



Transportfattigdom & utsatta transportanvändare – förklaring av tillämpningen

2025-10-23



- "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
 - 850 milj kronor per år inkl eget bidrag – mindre första året
- Social klimatplan senast 30 juni 2025
 - Investeringskomponent för att minska fossilberoendet
 - Kan omfatta tillfälligt direkt inkomststöd



[Det här fotot](#) av Okänd 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.

Transportfattigdom = låg tillgänglighet

En mycket allmän definition av tillgänglighet:

*”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](#)

En operationalisering av transportfattigdom (Trafikanalys)

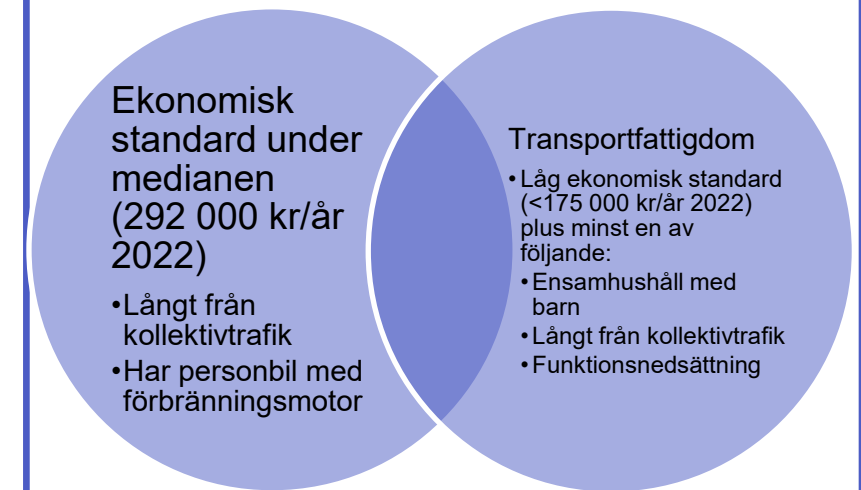
Transportfattig är den individ som har *låg ekonomisk standard* och dessutom uppfyller ett av följande kriterier:

- 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



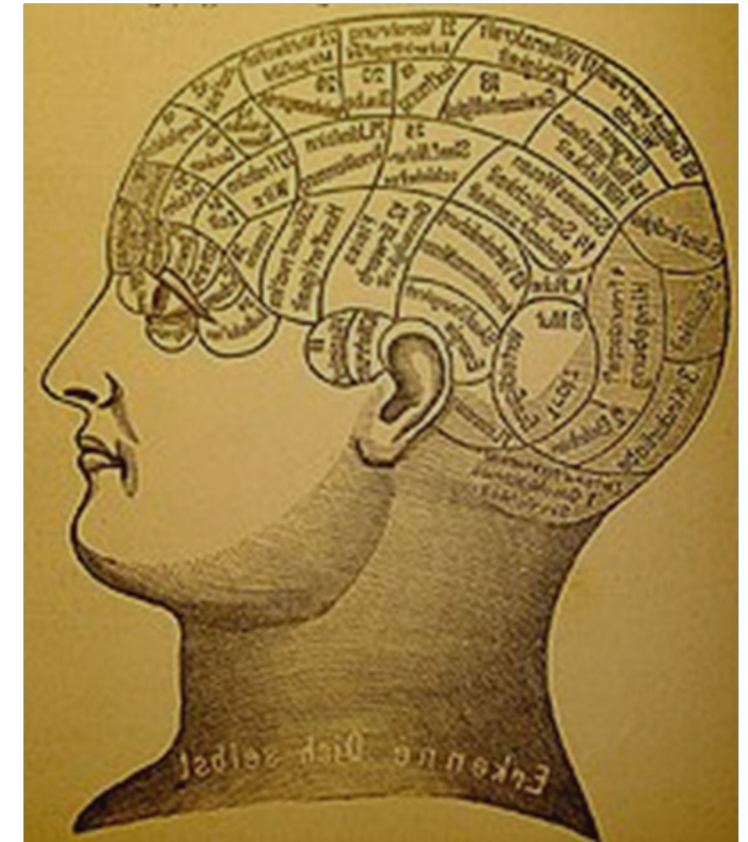
Åtgärd: elbilspremie

- Regeringen/Naturvårdsverket föreslår enbart en elbilspremie
 - hushåll med inkomster upp till 80 procent av medelinkomst
 - bor i landsbygdskommuner, eller andra områden med begränsad tillgång till kollektivtrafik (DeSO A, dvs. utanför tätort)
- Inkomstkravet mäts som disponibel inkomst (inkomst per konsumtionsenhet)
- Inga krav på familjesammansättning eller funktionsnedsättning
- Andra förslag har rört kollektivtrafik, kombinerad mobilitet, cykel m.m. – andra målpopulationer
 - Samrådsmöte 4 nov 2024 – ej utredda



