



Ett försök till förklaring av transportfattigdom

SIKT-nätverket 2024-10-02

Tom Petersen

Krister Sandberg



- "ETS 2" införs i jan 2027 – inkluderar vägtrafik och bostäder
- Acceptans: Förordning om social klimatfond, 2026–2032; ca 80 mdr euro
- Varje medlemsstat **bör** lämna in en *social klimatplan* senast 30 juni 2025
 - Planerna **bör** ha en *investeringskomponent* som främjar en långsiktig lösning för att minska beroendet av fossila bränslen
 - **skulle kunna** omfatta andra åtgärder, däribland *tillfälligt direkt inkomststöd* för att mildra negativa effekter på inkomsterna på kortare sikt
- Bör vara möjligt att *prioritera stöd till utsläppsfria fordon*
(mina **fet & kurs**)



[Det här fotot](#) av Okänd författare licensieras enligt [CC BY](#)

- Trafikanalys ska bistå med en förklaring av hur definitionen av transportfattigdom ska tillämpas på nationell nivå
- KI ska analysera hur vägvalsfrågor påverkar utformningen och SEK effekter av åtgärderna inom sociala klimatplanen
 - Lämplig territoriell nivå
 - Vilka nationella särdrag som ska beaktas
 - Relevanta könsskillnader

EU:s definitioner – transportfattigdom

- ***transportfattigdom:*** enskilda personers och hushålls oförmåga eller svårighet att bära kostnaderna för privata transporter eller kollektivtrafik eller deras brist på eller begränsade tillgång till transporter som behövs för deras tillgång till grundläggande socioekonomiska tjänster och verksamheter, med beaktande av det nationella och geografiska sammanhanget.

Källa: EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2023/955 av den 10 maj 2023 om inrättande av en social klimatfond och om ändring av förordning (EU) 2021/1060, artikel 2.2



EU:s definitioner – utsatta transportanvändare

- **utsatta transportanvändare:** enskilda personer och hushåll i transportfattigdom, men även enskilda personer och hushåll, inklusive låginkomsthushåll och lägre medelinkomsthushåll, som i hög grad påverkas av priseffekter när växthusgasutsläpp från vägtransporter inkluderas i tillämpningsområdet för direktiv 2003/87/EG (dvs. ETS 2) och som saknar medel för att köpa utsläppsfria och utsläppssnåla fordon eller för att byta till alternativa hållbara transportsätt, inklusive kollektivtrafik.



Komponenter av transportfattigdom i litteraturen

- Bristande mobilitet
 - Tillgång till färdstätt
- Bristande tillgänglighet
 - Kvalitet & servicenivå
 - Funktionsnedsättningar & reducerad fysisk mobilitet
 - Orimlig tidsåtgång
- Ekonomisk överkomlighet
 - Bil, inköp och drift
 - Kollektivtrafik
- Exponering för negativa externaliteter

= bristande tillgänglighet
(t.ex. enligt Trafikanalys
nya definition)

Tillgänglighet =
Individens möjligheter att
kunna delta i samhällslivet
genom att överbrygga
hinder (t.ex. ett avstånd)

