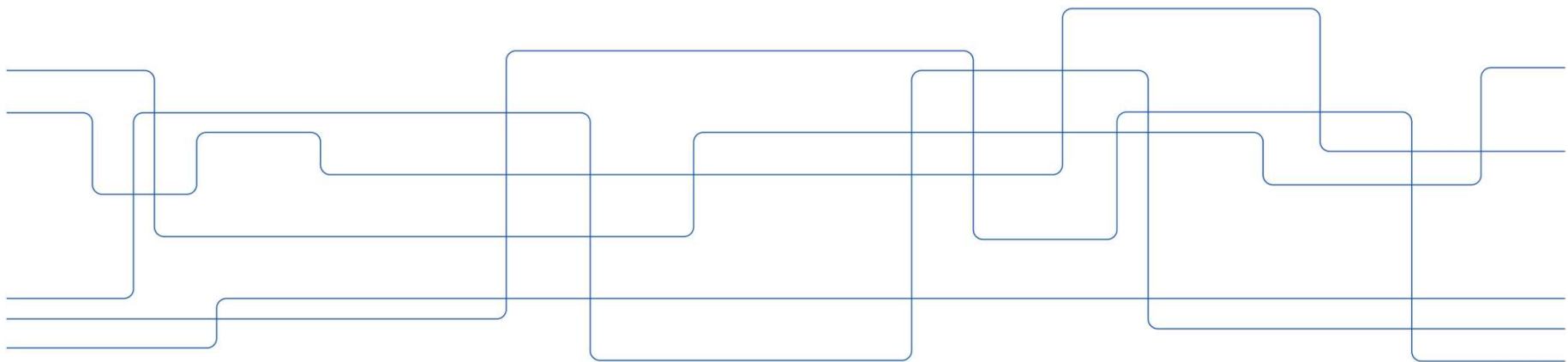




Hållbar Mobilitet på Landsbygden

Hur kan landsbygden leva med ett höjt bensinpris?





Agenda

- 13:00 - 13:15 - Bakgrunden till projektet "Hållbar Mobilitet"
- 13:15 - 13:30 - Kan landsbygden vinna på en fossiloberoende fordonsflotta?

- 13:30 - Presentation av rapporten
- Paneldiskussion & frågor

- 14:45 - 15:00 - Avslutande & summerande kommentarer
- 15:00 Mingel & fortsatt diskussion





Bakgrund till Hållbar Mobilitet





2030: Coalition of the Willing



2030
SEKRETARIATET



Bygg om bilarna, Bolund!

– från fossilt till förnybart
på tre timmar



HALLSTAHAMMARS
KOMMUN

2030
SEKRETARIATET



Kan landsbygden vinna på en fossiloberoende fordonsflotta?

- **JA – med smarta fordonsskatter**
- **JA – med digitalisering**
- **JA – som producent av biobränslen**

2030
SEKRETARIATET



Hållbar Mobilitet på Landsbygden

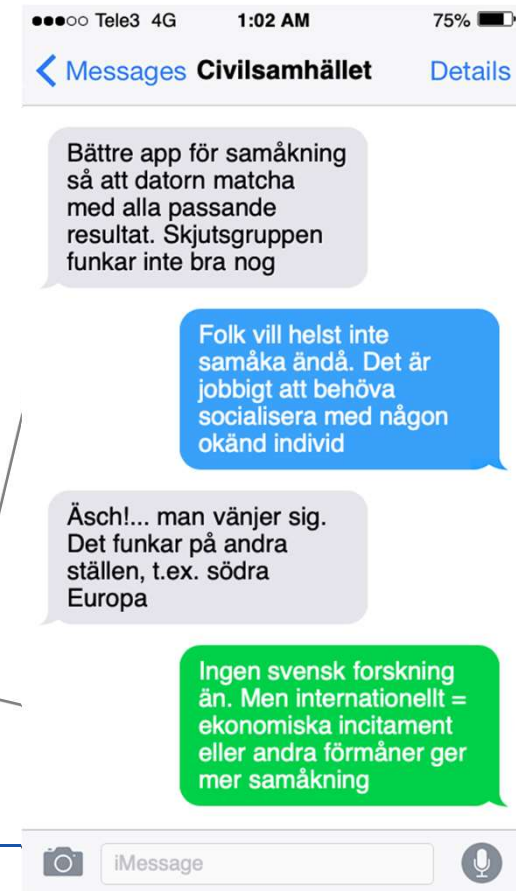




Hållbar Mobilitet på Landsbygden

Upplägg:

