

An aerial photograph of a residential area at dusk. In the foreground, a road with two lanes has a silver station wagon and a dark sedan driving away. To the right of the road are railway tracks with a blurred train. The background shows houses with red roofs, trees with autumn foliage, and a forested hillside under a cloudy sky.

Så påverkas planen bäst

Håkan Johansson, Trivector Traffic
hakan.johansson@trivector.se

Trafikverkets inriktningsunderlag 2026-2037

Trafikverket anser sammantaget att det är angeläget att:

- ▶ rusta, effektivisera och modernisera den befintliga infrastrukturen
- ▶ vidta åtgärder för att klara dels klimat- och trafiksäkerhetsmålen, dels klimatförändringar och yttre hot
- ▶ hushålla med resurser genom att minska kostnader, prioritera noga och besluta om nya satsningar först när kostnader och nyttor är väl utredda.



Inom hållbarhetens ramar

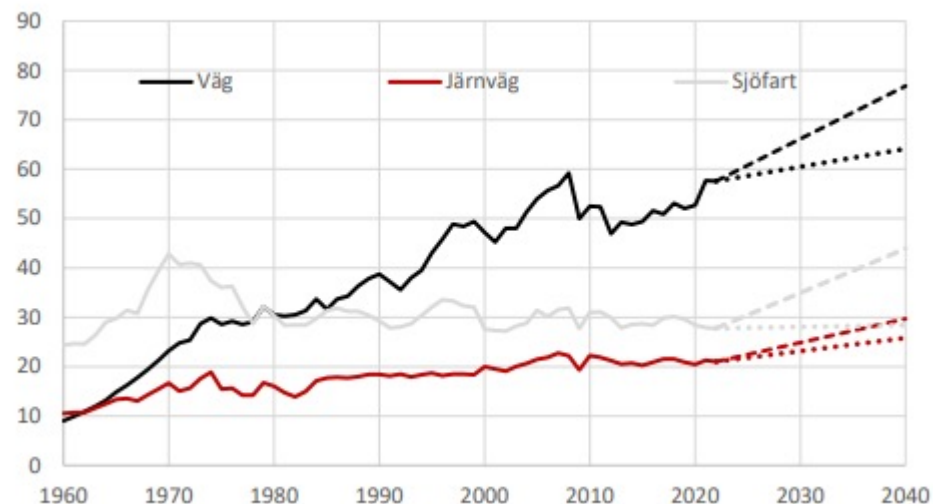
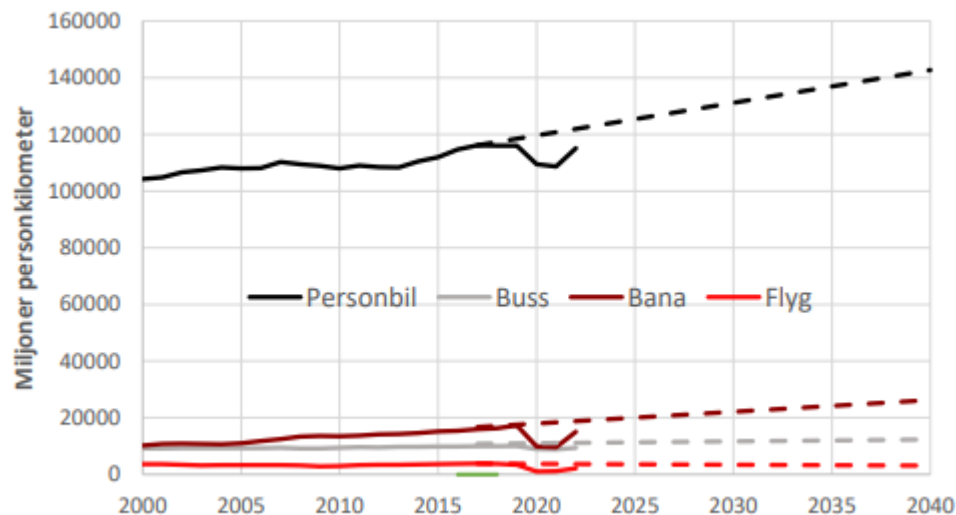
Det övergripande transportpolitiska målet är en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Det handlar om att balansera tillgänglighetens positiva effekter med transporternas negativa effekter, och att se till att hela samhället håller sig **inom hållbarhetens ramar**.

