



Transporternas ekonomiska överkomlighet

– en indikator i måluppföljningen

Transportforum 2025-01-15

Session 1:3

Tom Petersen



- Trafikanalys har i flera år följt upp kostnadsutvecklingen inom persontransporter med priser, KPI och liknande
- 2020 ville vi få bättre inblick i situationen på landsbygden och för personer med låga inkomster
- Skillnader i kostnadsbild
 - i landsbygdskommuner är omsättningshastigheten lägre, fordonsflottan äldre och mer bränsletörstig (av flera skäl)
 - även kollektivtrafikpriserna skiljer sig kraftigt åt mellan regioner
- Modell för bilkostnader uppdaterades inte längre
- Hänsyn till allmän välfärdsökning – reala kostnader



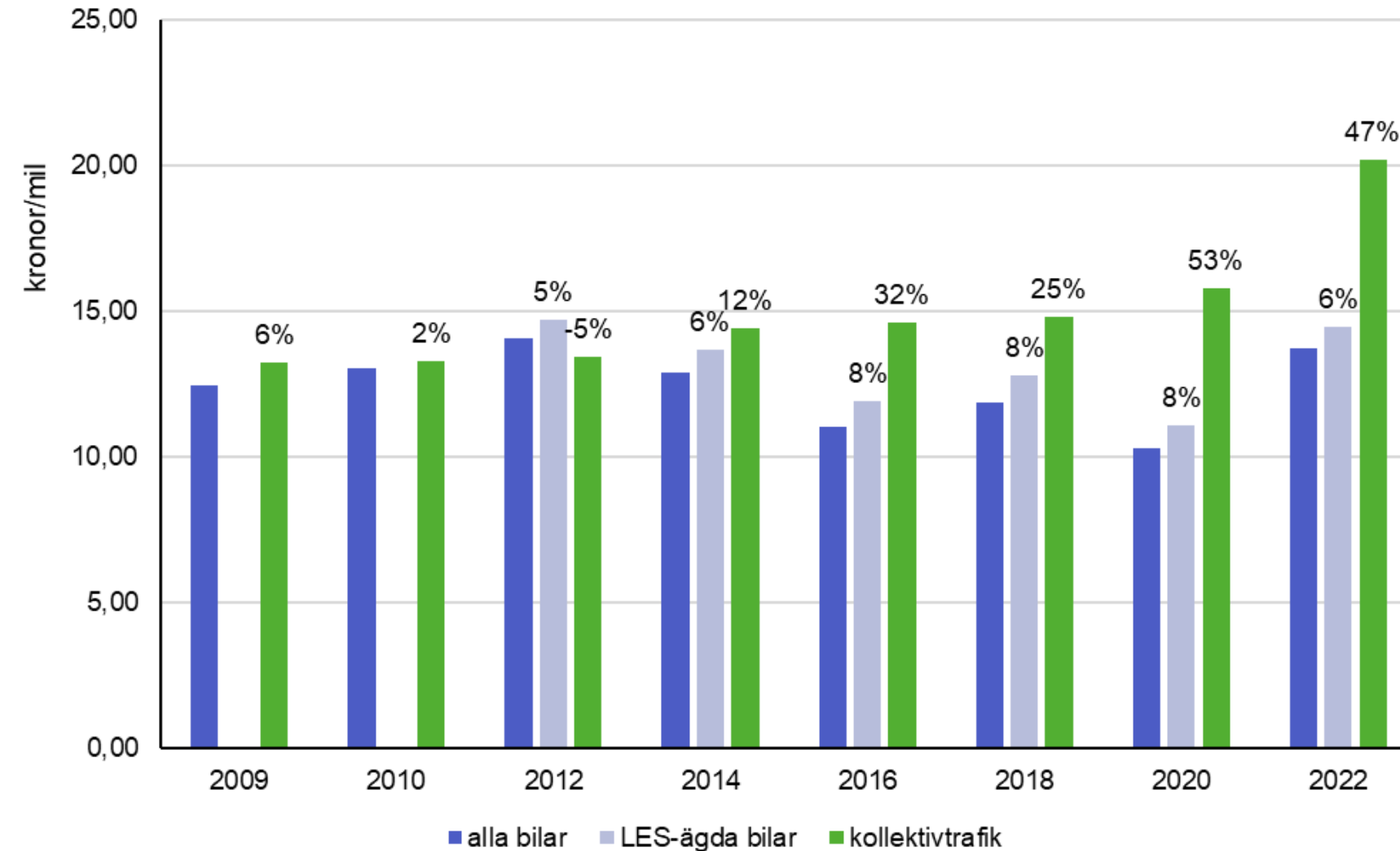
[Det här fotot](#) av Okänd författare licensieras enligt [CC BY-NC-ND](#)

Ny metod – drivmedelskostnader för bil

- Sedan 2012 har Trafikanalys vartannat år köpt en koppling mellan fordons- och hushållsregister av SCB
- Möjliggör förfinade analyser, även geografiskt
 - Se morgondagens session **6:5 Elbilsanvändningen i Sverige**
- Disponibel inkomst, hushållsstorlek, "låg ekonomisk standard", typ av fordon, bränsletyp och bränsleåtgång m.m.
 - NEDC-standard, underskattar bränsleåtgång
- För kollektivtrafik används trafikintäkter/transportarbete, per län

