



**Stad och land i Trafas analyser  
– vad, när och hur**

## Dagens session

- **Inledning** och kort summering av Trafikanalys arbete med regionala perspektivet
- **Stad och land i Trafikanalys analyser – ett kritiskt perspektiv**  
*Karolina Isaksson*
- **Demografins regionala utmaningar**  
*Sverker Höglund*
- **Frågestund och gemensam diskussion**

# Trafikanalys uppdrag

- Vad gör Trafikanalys? Statistikmyndighet som också analyserar
  - styrmedel
  - modeller
  - planeringsunderlag
  - omvärld
- Grund för uppdrag:
  - Följer av instruktionen
  - Särskilda uppdrag gm regeringsbeslut
  - Egeninitierade studier (med stöd av instruktionen)

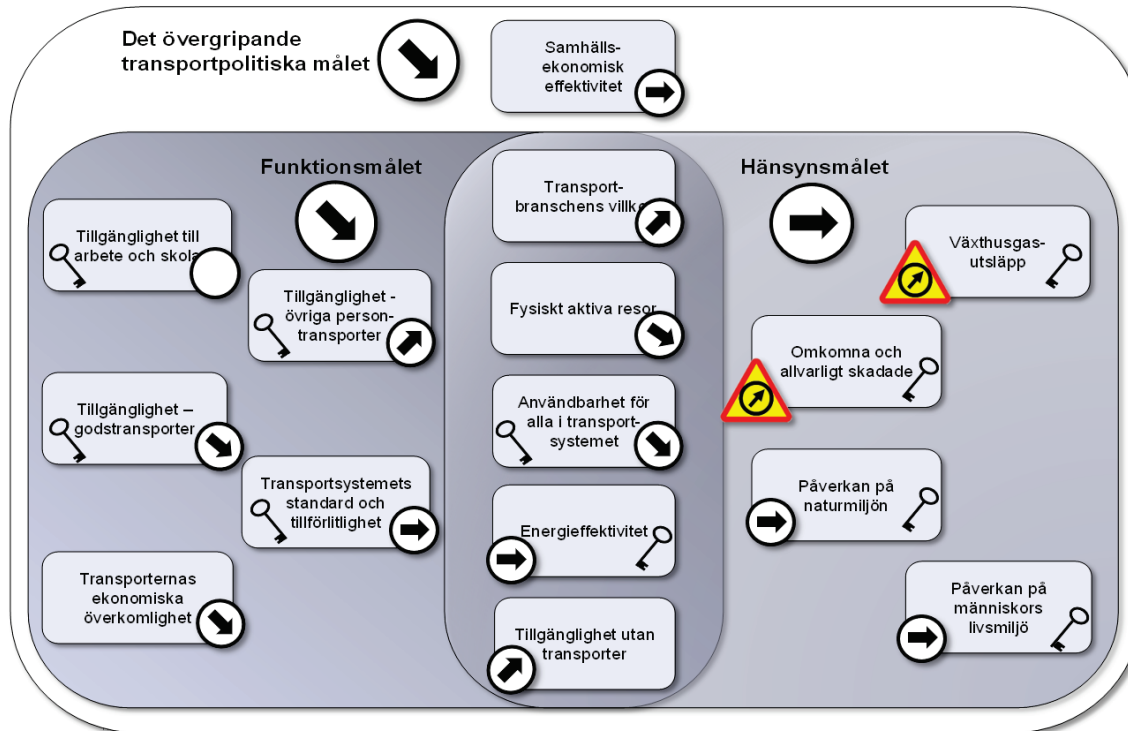
## Regionala perspektivet i Trafikanalys publikationer

- Frågan: hur arbetar Trafikanalys idag med det regionala perspektivet i sina analyser?
- 2013 – 2018, rapporter och PM
- Omkring 12 procent av alla publikationer exkl. instruktionsbundna uppdragen
- Fem huvudkategorier

# Typ av uppdrag

- **Instruktionsbundna uppdrag av övergripande karaktär, årlig uppföljning**
  - Transportpolitisk måluppföljning
  - Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader
- **Uppdrag som behandlar en särskild problematik i en viss region (4)**
  - Arbetspendling i Norrbottens och Västerbottens län – en nuläges analys
  - Tillgänglighet till terminaler i Västra Götaland – en pilotstudie
- **Nationell analys per trafikslag som beaktar regionala skillnader (3)**
  - Flygplatsers funktion och sårbarhet
  - Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys
- **Uppdrag som särskilt behandlar urbaniserings- och/eller landsbygdsperspektivet (8, varav 4 U)**
  - Tunga fordon i urbana miljöer – en kartläggning
  - Skilda landsbygders tillgänglighet och transportpolitiska utmaningar
- **Annan analys där regionala skillnader beaktas (8)**
  - Skatter, avgifter och stöd inom transportområdet
  - Sambandet mellan åtgärder inom transportområdet, produktivitet och sysselsättning

