



Transportfattigdom & utsatta transportanvändare – förklaring av tillämpningen

2025-06-03



- Två regeringsuppdrag sedan sommaren 2024
- Bistå Konjunkturinstitutet (Ki) och Naturvårdsverket (NV)
 - till Ki: "en förklaring av hur definitionen av transportfattigdom ska tillämpas på nationell nivå", Fi2024/01484
 - till NV: tillsammans med Ki, EM och Tillväxtanalys stödja NV i dess arbete med den sociala klimatplanen, KN2024/02444
 - senast 12 dec lämna slutredovisning av sina delar av uppdraget



- "ETS 2" införs i jan 2027 – inkluderar vägtrafik och bostäder bl.a.
 - Acceptans: Förordning om social klimatfond, 2026–2032; ca 80 mdr euro
 - Sveriges del ca 5,5 mdr kronor, dvs. 850 milj kronor per år (inkl eget bidrag)
 - 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](#)

Artikel 6.1 De sociala klimatplanernas innehåll

d) En beräkning av [...] **förekomsten av [...] transportfattigdom**

e) En beräkning av **antalet**, och **identifiering** av [...] **utsatta transportanvändare**.

f) En **förklaring** av hur definitionerna av [...] **transportfattigdom** ska tillämpas på **nationell nivå**.

p) [...] en förklaring av hur **geografiska särdrag** [...] har beaktats i planen.

- (Låg) tillgänglighet
 - Tillgänglighet beror på många individuella och strukturella faktorer, varav en del är subjektiva/individuella
- "Spatial mismatch" – från 1960-talet (Kain 1968)
 - Urban kris i USA då "enkla jobb" flyttade ut från stadskärnorna till förorter (kravaller i LA, Chicago, Newark 1965–67)
 - Drabbade främst färgad och latinsk befolkning
- "Energy/Fuel poverty" – från 1980-talet; oljekriserna
 - först med avseende på uppvärmning; UK, Frankrike
- "Forced car ownership" – sedan ungefär 2000
 - "Påtvingat" biläggande; Currie & Senbergs 2007
 - Australien (Sydney, Melbourne), Nya Zeeland, Scotland, Wales
- Det är när tillgängligheten kopplas ihop med inkomst och sociala faktorer som vi får ett nytt perspektiv på transportpolitiken
- "Social exclusion" (utestängning) omkring 2000
- "Grundläggande tillgänglighet" i transportpolitiska funktionsmålet (2009)

Tillgänglighet – en mycket allmän definition

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

- ”Hinder” kan överbryggas på många sätt
- Fokus här är på fysisk tillgänglighet

Tillgänglighetens (och måttens) beståndsdelar

3. För vem?



1. Hur?



2. Till vad?



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)

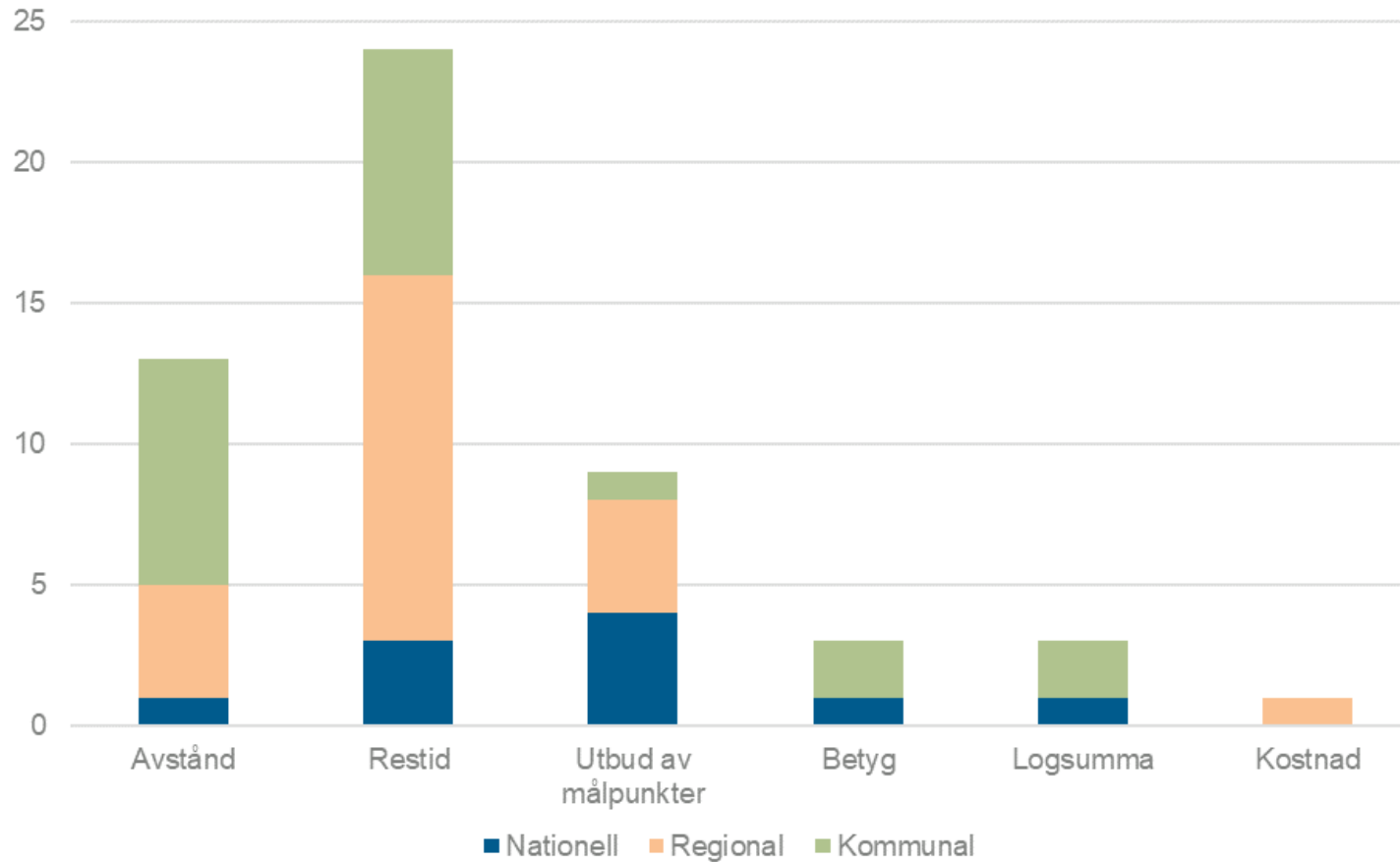
t.ex. buller, avgaser,
olycksrisk, otrygghet,
barriärer, m.m.

