

HUR KAN VI STYRA MOT DET HÅLLBARA TRANSPORTSYSTEMET PÅ ETT RÄTTVIST SÄTT?

Lena Smidfelt Rosqvist
Grand 5 november 2019



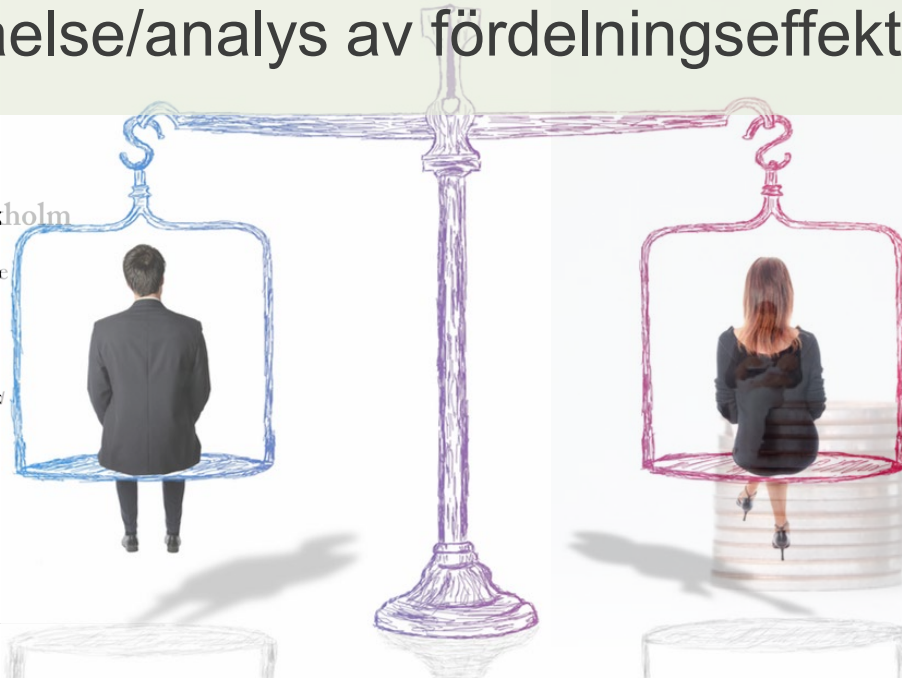
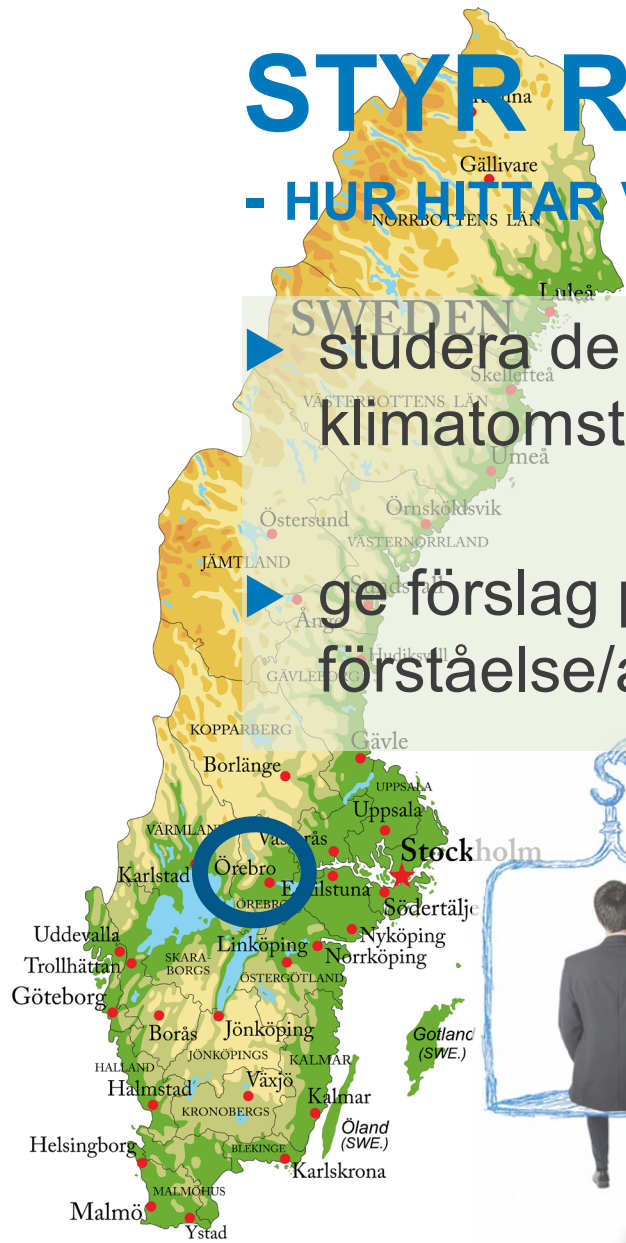
BIL DYRARE... ...OCH ALTERNTIVEN HÄNGER INTE MED



