

# Arbetspaket 2 - Insatser för ökad transporteffektivitet

Maria Stenström, 2030-sekretariatet  
Klas Hedvall, Chalmers Industriteknik

## Fokus, syfte och övergripande mål

Transporteffektivitet lyfts fram som en central möjliggörare för att minska transportsektorns klimatavtryck och belastning på miljön. Trots detta hamnar denna möjliggörare ofta i skuggan av debatten kring elektrifiering och bränslen. Arbetspaketets övergripande mål har därför varit att baserat på forskningsresultat och branschinitiativ öka förståelsen för transporteffektivitetshöjande insatsers potential, skapa dialog och samverkan mellan aktörer i transportsystemen samt stimulera till implementation av lösningar som kan påskynda omställningen "här och nu". Precis som för övriga delar av projekt 2030-pusslet har syftet därför varit att skapa effekt och verkan under projektets gång.

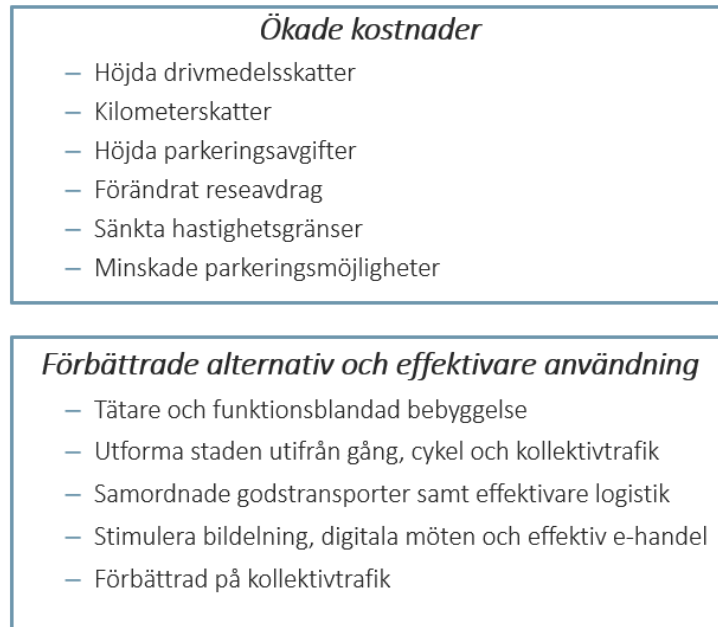
Arbetspaketet utgår från senare års forskning och branschinitiativ för att sammanställa och om möjligt kvantifiera potentialen för åtgärder som syftar till att åstadkomma ett mer transporteffektivt samhälle. Arbetet har omfattat en kartläggning, litteraturstudier, intervjuer och workshops med experter och forskare inom området. Som en del i arbetspaketet anpassades den sammanställda information till ett format som kan inkluderas i energisystemmodelleringen, för att därigenom analysera systemeffekter av åtgärderna, i form av t.ex. utsläppsminskningar samt insatsförslag togs fram genom samverkan mellan relevanta aktörer. Denna rapport sammanställer de sistnämnda resultaten som framkommit i workshops och dialoger.

Organisation: Arbetspaketet har genomförts av 2030-sekretariatet, Chalmers Industriteknik och Profu, där alla tre har samverkat för kunskapsinhämtning och dialog med experter och näringsliv, och där den sistnämnda parten haft huvudansvar för metastudie och modellering.

Transporteffektivitet har definierats på olika sätt i olika sammanhang och vi har i vårt arbete bland annat utgått från följande förslag:

- *"I ett mer transporteffektivt samhälle kan **tillgängligheten öka** samtidigt som det **trafikarbete som krävs för att uppnå motsvarande tillgänglighet kan minska**. Utveckling mot ett mer transporteffektivt samhälle innebär således att trafikarbetet, och därigenom utsläppen och övrig miljöpåverkan, kan minska utan att tillgängligheten försämras."* Regeringen (2019)
- *"I det transporteffektiva samhället är det **transportarbete som utförs så effektivt som möjligt utifrån energi-, miljö- och ekonomiska perspektiv** för att åstadkomma **tillgänglighet, hållbarhet och konkurrensförmåga**." Regeringen (2020)*
- *"Ett transporteffektivt samhälle kan beskrivas som **nivån på tillgängligheten eller transportnyttan** i förhållande till **insatsen i form av trafikarbete**. Genom att öka nyttan eller minska insatsen ökar effektiviteten." Trafikverket (2020b)*
- *"Med ett transporteffektivt samhälle menar myndigheterna i samordningsuppdraget ett samhälle där **trafikarbetet med energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg minskar**. Detta kan ske både genom överflyttning till mer energieffektiva färdmedel/trafikslag och genom att transporter effektiviseras, kortas eller ersätts helt." Energimyndigheten m.fl. (2017)*

Ur metastudien (inklusive ovanstående källor) har ett antal olika insatser och åtgärder identifierats som potentiella möjliggörare för ökad transporteffektivitet och nedan i figur 1 nedan listar vi några av dem.