Källor: Lucas, Mattioli m.fl. 2016, Transport poverty and its adverse social consequences; [Trafikanalys PM 2024:3, Tillgänglighet – teori och praktik](#); [Trafikanalys Rapport 2024:6, ABC om tillgänglighet](#)



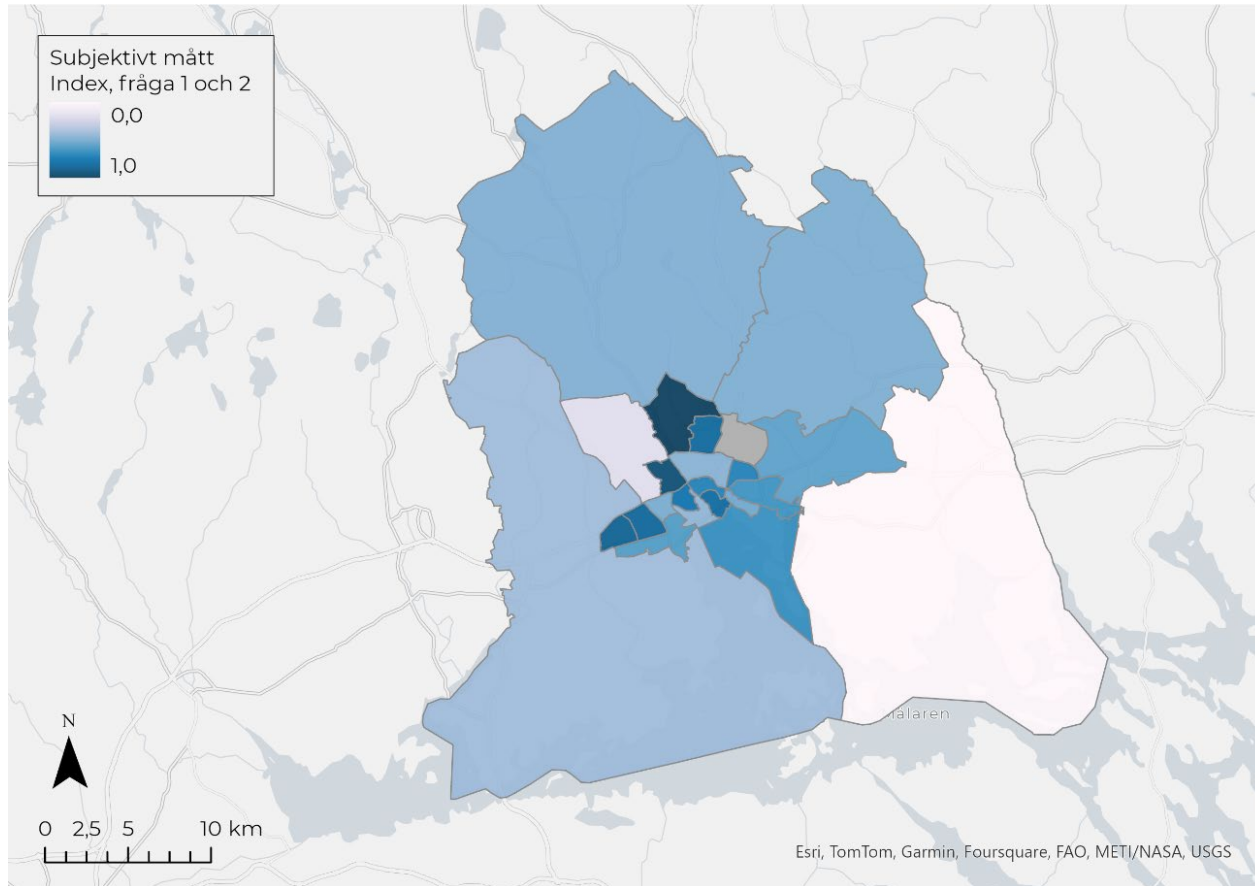
Utvikning om tillgänglighet

Kartläggning av tillgänglighetsstudier inom offentlig verksamhet

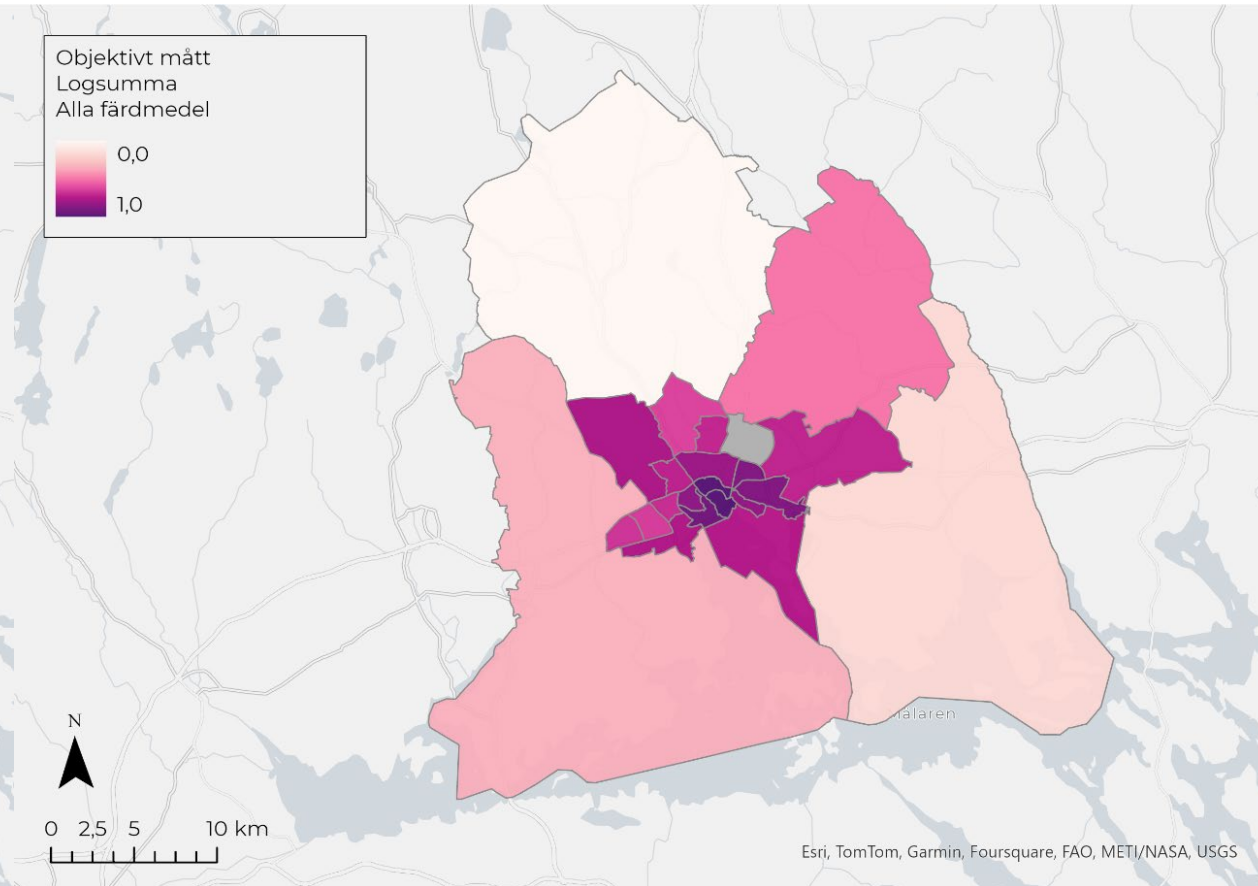


- 30 utvalda studier:
 - **Geografiskt område**
 - Målpunkter
 - Färdsätt
 - Befolkningsgrupper
 - **Tillgänglighetsmått**
- Enkla mått vanligast!