STYR RÄTT

- HUR HITTAR VI STYRMEDEL FÖR RÄTTVIS HÅLLBAR TILLGÄNGLIGHET?

- ▶ studera de sociala effekterna av styrmedel och strategier för en klimatomställning av transportsektorn
- ▶ ge förslag på metoder för effektbedömningar som bygger på bättre förståelse/analys av fördelningseffekter och sociala effekter



MOBILITY LABS

- HÄLLEFORS
- ODENSBACKEN
- ÖREBRO

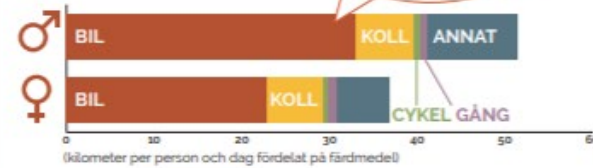
RESANDE - LIKETER OCH SKILLNADER

Män och kvinnor gör lika många resor

2,4
resor per person och dag.

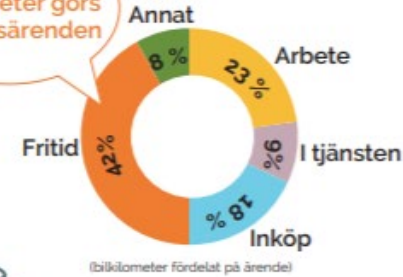
Små skillnader geografiskt i Sverige

LÄNGST RESER VI MED BIL



Män reser hela 44 % längre med bil.

Flest bilkilometer görs till fritidsärenden



Höginkomstagare reser mera och oftare med bil



MEN...



... DE SOM ÄR YNGRE ÄN 45 RESER KORTARE NU ÄN DÅ

Ju yngre desto större minskning jämfört med 1978. Det är de som är äldre än 45 som står för ökningen av antalet kilometer.

HÄLLEFORS

Resor i Hällefors är längre jämfört med sverigemedel

Sammanställt av Lunds universitet och Trivector Traffic (2018)

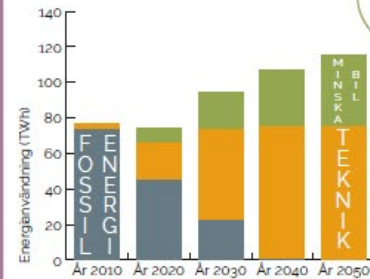
HÅLLBART RESANDE- -VAD ÄR DET?

Trafiken står för cirka
en tredjedel av
Sveriges
klimatpåverkade
utsläpp



RIKSDAGEN HAR BESTÄMT...

...att Sverige senast år
2045 inte ska ha några
nettoutsläpp av växt-
husgaser, för att
därefter uppnå
negativa utsläpp



Bilansvändningen
måste minska om
klimatmålen ska
nås

EXPERTBEDÖMNINGEN ÄR ATT TRANSPORT- SEKTORN...

...för att klara klimatmålet
BÅDE måste byta teknik och
bränsle OCH minska totala
mängden biltrafik. Till 2050
behöver totala antalet
bilkilometer i Sverige minska
med 18 % jämfört med 2010

Olika delar av
landet har olika
förutsättningar att
minska
bilansvändningen



Hällefors
behöver minska
bilansvändningen i
snitt från 32 till 29
km per person
och dag

Sammanställt av Lunds universitet och Trivector Traffic (2018)

HUR KAN OMSTÄLLNINGEN TILL FOSSILFRIA TRANSPORTER KLARAS?