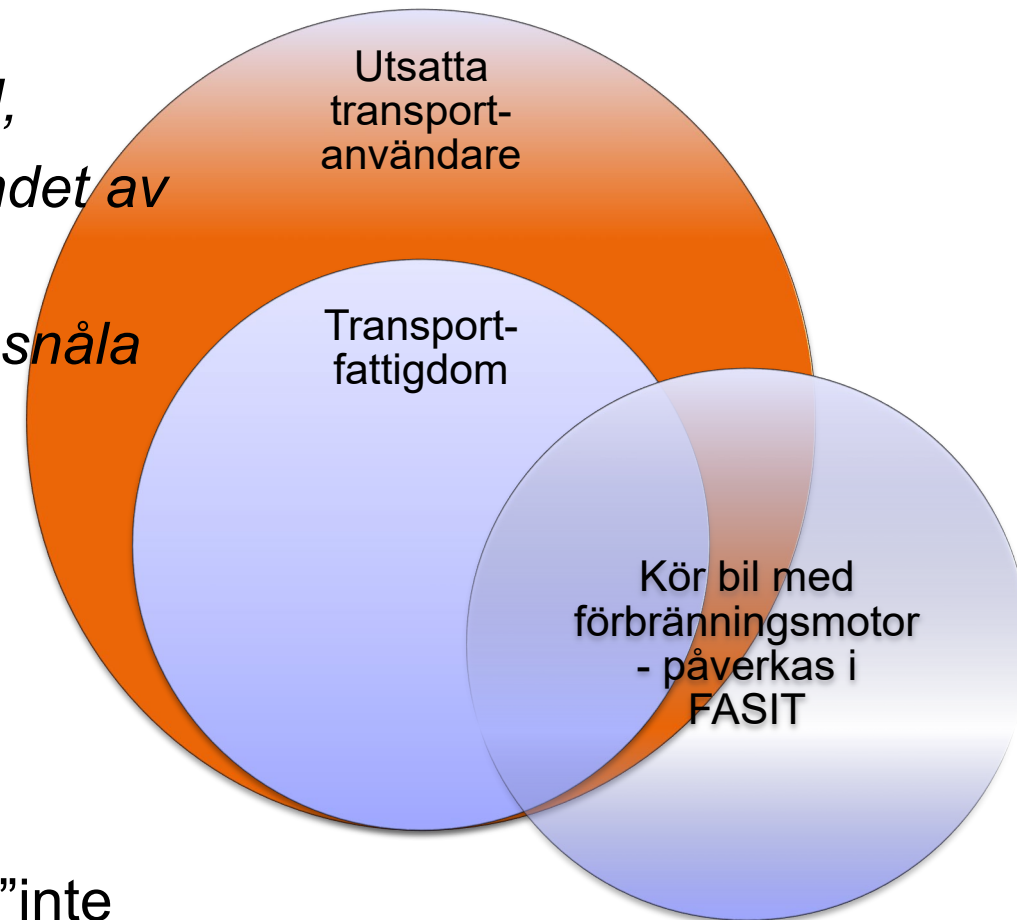
(lite utvecklad jf med PM
och rapport)

Våra definitioner av transportfattigdom och utsatta transportanvändare

- *En varaktig situation där människor inte kan fullfölja de förflyttningar de önskar, alternativt att nödvändiga förflyttningar tar orimligt stora monetära eller tidsmässiga resurser i anspråk i förhållande till individens totala förmågor och sociala, ekonomiska och andra resurser.*
- I den här definitionen saknas dimensionen av utsatthet för negativa externaliteter m.fl. s.k. *strukturella faktorer*
- *Utsatta transportanvändare* utgörs i korthet av personer med lite större ekonomiska resurser, men som drabbas av prishöjningar på fossila bränslen, *nota bene* innehavare av personbil med förbränningsmotor

Utsatta transportanvändare

- Förutom "transportfattiga", även
- *låginkomsthushåll och **lägre medelinkomsthushåll**,*
- *som **påverkas i hög grad** av priseffekter vid införandet av ETS 2, och som*
- ***saknar medel** för att köpa utsläppsfria och utsläppssnåla fordon*
- *eller (medel) för att byta till alternativa hållbara transportsätt, **inklusive kollektivtrafik**.*
- **Vår tolkning:** personer med *ekonomisk standard < medianen* och *äger bil med förbränningsmotor*
- Vi kan inte skilja mellan personer som "inte vill" och "inte kan", om vi inte har ett ansökningsförfarande



- Indikatorer ska spegla *orsaker* till transportfattigdom, inte korrelationer (utfall)
 - Korrelationer kan t.ex. vara *kön, utländsk härkomst, var man bor...*
 - **Yrke kan** vara **orsak** till transportfattigdom, med tanke på möjligheten till distansarbete, men också en **korrelation** om t.ex. inkomsten medför begränsningar i var man bor
 - Andra *sysse/sättningar* än yrkesarbetande kan medföra minskat resbehov, vilket måste ställas i relation till bedömningen av transportfattigdom – exempelvis pensionärer, sjukskrivna
 - Icke att förväxla med deras minskade ekonomiska resurser, vilket tvärtom är en orsak till transportfattigdom

Orsaker till transportfattigdom är

- minskad individuell resförmåga (även kopplat till kostnad och familjeansvar),
- bristande res¹-alternativ samt
- färre målpunkter inom räckhåll