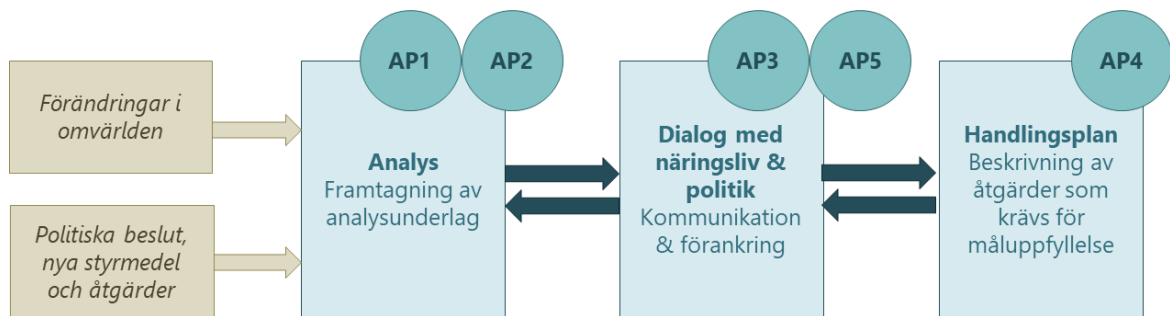


Figur 1: Transporteffektivitet – ett resultat av optimerade och samverkande åtgärder

I relation till de tre fokusområdena för projekt 2030-pusslet, *Bilen-Bränslet-Beteendet*, kopplas området transporteffektivitet framför allt till beteendeförändringarna. Inte sällan behöver både konsumenter och beslutsfattare i näringsliv och offentlig verksamhet bryta invanda beteenden för att möjliggöra effektiviseringar inom transportsektorn. Ofta behöver dessutom dessa förändringar ske i sektoröverskridande samarbete och koordination – något som legat till grund för arbetspaketets fokus på att stimulera till dialog och samverkan mellan alla de olika aktörer som möjliggör eller berörs av transportsektorns omställning för ökad effektivitet.

## Aktiviteter

I nedanstående Figur 2 ges en översiktlig beskrivning av hur de olika arbetspaketen samverkat med varandra inom projektet.



Figur 2. En övergripande beskrivning av projektets upplägg.

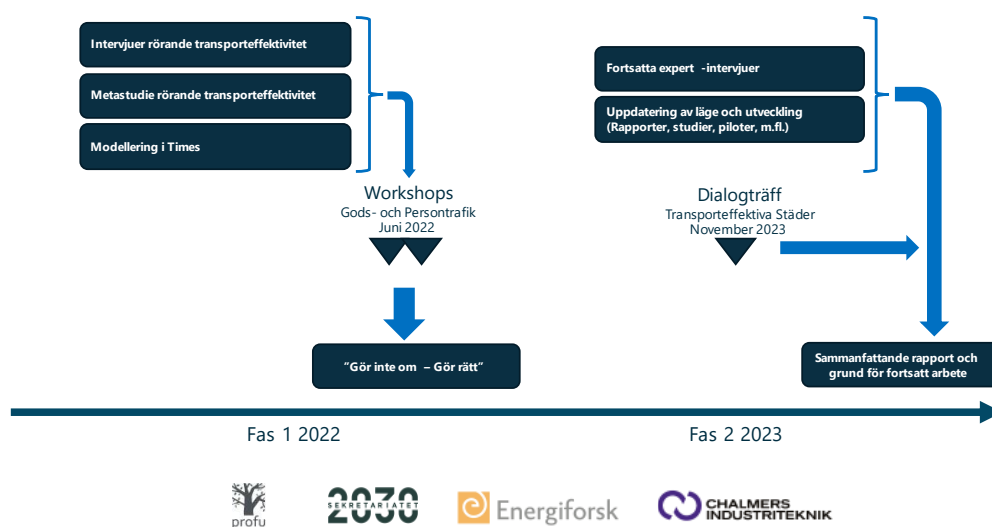
Arbetet i AP2 kan delas upp i två faser, se figur 3 nedan.

I den första fasen fokuserade vi på tre huvudsakliga områden:

- Skapa en bild av status för – och pågående utveckling inom – området transporteffektivitet. Arbetet skedde främst genom intervjuer med experter och aktörer samt genom den syntes avseende tidigare definierade insatser och deras beräknade resultat (vad vi kallat en metastudie) som genomfördes. Resultaten från aktiviteterna användes dels som grund för modelleringen, delssom underlag för de två workshoppar som hölls i juni 2022 (se nedan).
- Under den första fasen genomfördes även ett par omgångar av modellering i TIMES-Nordic inom AP1, där även transporteffektivitet beaktades som en central faktor i form av parametern reducerat trafikarbete.
- Den tredje större aktiviteten samarbetade med AP3 och fokuserade på att skapa dialog och samverkan mellan aktörer i transportsystemen för godstransporter respektive persontransporter, se nedan. Målet – i samma anda som 2030-pusslet – var att identifiera insatser som kan skapa effekt på kort sikt.

