

## **Strategi skifte 3**

Från skilda sektorer till integrerade arbetssätt och lösningar i mötet mellan byggd miljö och mobilitet

**Fördjupad strategi, Skifte 3 - Från skilda sektorer till integrerade arbetssätt och lösningar i mötet mellan byggd miljö och mobilitet**

Adress: Drottninggatan 33, 111 51 Stockholm

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

Författare: Emma Hult, Jessica Andersson, John Hultén, Line De Verdier, Maria Schnurr, Olle Samuelson

Redaktör: Jenny Simonson

Datum: 2026-03-18

# Förord

ShiftSweden tar utgångspunkt i den omställning samhället är inne i och som behöver accelerera genom att adressera den byggda miljöns- och mobilitetssystemens behov av forskning, utveckling och innovation. Programmet utgår från systeminnovation och ett platsbaserat perspektiv.

ShiftSwedens mission är:

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

Missionen 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 lösningar och arbetssätt i mötet mellan byggd miljö och mobilitet.

För varje skifte finns en fördjupad strategi som konkretiserar skiftets utmaningar och behov. I det här dokumentet beskrivs strategin för skifte 3. Strategin syftar dels till att fungera som underlag för programmet vid beslut om insatser, dels till att utgöra underlag för aktörer i deras arbete med att formulera projektidéer och förslag vid utlysningar. Den ska ses som ett första steg i att initiera forskning, utveckling och innovation i mötet mellan byggd miljö och mobilitet. Det här dokumentet är ett första steg i att beskriva inriktningen för skiftet. Strategin kommer behöva förfinas och förändras under ShiftSwedens programperiod.

Strategin har tagits fram inom ShiftSwedens programkontor och har involverat en bred uppsättning aktörer genom intervjuer, utforskande workshops och metodik för systeminnovation.

# Innehåll

<b>1</b>	<b>Platsbaserad systeminnovation i nya gränssnitt.....</b>	<b>5</b>
1.1	Två system med ett gemensamt ansvar .....	5
1.2	Förenade i fysisk planering.....	6
1.3	Ett Sverige, flera framtider.....	8
<b>2</b>	<b>Där systemen möts - fem områden för forskning och innovation .....</b>	<b>10</b>
2.1	Bättre planeringssystem .....	11
2.2	Rätt markanvändning.....	14
2.3	Nya affärs- och förvaltningsmodeller.....	16
2.4	Delande och tjänstebaserat som norm .....	18
2.5	Avgörande teknikskiften .....	21
<b>3</b>	<b>Vägen till målet: ShiftSwedens insatser .....</b>	<b>23</b>
3.1	Vi visar hur .....	23
3.2	Innovation hela vägen .....	24
3.3	Strategiska val och balans.....	25
<b>4</b>	<b>Referenser .....</b>	<b>27</b>

# Sammanfattning

Rapporten presenterar ShiftSwedens fördjupade strategi för Skifte 3: "Från skilda sektorer till integrerade arbetssätt och lösningar i mötet mellan byggd miljö och mobilitet". Strategin identifierar fem fokusområden där de två systemen möts: Bättre planeringssystem, Rätt markanvändning, Nya affärs- och förvaltningsmodeller, Delande och tjänstebaserat som norm och Avgörande teknikskiften. Genom forskning och innovation inom dessa områden kan ShiftSweden bidra till en mer sammanhängande och hållbar samhällsutveckling med miljömässiga, sociala/hälsorelaterade och ekonomiska mervärden.

# 1 Platsbaserad systeminnovation i nya gränssnitt

## 1.1 Två system med ett gemensamt ansvar

Byggd miljö och mobilitet är två system som skapar många grundläggande värden för individer, organisationer och samhället i stort, men som också har betydande påverkan på klimatet och medför omfattande resursförbrukning<sup>1</sup>. Systemen består av aktörer, regelverk, teknologier, processer och normer som är sammankopplade på sätt som i vissa fall leder fram till, och i andra fall motverkar, uppsatta samhällsmål.

Mobilitetssystemet består av omfattande infrastruktur och miljontals fordon. Ansvaret för infrastrukturen är fördelat på nationell, regional och kommunal nivå, medan fordonen tillhandahålls av kommersiella eller offentliga aktörer eller ägs privat. Mobilitetssystemets syfte är att skapa tillgänglighet så att människor kan nå arbete, utbildning, service, handel och fritidsaktiviteter. Det har även stor påverkan på miljö, klimat, markanvändning, trygghet och hälsa.

Systemet för samhällsbyggande omfattar byggnader, anläggningar och transportinfrastruktur. Aktörerna utgörs av fastighets- och infrastrukturägare, arkitekter och teknik konsulter, entreprenörer och byggmaterialföretag. Cirka hälften av alla investeringar i den byggda miljön kommer från offentlig sektor, medan de utförande aktörerna till största delen består av privata företag. Den byggda miljön ska uppfylla olika behov i samhället som boende, handel, industri, kontor, sjukvård, utbildning, rekreation, transport.

Systemen för mobilitet och byggd miljö hänger ihop och skapar förutsättningar för varandra. Den byggda miljön avgör behovet av att resa och möjligheten att välja färdmedel. Mobilitetssystemet skapar tillgänglighet, vilket i sin tur styr var utveckling av den byggda miljön kan ske<sup>2</sup>. Trots ett starkt samband har dessa två ofta utvecklats i separata spår med bas i olika sektorer. Genom att integrera systemen skapas förutsättningar för en mer sammanhängande och hållbar samhällsutveckling med mervärden som både gynnar oss som lever idag och framtida generationer.

---

<sup>1</sup> Till exempel står bygg- och fastighetssektorn för drygt 20 procent och transportererna för 35 procent av växthusgasutsläppen (Boverket, 2025 respektive Naturvårdsverket, 2025)

<sup>2</sup> Wegener och Fürst, 1999

- **Miljömässiga mervärden.** Genom att utforma den byggda miljön på sätt som stödjer mer hållbara färd sätt (som gång, cykel och kollektivtrafik) minskar klimatutsläpp och mängden skadliga luftpartiklar. När planeringen fokuserar på effektiv markanvändning och minskar behovet av stora ytor för fordonstrafik, frigörs mark som kan omvandlas till rekreationsytor och ekosystemtjänster, som bidrar till biologisk mångfald och klimatanpassning.
- **Sociala och hälsorelaterade mervärden.** Genom att integrera bostäder, arbetsplatser, service med mobilitetslösningar minskar restiderna. Detta kan skapa mer tillgängliga, attraktiva, resilienta och trygga städer och samhällen där människor kan spara tid och ha nära till det de behöver. Genom att till exempel skapa miljöer med hög gångvänlighet uppmuntras till fysisk aktivitet och sociala möten i vardagen. Detta kan minska hälsoproblem men kan också bidra till ökad trygghet.
- **Ekonomiska mervärden.** Bättre integrering mellan mobilitet och byggd miljö möjliggör ökad täthet och regionala samband som bidrar till agglomerationseffekter - produktiviteten ökar genom bättre matchning på arbetsmarknaden, snabbare kunskapsspridning och mer effektiv delning av gemensamma resurser. Det kan bidra till att höja fastigheternas marknads- och samhällsvärde genom ökad attraktivitet och lägre vakansgrader. Genom att erbjuda alternativa mobilitetslösningar minskar behovet av dyra investeringar i parkeringsytor, kostnader som även drabbar hyresgäster utan bil.

