

Energimyndighetens titel på projektet – svenska	
Minskad biltrafik i Göteborg: en förutsättning för klimatomställning, men hur?	
Energimyndighetens titel på projektet – engelska	
Reduction of car use in Gothenburg: a prerequisite for combating climate change, but how?	
Universitet/högskola/företag	Avdelning/institution
Göteborgs universitet	Institutionen för globala studier
Adress	
Box 700, 405 30 Göteborg	
Namn på projektledare	
Sofie Hellberg	
Namn på ev övriga projektdeltagare	
Benjamin Knutsson	
Nyckelord: 5-7 st	
Biltrafik, omställning, Göteborg, skoltransporter, styrning	

Förord

Projektet ”Minskad biltrafik i Göteborg” är finansierat av Energimyndigheten och till detta projekt har varit kopplat en referensgrupp med representanter från Göteborgs stad, Göteborgs universitet, Hyresgästföreningen, Familjebostäder och Näringslivet i Majorna/Älvsborg.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Summary	2
Inledning/Bakgrund	4
Genomförande	4
Resultat	5
Diskussion	7
Publikationslista	8
Referenser, källor	9
Bilagor	9

Sammanfattning

En omställning i trafiksystemet är nödvändig för att vi ska kunna nå klimatmålen, både nationellt och i Göteborg. Transportsektorn i Sverige står för ca en tredjedel av landets totala utsläpp av växthusgaser emedan den i Göteborg står för cirka en fjärdedel av de totala utsläppen. Göteborg Stad har en hög ambition när det gäller en omställning men den går i praktiken långsamt, vilket delvis kan förklaras av

path dependency och av uppfattningar om bristande acceptans hos invånarna i Göteborg.

Detta projekt har därför undersökt målkonflikter och andra hinder för att en omställning i transportsektorn ska kunna ske i staden. Särskild fokus har lagts vid minskad biltrafik till förmån för aktiva transportslag som cykel- och gångtrafik.

Genom intervjuer med nyckelpersoner inom staden och med representanter för civilsamhälle och företag har projektet undersökt målkonflikter och utmaningar i samband med en omställning av trafiken i Göteborg. Sammanfattaget visar resultat av denna studie att en omställning av trafiken präglas av målkonflikter såväl som föreställningar om bristande acceptans hos medborgarna. Studier av medborgares perspektiv saknas dock, ofta är det röststarka grupper i staden som hörs när frågorna debatteras som inte nödvändigtvis är representativa.

Enkät- och intervjustudier av attityder hos föräldrar när det gäller skoltransporter har också gjorts. Denna studie visar att skoltransporter är en omtvistad fråga och att de är intimt förknippade med frågor kring identitet och framförallt ansträngningar när det gäller att konstituera sig själv som en ansvarsfull förälder. Men även om de flesta föräldrar är oroliga över klimatförändringar, är det inte en viktig faktor i hur de väljer att transportera sig till skolan. Istället för ett fokus på klimatet sätts sociala fördelar, främjande av oberoende och barns rörlighet och tillägnande av en urban livsstil i förgrunden. Dessa resultat står i kontrast till tidigare forskning om hur föräldrar försöker forma sig själva som ansvarsfulla subjekt genom att köra sina barn i bil till skolan. Det vi ser i vår studie är en konkurrerande diskurs om vad ansvar innebär i relation till skolpendling och detta resultat kompletterar nyare litteratur som visar hur föreställningar om "bra" föräldraskap också kan gynna aktiva transporter.

Ett av projektets huvudargument är att staden måste förstå och arbeta med medborgarnas acceptans av en omställning i trafiken och med positiva framtidsbilder av fördelarna med en sådan omställning. Utifrån dessa resultat har projektet därför initierat ett samverkansprojekt tillsammans med Göteborgs stad och Göteborgsregionen för att ytterligare studera, och arbeta med, medborgarperspektiv inom Göteborg och Göteborgsregionen och medel från FORMAS har sökts för detta ändamål. I detta samverkansprojekt närmar vi oss frågan om social acceptans som både en utmaning och en möjlighet. Utgångspunkten är att genom att förstå allmänhetens preferenser kan policyer skraddarsys för att möta invånarnas behov och därigenom öka acceptansen och legitimiteten för omställningen, särskilt när det gäller åtgärder som minskar biltrafiken till förmån för gång, cykling och kollektivtrafik.