Problem vid avgränsning av grupperna

- En vanlig indikator på transportfattigdom är andel av inkomsten som läggs på transporter¹
- Problem särskilja mellan
 - personer som är *tvungna*² att spendera stora belopp,
 - personer som *vill* göra det, av eget intresse?
- ett *top-down* betraktelsesätt

1. t.ex. regeringens klimatredovisning i budgeten prop. 2024/25:1, bilaga 4, s. 38 ff

Koukoufikis, G. och Uihlein, A., *Energy poverty, transport poverty and living conditions - An analysis of EU data and socioeconomic indicators*, EUR 31000 EN, Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2022, ISBN 978-92-76-48396-0, doi:10.2760/198712, JRC128084

2. Bundna av omständigheter som inte är enkla att förändra på rimligt lång sikt, t.ex. funktionshinder eller sjukdom, sysselsättningsstatus, inkomst, familjesituation, bostadsort m.m.

Förslag på dimensioner för mätning av transportfattigdom

- Ekonomi – **obligatoriskt**
- Geografiska & infrastrukturella
- Resurser
- Individuella förutsättningar, hushåll & ansvar

Obligatoriskt kriterium

- Hushållet har (varaktigt) låg ekonomisk standard (LES)¹
 - ca 1,4 miljoner personer har LES (alla åldrar) (ca 0,9 milj varaktigt)
- Ev. tilläggs-kriterium:
 - kan inte möta en oförutsedd utgift på 13 000 kronor (saknar s.k. "kontantmarginal")
 - alt. har *nettotillgångar* mindre än t.ex. 30 000 kr



1. Ekonomisk standard är hushållets disponibla inkomst dividerat med antalet konsumtionsenheter, enligt ett vägningsssystem som tar hänsyn till hushållets sammansättning

- Hushållet består av en ensamstående förälder med minst ett hemmaboende barn <15 år eller två barn <18 år på minst halvtid
- Individen har en funktionsnedsättning som medför väsentliga svårigheter att förflytta eller orientera sig på egen hand till för individen relevanta målpunkter
- Individen har mer än 2 km (1 km) till närmaste trafikerade hållplats med ett relevant trafikutbud

Acceptans för ETS2 – utvidgningen av utsläppshandelssystemet till vägtrafik och bostäder

- Regeringen och EU är mest intresserade av *acceptans för ETS 2* – transportfattigdom som sådan är mindre intressant just nu

Acceptans skapas genom att (statsbudgetens klimatreddovisning s. 40):

- ”säkerställa ett samspel mellan klimat-, skatte- och arbetsmarknadspolitiken som ser till att **hushåll och verksamheter fullt ut kompenseras** för effekterna av ETS2”
- ”genomföra omställningsåtgärder som minskar hushållens och verksamheters sårbarhet gentemot högre drivmedelspriser, exempelvis genom **ökad elektrifiering av fordonsflottan**”

Bil innehav per inkomstdecil

Fler väljer bort elbilen på grund av priset – var tredje ser den som bara till för rika

FRE, SEP 27, 2024 07:18 CET

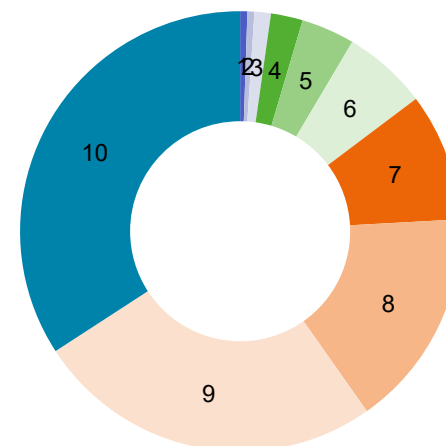
Elbilsvågen har bromsat in och allt fler som väljer bort elbilen gör det på grund av priset. En av tre nordbor tycker till och med att elbilar bara är till för förmögna. Det visar Mobilitetsbarometern, Nordens största undersökning om mobilitet som genomförs av MEKO. I rapporten kartläggs en lång rad omdebatterade frågor om mobilitet – bland annat vad vi tycker om sänkta hastigheter, krav på alkohol i bilar, och fartkameror på våra vägar.