Den andra fasen i arbetspaketet hade följande primära fokus:

- Uppdateringar rörande status för – och pågående utveckling inom – området transporteffektivitet. Detta skedde genom fortsatta expertintervjuer samt studier av centrala rapporter som publicerats i närtid.
- Dialogträff i samarbete med AP3 med fokus på hur aktörer tillsammans och på kort sikt kan uppnå ökad transporteffektivitet i städer (se nedan).



Figur 3: Arbetspaketets två faser och de mer centrala aktiviteterna

## Workshopar

### Bakgrund

I juni 2022 genomfördes två workshopar inom ramarna för arbetspaket 2 & 3, en med fokus på godstransporter och en med fokus på persontransporter. Syftet för respektive workshop var att 1) synliggöra potentialer för ökad transporteffektivitet, 2) identifiera aktörer och systemsamband för att förverkliga respektive potential, 3) konkretisera vad som behöver göras, hur det kan göras – och vilka som behöver samverka, samt 4) skapa engagemang och momentum.

De som bjöds in till respektive workshop hade en eller flera av följande roller: a) de som är närmast upphovet till transportbehovet, b) de som köper logistik-/transporttjänster, c) de som levererar logistik-/transporttjänster, d) de som tillhandahåller infrastrukturen för transporter, e) de som sätter regler rörande transporter, samt f) de som innehar expertis av stor relevans för omställningen.

Insatsförslag som identifierades under de två workshoparna sammanställdes, se syntesen nedan, och kommunicerades med berörda branscher och beslutsfattare, bland annat genom 2030-sekretariatets "Gör inte om – Gör rätt!"<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> 2030-sekretariatet (2022), PM version 22:11 *Gör inte om, gör rätt! 2030-sekretariatets starka sexa för mandatperioden 2022-2026*. <https://www.2030sekretariatet.se/wp-content/uploads/2022/11/2030-PM-Go%CC%88r-Inte-Om-Go%CC%88r-Ra%CC%88tt-221114.pdf> (hämtad 2024-02-19)

## **Sammanställning av deltagarnas inspel vid workshop med fokus på godstransporter**

**Systemtänk krävs för att nå 2030-målen**, där olika transportslag samverkar bättre, och där regioner och kommuner bättre samordnar villkor och förutsättningar gentemot nationella myndigheter som Trafikverket. Det bör också finnas forum där samtliga aktörer som berörs kan mötas, som åkerier, rederier, varv, teknikutvecklare, motortillverkare, transportköpare, energibolag, finansbolag och andra. Vi behöver också analysera varför lovvärda projekt som samlastning stannar vid just projekt; hur kan regelverk utvecklas eller anpassas så att t.ex. konkurrensfrågor inte blir ett hinder? Det behövs också en bättre kunskap om vilka transporter som faktiskt kan ske intermodalt, där vi vill bygga vidare på den samsyn som Tåg företagen och Sveriges Åkeriföretag har etablerat kring hur lastbil och tåg kompletterar varandra.

**Marknadshinder bör arbetas bort**, såsom direkt destruktiva erbjudanden som "fri frakt" eller löften om väldigt snabb leverans som omöjliggör samlastning. "Slow steaming", med lägre fart, bör premieras inte minst för godstransporter som samsas med passagerare, såsom på Gotlandstrafiken. I en bättre mix av godstransporternas olika transportslag, vill vi särskilt lyfta fram sjöfartens roll, då den inte har samma problem med kapacitetsbrist som stora delar av järnvägen och delar av vägnätet har, och till sin natur är mycket energieffektiv. Dock har sjöfarten inte kommit lika långt i omställningen bort från det fossila, vilket behöver påskyndas för att den ska vara en del av 2030-pusslet. I tider av stigande kostnader för transporter och en troligen svagare ekonomisk utveckling, är det viktigt att se hur godstransporterna kan bli kostnadseffektivare. En del av detta är att granska lösningar och potentialer för automatisering, vilket också minskar sårbarheten kopplad till chaufförsbrist.

**Drivmedelsmixen för framtida transporter** behöver klargöras för samtliga godstransportslag, vilket i sin tur beror mycket på skatteregler. För sjöfart är det särskilt relevant att bättre förstå vilken roll som vätgas, ammoniak, metanol, biogas, e-bränslen och eldrift kan ha, medan det för icke-elektrifierade tågsträckor är särskilt relevant att utvärdera vätgasens och batteridriftens roll, och för lastbilstrafik är särskilt viktigt att hitta enighet framåt för E95, biogas, vätgas och eldrift inklusive vilken roll elvägar har.

**Transportinköparnas roll är central.** Vilka krav man ställer avgör i hög grad vilken samlastning som är möjlig, men också vilka drivmedel som används, och i viss mån vilka fordonsslag som används – t.ex. har vissa kunder aktivt valt att efterfråga transporter som åtminstone delvis sker med tåg, eller betalat extra för att säkerställa en låg klimatpåverkan från transporterna, medan andra stora transportköpare snävare fokuserat på låga kostnader. Många mindre transportköpare behöver vägledning i kravställen, vilket också gäller offentliga upphandlare som kommuner. En sådan upphandlingsvägledning bör utvecklas kontinuerligt, med faktiska exempel på sådant som varit framgångsrikt och kan mångfaldigas. Detta inkluderar kostnadskalkylen, där det ofta råder felaktiga föreställningar om att järnvägstransporter omöjligt kan vara lönsamma på korta sträckor.