1	Register	Variabelnamn	År
2	Fordon	BrForblWLTPdriv1	2018, 2020, 2022
3	Fordon	BrForblWLTPdriv2	2018, 2020, 2022
4	Fordon	BrForblWLTPdriv3	2018, 2020, 2022
5	Fordon	BrForVikblWLTPdriv1	2018, 2020, 2022
6	Fordon	BrForVikblWLTPdriv2	2018, 2020, 2022
7	Fordon	BrForVikblWLTPdriv3	2018, 2020, 2022
8	Fordon	Drivmedel grupperat	2012, 2014, 2016, 2018, 2020, 2022
9	Fordon	Avrors	2012,2014,2016,2018, 2020, 2022
10	Fordon	Handbet	2016,2018, 2020, 2022
11	Fordon	Ben	2016,2018, 2020, 2022
12	Fordon	Rackvidd_WLTP_driv1	2018, 2020, 2022
13	Fordon	Rackvidd_WLTP_driv2	2018, 2020, 2022
14	Hushållsvariabler	LES, låg ekonomisk standard	2012, 2014, 2016, 2018, 2020, 2022
15	Fordon	Elfordon	2016, 2018, 2020, 2022
16	Fordon	Energik	2016, 2018, 2020, 2022
17	Fordon	Effektmaxelfordon	2020, 2022
18	Fordon	LopNr_Hushallsid	2022
19	Fordon	LopNr_RegNr	2022
20	Fordon	kom	2022
21	Fordon	fabkod	2022
22	Fordon	arsmod	2022
23	Fordon	Arsmod_imp	2022
24	Fordon	status	2022
25	Fordon	datfreg	2022
26	Fordon	datavs	2022
27	Fordon	leas	2022
28	Fordon	dirimp	2022
29	Fordon	Karosserikod1	2022
30	Fordon	Karosserikod2	2022
31	Fordon	Karosserikodtillagg	2022
32	Fordon	farg	2022
33	Fordon	sva2007	2022

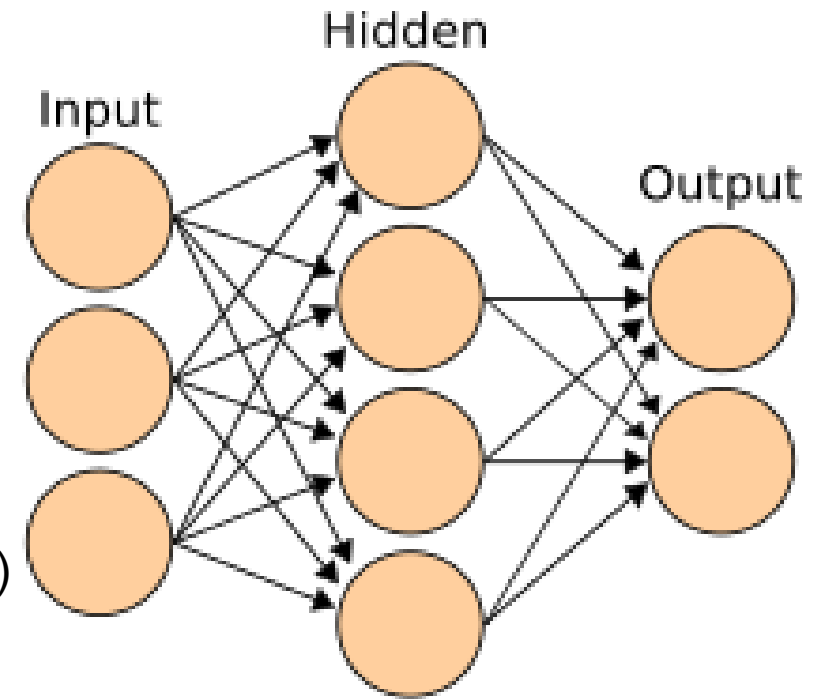
Milkostnader för bil och kollektivtrafik 2009–2022



- Drivmedelskostnader = med hänsyn tagen till fordonsmix och olika drivmedelspriser
- Kollektivtrafik = RKM:s trafikintäkter / transportarbete (per län)
- Etiketter ovanför staplarna anger prisskillnad mot "alla bilar"