Upplevd vs. "objektiv" tillgänglighet

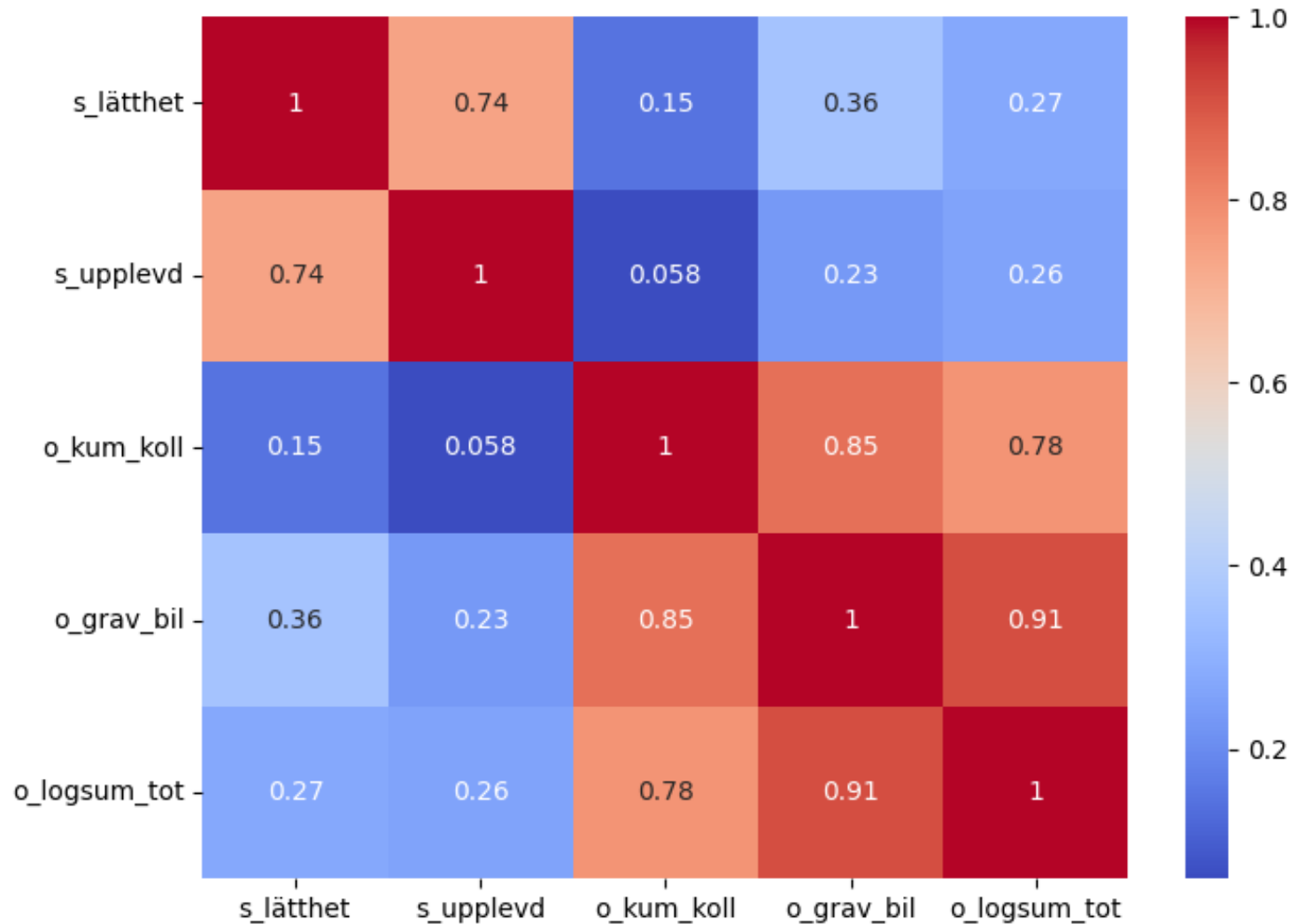


Mått på upplevd tillgänglighet, normaliserat.
Högt värde indikerar bättre upplevd tillgänglighet.



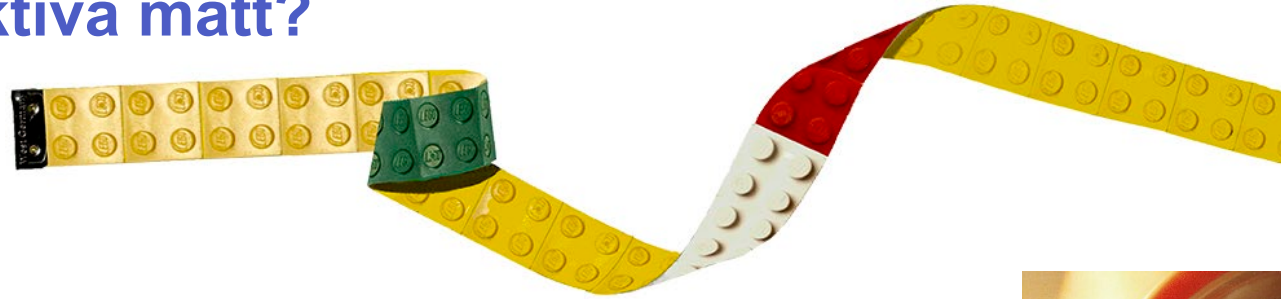
Logsumma, alla färsätt. Normaliserat.

Låg korrelation mellan subjektiva och "objektiva" mått



- Korrelationsmatris för de 2 subjektiva och 3 "objektiva" tillgänglighetsmåten
- beräknade på 22 områden

Finns det objektiva mått?