- Metoder för att minska körsträckan
- Byte till andra färdmedel
- Ekonomiska incitament och styrmedel
- Avgifter, restriktioner och förbud, normer
- Byte till alternativa bränslen





Minska körsträckor: Samåkning

Förslag:

- Skjutsgruppen inte bra nog. Det borde matchas
- Verifiering med BankID & koppling till belastningsregistret
- Skattefri intäkt för den som skjutsar och/eller obligatoriskt
- Skapa samåkningsstopp utmed lederna
- El-minibussar kan leasas gemensamt för samåkning. Bli billigare utan avlönad förare. Försäkring kanske blir ett problem.

” Tycker att vi redan samåker så mycket som bara går. Vi skjutsar varandras ungar och fixar och donar så det ska bli så lite åka som möjligt. Samkör min dotters gitarrlektion med ett annat barns ridlektion, en annan förälder jobbar över för att matcha hemresan från moppelektionen osv. Vi använder messenger och gör grupper i olika konstellationer för att få ihop vardagen”





Minska körsträckor: Samåkning

Invändningar:

- Folk vill inte sitta bredvid någon främling det är läskigt

Man vänjer sig

Det är inte något konstigt med social kontakt i andra länder. Kan ändras med tiden

- Så länge det är så billigt att köra själv kommer ingen samåka. Behövs ekonomiska incitament
- Är det lagligt ens (med betalning)? För annan kommersiell körning så behövs YKB eller taxileg.

I Norge räknas det inte som kommersiell körning om man delar på kostnaderna, vilket tolkas rätt brett.

- Min bil är min borg





Minska körsträckor: Samåkning

Input från forskningen:

- Det finns inga svenska studier på det här. Men internationellt ser vi att det är ekonomiska incitament och/eller andra förmåner som ger mest samkörning.
- Exempel är en egen fil eller parkeringsförmåner.
- De hinder som lyfts, som att vara obekväma med främlingar, har inget stöd i forskningen (som dock är inte gjord i Sverige).
- Ett ökat bensinpris leder till mer samåkning generellt. En utmaning för landsbygden är dock frekvensen och regelbundenheten i körningarna.





Minska körsträckor: Andra förslag

Andra förslag för att minska körsträckor:

- **Bilpooler & Bildelning!** Takbox? Barnstol? skulle aldrig våga dela min bil med någon annan!
- **Anpassa dina vanor för att minska behovet av att köra**
- **Arbeta mer på distans från bibliotek eller kontorshubbar & mer telesamtal.** Man mister subtila kontorssnacket!
- **Flytta närmare jobbet**





Byte till andra färdmedel: Kollektivtrafik





Byte till andra färdmedel: Kollektivtrafik

Förslag:

- Uppenbar svårighet är litet kundunderlaget för kollektivtrafik i glesbygd

Vet inte om det är miljömässigt motiverat att 10 personer åker i en buss

- Kollektivtrafiken måste bli billigare – kanske gratis? Bussarna går ofta tomma, kostar inget mer att fylla upp dom med billiga biljetter

Skattefinansierat - risk överutnyttjas, svårt att göra prognoser för utbyggnad utan resedata.
Även liten kostnad bättre

Funkar i Avesta, många f.d. bilister åker

- Dela in Sverige i zoner och index – områden med glesare turer får skattelättnader
- Avgiftsfria byabussar – funkar i Kölsillre
- Transfereringar från rika storstadskommuner till utbyggnad av kollektivtrafiken i glesbygden





Byte till andra färdmedel: Kollektivtrafik

Input från forskningen:

- 7-8 personer i en buss är en brytpunkt för standard dieselbuss ur miljösynpunkt, med andra drivmedel lägre antal.
- Det kan ibland uppfattas som att bil är billigare än kollektivtrafik när man jämför men oftast är det motsatsen, då man glömmer – besiktning, parkering, underhåll...
- Saknas forskningsstöd för att gratis leder till substantiell överflyttning från bil, ofta andra faktorer som styr bilisterna. De som redan reser kollektivt reser mer, en del cyklister/fotgängare byter till kollektivtrafik. Men gratis för vissa grupper kan vara bra.
- Särskilda kollektivtrafikstråk dit folk kan åka med bil/cykel för att byta till buss.