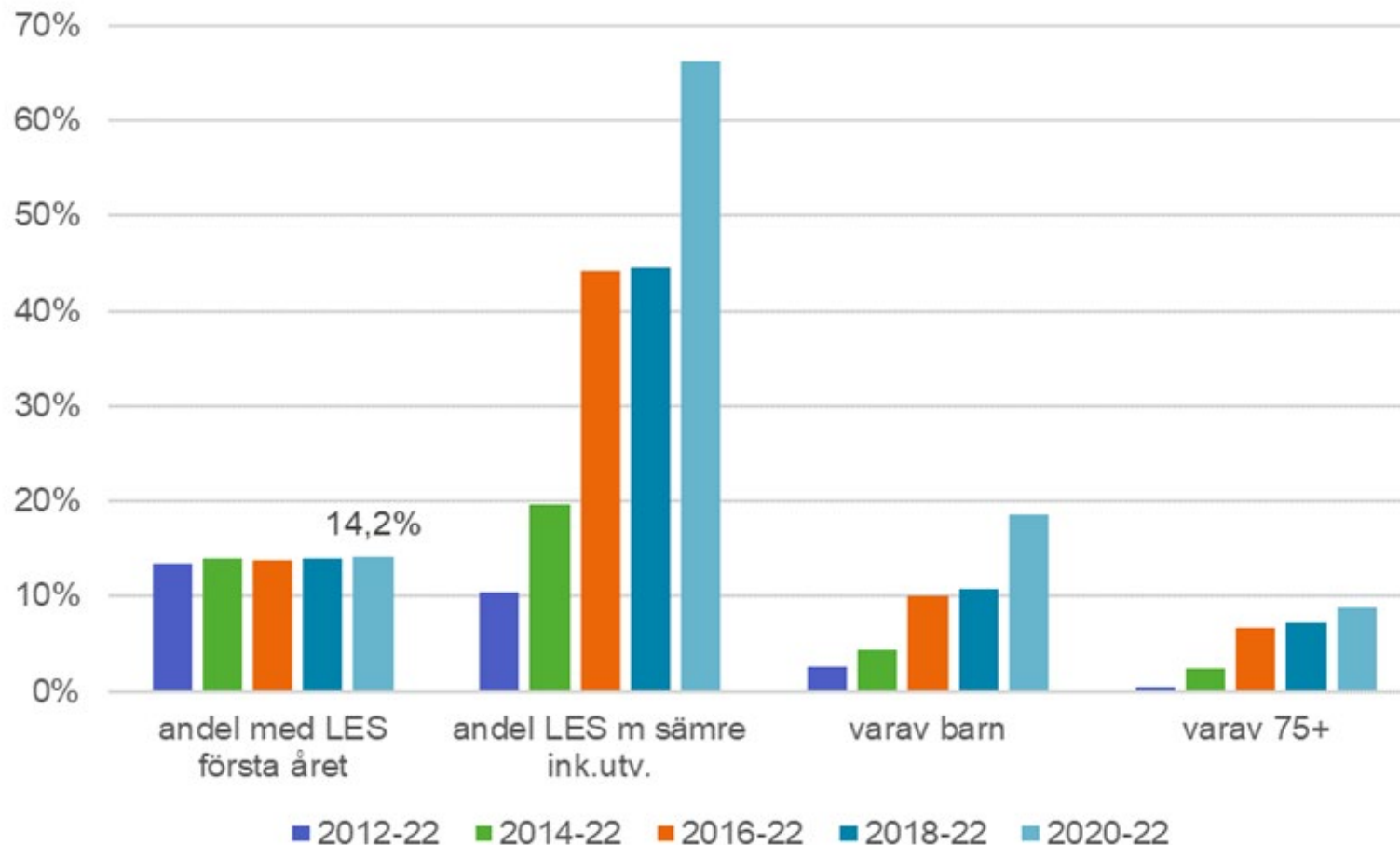
Ny metod – mått på ekonomisk överkomlighet

- Det saknas registeruppgifter på hushållens utgifter för specifika ändamål, t.ex. transporter
 - Endast osäkra uppgifter från urvalsundersökning, HUT
- Istället tittar vi på utvecklingen över tid:
 1. Vilka hade "låg ekonomisk standard" (LES) ett visst tidigare år?
 2. Följ deras inkomstutveckling över tid
 3. Jämför med prisutvecklingen (per kommun; för kollektivtrafik, län)
 4. Vi får en andel som haft sämre inkomstutveckling än priserna
 5. Per kommun, kön, barn och äldre (75+)