Trafikverkets inriktningsunderlag 2026-2037 s11



Grundproblemet med inriktningsunderlaget

- ▶ Även om man i inriktningsunderlaget betonar att samhället behöver hålla sig inom hållbarhetens ramar så bygger inte planen på det
- ▶ Den bygger istället på en fortsatt ökning av biltrafik, lastbilstrafik och flygresande.



Syftet med prognoser

Syftet med prognoser är varken att beskriva en önskvärd framtid eller en ideal transport- och klimatpolitik, utan att beskriva en trolig utveckling givet de förutsättningar och beslut som vi kan se idag. I den mån som en prognos inte når de mål man vill nå, tjänar den därför som utgångspunkt för att identifiera åtgärder som ger bättre måluppfyllelse.

Trafikverkets inriktningsunderlag 2026-2037 s47-48

Syftet med prognoser

Syftet med prognoser är varken att beskriva en önskvärd framtid eller en ideal transport- och klimatpolitik, utan att beskriva en trolig utveckling givet de förutsättningar och beslut som vi kan se idag. I den mån som en prognos inte når de mål man vill nå, tjänar den därför som utgångspunkt för att identifiera åtgärder som ger bättre måluppfyllelse. **Prognoserna utgör därmed en referensutveckling för bland annat infrastrukturplaneringen, som gör att olika åtgärder kan utvärderas.**

Trafikverkets inriktningsunderlag 2026-2037 s47-48

GLOBALA MÅLEN

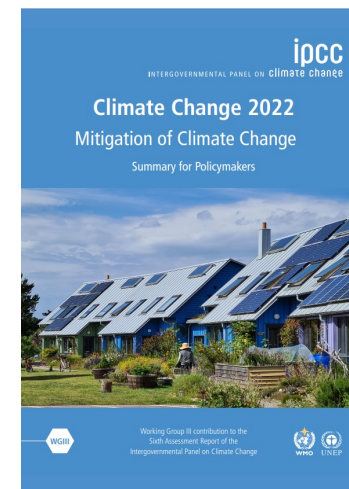
för hållbar utveckling



Mitigation options have synergies with many Sustainable Development Goals, but some options can also have trade-offs. The synergies and trade-offs vary dependent on context and scale.

Sectoral and system mitigation options		Relation with Sustainable Development Goals																	Chapter source
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	14	15	16	17		
Urban systems	Urban land use and spatial planning	+	•	+	+	+	+	+	+	+	+	•	+	•	•	•	+	Sections 8.2, 8.4, 8.6	
	Electrification of the urban energy system	+	•	+	+	+	+	+	+	+	+	+	•	+	•	•	+	Sections 8.2, 8.4, 8.6	
	District heating and cooling networks	+	•	+	+	+	+	+	+	+	+	+	•	+	•	•	+	Sections 8.2, 8.4, 8.6	
	Urban green and blue infrastructure	+	•	+	+	+	+	+	+	+	+	+	•	+	•	•	+	Sections 8.2, 8.4, 8.6	
	Waste prevention, minimization and recycling	+	•	+	+	+	+	+	+	+	+	+	•	+	•	•	+	Sections 8.2, 8.4, 8.6	
	Integrating sectors, strategies and innovations	+	•	+	+	+	+	+	+	+	+	•	+	•	•	+	Sections 8.2, 8.4, 8.6		
Transport	Fuel efficiency – light duty vehicle	+	•	+	+	+	+	+	+	+	+	•	+	•	•	+	Sections 10.3, 10.4, 10.8		
	Electric light duty vehicles	+	•	+	+	+	+	+	+	+	+	•	+	•	•	+	Sections 10.3, 10.4, 10.8		
	Shift to public transport	+	•	+	+	+	+	+	+	+	+	•	+	•	•	+	Sections 10.2, 10.8, Table 10.3		
	Shift to bikes, ebikes and non motorized transport	+	•	+	+	+	+	+	+	+	+	•	+	•	•	+	Sections 10.2, 10.8, Table 10.3		
	Fuel efficiency – heavy duty vehicle	+	•	+	+	+	+	+	+	+	+	•	+	•	•	+	Sections 10.3, 10.4, 10.8		
	Fuel shift (including electricity) – heavy duty vehicle	+	•	+	+	+	+	+	+	+	+	•	+	•	•	+	Sections 10.3, 10.4, 10.8		
	Shipping efficiency, logistics optimization, new fuels	+	•	+	+	+	+	+	+	+	+	•	+	•	•	+	Sections 10.6, 10.8		
Aviation – energy efficiency, new fuels	+	•	+	+	+	+	+	+	+	+	•	+	•	•	+	Sections 10.5, 10.8			
	Biofuels	+	•	+	+	+	+	+	+	+	•	+	•	•	+	Sections 10.3, 10.4, 10.5, 10.6, 10.8			