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

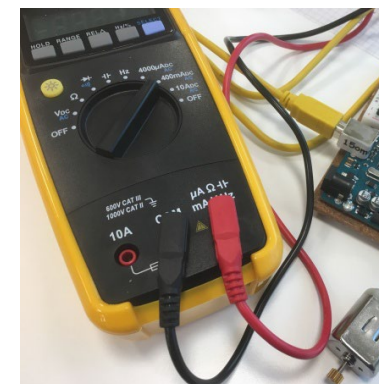
- Forskarens/analytikerns värderingar och antaganden speglar inte nödvändigtvis den verklighet som individer upplever
- Människor kan uppfatta de egenskaper som hör till transport- och markanvändningssystemet på felaktiga sätt
- Beräknade mått kan innehålla mätfel eller vara ofullständiga:
 - Komponenter som mäts felaktigt
 - Väsentliga komponenter som utesluts helt



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



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



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

Tillbaka till transportfattigdom



EU:s definition av 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



Utgångspunkter för mätning av transportfattigdom

Indikatorer ska spegla *orsaker* till transportfattigdom, inte korrelationer (utfall)

Orsaker till transportfattigdom är:

- minskad individuell resförmåga (även kopplat till kostnad och familjeansvar),
- bristande resalternativ, alternativt
- färre målpunkter inom räckhåll



Instruktion till Chat GPT/Dall-E: skapa en bild på en stor familj som transporterar sig med svårighet och har många olika ärenden att utföra

En operationalisering av transportfattigdom (Trafikanalys)

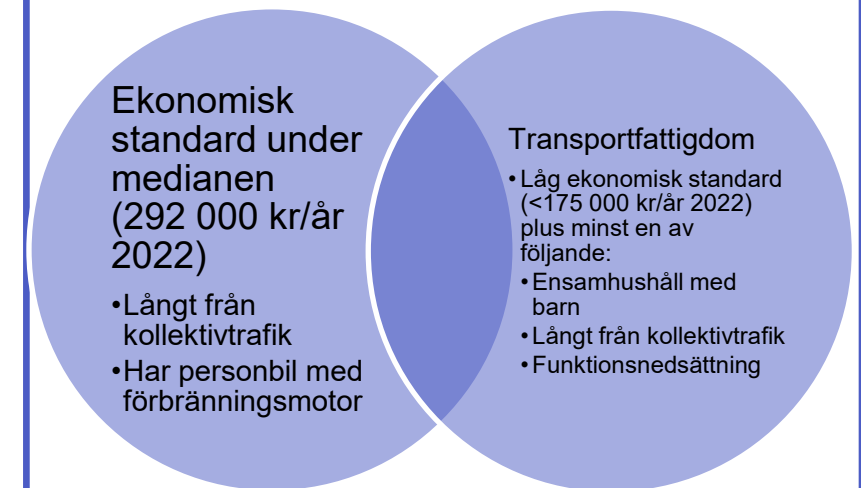
Transportfattig är den individ som har låg ekonomisk standard och dessutom uppfyller ett av följande kriterier:

- Tillhör ett hushåll med en *ensam vårdnadshavare* och vårdnad om barn minst 50 procent av tiden
- Bor långt ifrån en *hållplats* med ett för personen relevant utbud av kollektivtrafik
- Har en *funktionsnedsättning* som innebär väsentliga svårigheter att förflytta eller orientera sig, inklusive till närmaste hållplats med ett relevant kollektivtrafikutbud

Utsatta transportanvändare

Alla transportfattiga, men också dem med:

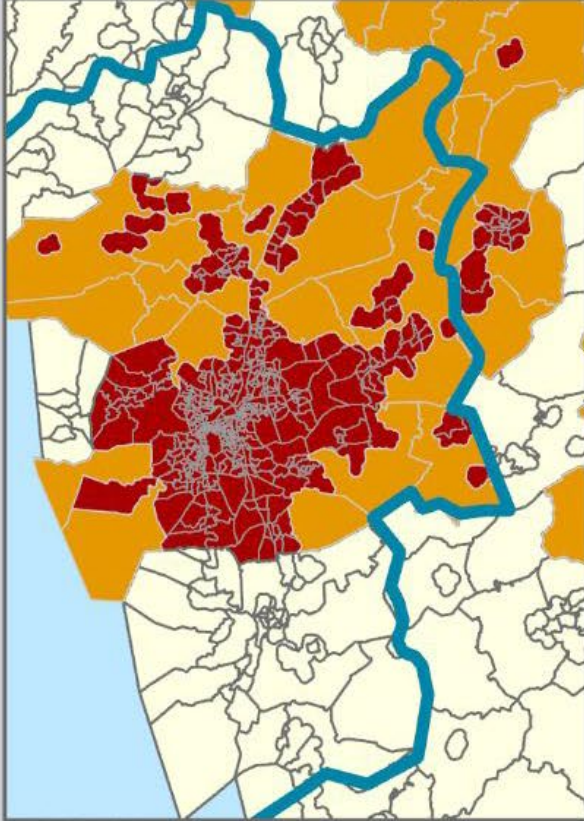
- Ekonomisk standard under medianen
- Bil med förbränningsmotor