**Ekonomisk stimulans är viktig som dörröppnare.** Transportköpare och transportörer har låga marginaler, och att testa oprövade lösningar kan kräva stimulans. Ekobonusen för sjöfart och järnväg bör förlängas och utvidgas, men på sikt specificera nyttan som ska uppnås snarare än transportslaget som ska väljas. Stimulans som Klimatklivet, där aktörer kan beviljas stöd om deras omställning är tillräckligt kostnadseffektiv, bör finnas kvar.

**Sjöfartens avgifter behöver ses över** så att de inte försvårar en överflyttning och så att de gynnar gröna val inom sjöfarten, inkluderat farleds- och lotsavgifter samt Sjöfartsverkets finansiering som är under pågående utredning. Denna översyn bör harmoniseras med EU:s, där planer på att föra in sjöfarten inom utsläppshandeln riskerar att leda till en försämrad konkurrenskraft gentemot färdslag

med högre klimatpåverkan. Övergripande bör sjöfarten utanför det formella 2030-målet få ett konkret klimatmål; containertransporter, ro-ro -fartyg och tankfartyg ligger nästan helt utanför.

**Fordonen behöver vara ändamålsenliga**, vilket bl.a. innebär att längre och tyngre lastbilar bör tillåtas, särskilt där de kan ingå i intermodala upplägg. Också godståg behöver kunna vara längre och tyngre. Fartygens långa livslängd gör att det för sjöfarten är extra viktigt att stimulera efterhandskonvertering, t.ex. till förnybara drivmedel, utrustning med rotorsegel eller liknande. För små, el- och gasdrivna lastbilar är det viktigt att gränsen för framförande med B-körkort höjs från 3.5 till 4.25 ton, såsom många europeiska länder redan gjort.

**Infrastrukturen behöver underlätta överflyttning mellan transportslagen**, inte minst lastbil-järnväg, men också mellan olika typer inom samma transportslag, som från stor lastbil till mindre distributionsfordon för stadskärnan (den senare typen kan också snabbare ställas om till eldrift). Kombiterminaler behöver erbjuda snabbare överföring, med minimerade ställtider och därmed lägre kostnader. Bärigheten behöver utökas på sträckor där tyngre godstransporter är önskvärda. Kommuner bör utveckla mellanlager utanför städerna, men också i mindre skala i staden för ökad tids-flexibilitet. Grön våg-arbetet bör prioriteras för godstågen. Sjöfartens hinder och fördröjningar i form av broöppningar, slussning och begränsad kapacitet på farleder bör arbetas bort, och grundläggande infrastruktur som isbrytare, muddring och modernt lotssystem förstärkas och där tillstånd krävs få snabbare processer.

### **Sammanställning av deltagarnas inspel vid workshop med fokus på persontransporter**

**Övergripande: Yta är nyckeln, samverkan är lösningen:** Stads- och samhällsplanering är i hög utsträckning en fråga om att prioritera ytanvändning, och i detta har kommunerna en nyckelroll. De har planmonopolet och deras översikts- och detaljplanering avgör i hög utsträckning förutsättningarna för transportarbetet. Därtill ansvarar kommunerna, ensamma eller i samverkan, för kollektivtrafiken, äger normalt de lokala energibolagen, ansvarar för samhällsinstitutioner som är starkt transportpåverkande, såsom skolor och primärvård. Kommunerna är också centrala i informationsarbetet gentemot medborgarna; här finns upparbetade kanaler som når alla med hög trovärdighet och inga kommersiella intressen som styr. Allt detta pekar på att ett ökat fokus på steg 1- och 2-åtgärder enligt Trafikverkets fyrstegsprincip, dvs sådant som inte kräver ny infrastruktur, också innebär en starkt roll för kommunerna.

Men landets kommuner är sinsemellan mycket olika, där några måste hantera en snabbt ökande befolkning medan de flesta tvärtom har en långsiktig avfolkning, några har trånga, äldre stadskärnor med höga bevarandevärden medan andra har betydande ytor att nyttja och mindre historiska hänsyn att ta. Några har tusentals personer som tillkommer dagtid för att arbeta, andra mer karaktären av "sovstäder", vissa är starkt kopplade till basindustri medan andra har starkt fokus på tjänstesektorn, och inte minst skiljer sig storleken i invånarantal med mer än en faktor hundra mellan de minsta och de största kommunerna. Sammantaget är skillnaderna så stora att generaliserbara recept är begränsade, med desto större behov av bättre kunskap om effektsamband av lokala åtgärder, inte bara avseende "hårda" frågor utan också gällande allmänhetens medverkan och acceptans.