Ett transporteffektivt samhälle kan bidra till 16 av 17 globala mål!



Saknar tilltro till transporteffektivt samhälle

Tre faktorer avgör hur stora utsläppen av koldioxid är från transportsektorn: fordonen, drivmedlet och trafikmängden. Trafikverkets bedömning är att transportsektorns klimatmål



Att införa styrmedel för att minska trafiken i tillräcklig omfattning för att nå klimatmålen skulle ge kraftigt minskad tillgänglighet och snedvridande fördelningseffekter.

nu beslutade reduktionsplikten. Sannolikt behövs det även för att nå Sveriges så kallade ESR-beting, som är ett tvingande EU-mål.

Paketering för effekt, sidonyttor och acceptans

Åtgärder som lockar (morötter)

- ▶ Stadsutveckling för ökad närhet
- ▶ Utformning för gång, cykel och kollektivtrafik
- ▶ Konkurrenskraftig kollektivtrafik

Åtgärder som trycker bort (piskor)

- ▶ Parkeringsavgift
- ▶ Trängselskatt
- ▶ Drivmedelsskatt
- ▶ Kilometerskatt

Och de som är både och

- ▶ Omvandling av stad och gaturum
- ▶ Mobilitetsavtal
- ▶ "Nya" avståndsbaserade skattereduktionen

Svensk klimatpolitik

”Sverige behöver ett mål för minskad biltrafik”



Foto: Tomas Oneborg

Regeringen bör göra som Irland och Skottland och besluta om ett nationellt trafikminskningsmål på 20 procent och lägga om infrastrukturplaneringen. Det skriver flera debattörer.

Karolina Isaksson

professor i transportpolicy och transportplanering, VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut

Håkan Johansson

konsult och forskare hållbara transporter, Trivector Traffic

Anders Roth

mobilitetsexpert, IVL Svenska Miljöinstitutet

Jacob Witzell

doktor i planering och beslutsanalys av transportpolicy

MOBILITET

Experter vill se övergripande mål om minskad biltrafik

Många inom kommuner, myndigheter och akademien säger att det finns konflikter mellan statliga

tuell llbarhet

Socialt ansvar

Strategi

Rapporter

Event

Utbildning

Jobb

Debatt

”Transportmålet omöjligt att nå utan minskat bilresande”

Det är inte möjligt att nå riksdagens mål om minskade utsläpp från personbilar utan minskat bilresande. Det visar vår vetenskapligt publicerade studie, skriver KTH-forskarna Mattias Höjer, Jonas Åkerman och Hampus Berg Mårtensson. De ger också fyra specifika tips till regeringen utifrån studiens resultat.