Antal elbilar

disp inkomst < median
(decil 1–5, 218 000 kr/år)
äger
9 % av alla elbilar

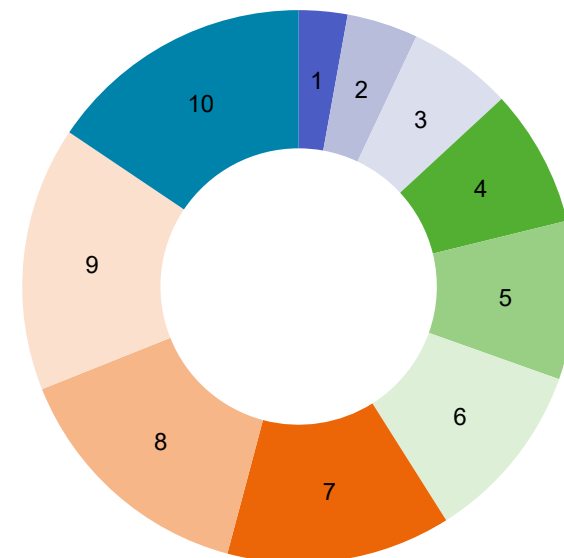
decil 8–10 (>627 000 kr/år)
äger 76 %



Antal bilar, alla drivlinor

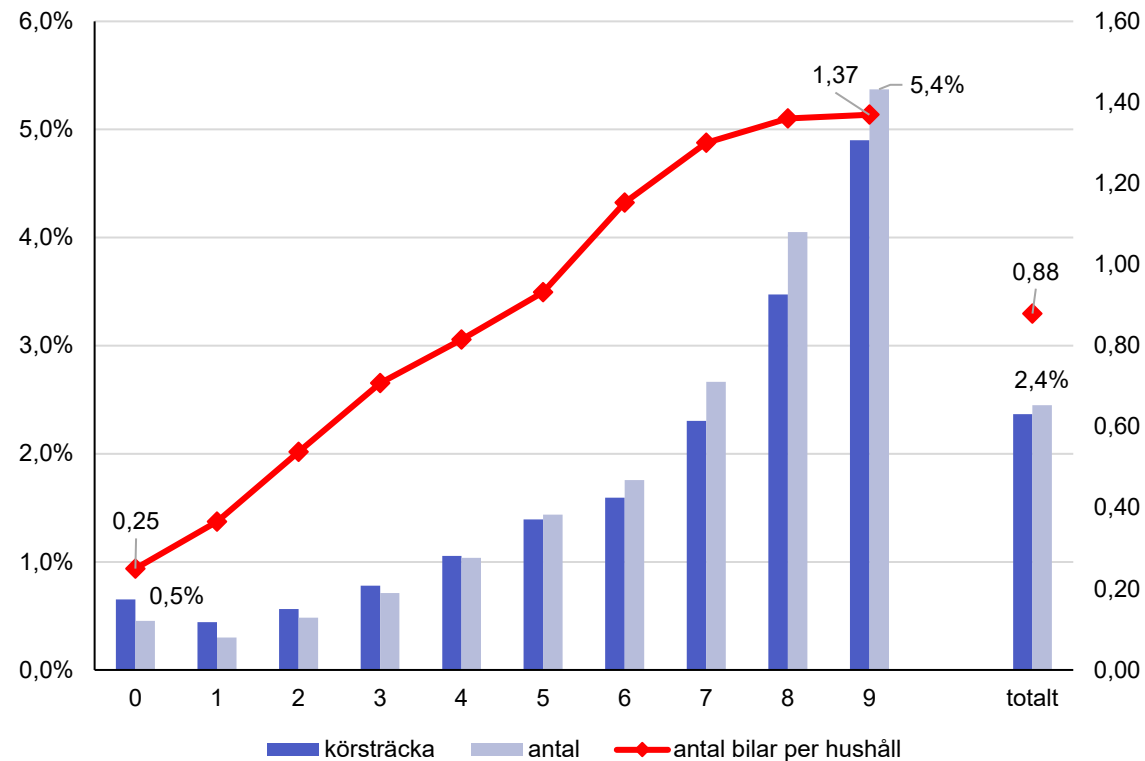
disp inkomst < median äger 30 %
av alla bilar