Post-pandemitiden är en period av snabbt förändrade beteenden och resmönster. Det är då extra viktigt att inte luta oss mot gamla sanningar som resvaneundersökningar, utan i realtid mäta hur människor rör sig, utnyttja AI och datadrivna beräkningar och optimeringar, och i bred dialog sammanställa alla aktörers önskemål för framtiden.

**Stadsplanering:** Fokus i debatten är ofta nya stadsområden eller helt nya städer, där transportfrågorna behöver inkluderas i tidiga skeenden så att det skapas rätt förutsättningar för

hållbar mobilitet. Det är också viktigt att denna röda-tråd ska fortsätta genom hela projektet, ut till byggherrarna och fastighetsägare, som bygger och skapar möjlighet för hållbart resande samt kommunicerar ut detta till de boende i området.

*Att lappa och laga i efterhand är väl så viktigt, eftersom merparten av befolkningen bor i bebyggelse som är årtionden eller rentav århundraden gamla; jämfört med det samlade beståndet är nybyggnationen begränsad. Det är också betydligt svårare, såväl logistiskt som när det gäller att ändra beteende, men samtidigt ska tillfällen tas när de bjuds: Etableringen av nya flerfamiljshus, handelsplatser eller större arbetsplatser ska utnyttjas som hållpunkter för att underlätta mer hållbara färdmedelsval, vilket bör göras i nära samverkan med fastighetsägarna.*

**Delad och aktiv mobilitet:** I vardagen är resande normalt sett inte ett självändamål; det sker för att uppnå ett syfte. Men inte heller är minskat resande ett självändamål; det finns delar av rörligheten som bör värnas och rentav utökas. Ett bättre resande, i linje med de klimat-, miljö- och hållbarhetsmål vi som samhälle enats om, är vad vi vill åt.

Sedan generationer tillbaka har de flesta av oss haft ett resetidstak på ungefär en halvtimme enkel väg för att ta oss till t.ex. arbete, studier eller inköp. Den stora förändringen är att avståndet ökat genom motoriserade transporter och allt fler resor med bil – samma förändring kan ske i en mer hållbar riktning, där ökad närhet gör att icke-motoriserade eller delade transporter kan prioriteras.

Gång- och cykeltrafikens, kollektivtrafikens och annan delad mobilitets utrymme i stadsrummet behöver tryggas för att säkra god framkomlighet; det är genom att snabbt och säkert komma fram som dessa färdslag bäst kan konkurrera med privatbilismen. Detta bidrar också kraftfullt till att minska kollektivtrafikens fasta kostnader, eftersom färre fordon kan frakta fler passagerare när de inte är fast i trafiken. På centrala stråk kan det handla om egna filer för kollektivtrafik, vilket kan införas snabbt och kostnadseffektivt men också utformas som mer ambitiösa BRT-lösningar.

Ökad acceptans uppnås troligen genom att fokusera på den bättre livskvalitet som färre bilar i innerstan kan ge, med mer utrymme för annan verksamhet, minskat buller, höjd trafiksäkerhet och bättre luftkvalitet. Acceptansen är troligen särskilt hög för tydliga satsningar som sommargångator, medan sådant som ensidigt upplevs försvåra för bilisten tas mindre väl emot – vill man t.ex. höja p-avgifter eller ta bort p-platser i innerstaden, bör det kombineras med bättre möjligheter att parkera utanför stadskärnan och goda möjligheter att med kollektivtrafik, låncyklar eller mikromobilitet ta sig in till city. Acceptansen ökar också kraftigt när t.ex. gång och cykel upplevs som säkrare; en huvudanledning till att så många skjutsar sina barn till skolan är att trafikmiljön utanför skolan upplevs som farlig, på grund av alla bilarna, i en ond cirkel som den enskilda individen har svårt att bryta.

I stadens hållbara mobilitet är intermodalitet lika viktig som för godstransporterna; det behövs knytpunkter som underlättar byte av trafikslag och kollektivtrafikens hållplatser ska underlätta "last mile"-skifte så att man inte t.ex. behöver ta bilen hela vägen. Vid dessa skiften ska också laddning av elcykel och elbil underlättas. r

För mindre städer är förutsättningarna delvis annorlunda: Femtonminutersstaden, där allt är tillgängligt inom 15 minuters hållbart, helst icke-motoriserat resande, är inte en svåruppnåelig vision utan en självklar verklighet. Samtidigt är underlaget för kollektivtrafik begränsat och förutsättningarna att ta ut p-avgifter kan vara dåliga. Här kan nya typer av mikromobilitet, låncyklar och liknande spela en roll som endast delvis är utvecklad; det är i grunden olyckligt att det idag är ett storstadsfenomen. Också anropstrafiken behöver utvecklas, så att den möjliggör delad mobilitet i ändamålsenliga former, t.ex. med efterfrågestyrd bussar och delad taxi. Därtill kan det, som

utvecklats i workshopen om godstransporter, också finns synergieffekter mellan person- och godstransporter, som idag knappast alls samordnas.