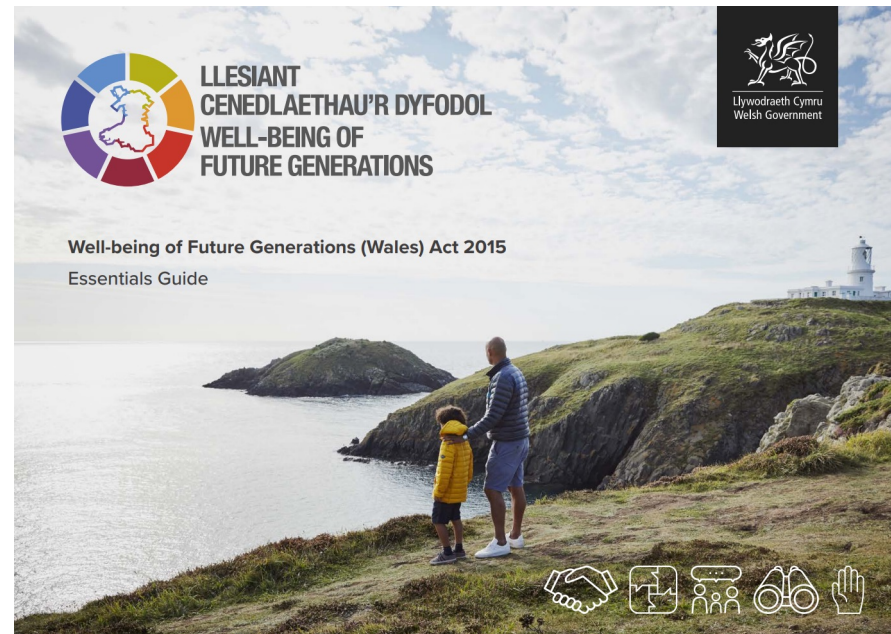
Publicerad: 12 oktober 2023, 16:09

Nationella mål för trafik

- ▶ **Irland** – **minus 20 procent fordonskilometer** till 2030. Även mål om att öka gång och cykel med 50 procent och kollektivtrafikresande med 130 procent
- ▶ **Norge** – **nollväxtmål för biltrafik** i städerna sedan 2012
- ▶ **Skottland** – **minus 20 procent biltrafik** till 2030 från 2019
- ▶ **Wales** – **minus 10 procent biltrafik** till 2030 och ökad andel hållbart transportarbete till 39% 2030 och 42% till 2040 (nu 32%)
- ▶ **Österrike** – mål om oförändrat persontransportarbete och max 10% ökning av godstransportarbetet. Ökad andel eko-mobilitet (gång, cykel och kollektivtrafik) samt godstransporter på järnväg. Innebär **minus 25 procent biltrafik** till 2040 jämfört med 2018 samt **oförändrad lastbilstrafik**.

Bakgrund till mål

- ▶ Klimatmål ofta en grund för mål om trafik
- ▶ Men i samtliga länder lyfts även andra mål såsom
 - luftkvalitet
 - buller
 - trängsel
 - jämlikhet
 - välbefinnande
 - kostnader



Inverkan på infrastrukturplaneringen

- ▶ Tydlig inverkan av mål och strategier på infrastrukturplanering i Wales och Österrike
- ▶ Ett antal större väg- och motorvägsprojekt stoppade i båda länderna
- ▶ Wales bred politisk enighet på nationell nivå
 - Missnöje från mindre urbana delar
- ▶ Österrike drivits igenom av gröna delen av regeringen med ansvar för miljö- och transportpolitik
 - Missnöje från Wien



Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Evaluierung des Bauprogramms der
Zukunft in Umsetzung des
Regierungsprogramms –
Schlussfolgerungen

GZ. 2021-0.747.473

Wien, November 2021

Lagt kort ligger inte

Syftet med de regelbundna planrevideringarna och planeringsprocessens kontrollstationer är att kunna ompröva och prioritera mellan projekt vartefter kostnader och nyttor klarnar.

Inriktningsunderlaget s18

En sådan omprövning behövs också för att säkerställa att det som utvecklas passar in i ett transporteffektivt och hållbart samhälle!

Rekommendationer

- ▶ **Besluta om nationellt mål för minskad biltrafik – ett rammål**
 - 20 procent mindre biltrafik 2030 jämfört med dagsläget
 - Större städer och storstäder 25-30 procent minskning
 - Landsbygder inte någon ökning
- ▶ **Låt ram-målet vara utgångspunkt i infrastrukturplanering och samhällsplanering i stort**
 - Kommer innebära omprövningar av sedan länge planerade åtgärder
 - Trimning, effektivisering och miljöåtgärder istället för namngivna vägåtgärder
- ▶ **Gör som Österrike avsatt 10 procent av kommande nationell plan till cykelåtgärder**
- ▶ **Samverka mellan nationell, regional och lokal nivå i strategier, åtgärder och styrmedel för att nå målet. Norska byväxtavtalen som förebild.**
- ▶ **Använd både morötter och piskor. Morötter behövs för social hållbarhet och acceptans men utan piskor kommer inte målet att nås.**