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

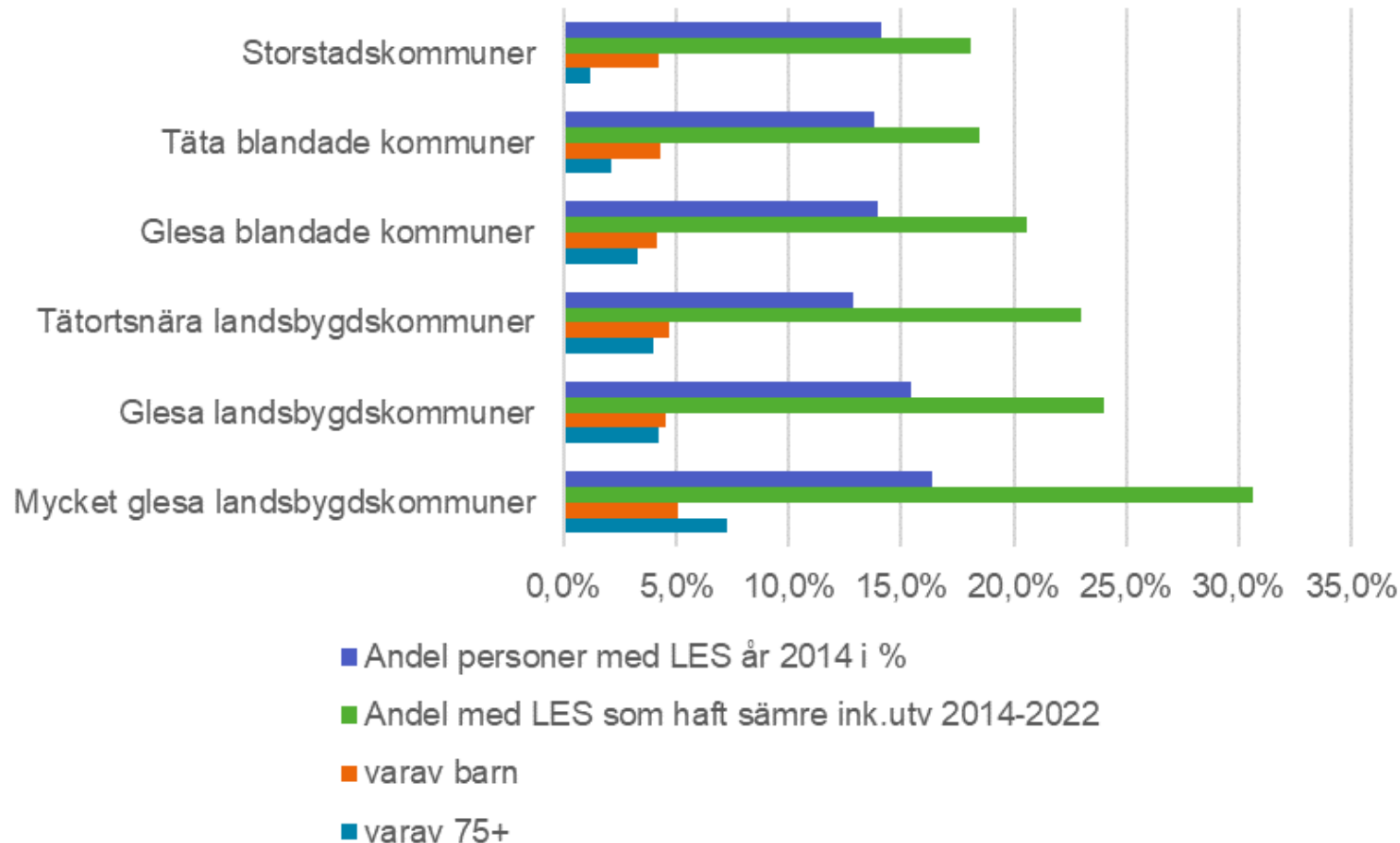
Resultat, bil – Andel av LES* med sämre inkomstutveckling än milpris för bil



* LES = låg ekonomisk standard

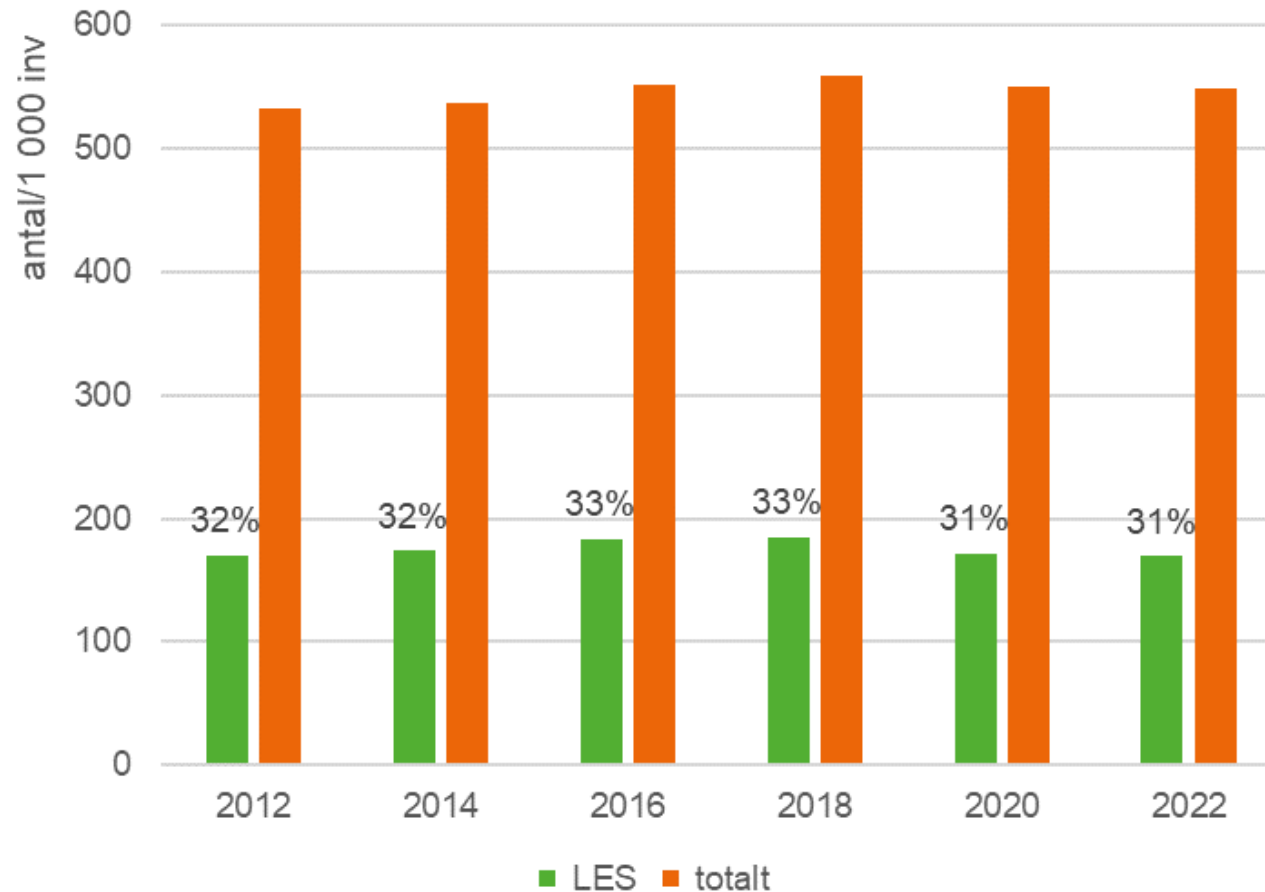
- Beroende på prisutveckling och längd på tidsintervall får vi olika andelar
- Priserna har gått upp och ned
 - 2014 är mest likt referensåret 2009 – 20 %
- På vår nya måluppföljningsportal kan man själv välja jämförelseår (startår)