## 1.2 Förenade i fysisk planering

I den fysiska samhällsplaneringen finns ett historiskt gränssnitt mellan systemen för byggd miljö och mobilitet. Planeringen styrs med verktyg som regionplan, översiktsplan, detaljplan samt väg- och järnvägsplaner. Här beslutas om hur marken ska användas och vilka behov inom byggd miljö och mobilitet som ska uppfyllas. I bästa fall lyckas det på ett sätt som skapar goda livsmiljöer, men ofta innebär det avvägningar och målkonflikter där något behov eller intresse får styras på bekostnad av allt för många andra värden. Markanvändningen riskerar att låsas fast på en för detaljerad nivå, vilket kan skapa svårigheter i efterföljande skeden.

Trots att systemen för byggd miljö och mobilitet tillsammans bygger våra städer och samhällen kännetecknas de av olika yrkeskulturer, tidshorisonter, geografiska skalor, aktörer och drivkrafter. De verkar i silos och det finns få gränsgångare, även om aktörer i båda systemen kan uppleva att man är beroende eller till och med underställd den andra.

Båda systemen tenderar att fastna i sina expertområden, logiker, målsättningar och styrmodeller vilket minskar möjligheter att samarbeta effektivt.

- **Målkonflikter:** Båda systemen har vissa målsättningar som negativt påverkar det andra systemet. Till exempel kan en hög kvalitet i mobilitetssystemet ha negativ påverkan på den byggda miljön: lätt och snabb pendling som skapar problem på de platser som lämnas ("sovstäder"), eller banvallar som skär genom områden och skapar segregation. Hur marken ska nyttjas och huruvida den byggda miljön eller transport och mobilitet ska prioriteras i planeringen, ger upphov till målkonflikter.
- **Skilda geografiska perspektiv:** Aktörer inom byggd miljö och mobilitet präglas av olika geografiska perspektiv. Inom byggd miljö är en vanlig utgångspunkt det lokala perspektivet med fokus på platser. Aktörer inom mobilitet tar istället oftare utgångspunkt i flöden och förflyttningar mellan platser.
- **Olika yrkeskulturer:** Medan mobilitet och transport präglas av en ingenjörinriktad kultur, präglas den byggda miljön av en bredare uppsättning kompetenser. Det påverkar också synen på kunskap. Transportplanerare lutar ofta åt kunskap baserad på kvantitativa modeller och optimering av flöden, medan stadsplanerare oftare lutar åt kunskap baserad på erfarenhet, visioner och holistiska bedömningar av platser<sup>3</sup>.

Både byggd miljö och mobilitet handlar om långsiktiga perspektiv, där det som planeras och skapas ofta har livslängder på flera decennier och i många fall sekel. Processerna är också långa och påverkas av flera beslutsnivåer i samhället. Samtidigt sker viss utveckling med kortsiktiga syften utan tillräcklig analys. Det sätt som vi planerar, utvecklar, producerar och driftar den byggda miljön och mobiliteten präglas idag av strukturer som delvis motverkar möjligheten att ställa om till fossilfria, resursmedvetna, attraktiva och tillgängliga livsmiljöer för alla. Det finns många synergier som inte tillvaratas.

---

<sup>3</sup> te Brömmelstroet och Bertolini, 2010

## 1.3 Ett Sverige, flera framtider

Integrerade lösningar och arbetssätt i mötet mellan byggd miljö och mobilitet behöver ta utgångspunkt i insikter om grundläggande utmaningar våra platser står inför.

**Demografisk förändring** är ofta en ihållande och självförstärkande process. Platser präglas av dess befolkning, både i den lokala och den större skalan. Sverige har under en lång period haft en hög befolkningstillväxt, från inflyttade men också från ett födelseöverskott. Goda levnadsvillkor gör att vi lever allt längre och att vår ålderssammansättning förändras. Men utvecklingen ser olika ut i olika delar av landet. Under 2023 minskade befolkningen i 193 av landets 290 kommuner<sup>4</sup>. På många platser i landet flyttar de unga, och de allt äldre blir kvar. Även urbaniseringen är en utveckling som är självförstärkande. Allt fler människor samlas i urbana områden, där allt fler behöver dela på utrymme och resurser.

**Regionalekonomiska drivkrafter** påverkar förutsättningar för våra platser. Tillgång till större marknader och lägre transportkostnader drar verksamheter till mer centrala lägen. Höga markpriser och trängsel är krafter som verkar i motsatt riktning. Globala värdekedjor gör att länder som Sverige specialiserar i aktiviteter som finns i "ändarna" på värdekedjan, till exempel FoU, design, marknadsföring och kringtjänster. Detta är ofta kunskapsintensiv verksamhet som söker tillgång till humankapital, moderna kontorslokaler, internationell tillgänglighet och närhet till universitets- och forskningsmiljöer. Det har stimulerat urbanisering och medfört att "den täta staden" blivit alltmer relevant som produktionsmiljö.<sup>5</sup> I takt med att städer förtätas ökar behovet av yteffektiva transportlösningar. En plats ekonomiska förutsättningar påverkas även av den historiska strukturen som begränsar eller möjliggör olika former av ekonomisk verksamhet.

Det är tydligt att olika platsers behov ser helt olika ut och lösningar behöver utvecklas därefter. Vi kan se **flera olika framtider** växa fram bredvid varandra. Dessa parallella utvecklingar rör faktorer som växande och krympande befolkning, ökande och minskande geografiska avstånd, ökande och minskande ekonomiska investeringar. Att skapa en gemensam tilltro, ökad trygghet och social sammanhållning i den kontexten medför nya utmaningar för vårt samhälle. De parallella framtiderna innebär också olika tillgång till resurser, service och möjligheter. Ekonomisk ojämlikhet och social segregation riskerar att förstärkas om inte platsers behov möts med rättvisa och inkluderande strategier.

---

<sup>4</sup> SCB, 2023

<sup>5</sup> Andersson, 2025.

Byggd miljö och mobilitet utgörs av **strukturer som är kostsamma att både skapa och bibehålla**, och de lever kvar under lång tid. Vad vi underhåller och tillför idag behöver utgå från en förståelse för morgondagens utmaningar på varje unik plats. Anpassningsstrategier snarare än tillväxtstrategier börjar utvecklas på vissa platser och geografisk samverkan i nätverk ses idag som en mer angelägen väg för att skapa utvecklingsförutsättningar i delar av vårt land.

