövs en tydligare politisk inriktning om vad som är målet med digitaliseringen. Är smart mobilitet ett mål i sig själv, eller ett verktyg för att nå andra mål?
- Mer samordning är viktigt – kan inte förväntas hanteras av enskilda kommuner

Tack för att ni  
lyssnade!

[anna.wallsten@vti.se](mailto:anna.wallsten@vti.se)  
[malin.henriksson@vti.se](mailto:malin.henriksson@vti.se)  
[karolina.isaksson@vti.se](mailto:karolina.isaksson@vti.se)