Regionala resultat – bil



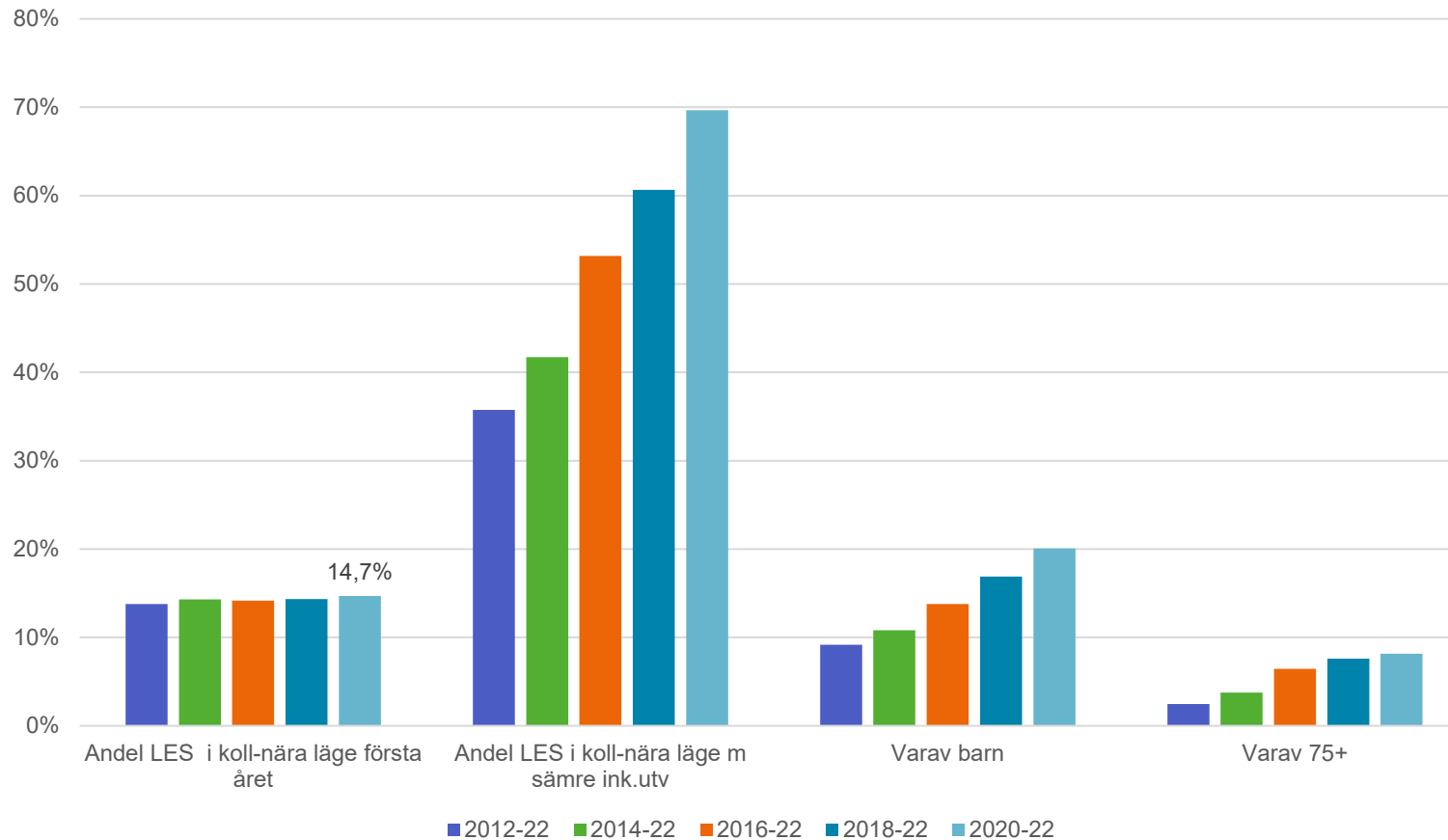
- 18–31 %
- I landsbygdskommuner har större andelar personer haft en sämre inkomstutveckling än i täta blandade och storstadskommuner
- För äldre är den trenden ännu tydligare
 - Men ingen trend för barn
- Här är jämförelseåret (startåret) 2014