För att möta komplexa samhällsutmaningar krävs ett **utvecklat systemtänkande**. Det innebär att vi inte bara kan se till enskilda delar, utan behöver förstå hur olika komponenter i byggd miljö och mobilitet samverkar. Statliga investeringar i infrastruktur och offentlig service har betydelse för var människor, företag och kreativa idéer samlas över tid. Hur samhället ser på ägande, lån, boende etcetera har också en strukturerande roll. Att kombinera lokal och regional täthet med en stark digital utveckling, där rumslig närhet minskar i betydelse, ställer komplexa krav på såväl samhället som oss individer. Våra ekonomiska och tekniska system, liksom olika material- och värdekedjor, är idag globalt sammankopplade och kan vara frikopplade från lokalsamhället.

Faktorerna ovan bidrar till att **normer och preferenser** i samhället förändras. Beteenden och livsval förstärks av de förutsättningar som finns att tillgå. Individens uppfattning om dess möjligheter att göra aktiva och välinformerade val påverkar samhället i stort. Normer och preferenser uppstår inte i ett vakuum. Forskning och innovation kan spela en viktig roll för att förstå och forma hur dessa förändras över tid.

## 2 Där systemen möts – fem områden för forskning och innovation

ShiftSweden har genom dialog med en bredd av aktörer identifierat kritiska knäckfrågor i mötet mellan byggd miljö och mobilitet. Dialogerna visar att dagens system lider av tre grundläggande brister<sup>6</sup>:

- **Fragmenterat ansvar:** Det saknas ett helhetsansvar, vilket skapar glapp mellan olika delar av systemen för byggd miljö och mobilitet.
- **Låsta incitament:** Dagens strukturer premierar kortsiktig förvaltning och optimering snarare än långsiktig förändring.
- **Stagnerande roller:** Aktörer upplever sig låsta i sina nuvarande roller, vilket gör det svårt att agera enligt de behov man själv identifierar.

För att adressera dessa övergripande brister fokuserar ShiftSweden på fem områden där byggd miljö och mobilitet behöver mötas i nya, integrerade lösningar och arbetssätt. Områdena tar utgångspunkt i olika systemdimensioner: regelverk, infrastruktur, affärsmodeller, normer och teknik. De har olika ingångar och fokus men är tydligt sammankopplade och delvis överlappande.

---

<sup>6</sup> Green Mind, 2025

Område	Huvudsaklig systemdimension och inriktning
Bättre planeringssystem	Regelverk. Förändrade institutionella ramverk som ökar integrering mellan olika planeringssystem och nivåer.
Rätt markanvändning	Infrastruktur. En effektiv och flexibel markanvändning som skapar värden för samhället och nytta för både människa och natur.
Nya affärs- & förvaltningsmodeller	Affärsmodeller. Nya hållbara modeller i företag och myndigheter för hur arbete organiseras och produkter och tjänster tillgängliggörs.
Delande och tjänstebaserat som norm	Normer. Göra tjänster och delning till det självklara förstahandsvalet i vardagen.
Avgörande teknikskiften	Teknik. Utnyttja potentialen i ny teknik för att främja utveckling i gränssnittet mellan byggd miljö och mobilitet.

## 2.1 Bättre planeringssystem

Samhällsplanering är avgörande för att skapa balans och långsiktig förutsägbarhet i hur vi använder vår mark och våra resurser. Den bidrar till att planera och gestalta samhällets rumsliga funktioner och skapar därmed grundförutsättningar för byggd miljö och mobilitet. Samhällsplaneringen är ett centralt verktyg för att hantera de många olika och ofta konkurrerande intressena, både bevarande- och exploateringsintressen.

Planeringen av hur vi ska använda och bebygga marken är en av de mest strukturerande och värdeskapande processerna som finns i samhället.<sup>7</sup> Både formella och informella regler styr hur planeringen fungerar. Flera studier och utredningar har identifierat brister i dagens planeringssystem.<sup>8</sup> Det finns behov av att använda befintliga processer bättre och att utveckla nya planeringsprocesser. Systemen behöver ge bättre förutsättningar för integrerade lösningar och prioriteringar mellan olika geografiska och administrativa skalor.

<sup>7</sup> Boverket, 2024

<sup>8</sup> DS 2023:28, SOU 2015:59

Planeringssystemet i Sverige kännetecknas av att det saknas rumslig planering nationellt, en relativt svag regional planering samt ett fokus på kommunal planering. Det har medfört **bristfällig vertikal planering**. Viktiga samhällsfunktioner såsom energisystem, arbetsmarknad, försvar och beredskap, vatten, biologiska värden, infrastruktur rör sig över större geografier. Många lösningar på lokala utmaningar finns regionalt eller nationellt. Därför behövs en utvecklad koppling mellan de olika planeringsnivåerna. Detsamma gäller behovet av **stärkt horisontell planering**, där samplanering och bättre integrering mellan olika planeringssystem är nödvändig. Fler sektorsfrågor behöver hanteras inom ramen för samhällsplaneringen.

De senaste decenniernas utveckling har fokuserat på förenkling och effektivisering, och på att stärka genomföranden genom snabbare och mer kostnadseffektiva processer i exploaterings- och stadsutvecklingsprojekt.<sup>9</sup> På nationell nivå har samordnare i särskilt angelägna frågor fått i uppdrag att påskynda sektorsförändringar. Men en önskvärd samhällsutveckling kräver samordning av ett stort antal intressen. Ett ökat fokus på de strategiska delarna av samhällsplaneringen (region- och översiktsplanering, utvecklingsplaner, strategiska strukturbilder) kan bidra till synergier och systemnyttor. Sådana planeringsprocesser har beskrivits som tröga, vaga och som hinder snarare än som möjliggörare. Det har också medfört att viktiga avvägningar om samhälleliga åtaganden och behov skjutits till mer projektavgränsade processer (detaljplaner, bygglov, exploateringsavtal, vägplan). En mer medveten utveckling av och samverkan mellan förutsättningskapande och genomförandeinriktade processer är nödvändig.

För ett bättre planeringssystem behövs forskning och innovation inom fyra fokusområden:

- **Stärk nationell och regional planering.** En framväxande rumslig planering på regional nivå visar att dagens kommunala samhällsplanering inte ensamt kan hantera samhällets behov och utmaningar. Antalet nationella, europeiska och globala mål som påverkar den rumsliga utvecklingen är många. När det saknas nationell planering blir alla intressen och anspråk svåra för kommuner och regioner att förhålla sig till. Nationella intressen är svåra att hantera när de ska vägas mot varandra utan samlad målbild. Få nationella mål är dessutom regionaliserade så att de kan göra nytta i flera led, och det finns en ottydlighet avseende hur nationella intressen ska hanteras på olika nivåer.

---

<sup>9</sup> Regeringen 2024

Trots krav har svenska myndigheter svårt att svara upp mot krav och förväntningar på proaktivt deltagande i strategiska planeringsprocesser. Kommuner och regioner upplever att länsstyrelserna inte hinner axla sitt samordningsansvar. Det finns ett behov av ett nytänkande kring planeringsprocesser i ett flernivåperspektiv.