Olika kriterier/variabler krävs i olika sammanhang



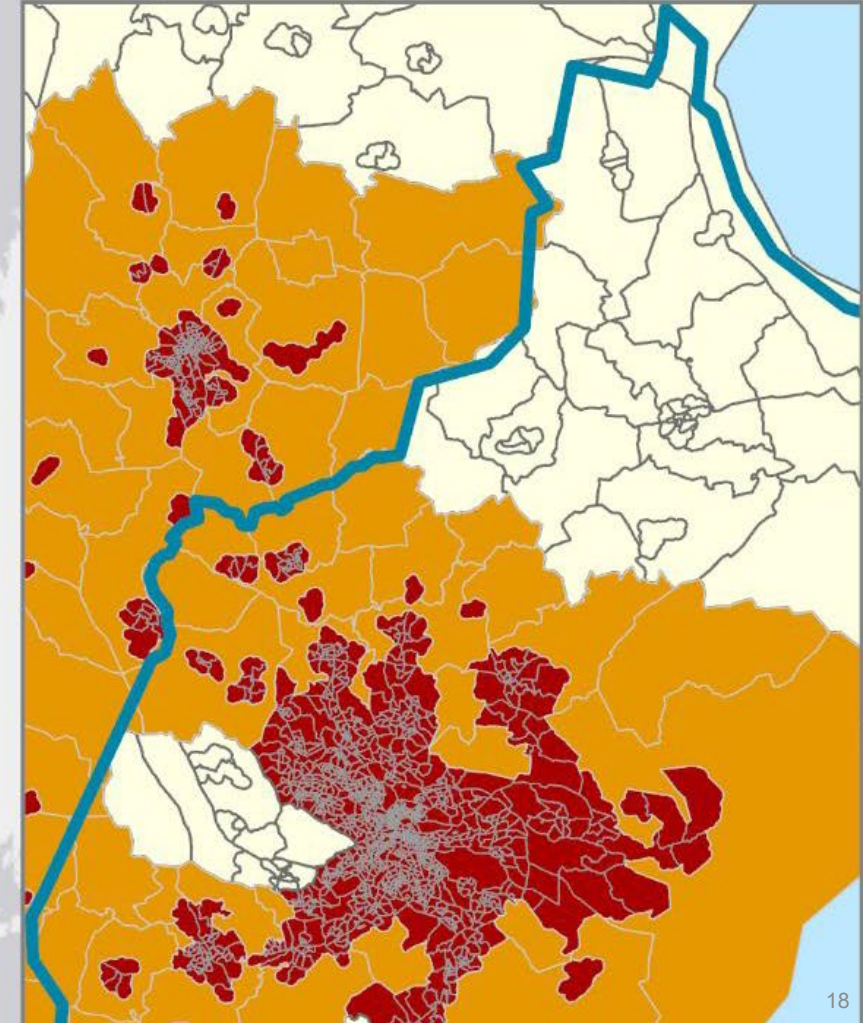
Stor-Göteborg



Geografisk avgränsning – stödområdet

TRAFIK
ANALYS

Stor-Stockholm



NORWAY

Gulf of
Bothnia

Naturvårdsverkets förslag på elbilspremie 28 maj

- Naturvårdsverket föreslår en elbilspremie som riktar sig till hushåll med inkomster upp till 80 procent av medelinkomst och som bor i landsbygdskommuner eller i andra områden med begränsad tillgång till kollektivtrafik
- Inkomstkravet föreslås viktas utifrån hushållssammansättning genom att beräknas som inkomst per konsumtionsenhet (justerad inkomst)
- Barns inkomster föreslås inte ingå