Bilnehav, låg ekonomisk standard och totalt



- För att kunna dra nytta av låga bil-milpriser måste hushållet ha tillgång till bil
- Den tillgången är begränsad i låga inkomstkategorier

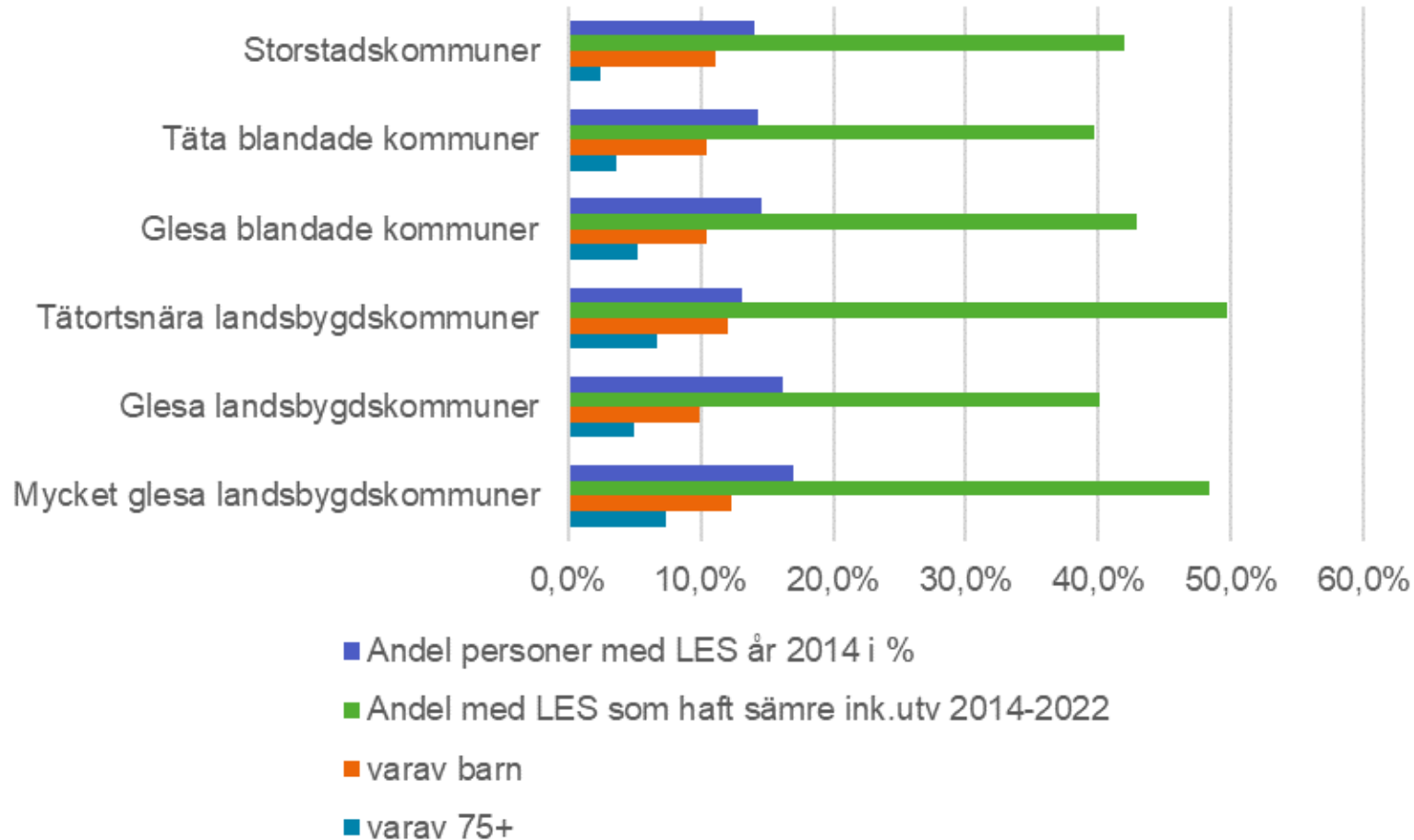
Resultat, kollektivtrafik – Andel av LES inom 1000 m från trafikerad hållplats* med sämre inkomstutveckling än milpris för koll