Summary

A transition in the transport system is necessary if we are to achieve the climate targets, both nationally and in Gothenburg. The transport sector in Sweden accounts for about a third of the country's total greenhouse gas emissions, while in

Gothenburg it accounts for about a quarter of total emissions. The City of Gothenburg has a high ambition when it comes to a transition, but in practice it is slow, which can partly be explained by *path dependency* and by perceptions of the lack of acceptance from the inhabitants in Gothenburg.

This project has therefore investigated conflicts of objectives and other obstacles to a transition in the transport sector in the city. Particular focus has been placed on reducing car traffic in favour of active transport modes such as cycling and walking.

Through interviews with key people in the city and with representatives of civil society and businesses, the project has investigated the conflicting objectives and challenges associated with a transition of transport in Gothenburg. In summary, the results of this study show that a traffic transition is characterised by conflicting goals as well as perceptions of a lack of acceptance among citizens. However, studies of citizens' perspectives are lacking; often it is groups with strong voices in the city that are heard when the issues are debated, which are not necessarily representative.

Survey and interview studies of parents' attitudes towards school transport have also been conducted. This study shows that school transport is a contentious issue and that it is intimately linked to issues of identity and especially efforts to constitute oneself as a responsible parent. However, while most parents are concerned about climate change, it is not a major factor in how they choose to transport themselves to school. Instead of a focus on the climate, social benefits, promotion of independence and children's mobility and adoption of an urban lifestyle are emphasised. These findings contrast with previous research on how parents try to shape themselves as responsible subjects by driving their children to school by car. What we see in our study is a competing discourse on what responsibility means in relation to school commuting and this finding complements recent literature showing how notions of 'good' parenting can also favour active transport.

One of the project's main arguments is that the city must understand and work with citizens' acceptance of a change in traffic and with positive future images of the benefits of such a change. Based on these results, the project has therefore initiated a collaborative project together with the City of Gothenburg and the Gothenburg region to further study, and work with, citizen perspectives in Gothenburg and the Gothenburg region and funds from FORMAS have been applied for this purpose. In this collaborative project, we approach the issue of social acceptance as both a challenge and an opportunity. The starting point is that by understanding the public's preferences, policies can be tailored to meet the needs of residents and thereby increase the acceptance and legitimacy of the transition, especially when it comes to measures that reduce car traffic in favour of walking, cycling and public transport.

Inledning/Bakgrund

Bakgrunden till projektet är det faktum att en omställning i trafiksystemet är nödvändig för att vi ska kunna nå klimatmålen, både nationellt och i Göteborg. Göteborg Stad har en hög ambition när det gäller en sådan omställning emedan omställningen i praktiken går långsamt. Detta projekt valde därför att undersöka mållkonflikter och andra hinder för att en omställning i transportsektorn ska kunna ske i Göteborg. Särskild fokus har lagts vid minskad biltrafik till förmån för aktiva transportslag som cykel- och gångtrafik. Två delstudier har genomförts i projektet: en studie med fokus på skoltransporter på Kungsladugårdskolan i Majorna/Kungsladugård i Göteborg och en studie med fokus på policyarbetet och styrning, framförallt utifrån perspektiv från tjänstepersoner inom Göteborgs stad.

Kunskapsläget när det gäller dessa två delstudier kan sammanfattas genom att konstatera att det finns god kunskap hos de tjänstepersoner som arbetar med frågan när det gäller att omställningen går för långsamt. Samtidigt saknas kunskap kring hur detta ska kunna ske i en politiskt styrd organisation i en fråga där både politiker och medborgare upplevs som förändringsobenägna. Särskilt saknas medborgarens perspektiv, då debatten kring biltrafik ofta drivs av delar av befolkningen som är röststarka och inte nödvändigtvis är representativa för alla invånare i staden. Detta projekt har delvis fokuserat på medborgarperspektiv genom den studie som gjorts av hur föräldrar resonerar kring skoltransporter. Projektet har också initierat ett samverkansprojekt tillsammans med Göteborgs stad och Göteborgsregionen för att, utifrån studiens slutsatser ytterligare studera medborgarperspektiv inom Göteborg och Göteborgsregionen. I detta samverkansprojekt har nya forskningsmedel sökts.