- **Utmana avtaliserad och ekonomiserad planering.** Viktiga avvägningar förskjuts idag till senare skeden av planeringsprocessen där den som "orsakar behovet" också förväntas bekosta det. Glappet mellan nationella intressen och lokala planeringsprocesser har vuxit. Frågor som behöver hanteras och konsekvensbedömas från ett samhällsperspektiv, riskerar att bli kopplat till dess eventuella värde för ett exploateringsintresse. Samhällsvärden utan tydlig med-/motpart riskerar då att inte hanteras alls. Systemet för byggd miljö har byggt in sig i en finansierings- och avtalssituation där planeringsprocesser inte kommer till stånd om ingen betalar för dem. Förhandlingsplanering har också prövats som en metod för överenskommelser mellan nationell, regional och lokal nivå, med Stockholms- och Sverigeförhandlingarna som tydliga exempel. Även i dessa processer har exploatering och förändring stått i fokus. Den offentliga sektorns modeller för planering och samhällsutveckling behöver utmanas, och indirekta och samhälleliga nyttor och värden behöver påverka och integreras i samhällsbyggandets tidiga och övergripande faser.
- **Se över mandat och rådighet.** En översyn av "vad som är PBL och vad som inte är PBL" är angeläget i bemärkelsen att åstadkomma planeringssystem som främjar cirkularitet, bevarande, återbruk och förändrad användning av befintliga funktioner. Detta gäller särskilt regelverk för byggande men också för mobilitet. Planering och finansiering av transportinfrastruktur är tydligt konserverande i strukturer som främjar "business as usual". Det är nödvändigt att utmana både regelverken och praxis kring vad som anses vara möjligt inom rådande lagstiftning. En tydligare utveckling av regelverk och rådighet både vad gäller förutsättningsskapande och genomförandeinriktad planering är viktigt om både ShiftSwedens mission och Plan- och bygglagens portalparagraf skall vara möjliga att uppnå.
- **Utveckla geografiska data och dynamiska planeringsverktyg.** Idag präglas planeringen av svagt samordnade planeringsunderlag, som dessutom är kostsamma att hålla aktuella. Det råder en splittrad ansvarsbild när det gäller geografiska data och modeller. Planerings- och analysverktyg utvecklas i många fall hos enskilda aktörer utifrån deras behov vilket gör att synergier och kumulativa effekter på samhällsnivå är svåra att fånga. På fastighets- och stads(dels)nivå har utvecklingen kommit längre med digitala modeller och metoder.

En utmaning är att få till en gemensam digitaliserad samhällsplanering mellan sektorer och planeringsnivåer. Trots lagkrav ligger statliga myndigheter och länsstyrelserna långt efter kommuner och regioner. Nationell förmåga är dessutom dåligt samordnad. Det gör att den potential som finns i att genomföra rumsliga analyser och använda geografiska data i utvecklingsscenarioer är underutnyttjad.

## 2.2 Rätt markanvändning

Mark är en begränsad och strategisk resurs för både människans och naturens behov. I Sverige upptar transportinfrastruktur (38 procent) en större del av den bebyggda ytan än bostäder (36 procent), vilket gör gränssnittet mellan mobilitet och bebyggelse till den enskilt viktigaste arenan för resursoptimering.<sup>10</sup> Hur marken används formar våra livsmiljöer och sociala sammanhang, avgör var vi bor, arbetar och tillbringar vår fritid. Markanvändning påverkar tillgången till infrastruktur såsom bostäder, skolor, grönområden och kollektivtrafik och har avgörande konsekvenser för miljön. Samhället har historiskt utformats utifrån en expansionistisk logik som prioriterar storskaliga lösningar, motoriserad trafik och funktionsseparation. Det manifesteras i den fysiska miljön genom ett utbrett bilberoende, segregerade bostadsområden och expansiv markanvändning.<sup>11</sup>

Marken blir lätt en bristvara och källa till konflikt, framför allt i tätbebyggda områden där många intressen behöver samsas på begränsad yta. Förtätning möjliggör effektivare nyttjande av befintlig infrastruktur och stärker stadens roll som regional nod, men ökar också komplexiteten i samspelet mellan markanvändning och transporter. Bilbaserade transportsätt är ofta ineffektiva i täta miljöer, där trängsel, utsläpp och konkurrens om marken blir betydande utmaningar<sup>12</sup>.

Målkonflikter kan uppstå **inom ett användningsområde**, till exempel när olika transportslag gör anspråk på samma yta. De kan uppstå **mellan olika användningar**, till exempel mellan transportinfrastruktur och byggnader, eller **mellan bebyggd och obebyggd mark** då bebyggelse konkurrerar om ytan med grönska och biologisk mångfald, dagvattenhantering och andra ekosystemtjänster. Behov av klimatanpassningar förväntas leda till att sådana konflikter ökar.<sup>13</sup>

---

<sup>10</sup> [SCB 2020](#)

<sup>11</sup> Sheller, M., & Urry, J. (2006). *The City and the Car*; Isaksson, K. & Richardson, T. (2009). *Hållbarhet i transportplaneringen: En analys av utmaningar och möjligheter i svenska planeringsprocesser*. VTI-rapport; Ståhle, A. (2016). *Alla behöver närhet: tätare städer för en hållbar värld*. Stockholm: Dokument press.

<sup>12</sup> Litman, 2025

<sup>13</sup> [Boverket 2020](#)

Attraktiva och tillgängliga livsmiljöer för alla förutsätter markanvändning som både kommer människan och naturen till godo, är resurseffektiv och minskar konfliktzoner. Det bör vara enkelt att använda marken ändamålsenligt och att flexibelt hantera olika behov över tid.

Integrerade lösningar och arbetssätt mellan byggd miljö och mobilitet kan bidra till att effektivisera markanvändningen, till exempel genom att minska stadsutglesning. Det finns en sådan strävan bland många aktörer redan idag. Till exempel har närhetsbaserad planering, med markanvändning som tillåter en mix av aktiviteter, kompletterat eller ersatt tidigare planeringsparadigm baserade på expansion och funktionsseparation.<sup>14</sup> Lösningar som innebär ökad delning, digitala tjänster och handel kan bidra till en mer effektiv markanvändning och minska mobilitetssystemets resursanvändning, men har hittills haft svårt att slå igenom på bredare front och har ibland lett till motsatt effekt.