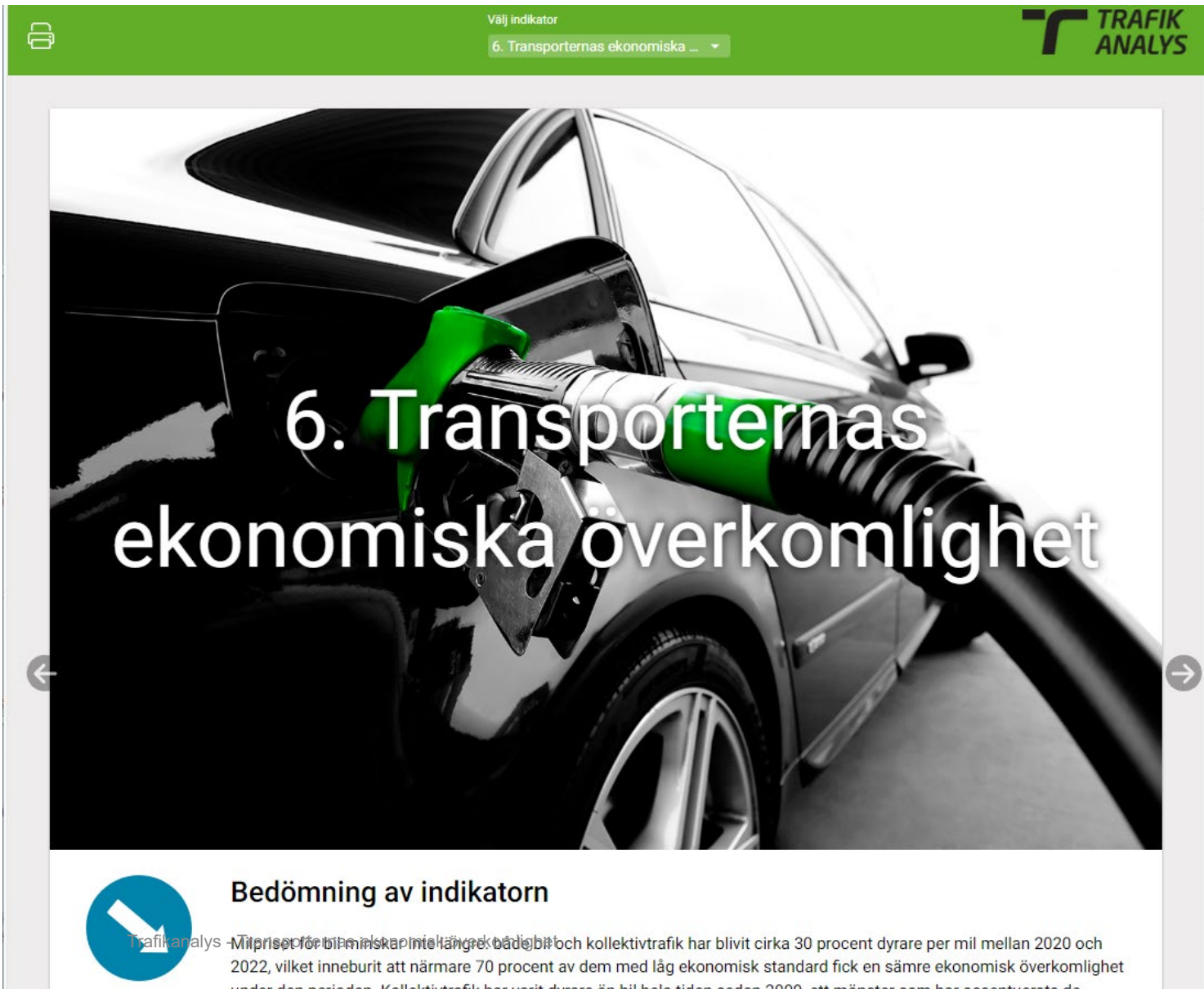
- Betydligt större prisökningar ger betydligt större andelar
- 42 % sedan 2014

*trafikerad = minst 14 avgångar mellan 06 och 20 en "vintervardag" (ons i v. 42, definition enligt SCB)

Regionala resultat – kollektivtrafik



- 40–50 %
- Inte samma skillnader mellan kommungrupper
- Alla kommungrupper har sämre resultat än för bil
- Mer än dubbelt så stor andel barn jf m bil



Välj indikator
6. Transporternas ekonomiska ...

TRAFIK ANALYS

6. Transporternas ekonomiska överkomlighet

Bedömning av indikatorn

Trafikanalys - Miljöris för bilar och kollektivtrafik har blivit cirka 30 procent dyrare per mil mellan 2020 och 2022, vilket inneburit att närmare 70 procent av dem med låg ekonomisk standard fick en sämre ekonomisk överkomlighet under den perioden. Kollektivtrafik har varit dyrare än bil hela tiden sedan 2009, ett mönster som har accentuerats de

Indikator 6: Transporternas ekonomiska överkomlighet

- Interaktiva och nedladdningsbara tabeller & diagram
- Innehåller inte alla mått än



Transportfattigdom – vad är det, och hur går det att mäta?