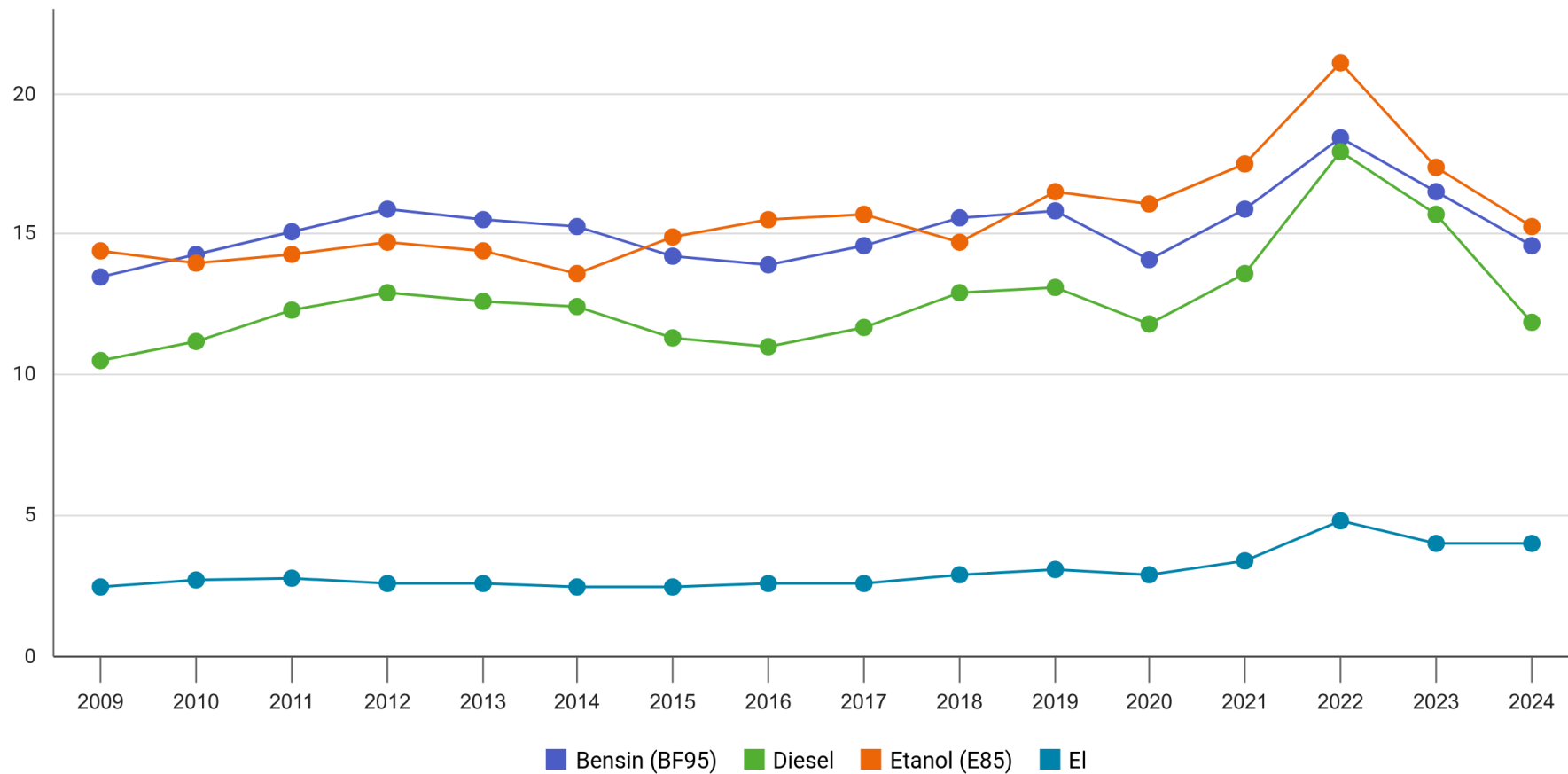


6. Transporternas ekonomiska överkomlighet