För rätt markanvändning behövs forskning och innovation inom fyra fokusområden:

- **Stärkt horisontell integrering:** Planeringen präglas av stuprörstänkande som försvårar ett effektivt nyttjande av markresurser och motverkar attraktiva och tillgängliga livsmiljöer. Nya arbetssätt och planeringsverktyg behövs som integrerar infrastruktur, bebyggelse och ekosystemtjänster i ett sammanhållet system. Det förutsätter en starkare horisontell integration mellan olika expertområden, processer och aktörer där olika mål matchas för att uppnå större samhällsnytta.
- **Öka flexibiliteten i regelverk och marknad:** Gällande regelverk och finansieringsmodeller premierar ofta en enda och dominerande markanvändning. Detta motverkar integrerad eller flexibel användning, eftersom processerna inte är utformade för att hantera behov som varierar över tid. Nuvarande regelverk, såsom P-tal och detaljplaner, skapar ofta inflexibilitet och inlåsnings effekter som missgynnar effektiv markanvändning. Plan- och bygglagen (PBL) fungerar idag huvudsakligen som en exploateringslag. Ett nytt regelverk, eller ny tolkning av det befintliga, bör möjliggöra mer flexibla, integrerade nyttjandeformer och bidra till att aktivt styra marknaden i en mer hållbar riktning.

---

<sup>14</sup> se till exempel Moreno et al 2021

- **Värdesätt offentliga platser och ekosystemtjänster:** Markanvändning inom exploatering och infrastruktur styrs av kortsiktiga ekonomiska kalkyler och företagsekonomisk vinst. Det bidrar till målkonflikter där lönsamhetskrav för bostadsbyggande eller infrastrukturprojekt prioriteras framför obebyggda ytor för långsiktiga ekosystemtjänster eller offentliga miljöer som torg, parker och grönytor, trots att det ofta är sådan markanvändning som skapar de värden på en plats som bidrar till hälsofrämjande faktorer, attraktivitet, trygghet och biologiska värden. Det finns behov av lösningar och arbetssätt som tydligare integrerar och värdesätter de offentliga platserna och ekosystemtjänsterna.
- **Använd parkering som hävstång för förändring.** Parkeringsytor utgör en stor del av städernas markanvändning. Här möts den byggda miljön och mobiliteten på ett konkret sätt. Nya sätt att tänka kring parkering – oavsett om den sker på mark, i parkeringshus eller under jord – kan frigöra mark för bostäder och grönska, sänka byggkostnaderna och styra mot hållbara färdssätt. Genom förändrad p-norm och marknadsmässiga parkeringspriser kan vi få en mer behovsstyrd utbyggnad av parkeringsytor och genom prioriterad mark för parkering av delade tjänster, till exempel bilpoolsfordon, kan behovet av markanvändning för privata bilar minska.

## 2.3 Nya affärs- och förvaltningsmodeller

Trots en växande insikt om ändliga resurser i form av råvaror och energi, så speglar inte befintliga affärs- och förvaltningsmodeller detta<sup>15</sup>. Inom såväl näringsliv som offentlig sektor har det varit stort fokus på teknikfokuserade lösningar som ökar effektivitet i processerna, men det räcker inte hela vägen. Det behövs modeller som bidrar till minskad efterfrågan både på hur mycket som byggs och på transporter. De incitament som finns inbyggda i systemet, för såväl näringsliv som för offentlig sektor, styr inte heller i den riktningen. Det behövs **nya modeller som förändrar hur arbetet organiseras och hur produkter och tjänster tillgängliggörs**. Det måste vara tydligt vilka värden de ska tillföra samhället ur ett långsiktigt perspektiv och hur de ska bidra till goda livsmiljöer för människor.

De nya modellerna behöver utgå från skärningspunkten mellan byggd miljö och mobilitet. Det är där lösningarna finns för att skapa hållbara miljöer där människor kan leva och utvecklas. Till exempel kan närhetsbaserad planering minska behovet av vardagliga transporter och nyttja befintliga byggnader på bättre sätt.

---

<sup>15</sup> Stehn et al., 2025

Att minska efterfrågan är även första steget i **fyrstegsprincipen** som finns både inom byggd miljö och mobilitet, men som ännu inte är tillräckligt vägledande eller implementerad.<sup>16</sup>

Ett övergripande systemhinder för att gå mot **minskad efterfrågan** är det ekonomiska paradigmet som skapar en drivkraft inom samhällsbyggandet där nybyggande och exploatering är synonymt med framgång och värdeskapande. Byggandet är också en motor i hela det ekonomiska systemet som påverkar och driver på ekonomin i flera led, vilket också skapar drivkrafter att lösa behov med nybyggande av såväl byggnader som transportinfrastruktur.

ShiftSweden behöver förhålla sig till det rådande paradigmet och bidra med nya perspektiv där incitament samt förvaltnings- och värderingsmodeller tar hänsyn till alla värden som skapas och inte övervärderar nybyggande och exploatering.

De organisationsstrukturer som byggts upp med ansvar och roller på olika nivåer både inom offentlig verksamhet som stat, regioner och kommuner liksom inom näringslivet, är ofta suboptimerande och skapar därmed incitament för mål och effekter inom delar av systemet, men brister i det långsiktiga och i helhetsperspektivet<sup>17</sup>.

För nya affärs- och förvaltningsmodeller behövs forskning och innovation inom tre fokusområden:

- **Utveckla modeller och incitament för andra värden.** För att ändra sättet att värdera och skapa ekonomiska incitament för värden som idag inte ges tillräcklig betydelse behövs nya modeller. Ett exempel är "munkmodellen" (Doughnut economics) som utgår från att det finns både planetära gränser och gränser för social acceptans. Ett annat exempel är modellen "True cost accounting" (TCA), vilket kan översättas till "sann kostnadsredovisning". Modellen mäter och värderar effekterna av ekonomiska aktiviteter ur ett system- och helhetsperspektiv, och syftar därmed till att fånga upp effekter för samhället som helhet, där till exempel miljömässiga, hälsomässiga och sociala effekter inkluderas, vilka normalt inte återspeglas i marknadspris eller i kalkyler. Att utforska, utveckla och testa den typen av modeller är ett sätt att möta behovet av att vidga värdebegreppet. Detta är relevant både i offentlig verksamhet för att förbättra målstyrningen mot ökad samhällsnytta och för näringslivet att utveckla och bygga affärsmodeller på. Nya perspektiv på och metoder för upphandling blir här ett viktigt verktyg där samtliga efterfrågade värden kan inkluderas och omsättas via lösningar som främjar gränssnittet byggd miljö och mobilitet.

---

<sup>16</sup> se till exempel Hultén och Mjörnell, 2025

<sup>17</sup> se till exempel. Harty, 2005; Anjou, 2019

- **Främja marknader och normer för långsiktiga värden.** Att öka incitament och utveckla marknader som bygger på de nya modellerna är nödvändigt för att främja affärs- och verksamhetsmodeller i gränssnittet mellan byggd miljö och mobilitet. Det kan handla om förmågan att erbjuda kombinerade tjänster för ytor i bebyggelsen och mobilitet; eller långsiktiga åtaganden som inkluderar biodiversitet eller sociala aspekter; eller olika typer av delningstjänster. Genom att skapa attraktiva marknadsmässiga erbjudanden ökar de kommersiella nyttorna samtidigt som normen förskjuts mot att värdesätta nya perspektiv.
- **Vänd beslutsledarskapet.** Beslutsfattare och ledare på olika nivåer behöver medverka till att utveckla organisationsstrukturer som utgår från långsiktiga och holistiska perspektiv, med minskat silo-tänkande och förmåga att arbeta integrerat med byggd miljö och mobilitet för ett mer attraktivt samhälle. Ledarskapet är också viktigt för att vända normer och värderingar, från att belöna och efterfråga det nya till att nyttja och dela det befintliga. Här krävs utvecklade kompetenser och förmåga att arbeta med andra incitament och värden, än de kortsiktigt ekonomiska.