# Uppföljning av de transportpolitiska målen



- Uppföljning av de transportpolitiska målen
- Fördjupad uppföljning av de transportpolitiska målen

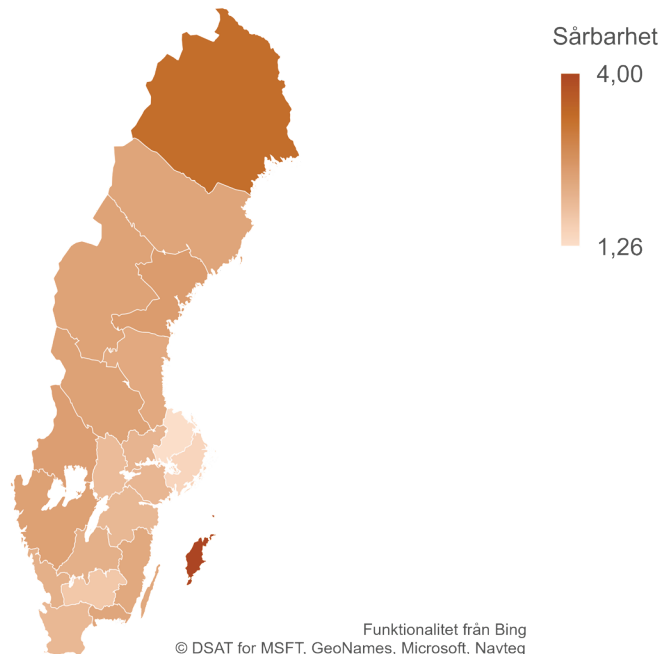
*”Det finns ett samspel mellan tillgången till bostäder och persontransporternas utveckling i ett regionalt perspektiv. När det gäller kollektivtrafik finns det statistik som visar att den tillkommande bebyggelsen under senare år har ett kortare genomsnittligt avstånd till en trafikerad kollektivtrafikhållplats än befintlig bostadsbebyggelse.”*

# Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader



- 2018:  
*”Personbilstrafik är överinternaliserad på landsbygden men underinternaliserad i tätorten”*

# Regional sårbarhet - Gotland och Norrbotten mest sårbara



## Kunskapsunderlag om skatter avgifter och stöd

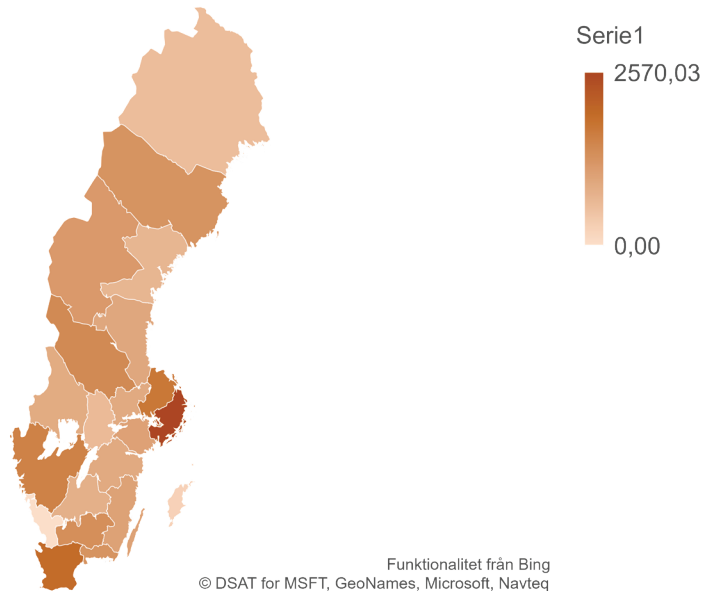
- Sex faktorer i beaktande:
  - Bilresor 5-25 km per länsinvånare
  - Andel av avgående varusändningar för export
  - Varuproduktionens andel av BRP
  - Transportskattekostnadens andel av BRP
  - Andel transporter inom länet av totalt avgående varutransporter
  - Andel av total volym avgående varusändningar



# Regionala utvecklingsstrategier

- Ett av flera sätt att bedöma hur regional konkurrenskraft påverkas av transportskattekostnader
- Vad säger regionerna själva om transport(skatte)kostnaderna?
- Metodisk genomgång av RUS:ar
- Bara en region – Gotland tar upp den rörliga transportkostnaden som ett problem för konkurrenskraften. Norrbotten tar upp transportkostnaden som en potentiellt negativ faktor i scenarioanalys (SWOT)
- Alla tog upp behov av nyinvesteringar. Många lyfte fram behovet av kollektivtrafik

# Kollektivtrafik: subventionerade personkilometer per länsinvånare 2017



**Källa: Regional linjetrafik 2017, Trafikanalys 2018:25**  
*Uppgifter saknas för Hallands län.*

Tack!