Genomförande

Två delprojekt har ingått i projektet. En studie av skoltransporter som letts av Benjamin Knutsson som är docent vid institutionen för didaktik och pedagogisk profession. Den andra delstudien, kring policyarbetet och styrning, har letts av Sofie Hellberg som även är projektledare för hela studien. Under en begränsad period har Sara Löwgren hjälpt till att ta fram en litteraturöversikt kring frågan om biltrafik i Göteborg för policystudien.

I skoltransportstudien har en enkät med föräldrar genomförts. Enkäten besvarades av 400 föräldrar. Semistrukturerade intervjuer med skolläda och föräldrar har också genomförts. Resultaten av enkät och intervjuer har presenterats för skolan, i en akademisk publikation (bifogad) samt i workshops tillsammans med Göteborgs stad och Chalmers.

I studien som fokuserat på policyarbetet och styrning har semistrukturerade intervjuer genomförts med representanter från Göteborgs stad olika kontor och förvaltningar (Trafikkontoret, Business Region Gothenburg, Miljöförvaltningen,

Demokrati- och medborgarservice, Stadsplaneringskontoret¹⁾ såväl som med Hyresgästföreningen, Familjebostäder, Naturskyddsföreningen, Cykelfrämjandet, Trafikverket och Näringslivet i Majorna/Linné samt Volvo cars.

Resultat

I studien som fokuserar på policy och styrning frågade vi oss hur rationaliteter inom Göteborgs stad formar föreställningarna om och möjligheterna till en minskning av biltransporterna i Göteborg. För att förstå målkonflikter och hinder fokuserade på utmaningar och konflikter i relation till tids- och rumsaspekter, olika typer av cirkulation i staden samt föreställningar om det (om)möjliga.

Vad vi har funnit är att en bil- och vad man kan kalla ”postbillogik” finns samtidigt i stadens styrande logik inom transportsektorn. Den bilcentrerade logiken utmanas och problematiseras men samtidigt upplever tjänstepersoner att dagliga besluten inom staden inte tillräckligt starka för att bidra till att transport- och klimatmål uppnås genom att se till att biltrafiken minskar.

Motståndet mot kraftfulla åtgärder förklaras dels av så kallad *path dependency* och dels av politikernas rädsla för motreaktioner från allmänheten, vilket tillsammans signalerar att det finns en bias i relation till bilen som transportmedel i både förvaltning och beslutsfattande och som i sin tur korresponderar med resultat från tidigare studier (Pettersson, Stjernborg och Curtis 2021).

Detta resulterar bland annat i upplevda målkonflikter mellan minskad biltrafik och skapande av arbetstillfällen och tillväxt, användning av stadens utrymme, tillgänglighet, målen för nationell, regional och lokal trafikplanering samt mellan nuvarande och framtida behov.

När tjänstepersoner problematiserar det bilcentrerade systemet finns det en medvetenhet kring, och ett problematiserande av, att bilen har fungerat och fortfarande fungerar som en måttstock i förhållande till tid/rumsaspekter i staden. I en övergång till ett hållbart transportsystem ses emellertid organiseringen av utrymmet – när det gäller vägar, cykelbanor och parkeringsområden – som nyckeln till att möta utmaningarna med hållbara transporter. Medborgarnas förhållande till tid (och hastighet) antas mer eller mindre som given och är inte föremål för en analys i förhållande till exempel rättviseaspekter. Här krockar dock flera olika temporaliteter; klimatkrisens brådska krockar med hur tidspress främst förstås inom ramarna för vissa människors hektiska vardag medan andras preferenser för ett långsammare tempo inte beaktas. Denna dynamik bekräftar tidigare forskning som fokuserat på tidsaspekter av stadsplanering (Abram 2014).

Ett annat viktigt resultatet av studien är att frågor kring rättvisa ofta kopplas till idéer om förändring medan *status quo* vanligtvis antas vara en mer neutral

¹ Intervjuerna ägde rum innan den nyligen gjorde omorganisationen av några av dessa kontor och förvaltningar.

position. Behoven, kraven eller användningen av olika former av transportsätt analyseras vanligtvis inte som något som har ojämna effekter för olika grupper av människor i staden, samtidigt som ett bilberoende transportsystem med nödvändighet innebär en ojämn fördelning risk mellan utsatta trafikanter, som utsätts för risker, och bilanvändare, som utsätter människor för risker.