## 2.4 Delande och tjänstebaserat som norm

Mobilitet och byggd miljö formas i dag av normer som utgår från individuellt ägande, nyproduktion och linjära flöden.<sup>18</sup> Genom nya tjänster inom den byggda miljön kan behovet av byggnader minskas genom delande av ytor. Det gör att fler kan bo, arbeta och utbilda sig på platser som redan är bebyggda och där det finns tillgång till service på nära håll vilket minskar behovet att förflytta sig. Ett skifte från dagens norm med nyttjande av privat bil till en ny norm med mobilitet som tjänst innebär ett minskat behov av parkeringsplatser och garage som gör att värdefull yta kan användas till annat.<sup>19</sup> En sådan utveckling förutsätter åtgärder på flera skalor, såväl i och kring enskilda fastigheter, som i den större lokala och regionala skalan.

---

<sup>18</sup> Se till exempel Urry, 2007 samt Haberl et al, 2017

<sup>19</sup> Se till exempel Hultén och Mjörnell, 2025

Normer kopplat till delade tjänster och cirkularitet har ännu inte samma genomslagskraft som eget ägande. För individen märks detta i vardagen: det som upplevs som enklast, mest tryggt och förutsägbart är att äga själv. Samtidigt lever människor inte sektorsvis. Vardagen upplevs som ett sammanhängande flöde av platser, förflyttning och tillgång till funktioner och service, där gränsen mellan mobilitet och den byggda miljön är flytande.<sup>20</sup> Omställningen till delande och tjänstebaserade lösningar behöver därför ta sin utgångspunkt i hur vardagen faktiskt fungerar för individen. **Delade lösningar blir relevanta först när de upplevs som pålitliga, enkla och värdeskapande delar av en fungerande helhet** – inte som tillägg eller alternativ som kräver extra ansträngning. För att det ska ske behövs lösningar för ett integrerat vardagssystem där mobilitet, byggd miljö och tjänster samverkar.

Den centrala utmaningen är att dagens system lägger för mycket friktion, ansvar och risk på individen.<sup>21</sup> Delning och tjänster väljs bort när de upplevs som krångliga, otrygga eller otydliga när det gäller tillgänglighet, villkor, ansvar och långsiktig förvaltning.

Individen förväntar sig inte att behöva förstå eller bära omställningen som ett eget projekt, utan att vardagen ska fungera utan ökad osäkerhet eller planering. Regelverk och incitament är i hög grad anpassade för individuellt ägande och linjära flöden. Produkt- och säkerhetskrav, planeringsregler, skatter, avgifter och avfallsdefinitioner försvårar reparation, återbruk, delning och funktionsförsäljning. Geografiska skillnader och fragmenterad styrning förstärker dessa hinder och gör lösningar svåra att skala.

För att delande och tjänstebaserade lösningar ska bli norm krävs ett sammanhållet systemskifte: från ägande till tillgång, från individ- till systemansvar, från privat risk till delad trygghet och från sektorsvisa lösningar till integrerade vardagssystem där mobilitet och byggd miljö samspelar och tillsammans skapar attraktiva och effektiva platser.

---

<sup>20</sup> Joelsson et al, 2021

<sup>21</sup> Wennberg et al, 2018

För att delande och tjänstebaserat ska bli norm behövs forskning och innovation inom fem fokusområden:

- **Skapa vardagssystem som är enkla, trygga och attraktiva för individen.** I ett integrerat vardagssystem ska delade och tjänstebaserade lösningar upplevas som lika bekväma och pålitliga som dagens ägandelösningar. Insatser bör därför utgå från hur människor faktiskt använder mobilitet, platser och tjänster i vardagen – med fokus på enkelhet, förutsägbar kostnad, tillgänglighet och trygghet. Genom tydliga och standardiserade villkor för ansvar och försäkring kan individen möta delade lösningar som en sammanhängande helhet, där rätt val inte kräver mer planering eller extra beslut, utan framstår som det självklara alternativet i vardagen.
- **Organisera ansvar och finansiering på systemnivå.** När mobilitet, byggd miljö och tjänster ska fungera tillsammans som ett integrerat vardagssystem kan inte individen bära risken för att lösningar försvinner, förändras eller upphör. Forskning och innovation behöver därför pröva hur ansvar, försäkring, finansiering och långsiktig förvaltning kan samlas och bäras gemensamt av offentliga aktörer, finansiella institutioner och marknadsaktörer. Syftet är att skapa tjänstebaserade och delade lösningar som är stabila över tid och begripliga i vardagen.
- **Utveckla regelverk och prissignaler så att cirkulära och tjänstebaserade vardagsval blir möjliga i praktiken.** Produktkrav, avfallsdefinitioner, skatter och avgifter behöver justeras för att i högre grad gynna reparation, återbruk, delning och funktionsförsäljning. När dessa alternativ blir juridiskt enkla och ekonomiskt rimliga kan individens rationella val sammanfalla med mål för omställning på samhällsnivån.
- **Utforma planering, plats och mobilitet som ett sammanhängande vardagssystem.** I stället för att planera bostäder, mobilitet och service var för sig behöver lösningar utformas utifrån hur människor faktiskt använder platser i vardagen. Genom piloter i planering och markanvändning kan delade resurser, multianvändning av ytor och platsintegrerad mobilitet utvecklas i samspel med bostäder, service och arbetsplatser. En central del är att pröva former för samordning och långsiktig förvaltning, så att lösningarna finns kvar och fungerar stabilt även efter projektfasen. När någon tar ansvar över tid kan delade lösningar upplevas som pålitliga och självklara delar av vardagen – inte som tillfälliga försök.

- **Använd offentlig sektor som normgivare och möjliggörare.** Genom upphandling med funktionskrav, livslängd och återbruk som standard, samt genom investeringar i gemensam fysisk och digital infrastruktur, kan offentlig sektor bidra till att normalisera delande och tjänstebaserade lösningar. Systematiskt lärande och gemensamma arbetssätt kan hjälpa till att gå från enskilda initiativ till etablerad praxis och därmed stärka utvecklingen mot integrerade vardagssystem som fungerar för individen.