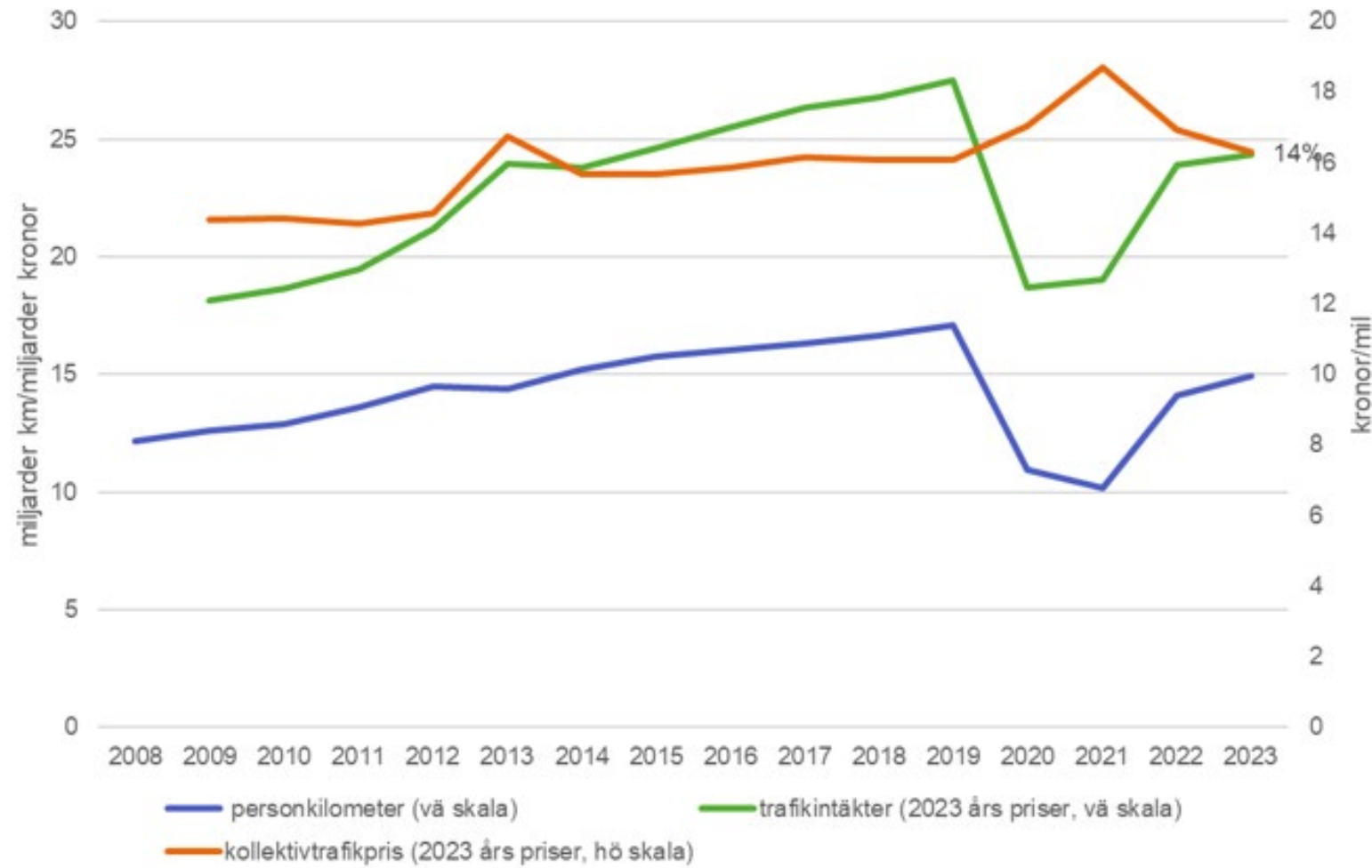
Uppföljning av de transportpolitiska målen 2025