Vi har också visat i vår forskning hur Trafikverkets prognoser för trafikutvecklingen spelar en viktig roll. Utan starka politiska åtgärder blir dess kontinuerliga förutsägelser om ökad trafik, baserade på historiska och aktuella trender, en självuppfyllande profetia.

Vidare har vi visat hur dessa tidsmässiga dimensioner gör produktivt arbete genom att nuet är förknippat med ett antal svåra politiska avvägningar och målkonflikter i relation till en hållbarhetsövergång medan idén om övergången spelar en mer positiv och lukrativ roll i mer avlägsen och avpolitiserad framtid.

Sammanfattningsvis visar Göteborgsfallet att det finns potential i omställningen till ett mer hållbart transportsystem eftersom bilberoendet problematiseras och åtgärder vidtas, men det finns samtidigt en begränsning för vad som kan åstadkommas utan kraftfulla åtgärder som vågar omordna hierarkier i stadens transportsystem.

Slutligen menar vi att en omställning i transportsystemet är en utmaning eftersom den kräver förändringar när det gäller den övergripande logiken kring en ständigt pågående, och ökande, cirkulation av människor och varor samt förändringar när det gäller vårt förhållande till avstånd och tid. Detta försvåras av att föreställningar av denna cirkulation är nära knutna till det sätt som frihet förstås och manifesteras i samtida liberala samhällen.

När det gäller skoltransportstudien har projektet utforskat hur föräldrar i bostadsområdet Majorna, Göteborg, förstår vardagliga val när det gäller skoltransporter, och hur de förstår sig själva i relation till dessa val. Detta i ett sammanhang av ett allt ökande fokus på klimatet. Våra resultat visar att skoltransporter är en omtvistad fråga och att de är intimt förknippade med frågor kring identitet, känslor och framförallt ansträngningar när det gäller att konstituera sig själv som en ansvarsfull förälder.

Men även om de flesta föräldrar är oroliga över klimatförändringar, är det inte en viktig faktor i hur de väljer att transportera sig till skolan. Trots att studien utfördes i en stad med ambitiös klimatpolitik och i ett bostadsområde med gynnsamma förutsättningar samt i en kontext av allt ökande oro för klimatet överensstämmer resultaten därmed med tidigare studier.

Våra resultat pekar dock också på vissa komplexiteter. Istället för ett fokus på klimatet sätts sociala fördelar, främjande av oberoende och barns rörlighet och tillägnande av en urban livsstil i förgrunden. Dessa resultat står i kontrast till tidigare forskning om hur föräldrar försöker forma sig själva som ansvarsfulla

subjekt genom att köra sina barn i bil till skolan. Det vi ser i vår studie är en konkurrerande diskurs om vad ansvar innebär i relation till skolpendling och detta resultat kompletterar nyare litteratur som visar hur föreställningar om "bra" föräldraskap också kan gynna aktiva transporter. Det som är intressant är dock att denna diskurs förbiser, och till och med uttryckligen förringar, frågan om klimatförändringar. Våra resultat visar att dagliga biltransporter till skolan kan sammanfalla med djup oro för klimatet. Klimatångest hindrar därmed inte föräldrar från att sätta sig bakom ratten, eftersom andra faktorer i det dagliga livet upplevs som mer pressande.

När det gäller uppfattningar om framtida trafik i Majorna visar våra resultat en spänning mellan vad informanter förväntar sig och vad de hoppas på. De flesta som vi intervjuat förväntar sig att trafiken, och de problem som den är förknippad med, kommer att öka även om de önskar en situation med färre bilar. Men det finns också en föreställning om att färre bilar skulle innebära en ödselig stad och det verkar svårt för informanter att föreställa sig uppkomsten av andra aktiviteter och transportsätt i de utrymmen som för närvarande upptas av bilar.

I slutändan tyder vår studie på att det finns en "lång väg att gå" när det gäller att premiera aktiva transporter till skolan. Vår studie är dock begränsad och det behövs mer forskning klimatfrågan i relation till skoltransporter och föreställningar om ansvarsfullt föräldraskap; hur urban klimatpolitik spelar roll i människors vardag; och hur vi kan föreställa oss olika, hållbara, framtider i staden

Resultaten pekar sammantaget på vikten av att fysiskt begränsa tillgängligheten för biltrafik om biltransporterna till skolan ska minska. Dessutom tyder resultaten på att klimatpolitiken i städerna behöver komma närmare människors vardag och underlätta barns aktiva transporter. Slutligen verkar det angeläget att främja medborgares föreställningsförmåga bortom bilen när det gäller hur vi kan organisera transporter och boende i staden och att lyfta fram de potentiella miljömässiga och sociala fördelarna med detta.