## 2.5 Avgörande teknikskiften

Den teknologiska utvecklingen sker snabbt och ofta exponentiellt. Utifrån ShiftSwedens mission handlar avgörande teknikskiften inte i första hand om enskilda tekniska innovationer, utan om hur teknik kan möjliggöra ett skifte i hur mobilitet och byggd miljö tillsammans fungerar som ett sammanhängande system. Fokus behöver flytta från teknik som läggs till i befintliga strukturer, till teknik som möjliggör nya samband mellan platser, funktioner, aktörer och användare – och som därmed förändrar beslutslogiker, planeringsprocesser och användningsmönster i systemen för byggd miljö och mobilitet.

I sådana integrerade system samverkar byggnader, offentliga rum och infrastrukturer dynamiskt, exempelvis genom integrerade mobilitetsnoder och styrning som kontinuerligt anpassas efter faktiska behov och beteenden. Tekniken blir därmed inte ett tillägg, utan en möjliggörare för platsbaserad utveckling där tillgänglighet, resursutnyttjande och livskvalitet kan optimeras gemensamt över tid.

Den centrala utmaningen är att teknikutveckling och systemutveckling i dag ofta sker sektorsvis och projektbaserat.<sup>22</sup> Data, ansvar och styrning hålls åtskilda mellan fastigheter, infrastruktur, mobilitet och energi, vilket skapar datasilos, bristande interoperabilitet och lösningar som är svåra att förvalta långsiktigt. För individen märks detta som fragmenterade lösningar med olika gränssnitt, villkor och tillförlitlighet. Tekniken riskerar därmed att öka komplexiteten snarare än att minska den. Dessutom släpar regelverk, affärslogiker och förvaltningsformer efter, vilket gör att nya lösningar fastnar i pilot- och projektform i stället för att bli stabila delar av ett robust system.

För att tekniken ska bidra till samhällets mål krävs aktiv styrning och systemansvar. Fokus behöver ligga på att göra tekniken robust och skalbar, snarare än att utveckla isolerade tekniska lösningar. ShiftSweden prioriterar fem teknikområden som särskilt påverkar mötet mellan byggd miljö och mobilitet.

---

<sup>22</sup> Berlato et al, 2025

För att dra nytta av avgörande teknikskiften behövs forskning och innovation inom fem fokusområden:

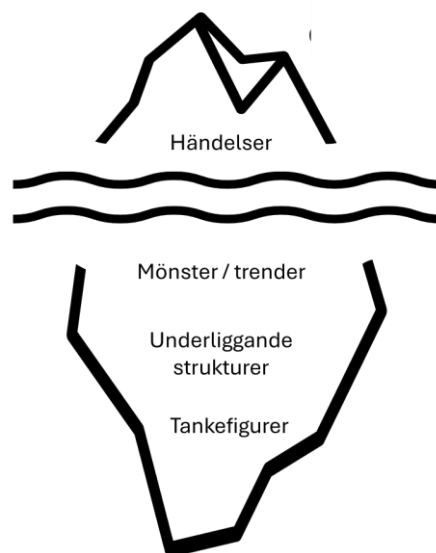
- **Pröva digitala tvillingar och dynamiska systemmodeller.** Forskning och innovation behöver pröva hur digitala tvillingar, realtidsdata och dynamiska systemmodeller kan användas för att simulera systemeffekter före beslut och följa faktiska effekter över tid. Målet är att gå från statisk planering och punktvisa beslut till adaptiv, kontinuerlig systemstyrning där mobilitet, byggd miljö och energi kan optimeras tillsammans och justeras i takt med förändrade behov.
- **Utveckla dataplattformar och interoperabilitet.** Data, interoperabilitet och systemansvar behöver organiseras gemensamt. Teknik blir skalbar först när data kan delas över sektorsgränser, när gränssnitt är interoperabla och när ansvar för drift, integritet, förvaltning och vidareutveckling är tydligt organiserat. Insatser behövs för att utveckla och testa dataplattformar, standarder och styrformer som möjliggör gemensam lägesbild och samordnade beslut, där offentlig sektor kan ta en aktiv roll som samordnare och normgivare.
- **Stärk förmågorna inom AI och avancerad analys.** AI och avancerad analys behöver användas för systemförståelse, prioritering och transparens i målkonflikter. Forskning och innovation bör fokusera på hur AI kan stödja prediktiv förståelse av systemförändring, synliggöra målkonflikter och sidoeffekter samt möjliggöra dynamisk prioritering i planering och drift. Syftet är att stärka förmågan att fatta informerade och justerbara beslut, snarare än att automatisera fram lösningar som saknar förankring i samhällsmål och vardagsbehov.
- **Utveckla kombinerad och platsintegrerad mobilitet.** Mobilitet behöver integreras i den byggda miljön. Genom att koppla ihop delade fordon, mobilitet-som-tjänst (MaaS) med smart elbilsladdning och lokal energi kan vi frigöra parkeringsytor och skapa mer flexibla kvarter. Målet är ett system där fordon, byggnader och elnät samverkar i realtid för att stärka stadens motståndskraft.
- **Integrera energisystemen.** Offentlig sektor har en central roll som normgivare och möjliggörare. Genom upphandling med krav på interoperabilitet, funktion och långsiktig förvaltning, snarare än tidig låsning vid specifika teknikval, kan offentlig sektor bidra till att teknikskiften utvecklas till robusta system.

## 3 Vägen till målet: ShiftSwedens insatser

### 3.1 Vi visar hur

För att ställa om Sverige, fossilfritt och resursmedvetet, på sätt som skapar tillgängliga och attraktiva livsmiljöer för alla, behöver ShiftSweden arbeta med systeminnovation på olika nivåer. Från att utforska frågor och utmaningar med nya perspektiv, till att testa, implementera och skala lösningar med potential. Det förutsätter ett arbete som adresserar, synliggör och förklarar mer grundläggande mönster, strukturer och tankefigurer.

Samtliga områden som lyfts fram i strategin påverkas av sådana underliggande strukturer och tankefigurer. Det kan till exempel handla om fixering vid att bygga nytt vilket ofta ses som det enda måttet på framgång och värdeskapande, eller om lagar, investeringar och kulturella uttryck anpassade efter bilen som norm.



Figur 1, Underliggande strukturer och tankar som påverkar våra frågor och utmaningar.

Genom att fokusera på rätt saker kan även relativt små insatser inom forskning och innovation ge stor effekt. En viktig aspekt av ShiftSwedens fokus på att "visa hur" är att synliggöra hävstänger för förändring och lyfta fram alternativa lösningar, arbetssätt grundade i förändrade tankefigurer.<sup>23</sup> Det kan till exempel handla om att visa den verkliga kostnaden och föreslå ekonomiska styrmedel så att den som förorenar betalar på sätt som gör hållbara val lönsamma, eller om att skifta fokus från exploateringssiffror till att mäta och synliggöra livskvalitet och hur människor mår och trivs. Det kan handla om att kombinera och paketera åtgärder eller policier på nya sätt.