Ekonomiska Incitament & Styrmedel





Styrmedel: Omfördelning av skatter

Förslag:

- Ingen moms på supermiljöbilar
- Lägre fordonsskatt – högre bensinskatt

Ingen köper bil utan att använda

- Skattelättnader på inkomsten och höjd bensinskatt. T.ex. grundavdrag för landsbygd

Bidrag bättre än skattelättnad

- Förhöjd bensinskatt och viss utdelning jämnt över befolkningen – lika för alla.

Finns rika på landsbygd också, bör kopplas till inkomst

Pengarna bör åtgärda skador från utsläppen

- 10% av värdet från glesbygdens näring (gruva, el, skog...) bör återgå till att finansiera infrastruktur & tjänster i glesbygden





Styrmedel: Omfördelning av skatter

Input från forskningen:

- Svårt att flytta skatt från bil till bränsle. Bilens tillverkning medför också utsläpp. Avgörande för körandet är om man har bil eller inte.
- Skattelättnader kan vara värdefulla av rättviseskäl men lägre skatt innebär lägre intäkter till kommunen. Bidrag kan vara bättre
- Oklart hur mer pengar används -> ökad konsumtion av bensin, eller av annat?
- Politiskt svårt redan med det skatteutjämningsystem som finns. Kanske är omfördelning i statsbudgeten enklare att få till.





Välkomna till panelen! – Hållbar Mobilitet för Landsbygden

Moderator: Anna Lindén – 2030Sekretariatet

- Johan Sundqvist – Kommunstyrelsen Härnösand
- Henrik Olsson – Näringslivsutvecklare, Härnösands Kommun
- Elisabeth Ekener – KTH & Hållbar Mobilitet
- Magnus Strömberg– Hela Sverige Ska Leva





Avgifter, restriktioner & normer





Avgifter: Trängselavgifter

Förslag:

- Minska bilkörning i staden istället, genom trängselavgifter
- Förfinad "trängselskatt" baserat på vägens belastning – använd GIS-teknik (Geografiska informationssystem).
- Anpassa trängselavgiften utifrån bilstandard– hög avgift om inte Euro6
- Höj trängselavgiften in till städer till ca 200 kr





Avgifter: Trängselavgifter

Input från forskningen:

- Kilometerskatt/avgift för användningen av väg- och gatuinfrastrukturen skulle kunna spela en positiv roll i klimat omställningen, särskilt om den varierar efter fordonens miljöbelastning.
- Bra med kilometerskatt då bensinskatterna kan komma att urholkas i takt med elektrifieringen av fordonsflottan, men slitaget bidrar fortfarande till utsläpp.
- Viktigt med förtroende för GIS – hur hanteras min data?
- Framgångskoncept - Kombinera trängselskatt med bättre kollektivtrafik.





Byte till alternativa drivmedel: Elbil





Byte till alternativa drivmedel: Elbil

Förslag:

- Smidigast för landsbygd då alla har laddning hemma. Ofta svårare i städer pga brist på parkering med laddmöjlighet.

Elbilar är för dyra

- Minska moms på elbilar och dubbla den på vanliga

Med låg inkomst får man ändå inte lån

- Undantag från kontantinsats.
- Avdrag direkt på inköspriset, inga väntetider, annars är tröskeln kvar

För kort räckvidd

Gäller rätt få elbilar just nu, de flesta har bra räckvidd för vardagssträckor

Dom kan inte dra tunga släp

Finns nya som kan, men de är ännu ganska dyra.



Slutsatser från arbetet

- De olika rösterna ger en god helhetsbild
- Framgångsrika lösningar måste vara mångfacetterade och bestå av flera olika åtgärder
- Det finns lösningar på gång idag som bejakar en del av dessa aspekter
- Det finns potential för landsbygden
- Vardagslösningar är i fokus