Drivmedelspriser per mil

Genomsnittliga milpriser för fordonsflottan efter drivmedel, uttryckta i 2024 års fasta priser. År 2009-2024.



Kollektivtrafikpris per mil, riksgenomsnitt

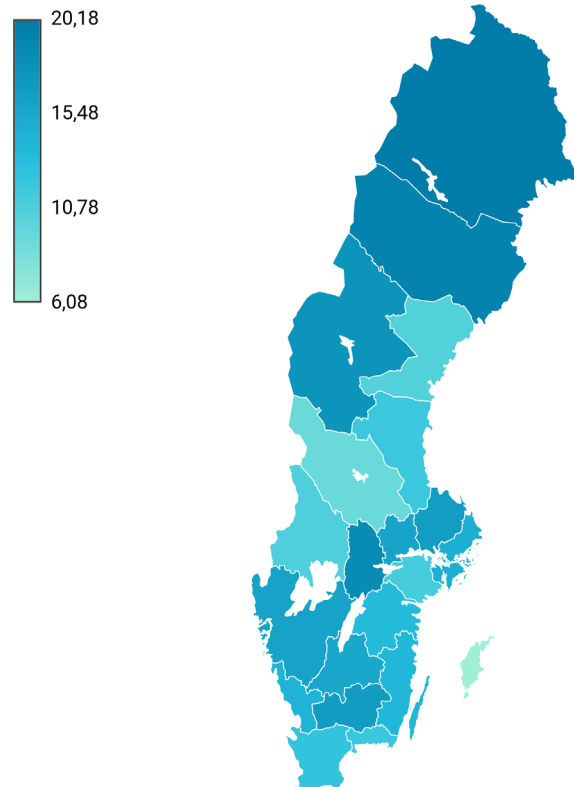


- Priset per mil = orange kurva

Kollektivtrafikpris per mil – nivå och utveckling efter län

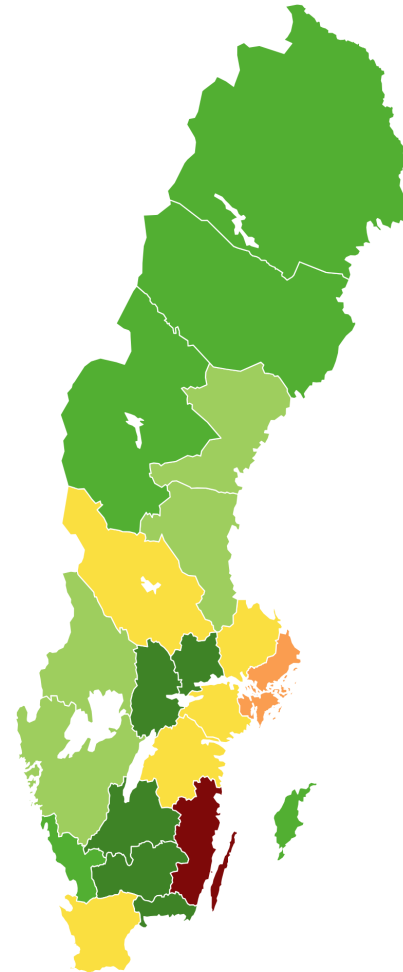
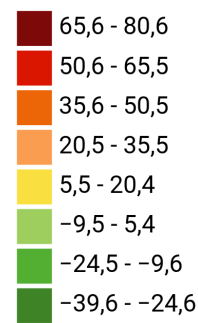
Milpriset för kollektivtrafiken efter län. År 2009 uttryckt i 2023 års fasta priser.

Referensår: 2023 | Jämförelseår: 2009



Relativ förändring av milpriset för kollektivtrafik efter län. År 2023 jämfört med 2009.

Referensår: 2023 | Jämförelseår: 2009



Disponibel inkomst, hushållsjusterad ("equivalised")