MILJÖBÄTTRE (OCH KANSKE DYRARE) BILAR OCH BRÄNSLEN

- Tuffare krav på att nya bilar drar mindre energi
- Tuffare krav på att drivmedel är fossilneutrala



Påverkar alla som kör bil



BÄTTRE ALTERNATIV TILL BIL

- Lättare att resa kollektivt - tätare turer, lägre priser, bättre samordning, smidigare biljettsystem
- Bättre kollektivtrafik - utbyggd järnväg, fler hållplatser, separata bussfiler.
- Bättre cykel- och gångvägar.



Störst potential i städer.



FÄRRE BILAR I STÄDERNA

- Färre P-platser
- Miljözoner, bilfria gator, sänkta hastigheter.



Främst i städer, införs även för att minska lokala luftföroreningar, buller, trängsel och olyckor



MINSKADE AVSTÅND

- Tätare bebyggelse istället för utspridd
- Lokalisering av målpunkter dit det är lätt att ta sig utan bil
- Möten och tjänster via internet ersätter resor



Hela landet

Sammanställt av Lunds universitet och Trivector Traffic (2018)

INTRYCK FRÅN FOKUSGRUPPSAMTALEN HÄLLEFORS/ODENSBACKEN

- ▶ Högt bilberoende, få alternativ till bilen
- ▶ Kollektivtrafiken begränsad och har försämrats över åren
 - Vissa grupper beroende av kollektivtrafik
- ▶ Trafiksituationen i Örebro/närmsta större ort uppfattas som dålig – och är viktig även för boende utanför tätorten
- ▶ Stark känsla av att nedprioriteras jämfört med städer



INTRYCK FRÅN FOKUSGRUPPSAMTALEN ÖREBRO

- ▶ Hög förståelse för behovet av omställning och de skilda förutsättningarna stad/land
- ▶ Önskar tydlighet om regler och kommunikation om omställningen



DE STORA SATSNINGARNA

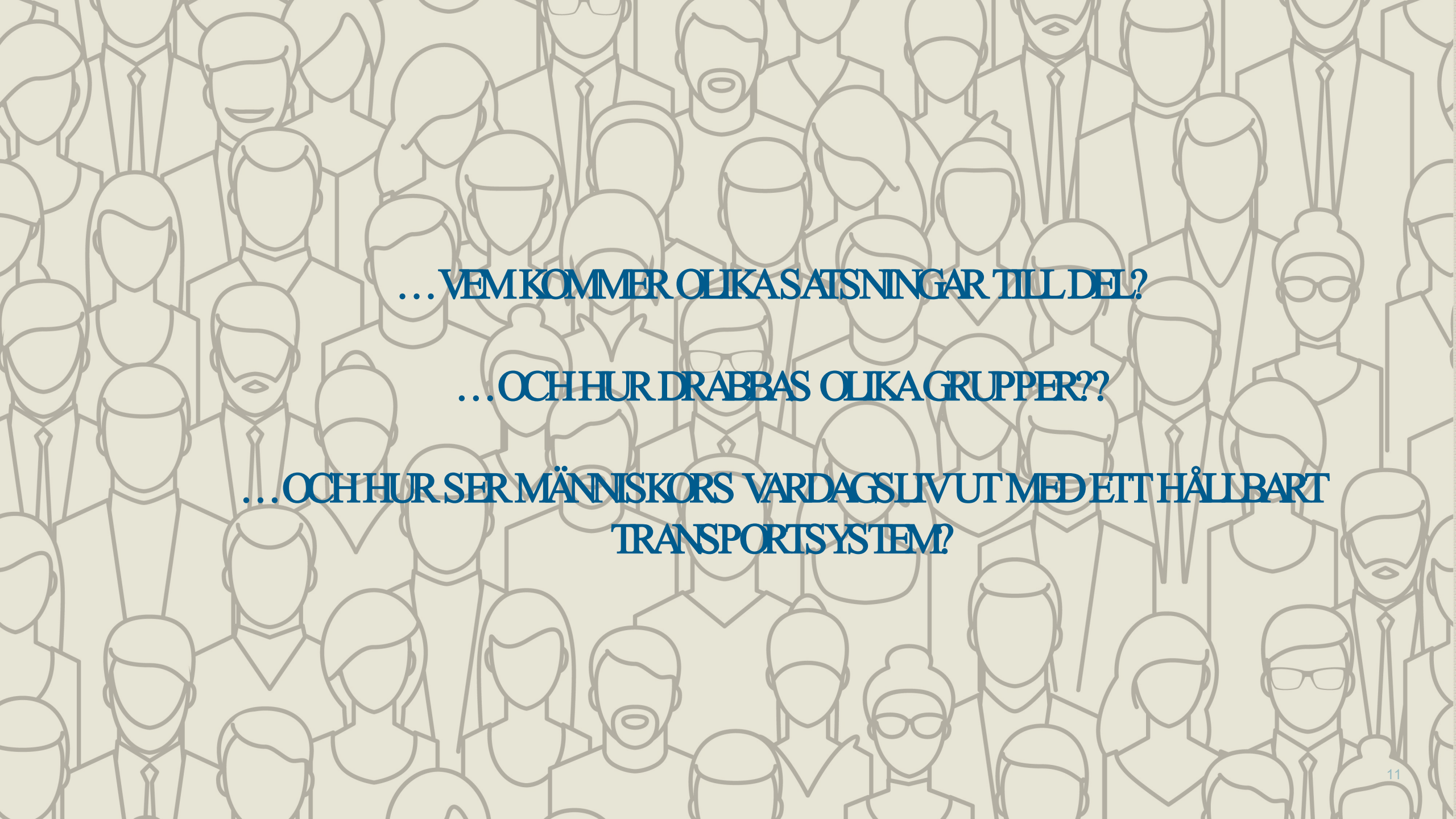
- ▶ Høghastighetsjærnvæg
- ▶ Kollektivtrafikfördubbling – i ”lönsamma” relationer
- ▶ Stadsmiljöavtal
- ▶ Elcykelpremie
- ▶ Satsningar på nya innovativa mobilitetslösningar i främst urbana och socioekonomiskt starka områden