Skillnader mellan definitionerna

- Konjunkturinstitutet ville enbart inkludera hushåll med bil
- Naturvårdsverket sänkte inkomstnivån för "utsatta transportanvändare", och använde en annan indikator på "bristande kollektivtrafik"
- Det har dels att göra med praktiska hänsyn, t.ex. tillgång till registerdata...
- ...men även med olika tolkningar av EU-förordningen...
- ...samt tilltänkt åtgärd, ansökningsförfarande och målgruppens storlek
- Detta kan få konsekvenser för hur man väljer att mäta effekterna av åtgärder



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



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

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.

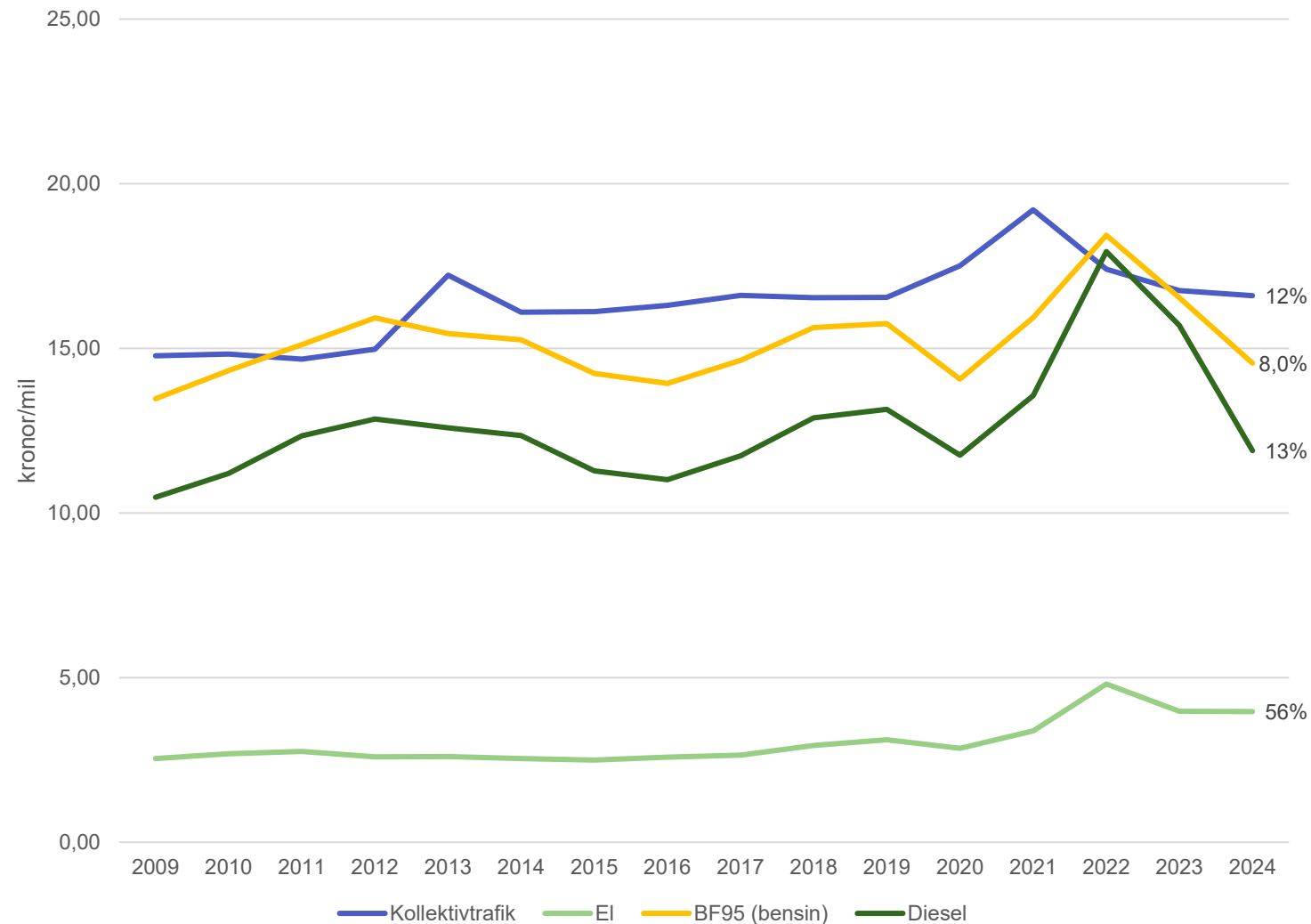
Källa: EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2023/955 av den 10 maj 2023 om inrättande av en social klimatfond och om ändring av förordning (EU) 2021/1060, artikel 2.2