**Samverkan och tjänstefiering:** Beteendeförändring kan drivas av nya tjänster, som i sin tur kan uppstå som respons på ändrade beteenden. Det är dock viktigt att inse att t.ex. digitalisering underlättar beteendeförändring, men att tekniken i sig inte leder till minskat resande.

Nya samverkansformer kan förstärka och påskynda förändringar för minskat resande, såsom

- fastighetsägare och parkeringsbolag kring prissättning av parkering, samnyttjande och laddning
- kollektivtrafiken, taxi, hyrbilar, bilpool och mikromobilitetens aktörer samordnar sina erbjudanden, betallösningar och kampanjer
- kommuner, Trafikverket och de regionala kollektivtrafikhuvudmännen utvecklar gröna transportplaner, genomför stadsmiljöavtal och målstyrd planering.
- kommun och region. Kommunerna ligger ofta i fronten i klimatomställningen men regionerna ansvarar för kollektivtrafiken, och varje region har en egen plan/lösning (t ex biljettsystem)
- arbetsgivare som med mer flexibla arbetstider kan bidra till att jämna ut trafikflöden och därmed minska peak-belastningen.

**Tjänsteutveckling och Maas:** Mobility as a service (Maas) är fortfarande mer av ett buzzword än en konkret verklighet för de flesta, och utbudet av mobilitetstjänster är för snävt och skralt på de flesta håll för att svara upp mot aktiva människors alla transportbehov. Särskilt utanför innerstaden behöver Maas utvecklas, med fokus både på ytterområden och glesbygd. Hubtänk, last/first mile-lösningar och stråkbaserade lösningar blir då viktiga. För att underlätta Maas är ett viktigt steg för arbetsgivare inom både offentlig och privat sektor att minimera eller helt undvika egna tjänstebilsflottor och särskilt "egen bil i tjänsten".

Centrala aktörer är t.ex.

- Parkeringsbolag som (liksom i Gävle) kan ansvara för mobilitetshus och uppförande av cykelparkeringshus, samt stötta byggherrar och fastighetsägare i mobilitetsfrågor vid ny- och ombyggnation.
- Biltillverkare, hyrbilsfirmor och bilpooler som hyr ut privatpersoners fordon när de inte används
- Kollektivtrafiken som (liksom i Grenoble) bör erbjuda alla hållbara mobilitetslösningar under ett tak och vars biljetter bör samordnas i ett nationellt system och tredjepartsförsäljas för att stimulera till nya mobilitetsformer.

### Lagändringsbehov

Det mesta av detta kan ske inom ramen för befintlig lagstiftning, men några lagändringar skulle underlätta:

- Ge kommuner rätt att införa trängselavgifter på det sätt de önskar
- Etablera cykel som ett eget transportslag i all lagstiftning, så att det t.ex. blir möjligt att etablera cykelvägar mellan städer utan att de måste följa befintliga bilvägar.
- Se över kollektivtrafiklagen så att också "icke-resor" kan underlättas
- Ändra PBL så att kommuner kan planera för mobilitetsbehov istället för parkeringsbehov, bl.a. genom att ersätta P-tal med krav på att dela data kring mobilitet



- Modernisera parkeringslagstiftningen så att kommuner t.ex. kan differentiera p-avgifter mellan bilpools- och hyrbilar och andra bilar
- Modernisera PBL så att mobilitetsplanering och transporteffektivitet ska ingå i översiktsplaner och trafik- och parkeringsstrategier
- Anta en legal definition av bilpools och bildelning så att det blir möjligt att gynna dessa fordon, och ge dem samma moms-sats som övrig kollektivtrafik
- Ta bort förmånsbeskattning av kollektivtrafikkort och tjänstecykel som löneförmån
- Gör det möjligt för privatpersoner att i begränsad omfattning hyra ut sina fordon utan att räknas som näringsidkare

Övergripande underlättas arbetet för hållbar mobilitet av skärpta klimatmål i kommunerna och regionerna, där många fortsatt inte uppdaterat sina mål för år 2020. Klimatmålen bör sedan, som skett i ett fåtal kommuner och regioner, brytas ner i årliga koldioxidbudgetar och handlingsplaner, och vara styrande för andra styrdokument som översiktsplaner och energiplaner, samt ligga till grund för vidareutbildning av förtroendevalda och tjänstemän.

Därtill bör reglementen ändras t.ex. avseende parkeringsavgifter, så att de bättre motsvarar marknadsvärdet av parkeringen och mer aktivt kan användas för att styra trafikflöden för att nå en högre andel effektiva resor och större möjligheter att frigöra yta och resurser. Stadsmiljöavtalen bör, om de finns kvar som instrument, utvecklas i norsk riktning där staten bidrar med högre belopp mot att kommunerna sätter tydliga mål om minskad biltrafik.