Transportforum 2025-01-15

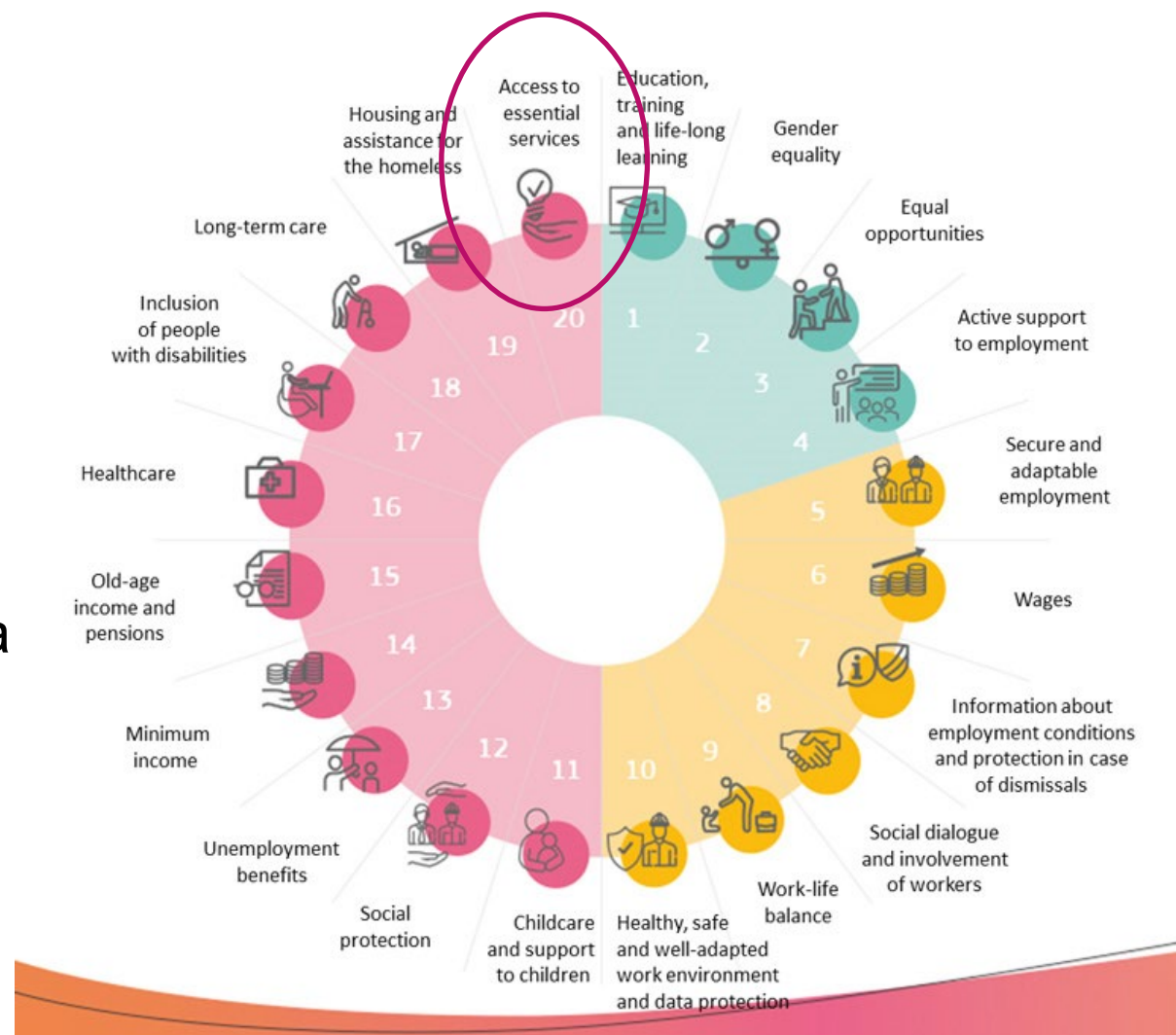
Session 1:3

Tom Petersen



Utgångspunkter

- EU:s sociala pelare och transportmålet – Tillgång till väsentliga tjänster
- Det transportpolitiska funktionsmålet: ”transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en *grundläggande tillgänglighet* med god kvalitet och användbarhet”
- Vi bortser här från s.k. *virtuell* (digital) tillgänglighet



Källa: [The European Pillar of Social Rights in 20 principles - Employment, Social Affairs & Inclusion - European Commission \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/e3000420/122020/en/infographic/european-pillar-of-social-rights-20-principles.pdf)

Transportfattigdom – en intuitiv förklaring

- **Fattigdom:** privatekonomi och andra sociala förhållanden samverkar, förstärker varandra och låser in individer
- Om tidsnöd läggs till får vi "transportfattigdom"

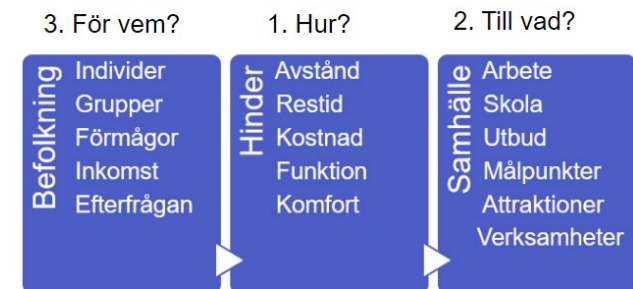


Komponenter av transportfattigdom i litteraturen

- 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)

Tillgänglighetsmåttens beståndsdelar



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

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](#)

- "ETS 2" införs i jan 2027 – inkluderar vägtrafik och bostäder
- Acceptans: Förordning om social klimatfond, 2026–2032
 - ca 87 mdr € totalt
 - ca 400 milj € till Sverige – ca 850 milj kronor/år (inkl eget bidrag)
- Varje medlemsstat *bör* lämna in en social klimatplan senast 30 juni 2025
- Ska bl.a. innehålla antalet i transportfattigdom och åtgärdernas effekter på dessa
- Ska godkännas av EU-kommissionen



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

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

Trafikanalys förslag till förklaring/operationalisering

Transportfattigdom

- Låg ekonomisk standard (<175 000 kr/år 2022) plus minst en av följande:
 - Ensamhushåll med barn
 - Långt från kollektivtrafik
 - Funktionsnedsättning
- Förklaringen inkluderar barn >10 år
- **Enligt Ki:s simulering:** ca 390 000 individer i 160 000 hushåll – stor andel barn (0–19 år), färre med funktionsnedsättning



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



SLUT