Olika kriterier/variabler krävs i olika sammanhang

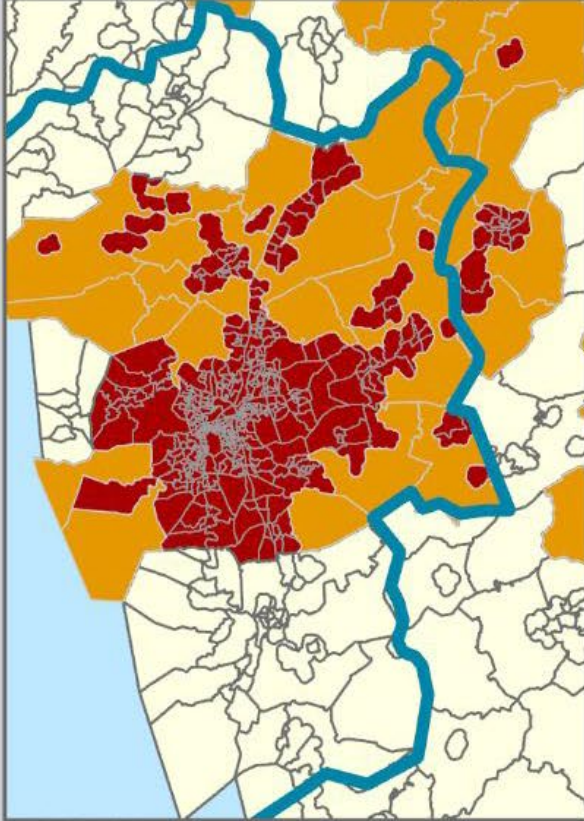


Kollektivtrafik- och bränslepris per mil

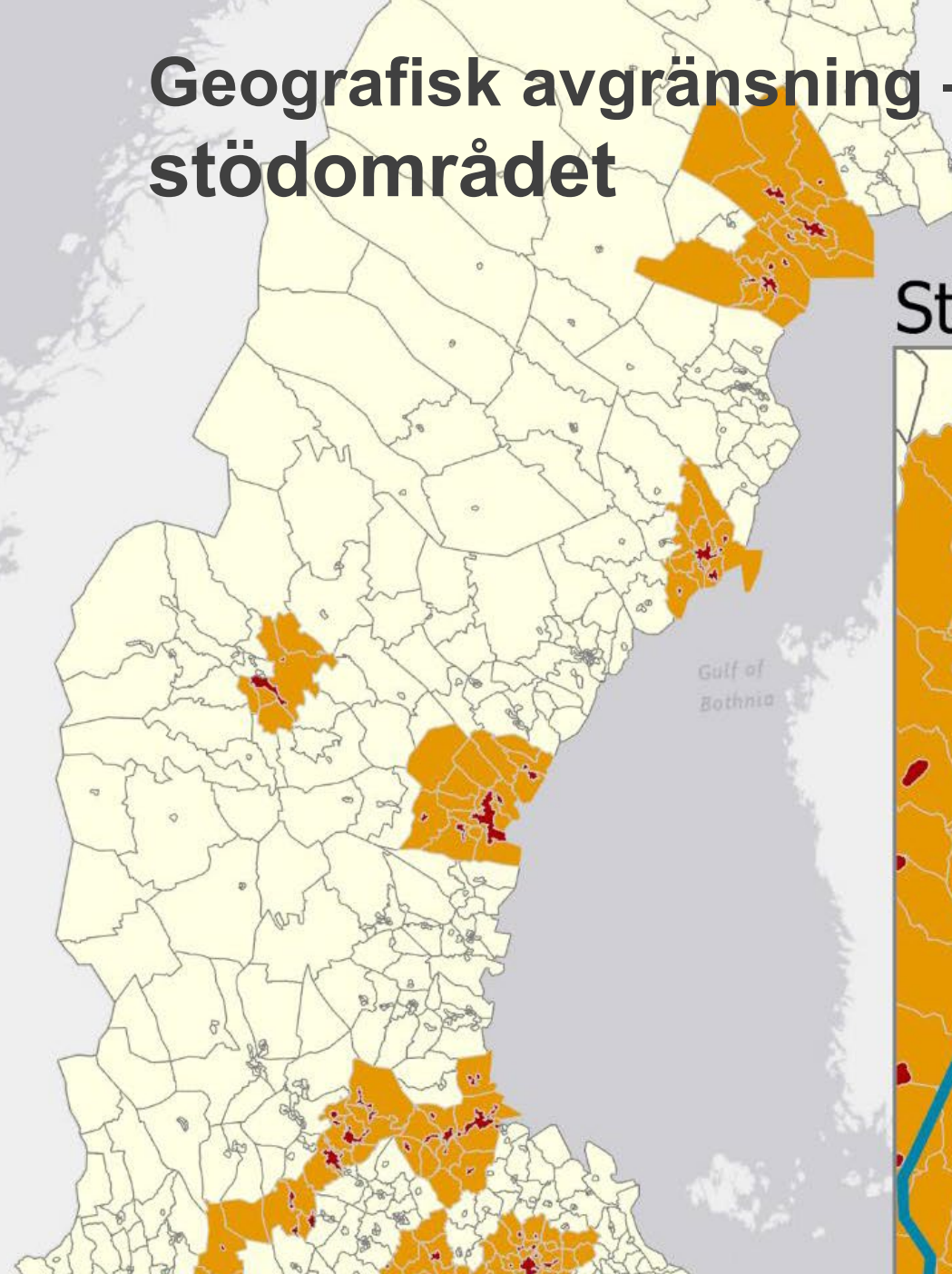


- Fasta 2024 års priser
- Ökning sedan 2009
- Riksgenomsnitt
- Konstanta omräkningsfaktorer
 - EI: 1,71 kWh/mil
 - Bensin: 0,80 liter/mil
 - Diesel: 0,66 liter/mil
- Jf disp inkomst
 - 14% i sämsta decilen