## Dialogträff med fokus på ökad transporteffektivitet i städer

### Bakgrund

Som ett led i fortsatta aktiviteter med fokus på ökad transporteffektivitet organiserade och genomförde projektet under november 2023 en dialogträff med fokus på hur aktörer tillsammans och på kort sikt kan uppnå ökad transporteffektivitet i städer. Dialogträffen samordnades med en workshop genomförd av IVL som en del av ett uppdrag från Naturvårdsverket, ett uppdrag med fokus på transportsektorns omställning. Denna samordning, genomförd i form av en tvåstegsprocess, gav flera positiva effekter i form av kunskapsutbyte mellan projekt 2030-pusslet och IVLs team, mer fyllig feedback och input från deltagarna, samt ett ökat engagemang hos evenemangens deltagare.

Vid 2030-pusslet dialogträff deltog aktörer som representerar merparten av de roller/aktörer som behöver samverka i transportsystemet för att uppnå målen rörande ökad effektivitet och minskat avtryck på miljö och klimat, till exempel representanter för kollektivtrafik, hyrbilssektorn, taxirörelsen, stadsplanering och elsparkföretagen.

Målet med dialogträffen var att deltagarna tillsammans skulle göra en "reality check" av förslag med fokus på insatser och sektoröverskridande samverkan för mer transport- och energieffektiva städer. Resultatet används som ett underlag för att hjälpa aktörer, inklusive politiker, att förstå vilka insatser som bör prioriteras, varför de bör genomföras – och hur.

### Sammanställning av deltagarnas inspel

Resultaten från dialogträffen presenteras nedan i form av tabeller. Den första tabellen fokuserar på vad deltagarna identifierat som insatser som är **lättare** att genomföra och insatser som är **svårare** att genomföra. Därefter listas deltagarnas input rörande vad som förväntas ge **minst respektive störst effekt** följt av en tabell med fokus på **vad som behövs** för att underlätta genomförandet av

effektivitetshöjande insatser. Slutligen presenteras deltagarnas syn på **hur åtgärderna kan realiseras samt vad parterna själva kan göra.**

**Tabell 1: Deltagarnas inspel avseende vilka insatser som är lättare respektive svårare att genomföra**

**Exempel på insatser som är "lättare" att genomföra**

- Minska antalet tjänsteresor
- Öka distans/hem-arbete
- Åtgärds paket som finansierar kollektivtrafik (som i Danmark)
- Inkludera taxi i kollektivtrafikens rättigheter, körfält
- Incitament för ökad kollektivtrafik
- Sänka hastighetsgränser (stad, landsväg)
- Sänkt bashastighet
- Omfördelning av yta där staden har hela rådigheten

**Exempel på insatser som är "svårare" att genomföra**

- Sänka hastighetsgränser på motorväg
- Införandet av miljözoner
- Ökad bildelning
- Omfördelning av gatu- och vägutrymme
- Åtgärds paket som finansierar satsningar på kollektivtrafik
- Effektiva godsleveranser – e-handel motverkar och ökar
- Insatser som kräver politiska beslut

**Tabell 2: Deltagarnas inspel avseende vilka insatser som ger minst respektive störst effekt**

**Exempel på insatser som ger störst effekt**

- Beteendepåverkan för efterlevnad ger större effekt än sänkt hastighetsgränser
- Bildelning – stor effekt om det ersätter 1:a bilen => aktivt val varje resa. Liten effekt om det kompletterar 1:a bilen
- Sänkt bashastighet ger så mycket effekt på många håll (hälsa, buller, säkerhet)
- Ökad delad mobilitet omfattande bildelning, kollektivtrafik, mikromobilitet, carpooling, etc.
- Åtgärds paket som finansierar effektivitetshöjande åtgärder
- En förändrad syn på bilägande
- Omfördelning av gaturummet

**Exempel på insatser som ger minst effekt**

- Sänkta hastigheter på motorväg
- Att minska antalet tjänsteresor (då vi redan kommit långt)
- Öka distansarbetet (då vi redan kommit långt)

**Tabell 3: Deltagarnas inspel avseende vad som saknas och/eller behövs för att genomföra effektivitetshöjande insatser**

**Exempel på vad som saknas och/eller behövs**

- Mål och vision för minskad biltrafik samt ett nationellt mål om att minska trafiken med x%. Det ger legitimitet för åtgärder
- Reglering avseende att krav skall ställas på miljövänliga transporter vid offentliga upphandlingar
- Plats för fler bildelningsbilar på gatumark och sänkt moms till 6% som andra delade mobilitetstjänster
- Kunskap om åtgärder som ger önskad effekt och strategiskt beslut om att fokusera på forskning som leder i rätt riktning
- Ökat bestämmande till kommunal nivå t ex för att följa upp miljözoner och trafikförbud
- Vidga begreppet för kollektivtrafik och förflytta fokus till mobilitet med ett helhetstänk (även avseende finansieringsformer)
- Omfördelning av subventioner för privatbilar (t ex förmånsregler och boendeparkering) och av gatuutrymmet från privatbilar till delad mobilitet
- Konsekvensanalyser för beslut för att säkra att de leder rätt (Jmf A-traktorer)
- En förändrad syn på bilägande och incitament/styrmedel för minskat bilåkande
- Styrmedel för att minska bilflottan som samordnas med mobilitetsåtgärder
- Förenkla och förbättra för trafikanter med avseende på vägarbeten
- Ta bort reklam för fossil-baserade resor i offentliga rum
- Slopade förmånsbeskattning för kollektivtrafik
- Fastställa en definition av bilpoolsfordon