decil 8–10 äger 46 %

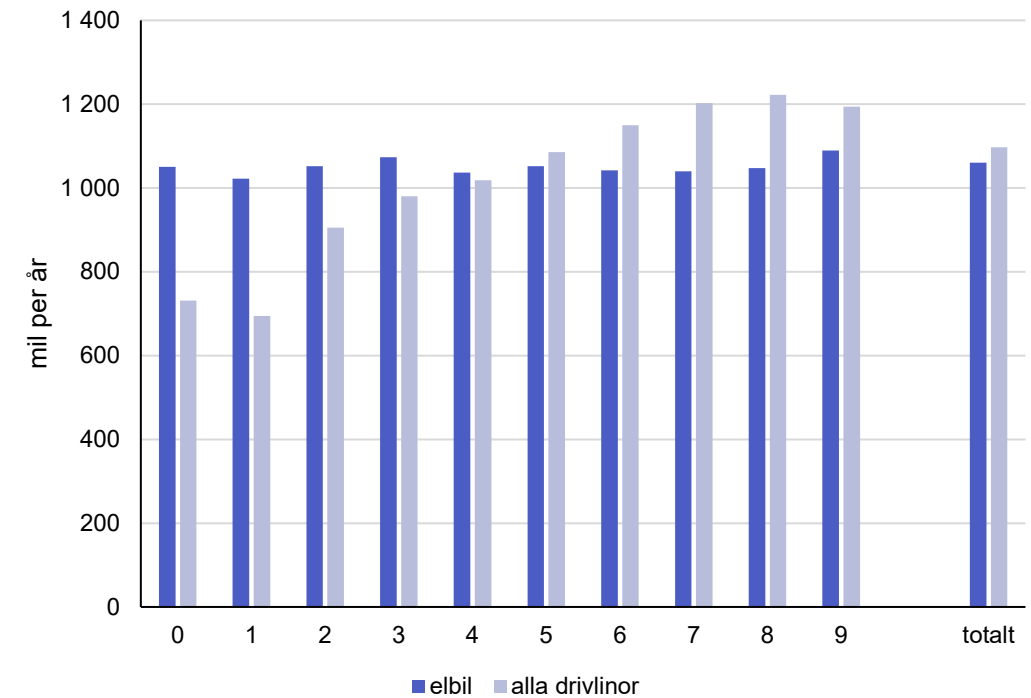


Andel elbilar och genomsnittlig körsträcka per inkomstdecil

antal bilar och andel elbilar per inkomstdecil



genomsnittlig körsträcka



Vad kriterierna inte innehåller

- Utsatthet för externaliteter
 - Buller, luftföroreningar, osäkra eller otrygga trafikmiljöer
- Strukturella faktorer som knappast åtgärdas via sociala klimatfonden
 - Lokalisering av bostäder och arbetsplatser
 - Större infrastruktur- och kollektivtrafikinsatser
 - Organisering av mark- och infrastrukturplanering
 - Segregation, diskriminering, demokratifrågor (valdeltagande), etc.