....inte direkt nåt för specifikt för boende utanför tätort eller socioekonomiskt svaga grupper...samtidigt drabbas dessa grupper av...

- ▶ Höjd bil- och bensinkostnad
- ▶ Försämrade alternativ – t ex färre eller indragna bussturer



Källa: Sverigeförhandlingen där linjesträckningarna framgår av kartbilden. De första sträckorna blir Järna – Linköping och Mölnlycke – Bollebygd.

The background of the slide is a dense, repeating pattern of stylized human figures. These figures are depicted in a minimalist, line-art style, wearing business suits and ties. They are arranged in a way that creates a sense of a large crowd or a diverse group of people. The color of the pattern is a light, muted green.

... VEM KOMMER OLIKASÄTSNINGAR TILL DEL?

... OCH HUR DRABBAS OLIKAGRUPPER??

... OCH HUR SER MÄNNISKORS VARDAGSLIV UT MED ETT HÅLLBART
TRANSPORTSYSTEM?

KAN INTE NOG BETONA VARDAGSLIVSPERSPEKTIVET!

- ▶ INTE: vad blir en myndighets effektivitet för ett visst system?
- ▶ UTAN: hur blir livet (vardagslivet) för de människor som lever i/med systemet?

NYA JÄMSTÄLLDA NORMER





SE PÅ ÅTGÄRDER I KOMBINATION – SÅ SOM MÄNNISKOR UPPLEVER DEM.

	Transportpolitiskt mål		FUNKTIONSMÅLET			HÄNSYNSMÅLET											
	Fokusområde		TILLGÄNGLIGHET			KLIMAT				MILJÖ				HALSA			
	Aspekt		Medborgarnas resor: tillgänglighet till arbetsmarknad, service och utbildning			Avstånd till 2030-etappmålet				Frisk luft		Bara naturlig försurning	Ingen övergödning	God bebyggd miljö (buller)	Ett rikt växt- och djurliv	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Trafiksäkerhet
Gruppering enligt övergripande verksam mekanism	Styrmodell Påverkan på		Standard och tillförlighet	Geografisk tillgänglighet	Ekonomisk överkomlighet	Överflyttning till energisnåla trafikslag	Energianvändning per personkilometer	Andel förnybar energi	Totala biltrafikarbetet	Utsläpp av kväveoxider i tätortsmiljö	Utsläpp av inandningsbara partiklar (PM 2,5 och PM10) i tätortsmiljö	Utsläpp av kväveoxider från persontransporter	Utsläpp av kväveoxider från persontransporter	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden	Störning, livsmiljöer och barriäreffekter	Antal kilometer med gång och cykel	Antal omkomna och allvarigt skadade i trafiken