## Tabell 4: Deltagarnas syn på hur genomförandet kan underlättas

### Hur kan åtgärderna genomföras?

- Det behövs ett erkännande – och ett mål - från politiken att trafiken behöver minska.
- Dela information om framgångsrika samarbeten och internationella exempel som ger effekt
- Arbeta för att främja delad mobilitet (obs! inte "bara" bildelning)
- Arbeta med bashastighet och omfördelning av utrymme (t.ex. permanentning av sommargångator)
- Öka incitamenten för hållbart – moroten ihop med omfördelning
- Färre tjänsteresor kan förstärkas med hållbart resande på lokal nivå. Gör det administrativt enkelt att resa med kollektivtrafik
- Våga testa mer! Gå från tanke till handling!
- Bredda fokus! Inte bara klimat utan hållbarhet i ett brett perspektiv

## Tabell 5: Deltagarnas syn på vad de själva kan göra

### Vad kan "jag"/"vi" göra?

- Verket:
  - Trycka på att omställningen står på tre ben – Transporteffektivitet är nödvändigt vilket är än tydligare nu än tidigare
- Mobilitetsleverantören (Cykel)
  - Fler cyklar => färre skåpbilar
  - Expandera till fler geografier
- Staden
  - Fler sommargångator/kajer
  - Beslut som gynnar utsläppsfria transportsätt
  - Upphandla och följa upp i enlighet med utsläppsfrihet
  - Fatta beslut om detaljplaner med låga p-tal
  - Ny parkeringsplan
  - Höj taxorna och utöka taxeområden
  - Höja boende P och sänka nytto P (på fler ställen)
  - Sänka hastigheten
  - Ställa om till fler elbilar
  - Bidra till ytterligare anropsstyrd trafik
- Forskningsinstitut:
  - Koppla samman intressenter och genom våra nätverk arbeta med påverkan och kommunikation
  - sprida kunskap och därmed påverka beteenden och beslutsfattande
- Kollektivtrafiken:
  - Distansarbete i egna organisationen
  - Verka för ökade incitament för kollektivtrafik och hållbart resande
  - Verka för kollektiv mobilitet och breddning av kollektivtrafikens uppdrag
  - Trycka på lokalt för kollektivtrafik i tidiga skeden vid nybyggnation
  - Enkel biljett för tjänsteresande + bättre erbjudande till företag
- Mobilitetsleverantören (bilpool)
  - Tillhandahålla bildelning till privatpersoner, företag och offentlig verksamhet

## Slutsatser och rekommendationer

Under projektets gång har det blivit allt tydligare att samhälle och näringsliv utöver insatser med fokus på "Bilen" och "Bränslet" kraftfullt behöver stärka portföljen av insatser med fokus på "Beteendet", då bland annat i form av ökad transporteffektivitet.

Våra workshops och samverkansmöten har tydligt visat att det krävs samverkan mellan aktörer inom ett stort antal sektorer för att identifiera, utveckla och implementera transporteffektivitet. För ökad transporteffektivitet avseende godstransporter behövs, som exempel, samverkan mellan transportköpare samt aktörer som tillhandahåller transporttjänster – och för inom området persontransporter behövs samverkan mellan regioner, städer och de aktörer som tillhandahåller mobilitetstjänster.

Vidare, så blir det mycket tydligt att samverkan behöver ske mellan olika sektorer inom samhället. För att öka effektivitet och resiliens avseende transporter behöver transportsystemen, energisystemen och infrastruktur hanteras tillsammans och i interaktion. För att möjliggöra transporter med elektrifierade HCT fordon (High Capacity Transport), krävs bland annat att logistikkedjan, fordon, vägnät och laddningsinfrastruktur anpassas tillsammans och efter en väl koordinerad planering.

Vi rekommenderar sålunda att efterföljande projekt i samband med konsortiebildande och planering tar fasta på behovet av sektoröverskridande samverkan mellan transportsystem, energisystem och infrastruktur. Samtidigt anser vi att man bör lägga stor vikt på att fortsätta med den mycket positiva, effektiva och resultatorienterade "samverkansanda" som genomsyrat projektet.

## **Referenser**

Energimyndigheten, Trafikverket, Boverket, Trafikanalys, Transportstyrelsen, Naturvårdsverket, 2017. Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. Energimyndigheten., ER 2017:07, Eskilstuna.

Regeringen, 2019. En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan, Proposition 2019/20:65. Regeringen, Stockholm.

Regeringen, 2020. Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige, Proposition 2020/21:151. Regeringen, Stockholm.

Trafikverket, 2020b. Scenarier för att nå klimatmålet för inrikes transporter. Trafikverket, Publikation 2020:080, Borlänge, 978-91-7725-612-0.