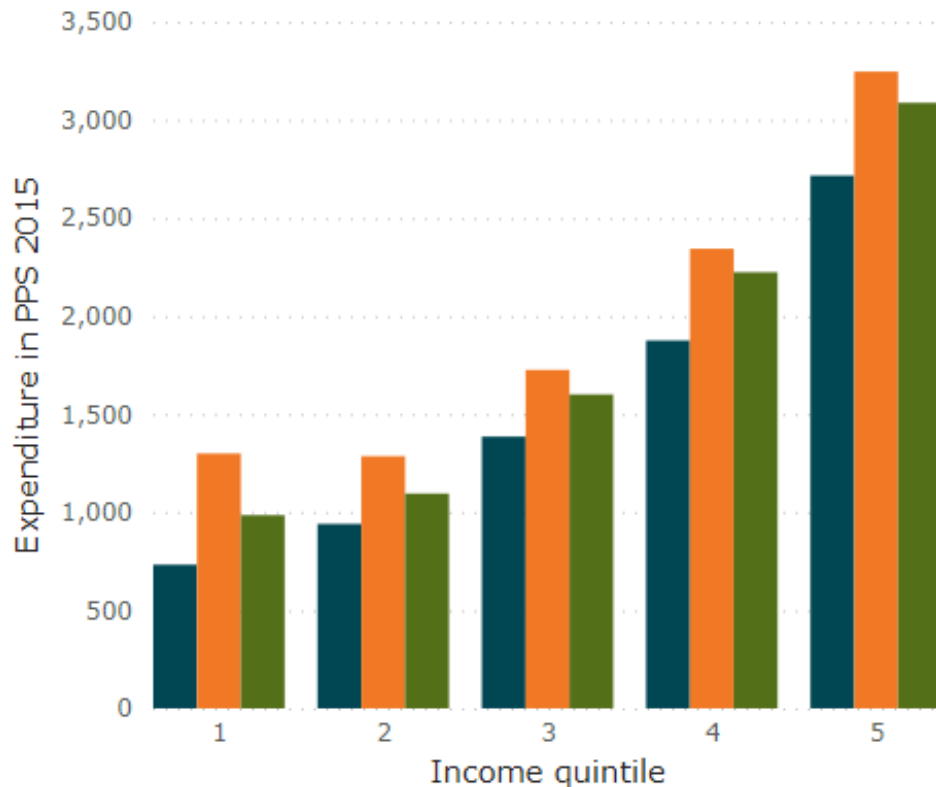
Vad kriterierna inte tar hänsyn till

- Eventuella tilldelade samhällsstöd
 - försörjningsstöd, personlig assistent, färdtjänst etc.
- Man kan se olika på förekomsten av stöd
 - Är de tillräckliga för att kompensera för utsattheten?
 - Förekomsten av stöd kan också vara en indikator för exv. utsatthet eller funktionsnedsättning (t.ex. i FASIT)

Hushållens utgifter för drift och underhåll av fordon

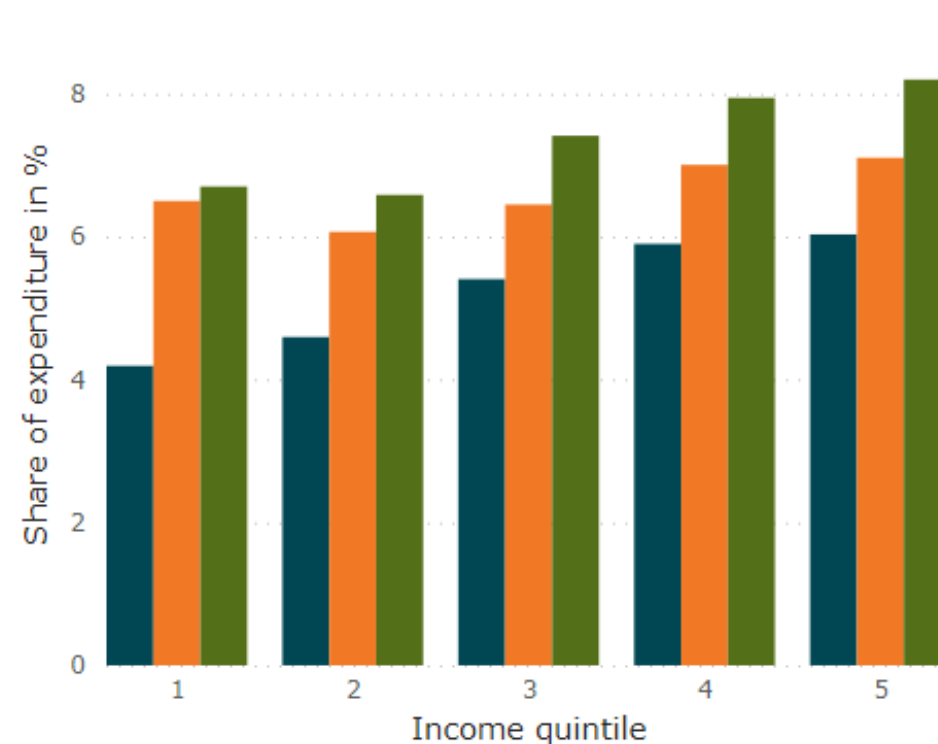
Expenditure for personal transport equipment