Genom att "visa hur" bidrar ShiftSweden till att forma en ny berättelse om förändring mot en framtid som inte bara är miljövänlig och ekonomiskt uthållig, utan också mer hälsosam, trygg och attraktiv. Berättelsen behöver vara konkret och bidra till att uppdatera beslutsfattares kunskap på sätt som möjliggör mer modigt och visionärt ledarskap i både näringsliv, offentlig sektor, forskning och civilsamhälle.

## 3.2 Innovation hela vägen

Inom ShiftSweden drivs en stor del av innovationsarbetet inom ramen för omställningslabb, 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 ett bredare sammanhang med fokus på gemensamt lärande och långsiktig samhällsförändring. Projekten i labben innefattar olika nivåer av innovationsinsatser.

- **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 och regelverk 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.

---

<sup>23</sup> Antrop, 2025

- **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.
- **Implementera och skala:** 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 bli tillgänglig över tid eller 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 ekonomisk 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 skalning, lärande och utbyte genom globala samarbeten.<sup>24</sup>

Genom att knyta innovationsarbetet till platser skapas en mer nyanserad och mångfacetterad bild som både fokuserar och förstorar aspekter av de skiften programmet vill åstadkomma. Förändring på en viss plats och i ett visst sammanhang omfattar aspekter som kan delas över ett bredare system, men också aspekter som inte nödvändigtvis kan kopieras.

### 3.3 Strategiska val och balans

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 aktörgrupperna? 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?

---

<sup>24</sup> ShiftSweden har en bred syn på skalning. Det handlar både om att skala upp - t ex genom att påverka regelverk och policies, skala ut - till exempel genom att replikera samma eller liknande lösningar i nya kontexter, och om att skala djupt - t ex förändra normer och tankefigurer. I litteraturen beskrivs skalning på olika sätt (se Lam et al 2020 för en översikt)

- Komplexitet – Finns det inbyggda intressekonflikter mellan aktörer? Innehåller insatsförslaget flera systemdimensioner 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 inledningsskedet 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.

## 4 Referenser

Andersson, M. *Stockholmsregionen i Sveriges ekonomiska geografi. Vad säger forskningen och vad visar data över utveckling och nuläge?* (Region Stockholm, 2024)

Anjou, M. *Den ineffektiva byggbranschen: en förändringsagenda.* (Ekerlids förlag, 2019)

Antrop. *Hävstänger skifte 3. Från att planera, utveckla, producera och genomföra i stuprör till systemövergripande lösningar och arbetssätt* (Opublicerat PM, 2025)

Berlato, M., Binni, L., Durmus, D., Gatto, C., Giusti, L., Massari, A., Toldo, B.M., Cascone, S., Mirarchi, C., *Digital Platforms for the Built Environment: A Systematic Review Across Sectors and Scales.* *Buildings*, vol. 15 (2025)

Boverket. *Utsläpp av växthusgaser från bygg- och fastighetssektorn* (2025)  
<https://www.boverket.se/sv/byggande/hallbart-byggande-och-forvaltning/miljoindikatorer---aktuell-status/vaxthusgaser/> (Besökt 2026-02-06)

Boverket. *Den byggda formens betydelse* (2024)

te Brömmelstroet och Bertolini. Integrating land use and transport knowledge in strategy-making. *Transportation* (2010) nr 27, sid. 85–104.

DS 2023:28. *Nationell fysisk planering.*

Green Mind. *Förändringsrum – Skifte 3* (Opublicerat PM, 2025)

Haberl, H., Wiedenhofer, D., Erb, K.-H., Görg, C., Krausmann, F. The Material Stock–Flow–Service Nexus: A New Approach for Tackling the Decoupling Conundrum. *Sustainability*, vol. 9 (2017), nr. 1049

Harty, C. Innovation in construction: a sociology of technology approach, *Building Research & Information*, vol. 33 (2005), nr 6, sid. 512-522.

Hultén, J. och Mjörnell, K. *En integrerad fyrstegsprincip för ett resurseffektivt samhälle. 16 synergier mellan samhällsbyggnad och mobilitet* (ShiftSweden, 2025)

Isaksson, K. & Richardson, T. *Hållbarhet i transportplaneringen: En analys av utmaningar och möjligheter i svenska planeringsprocesser* (VTI, 2009)

Joelsson, T., Syrjepalo, L. F., Henriksson, M. Balkmar, D. *Vardagen i rörelse. En forsknings- och kunskapsöversikt om familjers vardagsmobilitet, social hållbarhet och mobilitetsrättvisa* VTI, 2021)

Lam, D., Martin-Lopez, B., Wiek, A., Benett, E., Frantzeskaki, N., Horcea-Milcu, Lang, D. Scaling the impact of sustainability initiatives: a typology of application processes. *Urban Transformations*, vol. 2 (2020), nr 3.

Litman, T. *The Mobility-Productivity Paradox. Understanding the Negative Relationship Between Mobility and Economic Productivity* (Victoria Transport Policy Institute, 2025)

Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., Pratlong, F., 2021. Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place. Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities*, vol 4 (2021), sid. 93–111.

Naturvårdsverket. *Sveriges utsläpp och upptag av växthusgaser* (2025)  
<https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/sveriges-utslapp-och-upptag-av-vaxthusgaser/> (Besökt 2026-02-06)

Regeringen. *11 steg för att effektivisera tillståndsprocesserna och skynda på klimatomställningen* (2024)  
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/05/11-nya-steg-for-att-effektivisera-tillstandsprocesserna-och-skynda-pa-klimatomstallningen/>

SCB. *Befolkningsstatistik. Lägsta folkökningen på 22 år* (2023)  
<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning-och-levnadsforhallanden/befolkningens-sammansattning-och-utveckling/befolkningsstatistik/pong/statistiknyhet/befolkningsstatistik-helaret-2023/> (Besökt 2026-02-22).

Sheller, M., & Urry, J. The City and the Car. *International Journal of Urban and Regional Research*, vol 24 (2000), sid. 737-757.

SOU 2015:59. *En ny regional planering - ökad samordning och bättre bostadsförsörjning.*

Stehn, L., Reim, W., och Rudberg, M. *Digitaliseringens roll för cirkulära affärsmodeller* (Smart Built Environment rapport, 2025)  
[/https://www.smartbuilt.se/Media/vhwbgzc1/d-cam-slutrapport-2025-10-28.pdf](https://www.smartbuilt.se/Media/vhwbgzc1/d-cam-slutrapport-2025-10-28.pdf)

Ståhle, A. *Alla behöver närhet: tätare städer för en hållbar värld.* (Dokument press, 2016)

Urry, J. The 'System' of Automobility. *Theory, Culture & Society*, vol. 21 (2004) sid. 25-39.

Wegener, M. och Fürst, F. *Land-use transport integration. State-of-art.* (Institut für raumplanung, University of Dortmund, 1999)

Wennberg, H., Kertu, J., Runesson, H., Wendle, B. *Barriärer och möjligheter för införande av MaaS och delade mobilitetsjänster i socialt utsatta områden: Delrapport 2 från forskningsprojektet Inkluderande MaaS* (Trivector, 2018)

# 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.**