Investeringar i infrastruktur	Utveckling respektive vidmakthållande av väginfrastruktur (ej gång & cykel)	++	++	0	--	-	0	--	--	--	--	--	--	-	-	+
	Utveckling respektive vidmakthållande av gång- & cykelinfrastruktur	+	0	0	+	0	0	++	+	+	0	0	+	0	++	+
	Utveckling respektive vidmakthållande av järnvägsinfrastruktur	++	++	0	++	+	0	++	++	++	++	++	+	-	+	+
	Utveckling respektive vidmakthållande av flyginfrastruktur	0	0	0	--	0	0	0	0	0	0	0	-	-	0	0
	Utveckling respektive vidmakthållande av hamninfrastruktur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0
	Stadsmiljöavtal	+	0	0	+	0	0	+	++	++	+	+	++	0	++	+

-- - 0 + ++ ?

Motverkar i stor utsträckning	Motverkar i liten utsträckning	påverkar ej	Bidrar i liten utsträckning	Bidrar i stor utsträckning	Frågor kvarstår
-------------------------------	--------------------------------	-------------	-----------------------------	----------------------------	-----------------

UTVECKLAD BEDÖMNINGSMALL

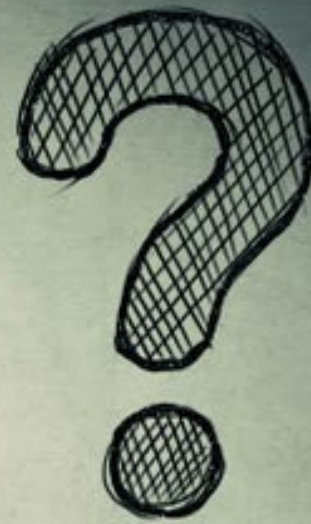
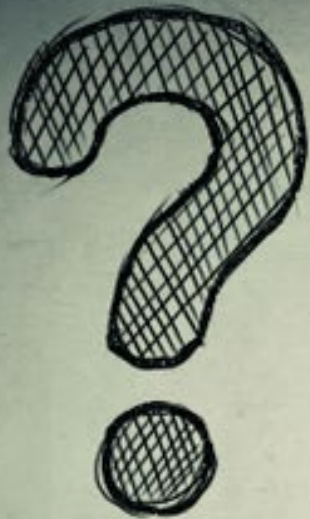
(BASERAD PÅ BL A LUCAS & PANGBOURNE 2014)

Dyrare att åka bil (t.ex. koldioxidskatt, vägtullar, vägavgift, kilometerskatt, fordonsskatt, parkeringsavgift)		TILLGÄNGLIGHET					MILJÖ		HÄLSA		
		Medborgarnas resor					Frisk luft		God bebyggd miljö (buller)	Fysisk aktivitet i transport systemet	Trafiksäkerhet
		Tillförlitlighet	Kvalitet	Trygghet	Geografisk tillgänglighet	Privatekonomi	Utsläpp av kväveoxider i tätortsmiljö	Utsläpp av inandningsbara partiklar (PM 2,5 och PM10) i tätortsmiljö	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden	Antal kilometer med gång och cykel	Antal döda och allvarligt skadade i trafiken
Inkomst	Låg										
	Medel										
	Hög										
Kön	Kvinnor										
	Män										
Ålder	Barn										
	Vuxna										
	Äldre										
Geografi	Stad										
	Landsbygd										
	Glesbygd										
Totalbedömning											

	-2
	-1
	0
	1
	2
vet ej	

EN INKLUDERANDE PLANERINGSPROCESS





DET GÅR ATT – TILLSAMMANS – GÖRA SÅ MYCKET BÄTTRE!





KLIMATOMSTÄLLNINGEN
KAN LÖSAS – AV VÅR
FÖRMÅGA ATT TÄNKA