● Densely populated ● Intermediate ● Sparsely populated



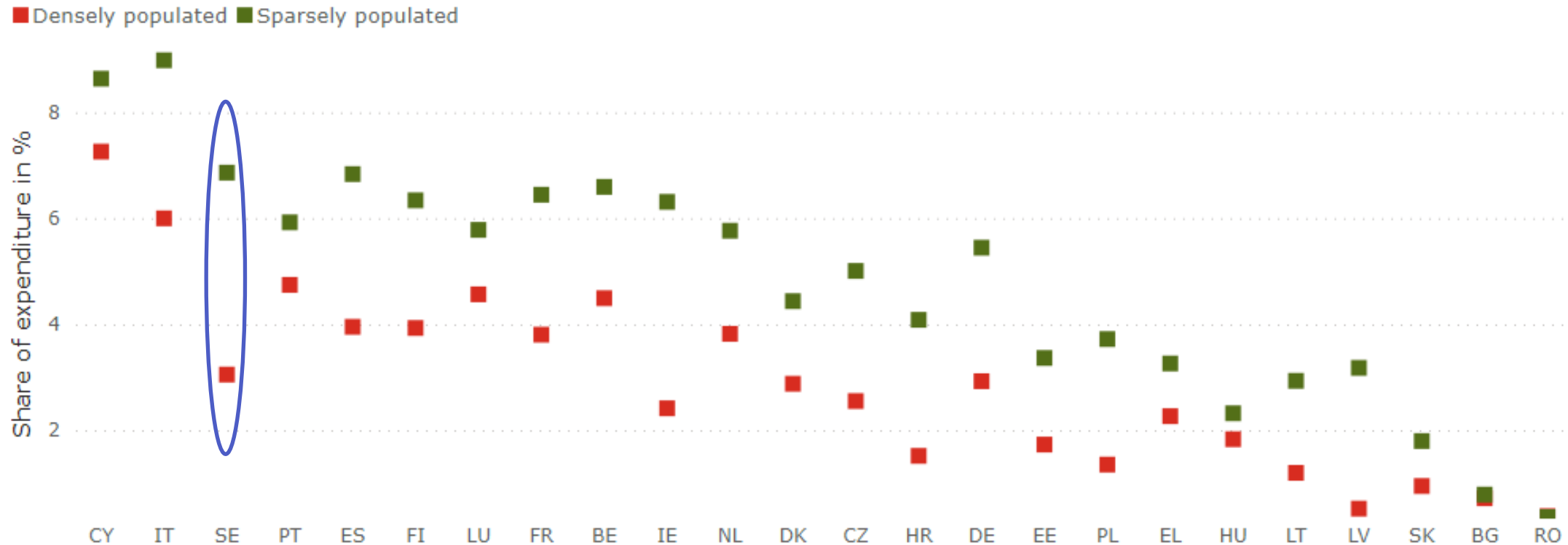
Share of expenditure for personal transport equipment

● Densely populated ● Intermediate ● Sparsely populated



Source: JRC, based on Eurostat, HBS, 2015
Data ej publicerat på SCB pga kvalitetsbrister

Hushållens utgifter för drift och underhåll av fordon – i EU och efter befolkningstäthet



Source: JRC, based on Eurostat, HBS, 2015
Data ej publicerat på SCB pga kvalitetsbrister

Trafikanalys nya definition av tillgänglighet

- *möjligheter att kunna delta i samhällslivet genom att överbrygga hinder (t.ex. ett avstånd*)*
- Tillgänglighetens beståndsdelar:



Källa: Trafikanalys PM 2024:3

- "Befolkning" omfattar även ett subjektivt perspektiv, vilket påverkar efterfrågan

- Vilka kan söka
 - Individer, alla i ett hushåll, säg över 10 år?
 - Företag och föreningar, t.ex. bilpooler, elskoterföretag, samåkningstjänster, biluthyrning, subvention av leasing, den "cirkulära sektorn", cykelreparatörer?
- Investering eller driftsstöd
 - Vem ska få vad?
 - Beloppsgränser?
 - Sveriges tilldelning? 450–550 milj SEK/år 2025–32 i Findeps tidigare uppskattning
 - Räknas befintliga stöd till miljö- o klimatåtgärder av?