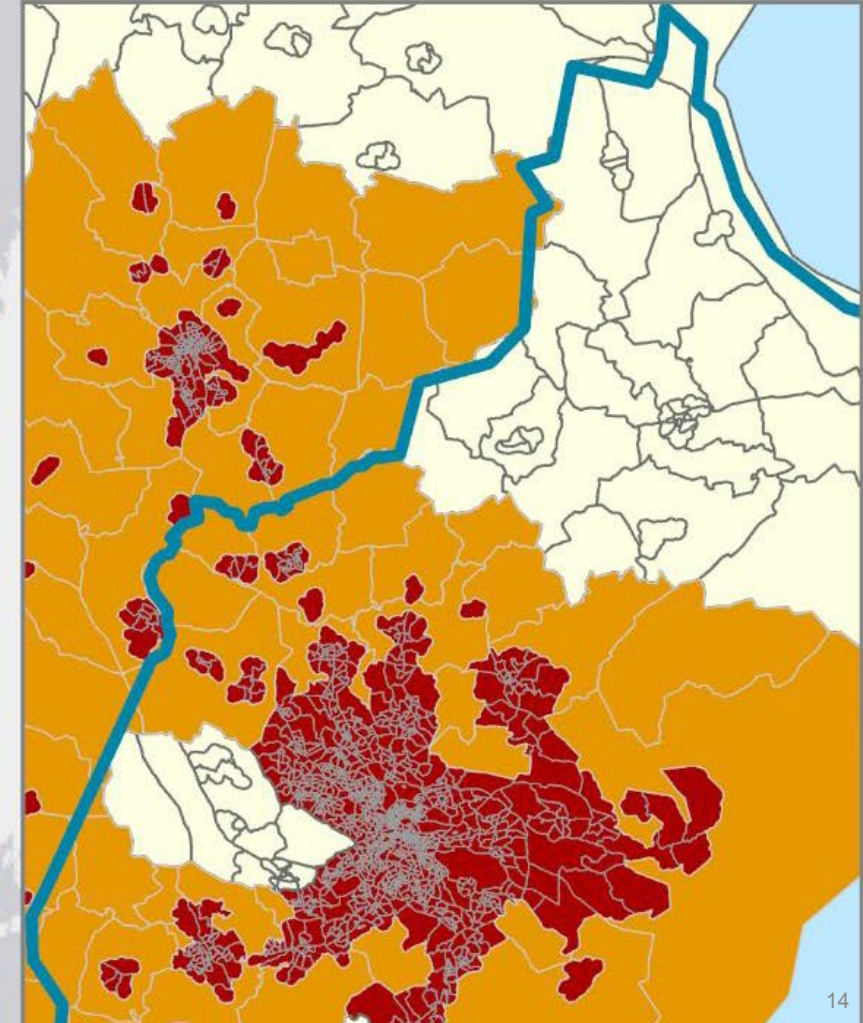
Stor-Göteborg



Geografisk avgränsning – stödområdet

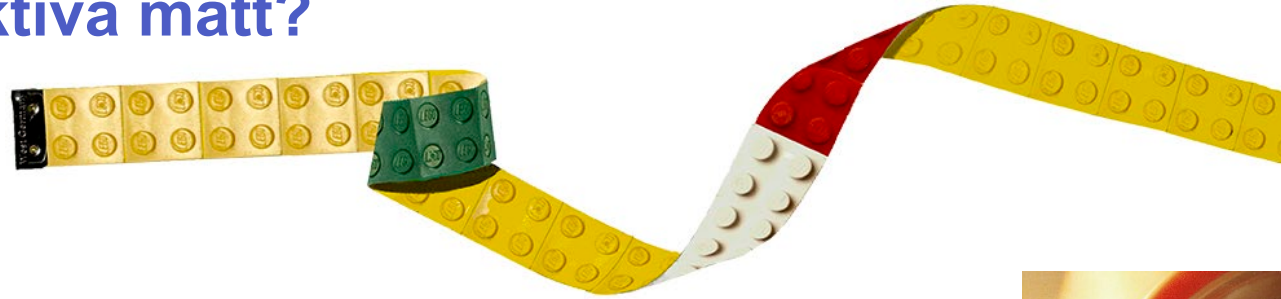


Stor-Stockholm



- (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)

Finns det objektiva mått?

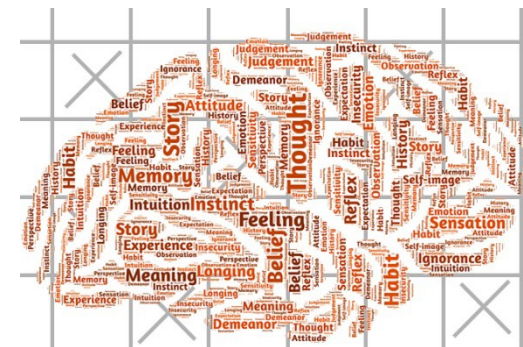


[Det här fotot](#) av Okänd författare licensieras enligt [CC BY-NC](#)

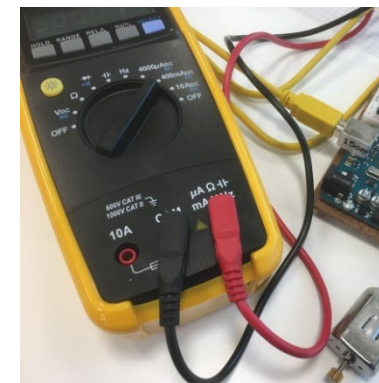
- Forskarens/analytikerns värderingar och antaganden speglar inte nödvändigtvis den verklighet som individer upplever
- Människor kan uppfatta de egenskaper som hör till transport- och markanvändningssystemet på felaktiga sätt
- Beräknade mått kan innehålla mätfel eller vara ofullständiga:
 - Komponenter 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](#)

Disponibel inkomst, hushållsjusterad ("equivalised")