Diskussion

Sammantaget visar forskningsprojektets resultat att omställningen i Göteborgs transportsektor karaktäriseras av målkonflikter samt av en försiktighet när det gäller att vidta kraftfulla åtgärder pga rädsla för bakslag från medborgarna och politiken. På det sättet visar projektet på en intressant ambivalens när det gäller politikernas ambition när det gäller klimatomställning: på samma gång som politiken antagit ambitiösa mål i miljö- och klimatprogrammet så finns även motstånd mot beslut, tex när det gäller begränsning av parkeringsyta, som är ett sätt att implementera dessa mål.

Dessa hinder för omställningen i transportsektorn pekar på vikten av att fokusera på social acceptans. Inga övergripande acceptansstudier har dock gjorts i Göteborg när det gäller omställningen i transportsystemet. Resultaten visar även på vikten av att aktivt lyssna på och arbeta med medborgarnas perspektiv.

Genom Avsiktförklaringen som är en samverkansplattform mellan Chalmers, Göteborgs universitet och Göteborgs stad har dessa aspekter tagits vidare i ett nytt samverksprojekt mellan projektledaren för detta projekt, Miljöförvaltningen på Göteborgs stad och Göteborgsregionen. Projektet ämnar studera, och arbete med, social acceptans och medborgarperspektiv.

Publikationslista

Knutsson, B. and Hellberg, S. (2023). [Ways to go? \(Un\)sustainable school commuting in Majorna, Gothenburg city](#). *International Journal of Urban sustainable development*.

Abstract

Gothenburg city has bold ambitions of becoming carbon neutral. School commuting is one piece of the puzzle in reducing emissions. While the literature on school transportation is extensive, the issue of climate change has been overlooked. This article explores how parents in the district of Majorna understand mundane choices of school transportation in a context of increasing recognition of climate change. The article shows that school transport is a contentious issue, entangled with subjectivity, emotions, and notions of responsibility. The findings also highlight some complexities: (1) Although most parents are concerned with climate change it is not a significant factor in daily transportation. (2) There is a discourse in favour of active transportation where climate change is explicitly downplayed, on the other hand regular car use merges with deep climate concerns. (3) Informants' anticipations of future urban traffic conflict with their hopes, yet it seems difficult to imagine something otherwise.

Hellberg, S, Knutsson, B and Löwgren, S (under review in *Mobilities*) Time/space relationships and imaginaries of the (im)possible: reducing car traffic within the system of automobility

Abstract

If we are to achieve climate change targets, transport systems need to transform. This article is concerned with the prospects for a transition from car to post-car logics in urban areas. It employs a governmentality framework, which addresses circulation as an overarching rationale, alongside Urry's theory of "automobility." These theories are employed to analyse dynamics in Gothenburg, Sweden. Gothenburg is an interesting case in the context of reducing car use given its identity as a "car city." Despite this, Gothenburg has high ambitions in terms of reducing car traffic. Reaching these goals are however associated with challenges as prognoses predict a continued increase in car traffic and political acceptance is viewed as an obstacle. The article's findings are based on semi-structured interviews with public officials and stakeholders, zooming in on time/space relationships, circulation and pace and imaginaries of the (im)possible. We argue that sustainability transitions in transport are particularly difficult because they require alterations of the rationale of circulation and shifts in our space/time relationships. In turn, governing logics in automobility are hard to challenge

because the movement and circulation of “people and things” are closely tied to how freedom is exercised, understood and manifested in contemporary liberal societies.

Referenser, källor

Abram, Simone. 2014. “The time it takes – temporalities of planning.” *Journal of the Royal Anthropological Institute (N.S.)*: 129-147.

Pettersson F, Stjernborg V, Curtis C 2021. “Critical challenges in implementing sustainable transport policy in Stockholm and Gothenburg”. *Cities* 113: 103153.

Bilagor

- Administrativ bilaga
- Vetenskapliga artiklar (1 publicerad och 1 inskickat manus som är under granskning) (EJ SPRIDNING via hemsidan)